

## Benucci Alessandra

---

**Da:** Adolfo Camposarcone [a.camposarcone@regione.puglia.it]  
**Inviato:** lunedì 23 dicembre 2013 17.36  
**A:** A: DVA-II; A: CTVA  
**Oggetto:** "Interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V° Sporgente del Porto di Taranto"

In riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale di competenza ministeriale relativa a "*Interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V° Sporgente del Porto di Taranto*" si segnala che la Regione Puglia si è espressa con Deliberazione n. 2494 del 17.12.2013. In attesa di inviare formalmente tale Deliberazione si segnala che essa è disponibile sul sito ufficiale della Regione Puglia nella sezione trasparenza all'indirizzo:

<http://www.regione.puglia.it/index.php?page=delibere>

Cordiali saluti

**Ing. Adolfo Camposarcone**



**Regione Puglia**  
**Direzione Area Qualità dell'Ambiente**

**Address:** Via delle Magnolie 6/8 - 70026 Modugno Z.I. (BA)

**Tel:** 080 5407876

**Fax:** 080 5406853

**email:** [direttore.areaambienteoperepubbliche.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:direttore.areaambienteoperepubbliche.regione@pec.rupar.puglia.it)

**web:** <http://ambiente.regione.puglia.it>



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2014-0000109 del 07/01/2014





# Regione Puglia

## Deliberazione della Giunta Regionale

N. 2494 DEL 17-12-2013

D.Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii., l.r. n. 11/01 e ss.mm.ii – procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – “Interventi di 2,3 Mm3 di sedimenti in area molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all’ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto”, proposto dall’Autorità portuale di Taranto.-

**CODICE CIFRA:** ECO/DEL/2013/00041

**STRUTTURA PROPONENTE:**

Servizio Ecologia - Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per...

**ALLEGATI:**

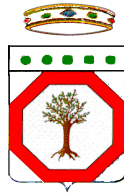
2494\_2013\_5.pdf (dim.: 1.83 mb - agg.: 19-12-2013)

2494\_2013\_4.pdf (dim.: 1.05 mb - agg.: 19-12-2013)

2494\_2013\_3.PDF (dim.: 109.29 kb - agg.: 19-12-2013)

2494\_2013\_2.PDF (dim.: 113.35 kb - agg.: 19-12-2013)

2494\_2013\_1.pdf (dim.: 643.2 kb - agg.: 19-12-2013)



**R E G I O N E P U G L I A**

**Proposta di Deliberazione della Giunta Regionale**

Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche

ASSESSORATO ALLA QUALITA' DELL'AMBIENTE  
SERVIZIO: ECOLOGIA

**CODICE CIFRA: ECO/ DEL/ 2013/00**

Codice CIFRA: \_\_\_\_\_ / DEL / 2013 / \_\_\_\_\_

**OGGETTO: D.Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii., l.r. n. 11/01 e ss.mm.ii – procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – *“Interventi di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all’ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto”*, proposto dall’Autorità portuale di Taranto.-**



L'Assessore alla Qualità dell'Ambiente, dott. Lorenzo Nicastro, sulla scorta dell'istruttoria espletata dall'Ufficio Programmazione e Politiche energetiche, VIA e VAS, e confermata dal Dirigente del Servizio Ecologia, riferisce quanto segue:

**Premesso che:**

- La Regione Puglia, con DGR n. 1243 del 19.06.2012, in collaborazione con il Dipartimento per lo sviluppo delle economie territoriali (Ministero per la coesione territoriale) e l'Autorità portuale, si è fatta promotrice dell'”*Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato di emergenza socio-economico-ambientale*”, volto alla realizzazione nel porto di Taranto di specifiche opere marittime/infrastrutturali in grado di potenziare considerevolmente la capacità di attrazione. L'accordo prevede investimenti pubblici per euro 187.668.320,00 per le seguenti opere infrastrutturali: piastra portuale di Taranto; dragaggio per l'approfondimento dei fondali al molo polisettoriale e connessa vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio; consolidamento/adeguamento della esistente banchina del molo polisettoriale; nuova diga foranea e protezione dall'agitazione del moto ondoso in darsena molo polisettoriale; potenziamento collegamenti ferroviari del porto di Taranto; rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del Molo San Cataldo e della Calata 1. Per l'attuazione di tali interventi con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17.02.2012 veniva nominato Commissario Straordinario l'avv. Sergio Prete, attuale Presidente dell'Autorità portuale di Taranto.

**Visto che:**

- Il Commissario straordinario del porto di Taranto, con nota prot. n. 8/CS/TEC del 18.01.2013, richiedeva al MATTM l'attivazione della procedura di Valutazione di impatto ambientale e di incidenza ambientale ministeriale ai sensi e per gli effetti dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 5 del DPR n. 357/97 e ss.mm.ii. relativamente agli “*Interventi di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto*” inviando in allegato ed in formato digitale la relativa documentazione e comunicando che il Soggetto attuatore risultava la Sogesid s.p.a. come indicato nell'Accordo del 20.06.2012. L'istanza veniva altresì trasmessa alla Provincia di Taranto, al Comune di Taranto ed al Servizio Ecologia della Regione Puglia che la acquisiva al prot. n. 1229 del 6.02.2013. Con nota prot. n. 63/CS del 13.11.2012, il Commissario straordinario del porto di Taranto aveva già provveduto a trasmettere al Consiglio Superiore dei LL.PP. l'istanza in oggetto al fine di acquisirne il parere di competenza.

Nell'ambito di tale procedura di compatibilità ambientale, relativa ad un intervento ricadente nella rada esterna del Porto di Taranto, la Regione Puglia è chiamata ad esprimere il proprio parere endoprocedimentale ed a fornire specifiche valutazioni in ordine all'intervento proposto.

Inoltre nel caso specifico, trattandosi di un progetto di dragaggio ricadente nel Sito di interesse nazionale di Taranto, trova applicazione la l. 84/94 e ss.mm.ii., che all'art. 5bis prevede “*Nelle aree portuali e marino costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e*

*successive modificazioni, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare dispersione del materiale, ivi compreso l'eventuale progetto relativo alle casse di colmata, vasche di raccolta o strutture di contenimento di cui al comma 3, è presentato dall'Autorità portuale [...] al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, approva il progetto entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e trasmette il relativo provvedimento al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva [...] Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dai commi 6 e 7 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e allo stesso deve essere garantita idonea forma di pubblicità”.*

Il progetto, relativo ad un primo lotto funzionale, prevede il dragaggio della Darsena del Molo Polisettoriale con lo scopo di approfondire i fondali a quota -16,50 m, per almeno 1.200 m della banchina del molo polisettoriale, oltre al cerchio di evoluzione, in modo da consentire l'attracco delle navi portacontainer da 13.000/14.000 TEUS e di operare, nelle rimanenti aree della darsena del molo polisettoriale, una bonifica ambientale dei fondali. Il dragaggio con finalità di bonifica ambientale è effettuato sulla base delle indicazioni contenute nel Piano di Gestione dei Sedimenti, redatto da ISPRA (2009), all'interno del quale vi è anche la caratterizzazione dei sedimenti da dragare. Il progetto prevede inoltre la realizzazione della cassa di colmata, in radice al V sporgente, con una capacità stimata di circa 2,3 Mm<sup>3</sup>, per una superficie di circa 30 ha.

L'intervento risulta conforme al nuovo Piano Regolatore Portuale, adottato in via definitiva dal Comitato portuale il 30.11.2007 con Delibera n. 12 ed esaminato dal C.S.LL.PP. che si è espresso con i voti n. 322 del 23.07.2008 e n. 96 del 22.07.2009 delle Sez III e IV riunite e con il parere n. 48/2012 reso nella seduta del 24.03.2010. Il PRP tipizza le aree a terra come CON-1 (destinata al traffico dei contenitori ed alle attività complementari), CON-2 (Comprendente i nuovi sedimi che verranno ricavati dal prolungamento ed ampliamento del V° sporgente) IND-4 (che include il 5° Sporgente nell'assetto attuale e le aree retrostanti fino al rilevato della Statale 106 a Nord). Su tale PRP con Determinazione n. 78 del 6.4.2012 del Dirigente del Servizio Ecologia, nell'ambito del procedimento di Valutazione ambientale strategica è stato espresso il parere motivato di VAS. Attualmente, la Regione Puglia, cui spetta l'approvazione di detto Piano, è in attesa che l'Autorità portuale ottemperi alle prescrizioni/indicazioni contenute nel citato parere motivato. Pertanto nelle more dell'approvazione, lo strumento di pianificazione vigente è la variante al Piano regolatore del Porto approvata con Decreto del Ministero LL.PP. n. 976 del 31.03.1980.

- La Direzione generale per le valutazioni ambientali del MATTM, con nota U.prot. DVA – 2013-0002248 del 30.01.2013 inviata per conoscenza a questo Servizio che la acquisiva al prot. n. 1758 del 18.02.2013, richiedeva all'Autorità procedente il perfezionamento di alcuni atti e contestualmente provvedeva ad anticipare la documentazione alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ministeriale, comunicando il

nominativo dell'ing. Caterina Dibitonto quale Commissario straordinario per la Regione Puglia in seno a tale Commissione.

- Il Commissario straordinario del Porto di Taranto, con nota prot. n. 12/CS del 23.01.2013 acquisita al prot. 1768 del 18.02.2013 del Servizio Ecologia, invitava il MATTM, la Regione Puglia, la Provincia di Taranto, il Comune di Taranto a porre in essere ognuno per quanto di sua competenza ogni azione volta ad accelerare le procedure autorizzative in corso al fine di rispettare gli impegni congiuntamente presi nell'Accordo del 20.06.2012 e la relativa tempistica; tale nota veniva inviata altresì per conoscenza al Dipartimento per lo sviluppo dell'economia territoriale della Presidenza del Consiglio dei Ministri.
- Con nota U.prot. DVA – 2013-0004646 del 21.02.2013 la *Direzione generale per le valutazioni ambientali* del MATTM inviata al Presidente della Commissione Tecnica VIA-VAS, al Commissario Straordinario del porto di Taranto, alla Sogesid s.p.a., e per conoscenza ad altri soggetti, fra cui il Servizio Ecologia che la acquisiva al prot. n. 2325 del 4.03.2013, comunicava che, a seguito della presentazione delle integrazioni richieste al Commissario straordinario del porto di Taranto, era stato completato positivamente l'esame preliminare in merito alla procedibilità dell'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale.
- L'Ufficio Programmazione, Politiche energetiche, VIA e VAS della Regione Puglia, con nota prot. n. 2317 del 4.3.2013, al fine di esprimere il proprio parere nell'ambito del procedimento in oggetto invitava le Amministrazioni interessate a far conoscere le determinazioni di competenza, rammentando che gli elaborati progettuali risultavano visionabili sul Portale ambientale della Regione Puglia (<http://ecologia.regione.puglia.it>) – Ufficio Programmazione politiche energetiche VIA e VAS – Progetti VIA in valutazione – opere costiere.
- La Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea – Servizio IV – Tutela e qualità del paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (di seguito MIBAC), con nota prot. n. 7396/2013 dell'11.03.2013 inviata per conoscenza al Servizio Ecologia che la acquisiva al prot. n. 2825 del 18.03.2013, chiedeva al Commissario straordinario del porto di Taranto di voler produrre documentazione integrativa, e nello specifico la Relazione paesaggistica e la Carta del rischio archeologico, comunicando contestualmente di essere, ai sensi dell'art. 7, comma 2, lettera m) del regolamento di organizzazione di cui al DPR 26.11.2007 n. 233 e ss.mm.ii., l'Organo qualificato ad esprimere il relativo parere “*acquisite le valutazioni delle altre competenti direzioni generali*”, istruendo il procedimento di valutazione di impatto ambientale per le successive determinazioni del Ministro.
- Il Consiglio Superiore dei LL.PP., nel corso dell'Adunanza del 20.03.2013, con voto n. 101/2012 esprimeva parere favorevole di fattibilità tecnica condizionata al superamento di alcune criticità - *legate alla complessità dell'intervento in relazione ai fattori ambientali e geotecnici dipendenti dai caratteri inquinanti; dalle scadenti caratteristiche geotecniche (dei sedimenti da rimuovere e dei terreni di imposta della colmata) dall'incertezza sulla effettiva facile utilizzabilità della colmata stessa come banchina di attracco per la forma della struttura di contenimento e dai costi degli interventi di consolidamento per utilizzare la colmata come piazzale operativo e come terminal container* – che non consentivano l'adozione, da parte della competente struttura del MIT, del Decreto di approvazione sotto il



profilo tecnico-economico del progetto definitivo ai sensi dell'art. 5bis comma 1 della l. 84/1994.

- Con nota prot. n. 4789 dell'8.04.2013 acquisita al prot. n. 4105 del 23.04.2013 del Servizio Ecologia, l'Autorità di Bacino della Puglia comunicava che *“dall'analisi dello Studio di Impatto Ambientale e degli elaborati scritto-grafici allegati, si rileva che l'area nella quale verranno effettuati i lavori di dragaggio e di colmata con la relativa zona riservata alle attività di cantiere (ex Yard Belleli) non risulta perimetrata dal PAI vigente”*
- Con nota U.prot CTVA-2013-0001317 del 11.04.2013 la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del MATTM richiedeva opportune integrazioni relativamente all'istanza in oggetto.
- Il Servizio Valutazione di Impatto Ambientale del 9° Settore Ecologia ed Ambiente – Aree protette – Parco naturale regionale *“Terra delle Gravine”* – Protezione Civile della Provincia di Taranto con nota prot. n. 28996 dell'8.05.2013 (cui risultava allegata la nota prot. n. 28652 del 7.05.2013 del Servizio Valutazione di Incidenza Ambientale) acquisita al prot. n. 4811 del 20.05.2013 del Servizio Ecologia, inviata per conoscenza altresì al Commissario straordinario del porto di Taranto ed alla Direzione generale per le valutazioni ambientali del MATTM, richiedeva alcune integrazioni relativamente all'istanza in oggetto. Il Servizio Ecologia con nota prot. n. 5272 del 4.06.2013 provvedeva ad inoltrare tale nota a tali Enti ed anche alla Sogesid s.p.a..
- Con nota prot. n. 5273/TEC del 3.06.2013 l'Autorità portuale di Taranto trasmetteva al Consiglio Superiore dei LL.PP. la relazione, redatta dal progettista della Sogesid S.p.a., con cui venivano recepite le osservazioni espresse da tale Organo tecnico consultivo dello Stato. Con successiva nota prot 97/CS del 3.07.2013 Autorità portuale provvedeva a trasmettere al Consiglio Superiore dei LL.PP. la revisione del progetto definitivo integrato.
- Con Decreto n. 10/2013 del 1.08.2013 il Direttore generale per i porti del MIT approvava in linea tecnico-economica, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 bis comma 1 della l. 94/1984, l'istanza in oggetto con le prescrizioni e le raccomandazioni formulate nel parere n. 218/2013 del 19.07.2013 reso dal Gruppo di lavoro costituito con nota prot. n. 521 del 17.07.2013 da parte della competente 3<sup>a</sup> sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP. Con nota prot. n. 8899 dell'1.08.2013, la Direzione generale dei porti del MIT provvedeva a trasmettere tale Decreto alla Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM oltre che all'Autorità portuale di Taranto.
- La Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM, con nota prot. n. 46749/TRI del 4.09.2013 acquisita al prot. n. 1544 del 10.09.2013 del Servizio Ecologia, sollecitava l'Autorità portuale a produrre le integrazioni richieste con nota prot. n. 27285/TRI del 08.04.2013 e nello specifico relative alle prescrizioni formulate nei pareri ISPRA n. IS/SUO 2013/039, relativo agli aspetti che riguardano le aree a terra interessate dalla cassa di colmata, e ISPRA CRA15 per gli aspetti legati al dragaggio ed alla gestione dei sedimenti.
- Il Commissario straordinario del porto di Taranto, con nota prot. n. 143/CS del 12.09.2013, acquisita al prot. n. 1564 del 12.09.2013 dell'Area politiche per la Riqualificazione, la tutela e la Sicurezza Ambientale e per l'Attuazione delle Opere Pubbliche, invitava la Sogesid S.p.A. a voler dare evidenza degli adempimenti a suo tempo richiesti ed a risolvere ogni

impedimento al completamento dei procedimenti approvativi relativi all'intervento in oggetto, chiedendo contestualmente alle Direzioni generali del MATTM di voler ridurre i tempi di conclusione dei procedimenti in corso.

- Il Commissario straordinario del porto di Taranto riscontrava quindi la missiva della Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM con nota prot. n. 144/CS del 12.09.2013, acquisita al prot. n. 1565 del 12.09.2013 dell'Area politiche per la Riqualficazione, la tutela e la Sicurezza Ambientale e per l'Attuazione delle Opere Pubbliche, inviando una nota riassuntiva, redatta da Sogesid S.p.A. di quanto recepito nel progetto relativamente alle osservazioni rese da ISPRA.
- Il Dirigente del Servizio Ecologia, con nota prot. n. 1569 del 16.09.2013 dell'Area politiche per la Riqualficazione, la tutela e la Sicurezza Ambientale e per l'Attuazione delle Opere Pubbliche della Regione Puglia, comunicava al Commissario straordinario del porto di Taranto di essere in attesa delle integrazioni richieste con nota U.prot CTVA-2013-0001317 del 11.04.2013 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del MATTM e dal MIBAC con nota prot. n. 7396/2013 dell'11.03.2013 per esprimere il parere di propria competenza.
- Con successiva nota prot. n. 147/CS/TEC del 19.09.2013, depositata agli atti del Servizio Ecologia l'1.10.2013, il Commissario straordinario del porto di Taranto trasmetteva gli elaborati integrativi richiesti dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del MATTM, oltre che al Servizio Ecologia della Regione Puglia, al MATTM, al MIBAC, alla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Brindisi, Lecce e Taranto, alla Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia, alla Provincia di Taranto ed al Comune di Taranto.
- Conseguentemente l'Ufficio Programmazione politiche energetiche, VIA e VAS, con nota prot. n. 9270 del 2.10.2013, nel rinnovare alle Amministrazioni interessate la necessità di acquisire il parere di competenza segnalava che *“il progetto e le relative integrazioni sono visionabili sul Portale ambientale della Regione Puglia (<http://ecologia.regione.puglia.it>), chiedendo alle Amministrazioni in indirizzo, ove non abbiano già provveduto in tal senso, di far conoscere le proprie determinazioni in merito con sentita urgenza”*.
- L'ARPA Puglia e la Provincia di Taranto riscontravano rispettivamente con nota prot. n. 59945 del 23.10.2013 (acquisita al prot. n. 10535 del 12.11.2013 del Servizio Ecologia) e con nota prot. PTA/2013/0061566/P del 23.10.2013 (acquisita al prot. 10536 del 12.11.2013 del Servizio Ecologia) ribadendo la necessità di approfondire alcuni aspetti.
- Il Comitato VIA reg.le nella seduta del 23.10.2013 (nota prot. n. 9997 del 23.10.2013), prendeva atto delle note inviate dall'ARPA Puglia e dalla Provincia di Taranto evidenziando la necessità di acquisire la documentazione integrativa richiesta dai predetti Enti.
- Con nota prot. n. 10035 del 25.10.2013 l'Ufficio Programmazione, Politiche energetiche, VIA e VAS inoltrava tale richiesta al Commissario straordinario del porto di Taranto ed alla Sogesid spa.
- L'Autorità di Bacino della Regione Puglia con nota prot. n. 13897 del 23.10.2013, acquisita al prot. n. 10534 del 12.11.2013 del Servizio Ecologia, comunicava di non aver trovato la documentazione tecnica sul Portale ambientale, specificando che *“il proprio parere [...]*

*risulta confermato solo se in riferimento allo stesso non siano state effettuate variazioni nelle aree di intervento”.*

- L’Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità del Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia con nota prot. n. 10442 del 22.11.2013 acquisita al prot. n. 11537 del 10.12.2013 del Servizio Ecologia, comunicava che *“questo Ufficio non ha osservazioni in merito al suddetto progetto, poiché trattasi di intervento che non interessano direttamente siti della rete Natura 2000 o aree protette”.*
- La Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l’architettura e l’arte contemporanee del Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo con nota prot. n. 30744 del 25.11.2013 acquisita al prot. n. 2146 del 2.12.2013 del Servizio Ecologia rilasciava parere favorevole all’istanza in oggetto.
- La Sogesid s.p.a. con nota prot. n. 5989 del 28.11.2013 inviata al Servizio Ecologia della Regione Puglia, all’ARPA Puglia, alla Provincia di Taranto ed alla Direzione generale per la salvaguardia ambientale del MATTM trasmetteva un riscontro alla nota prot. n. 10035 del 25.10.2013 dell’Ufficio Programmazione, Politiche energetiche, VIA e VAS.
- La Sogesid s.p.a., con nota prot. n. 6069 del 4.12.2013 acquisita al prot. n. 11385 del 4.12.2013 del Servizio Ecologia, inviata altresì all’ARPA Puglia, alla Provincia di Taranto ed alla Direzione generale per la salvaguardia ambientale del MATTM trasmetteva l’elaborato denominato *“Analisi dei risultati del modello 2d di circolazione nel porto di Taranto”.*
- Il Servizio Ecologia, con note prot. n. 11418 del 5.12.2013 e prot. n. 11480 del 6.12.2013, alla luce delle integrazioni pervenute così scriveva ai soggetti chiamati ad esprimersi all’interno dell’endoprocedimento in oggetto, *“attesa la necessità di dover provvedere con sentita urgenza alla definizione del giudizio di compatibilità ambientale, si richiede l’acquisizione delle relative pronunce”.*
- Il Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia, con nota prot. n. 11124 del 9.12.2013 acquisita al prot. n. 11536 del 10.12.2013 del Servizio Ecologia, inviava il proprio parere favorevole con prescrizioni in merito all’intervento in oggetto.
- La sezione di Taranto del Servizio Foreste della Regione Puglia, con nota prot. n. 22620 del 9.12.2013 acquisita al prot. n. 11550 del 10.12.2013 del Servizio Ecologia, esprimeva parere favorevole con prescrizioni esclusivamente sul vincolo idrogeologico e forestale ai sensi del R.D.L. 3267/23.
- L’ARPA Puglia inviava la nota prot. n. 71003 del 12.12.2013 (acquisita al prot. n. 11858 del 17.12.2013 del Servizio Ecologia) di riscontro alle integrazioni progettuali inviate dalla Società Sogesid s.p.a..
- L’Ufficio Programmazione, Politiche energetiche, VIA e VAS con nota prot. n. 11872 del 17.12.2013 rilasciava il parere endoprocedimentale di valutazione di incidenza.
- Nella seduta del 17.12.2013 il Comitato Reg.le di V.I.A. cui compete la responsabilità dell’istruttoria tecnica ai sensi del comma 6, art. 4 e del comma 4, art. 11 del Regolamento Regionale 10/2011, esaminati gli atti e valutata la documentazione progettuale depositata, preso atto dei pareri pervenuti, si esprimeva, sentita anche la Provincia di Taranto, come da parere prot. 11876 del 17.12.2013 allegato alla presente deliberazione.

**COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N. 28/01 e ss.mm.ii..**

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie, come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale, rientrando il medesimo nella fattispecie di cui all'art. 20, comma 1, l.r. 11/2001 e della lett. f) c.4, art.4, l.r. 7/1997.

**LA GIUNTA**

- Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alla Qualità dell'Ambiente;
- Viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento dai funzionari istruttori, dal Dirigente del Servizio Ecologia, nonché del Direttore dell'Area Politiche per l'ambiente, le reti e la qualità urbana;
- Ad unanimità di voti espressi nei modi di legge

**DELIBERA**

- di prendere atto di quanto riportato in premessa;
- di prendere atto e fare proprio quanto espresso dal Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta del 17.12.2013, così come da parere allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante;
- di notificare il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Direzione per la Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del Paesaggio, l'Architettura e l'Arte Contemporanee, alla Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia, alla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Lecce, Brindisi e Taranto, all'Autorità Portuale di Taranto, all'ARPA Puglia, alla Provincia di Taranto ed al Comune di Taranto a cura del Servizio Ecologia;
- di pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P..

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alla risultanze istruttorie.

**Il Funzionario istruttore**

*(Ing. Rossana RACIOPPI)*

---

**Il Funzionario istruttore P.O. VIA**

*(Sig.ra Carmen MAFRICA)*

---

**Il Dirigente del Servizio Ecologia**

*(Ing. Antonello ANTONICELLI)*

---

Il sottoscritto Direttore di Area ravvisa/non ravvisa la necessità di esprimere sulla presente proposta di deliberazione osservazioni ai sensi del combinato disposto degli articoli 15 e 16 del D.P.G.R. n. 161/2008.

**Il Direttore dell'Area Politiche per l'ambiente, le reti e la qualità urbana**

*(Ing. Antonello ANTONICELLI)*

---

**L'Assessore alla Qualità dell'Ambiente**

*(Dott. Lorenzo NICASTRO)*

---

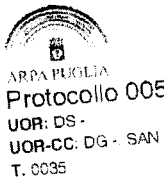


**ARPA PUGLIA**  
**Agenzia Regionale per la**  
**Prevenzione e la Protezione**  
**dell'Ambiente**

Sede legale  
Corso Trieste, 27 - 70126 Bari  
Tel. 080 5460 111  
Fax 080 5460 150  
C.F. e P.I. 05830420724  
Internet: [www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)

**Direzione Scientifica**

Corso Trieste, 27 - 70126 Bari  
Tel. 080 5460 201  
E-mail: [ds@arpa.puglia.it](mailto:ds@arpa.puglia.it)



Unica AOO

ARPA PUGLIA  
Protocollo 0059945 del 23/10/2013  
UOR: DS -  
UOR-CC: DG - SAN  
T. 0035



Alla **Regione Puglia**

*Area Politiche per la Riqualficazione, la Tutela  
e la Sicurezza Ambientale e per l'Attuazione  
delle Opere Pubbliche – Servizio Ecologia*

Via delle Magnolie, 6/8 - Zona Industriale (ex.  
Enaip) - 70026 Modugno (BA)

[servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)

*10935* 2 NOV 2013

**Oggetto: Osservazioni trasmesse dal Commissario Straordinario del Porto di Taranto inerenti le integrazioni progettuali presentate dal Soggetto Attuatore nell'ambito degli "Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm3 di sedimenti in area Molo Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto – Progetto definitivo".**

In merito agli aggiornamenti progettuali proposti si fa presente che sono pervenuti ad ARPA Puglia i seguenti elaborati "integrativi":

- Relazione Paesaggistica (Rif. RP001+PR002\_Paesaggistica, luglio 2013)
- Studio di fattibilità afferente l'elettrificazione delle banchine commerciali ed industriali del Porto di Taranto (Rif. SAI\_011 ALL\_01 Elettrificazione, luglio 2013);
- Zonizzazione acustica del territorio comunale di Taranto Adeguamento alla Legge Comune di Taranto (Rif. SIA\_011 ALL\_02 Zonizzazione Acustica, luglio 2013).
- Istruttoria VIA "Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm3 di sedimenti in area Molo Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto" – Proponente Commissario straordinario e Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto – Richiesta Integrazioni nota MATTM prot. n. CTVA-2013-1317 del 11/04/2013 (Rif. SIA\_011\_Riscontro note, luglio 2013).



---

**Direzione Scientifica**

Corso Trieste, 27 - 70126 Bari  
Tel. 080 5460 201  
E-mail: [dsi@arpa.puglia.it](mailto:dsi@arpa.puglia.it)

Fatto salvo quanto contenuto nel parere ARPA prot. n. 62462 del 21/11/2012 e limitatamente agli aspetti inerente l'ambito marino – costiero, desumibili dal documento “SIA\_011\_Riscontro note” si fa presente quanto segue:

1. Il Piano di Monitoraggio non è stato integrato, anche in fase *ante operam*, di un adeguato studio correntometrico che permetta di concorrere da un lato alla valutazione degli effetti che l'intervento di dragaggio dei sedimenti può avere sull'ambiente marino circostante (i.e. aumento della torbidità, risospensione e potenziale rideposizione dei contaminanti presenti nei sedimenti movimentati, anche con interazioni con altre componenti biotiche) e dall'altro alla migliore localizzazione delle stazioni di monitoraggio. A tal proposito si sottolinea che è possibile formulare uno studio idrodinamico-correntometrico anche in assenza di un monitoraggio *ad hoc* dei relativi parametri, ma disponendo dei dati pregressi di vento, marea, temperatura e salinità, batimetrici e sedimentologici, che possono essere facilmente recuperati per il sito in oggetto attraverso una ricerca bibliografica e/o rivolgendosi agli Enti preposti.
2. Non è presente alcun riferimento ad approfondimenti legati alla componente biocenotica bentonica (compresa quella “sensibile” delle fanerogame acquatiche) e, quindi, disattendendo quanto sottolineato nel parere ARPA del novembre 2012.
3. Non è riportato nessuna valutazione in merito alla *background turbidity* (torbidità di fondo naturale) né sono previste stime del valore di “torbidità limite” oltre la quale è necessario rimodulare (interrompere/limitare) le attività di dragaggio; inoltre non è fatto alcun cenno alle modalità e/o procedure da seguire nel caso i valori di torbidità, e la direzione della plume, risultino potenzialmente critiche per l'ambiente.
4. Non si ha riscontro dell'utilizzo del “*mussel watch*” in tutte le fasi del monitoraggio (*ante, in e post operam*).

---

**Direzione Scientifica**

Corso Trieste, 27 - 70126 Bari  
Tel. 080 5460 201  
E-mail: [ds@arpa.puglia.it](mailto:ds@arpa.puglia.it)

In conclusione, sebbene nel documento "SIA\_011\_Riscontro note", a pag. 45, si faccia esplicito riferimento al fatto che il piano di monitoraggio sia stato "aggiornato a seguito delle prescrizioni formulate sia dall'ISPRA che dall'ARPA Puglia", nella documentazione integrativa presentata non si ha un tale riscontro, ovvero una risposta puntuale alle osservazioni di cui al parere di questa Agenzia, nota protocollo n. 62462 del 21/11/2012.

Pertanto, il piano di monitoraggio proposto potrà essere condiviso da questa Agenzia solo se ottemperante a quanto precedentemente riportato.

**IL DIRETTORE SCIENTIFICO**  
Dott. Massimo Blonda

**IL DIRETTORE GENERALE**  
Prof. Giorgio Assennato

**Il Dirigente Ambientale**

Dott. Nicola Ungaro

**Il Funzionario**

Dott. Giuseppe Trincherà







**ARPA PUGLIA**  
**Agenzia Regionale per la**  
**Prevenzione e la Protezione**  
**dell'Ambiente**

Sede legale  
Corso Trieste, 27 - 70126 Bari  
Tel. 080 5460 111  
Fax 080 5460 150  
C.F. e P.I. 05830420724  
Internet: [www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)

Regione Puglia  
Servizio ~~Ecologia~~ **Direzione Scientifica**

Corso Trieste, 27 - 70126 Bari  
Tel. 080 5460 201  
E-mail: [ds@arpa.puglia.it](mailto:ds@arpa.puglia.it)

~~Usata~~ \_\_\_\_\_ **Entrata**

AOO\_089/11858 del 17.12.2013

Alla **Regione Puglia**

**Area Politiche per la Riqualificazione, la Tutela e la  
Sicurezza Ambientale e per l'Attuazione delle Opere  
Pubbliche – Servizio Ecologia**

Via delle Magnolie, 6/8 - Zona Industriale (ex. Enaip)  
- 70026 Modugno (BA)

[servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)



ARPA PUGLIA  
Protocollo 0071003 del 12/12/2013  
UOR: DS -  
UOR-CC: DG - SAN  
T. 0035

Unica AOO



**Oggetto: Osservazioni ARPA Puglia inerenti le ulteriori integrazioni progettuali presentate dalla Società SOGESID S.p.A. nell'ambito degli "Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area Molo Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto – Progetto definitivo".**

Fatto salvo quanto contenuto nel precedente parere ARPA prot. n. 59945 del 23/10/2013 e limitatamente agli aspetti inerente l'ambito marino – costiero, desumibili dai documenti "Piano di monitoraggio ambientale" (rif. documento PDED016\_Rev.1), "Studio meteomarinario" (rif. documento PDED011\_Rev.1) e "Analisi dei risultati del modello 2D di circolazione nel Porto di Taranto" (rif. documento PDSIA013\_rev.0), quest'ultimo trasmesso dalla Società SOGESID S.p.A. il 04/12/2013 ed acquisito al protocollo ARPA n. 69548 del 05/12/2013, si fa presente quanto di seguito indicato.

1. Il progetto definitivo è stato opportunamente integrato con uno studio correntometrico (rif. documento PDSIA013\_rev.0) di cui si condividono l'impostazione metodologica nonché i risultati emersi dal modello elaborato (modellistica numerica bidimensionale).
2. Per quanto riguarda la localizzazione delle stazioni di monitoraggio, nella documentazione presentata, si fa riferimento (cfr. pag. 17 del "Piano di monitoraggio ambientale") alla "Planimetria delle stazioni di monitoraggio (rif. Documento PDEG026) dell'ottobre 2012. Pertanto si ritiene che le stesse non siano state opportunamente aggiornate in relazione a quanto emerso a seguito della elaborazione dello studio correntometrico predisposto a novembre 2013 (rif. documento PDSIA013\_rev.0).
3. Il piano di monitoraggio ambientale proposto deficiava per gli aspetti legati alla componente bentonica, in quanto la sua trattazione non raggiunge ancora un adeguato livello di approfondimento. Si ribadisce, infatti, quanto riportato nel parere ARPA prot. n. 62462 del 21/11/2013 a riguardo: "(omissis)... la parte relativa alla descrizione delle biocenosi bentoniche (tra cui quelle sensibili) appare abbastanza vaga e superficiale, in quanto limita solo allo studio di alcuni campioni di macrobenthos, peraltro analizzati a



---

**Direzione Scientifica**

Corso Trieste, 27 - 70126 Bari  
Tel. 080 5460 201  
E-mail: [ds@arpa.puglia.it](mailto:ds@arpa.puglia.it)

*livello di macrogruppo zoologico (Molluschi, Crostacei, ecc.) e solo in maniera qualitativa (presenza/assenza); si ricorda che le comunità bentoniche sono costituite dalle singole specie, e dalle loro relazioni intra ed interspecifiche, e proprio le caratteristiche delle specie (tolleranti, non tolleranti, ecc.) definiscono la sensibilità o meno delle biocenosi bentoniche. Quindi si ritiene necessario un approfondimento di questo aspetto. ... (omissis)". Inoltre, non aver previsto un piano di caratterizzazione/monitoraggio delle specie macrozoobentoniche all'esterno delle aree oggetto degli interventi, in tutte le fasi del monitoraggio (ante, in corso e post operam), è motivo di incompleta valutazione e previsione dei potenziali effetti delle attività di dragaggio su tale componente.*

4. Per quanto riguarda la determinazione dei livelli di torbidità nella colonna d'acqua, relativamente alla *background turbidity* ed alla "*torbidità limite*", si condivide la metodologia generale presentata, anche se si sottolineano alcuni fattori critici da tener presente: a) in linea generale, l'acquisizione con modalità "in continuo" dovrà essere necessariamente "*automatica, autonoma e continuativa durante l'intero periodo delle differenti fasi di monitoraggio ante, durante e post operam*" e, quindi, non limitata ad un arco orario definito e limitato nelle 24 ore (... "*(omissis) ... il rilevamento in tempo reale (mediante l'utilizzo pressoché continuo ... (omissis)*", cfr. pag. 18 del documento PDED016\_Rev.1) e per un periodo minimo che possa essere considerato rappresentativo di gran parte delle condizioni meteo-marine tipiche del paraggio; b) con il termine "*background*", questa Agenzia, intende il valore di torbidità sito-specifico del sito oggetto degli interventi *non* sottoposto ad attività di dragaggio e non un valore teorico riconducibile ad una potenziale situazione "naturale", in condizioni "*pristine*", cioè in assenza di qualsiasi contributo antropico, in quanto in questo modo non si valuterebbero le condizioni naturali ed effettive del sito stesso; c) per la determinazione dei valori di torbidità naturale, si suggerisce di consultare l'esempio riportato nel Rapporto 2012 sulla Qualità dell'Ambiente Urbano, redatto da ISPRA (VIII Rapporto. Edizione 2012. Focus su porti, Aeroporti e Interporti, pag 103 – ISPRA 34/2012).
5. In merito all'impiego di organismi bivalvi per la valutazione del bioaccumulo potenziale dei contaminanti, sulla base del protocollo di indagine "*mussel watch*", non è indicato il tempo di stazionamento (settimane) dei mitili trapiantati nelle stazioni prescelte utilizzati per il monitoraggio.
6. In riferimento alle "misure di mitigazione" degli impatti negativi derivanti dalle attività di dragaggio e refluitamento in cassa di colmata si afferma (cfr. pag. 2 del documento PDED016\_Rev.1) che, ad esempio, "... (*omissis*) Il sistema di monitoraggio previsto permette di verificare l'efficacia delle eventuali azioni di mitigazione introdotte. (*omissis*)", ma nel corpo della documentazione trasmessa non si ha evidenza di quali siano queste "azioni" e di dove, come e quando il Progettista ritiene di doverle utilizzare.



**ARPA PUGLIA**  
**Agenzia Regionale per la**  
**Prevenzione e la Protezione**  
**dell'Ambiente**

Sede legale  
Corso Trieste, 27 - 70126 Bari  
Tel. 080 5460 111  
Fax 080 5460 150  
C.F. e P.I. 05830420724  
Internet: [www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)

---

**Direzione Scientifica**

Corso Trieste, 27 - 70126 Bari  
Tel. 080 5460 201  
E-mail: [ds@arpa.puglia.it](mailto:ds@arpa.puglia.it)

In conclusione, il piano di monitoraggio proposto potrà essere condiviso da questa Agenzia solo se ottempererà a quanto qui esposto e già ribadito (pareri ARPA prot. n. 59945 del 23/10/2013 e prot. n. 62462 del 21/11/2013).

**IL DIRETTORE SCIENTIFICO**  
Dott. Massimo Blonda

**IL DIRETTORE GENERALE**  
Prof. Giorgio Assennato

**Il Dirigente Ambientale**

Dott. Nicola Ungaro

**Il Funzionario**

Dott. Giuseppe Trinchera



*Regione Puglia*  
*Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale*  
*e per l'attuazione delle opere pubbliche*  
Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013

**Alla Dirigente dell'Ufficio Programmazione  
Politiche energetiche, VIA e VAS  
SEDE**

Parere espresso nella seduta del 17.12.2013  
Ai sensi del Regolamento Regionale n. 10/2011, approvato con DGR n. 1099 del 16.05.2011

**OGGETTO: *Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area Molo Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della Cassa di Colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del Porto di Taranto – Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione di Incidenza di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Interesse concorrente della Regione Puglia. Proponente: Autorità portuale di Taranto.***

Il progetto de quo, rientra tra quelli identificati nell'All. III della Parte II del DLgs 152/2006 e ss.mm.ii. nell'elenco A al punto 8.b) *“porti marittimi commerciali, moli di carico e scarico collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto) che possono accogliere navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate”* e come tale sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito MATTM), nell'ambito della quale la Regione Puglia, ai sensi del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii. e della L.R. 11/2001 e ss.mm.ii., è chiamata ad esprimere il proprio parere endoprocedimentale e a fornire specifiche valutazioni in ordine all'intervento proposto.

Nel caso specifico inoltre, trattandosi di un progetto di dragaggio ricadente nel Sito di Interesse Nazionale di Taranto, trova applicazione la L. 84/94 e ss.mm.ii., che all'art. 5bis prevede *“Nelle aree portuali e marino costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare dispersione del materiale, ivi compreso l'eventuale progetto relativo alle casse di colmata, vasche di raccolta o strutture di contenimento di cui al comma 3, è presentato dall'Autorità portuale [...] al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, approva il progetto entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e trasmette il relativo provvedimento al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva [...] Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dai commi 6 e 7 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e allo stesso deve essere garantita idonea forma di pubblicità”*.

- Il Commissario straordinario del Porto di Taranto, con nota prot. n. 8/CS/TEC del 18.01.2013, richiedeva al MATTM l'attivazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e di Incidenza Ambientale ai sensi e per gli effetti dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 5 del DPR n. 357/97 e ss.mm.ii. relativamente agli *“Interventi di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto”* inviando in allegato ed in formato digitale la relativa documentazione e comunicando che il Soggetto attuatore risultava la Sogesid s.p.a. come indicato nell'Accordo del 20.06.2012. L'istanza veniva altresì trasmessa alla Provincia di Taranto, al Comune di Taranto ed al Servizio Ecologia della Regione Puglia che la acquisiva al prot. n. 1229 del 6.02.2013.

Con nota prot. n. 63/CS del 13.11.2012, il Commissario straordinario del Porto di Taranto aveva già provveduto a trasmettere al Consiglio Superiore dei LL.PP. l'istanza in oggetto al fine di acquisirne il parere di competenza.

1

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

- La *Direzione generale per le valutazioni ambientali* del MATTM, con nota U.prot. DVA – 2013-0002248 del 30.01.2013 inviata per conoscenza a questo Servizio che la acquisiva al prot. n. 1758 del 18.02.2013, richiedeva all'Autorità procedente il perfezionamento di alcuni atti e contestualmente provvedeva ad anticipare la documentazione alla Commissione tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ministeriale, comunicando il nominativo dell'ing. Caterina Dibitonto quale Commissario straordinario per la Regione Puglia in seno a tale Commissione.
- Il Commissario straordinario del Porto di Taranto, con nota prot. n. 12/CS del 23.01.2013 acquisita al prot. 1768 del 18.02.2013 del Servizio Ecologia, invitava il MATTM, la Regione Puglia, la Provincia di Taranto, il Comune di Taranto a porre in essere ognuno per quanto di sua competenza ogni azione volta ad accelerare le procedure autorizzative in corso al fine di rispettare gli impegni congiuntamente presi nell'Accordo del 20.06.2012 e la relativa tempistica; tale nota veniva inviata altresì per conoscenza al Dipartimento per lo sviluppo dell'economia territoriale della Presidenza del Consiglio dei Ministri.
- Con nota U.prot. DVA – 2013-0004646 del 21.02.2013 la *Direzione generale per le valutazioni ambientali* del MATTM inviata al Presidente della Commissione Tecnica VIA-VAS, al Commissario Straordinario del porto di Taranto, alla Sogesid s.p.a., e per conoscenza ad altri soggetti, fra cui il Servizio Ecologia che la acquisiva al prot. n. 2325 del 4.03.2013, comunicava che, a seguito della presentazione delle integrazioni richieste al Commissario straordinario del Porto di Taranto, era stato completato positivamente l'esame preliminare in merito alla procedibilità dell'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale.
  - L'Ufficio Programmazione, Politiche energetiche, VIA e VAS della Regione Puglia, con nota prot. n. 2317 del 4.3.2013, al fine di esprimere il proprio parere nell'ambito del procedimento in oggetto invitava le Amministrazioni interessate a far conoscere le determinazioni di competenza, rammentando che gli elaborati progettuali risultavano visionabili sul Portale ambientale della Regione Puglia (<http://ecologia.regione.puglia.it>) – Ufficio Programmazione politiche energetiche VIA e VAS – Progetti VIA in valutazione – opere costiere.
- La Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee – Servizio IV – Tutela e qualità del paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (di seguito MIBAC), con nota prot. n. 7396/2013 dell'11.03.2013 inviata per conoscenza al Servizio Ecologia che la acquisiva al prot. n. 2825 del 18.03.2013, chiedeva al Commissario straordinario del Porto di Taranto di voler produrre documentazione integrativa, e nello specifico la Relazione paesaggistica e la Carta del rischio archeologico, comunicando contestualmente di essere, ai sensi dell'art. 7, comma 2, lettera m) del regolamento di organizzazione di cui al DPR 26.11.2007 n. 233 e ss.mm.ii., l'Organo qualificato ad esprimere il relativo parere “*acquisite le valutazioni delle altre competenti direzioni generali*”, istruendo il procedimento di valutazione di impatto ambientale per le successive determinazioni del Ministro.
- Il Consiglio Superiore dei LL.PP., nel corso dell'Adunanza del 20.03.2013, con voto n. 101/2012 esprimeva parere favorevole di fattibilità tecnica condizionata al superamento di alcune criticità - *legate alla complessità dell'intervento in relazione ai fattori ambientali e geotecnici dipendenti dai caratteri inquinanti; dalle scadenti caratteristiche geotecniche dei sedimenti da rimuovere e dei terreni di imposta della colmata; dall'incertezza sulla effettiva facile utilizzabilità della colmata stessa come banchina di attracco per la forma della struttura di contenimento; dai costi degli interventi di consolidamento per utilizzare la colmata come piazzale operativo e come terminal container* – che non consentivano l'adozione, da parte della competente struttura del MIT, del Decreto di approvazione sotto il profilo tecnico-economico del progetto definitivo ai sensi dell'art. 5bis comma 1 della l. 84/1994.
- Con nota prot. n. 4789 dell'8.04.2013 acquisita al prot. n. 4105 del 23.04.2013 del Servizio Ecologia, l'Autorità di Bacino della Puglia comunicava che “*dall'analisi dello Studio di Impatto Ambientale e degli elaborati scritto-grafici allegati, si rileva che l'area nella quale verranno effettuati i lavori di*

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

*dragaggio e di colmata con la relativa zona riservata alle attività di cantiere (ex Yard Belleli) non risulta perimetrata dal PAI vigente”.*

- Con nota U.prot CTVA-2013-0001317 del 11.04.2013 la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del MATTM richiedeva opportune integrazioni relativamente all'istanza in oggetto.
- Il Servizio Valutazione di Impatto Ambientale del 9° Settore Ecologia ed Ambiente – Aree protette – Parco naturale regionale “*Terra delle Gravine*” – Protezione Civile della Provincia di Taranto” con nota prot. n. 28996 dell'8.05.2013 (cui risultava allegata la nota prot. n. 28652 del 7.05.2013 del Servizio Valutazione di Incidenza Ambientale) acquisita al prot. n. 4811 del 20.05.2013 del Servizio Ecologia, inviata per conoscenza altresì al Commissario straordinario del porto di Taranto ed alla Direzione generale per le valutazioni ambientali del MATTM, richiedeva alcune integrazioni relativamente all'istanza in oggetto. Il Servizio Ecologia con nota prot. n. 5272 del 4.06.2013 provvedeva ad inoltrare tale nota a tali Enti ed anche alla Sogesid s.p.a..
- Con nota prot. n. 5273/TEC del 3.06.2013 l'Autorità Portuale di Taranto trasmetteva al Consiglio Superiore dei LL.PP. la relazione, redatta dal progettista della Sogesid S.p.a., con cui venivano recepite le osservazioni espresse da tale Organo tecnico consultivo dello Stato. Con successiva nota prot 97/CS del 3.07.2013 Autorità portuale provvedeva a trasmettere al Consiglio Superiore dei LL.PP. la revisione del progetto definitivo integrato.
- Con Decreto n. 10/2013 del 1.08.2013 il Direttore generale per i porti del MIT approvava in linea tecnico-economica, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 bis comma 1 della l. 94/1984, l'istanza in oggetto con le prescrizioni e le raccomandazioni formulate nel parere n. 218/2013 del 19.07.2013 reso dal Gruppo di lavoro costituito con nota prot. n. 521 del 17.07.2013 da parte della competente 3<sup>a</sup> sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP. Con nota prot. n. 8899 dell'1.08.2013, la Direzione generale dei porti del MIT provvedeva a trasmettere tale Decreto alla Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM oltre che all'Autorità portuale di Taranto.
- La Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM, con nota prot. n. 46749/TRI del 4.09.2013 acquisita al prot. n. 1544 del 10.09.2013 del Servizio Ecologia, sollecitava l'Autorità portuale a produrre le integrazioni richieste con nota prot. n. 27285/TRI del 08.04.2013 e nello specifico relative alle prescrizioni formulate nei pareri ISPRA n. IS/SUO 2013/039, relativo agli aspetti che riguardano le aree a terra interessate dalla cassa di colmata, e ISPRA CRA15 per gli aspetti legati al dragaggio ed alla gestione dei sedimenti.
- Il Commissario straordinario del Porto di Taranto, con nota prot. n. 143/CS del 12.09.2013, acquisita al prot. n. 1564 del 12.09.2013 dell'Area politiche per la Riqualificazione, la tutela e la Sicurezza Ambientale e per l'Attuazione delle Opere Pubbliche, invitava la Sogesid S.p.A. a voler dare evidenza degli adempimenti a suo tempo richiesti ed a risolvere ogni impedimento al completamento dei procedimenti approvativi relativi all'intervento in oggetto, chiedendo contestualmente alle Direzioni generali del MATTM di voler ridurre i tempi di conclusione dei procedimenti in corso.
- Il Commissario straordinario del Porto di Taranto riscontrava quindi la missiva della Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM con nota prot. n. 144/CS del 12.09.2013, acquisita al prot. n. 1565 del 12.09.2013 dell'Area politiche per la Riqualificazione, la tutela e la Sicurezza Ambientale e per l'Attuazione delle Opere Pubbliche, inviando una nota riassuntiva, redatta da Sogesid S.p.A. di quanto recepito nel progetto relativamente alle osservazioni rese da ISPRA.
- Il Dirigente del Servizio Ecologia, con nota prot. n. 1569 del 16.09.2013 dell'Area politiche per la Riqualificazione, la tutela e la Sicurezza Ambientale e per l'Attuazione delle Opere Pubbliche della Regione Puglia, comunicava al Commissario straordinario del Porto di Taranto di essere in attesa delle integrazioni richieste con nota U.prot CTVA-2013-0001317 del 11.04.2013 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del MATTM e dal MIBAC con nota prot. n. 7396/2013 dell'11.03.2013 per esprimere il parere di propria competenza.



**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

- Con successiva nota prot. n. 147/CS/TEC del 19.09.2013, depositata agli atti del Servizio Ecologia l'1.10.2013, il Commissario straordinario del Porto di Taranto trasmetteva gli elaborati integrativi richiesti dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del MATTM, oltre che al Servizio Ecologia della Regione Puglia, al MATTM, al MIBAC, alla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Brindisi, Lecce e Taranto, alla Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia, alla Provincia di Taranto ed al Comune di Taranto.
- Conseguentemente l'Ufficio Programmazione politiche energetiche, VIA e VAS, con nota prot. n. 9270 del 2.10.2013, nel rinnovare alle Amministrazioni interessate la necessità di acquisire il parere di competenza segnalava che *“il progetto e le relative integrazioni sono visionabili sul Portale ambientale della Regione Puglia (<http://ecologia.regione.puglia.it>), chiedendo alle Amministrazioni in indirizzo, ove non abbiano già provveduto in tal senso, di far conoscere le proprie determinazioni in merito con sentita urgenza”*.
- L'ARPA Puglia e la Provincia di Taranto hanno riscontrato rispettivamente con nota prot. n. 59945 del 23.10.2013 (acquisita al prot. n. 10535 del 12.11.2013 del Servizio Ecologia) e con nota prot. PTA/2013/0061566/P del 23.10.2013 (acquisita al prot. 10536 del 12.11.2013 del Servizio Ecologia) ribadendo la necessità di approfondire alcuni aspetti.
- Questo Comitato nella seduta del 23.10.2013 (nota prot. n. 9997 del 23.10.2013), ha preso atto delle note inviate dall'ARPA Puglia e dalla Provincia di Taranto evidenziando la necessità di acquisire la documentazione integrativa già richiesta dai predetti Enti.
- Con nota prot. n. 10035 del 25.10.2013 l'Ufficio Programmazione, Politiche energetiche, VIA e VAS ha inoltrato tale richiesta al Commissario straordinario del porto di Taranto ed alla Sogesid spa.
- L'Autorità di Bacino della Regione Puglia con nota prot. n. 13897 del 23.10.2013, acquisita al prot. n. 10534 del 12.11.2013 del Servizio Ecologia, ha comunicato di non aver trovato la documentazione tecnica sul Portale ambientale, specificando che *“il proprio parere [...] risulta confermato solo se in riferimento allo stesso non siano state effettuate variazioni nelle aree di intervento”*.
- L'Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità del Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia con nota prot. n. 10442 del 22.11.2013, ha comunicato che *“questo Ufficio non ha osservazioni in merito al suddetto progetto, poiché trattasi di intervento che non interessano direttamente siti della rete Natura 2000 o aree protette”*.
- La Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee del MIBAC con nota prot. n. 30744 del 25.11.2013 acquisita al prot. n. 2146 del 2.12.2013 del Servizio Ecologia ha rilasciato parere favorevole all'istanza in oggetto.
- La Sogesid s.p.a. con nota prot. n. 5989 del 28.11.2013 inviata al Servizio Ecologia della Regione Puglia, all'ARPA Puglia, alla Provincia di Taranto ed alla Direzione generale per la salvaguardia ambientale del MATTM ha trasmesso un riscontro alla nota prot. n. 10035 del 25.10.2013 dell'Ufficio Programmazione, Politiche energetiche, VIA e VAS.
- La Sogesid s.p.a., con nota prot. n. 6069 del 4.12.2013 acquisita al prot. n. 11385 del 4.12.2013 del Servizio Ecologia, inviata altresì all'ARPA Puglia, alla Provincia di Taranto ed alla Direzione generale per la salvaguardia ambientale del MATTM ha trasmesso l'elaborato denominato *“Analisi dei risultati del modello 2d di circolazione nel porto di Taranto”*.
- Conseguentemente il Servizio Ecologia, con note prot. n. 11418 del 5.12.2013 e prot. n. 11480 del 6.12.2013, alla luce delle integrazioni pervenute così ha scritto ai soggetti chiamati ad esprimersi all'interno dell'endoprocedimento in oggetto, *“attesa la necessità di dover provvedere con sentita urgenza alla definizione del giudizio di compatibilità ambientale, si richiede l'acquisizione delle relative pronunce”*.

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

- Il Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia, con nota prot. n. 11124 del 9.12.2013 acquisita al prot. n. 11536 del 10.12.2013 del Servizio Ecologia, ha espresso il proprio parere favorevole con prescrizioni in merito all'intervento in oggetto.
- La Sezione di Taranto del Servizio Foreste della Regione Puglia, con nota prot. n. 22620 del 9.12.2013 acquisita al prot. n. 11550 del 10.12.2013 del Servizio Ecologia, ha espresso parere favorevole con prescrizioni esclusivamente sul vincolo idrogeologico e forestale ai sensi del R.D.L. 3267/23.
- L'ARPA Puglia ha inviato la nota prot. n. 71003 del 12.12.2013 (acquisita al prot. n. 11858 del 17.12.2013 del Servizio Ecologia) di riscontro alle integrazioni progettuali inviate dalla Società Sogesid s.p.a..
- In occasione della presente seduta del Comitato la dott.ssa Maria Spartera in qualità di Dirigente del Settore Ecologia della Provincia di Taranto, in sede di Comitato VIA reg.le (c/o gli Uffici del Servizio Ecologia della Regione Puglia in Modugno) in relazione agli "Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area Molo Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della Cassa di Colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del Porto di Taranto" ed alle integrazioni presentate da Sogesid (con note prot. n. 6069 del 4.12.2013 e 5989 del 28.11.2013) facendo seguito alla nota prot. PTA/2013/0061566/P del 23.10.2013 della Provincia di Taranto afferma quanto segue: *"Per quanto il nuovo Piano di monitoraggio rappresenta un miglioramento rispetto al precedente per gli aspetti correntometrici, ha tutt'ora delle carenze. Si sottolinea soprattutto il problema relativo alla turbidimetria. Per gli altri aspetti si richiama il parere ARPA prot. n. 59945 del 23.10.2013. Il monitoraggio così come è articolato sembra non aver presente qual è l'obiettivo del monitoraggio della torbidità. Le stazioni appaiono tutte concentrate nell'area di intervento, senza quindi avere la possibilità di valutare la dispersione del plume della torbidità e la sua velocità. Inoltre non si definisce il limite massimo accettabile di torbidità né come si calcolerà né le azioni che si adotteranno al suo superamento. Pertanto si chiede che il posizionamento delle stazioni deve essere concordato con Arpa, la definizione del limite e delle azioni di controllo, ovviamente con un monitoraggio in continuo ed automatico della torbidità con segnalazione automatica del superamento del limite per un intervento immediato delle azioni cautelative"* (nota acquisita al prot. n. 11873 del 17.12.2013 del Servizio Ecologia).

### **1. Inquadramento dell'area di intervento**

L'area di interesse, ricadente nel foglio 493 – Taranto dell'IGM in scala 1:50.000, è localizzata in Puglia, nel Comune di Taranto, all'interno dell'area portuale, situata sulla costa settentrionale del Golfo di Taranto ed articolata in due bacini, il Mar Grande ed il Mar Piccolo. Le strutture portuali si sono sviluppate inizialmente, all'interno del porto naturale, e, successivamente, all'esterno di questo, lungo il tratto di costa a Ponente. Il porto risulta organizzato in due settori:

- *Porto in Rada*, posto sul tratto di costa Nord Occidentale del Mar Grande, compreso tra il Molo S. Eligio a Levante e Punta Rondinella a Ponente. Al suo interno sono posti il bacino storico del Porto, gli Sporgenti dal 1° al 4°, la darsena servizi, il terminale petrolifero (pontile petroli e campo boe).
- *Porto fuori Rada*, che si estende a Ponente di Punta Rondinella fino al Fiume Tara. Le opere portuali presenti sono il 5° Sporgente, la Calata 5 ed il Molo Polisettoriale. Al settore appartengono anche le ampie colmate comprese tra Punta Rondinella e la radice del quinto sporgente, che ricadono nella perimetrazione del Piano, pur non essendo specificamente destinate all'attività portuale.

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

Per l'area del porto di Taranto, ricadente all'interno del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Taranto come da Decreto 10.01.2000, sono stati siglati nel corso del tempo una serie di accordi e di protocolli volti a realizzare interventi di bonifica, ma anche ad attuare un rilancio dell'area portuale.

Il 5.11.2009 è stato sottoscritto il protocollo di intesa finalizzato alla riqualificazione delle aree ricadenti nel SIN di Taranto ed al contestuale sviluppo infrastrutturale prioritario dell'area portuale di Taranto. In tale protocollo, oltre ad altri interventi, era prevista sia la progettazione preliminare di una cassa di colmata di 9Mm<sup>3</sup> per l'ampliamento del V° sporgente funzionale alla gestione dei sedimenti dragati in ambito portuale sia la progettazione definitiva ed esecuzione di un primo lotto funzionale, di circa 2,3 Mm<sup>3</sup>, anche con finalità di messa in sicurezza permanente dei sedimenti antistanti l'area ex Yard Belleli.

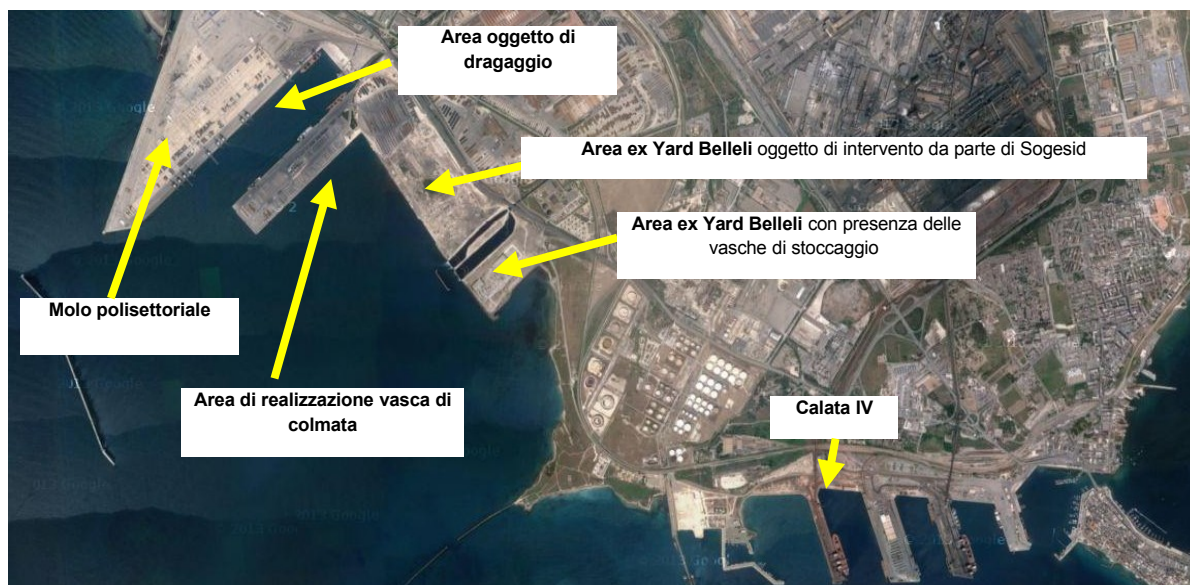
Nella Conferenza dei servizi del 19.07.2011 è stata approvata la progettazione definitiva di un primo lotto funzionale per la realizzazione della Cassa di colmata per l'ampliamento del V° Sporgente e del dragaggio dei sedimenti in area del molo polisettoriale.

Con DPCM 17.02.2012 il Presidente di Autorità portuale di Taranto è stato nominato Commissario straordinario per le opere marittime strategiche del porto di Taranto e nello specifico per l'attuazione dei seguenti interventi: piastra portuale di Taranto; **dragaggio per l'approfondimento dei fondali al molo polisettoriale e connessa vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio – 1° lotto**; consolidamento/adequamento dell'esistente banchina del Molo polisettoriale; nuova diga foranea; potenziamento collegamenti ferroviari del porto di Taranto; rettifica, allargamento ed adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della Calata 1.

In data il 26.04.2012, è stato sottoscritto l'“*Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale*” tra i seguenti soggetti: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Ministero dello Sviluppo Economico; Ministero per la Coesione Territoriale; Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare; Ministero dell'Economia e delle Finanze; Regione Puglia; Autorità Portuale di Taranto; Commissario Straordinario; Comune di Taranto; Provincia di Taranto; TCT S.p.A.; Evergreen Line; Sogesid S.p.A.; Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. L'accordo prevede, entro 24 mesi dalla sua sottoscrizione, l'esecuzione degli interventi prioritari connessi alla riqualificazione, affinché si realizzino le condizioni indispensabili per il rilancio del Porto di Taranto, in particolare:

- a) intervento di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli, funzionali alla realizzazione della cassa di colmata c.d. “Ampliamento del V° Sporgente”;
- b) approfondimento dei fondali della banchina del terminal contenitori, dalla quota attuale a -16,50m, come da previsione del PRP adottato, per navi attese da 13/14 mila TEUS;
- c) realizzazione di una cassa di colmata, di ampliamento del V sporgente, per il refluento dei sedimenti dragati così come previsto dal PRP adottato;
- d) adeguamento/consolidamento della banchina di ormeggio (1500 m) ai nuovi fondali e installazione di 8 (otto) gru in grado di movimentare, fino alla 24a fila, di posizionamento su navi di massima dimensione; da tale riqualificazione sono esclusi i primi 300 m della banchina attualmente in concessione al Terminal rinfuse;
- e) prolungamento della diga foranea di protezione, come da Piano Regolatore Portuale adottato;
- f) consegna del rimanente tratto di banchina, oggi utilizzato dal Terminal rinfuse, previa riqualificazione delle aree di piazzali retrostanti, conformemente a quanto già destinato a container nell'Atto di Concessione;
- g) radicale ammodernamento delle attrezzature esistenti ed integrazione delle stesse per adeguarle all'atteso incremento di traffico.

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**



**Figura 1. Stralcio dell'Ortofoto dell'area di interesse.**

Come si legge dall'elaborato SIA (pag. 8) *“l'avvio dei lavori di MISIP dell'area ex Yard Belleli risulta propedeutico alla realizzazione delle opere oggetto del protocollo. La valenza dell'intervento (i cui lavori sono stati già aggiudicati) risulta strategica sia per le attività di dragaggio (ambientale e lito-strutturale) soprattutto in virtù delle palesi indicazioni del recente art. 48 del D.l. 1/2012 (commi 1, 3 e 5) quale area idonea allo stoccaggio provvisorio dei sedimenti sia per la realizzazione della vasca di colmata in quanto una parte di infrastruttura della vasca (lato N-NE) è costituita dal diaframma a marginamento del lato mare dell'area Belleli”*.

Nello specifico il *“Progetto di riqualificazione del molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio”* è stato licenziato favorevolmente dalla Terza Sezione del C.S.LL.PP. nell'adunanza del 28.11.2012 con parere n. prot. 71 e con Determina direttoriale U.prot. DVA – 2012 0029276 del 3.12.2012 della Direzione generale per le valutazioni ambientali del MATTM è stato escluso dalla procedura di valutazione di impatto ambientale. La Regione Puglia si è espressa nell'ambito del procedimento ministeriale con Delibera di Giunta n. 2967 del 27.12.2012. Allo stato attuale è in corso la gara per l'aggiudicazione della progettazione esecutiva, del coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e, per la realizzazione dei lavori.

## **2. Descrizione dell'intervento**

Il progetto, relativo ad un primo lotto funzionale, prevede il dragaggio della Darsena del Molo Polisettoriale con lo scopo di approfondire i fondali a quota -16,50 m, per almeno 1.200 m della banchina del molo polisettoriale, oltre al cerchio di evoluzione, in modo da consentire l'attracco delle navi portacontainer da 13.000/14.000 TEUS e di operare, nelle rimanenti aree della darsena del molo polisettoriale, una bonifica ambientale dei fondali. Lo specchio liquido interessato ha una superficie di circa 100 Ha con profondità minima di 12,00 m fino ad un massimo di 18,00 m all'esterno del cerchio di evoluzione. Si sono registrate quote batimetriche minori in prossimità dello scarico dell'ILVA presente in radice, lato NE (ciò in relazione alle evoluzioni sedimentologiche connesse al trasporto dell'elemento idrologico antropico).

Il dragaggio con finalità di bonifica ambientale è effettuato sulla base delle indicazioni contenute nel Piano di Gestione dei Sedimenti, redatto da ISPRA (2009), all'interno del quale vi è anche la caratterizzazione dei sedimenti da dragare.

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

Il progetto prevede inoltre la realizzazione della cassa di colmata, in radice al V sporgente, con una capacità stimata di circa 2,3 Mm<sup>3</sup>, per una superficie di circa 30 ha. Secondo quanto stabilito dall'art. 5 bis, l. 84/1994, nella cassa di colmata saranno refluiti solamente i sedimenti, dragati sia a fini ambientali che portuali, non pericolosi all'origine o divenuti tali a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, a esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, di solidificazione/stabilizzazione.

I sedimenti che, in seguito a caratterizzazione, saranno considerati pericolosi, invece, saranno gestiti al di fuori della cassa di colmata e conferiti, dopo trattamento, ad apposita discarica autorizzata.

Si è stabilito di raggiungere la quota di PRP (- 16,50 m) nel bacino di evoluzione e per i primi 1.200 m della banchina del molo polisettoriale (settore A), ad esclusione delle aree a ridosso delle banchine dei due moli, mentre, per questioni legate alla stabilità delle infrastrutture portuali esistenti si è deciso di intervenire solo con il dragaggio ambientale nella fascia di 40 m (settore C) prospiciente il V sporgente, e per 20 m sotto il Molo polisettoriale (settore D). Anche per i primi 600 m in radice della darsena (settore B), si è stabilito di realizzare il solo dragaggio ambientale che, dall'analisi della caratterizzazione eseguita dall'ISPRA nel 2009, si è stabilito alla quota - 15,50 m. Nell'area interessata dalla realizzazione della cassa di colmata, dove verranno refluiti i sedimenti dragati, è stato caratterizzato un volume di circa 7.390 m<sup>3</sup> di sedimenti pericolosi, che andranno quindi rimossi prima dell'avvio della realizzazione del confinamento finale della cassa.

Il progetto prevede diverse tecniche di dragaggio per la rimozione (pagg. 110-111 “*Quadro di riferimento progettuale*”):

- dei sedimenti presenti sulle scogliere di imbasamento delle banchine del Molo Polisettoriale a tergo delle quali si realizzeranno le opere di consolidamento (oggetto di altro appalto). Per tale intervento si utilizzerà una draga meccanica ambientale;
- dei sedimenti pericolosi, presenti sia in una piccola area all'interno della Darsena Polisettoriale, sia nell'area di impronta della prevista cassa di colmata, per i quali si prevede di utilizzare una draga meccanica con benna ambientale;
- dei sedimenti contaminati non pericolosi, cioè che presentano concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti di intervento ISPRA, che saranno rimossi prevalentemente mediante draga idraulica media (classe M), con potenza di circa 14.700 kW, con una produzione media di 500 mc/h;
- dei sedimenti non contaminati, cioè con concentrazioni di inquinanti inferiori ai limiti di intervento ISPRA, o quelli non caratterizzati, che saranno rimossi a fini di intervento portuale, mediante una draga idraulica classificabile nelle categorie grandi/jumbo (classe J), con potenze da 19.000 a 40.000 kW, ed una produzione oraria di 1.400 mc/h.

Per potere accogliere i sedimenti contaminati, sebbene non pericolosi, la cassa di colmata dovrà presentare, ai sensi del citato art. 5bis della l. 84/1994 e ss.mm.ii., un sistema di impermeabilizzazione, naturale o completato artificialmente, al perimetro e sul fondo in grado di assicurare requisiti di permeabilità almeno equivalenti a:  $K \leq 1,0 \times 10^{-9}$  m/s per uno spessore  $\geq 1$  m. Per garantire tali caratteristiche, l'area della cassa di colmata sarà marginata mediante la realizzazione di:

- un doppio palancolato metallico composito con giunti impermeabili e betoncino semiplastico impermeabile all'interno, lungo i due lati fronte mare e completato da un cordolo di calcestruzzo armato in testa per gli ultimi 3 m;
- un diaframma semiplastico, lungo i due lati a terra.

Per quel che riguarda la provenienza del materiale dragato si evidenzia che in Cassa di Colmata saranno refluiti i sedimenti provenienti dai due cantieri che interessano l'area prospiciente il Molo Polisettoriale per un totale di **2.066.714 m<sup>3</sup>** così articolati:

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

- **2.034.500 m<sup>3</sup>** (derivanti dal Progetto Sogesid) costituiti esclusivamente da sedimenti dragati ai fini ambientali e di approfondimento tecnologico della darsena polisettoriale fino a quota -16,50 m;
- **32.314 m<sup>3</sup>** rappresentati dai sedimenti rimossi per le attività di consolidamento della Darsena (Molo) Polisettoriale che fanno parte del progetto definitivo di ammodernamento della banchina di ormeggio.

### **3. Gestione dei Sedimenti**

Il Commissario Delegato per l’Emergenza ambientale nella Regione Puglia, per il tramite di Sviluppo Italia Aree Produttive, ha realizzato, con il cofinanziamento dell’Autorità Portuale (nota prot. n. 2560/TEC del 14 aprile 2006), la caratterizzazione preliminare dell’area ad Ovest di Punta Rondinella. I risultati sono stati trasmessi dallo stesso Commissario con nota prot. n. 3665/CD del 6.11.2008 ed elaborati da ISPRA (già ICRAM) su incarico del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (nota Prot. n. 23930/QdV/Di del 21 ottobre 2008).

L’Autorità Portuale ha poi provveduto ad eseguire una caratterizzazione ambientale più dettagliata delle aree oggetto di interventi di infrastrutturazione e dragaggio come la Darsena Polisettoriale; in esse si è proceduto ad un infittimento delle maglie di campionamento (dimensione 50 x 50 m) e al prelievo dei sedimenti fino alla profondità massima di -3,0 m dal fondale marino.

Nel settembre del 2009, sulla base di una convenzione stipulata con l’Autorità Portuale di Taranto, l’ISPRA ha redatto un “*Piano di gestione dei sedimenti*” del porto (Piano di gestione sedimenti - v.20) allo scopo di elaborare delle linee guida per individuare le opzioni di gestione dei sedimenti di dragaggio nel rispetto della normativa vigente, con particolare riferimento all’articolo 5bis della l. 84/1994 e ss.mm.ii..

Dal confronto tra i risultati analitici delle campagne di caratterizzazione ambientale ed i valori di intervento elaborati nel 2004 dall’ICRAM (rif. ICRAM doc. # CII-Pr-PU-TA-valori intervento-01.04), nonché i limiti fissati dalla Tab. 1, Colonna B, dell’All. V al D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., nel “*Piano di Gestione dei Sedimenti*” sono state definite quattro classi di qualità:

- “**VERDE**”: in essa ricadono i sedimenti in cui non si hanno superamenti dei valori di intervento definiti da ICRAM;
- “**GIALLO**”: in cui ricadono i sedimenti per cui almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di intervento ma inferiori ai valori di concentrazione limite indicati nella Tab. 1, Col. B del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.;
- “**ROSSO**”: i sedimenti appartenenti a questa classe sono quelli in cui almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di concentrazione limite indicati nella Tab. 1, Col. B del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. ma inferiori ai valori limite per la classificazione dei “pericolosi” riportati nell’All. D, Parte IV - Titolo I e II, del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.;
- “**VIOLA**”: i sedimenti con concentrazioni superiori ai valori limite per la classificazione dei “pericolosi”.

In particolare, dal punto di vista ambientale, si è reso necessario trattare in modo diverso i sedimenti non contaminati e quelli non caratterizzati, da quelli contaminati e, all’interno di questi ultimi, di trattare con maggiore cautela quelli pericolosi (“viola”).

I sedimenti (non pericolosi), asportati dall’interno del palancolato, saranno temporaneamente accumulati nella vasca a terra, in attesa del loro refluitamento in cassa di colmata. In entrambi i casi, sia le palancole che il diaframma, si ammorseranno nella formazione impermeabile di base, costituita da argille in facies grigio azzurra, che si trovano ad una profondità variabile tra i -19,00 m e i -29,00 m sotto il livello medio del mare e che garantiranno l’impermeabilizzazione del fondo della cassa di colmata. Saranno anche realizzate le opere idrauliche accessorie della cassa di colmata e necessarie all’allontanamento delle acque di esubero e al loro controllo ed eventuale trattamento. Le acque saranno allontanate dalla cassa di colmata mediante un apposito canale di gronda realizzato a ridosso della scogliera del V sporgente. La qualità delle acque in uscita dal canale sarà monitorata, mediante apposita centralina di controllo in continuo, e mediante

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

prelievi di campioni di acqua, in modo da evitare lo sversamento in mare di acque contaminate o torbide che saranno, eventualmente, avviate, mediante sollevamento, ad apposito impianto di trattamento.

| Profondità dello strato cm | Limite di intervento ICRAM < Concentrazioni < Col.B All.5 Tit.5 Parte IV D.lgs. 152/06 [mc] | Col.B All.5 Tit.5 Parte IV D.lgs. 152/06 < Concentrazioni < D.M. 7/11/08 e s.m.i. [mc] | Concentrazioni > D.M. 7/11/08 e s.m.i. [mc] |
|----------------------------|---|--|---|
| 0 - 50                     | 236.819   | 46.481   | 1.987                                       |
| 50 - 100                   | 92.131  | 21.605   | 0   |
| 100 - 150                  | 16.281  | 2.315  | 0   |
| 150 - 200                  | 186   | 0  | 0   |
| 200 - 250                  | 0   | 0  | 0   |
| 250 - 300                  | 0   | 0  | 0   |
| TOTALI                     | 345.417   | 70.400   | 1.987                                       |
|                            | 417.804   |  |   |

**Tabella 1 - tratta da “Quadro di riferimento ambientale” (pag. 59) - Darsena Polisettoriale - Volumi di sedimento (fino alla profondità di 3 m) con concentrazioni superiori ai valori di intervento (fonte ISPRA).**

Ai fini dell'impiego della cassa di colmata per la movimentazione container, a seguito della richiesta avanzata dalla Terza Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP. nell'Adunanza del 20.03.2012 n. 101/2012, Autorità portuale ha presentato allo stesso Organo consultivo uno studio di fattibilità “Interventi di completamento della cassa di colmata a levante del V Sporgente per l'utilizzo finale come Terminal contenitori nel porto di Taranto” che contempla il consolidamento di massa esteso a tutto il volume del materiale e l'adeguamento della struttura di contenimento della vasca di colmata nella banchina per il terminal container.

#### **4. Organizzazione dei lavori**

I lavori da eseguire saranno organizzati in fasi così articolate (pagg. 59-60 “Quadro di riferimento progettuale”):

- Fase 0 – Approntamento del cantiere in area Ex Belleli. In tale fase sarà approntato il cantiere e saranno realizzate le aree di stoccaggio temporaneo, caratterizzazione e disidratazione dei sedimenti e di trattamento delle acque;
- Fase 1a – Dragaggio, parziale, fino a quota -14,00 m dei sedimenti contaminati, ma non pericolosi, nella zona dalla progressiva 1.200 alla progressiva 1.500m del molo polisettoriale al fine di garantire la navigazione delle portacontainer durante i lavori di consolidamento della banchina del polisettoriale fino alla progressiva 1.200m;
- Fase 1b – Dragaggio dei sedimenti contaminati pericolosi (“viola”) presenti nella Darsena Polisettoriale e nell'area di impronta della cassa di colmata;
- Fase 2 – Consolidamento della banchina del Molo Polisettoriale e dragaggio delle aree ad esso immediatamente adiacenti. Queste attività, che saranno realizzate in altro appalto, riguardano il dragaggio strettamente connesso alla realizzazione dell'intervento di consolidamento del Molo Polisettoriale, che si svilupperà, a partire dalla testata, per 1.200 m. Tale intervento prevede, in adiacenza alla banchina esistente realizzata in cassoni, la costruzione di una doppia fila di pali con diametro del 1200 e un interasse di 5,40 m in senso parallelo alla banchina e di interasse 4,10 m in senso ortogonale, su cui verrà realizzato un impalcato. Per evitare che le lavorazioni dei pali determinino il sollevamento e la circolazione dei sedimenti contaminati, questi saranno preliminarmente rimossi e avviati verso vasche di stoccaggio provvisorie appositamente

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

predisposte in una area dell'Autorità Portuale tra Punta Rondinella e gli Scarichi dell'ILVA, diverse da quelle predisposte in fase 0 e funzionali al presente progetto.

- Fasi 3, 4 e 5 – Dragaggi del Bacino di evoluzione e dei primi 1.200 m della banchina del molo Polisettoriale, ai fini dell'approfondimento fino alla quota minima di – 16,50m. In realtà, in alcune zone, soprattutto nel bacino di evoluzione, tale quota è già presente e quindi è necessario effettuare solamente un dragaggio ambientale per almeno i primi 50cm.
- Fase 6 – Dragaggio dei 600 m in radice e degli interventi sotto banchina, in tale fase i dragaggi hanno solo finalità ambientali con raggiungimento di quote diverse. In tale fase verranno effettuati i dragaggi in prossimità delle banchine del Polisettoriale (-14,50m) della radice e del V Sporgente (-12,50m) e a centro darsena (-15,50m).

A seguito della fase di dragaggio 1b, di rimozione dei sedimenti viola presenti nell'area di impronta della cassa di colmata, inizieranno anche i lavori per la realizzazione della struttura di contenimento e di isolamento del perimetro del 1° stralcio di cassa di colmata. Una volta terminata, inizieranno le operazioni di refluentamento in essa dei sedimenti dragati (a partire dalla fase 3 di dragaggio).

L'esecuzione delle operazioni di dragaggio dei sedimenti pericolosi interesserà due progetti distinti:

- la rimozione dei sedimenti presenti nella fascia di 20 m adiacente alla banchina del molo polisettoriale è prevista dal progetto di “*Riqualificazione del molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio*”, parte integrante del DPCM 17.02.2012;
- la rimozione dei sedimenti presenti al di qua di tale fascia è prevista dall'istanza in oggetto.

In virtù di tale circostanza ed alla luce delle osservazioni dell'ISPRA, nel parere tecnico prot. n. 25370 del 2.04.2013, Autorità portuale (stazione appaltante di ambedue gli interventi) ha stabilito di effettuare la rimozione dei sedimenti viola in un'unica soluzione modificando il precedente crono programma (nota prot. n. 1565 del 12.09.2013).

Nell'area di cantiere (Ex Yard Belleli) sarà organizzata l'area di stoccaggio provvisorio (n. 2 vasche), trattamento e caratterizzazione dei sedimenti pericolosi (classificati “viola” nella caratterizzazione ISPRA – Piano di Gestione dei Sedimenti 2009), nonché dei sedimenti non pericolosi (“rossi”, “gialli”, “verdi” e “non caratterizzati”) di fase 1 di dragaggio. I sedimenti non pericolosi rimossi prima della realizzazione della cassa di colmata saranno quindi in essa refluiti in un secondo momento (pag. 81 “*Quadro di riferimento progettuale*”).

## **5. Sistema delle tutele**

L'area a mare interessata dall'intervento, è caratterizzata dalla presenza dei seguenti vincoli:

- Sito di interesse nazionale come individuato dal Decreto del Ministero dell'ambiente n. 10.01.2000;
- Aree ad elevata crisi ambientale;
- Fascia costiera interessata dalla presenza di Zone vulnerabili da contaminazione salina ai sensi del Piano di Tutela delle Acque.
- Fascia costiera interessata dalla presenza di Ambiti Territoriali Estesi di tipo B e C del PUTT/p come indicato nell'elaborato “*Quadro di riferimento progettuale*” (pag. 32);
- Fascia costiera interessata dal vincolo idrogeologico di cui al R.D. 3267/1923;

### ***Sito di interesse nazionale e bonifica***

L'intervento ricade all'interno del perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Taranto perimetrato con DM Ambiente del 10.01.2000, e descritto dall'Allegato B al D.M. 468/2001;

## **Piano Regionale dei Trasporti**

*Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area Molo Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della Cassa di Colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del Porto di Taranto.*

Procedimento di VIA ministeriale – parere endoprocedimentale ai sensi del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii. e della l.r. 11/2001 e ss.mm.ii.



**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

Dalla lettura del parere motivato di VAS di cui alla Determinazione del Dirigente del Servizio Ecologia n. 78 del 6.4.2012 si legge che “Dal RA del PRP emerge che in materia di trasporto marittimo il Piano Regionale dei Trasporti 2009-2013 prevede il potenziamento della capacità intermodale e logistica del porto di Taranto e delle relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferro-stradali, realizzando un vero e proprio sistema a rete che si estende verso le altre aree della Puglia e verso le regioni limitrofe. Nel Rapporto Ambientale (pag. 23) si elencano inoltre gli interventi previsti dal Piano Attuativo del PRT per il Porto di Taranto, tra cui alcuni “già avviati o di prossima realizzazione”.

**Piano Operativo del Porto**

Il Piano Operativo Triennale del Porto, per gli anni 2012-2014, coerentemente agli obiettivi di acquisizione di traffico che il porto di Taranto intende raggiungere, prevede di adeguare l'offerta infrastrutturale porto dello scalo, in modo da costituire l'indispensabile prerequisito per una efficiente ed efficace gestione operativa di tali traffici.

Tra le infrastrutture da realizzare è previsto di accelerare le iniziative già avviate, sia in termini di progettazione, che di esecuzione. In particolare si intende portare a compimento le seguenti opere infrastrutturali facenti parte del progetto di sviluppo complessivo (pagg. 62-63 “Quadro di riferimento programmatico”): ampliamento del IV° Sporgente e relativo banchinamento del lato ponente; banchina di riva ad ovest del IV° Sporgente e darsena di servizio; nuova strada di collegamento dei Moli; piattaforma logistica in area retrostante il IV° Sporgente; vasca di colmata a levante dello yard ex Belleli da 1,2 mln di mc; Rettifica ed allargamento del molo San Cataldo e consolidamento della banchina di calata1; Ricostruzione della testata inagibile del molo San Cataldo; Centro servizi Polivalente al molo San Cataldo; Reti di impianto idrico e fognante e rete di collettamento delle acque di pioggia in aree pubbliche; Edifici per sistemazioni logistiche in darsena servizi; **Dragaggi di approfondimenti dei fondali in darsena molo Polisettoriale, previo consolidamento della esistente banchina a cassoni; Vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio in ampliamento del V° sporgente, primo lotto da 2,3 mln di mc;** Potenziamento dei raccordi ferroviari tra la rete ferroviaria nazionale ed il sistema portuale; Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto; Opere di infrastrutturazione primaria del Distripark di Taranto.

**Piano regolatore del Porto di Taranto**

Il Porto di Taranto è dotato di un Piano Regolatore Portuale attualmente vigente datato 1980. Contestualmente vi è il nuovo PRP, adottato dal Comitato portuale dell'Autorità portuale con Delibera n. 12 del 30.11.2007, in merito al quale:

- l'Amministrazione comunale ha già espresso l'intesa con Delibera di commissario straordinario n. 116/06, perfezionata con Delibera di Consiglio Comunale n. 41/07, impegnandosi ad avviare le procedure di variante al vigente PRG comunale e a rendere coerenti i due strumenti regolatori.
- il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, tramite il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP), ha espresso parere tecnico favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, con provvedimento n. 322 del 23.07.2008, integrato dal provvedimento n. 96 del 22.07.2009 e perfezionato con provvedimento n. 48 del 24.03.2010;
- il Servizio Ecologia della Regione Puglia in qualità di Autorità competente sulla VAS, con Determinazione del Dirigente del Servizio Ecologia n. 78 del 6.4.2012 ha rilasciato il parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica, prescrivendo che “d'intesa con l'Amministrazione comunale, si dia conto dello stato di redazione della suddetta variante (ndr. al PRG), necessaria all'integrazione fra Porto e città, fornendo tutti gli elementi per evitare il permanere delle incoerenze fra i due strumenti di pianificazione”. In merito il Comune di Taranto, come si legge dalla nota prot. n. 147760 del 24.10.2012 della Direzione Urbanistica Edilità, ha avviato e momentaneamente sospeso la procedura di variante al PRG, in attesa che l'Autorità portuale adegui gli elaborati del PRP alle prescrizioni espresse dall'Ufficio VAS regionale;

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

- con nota prot. n. 3633 dell'11.04.2013 l'Autorità portuale ha trasmesso all'autorità competente la bozza revisionata del Rapporto Ambientale del Piano regolatore del porto di Taranto, unitamente ad altri elaborati del PRP anch'essi revisionati, in base di quanto contenuto nella Determina del Dirigente del Servizio Ecologia n. 78 del 6.04.2012 relativa al parere motivato di VAS (BURP n. 64 del 3.05.2012). Conseguentemente il Servizio Ecologia con nota prot. n. 4656 del 13.05.2013, dopo aver preso visione dell'elaborato "*Rapporto ambientale - Allegato Dichiarazione di sintesi*" esplicativo delle modalità con cui si sono recepite le prescrizioni e/o indicazioni del parere motivato, ha rappresentato all'Autorità procedente alcuni punti da perfezionare, rammentando inoltre che, per quel che riguarda i pareri dell'Autorità di Bacino della Regione Puglia e del Servizio di Assetto del Territorio della Regione Puglia, è necessario dar conto degli esiti nella Dichiarazione di Sintesi che dovrà essere approvata contestualmente al Piano Regolatore Portuale.
- Con nota prot. n. 3546 del 12.04.2013, inviata per conoscenza al Servizio Ecologia della Regione Puglia, l'Autorità portuale di Taranto ha depositato agli atti del Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia la richiesta per il parere di competenza. Conseguentemente la Giunta regionale con Delibera n. 1918 del 15.10.2013 ha rilasciato parere paesaggistico favorevole con prescrizioni, di cui all'art. 5.03 delle NTA del PUTT/p, nei termini e con le prescrizioni riportati al punto "Conclusioni e prescrizioni" della stessa.

La Regione Puglia che per quanto nelle sue facoltà e nel rispetto delle funzioni assegnatele, ha agito per il rispetto dall'Accordo, al momento è in attesa che l'Autorità portuale che si completi l'acquisizione delle procedure previste dalla norma e che si definiscano i rapporti fra Autorità portuale di Taranto e Comune di Taranto.

Secondo quanto rappresentato nell'elaborato "*Quadro di riferimento programmatico*" il Piano regolatore portuale così caratterizza le aree a terra (pagg. 59-60):

- CON – 1. (sottoambito operativo) che include l'intero terrapieno del Molo Polisettoriale e parte delle aree retrostanti la sua banchina di riva fino alla sede ferroviaria a Nord. L'area è destinata integralmente al traffico dei contenitori e alle attività complementari (varco portuale, edifici per servizi tecnici, commerciali ed amministrativi, aree per lo stoccaggio dei contenitori, fabbricati per il ricovero dei mezzi operativi, officine, parcheggi, zone di accumulo, etc.).
- CON – 2. Comprende i nuovi sedimi che verranno ricavati dal prolungamento ed ampliamento del V° sporgente. Il PRP prevede di destinare in toto l'area CON-2 al traffico dei contenitori e alle attività complementari (Varco del terminal, edifici per servizi tecnici, commerciali ed amministrativi, aree per lo stoccaggio dei contenitori, fabbricati per il ricovero dei mezzi operativi, officine, parcheggi, zone di accumulo, ecc..).
- IND – 4. L'area include il V° Sporgente nell'assetto attuale e le aree retrostanti fino al rilevato della Statale 106 a Nord. Il Piano prevede il mantenimento delle destinazioni d'uso esistenti (sbarco ed imbarco di prodotti siderurgici).

#### **Strumento urbanistico del Comune di Taranto**

Secondo quanto rappresentato nell'elaborato denominato "*Quadro di riferimento progettuale*" (pagg. 53-54), l'area oggetto di intervento ricade nella zona tipizzata come B2 dal PRG (approvato nel 1978), ovvero "Zona per Servizi di Interesse Pubblico", in particolare ricade nella Sottozona B 2.10- "Porto Marittimo". Il PRG, così come modificato dalla Variante del 1990, fa riferimento ai seguenti progetti:

- Vasca di colmata: l'intervento ricade in parte nella Zona B1-10 "Zona per attrezzature d'interesse collettivo" (tutte le attrezzature minori di interesse collettivo non determinabili a priori) e in parte nella Zona B2-10 "Zona per servizi di interesse pubblico".
- Progetto della Strada dei Moli: anche se si configura come un intervento di adeguamento e potenziamento di un'infrastruttura esistente, comporta la variazione di gran parte del tracciato

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

dell'infrastruttura stradale riportata nelle tavole del PRG, per cui sono implicate aree aventi destinazioni d'uso diverse.

**Piano Regionale delle Coste**

Secondo il Piano regionale delle coste, approvato con DGR n. 2273 del 13.10.2011, l'area in oggetto ricade nella Unità fisiografica 7 (Maruggio – Roseto Capo Spulico) e nella sub-unità 7.2. (Taranto/Capo San Vito-Taranto/Molo Nord darsena nuova): essa ricade nell'ambito della classe C3.S3 “costa a bassa criticità all'erosione e bassa sensibilità ambientale” ed a nord-ovest nell'ambito della classe C3.S2 “costa a bassa criticità all'erosione e a media sensibilità ambientale”. Gli Artt. 6.3.8 e 6.3.9 delle ‘Norme Tecniche di Attuazione e Indirizzi Generali per la Redazione dei Piani Comunali delle Coste’ riportano quanto segue: “Nelle zone classificate C3.S2 (e C3.S3) non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalori a livello locale la classificazione effettuata su base regionale”.

**Piano Regionale della Qualità dell'Aria e Piano contenente le prime misure di intervento per il risanamento della qualità dell'aria nel quartiere Tamburi (TA) per gli inquinanti PM10 e Benzo(a)Pirene**

I Comuni nei quali, oltre a emissioni da traffico autoveicolare, si rileva la presenza di insediamenti produttivi rilevanti (impianti soggetti ad AIA), come il caso del Comune di Taranto, sono inclusi nelle Zone B e C. In questi Comuni si applicano sia le misure di risanamento rivolte al comparto mobilità sia le misure per il comparto industriale. Il Porto di Taranto ricade in Zona C, pertanto è un'area indubbiamente molto critica dal punto di vista della qualità dell'aria.

Ed in effetti, la Regione Puglia con DGR n. 1944 del 2.10.2012 ha approvato il “Piano contenente le prime misure di intervento per il risanamento della qualità dell'aria nel quartiere Tamburi (TA) per gli inquinanti PM10 e Benzo(a)Pirene”, che con DD n. 191 del 18.09.2012 è stato escluso dalla procedura di valutazione ambientale strategica di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Tale Piano, redatto ai sensi del D.Lgs. 155/2010 art. 9 comma 1 e comma 2, contiene le prime misure di intervento necessarie per risolvere una situazione di criticità legata alla qualità dell'aria ambiente, rilevata nel quartiere Tamburi di Taranto dalle centraline appartenenti alla Rete Regionale della Qualità dell'Aria (RRQA), in particolare:

- nel 2011 il superamento del valore limite ammissibile per i superamenti delle concentrazioni massime giornaliere per il PM10;
- nel triennio 2009-2011 e il superamento del valore obiettivo di concentrazione massima per il Benzo(a)Pirene.

L'obiettivo è pertanto riportare a conformità normativa i valori di qualità dell'aria ambiente per tali inquinanti.

Nello specifico per quel che riguarda l'area portuale, nel Piano l'ARPA ha rilevato che “le emissioni originate dai porti riguardano le attività portuali, essenzialmente fasi di manovra e di stazionamento delle imbarcazioni. La stima delle emissioni è stata effettuata da Arpa (Allegato 2) sulla base della metodologia internazionale “Methodology for Estimate air pollutant Emission from Transport” (MEET, Trozzi, 1998-2007) ed utilizzando INEMAR nella versione 6\_08. [...] Dai dati si evince un contributo di questo tipo di sorgenti emissive non trascurabile in termini di polveri e NOx rispetto al totale dell'area in esame” (pagg. 27-28).

Con nota prot. n. 3633 dell'11.04.2013 l'Autorità portuale di Taranto ha trasmesso all'autorità competente la bozza revisionata del Rapporto Ambientale del Piano regolatore del porto di Taranto, unitamente ad altri elaborati del PRP anch'essi revisionati, in base di quanto contenuto nella Determina del Dirigente del Servizio Ecologia n. 78 del 6.04.2012 relativa al parere motivato di VAS (BURP n. 64 del 3.05.2012). Conseguentemente il Servizio Ecologia con nota prot. n. 4656 del 13.05.2013, dopo aver preso visione dell'elaborato “Rapporto ambientale - Allegato Dichiarazione di sintesi”

Come si legge nella nota prot. n. 4656 del 13.05.2013 con cui il Servizio Ecologia ha riscontrato alla nota prot. n. 3633 dell'11.04.2013 con cui l'Autorità Portuale di Taranto ha trasmesso la bozza revisionata del Rapporto Ambientale del Piano regolatore del porto di Taranto, unitamente ad altri elaborati del PRP anch'essi revisionati, in base di quanto contenuto nella Determina del Dirigente del Servizio Ecologia n. 78

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

del 6.04.2012 relativa al parere motivato di VAS (BURP n. 64 del 3.05.2012). “[...] Circa la qualità dell’aria l’Autorità portuale ha commissionato al DIPAR (Distretto Produttivo dell’Ambiente e del Riutilizzo) due studi di fattibilità denominati “Studio di fattibilità afferente l’elettrificazione delle banchine commerciali ed industriali del porto di Taranto” e “Studio delle misure di incentivazione degli operatori portuali all’adozione di pratiche e tecniche di minor impatto ambientale per le operazioni di movimentazione di merci polverulente nel porto di Taranto” a seguito di quanto previsto dalla Delibera di Giunta della Regione Puglia n. 1474 del 17.07.2012 “Piano di prime misure di intervento per il risanamento dell’aria nel quartiere Tamburi per gli inquinanti B(a)P e PM10”. Il secondo dei due ha svolto la ricognizione delle attività che, all’interno dell’area portuale, producono movimentazioni di merci pericolose (Consorzio terminal rinfuse Taranto, Cementi Centrosud s.p.a., Cementir Italia, ILVA s.p.a.); per le prime tre lo studio conclude dicendo che non sono prevedibili ulteriori misure di riduzione dell’impatto ambientale; al contrario per ILVA s.p.a., che non ha fornito alcuna indicazione circa le tecnologie impiantistiche e gestionali adottate ne circa i monitoraggi effettuati, lo studio segnala come importante la verifica dell’effettivo stato di attuazione degli adeguamenti impiantistici alla BAT n. 11 prescritti a seguito dell’AIA. Il suddetto studio propone un sistema integrato di monitoraggio e controllo delle emissioni polverulente con una rete di controllo progettata ad hoc. Di tale sistema si dia conto nella sezione del Rapporto ambientale dedicato al monitoraggio (di cui si riferisce di seguito). Sempre nel Rapporto Ambientale si inseriscano i riferimenti agli studi sopra citati commissionati da Autorità portuale oltre al riferimento a quanto previsto dalla DGR n. 1474 del 17.07.2012”.

**Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)**

Come riportato in premessa di evidenza che con nota prot. n. 4789 dell’8.04.2013 acquisita al prot. n. 4105 del 23.04.2013 del Servizio Ecologia (e successiva nota prot. n. 13897 del 23.10.2013), l’Autorità di Bacino della Puglia comunicava che “dall’analisi dello Studio di Impatto Ambientale e degli elaborati scritto-grafici allegati, si rileva che l’area nella quale verranno effettuati i lavori di dragaggio e di colmata con la relativa zona riservata alle attività di cantiere (ex Yard Belleli) non risulta perimetrata dal PAI vigente”.

**Piano urbanistico territoriale tematico (PUTT/P), Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)**

Secondo quanto indicato nell’elaborato “Quadro di riferimento progettuale” (pag. 32) la fascia costiera in oggetto è interessata dalla presenza di Ambiti Territoriali Estesi di tipo B e C del PUTT/p; tale fascia costiera è altresì interessata, secondo quanto indicato dal PPTR, da una componente Idrologica annoverata nei Beni Paesaggistici come “**Territori costieri**”, sottoposta alle prescrizioni di cui all’art. 45 delle NTA del PPTR.

Come si legge nella nota prot. n. 11124 del 9.12.2013 del Servizio Assetto del Territorio “con nota prot. n. 5788/2006 del 28.05.2009, il Servizio Urbanistica della Regione Puglia ha provveduto al rilascio dell’attestazione di coerenza dei Primi Adempimenti Comunali e della perimetrazione dei territori costruiti ai sensi degli art. 1.03 e 5.05 delle NTA del PUTT/p. A seguito della declassificazione parziale del canale “Manganecchia”, il Comune di Taranto ha sostituito l’elaborato ‘1.a.1 Riporto degli ATD su Aerofotogrammetria – ‘coste e Corsi d’Acqua’ che ha ricevuto attestazione di coerenza con nota n. 233 del 10.01.2013 del Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia”.

La Regione Puglia con Delibera di Giunta n. 1918 del 15.10.2013 ha rilasciato sul nuovo Piano regolatore portuale parere paesaggistico favorevole con alcune prescrizioni.

In merito all’istanza in oggetto il Servizio Assetto del Territorio (nota prot. n. 11124 del 9.12.2013) così si è espresso “Il progetto non comporta una modifica significativa dell’attuale assetto paesaggistico del contesto e non genera interferenze con la qualità percettiva dell’area in cui si inserisce. L’ambito in questione è infatti caratterizzato dalla presenza di attività industriali, del porto commerciale e di quello turistico che hanno consolidato nel tempo il waterfront del paesaggio costiero. Sulla scorta di quanto

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

evidenziato, per l'intervento, in particolar modo per le opere ricadenti 'nell'area di cantiere', si ritiene di poter esprimere parere favorevole ai fini della compatibilità paesaggistica a condizione che al termine dei lavori siano garantiti per l'area di cantiere in questione opportuni interventi di ripristino dello stato dei luoghi”.

Come si legge nella nota prot. n. 30774 del 25.11.2013 della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo, la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Lecce, Brindisi e Taranto, con note prot. n. 12751 del 25.07.2013 e n. 17508 del 12.11.2013, così si è espressa “L'area interessata consiste in un tratto costiero a Nord Ovest di Taranto, destinato ad attività portuale. Il contesto ha perso oramai da anni l'originaria connotazione paesaggistica, essendo state cancellate anche le residue componenti naturalistiche, affidate ormai solo alla presenza del mare. Non è più leggibile, nell'ambito dell'intervento proposto la originaria linea di costa: lo specchio acqueo interessato e la costa circostante sono stati oggetto di estesi riempimenti e colmate, funzionali all'autorità portuale. All'intorno del sito di intervento sono presenti emergenze di interesse storico-architettonico quali la Torre Mondello con annessa Masseria del XIII secolo, l'Abbazia di S. Maria della Giustizia (XI-XIII sec.), la chiesa rupestre di S. Chiara alle Petrose. Tuttavia, la natura dell'intervento proposto consiste nel dragaggio dei fondali in prossimità del molo esistente e la realizzazione della cassa di colmata, accostata ad una banchina anch'essa esistente, non introduce, a parere di questa Soprintendenza elementi significativi di alterazione delle visuali panoramiche verso il mare, dei siti richiamati. Pertanto, anche in considerazione che le attività proposte non comportano la realizzazione di opere a terra, quali piste o aree di stoccaggio con manufatti che possono introdurre modifiche significative agli elementi residui dell'originario assetto paesaggistico entro una fascia compresa nei 300 metri dall'attuale linea di costa, né intercettano con ottici privilegiati da e verso i su richiamati siti vincolati, questa Soprintendenza esprime parere favorevole alla esecuzione di quanto in progetto, fatte salve le diverse valutazioni di codesto superiore ministero.”.

La Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia (con nota prot n. 13574 del 14.11.2013), si è espressa favorevolmente con prescrizioni nell'ambito del procedimento ministeriale, dopo aver segnalato che “[...] La Relazione paesaggistica ha delineato la storia del sito, che ha dovuto subire, sin dagli anni Settanta del secolo scorso, un drammatico impatto ambientale per la realizzazione di strutture di servizio all'area industriale retrostante con colmate a mare che hanno obliterato un consistente tratto della linea di costa originaria; con la realizzazione di tre collettori per lo scarico a mare dei reflui liquidi: un primo collettore dell'Italsider, sostituito da un secondo che attraversava l'area di colmata, sino all'attuale scarico dell'ILVA. I fondali presentano quindi inevitabilmente sedimenti costituiti da fanghi e inquinanti metallici. Sempre nella Relazione paesaggistica (pag. 79) viene precisato che il progetto è privo di 'carta del rischio archeologico' in quanto durante la fase preliminare all'avvio della progettazione definitiva 'sono state eseguite una serie di analisi strumentali ancorché utilizzate per altre finalità' e che 'i risultati di tali indagini non hanno evidenziato nessuna anomalia che rilevi la presenza di reperti archeologici di dimensioni significative'. Viene anche precisato che l'area antistante il molo polisettoriale è stata oggetto di dragaggio che avrebbe raggiunto lo strato delle argille pleistoceniche grigio azzurre del Bradano e che comunque 'durante le fasi di realizzazione della cassa di colmata ... è prevista la presenza di un archeologico che sovrintenderà alle operazioni per l'eventuale rinvenimento di reperti”.

#### **Piano di Tutela delle Acque (PTA)**

Nell'ambito del procedimento di Valutazione ambientale strategica del nuovo Piano regolatore portuale il Servizio Regionale Tutela delle Acque, con nota prot. n. 3288 del 20.10.2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 9765 del 24.10.2011), ha approfondito i seguenti “elementi di connessione con il Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia”:

- le aree soggette alle previsioni del PRP ricadono interamente tra le “aree interessate da contaminazione salina” che il PTA sottopone a tutela, prevedendo una specifica misura (M.2.10), che non risulta adeguatamente considerata nel PRP, nonostante il Rapporto Ambientale evidenzi che il cuneo salino risulti consistente e crescente in maniera preoccupante;

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

- l'area portuale oggetto di pianificazione confina ad ovest con il corso del Fiume Tara (caratterizzato come "corpo idrico superficiale" ai sensi del D.M. 131/2008), per il quale resta fissato l'obiettivo del raggiungimento dello stato ambientale "buono" al 2015; a tale proposito, il Rapporto Ambientale sottolinea la rilevanza della "Gravina Leucaspide-Gennarini-Stornara-Tara, quale elemento fisiografico di maggior rilievo nell'ambito del PRP, ed evidenzia che l'area di foce del Fiume Tara è stata pesantemente trasformata nella sua morfologia ed artificializzata";
- le acque marino-costiere antistanti l'area portuale di Taranto sono suddivise dal PTA in due distinti transetti, per i quali il PTA, in ottemperanza alla Direttiva 2000/60/CE, fissa l'obiettivo per il 2015 dello "stato ambientale elevato";
- per il trattamento delle acque meteoriche, anche in ragione dell'ampiezza delle superfici impermeabilizzate previste dal PRP, appare necessario identificare l'impianto di depurazione cui verranno inviate le acque di prima pioggia e di fogna nera, e garantire il rispetto della normativa regionale in materia (Linee Guida del PTA "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia" – Decreto del Commissario Delegato n.282/2003 – Appendice A1 al Piano Direttore – decreto del Commissario delegato n.191/2002).

### **Conclusioni**

Il progetto di "Intervento per il dragaggio di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area Molo Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del Porto di Taranto.", è parte integrante dall'"Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato di emergenza socio-economico-ambientale", approvato con DGR n. 1243 del 19.06.2012 (BURP n. 100 del 10.07.2012) ed è inserito, fra le opere per la cui attuazione, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 febbraio 2012, è stato nominato Commissario straordinario il Presidente dell'Autorità portuale di Taranto.

L'opera in oggetto risulta strettamente connessa con il più vasto intervento di escavo dei fondali già affidato, con la sottoscrizione del Protocollo di Intesa del 5.11.2009 ratificato con DGR n. 2559 del 22.12.2009 (BURP n. 14 del 22.01.2010), a Sogesid S.p.A., soggetto attuatore del progetto dei dragaggi e del primo lotto della cassa di colmata del V Sporgente. Come si evince dalla lettura della nota prot. n. 69/CS/TEC del 23.11.2012 dell'Autorità portuale il progetto di dragaggio dell'intera darsena polisettoriale è stato predisposto dalla Sogesid Spa ed in data 19.11.2012 è stato avviato il relativo iter approvativo previsto dall'art. 5bis della l. 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale".

L'opera riveste un'importanza strategica tanto che la Regione Puglia, in collaborazione con il Dipartimento per lo sviluppo delle economie territoriali e l'Autorità portuale si è fatta promotrice del citato Accordo volto alla realizzazione nel Porto di Taranto di specifiche opere marittime/infrastrutturali in grado di potenziare considerevolmente la capacità di attrazione.

Per l'intervento, previsto dal nuovo Piano Regolatore Portuale di Taranto, su cui l'Assessorato Regionale ha già espresso il parere motivato di VAS con Determina del Dirigente del Servizio Ecologia n. 78 del 6.04.2012, **il Comitato esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni:**

- siano rispettate tutte le indicazioni già contenute nel parere motivato di VAS di cui alla Determina del Dirigente del Servizio Ecologia n. 78 del 6.04.2012 e quelle contenute nel parere del Comitato VIA Reg.le, prot. n. 10751 del 18.12.2012 reso nella seduta dell'11.12.2012, di cui la Giunta regionale ha preso atto con Delibera n. 2967 del 27.12.2012, relativamente al "Progetto di riqualificazione del molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio";
- si rispetti quanto previsto dalla misura (M.2.10) del Piano di Tutela delle Acque relativa alle "aree interessate da contaminazione salina";

#### *Beni archeologici e paesaggistici*

- tutte le attività di dragaggio (e non soltanto "durante la fase di dragaggio all'interno del palancolato composito" così come riportato alla pag. 79 della R.R.) dovranno essere sottoposte a controllo archeologico per valutare che non vadano dispersi materiali archeologici o distrutti contesti ancora

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

- eventualmente in sito;
- tutta la documentazione relativa alle indagini strumentali con SS, Sub Bottom Profiler e Multibeam (di cui è dato cenno nella parte progettuale relativa alla Relazione rilievo batimetrico-geomorfologico), dovrà essere sottoposta all'analisi e verifica di società esperta in lavori archeologici subacquei, al fine di confermare la sostenuta negatività delle indagini o, eventualmente al fine di richiedere ulteriori prospezioni. In particolare dovrà essere chiarita la natura dei "massi" rilevati con SSS presso la banchina ILVA (pag. 26 della relazione rilievo batimetrico). Detti approfondimenti dovranno essere effettuati prima dell'avvio dei lavori.
  - tutti i lavori di scavo a terra, funzionali alla realizzazione di strutture e impianti di servizio in relazione alla realizzazione della vasca di colmata e agli altri interventi previsti in progetto (capannoni, canalizzazioni di scolo, etc.) dovranno prevedere la sorveglianza archeologica a cura di archeologi o società di archeologi;
  - gli oneri necessari per quanto sopra indicato devono intendersi a completo carico del proponente;
  - il Commissario straordinario del porto di Taranto dovrà comunicare alla Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia e alla Direzione generale, con congruo anticipo, la data di inizio dei lavori e a quali soggetti verranno affidati il controllo archeologico e la verifica documentale;
  - in accordo con quanto richiesto dal Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia, nel proprio parere di cui alla nota prot. n. 11124 del 9.12.2013, *"al termine dei lavori siano garantiti per l'area di cantiere' in questione opportuni interventi di ripristino dello stato dei luoghi"*.

*Gestione sedimenti*

- per quanto riguarda le aree di stoccaggio temporaneo, si ricorda che, ai sensi di quanto previsto dall'art. 5 bis, comma 5 della legge n. 84/1994, così come aggiornata dall'art. 48 della Legge 24 marzo 2012, n. 27, tale struttura deve assicurare *"il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti"*, nonché il rispetto dei tempi massimi di stoccaggio;
- in relazione ai sedimenti che nel testo vengono definiti "potenzialmente pericolosi" o di "presunta pericolosità", si precisa che dall'esito delle caratterizzazioni condotte nel 2008 dal Commissario delegato e dall'Autorità Portuale di Taranto tali sedimenti, presenti a ridosso della banchina del Molo Polisettoriale per un totale di 1987 m<sup>3</sup>, sono stati classificati come "pericolosi" in quanto presentano concentrazioni di Benzo(a)pirene superiori ai valori limite riportati nell'Allegato D del D.Lgs 152/2006 Parte IV - Titolo I e II.  
Tali sedimenti, che il progetto in esame nella sua versione originaria prevede siano rimossi in due fasi distinte e separate temporalmente (726 m<sup>3</sup> previsti dal progetto *"Riqualificazione del molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio"* e 1.261 m<sup>3</sup> dal presente progetto), considerata la loro pericolosità e il modesto quantitativo, dovranno essere rimossi in un'unica soluzione, al fine di limitare il più possibile la diffusione della contaminazione nelle aree adiacenti;
- si fa presente, inoltre, che i sedimenti aventi caratteristiche di pericolosità, i materiali di risulta delle attività di scavo a terra e trivellazione, nonché le acque di risulta del dragaggio, dovranno essere gestiti nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., e che tutti gli scarichi dovranno essere preventivamente autorizzati;
- la Provincia di Taranto dovrà verificare il rispetto della normativa vigente con particolare riferimento alla classificazione dei rifiuti e al ciclo di gestione dei medesimi sino allo smaltimento finale;

*Qualità dell'aria*

- in relazione alla qualità dell'aria ed all'impatto delle attività portuali ribadito da ARPA nella nota prot. n. 61432 del 16.12.2012, sia attuato dall'Autorità portuale quanto previsto dal *"Piano contenente le prime misure di intervento per il risanamento della qualità dell'aria nel quartiere Tamburi (TA) per gli inquinanti PM10 e Benzo(a)Pirene"* per l'apparato portuale e di quanto già sottolineato in merito dal Servizio Ecologia con nota prot. n. 4656 del 13.05.2013 di riscontro alla nota prot. n. 3633 dell'11.04.2013 dell'Autorità portuale di Taranto;

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

- gli studi prodotti da Autorità portuale, e citati nella sezione “*Piano Regionale della Qualità dell’Aria e Piano contenente le prime misure di intervento per il risanamento della qualità dell’aria nel quartiere Tamburi (TA) per gli inquinanti PM10 e Benzo(a)Pirene*” del presente parere, propongono un sistema integrato di monitoraggio e controllo delle emissioni polverulente con una rete di controllo progettata ad hoc. Di tale sistema si dia conto nella sezione dello Studio di impatto dedicata al monitoraggio (di cui si riferisce di seguito);
- in accordo con ARPA Puglia sia localizzata una stazione di monitoraggio della qualità dell’aria idonea a verificare eventuali aumenti delle emissioni in atmosfera dovute ai lavori durante tutta la fase di cantiere;

*Aree a mare e siti rete Natura 2000*

- l’Ufficio Programmazione Politiche Energetiche, VIA e VAS della Regione ha trasmesso al Comitato relazione-parere relativo alla Valutazione d’Incidenza (prot. n 11872 del 17.12.2013) che, allegato alla presente, si intende qui integralmente richiamato unitamente alle prescrizioni ivi dettate;
- prima dell’inizio dei lavori a mare dovranno essere effettuate indagini per la localizzazione e bonifica delle aree mediante ricerca profonda di eventuali ordigni esplosivi, eseguite da tecnici specializzati, che dovranno essere sottoposte a verifica da parte del commissario straordinario;
- prima della loro immersione in mare, dovrà essere acquisita la certificazione relativa ai materiali da utilizzare, attestante provenienza, quantità, qualità e innocuità per l’ambiente marino; in particolare l’immersione sarà consentita in quelle aree ove se ne verifichi la compatibilità con la presenza di specie o habitat tutelati o con lo sfruttamento di specie di interesse commerciale.
- con riferimento ai siti rete della Natura 2000, l’approfondimento dei fondali, attraverso le operazioni di dragaggio, ed il conseguente passaggio di navi di maggior pescaggio potrebbero comportare a carico del Sito di Importanza Comunitaria a mare “*Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto*” **IT9130008** possibili impatti con il Posidonieto e con il coralligeno ancora presente ed ancora in condizioni soddisfacenti. Pertanto si ritiene indispensabile che le operazioni di dragaggio avvengano sotto il controllo di ARPA Puglia che provvederà altresì a supervisionare la verifica ambientale dei fondali dragati in relazione all’intero progetto di dragaggio e non solo limitatamente alla rimozione dei sedimenti contaminati che dovrà essere antecedente agli interventi di posa in opera. Le acque di risulta dei dragaggi dovranno essere gestite in accordo con quanto previsto dal D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii.;
- si ottemperi a quanto indicato dall’Agenzia Regionale ARPA Puglia nelle note prot. n. 62462 del 21.11.2013 e prot. n. 71003 del 12.12.2013 che si allegano al presente parere per farne parte integrante;
- l’elaborato PDEG026 “*Planimetria delle stazioni di monitoraggio*” sia aggiornato in relazione a quanto emerso a seguito della elaborazione dello studio correntometrico predisposto a novembre 2013;
- si ottemperi a quanto richiesto dalla Provincia di Taranto in sede di Comitato Via reg.le del 17.12.2013 “*Per quanto il nuovo Piano di monitoraggio rappresenta un miglioramento rispetto al precedente per gli aspetti correntometrici, ha tutt’ora delle carenze. Si sottolinea soprattutto il problema relativo alla turbidimetria. Per gli altri aspetti si richiama il parere ARPA prot. n. 59945 del 23.10.2013. Il monitoraggio così come è articolato sembra non aver presente qual è l’obiettivo del monitoraggio della torbidità. Le stazioni appaiono tutte concentrate nell’area di intervento, senza quindi avere la possibilità di valutare la dispersione del plume della torbidità e la sua velocità. Inoltre non si definisce il limite massimo accettabile di torbidità né come si calcolerà né le azioni che si adotteranno al suo superamento. Pertanto si chiede che il posizionamento delle stazioni deve essere concordato con Arpa, la definizione del limite e delle azioni di controllo, ovviamente con un monitoraggio in continuo ed automatico della torbidità con segnalazione automatica del superamento del limite per un intervento immediato delle azioni cautelative*”;



**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

- il piano di monitoraggio distinto in tre fasi (ante, durante e post opera) sia integrato sulla scorta delle indicazioni dell'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente. Esso comprenderà anche gli interventi correttivi in relazione alle criticità prima evidenziate, tenendo conto delle caratteristiche del progetto e dell'area di intervento, in termini di frequenza, matrici ambientali e parametri da monitorare ed ubicazioni delle stazioni di monitoraggio. In particolare tali strumenti di controllo dovranno verificare, e se del caso, risolvere: 1) l'aumento di torbidità indotta e gli effetti di questa sugli habitat e specie tutelati (Posidonia oceanica, coralligeno e Cymodocea nodosa); 2) l'incremento di inquinanti ed il conseguente peggioramento della qualità delle acque (ai sensi del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii.) nella stessa area e gli effetti di questi; 3) la massima intensità della corrente direzionale, al disotto della quale eseguire in sicurezza le operazioni di dragaggio; 4) l'esistenza di marcate condizioni di stratificazione termalina della colonna d'acqua che modifichi la dispersione delle frazioni fini dei sedimenti pericolosi, attesa secondo il modello correntometrico 2D. Per quel che attiene la determinazione dei livelli di torbidità della colonna d'acqua, relativamente alla "background turbidity" ed alla torbidità limite si tenga presente che le acquisizioni dovranno essere eseguite con modalità in continuo che dovrà, pertanto, essere necessariamente "automatica, autonoma e continuativa durante l'intero periodo delle differenti fasi di monitoraggio ante, durante e post operam" e quindi, non limitata ad un arco orario definito e limitato nelle 24 ore e per un periodo minimo che possa essere considerato rappresentativo di gran parte delle condizioni meteo-marine tipiche del paraggio. Per quel che attiene il bioaccumulo potenziale dei contaminanti, sulla base del protocollo di indagine "mussel watch" si indichi il tempo di stazionamento (settimane) dei mitili trapiantati nelle stazioni prescelte utilizzati per il monitoraggio e si ponga particolare attenzione alla determinazione dei contaminanti persistenti lipofili. Il Piano di monitoraggio ambientale sia integrato con approfondimenti relativi all'analisi della componente bentonica. Il monitoraggio/caratterizzazione delle specie macrozoobentoniche sia esteso all'esterno delle aree oggetto di intervento, in tutte le fasi del monitoraggio (ante, in corso e post operam). Dovranno essere eseguite attività conoscitive di monitoraggio in situ con sufficiente anticipo rispetto all'inizio delle operazioni di dragaggio, e di durata sufficiente a consentire una conoscenza adeguata delle caratteristiche ambientali locali. Lo stato di qualità degli habitat tutelati dovrà essere verificato non solo per la fase di realizzazione delle opere (prime fra tutte quelle di dragaggio), ma anche nella fase di esercizio. Tali Piani di monitoraggio dovranno essere concordati e validati con Arpa Puglia che provvederà anche al controllo delle operazioni e delle prescrizioni; il controllo sarà teso a minimizzare e mitigare gli impatti sull'ambiente marino-costiero e sugli altri usi del mare dovuti alla realizzazione dell'intervento;
- considerando quanto affermato nell'elaborato "Analisi dei risultati del modello 2D di circolazione nel porto di Taranto (redatto da DHI Italia)" ossia che "[...] Poiché dallo studio condotto si sono rilevati valori di velocità della corrente marina maggiori per i pattern 1 e 3 rispetto al pattern 2 e, presumibilmente quindi, le correnti più intense hanno direzione prevalente SE-NO, andrà valutata l'opportunità di modificare il posizionamento già previsto per le stazioni di monitoraggio delle matrici colonna d'acqua, benthos e sedimenti CF4, B1, S1, portandole al di fuori dell'area portuale in direzione NO verso la fascia costiera [...]", prima dell'avvio del cantiere, allorquando saranno acquisiti in situ i dati sulle correnti, la posizione delle stazioni dovrà essere definita con ARPA Puglia, di concerto con la Capitaneria di porto, al fine di valutare il regolare controllo sulle aree sensibili quali il SIC e le aree di allevamento dei mitili del Mar Grande. Dovrà attuarsi qualsiasi tecnica, accorgimento, dispositivo ecc. che tale Agenzia riterrà più opportuno al fine di preservare l'ambiente marino-costiero e in particolare gli habitat e le specie tutelati. In accordo con quanto proposto alla pag. 41 del "Riscontro nota commissione tecnica di verifica ambientale" il piano di monitoraggio sia esteso a tutta l'unità fisiografica ad Est del golfo di Taranto interessata dal passaggio delle navi, operando un censimento georeferenziato con mappatura e accertamento della consistenza e stato di conservazione delle praterie delle fanerogame marine e lo stato delle relative

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

matte presenti. Copia di tali Piani dovrà essere inviata, oltre che ad ARPA Puglia, al MATTM, alla Regione Puglia ed alla Provincia di Taranto;

- il Piano di monitoraggio delle acque dovrà essere corredato da idoneo studio della dispersione delle frazioni fini dei sedimenti in superficie e al fondo, basato su dati in situ di corrente e caratteristiche chimico-fisiche della colonna d'acqua, e dovrà comprendere tutte le fasi di intervento al fine di consentire la verifica dell'assenza di effetti negativi sull'ambiente circostante e dell'efficacia delle misure di contenimento adottate. Come suggerito dal proponente, qualora emergessero aree di interferenza più estese di quelle individuate negli elaborati progettuali siano individuate ed eventualmente attivate ulteriori misure di attenuazione o di ulteriore regolamentazione nelle attività di dragaggio al fine di impedire l'ampliarsi dell'area di impatto;
- per quel che riguarda la *Pinna nobilis* nell'elaborato “*Riscontro nota commissione tecnica di verifica ambientale*” si dichiara che “*durante tutte le indagini propedeutiche alla valutazione e alla caratterizzazione dei fondali (vedi anche il punto 3.5.1. video riprese subacquee) non è stata riscontrata la presenza di esemplari vivi o morti di molluschi bivalvi della specie Pinna nobilis*” (pag. 67), ma si propone comunque l'implementazione di un Protocollo di intervento da attuare nel caso in cui venissero riscontrati esemplari di *Pinna nobilis* o anche solo parti di esso. Tale Protocollo di intervento sia concordato con ARPA Puglia, così come sia concordato con tale Agenzia il Protocollo da attivare nel caso di avvistamento di cetacei o tartarughe marine;

*Vincolo idrogeologico*

- prima dell'inizio lavori riguardante la realizzazione delle opere e infrastrutture a terra, dovrà essere presentato al Servizio Foreste della Regione Puglia, uno studio dettagliato riguardante la regolamentazione del deflusso delle acque meteoriche e idoneo a garantire che durante l'esecuzione dei lavori e ad opere realizzate non si creino fenomeni di accumulo e ristagno o che le stesse defluiscano in maniera incontrollata;
- eventuali varianti in corso d'opera dovranno essere portate all'attenzione della Sezione di Taranto del Servizio Foreste della Regione Puglia, per il rilascio del relativo necessario parere sul vincolo idrogeologico e forestale prima dell'inizio dei lavori;

*Fase di cantiere*

- sia elaborato ed attuato un piano di sicurezza ambientale per la fase di cantiere e di infissione delle palancole, da ottemperare da parte del Commissario straordinario e da concordare con ARPA Puglia;
- siano posti in essere tutti gli accorgimenti e le soluzioni tecniche atte a garantire la sicurezza del cantiere in relazione alle varie matrici ambientali, scongiurando effetti e/o impatti negativi;
- siano prese tutte le misure idonee a contrastare gli impatti della fase di cantiere (rumore, produzione di polveri, ecc) attraverso l'uso di macchinari con emissioni a norma, la realizzazione di piste di cantiere con sviluppo minimo, la predisposizione di opportuni schermi antipolveri in quelle situazioni dove il regime dei venti può determinare problemi di dispersione nell'ambiente delle polveri prodotte in cantiere. Per quel che riguarda il rumore durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere introdotte delle barriere antirumore in caso di superamento dei valori limite di immissione presso i ricettori residenziali o sensibili e di barriere fisiche all'interno dell'area di lavoro per evitare la dispersione di polveri;
- durante i lavori siano predisposte tutte le misure idonee a scongiurare pericoli connessi con eventi piovosi che dovessero verificarsi a scavi aperti e si tenga debitamente in conto l'alterazione provvisoria e non, del regime di deflusso delle acque superficiali;
- tutte le operazioni che comportano movimentazione di sedimenti, roccia ecc., siano effettuate con tecniche, mezzi, accorgimenti tali da minimizzare l'intorbidamento delle acque e la diffusione di sedimenti sospesi (utilizzo di panne ancorate al fondo, idonee condizioni meteo marine, migliore periodo stagionale per effettuare i lavori, ecc.);

**Regione Puglia**  
**Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale**  
**e per l'attuazione delle opere pubbliche**  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

- siano adottati tutte gli accorgimenti tecnici e le misure necessarie ad evitare qualsiasi tipo di inquinamento del suolo, della falda e dell'area mare;
- per quel che riguarda l'approvvigionamento idrico nelle fasi di cantiere, nell'elaborato "Riscontro nota commissione tecnica di verifica ambientale", nell'evidenziare che è previsto l'allaccio alla rete ASI eventualmente integrato con l'utilizzo di autobotti, propone altresì di utilizzare le acque trattate provenienti dall'impianto di depurazione di Taranto Bellavista che è dotato di una sezione per il recupero e riuso delle acque trattate; l'utilizzo di acque trattate deve essere preventivamente stabilito anche quantitativamente in relazione alle finalità del riuso con piano da sottoporre all'assenso di APRA Puglia;
- relativamente alla gestione delle acque in uscita dal canale di gronda, in accordo con ISPRA, una volta iniziata l'immissione dei sedimenti nella vasca, le acque allontanate tramite idrovora siano convogliate nel canale di gronda. Tali acque dovranno essere sottoposte agli opportuni controlli per assicurare il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente prima dello scarico a mare;
- In merito al trattamento delle acque l'ISPRA nell'elaborato "Riscontro nota Commissione tecnica di verifica ambientale" datato marzo 2013 ha segnalato che l'impianto TAF è destinato al trattamento di sole acque di falda. Conseguentemente i progettisti hanno comunicato nell'elaborato "Riscontro nota commissione tecnica di verifica ambientale" (pag. 46) che le acque rinvenienti dalla filtropressatura dei sedimenti viola (12.583 m<sup>3</sup>, con portata giornaliera di 210 m<sup>3</sup>/d) saranno, nell'eventuale mancata autorizzazione dell'Ente provinciale, avviate ad impianto di trattamento autorizzato e ciò sarà oggetto di approfondimento in sede di progettazione esecutiva. In tale ultima ipotesi ed in relazione alla quantità e qualità delle acque da smaltire va preventivamente individuato l'impianto autorizzato e stabiliti tempi e modalità di conferimento stante le ipotizzate portate giornaliere da trattare.

|   |   |  |
|---|---|--|
| 1 | <b>Esperto in Chimica</b><br>Dott. Damiano Antonio Paolo <b>MANIGRASSI</b>          |  |
| 2 | <b>Esperto in Gestione dei Rifiuti</b><br>Dott. Salvatore <b>MASTRORILLO</b>        |  |
| 3 | <b>Esperto in gestione delle acque</b><br>D.ssa Maria Dolores <b>FIDELIBUS</b>      |  |
| 4 | <b>Esperto giuridico-legale</b><br>Avv. Vincenzo <b>COLONNA</b>                     |  |
| 5 | <b>Esperto in igiene ed epidemiologia ambientale</b><br>Dott. Guido <b>CARDELLA</b> |  |
| 6 | <b>Esperto in impianti industriali, ect.</b><br>Ing. Ettore <b>TRULLI</b>           |  |

*Regione Puglia*  
*Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale*  
*e per l'attuazione delle opere pubbliche*  
**Comitato VIA reg.le – seduta del 17.12.2013**

|    |  |  |
|----|--|--|
| 7  | <b>Esperto in Urbanistica</b><br>Ing. Claudio <b>CONVERSANO</b>                                    |  |
| 8  | <b>Esperto in Infrastrutture</b><br>Arch. Antonio Alberto <b>CLEMENTE</b>                          |  |
| 09 | <b>Esperto in paesaggio</b><br>Arch. Paola <b>DIOMEDE</b>  |  |
| 10 | <b>Esperto in scienze ambientali</b><br>Dott. Gianluigi <b>DE GENNARO</b>                          |  |
| 11 | <b>Esperto in scienze forestali</b><br>Dott. Giovanni <b>TRAMUTOLA</b>                             |  |
| 12 | <b>Esperto in scienze geologiche</b><br>Dott. Nino <b>SANTORO</b>                                  |  |
| 13 | <b>Esperto in scienze marine</b><br>Dott. Giulio <b>BRIZZI</b>                                     |  |
| 14 | <b>Esperto in scienze naturali</b><br>Dott. Teresa <b>CATELANI</b>                                 |  |
| 15 | <b>Esperto in valutazioni economico-ambientali</b><br>Ing. Tommaso <b>FARENGA</b>                  |  |
| 16 | <b>Rappresentante Provincia BAT</b><br>Avv. Vito <b>BRUNO</b>                                      |  |
| 17 | <b>Rappresentante Provincia di Lecce</b><br>Ing. Dario <b>CORSINI</b>                              |  |
| 18 | <b>Rappresentante Provincia di Foggia</b><br>Dott. Giovanni <b>D'ATTOLI</b>                        |  |
| 19 | <b>Rappresentante Provincia di Brindisi</b><br>Ing. Giovanna Annese (su delega dott. Epifani)      |  |
| 20 | <b>Rappresentante dell'Autorità di Bacino della Puglia</b><br>Dott.ssa Daniela <b>DI CARNE</b>     |  |
| 21 | <b>Rappresentante dell'ARPA Puglia</b><br>Dott. Vito <b>PERRINO</b>                                |  |
| 22 | <b>Rappresentante dell'Ass.to reg.le alla Qualità del Territorio</b><br>Ing. Francesca <b>PACE</b> |  |



# REGIONE PUGLIA

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER  
L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO ECOLOGIA

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

Al Comitato VIA reg.le

SEDE

E pc

Al Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia

Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità

SEDE

**OGGETTO:** *“Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area Molo Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della Cassa di Colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del Porto di Taranto”* – Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione di Incidenza di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Interesse concorrente della Regione Puglia. **Proponente: Autorità portuale di Taranto. Valutazione di incidenza.**

L'istanza in oggetto ricade nel porto di Taranto, all'interno del Sito di Interesse Nazionale (SIN) perimetrato con Decreto del MATTM 10.01.2000, per il quale nel corso del tempo sono stati siglati una serie di accordi e di protocolli volti a realizzare interventi di bonifica, ma anche ad attuare un rilancio dell'area portuale.

Con DPCM 17.02.2012 il Presidente di Autorità portuale di Taranto è stato nominato Commissario straordinario per le opere marittime strategiche del porto di Taranto e nello specifico per l'attuazione dei seguenti interventi: piastra portuale di Taranto; dragaggio per l'approfondimento dei fondali al molo polisettoriale e connessa vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio – 1° lotto; consolidamento/adequamento dell'esistente banchina del Molo polisettoriale; nuova diga foranea; potenziamento collegamenti ferroviari del porto di Taranto; rettifica, allargamento ed adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della Calata 1.

Come si legge nella nota ISPRA (allegata alla nota prot. n. 144/CS del 12.09.2013 dell'Autorità portuale di Taranto) i progetti preliminari di dragaggio e realizzazione della vasca di colmata, presentati da SOGESID s.p.a. nell'ambito della Conferenza dei Servizi Istruttoria del MATTM del 13.12.2010, sono stati approvati con prescrizioni nella successiva Conferenza dei Servizi Decisoria del 24.02.2011.

Occorre sottolineare che il *“Progetto di riqualificazione del molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio”*, strettamente connesso con l'istanza in oggetto, è stato licenziato favorevolmente dalla Terza Sezione del C.S.LL.PP. nell'adunanza del 28.11.2012 con parere n. prot. 71 e con Determina direttoriale U.prot. DVA – 2012 0029276 del 3.12.2012 della Direzione generale per le valutazioni ambientali del MATTM è stato escluso dalla procedura di valutazione di impatto ambientale con una serie di prescrizioni fra cui quella che *“prima dell'inizio dei lavori di dragaggio nella striscia di 20 m lungo la banchina del Molo Polisettoriale, dovranno essere ottenute le autorizzazioni ai sensi dell'art. 5bis della l. 84/1994”*. La Regione



# REGIONE PUGLIA

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO ECOLOGIA

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

Puglia si è espressa nell'ambito del procedimento ministeriale con Delibera di Giunta n. 2967 del 27.12.2012, prendendo atto del parere prot. 10751 del 18.12.2012 rilasciato dal Comitato VIA Reg.le nella seduta dell'11.12.2012.

Il Porto di Taranto è dotato di un Piano Regolatore Portuale attualmente vigente datato 1980; il dragaggio e la realizzazione della vasca di colmata sono previsti dal nuovo PRP, adottato dal Comitato portuale dell'Autorità portuale con Delibera n. 12 del 30.11.2007. Su tale Piano, l'Ufficio Programmazione politiche energetiche, VIA e VAS in qualità di Autorità competente, con Determinazione del Dirigente del Servizio Ecologia n. 78 del 6.4.2012 ha rilasciato il parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica con Valutazione di incidenza (dei cui esiti si tiene conto nella presente) indicando una serie di prescrizioni.

L'area in oggetto è localizzata nella porzione centro-meridionale della Puglia all'interno dell'ambito paesaggistico ed ambientale denominato "arco-ionico" e ad ovest dell'abitato della Città dei due mari: esso si affaccia sul Mar grande, nel quale è presente ad una certa distanza il Sito di importanza comunitaria a mare "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto" IT9110032 (che dista circa 4.662 m dall'area di intervento secondo quanto rappresentato nella Tavola RP02 "Distanza fra l'area di intervento e i Siti Natura 2000"). Nella parte terrestre in prossimità dell'area vi sono i SIC a terra "Mar Piccolo" IT9130004, "Pineta dell'arco ionico" IT9130006, "Masseria Torre Bianca" IT9130002 ed il SIC-ZPS "Area delle Gravine" IT9130007 individuati ai sensi delle Direttive 92/43/CEE Habitat e 79/409/CEE Birds, e parte della rete Natura 2000.



## 1. Descrizione delle opere

### Dragaggi

Pineta dell'arco ionico

Il progetto prevede il dragaggio della Darsena del Molo Polisettoriale con lo scopo di approfondire i fondali a quota Area di intervento, per almeno 1.200 m della banchina del Mar Piccolo polisettoriale, oltre al cerchio di evoluzione, in Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto consentire l'attracco delle navi portacontainer da 15.000/14.000 TEUS e di operare, nelle rimanenti aree della darsena del molo polisettoriale, una bonifica ambientale dei fondali. Lo specchio liquido interessato ha una superficie di circa 100 Ha con profondità minima di 12 m fino ad un massimo di 18 m all'esterno del cerchio di evoluzione.

Il dragaggio con finalità di bonifica ambientale è effettuato sulla base delle indicazioni contenute nel Piano di Gestione dei Sedimenti (redatto da ISPRA nel 2009 e valutato positivamente dal MATTM nella Conferenza Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto del 2011) che ha anche effettuato la caratterizzazione dei sedimenti definendo quattro classi di qualità per individuare le modalità di dragaggio e successiva gestione di tali materiali (pag. 70 "Quadro di riferimento programmatico"):

- "VERDE" - sedimenti in cui non si hanno superamenti dei valori di intervento definiti da ICRAM;



# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

- “GIALLO” - sedimenti per cui almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di intervento ma inferiori ai valori di concentrazione limite indicati nella Tab. 1, Col. B del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- “ROSSO” - sedimenti per i quali almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di concentrazione limite indicati nella Tab. 1, Col. B del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. ma inferiori ai valori limite per la classificazione dei “pericolosi” riportati nell’All. D, Parte IV - Titolo I e II, del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- “VIOLA” - sedimenti con concentrazioni superiori ai valori limite per la classificazione dei “pericolosi”.

La tabella seguente riporta la quantificazione dei volumi di sedimento fino alla profondità di 3 m con concentrazioni superiori ai valori di intervento (pag. 59 “*Quadro di riferimento ambientale*”).

| Profondità dello strato cm | Limite di intervento ICRAM < Concentrazioni < Col.B All.5 Tit.5 Parte IV D.lgs. 152/06 [mc] | Col.B All.5 Tit.5 Parte IV D.lgs. 152/06 < Concentrazioni < D.M. 7/11/08 e s.m.i. [mc] | Concentrazioni > D.M. 7/11/08 e s.m.i. [mc] |
|----------------------------|---|--|---|
| 0 - 50                     | 236.819   | 46.481   | 1.987                                       |
| 50 - 100                   | 92.131  | 21.605   | 0   |
| 100 - 150                  | 16.281  | 2.315  | 0   |
| 150 - 200                  | 186   | 0  | 0   |
| 200 - 250                  | 0   | 0  | 0   |
| 250 - 300                  | 0   | 0  | 0   |
| TOTALI                     | <b>345.417</b>  | <b>70.400</b>  | <b>1.987</b>                                |
|                            |   | 417.804  |   |

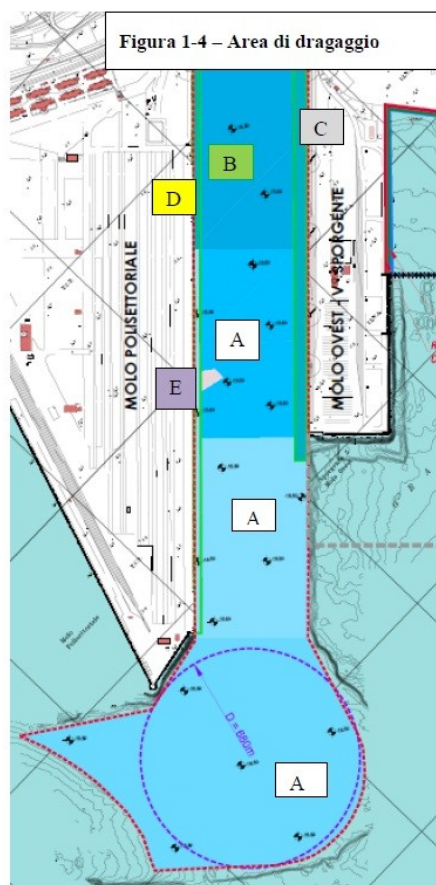


# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO ECOLOGIA

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS



Come si legge nella “Relazione illustrativa e tecnica”, di cui qui di seguito si riporta la figura 1.4., il progetto prevede di raggiungere la quota di PRP (-16,50 m) nel bacino di evoluzione e per i primi 1.200 m della banchina del molo polisetoriale (settore A), ad esclusione delle aree a ridosso delle banchine dei due moli, mentre, per questioni legate alla stabilità delle infrastrutture portuali esistenti si è deciso di intervenire solo con il dragaggio ambientale nella fascia di 40 m (settore C) prospiciente il V sporgente, e per 20 m sotto il Molo polisetoriale (settore D). Anche per i primi 600 m in radice della darsena (settore B), si è stabilito di realizzare il solo dragaggio ambientale che, dall’analisi della caratterizzazione eseguita dall’ISPRA nel 2009, si è stabilito alla quota - 15,50 m.

Del volume complessivo dei sedimenti da rimuovere, una quota pari a circa 420.000 m<sup>3</sup> è costituita dai sedimenti che presentano concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti di intervento (dragaggio a fini ambientali), mentre la restante parte riguarda i sedimenti non caratterizzati o che presentano concentrazioni inferiori ai limiti di intervento e la cui rimozione è necessaria per arrivare alle quote di fondale stabilite dall’Autorità Portuale (dragaggio portuale) pari a -16,50 m s.l.m.m. esclusa la fascia di 40 m dalla banchina del V Sporgente dove è previsto il dragaggio solo ai fini ambientali (pag. 50 “Relazione illustrativa e tecnica”).

| SETT.                           | AREA DI DRAGAGGIO                                | TIPO DRAGAGGIO | QUOTA M.     | VOLUME DA DRAGARE MC |
|---------------------------------|--|----------------|--------------|----------------------|
| A                               | Bacino di evoluzione                             | Amb / Port     | -16,50       | 720.000              |
|                                 | Progressiva 0 -600 banchina Polisetoriale        | Amb / Port     | -16,50       | 365.000              |
|                                 | Progressiva 600-1.200 banchina Polisetoriale     | Amb / Port     | -16,50       | 566.930              |
| B                               | Progressiva 1.200 -1.800 banchina Polisetoriale  | Amb            | -15,50       | 307.375              |
| C                               | Intervento sottobanchina V Sporgente             | Amb            | -12,50       | 11.813               |
| D                               | Intervento sottobanchina Polisetoriale e radice  | Amb            | -14,00       | 8.731                |
| E                               | Sedimenti pericolosi sottobanchina Polisetoriale | Amb            | Strato 50 cm | 1.261                |
| F                               | Sedimenti pericolosi asse cassa di colmata       | Amb            | Strato 50 cm | 7.390                |
| <b>TOTALE VOLUME DA DRAGARE</b> |  |                |              | <b>1.988.500</b>     |

Amb = Dragaggio con finalità esclusivamente ambientale;

Port= Dragaggio con finalità di portualità





# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

Secondo il Piano di dragaggio predisposto i volumi da rimuovere sono pari a 1.987 m<sup>3</sup> nella darsena del polisettoriale, alla progressiva 1.000 m dalla radice, e pari a 7.390 m<sup>3</sup> a circa 330 m dalla costa ed in asse con il marginamento della cassa di colmata. Il risultato di tale attività di coordinamento ha determinato la realizzazione delle operazioni di dragaggio in diverse fasi distinte, articolate come di seguito descritto (pagg. 51-52 “*Relazione illustrativa e tecnica*”):

- Fase 0 – Approntamento del cantiere. In tale fase sarà approntato il cantiere e saranno realizzate le aree di stoccaggio temporaneo, caratterizzazione e disidratazione dei sedimenti e di trattamento delle acque;
- Fase 1a – Dragaggio, parziale, fino a quota -14,00 m dei sedimenti contaminati, ma non pericolosi, nella zona dalla progressiva 1.200 m alla progressiva 1.500 m del molo polisettoriale al fine di garantire la navigazione delle portacontainer durante i lavori di consolidamento della banchina del polisettoriale fino alla progressiva 1.200 m;
- Fase 1b – Dragaggio dei sedimenti contaminati pericolosi (“viola”) presenti nella Darsena Polisettoriale e nell’area di impronta della cassa di colmata;
- Fase 2 – Consolidamento della banchina del Molo Polisettoriale e dragaggio delle aree ad esso immediatamente adiacenti. Queste attività, che saranno realizzate in altro appalto, riguardano il dragaggio strettamente connesso alla realizzazione dell’intervento di consolidamento del Molo Polisettoriale, che si svilupperà, a partire dalla testata, per 1.200 m. Per evitare che le lavorazioni dei pali determinino il sollevamento e la circolazione dei sedimenti contaminati, questi saranno preliminarmente rimossi e avviati verso vasche di stoccaggio provvisorie appositamente predisposte in una area dell’Autorità Portuale tra Punta Rondinella e gli Scarichi dell’ILVA, diverse da quelle predisposte in fase di predisposizione dell’area di cantiere.
- Fasi 3, 4 e 5 – Dragaggi del Bacino di evoluzione e dei primi 1.200 m della banchina del molo Polisettoriale, ai fini dell’approfondimento fino alla quota minima di -16,50 m. Nelle zone dove già esiste la quota di -16,50 m comunque verrà effettuato il dragaggio ambientale per uno strato di almeno 50cm.
- Fase 6 – Dragaggio dei 600 m in radice e degli interventi sotto banchina, in tale fase i dragaggi hanno solo finalità ambientali con raggiungimento di quote diverse. In tale fase verranno effettuati i dragaggi in prossimità delle banchine del Polisettoriale (-14,50m) della radice e del V Sporgente (-12,50m) e a centro darsena (-15,50m).

Il Piano di dragaggio prevede l’articolazione dell’area di dragaggio in 4 macrozone, suddivisibili ognuna in 2/4 sottozone che verranno opportunamente conterminate mediante l’utilizzo di panne (pag. 30 “*Riscontro nota commissione tecnica di verifica ambientale*”).

Dalla lettura della “*Relazione geotecnica*” (pag. 118) si legge che “*in corrispondenza delle strutture dei moli non è possibile effettuare lo scavo di dragaggio sia ambientale che ai fini portuali, al piede dello scanno di fondazione dei moli medesimi (vedi verifiche capitolo 10). Deve essere garantita una fascia di rispetto affinché le operazioni di dragaggio non vadano a rendere instabile il complesso dell’opera del molo. Non essendo possibile garantire la rimozione, al fine di garantire comunque un “capping” dei sedimenti si è*



# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

*prevista la posa in opera di un sistema di protezione permeabile a barriera reattiva che confini i sedimenti e protegga il piede del molo dall'erosione. La funzione del materasso in geogriglia si esplica sia nella protezione del materassino reattivo, ma anche e soprattutto nella protezione dell'opera costituente il molo, infatti il materasso protegge il piede del molo dall'azione erosiva causata dalla circolazione portuale limitando lo scalzamento del piede medesimo che potrebbe causare l'instabilità dell'opera di accosto".*

Il progetto nella sua versione originaria ha previsto per la fase 1 l'utilizzo di vasche di stoccaggio temporaneo dei sedimenti (pericolosi e non) da realizzare in elementi prefabbricati in calcestruzzo, dotate di un sistema di drenaggio collegato all'impianto in trattamento acque di falda (TAF), oggetto di altro intervento appaltato ("Progettazione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli funzionale alla realizzazione della cassa di colmata c.d. "Ampliamento del V sporgente"). I sedimenti pericolosi saranno i primi ad essere dragati e temporaneamente accumulati in una apposita vasca di stoccaggio opportunamente impermeabilizzata e quindi sottoposti ad una disidratazione meccanica spinta effettuata mediante filtropressa, quindi i fanghi saranno stoccati provvisoriamente in capannoni e caratterizzati prima di essere conferiti in discariche di opportuna categoria (pag. 29 "Riscontro nota Commissione tecnica di verifica ambientale"). In merito al trattamento delle acque l'ISPRA nell'elaborato "Riscontro nota Commissione tecnica di verifica ambientale" datato marzo 2013 ha segnalato che l'impianto TAF è destinato al trattamento di sole acque di falda. Conseguentemente i progettisti hanno comunicato nell'elaborato "Riscontro nota commissione tecnica di verifica ambientale" (pag. 46) che le acque provenienti dalla filtropressatura dei sedimenti viola (12.583 m<sup>3</sup>, con portata giornaliera di 210 m<sup>3</sup>/d) saranno avviate, nell'eventuale mancata autorizzazione dell'Ente provinciale, ad impianto di trattamento autorizzato e ciò sarà oggetto di approfondimento in sede di progettazione esecutiva.

L'esecuzione delle operazioni di dragaggio dei sedimenti pericolosi interesserà due interventi distinti:

- la rimozione dei sedimenti presenti nella fascia di 20 m adiacente alla banchina del molo polisettoriale è prevista dal progetto di "Riqualificazione del molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio", parte integrante del DPCM 17.02.2012;
- la rimozione dei sedimenti presenti al di qua di tale fascia è prevista dall'istanza in oggetto.

In virtù di tale circostanza ed alla luce delle osservazioni dell'ISPRA, nel parere tecnico prot. n. 25370 del 2.04.2013, Autorità portuale (stazione appaltante di ambedue gli interventi) ha stabilito di effettuare la rimozione dei sedimenti viola in un'unica soluzione (nota prot. n. 1565 del 12.09.2013).

Da un punto di vista tecnico il progetto ricorre a diverse tecniche di dragaggio (pagg. 110-111 "Quadro di riferimento progettuale"):

- draga meccanica ambientale per la rimozione dei sedimenti presenti sulle scogliere di imbasamento delle banchine del Molo Polisettoriale a tergo delle quali si realizzeranno le opere di consolidamento (oggetto di altro appalto);
- draga meccanica con benna ambientale per la rimozione dei sedimenti pericolosi, presenti sia in una piccola area all'interno della Darsena Polisettoriale sia nell'area di impronta della prevista cassa di colmata;



# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

- draga idraulica media (classe M) per la rimozione dei sedimenti contaminati non pericolosi che presentano concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti di intervento ISPRA;
- draga idraulica classificabile nelle categorie grandi/jumbo (classe J) per la rimozione dei sedimenti non contaminati, cioè con concentrazioni di inquinanti inferiori ai limiti di intervento ISPRA, o quelli non caratterizzati, che saranno rimossi a fini di intervento portuale.

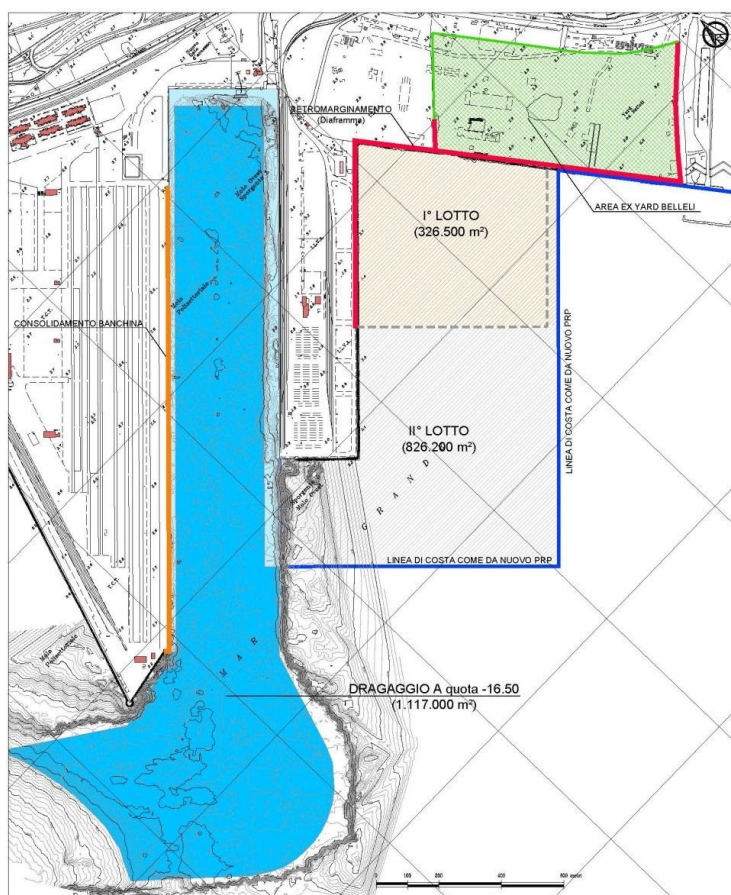


Figura 3 – Interventi previsti nell'area in oggetto. Fonte: "Relazione illustrativa e tecnica" (pag. 5).

### **Cassa di colmata**

Unitamente al dragaggio è contemplata la realizzazione della cassa di colmata (I° lotto), in radice al V sporgente, con una capacità stimata di circa 2,3 Mm<sup>3</sup>, per una superficie di circa 30 ha. Tale cassa di colmata costituisce il I° lotto di una cassa più grande di capacità complessiva pari a 9,0 Mm<sup>3</sup>, che a conclusione delle opere, diventerà un piazzale portuale con finalità di stoccaggio e movimentazione container.

Secondo quanto stabilito dall'art. 5 bis della l. 84/1994 e ss.mm.ii., nella cassa di colmata saranno refluiti unicamente i sedimenti, dragati sia a fini ambientali che portuali, non pericolosi all'origine o divenuti tali a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, a esclusione quindi dei



# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, di solidificazione/stabilizzazione. I sedimenti che, in seguito a caratterizzazione, saranno considerati pericolosi, invece, saranno gestiti al di fuori della cassa di colmata e conferiti, dopo trattamento, ad apposita discarica autorizzata. Per poter assolvere a tale funzione il citato art. 5 bis prevede che la cassa di colmata presenti un sistema di impermeabilizzazione, naturale o completato artificialmente, al perimetro e sul fondo in grado di assicurare i requisiti di permeabilità almeno equivalenti a  $K \leq 1,0 \times 10^{-9}$  m/s per uno spessore maggiore di 1m.

Per garantire tali caratteristiche, si è scelto di marginare l'area della cassa di colmata mediante la realizzazione di:

- un doppio palancoato metallico composito con giunti impermeabili e betoncino semiplastico impermeabile all'interno, lungo i due lati fronte mare e completato da un cordolo di calcestruzzo armato in testa per gli ultimi 3 m;
- un diaframma semiplastico, lungo i due lati a terra che avrà una lunghezza complessiva pari a circa 1.200 m così articolati:
  - 548 m (per il tratto CD) sul V sporgente;
  - 252 m (per il tratto DE) nell'area lungo la costa prospiciente l'area ex Yard Belleli;
  - 400 m a completamento del Settore ex Yard Belleli, ma previsto nell'ambito di altro appalto, i cui lavori in base a quanto dichiarato nel "*Riscontro nota commissione tecnica di verifica ambientale*" (pag. 46), risultano sospesi a seguito del fallimento dell'aggiudicatario dei lavori (risulta essere stato eseguito il solo campo prove in situ).

I sedimenti (non pericolosi), asportati dall'interno del palancoato, saranno temporaneamente accumulati nella vasca a terra, in attesa del loro refluitamento in cassa di colmata. In entrambi i casi, sia le palancole che il diaframma, si ammorseranno nella formazione impermeabile di base, costituita da argille in facies grigio azzurra, che si trovano ad una profondità variabile tra i -19,00 m e i -29,00 m sotto il livello medio del mare e che garantiranno l'impermeabilizzazione del fondo della cassa di colmata. Saranno anche realizzate le opere idrauliche accessorie della cassa di colmata e necessarie all'allontanamento delle acque di esubero e al loro controllo ed eventuale trattamento. Le acque saranno allontanate dalla cassa di colmata mediante un apposito canale di gronda realizzato a ridosso della scogliera del V sporgente. La qualità delle acque in uscita dal canale sarà monitorata, mediante apposita centralina di controllo in continuo, e mediante prelievi di campioni di acqua, in modo da evitare lo sversamento in mare di acque contaminate o torbide che saranno, eventualmente, avviate, mediante sollevamento, ad apposito impianto di trattamento.

Ai fini dell'impiego della cassa di colmata per la movimentazione container, a seguito della richiesta avanzata dalla Terza Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP. nell'Adunanza del 20.03.2012 n. 101/2012, Autorità portuale ha presentato allo stesso Organo consultivo uno studio di fattibilità "*Interventi di completamento della cassa di colmata a levante del V Sporgente per l'utilizzo finale come Terminal contenitori nel porto di Taranto*" che contempla il consolidamento di massa esteso a tutto il volume del materiale e l'adeguamento della struttura di contenimento della vasca di colmata nella banchina per il terminal container.



# REGIONE PUGLIA

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER  
L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO ECOLOGIA

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

La Cassa di Colmata ospiterà i sedimenti provenienti dai due cantieri che interessano l'area prospiciente il Molo Polisettoriale per un totale di **2.066.714 m<sup>3</sup>** così articolati:

- **2.034.500 m<sup>3</sup>** (derivanti dal Progetto Sogesid) costituiti esclusivamente da sedimenti dragati ai fini ambientali e di approfondimento tecnologico della darsena polisettoriale fino a quota -16,50 m;
- **32.314 m<sup>3</sup>** rappresentati dai sedimenti rimossi per le attività di consolidamento della Darsena (Molo) Polisettoriale che fanno parte del progetto definitivo di ammodernamento della banchina di ormeggio.

Inoltre il progetto definitivo di ammodernamento della banchina prevede che anche una quota parte del materiale rinveniente dagli scavi a terra e dalla trivellazione si conferito in cassa di colmata.

Nell'area interessata dalla realizzazione della cassa di colmata, dove verranno refluiti i sedimenti dragati, è stato caratterizzato un volume di circa 7.390 m<sup>3</sup> di sedimenti pericolosi, che andranno quindi rimossi prima dell'avvio della realizzazione del confinamento finale della cassa.

## 2. Sistema delle tutele

L'area è interessata dalle seguenti forme di tutela:

- Sito di interesse nazionale di cui al Decreto del Ministero dell'ambiente n. 10.01.2000;
- aree ad elevata crisi ambientale;
- fascia costiera interessata dal vincolo idrogeologico di cui al R.D. 3267/1923;
- fascia costiera interessata da territori costieri ex art. 142 D.lgs 42/2004 lettera A;
- fascia costiera interessata dalla presenza di Ambiti Territoriali Estesi di tipo B e C del PUTT/p come indicato nell'elaborato "Quadro di riferimento progettuale" (pag. 32);
- fascia costiera interessata dalla presenza di Zone vulnerabili da contaminazione salina ai sensi del Piano di Tutela delle Acque.

## 3. Caratteri delle aree di interesse - Aree a terra

Geologicamente il settore areale di interesse è caratterizzato dalla presenza in affioramento di rocce ascrivibili a due strutture di importanza regionale: l'Avampaese Murgiano e l'Avanfossa Bradanica. La prima struttura, prevalentemente carbonatica e di età mesozoica, è ribassata per faglie verso ovest e sud-ovest e soggiace ai depositi argilloso sabbioso-conglomeratici dell'Avanfossa, a loro volta ricoperti da depositi marini terrazzati e da depositi continentali. La successione litostratigrafica, dalla formazione più recente alla più antica è data da: depositi alluvionali; depositi costieri; depositi lagunari e palustri; depositi ghiaiosi e sabbiosi marini; argille subappenniniche; calcareniti di Gravine e calcare di Altamura (pagg. 37-40 "*Quadro di riferimento ambientale*").

L'area oggetto dell'intervento è costruita come una colmata di un ambiente marino o di retrospiaggia. Fino agli inizi degli anni settanta, nell'area geografica in questione era presente uno specchio d'acqua la cui linea di costa ricalcava l'attuale percorso della strada statale Jonica SS106. In corrispondenza di tale zona era



# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

presente un collettore per lo scarico dei reflui liquidi (il “vecchio canale” di scarico Italsider), utilizzato dall’Italsider (ora ILVA) e da altre industrie a monte. A partire dagli anni settanta, l’intera area è stata oggetto di interventi di recupero delle aree marine, finalizzata alla realizzazione di strutture di servizio all’area industriale retrostante: nel 1972 la Capitaneria di Porto, il Genio Civile per le Opere marittime ed il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici hanno autorizzato la creazione di una colmata a mare per l’occupazione di una zona demaniale marittima di arenile (per un’estensione di 67075 m<sup>2</sup>) e lo specchio acqueo antistante (per un’estensione di 677.925 m<sup>2</sup>). In seguito a tale colmata furono realizzati il V° sporgente del Porto di Taranto e la zona oggetto d’indagine, denominata “Piazzale Loppa” (pagg. 41-42 “*Quadro di riferimento ambientale*”).

Le acque sotterranee sono distinte in “falda profonda” e “falda superficiale”. La “falda profonda” circola nelle rocce carbonatiche basali (Calcarea di Altamura) ed affiora in forma concentrata o diffusa in sorgenti subcostiere, costiere, subaeree e sottomarine; in corrispondenza della fascia costiera è condizionata dalle oscillazioni del livello marino e dalla presenza di vaste aree paludose. Nel settore circostante l’area oggetto dello studio la cadente piezometrica è dell’ordine del 6,7÷8,0%; la salinità varia da 0,5 g/l a monte, fino a 4 g/l lungo la fascia costiera. Quest’ultima caratteristica è legata alla progressiva salsificazione dovuta al notevole richiamo di acqua salata generato dai numerosi pozzi idrologici che nell’ultimo ventennio sono stati terebrati anche a notevole distanza dalla costa ionica.

Per quanto attiene alla “falda superficiale”, la presenza di terreni di copertura permeabili per porosità (sabbie, conglomerati e calcareniti), favorisce l’instaurarsi di una diffusa, anche se modesta, circolazione idrica sotterranea definita “superficiale”. Nella fattispecie da un lato le acque sorgentizie che impregnano la coltre sedimentaria superficiale (travasamento naturale dell’acquifero cretaceo a quello postcretaceo) e dall’altro l’assenza di cementazione superficiale nei pozzi idrologici esistenti (travasamento antropico), fanno sì che i sedimenti terrazzati e localmente le sabbie costiere, poggianti sulle argille impermeabili, ospitano una falda idrica di modeste proporzioni (spessore massimo pari a 2-3 metri) rispetto a quella profonda, ma comunque diffusa in tutta l’area subcostiera nord-occidentale tarantina.

Per quel che attiene l’assetto idrologico il Fiume Tara, in cui confluiscono le acque della Gravina Leucaspide-Gennarini, le acque della sorgente Tara e le acque del Canale Maestro, costituisce il limite occidentale del porto di Taranto. La sua foce è stata modificata nel corso degli anni 80-90 proprio a seguito della costruzione del molo polisettoriale. Nel Rapporto Ambientale (pag. 79) del PRP si rileva come “*tutta l’area ha subito negli anni passati le vicissitudini ambientali connesse alla costruzione del vicino bacino portuale, compresi gli effetti di discariche di sedimenti provenienti dall’escavazione del vicino bacino portuale*” e che “*il Fiume Tara è periodicamente campionato per conto di ARPA Puglia che ne verifica lo stato di qualità delle acque*”.

Il sistema idrografico superficiale presente nell’ambito territoriale del porto è costituito da

- la Gravina Leucaspide-Gennarini-Stornara-Tara, la quale a valle della SS 7 prende il nome di Canale di Stornara, realizzato per evitare l’impaludamento dei terreni costieri, mentre poco a monte della SS 106 confluisce nel Fiume Tara che riceve i deflussi “residui” delle acque della omonima sorgente e le acque del Canale Maestro; si segnala che “*il tratto terminale dell’alveo del Fiume Tara è stato*



# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

*modificato e sistemato negli anni '90, allorquando è stata terminata la realizzazione delle opere di completamento del Molo Polisettoriale”;*

- due Canali, posti ad Est del sistema idrografico del Tara e sfocianti nella darsena esistente fra il 5° Sporgente ed il Molo Polisettoriale, di cui uno “naturale” (di bonifica) denominato Fiumetto e l'altro “artificiale”, denominato 2° Canale ILVA; quest'ultimo “*possiede un bacino, piuttosto ampio, di superficie pari a 5.6 km<sup>2</sup> che si spinge fino alla località Rubabuoi a 4 km di distanza dal mare*” e “*garantisce il deflusso delle acque industriali dell'ILVA, valutate in oltre 10 m<sup>3</sup>/sec, e delle acque meteoriche provenienti da piazzali, coperture ed aree non antropizzate*”;
- il 1° Canale ILVA che si sviluppa lungo il lato sudorientale del perimetro industriale ILVA, fino ad una distanza di 1,500 m circa dal mare; esso “*riceve acque industriali, acque di dilavamento e le acque di scarico dell'impianto di depurazione Bellavista di Taranto, ubicato poco a monte della SS 106 prima di sfociare nei pressi della colmata ex-Belleli*”;
- due canali di scarico dell'Area Industriale ENI, nei pressi di Punta Rondinella, di cui “*il primo riceve le acque di raffreddamento di raffineria ed il secondo le acque meteoriche di stabilimento*”;
- il Fiume Galeso, il Canale d'Aiedda, il Fiume Tara e il Fiume Patemisco caratterizzati da un regime idrico perenne.

### 3.1. Flora e Fauna in Ambiente Terrestre, Ecosistemi Terrestri

Come per le aree a mare, anche per quello che attiene alle zone a terra forte risulta l'impatto delle attività antropiche su tali componenti. Nonostante gran parte dell'area portuale sia adibita alle diverse attività, peraltro fortemente impattanti, resistono alcune zone ancora degne di tutela, recupero e conservazione. Lo stesso “*Studio di Incidenza*” del PRP (pagg. 45-47) e l'“*elaborato componente terrestre*” (pagg. 8-10) individuano:

1. **Punta Rondinella.** Area importante per la fauna con presenza degli elementi tipici di habitat steppici che la rende una vera e propria oasi naturale all'interno dell'area portuale. La vegetazione presente è alofila, si rileva la presenza di lembi di macchia costiera pioniera *Thymelaea hirsuta* ed *Elichrysum italicum*, di vegetazione erbacea di ricolonizzazione di coltivi abbandonati, di un piccolo nucleo non autoctono di pino d'Aleppo (*Pinus halepensis*);
2. **Terreni incolti.** In alcuni, quelli posti nella parte nord-ovest, si trovano acquitrini che nelle ore diurne ospitano molte specie ornitiche in prevalenza dell'ordine Ciconiformi. Le più frequenti sono l'airone cenerino (*Ardea cinerea*) e la garzetta (*Egretta garzetta*);
3. **Sporgenti e terminal container.** La zona risulta totalmente cementificata e priva di naturalità. Le aree sono utilizzate come posatoi dall'avifauna;
4. **Foce del Tara.** Ospita oltre ad una ricca comunità ornitica, distribuita soprattutto nella fascia di vegetazione ripariale, anche rettili quali la testuggine palustre (*Emys orbicularis*) e la natrice dal collare (*Natrix natrix*) ed anfibi quali la rana verde (*Rana esculenta*). Sono, inoltre, importantissime aree riproduttive per alcuni anfibi: la raganella (*Hyla intermedia*), il rospo smeraldino (*Bufo viridis*) e il rospo comune *Bufo bufo*. Tra gli uccelli, si riproduce nei canneti il tarabusino (*Ixobrychus minutus*), la folaga (*Fulica atra*), la gallinella d'acqua (*Gallinula chloropus*) e il tuffetto (*Podiceps ruficollis*). Il



# REGIONE PUGLIA

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER  
L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO ECOLOGIA

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

canneto svolge, inoltre, un importantissimo ruolo quale “roost” dormitorio notturno) tanto in fase migratoria quanto di svernamento per molte specie. È rilevante, infatti, la presenza della rondine (*Hirundo rustica*) e dello strillozzo (*Miliaria calandra*) che si raggruppano in dormitori serali che possono arrivare a contenere migliaia di esemplari. La presenza del corso d'acqua determina anche un forte incremento del numero di specie presenti negli habitat circostanti.

#### 4. Caratteri delle aree di interesse - aree a mare

Nel bacino di mare antistante l'arco costiero ionico-tarantino le principali strutture tettoniche risultano prolungate: più precisamente il fondale del golfo di Taranto presenta una depressione morfostrutturale (Valle di Taranto) riconosciuta come il prolungamento verso sud dell'Avanfossa, con la piattaforma carbonatica ricoperta da sedimenti pleistocenici ad oriente e ad occidente. L'assetto strutturale del substrato argilloso nelle aree in cui si eseguiranno i lavori di dragaggio potrebbe essere interessata da strutture tettoniche deformative o dislocative tali da formare geometrie anticlinatiche/sinclinatiche o a “horst e graben”. Queste strutture sono mascherate dalle coperture di sedimenti recenti che, tra l'altro, in ambito portuale sono sottoposti ad un continuo rimaneggiamento operato sia dai flussi di correnti meteo marine sia da flussi di correnti provocate dalle eliche delle motonavi di grosso tonnellaggio (pagg. 41-42 “*Quadro di riferimento ambientale*”).

Tale rimaneggiamento incide sull'evoluzione granulometrica dei sedimenti compresi gli eventuali inquinanti presenti. La successione stratigrafica ricostruita dell'area, almeno fino alle profondità indagate è costituita a partire dall'unità più antica fino alle più recenti, da:

- Argille subappenniniche a grana limoso-sabbiosa da mediamente a molto consistenti (NSTP=30÷50);
- Depositi marini costituiti prevalentemente da sabbie medio-fini e sabbie limose, con a tratti frammenti di conchiglie, da poco a mediamente addensate (NSTP=8÷18) e aventi spessori 2-3 m;
- Livelli di sabbie limose e/o limi sabbiosi recenti “di fondale” poggianti sopra i depositi sabbiosi o direttamente sulla formazione argillosa di base, poco consistenti, aventi caratteristiche geotecniche scadenti e spessore variabile da 2 m a circa 6 m.

##### 4.1. Studio meteomarino

Come si legge nell'elaborato “*Studio meteomarino*”, il sito ricade all'estremità Nord-Orientale dell'ampio golfo di Taranto contraddistinto da un settore di traversia geografico delimitato dalle coste ioniche della Calabria a Sud, della Basilicata ad Ovest e della penisola salentina ad Est. Ponendosi al largo, su fondali di circa -50 m, il paraggio è esposto al mare aperto per un limitato settore di traversia compreso fra le direzioni di 130°N e 160°N (settore Scirocco-Mezzogiorno); la traversia secondaria invece, compresa tra 170°N e 230°N (settore Mezzogiorno-Libeccio), è quella che si affaccia sulla costa ionica della Calabria e della Basilicata caratterizzata da fetch geografici mediamente di 50 km per il sito di Taranto. I venti locali regnanti sono diretti lungo l'asse N-NO S-SE, sono cioè orientati perpendicolarmente alla direzione media generale della costa metapontina. L'analisi dei soli venti più forti mostra una elevata percentuale relativa soprattutto dei venti da Nord Ovest e Sud Est (pag. 6).

Per quel che riguarda la definizione del clima ondometrico locale si è fatto ricorso a metodi di tipo





# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

indiretto (*hindcasting*) ovvero a metodi di ricostruzione del moto ondoso basati sulla conoscenza dei campi di vento utilizzando l'approccio classico, ovvero quello che prevede prima la definizione del clima ondometrico a largo e poi la sua propagazione a riva. Sulla base dei risultati ottenuti si possono trarre le seguenti considerazioni (pag. 41):

- gli stati di mare caratterizzati dai maggiori valori di Hs provengono da un settore molto ristretto compreso tra le direzioni 140° N e 150° N; all'interno di questo settore le altezze d'onda significative risultano comunemente mai superiori a 4,0 m;
- gli stati di mare provenienti dal settore di Mezzogiorno-Libeccio (traversia secondaria) risultano sempre inferiori a 3,0 m di Hs;
- nell'ambito del settore di traversia secondario gli stati di mare caratterizzati da altezze d'onda superiori a 2,0 m provengono all'interno di un limitato settore compreso tra 170° N e 210° N.

In termini di frequenza di accadimento si osserva quanto segue:

- le calme di moto ondoso, ovvero condizioni di Hs inferiori a 0,5 m, hanno una frequenza media annuale di occorrenza molto elevata essendo caratterizzate da circa l' 81 % del tempo (circa 10 mesi/anno);
- gli stati di mare caratterizzati da una Hs maggiore di 2,0 m sono piuttosto rari, essendo limitati mediamente a solo 0,5 % all'anno, ovvero a circa 2 giorni/anno;
- gli stati di mare caratterizzati da una Hs maggiore di 3,0 m si verificano mediamente solo lo 0,07 % all'anno, ovvero circa 6 ore/anno.

Lo “*Studio meteomarinò*” conclude evidenziando che i risultati delle simulazioni mostrano l'irradiazione al largo del campo d'onda riflesso e l'attenuazione di energia nella propagazione all'interno delle aree portuali oggetto di studio. Il moto ondoso incidente viene progressivamente attenuato dalla diffrazione operata dalle opere di difesa portuali, con particolare riferimento alla diga foranea, e dalla dissipazione di energia causata dalle opere a scogliera che nel modello sono state riprodotte utilizzando opportuni coefficienti di riflessione (pag. 70).

#### **4.2. Studio correntometrico**

Lo studio correntometrico “*Analisi dei risultati del modello 2D di circolazione nel porto di Taranto (redatto da DHI Italia)*” prodotto a seguito della richiesta di integrazioni avanzata dall'ARPA Puglia e dalla Provincia di Taranto, è stato svolto sui dati disponibili riguardanti le batimetrie (a partire dalle Carte nautiche del Porto di Taranto) e le principali componenti meteo marine (a partire dalle registrazioni di vento e del livello di marea della stazione mareografica di Taranto e le registrazioni di onda della boa onda metrica posizionata in corrispondenza di Capo San Vito).

L'analisi delle forzanti meteo marine ha messo in luce la presenza di un andamento stagionale per il regime dei venti e delle onde, nel quale compaiono due scenari Autunnale-Invernale (Scenario 1) e Primavera-Estivo (Scenario 2):

- semestre autunnale/invernale caratterizzato da venti più frequenti provenienti dal settore di Nord-Ovest, mentre velocità più elevate per i settori Sud e Sud-Est. Dal punto di vista onda metrico, la zona



# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

di interesse risulta completamente protetta nel I e nel II Quadrante grazie alla naturale conformazione morfologica; il settore dominante, ossia con onde più alte e frequenti, è quello di Sud-Est;

- semestre primaverile/estivo è caratterizzato da velocità del vento generalmente più modeste rispetto al semestre autunnale invernale/invernale e direzione frequentemente provenienti dal Settore di Sud-Ovest; come per il periodo autunnale/invernale, le velocità più alte si riscontrano per il Settore di Sud-Est. Dal punto di vista onda metrico, anche in questo caso il Settore dominante è quello di Sud-Est.

Le simulazioni effettuate con il software sui tre principale settori di provenienza dell'onda evidenziano che:

- per il primo settore si nota che la zona a sud est dell'area di studio, essendo parzialmente riparata dalla presenza dell'isola di San Pietro, presenta altezze d'onda ridotte. In questo caso, sottocosta, la direzione principale del moto ondoso è perpendicolare al litorale a Nord Ovest e alla barriera Nord a protezione del Mar Grande;
- per il secondo settore (da 135°N a 200°N) è maggiormente evidente la progressiva dissipazione dell'energia nell'avvicinamento a riva. Lungo il litorale a Nord-Ovest la fascia dei frangenti presenta una larghezza modesta, mentre in corrispondenza della zona di interesse l'onda frange in corrispondenza della diga foranea. Ad est di tale zona la fascia di frangenti è identificabile tra il confine dell'area portuale e l'isola di San Pietro. In questo caso la direzione principale del moto ondoso risulta perpendicolare alla diga foranea che infatti ripara completamente la Darsena polisettoriale;
- per il terzo settore (da 250°N a 315°N) le altezze d'onda modeste nella zona a nord dell'area portuale di interesse, grazie alla naturale protezione offerta dalla costa ed il fetch ridotto. La direzione prevalente del moto ondoso è perpendicolare alla barriera Nord del Mar Grande.

Le condizioni idrodinamiche che si instaurano in termini di velocità e direzioni della propagazione della corrente, sono determinate essenzialmente dalle forzanti onde e vento, mentre l'effetto delle variazioni dei livelli di marea è di fatto trascurabile. A causa del fetch limitato, esiste una correlazione tra l'altezza d'onda e l'intensità del vento. Pertanto si possono distinguere tre principali direzioni di flusso:

- un primo pattern (direzione 1) proviene da sud in direzione Nord con valori di intensità massima sottocosta;
- un secondo pattern (direzione 2) proviene da nord verso Sud. In generale in corrispondenza del restringimento tra il molo polisettoriale e la diga foranea, si verifica la separazione di tale flusso principale con una parte che si propaga sottocosta ed una parte, caratterizzata da velocità maggiori, si sviluppa parallelamente alla diga stessa propagandosi più a largo. In alcuni casi non si verifica una separazione di tale flusso bensì permane un solo flusso principale che devia in direzione Est-Ovest. Tale condizione (direzione 2bis) si genera in caso di onde basse e caratterizzate da direzioni principali di propagazione al largo comprese tra i 270° e i 310°.
- un terzo pattern ricorrente (direzione 3) presenta un andamento da Sud verso Nord con la generazione di un vortice anticiclonico nella zona compresa tra il litorale Nord ed il molo polisettoriale. Tale vortice è dovuto all'incontro della corrente principale proveniente da Sud con la corrente sottocosta che si propaga da Ovest verso Est.



# REGIONE PUGLIA

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO ECOLOGIA

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

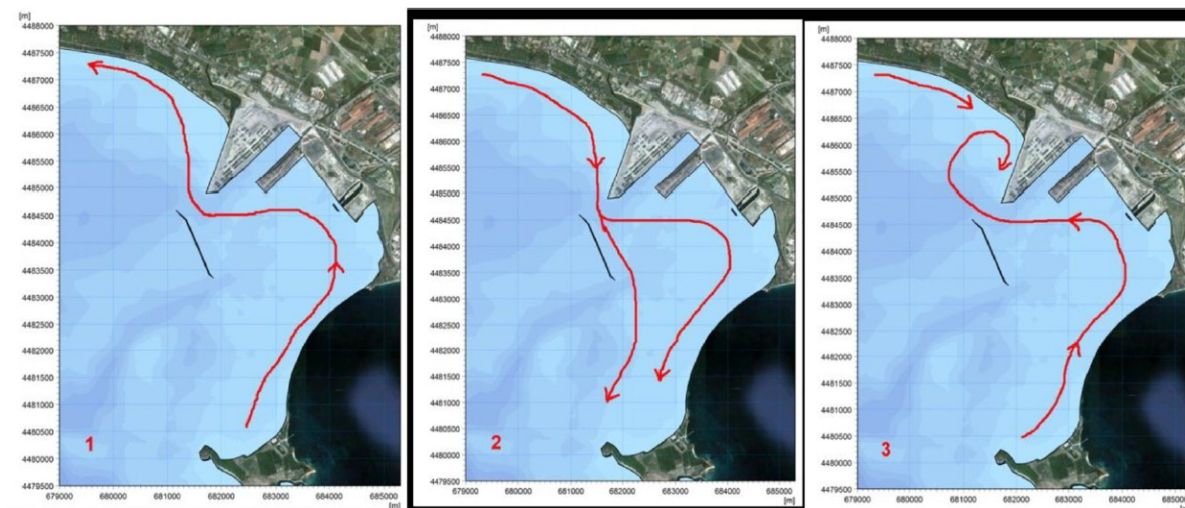


Figura 4. Individuazione dei 3 principali pattern delle correnti che si generano nell'area portuale di Taranto.

Fonte "Analisi dei risultati del modello 2D di circolazione nel porto di Taranto (redatto da DHI Italia)".

Dalla combinazione dei principali schemi di circolazione con le classi di intensità di corrente individuate (basse con valori inferiori a 0,05 m/s; medie con valori compresi fra 0,05 m/s e 0,10 m/s, alte con valori superiori a 0,10 m/s) sono state individuate le condizioni idrodinamiche rappresentative alle quali è stata associata una probabilità di accadimento.

Per le combinazioni più frequenti dello scenario semestre autunnale invernale (scenario 1) si verifica che le zone più riparate e protette dalla corrente risultano la darsena polisettoriale e l'area a sud-est della diga foranea, mentre quelle più interessate dalla maggiore intensità del flusso risultano in prevalenza l'area compresa tra la diga foranea e il molo polisettoriale e il molo ovest, l'area adiacente alla barriera nord del Mar Grande e il litorale a nord est. Nello scenario semestre primaverile-estivo (scenario 2) le velocità maggiori si osservano nella zona compresa tra la diga foranea e il molo polisettoriale e il molo ovest, l'area adiacente alla barriera nord del Mar Grande e il litorale Nord-Est. Analogamente per quanto osservato per lo scenario invernale, le zone più riparate e protette risultano la Darsena polisettoriale e l'area a sud-est della Diga foranea.

Lo studio correntometrico ha evidenziato come la cassa di colmata non influisca in alcun modo sull'andamento delle correnti, trovandosi la stessa in una zona protetta dalle onde e dai venti principali.

### 4.3. Qualità delle acque

Per quel che riguarda le acque della "falda superficiale" nell'area della Ex Belleli, esse sono state oggetto di caratterizzazione nel Febbraio 2004, all'interno del Piano di Caratterizzazione ai sensi del DM 417/99 approvato dalla Conferenza dei Servizi presso il MATTM in data 26.07.2003 (pag. 22 "Quadro di riferimento ambientale"). Tale caratterizzazione ha evidenziato una contaminazione di natura organica ed inorganica delle acque così come per le altre matrici ambientali investigate (suolo e sottosuolo). A seguito di tale



# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

caratterizzazione è stato approvato l'intervento di bonifica delle acque di falda dell'area ex Belleli (*"Progetto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area Ex Belleli, funzionale alla realizzazione della cassa di colmata c.d. Ampliamento del V sporgente"*) che è propedeutico agli interventi in oggetto. Gli obiettivi del progetto di bonifica della falda sono quelli di rimuovere il prodotto contaminato presente in fase libera, eseguire un marginamento laterale di tutta l'area ed un capping superficiale, e bonificare le acque di falda mediante un impianto di trattamento delle acque di falda, "TAF".

L'elaborato *"Relazione specialistica sulla componente marina"*, come altresì il *"Rapporto ambientale"* del PRP, ci segnala che le principali fonti di inquinamento che agiscono sui fondali e sulle acque del Golfo di Taranto, sono legati a:

- prodotti dalle attività portuali (attività di movimentazione di materie prime e di lavorati) e scarichi degli impianti industriali presenti nell'area (lo scarico dei materiali ferrosi, del carbone coke e degli idrocarburi costituisce una fonte di perturbazione dell'ecosistema marino, considerata la probabilità con cui questo materiale si riversa in mare durante le stesse attività portuali);
- scarichi di insediamenti industriali. Secondo le informazioni fornite dal Consorzio Area Sviluppo Industriale (ASI) di Taranto aggiornate all'anno 2001, nell'area tarantina sono operative 91 attività produttive. Di notevole importanza sono gli insediamenti industriali del polo produttivo di Massafra, i cui scarichi confluiscono nel Fiume Patemisco, per poi riversarsi nel Golfo di Taranto, previo trattamento di depurazione operato dal Comune di Massafra. Gli scarichi delle piccole e medie industrie sono veicolati a mare, nel Golfo di Taranto, tramite il Canale Vecchio-ILVA. Fanno eccezione gli scarichi delle industrie Cementir e AGIP Raffinazione che veicolano a mare tramite il collettore fognario ASI Porto. L'idrovora dell'ILVA preleva dal I Seno del Mar Piccolo circa 150.000 m<sup>3</sup>/h di acqua. Questo prelievo se da un lato rappresenta una delle principali fonti di circolazione dell'acqua e quindi di "vivificazione" del bacino, dall'altro, nel punto di scarico a ridosso del Mar Grande riversa una serie di sostanze inquinanti (ammoniaca, cianuri, fenoli, oli minerali, metalli, IPA ecc.). Gran parte di queste sostanze fanno parte della sopracitata classe di inquinanti conservativi che si accumulano lungo le catene alimentari.

Circa lo stato di qualità delle acque nel parere motivato di VAS di cui alla DD 78/2012 si legge che *"la caratterizzazione della qualità delle acque marine prospicienti l'area portuale di Taranto è stata condotta con riferimento ai dati risultanti dalle campagne di monitoraggio svolte da Arpa Puglia nel periodo 2001 – 2008. Inoltre sono riportati i dati acquisiti nel corso della campagna di monitoraggio condotta nel periodo 2003 – 2008 da ARPA Puglia e riportati nella Relazione sullo Stato Qualitativo dei Corpi Idrici Superficiali del Giugno 2009 contenuta nel PTA della Regione Puglia approvato con DCR No. 230 del 20 Ottobre 2009. Come indicato dal Servizio Tutela delle Acque nella nota prot. n. 3288 del 20/10/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 9765 del 24/10/2011), le acque marino-costiere antistanti l'area portuale di Taranto sono suddivise dal PTA in due distinti transetti (*"Capo San Vito-Punta Rondinella"* e *"Punta Rondinella-Chiatona"*), per i quali il medesimo Piano, in ottemperanza alla Direttiva 2000/60/CE, fissa l'obiettivo per il 2015 dello "stato ambientale elevato". La nota sottolinea inoltre come nel 2009 entrambi i monitoraggi si siano attestati su livello di qualità "elevato" [...] tutti i corsi d'acqua presenti nell'area in*



# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

esame sono di modesta entità e presentano un forte apporto di reflui inquinanti di varia natura e provenienza, in particolare dai depuratori presenti nella zona, non sempre adeguati". Nella nota prot. n. 3288 del 20/10/2011, il Servizio Tutela delle Acque segnala che per il Fiume Tara (caratterizzato come "corpo idrico superficiale" ai sensi del D.M. 131/2008), resta fissato l'obiettivo del raggiungimento dello stato ambientale "buono" al 2015"

#### 4.4. Mappa delle biocenosi e stato di conservazione degli habitat

L'area a mare, descritta già nel paragrafo 4.3. *Comunità bentoniche dei Mari di Taranto* dello "Studio di Incidenza" del "Rapporto Ambientale" del PRP, è caratterizzata negli elaborati "Relazione specialistica sulla componente marina" e "Quadro di riferimento ambientale" dell'istanza in oggetto. Essa può essere articolata in:

- **Piano sopralitorale**, caratterizzato dall'emersione continua e bagnato solo dagli spruzzi delle onde, rappresenta il limite superiore della componente marina. Questo ecosistema estremo nell'area di intervento è rappresentato maggiormente sulle scogliere artificiali dei frangiflutti e in maniera residuale sulle banchine artificiali. In questo ecosistema la componente vegetale è rappresentata dai cianobatteri del genere *Verrucaria spp.* che arrivano a coprire oltre 1 m di scogliera, mentre tra gli animali stanziali sono maggiormente rappresentati l'artropode *Ligia italica* e il gasteropode *Littorina Neritoides*. Tale ecosistema non è rappresentato nelle aree degli scarichi presenti nell'area del bacino del molo Polisettoriale.
- **Piano mesolitorale o intertidale**. La prima fascia costiera bagnata, quella del Piano mesolitorale o intertidale, si sviluppa su tutta la costa pugliese su escursioni mareali di modesta entità. Sono comunque riconoscibili elementi appartenenti all'ecotono della fascia intertidale sulle tre tipologie di banchina presenti all'interno dell'area di intervento: la banchina assorbente, la banchina riflettente e la scogliera frangiflutti. Sulla banchina assorbente, che si trova sul molo Polisettoriale nella porzione di banchina di attracco, l'ecosistema intertidale si sviluppa sui 50 cm dell'escursione mareale. Anche sulla Banchina riflettente, che si trova principalmente sulla porzione interna della diga foranea e in una piccola porzione della banchina di attracco dello Yard Belleli, l'ecosistema intertidale si sviluppa sui 50 cm dell'escursione mareale. Sulla scogliera frangiflutti, che si trova esternamente alla diga foranea del molo Polisettoriale, del V sporgente e in una grande porzione dello Yard Belleli, la componente naturale che colonizza le rocce presenta un'ampiezza di circa 100 cm. Negli ecosistemi intertidali, la componente algale ben evidente si estende tra circa 30-50 cm rispettivamente nelle porzioni verticali o inclinate ed è principalmente caratterizzata da alghe brune e alghe rosse incrostanti. Per la componente animale sessile si riconoscono le comuni specie ubiquitarie come i bivalvi (*Mitilus spp* e *Orstrea spp*) e Balani (*Chthamalus stellatus*), tra le specie vagili sono predominanti le Patelle (*Patella caerulea*) e i crostacei quali i granchi (*Pachygrapsus marmoratus*, *Eriphia verrucosa*).
- **Piano infralitorale o subitale**, è articolato in una prima componente di ricolonizzazione sulla parete verticale del substrato artificiale delle banchine in cemento armato e si sviluppa da -0,5 fino a -13 m principalmente come ecosistemi di fotofilo di substrato duro nella prima porzione costiera del fondale



## REGIONE PUGLIA

### AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

#### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

dei manufatti dei frangiflutti con anch'essa un'importante componente vegetale di moda calma nel lato esposto delle rocce, mentre sul lato in ombra troviamo un popolamento sciafilo infralitorale su roccia con concrezionamento biologico. Tale fondale si riscontra dalle radici delle banchine, che arrivano mediamente intorno a -13 m, o alla base delle massicciate dei frangiflutti, che in media sono localizzate sui -8 m, i restanti fondali nell'area analizzata sono quasi esclusivamente su fondo mobile rappresentato da sabbie e fanghi più o meno consolidati ed arrivano ad una profondità massima di 14,50 m.

Come descritto al paragrafo 4.3. *Comunità bentoniche dei Mari di Taranto* dello "Studio di Incidenza" del "Rapporto Ambientale" del PRP, l'area risente fortemente delle attività antropiche attività industriali, scarichi fognari non adeguatamente depurati ed impianti di miticoltura: al di fuori del Mar Grande, nei pressi del Molo polisettoriale, sono presenti fanghi pelitici compromessi dall'attività industriale; a ridosso dell'isola di San Pietro, da Punta la Forca verso Ovest, si estende una prateria di *Posidonia oceanica* con presenza di un'area a detritico infangato con nuclei di coralligeno. La documentazione evidenzia una riduzione delle tipologie biocenotiche rispetto al passato: alcune biocenosi risultano, infatti, scomparse a favore dello sviluppo di biocenosi caratteristiche di ambienti degradati l'ampia prateria di *Posidonia oceanica* presente in Mar Grande è degradata nella forma delle *mattes morte* ed è stata in parte colonizzata da alghe invasive come (*Caulerpa racemosa*) pag. 50 "Studio di Incidenza" del PRP). Tale degradazione delle biocenosi trova riscontro nell'elaborato "Relazione specialistica sulla componente marina", relativo all'istanza in oggetto, che conferma la forte riduzione quali quantitativa della biodiversità rispetto ai dati pubblicati da Parenzan negli anni '70, legando tale deterioramento allo sconvolgimento a cui sono stati sottoposti i fondali a causa dei dragaggi e dei lavori portuali e al progressivo degrado delle acque marine nelle quali per decenni si sono versati i reflui industriali, al traffico navale e all'incremento delle attività di molluschicoltura con introduzione nelle acque tarantine di specie esogene attaccate agli scafi delle navi o trasportate nelle acque di bilanciamento delle navi ballast water.

Più nello specifico per quel che attiene la distribuzione della *Posidonia oceanica*, habitat definito prioritario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, riferimento è lo studio realizzato dal CRISMA "Inventario e Cartografia delle praterie di *Posidonia* nei Compartimenti Marittimi di Manfredonia, Molfetta, Bari, Brindisi, Gallipoli e Taranto" dal quale si evince che il posidonieto è nella realtà più vicino all'area portuale rispetto alla localizzazione del SIC a mare "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto" **IT9130008** (pag. 51 "Studio di Incidenza" del PRP).

La scheda bioitaly di tale Sito di importanza comunitaria così recita in merito alle caratteristiche ambientali dell'area che racchiude "i macchioni di *Posidonia oceanica* si presentano rigogliosi con altezza media variabile intorno ai 70-80 cm. La presenza di residui di prateria nel tratto prospiciente le Isole Cheradi è probabilmente dovuto alla presenza di postazioni militari che precludono qualsiasi attività nell'area di mare. Verso Torre Canneto la maggiore rigogliosità e buona salute del posidonieto è probabilmente dovuta ad una diminuzione della pressione antropica sulla fascia costiera. Lungo il limite inferiore della prateria è presente una biocenosi Coralligena ricca e diversificata dal punto di vista biologico. Il coralligeno presenta, infatti, una notevole varietà di specie vegetali come alghe incrostanti Rodoficee *Peyssonnelia*, *Melobesia*) e Cloroficee *Codium bursa*, *Halimeda tuna*) ed animali come Poriferi *Agelas oroides*, *Axinella* sp.), Briozoi



## REGIONE PUGLIA

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER  
L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO ECOLOGIA

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

*Schizobrachiella sanguinea), Anellidi Protula sp., Hydroides sp.), Echinodermi Echinaster sepositus) ed infine Tunicati Halocynthia papillosa, Didemnum spp.)”.*

Sempre dallo studio realizzato dal CRISMA si evince che “*Il posidonieto indagato, pur evidenziando alcuni gravi segni di disturbo soprattutto nell’ambito della zona superficiale e intermedia, mostra tutto sommato un accettabile grado di salute. Va comunque segnalato che il versante della prateria a N-NW di P.ta La Forca risulta da decenni direttamente interessato dalla zona industriale ILVA, Raffineria, Cementificio) nonché dall’area portuale e urbanizzata di Taranto con i relativi effluenti di scarico circa una trentina) posti lungo il margine costiero, a circa 3-4 km di distanza dal posidonieto in esame. Su tale versante è evidente un’ampia fascia di degrado con presenza di “matte morta” ricoperta da sedimento fine di chiara provenienza continentale. Inoltre, essa si mostra spesso priva di ciuffi di Posidonia e con una morfologia a “gradini di matre” ricolonizzata da specie algali, dominate dalle specie invasive Caulerpa racemosa e C. prolifera già diffuse lungo il litorale tarantino” pagg. 31-32) e che “In prossimità del limite inferiore del Posidonieto è stata osservata la presenza di numerose formazioni coralligene che diventano più diffuse e imponenti man mano che si procede verso il largo e più in profondità” pag. 31).*

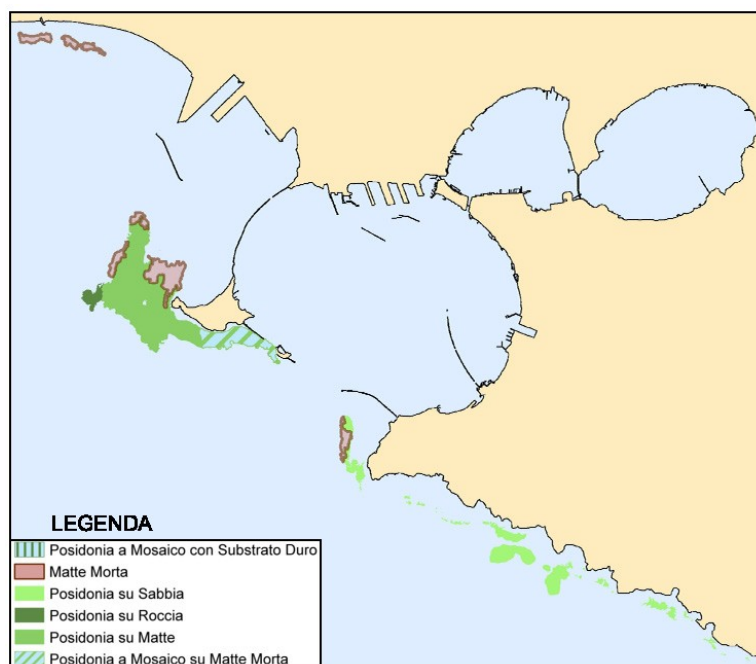


Figura 4. Distribuzione della *Posidonia oceanica* tratta dall’elaborato “Studio di Incidenza” (pag. 51) del PRP.



# REGIONE PUGLIA

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER  
L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO ECOLOGIA

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

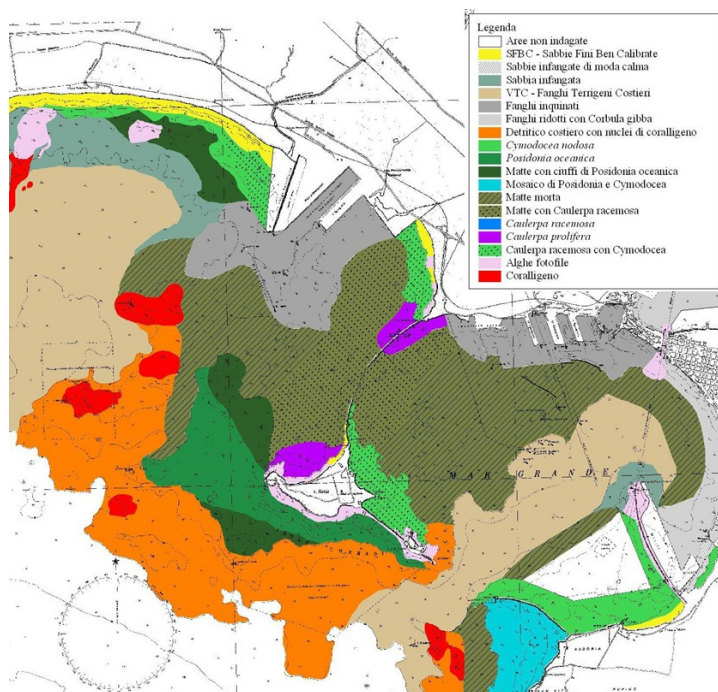


Figura 5. Biocenosi dei Mari di Taranto tratta dall'elaborato "Quadro di riferimento ambientale" (pag. 66).

La Figura successiva tratta dall'elaborato "Riscontro nota prot. n prot.A00089/25/10/2013 del 25/10/2013 della Regione Puglia - Servizio Ecologia - Ufficio Programmazione, Politiche Energetiche VIA e VAS" mostra l'area di influenza dell'intervento individuata dal proponente.





# REGIONE PUGLIA

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER  
L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO ECOLOGIA

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

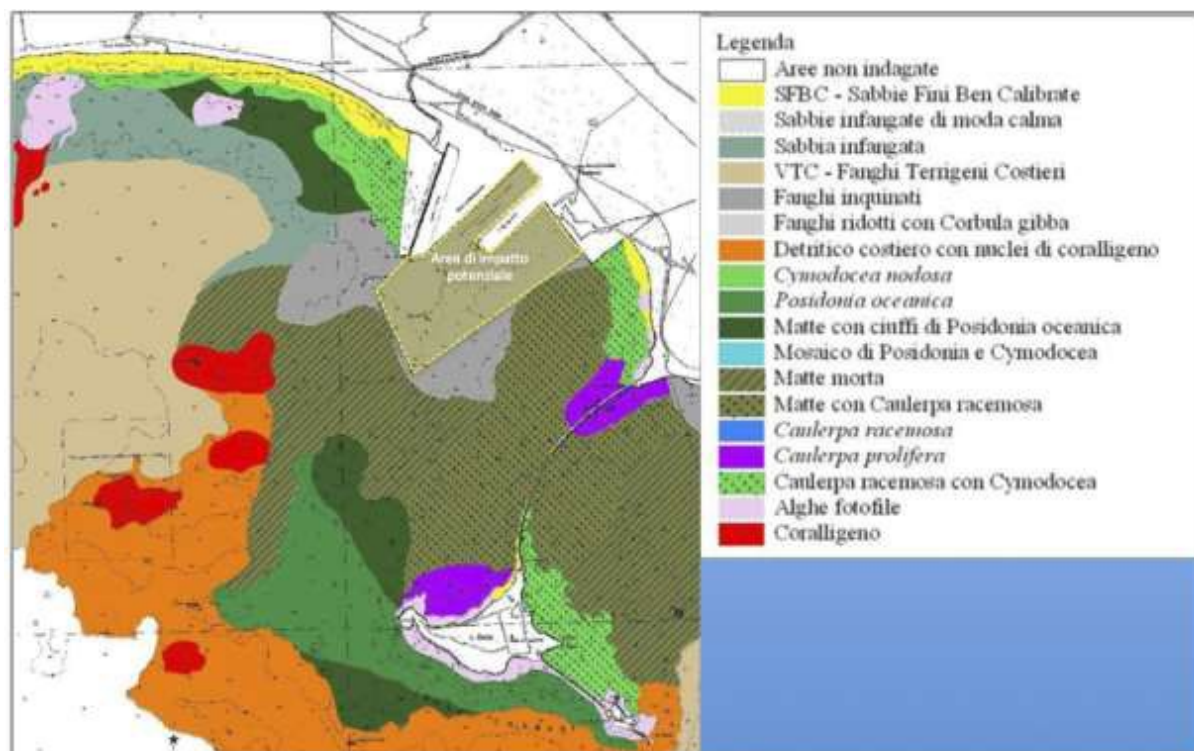


Figura 6. Rielaborato della Mapping on the benthic communities in the Taranto seas, using the side-scan sonar and an underwater video camera (A. Matarrese, F. Mastrototaro, G. D'Onghia, P. Maiorano, A. Tursi, ConISMa SPICAMAR 2004)- La linea Tratteggiata gialla definisce l'area marina di impatto potenziale individuata nel SIA.

Secondo quanto dichiarato nell'elaborato “*Riscontro nota commissione tecnica di verifica ambientale*” “*durante tutte le indagini propedeutiche alla valutazione e alla caratterizzazione dei fondali (vedi anche il punto 3.5.1. video riprese subacquee) non è stata riscontrata la presenza di esemplari vivi o morti di molluschi bivalvi della specie Pinna nobilis*” (pag. 67).

## 5. Incidenza degli interventi previsti

Nel parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica con Valutazione di incidenza del PRP di cui alla Determinazione del Dirigente del Servizio Ecologia n. 78 del 6.4.2012 si legge che “*In generale l'area portuale è oggetto della pressione esercitata dal tessuto industriale della retroportualità (il siderurgico ILVA ex ITALSIDER, la raffineria ENI, l'impianto CEMENTIR) che ne ha condizionato e ne condiziona significativamente il profilo e quindi il tipo di attività presente nei vari settori; l'osservazione dell'area ad una scala più vasta non nasconde il notevole livello di inquinamento ambientale dipendente dalla antropizzazione che, a partire dal secolo scorso, ha interessato il capoluogo tarantino. Ciò si ripercuote inevitabilmente con l'esistenza di varie problematiche ambientali (ad esempio presenza di scarichi industriali e civili, inquinamento aria, suolo, sottosuolo e falda), che hanno determinato l'inserimento di tale zona all'interno del Sito di Interesse Nazionale di Taranto. L'area è stata in parte caratterizzata ed in alcuni casi sono stati già*



# REGIONE PUGLIA

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER  
L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO ECOLOGIA

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

*predisposti i progetti di bonifica (ad esempio nel caso dell'area ex Yard Belleli) che risultano recepiti nel nuovo PRP. Né va trascurato l'impatto legato alle attività portuali. A fronte di ciò, nonostante le pressioni ed i conseguenti impatti, si rileva che continuano a permanere a tratti elementi di naturalità che, per quanto inseriti in un contesto in generale compromesso, sono degni di nota (il Posidonieto in alcune porzioni, l'area di Punta Rondinella, il Tara) e di cui si è già prescritta la salvaguardia (DD n. 78/2012 del Servizio Ecologia)".*

**Alla luce di quanto sopra, ai sensi del DPR 357/97 e ss.m.ii., della l.r. 11/2001 e ss.mm.ii. e della DGR 304/2006, e considerati gli atti dell'Ufficio e la documentazione prodotta a corredo dell'istanza, esaminato l'impatto su habitat e specie d'interesse comunitario, si esprime parere favorevole all'istanza in oggetto, ai fini della sola valutazione d'incidenza subordinato al rispetto delle seguenti prescrizioni:**

- siano rispettate tutte le indicazioni già contenute nel parere motivato di VAS di cui alla Determina del Dirigente del Servizio Ecologia n. 78 del 6.04.2012 e quelle contenute nel parere del Comitato VIA Reg.le, prot. n. 10751 del 18.12.2012 reso nella seduta dell'11.12.2012, di cui la Giunta regionale ha preso atto con Delibera n. 2967 del 27.12.2012, relativamente al “Progetto di riqualificazione del molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio”,.
- con riferimento ai siti rete della Natura 2000, l'approfondimento dei fondali, attraverso le operazioni di dragaggio, ed il conseguente passaggio di navi di maggior pescaggio potrebbero comportare a carico del Sito di Importanza Comunitaria a mare “Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto” **IT9130008** possibili impatti con il Posidonieto e con il coralligeno ancora presente ed ancora in condizioni soddisfacenti. Pertanto si ritiene indispensabile che le operazioni di dragaggio avvengano sotto il controllo di ARPA Puglia che provvederà altresì a supervisionare la verifica ambientale dei fondali dragati in relazione all'intero progetto di dragaggio e non solo limitatamente alla rimozione dei sedimenti contaminati che dovrà essere antecedente agli interventi di posa in opera. Le acque di risulta dei dragaggi dovranno essere gestite in accordo con quanto previsto dal D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii.;
- si ottemperi a quanto indicato dall'Agenzia Regionale ARPA Puglia nelle note prot. n. 62462 del 21.11.2013 e prot. n. 71003 del 12.12.2013 che si allegano al presente parere per farne parte integrante;
- l'elaborato PDEG026 “Planimetria delle stazioni di monitoraggio” sia aggiornato in relazione a quanto emerso a seguito della elaborazione dello studio correntometrico predisposto a novembre 2013;
- il piano di monitoraggio distinto in tre fasi (ante, durante e post opera) sia integrato sulla scorta delle indicazioni dell'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente. Esso comprenderà anche gli interventi correttivi in relazione alle criticità prima evidenziate, tenendo conto delle caratteristiche del progetto e dell'area di intervento, in termini di frequenza, matrici ambientali e parametri da monitorare ed ubicazioni delle stazioni di monitoraggio. In particolare tali strumenti di controllo dovranno verificare, e se del caso, risolvere: 1) l'aumento di torbidità indotta e gli effetti di questa sugli habitat e specie tutelati (Posidonia oceanica, coralligeno e Cymodocea nodosa); 2) l'incremento di inquinanti ed il conseguente peggioramento della qualità delle acque (ai sensi del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii.) nella



# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

- stessa area e gli effetti di questi; 3) la massima intensità della corrente direzionale, al disotto della quale eseguire in sicurezza le operazioni di dragaggio; 4) l'esistenza di marcate condizioni di stratificazione termalina della colonna d'acqua che modifichi la dispersione delle frazioni fini e dei sedimenti pericolosi, attesa secondo il modello correntometrico 2D. Per quel che attiene la determinazione dei livelli di torbidità della colonna d'acqua, relativamente alla “*background turbidity*” ed alla torbidità limite si tenga presente che le acquisizioni dovranno essere eseguite con modalità in continuo che dovrà, pertanto, essere necessariamente “*automatica, autonoma e continuativa durante l'intero periodo delle differenti fasi di monitoraggio ante, durante e post operam*” e quindi, non limitata ad un arco orario definito e limitato nelle 24 ore e per un periodo minimo che possa essere considerato rappresentativo di gran parte delle condizioni meteo-marine tipiche del paraggio. Per quel che attiene il bioaccumulo potenziale dei contaminanti, sulla base del protocollo di indagine “*mussel watch*” si indichi il tempo di stazionamento (settimane) dei mitili trapiantati nelle stazioni prescelte utilizzati per il monitoraggio e si ponga particolare attenzione alla determinazione dei contaminanti lipofili. Il Piano di monitoraggio ambientale sia integrato con approfondimenti relativi all'analisi della componente bentonica. Il monitoraggio/caratterizzazione delle specie macrozoobentoniche sia esteso all'esterno delle aree oggetto di intervento, in tutte le fasi del monitoraggio (ante, in corso e post operam). Dovranno essere eseguite attività conoscitive di monitoraggio in situ con sufficiente anticipo rispetto all'inizio delle operazioni di dragaggio, e di durata sufficiente a consentire una conoscenza adeguata delle caratteristiche ambientali locali. Lo stato di qualità degli habitat tutelati dovrà essere verificato non solo per la fase di realizzazione delle opere (prime fra tutte quelle di dragaggio), ma anche nella fase di esercizio. Tali Piani di monitoraggio dovranno essere concordati e validati con Arpa Puglia che provvederà anche al controllo delle operazioni e delle prescrizioni; il controllo sarà teso a minimizzare e mitigare gli impatti sull'ambiente marino-costiero e sugli altri usi del mare dovuti alla realizzazione dell'intervento;
- considerando quanto affermato nell'elaborato “*Analisi dei risultati del modello 2D di circolazione nel porto di Taranto (redatto da DHI Italia)*” ossia che “[...] Poiché dallo studio condotto si sono rilevati valori di velocità della corrente marina maggiori per i pattern 1 e 3 rispetto al pattern 2 e, presumibilmente quindi, le correnti più intense hanno direzione prevalente SE-NO, andrà valutata l'opportunità di modificare il posizionamento già previsto per le stazioni di monitoraggio delle matrici colonna d'acqua, benthos e sedimenti CF4, B1, S1, portandole al di fuori dell'area portuale in direzione NO verso la fascia costiera [...]”, prima dell'avvio del cantiere, allorquando saranno acquisiti in situ i dati sulle correnti, la posizione delle stazioni dovrà essere definita con ARPA Puglia, di concerto con la Capitaneria di porto, al fine di valutare il regolare controllo sulle aree sensibili quali il SIC e le aree di allevamento dei mitili del Mar Grande. Dovrà attuarsi qualsiasi tecnica, accorgimento, dispositivo ecc. che tale Agenzia riterrà più opportuno al fine di preservare l'ambiente marino-costiero e in particolare gli habitat e le specie tutelati. In accordo con quanto proposto alla pag. 41 del “*Riscontro nota commissione tecnica di verifica ambientale*” il piano di monitoraggio sia esteso a tutta l'unità fisiografica ad Est del golfo di Taranto interessata dal passaggio delle navi, operando un censimento georeferenziato con mappatura e accertamento della consistenza e stato di conservazione



# REGIONE PUGLIA

## AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

### SERVIZIO ECOLOGIA

#### UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

- delle praterie delle fanerogame marine e lo stato delle relative matte presenti. Copia di tali Piani dovrà essere inviata, oltre che ad ARPA Puglia, al MATTM, alla Regione Puglia ed alla Provincia di Taranto;
- il Piano di monitoraggio delle acque dovrà essere corredato da idoneo studio della dispersione delle frazioni fini dei sedimenti in superficie e al fondo, basato su dati in situ di corrente e caratteristiche chimico-fisiche della colonna d'acqua, e dovrà comprendere tutte le fasi di intervento al fine di consentire la verifica dell'assenza di effetti negativi sull'ambiente circostante e dell'efficacia delle misure di contenimento adottate. Come suggerito dal proponente, qualora emergessero aree di interferenza più estese di quelle individuate negli elaborati progettuali siano individuate ed eventualmente attivate ulteriori misure di attenuazione o di ulteriore regolamentazione nelle attività di dragaggio al fine di impedire l'ampliarsi dell'area di impatto;
  - per quel che riguarda la *Pinna nobilis* nell'elaborato *“Riscontro nota commissione tecnica di verifica ambientale”* si dichiara che *“durante tutte le indagini propedeutiche alla valutazione e alla caratterizzazione dei fondali (vedi anche il punto 3.5.1. video riprese subacquee) non è stata riscontrata la presenza di esemplari vivi o morti di molluschi bivalvi della specie Pinna nobilis”* (pag. 67), ma si propone comunque l'implementazione di un Protocollo di intervento da attuare nel caso in cui venissero riscontrati esemplari di *Pinna nobilis* o anche solo parti di esso. Tale Protocollo di intervento sia concordato con ARPA Puglia, così come sia concordato con tale Agenzia il Protocollo da attivare nel caso di avvistamento di cetacei o tartarughe marine;

#### *Fase di cantiere*

- sia elaborato ed attuato un piano di sicurezza ambientale per la fase di cantiere e di infissione delle palancole, da ottemperare da parte del Commissario straordinario e da concordare con ARPA Puglia;
  - siano posti in essere tutti gli accorgimenti e le soluzioni tecniche atte a garantire la sicurezza del cantiere in relazione alle varie matrici ambientali, scongiurando effetti e/o impatti negativi;
  - durante i lavori siano predisposte tutte le misure idonee a scongiurare pericoli connessi con eventi piovosi che dovessero verificarsi a scavi aperti e si tenga debitamente in conto l'alterazione provvisoria e non, del regime di deflusso delle acque superficiali;
  - tutte le operazioni che comportano movimentazione di sedimenti, roccia ecc., siano effettuate con tecniche, mezzi, accorgimenti tali da minimizzare l'intorbidamento delle acque e la diffusione di sedimenti sospesi (utilizzo di panne ancorate al fondo, idonee condizioni meteo marine, migliore periodo stagionale per effettuare i lavori, ecc.);
  - siano adottati tutti gli accorgimenti tecnici e le misure necessarie ad evitare qualsiasi tipo di inquinamento del suolo, della falda e dell'area mare.
- 
- *Allegato 1 – nota prot. n. 59945 del 23.10.2013 dell'ARPA Puglia – Direzione Scientifica acquisita al prot. n. 10535 del 12.11.2013*
  - *Allegato 2 – nota prot. n. 71003 del 12.12.2013 dell'ARPA Puglia – Direzione Scientifica acquisita al prot. n. 11858 del 17.12.2013*



# REGIONE PUGLIA

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER  
L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO ECOLOGIA

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

*Il funzionario istruttore*

**Ing. Rossana Racioppi**

*Il Dirigente dell'Ufficio Programmazione  
politiche energetiche, VIA e VAS*

**Ing. Caterina Dibitonto**