

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 34..... fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 03-10-2014.....



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

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

Parere n. 1614 del 19 settembre 2014

Progetto:	ISTRUTTORIA VIA Deposito costiero di GPL nel Comune di Manfredonia - Località Santo Spiriticchio
Proponente:	Energas S.p.A.

Man

Manfredonia

13

For the...
for the...

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la nota del 21/10/2013, acquisita con protocollo DVA 2013-0024526 del 28/10/2013, con cui la Società ENERGAS S.p.A. (già ISOSAR S.r.l.) ha trasmesso la documentazione tecnica e amministrativa al fine di consentire al MATTM. le opportune valutazioni ai fini del rilascio del Decreto di compatibilità ambientale in merito al progetto per la costruzione di un deposito di GPL nel Comune di Manfredonia (FG), già oggetto dell'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società ISOSAR, ai sensi dell'art. 6 della legge n. 349/1986. con nota Prot.n.12117/VIA/A.1.27 del 10/11/1999.

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

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

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

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

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi.

PRESO ATTO che già nel 1999 la società ISORAR, oggi ENERGAS, aveva presentato domanda di compatibilità ambientale relativa al progetto per la costruzione nella zona di sviluppo industriale del Comune di Manfredonia di un deposito costiero di stoccaggio e imbottigliamento di GPL collegato al porto di Manfredonia tramite un gasdotto di circa 10 km e a una rete ferroviaria con un raccordo di circa 2 km.

VISTA la pubblicazione dell'annuncio relativo all'Aggiornamento dell'Istruttoria di valutazione di impatto ambientale e al conseguente deposito dell' "Aggiornamento dello studio di impatto ambientale presentato nel 1999 Protocollo n. 12117/VIA/A.1.27 e ss.ii." e relativa documentazione integrativa, avvenuta in data 28 ottobre 2013 sul quotidiano nazionale "Il Mattino" e il quotidiano locale "Nuovo Quotidiano di Puglia".

VISTO che La Società Energas S.p.A., con sede legale in Napoli (NA) alla Via Domenico Morelli n.75 (di seguito il Proponente), ha presentato "Aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale delle opere di cui al progetto già presentato in data 10 novembre 1999 ai sensi della legge n. 349 del 8 luglio 1986 e del DPCM n. 377 del 10 agosto 1988 e ss.mm.ii., ai fini del rilascio del Decreto di Compatibilità Ambientale relativamente alla realizzazione e gestione del "Deposito costiero di GPL nel Comune di Manfredonia - località Santo Spiriticchio"

VISTO che il Proponente con nota del 21.10.2013 ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l'aggiornamento della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi della legge 349/86 presentata in data 10.11.1999 Protocollo. n.12117/VIA/A.1.27) relativamente al progetto richiamato in oggetto;

VISTO che il Proponente, ai fini dell'aggiornamento del procedimento teso all'emanazione del Decreto di compatibilità Ambientale ha provveduto:

- a pubblicare sui quotidiani "Il Mattino" e "Il Nuovo Quotidiano di Puglia" del 28.10.2013 un avviso relativo all'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto per la costruzione di un deposito costiero di stoccaggio e imbottigliamento di GPL collegato al porto di Manfredonia e sito nella zona di Sviluppo Industriale di cui al patto d'area per lo Sviluppo Industriale del Comune di Manfredonia e in particolare nell'area D3E (ex ID49);
- a fornire :
 - Copia dello Studio di Impatto Ambientale presentato in data 10.11.1999 (Prot. n°12117/VIA/A.1.27) e successive integrazioni;
 - Aggiornamento dello stesso studio che riporta la situazione ambientale e il quadro programmatico attuale comparati con la situazione alla data del novembre 1999;
 - Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà;
 - "Rapporto di sicurezza" e nulla osta di fattibilità già trasmesso presso l'Assessorato alla sanità della Regione Puglia ove fu acquisita al Prot. n° 27935 del 26.11.1997;
 - "Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo" redatto ai sensi del D.M. 161/2012.

VISTO il progetto già presentato in data 10 novembre 1999 Protocollo n. 12117/VIA/A.1.27 del MATTM, unitamente a copia del Rapporto preliminare di Sicurezza, per il quale è stato acquisito il relativo Nulla Osta di Fattibilità, protocollo n. 3953/30 del 10 Agosto 1998, da parte del Comitato Tecnico Regionale di Prevenzione Incendi della Regione Puglia.

VISTO E CONSIDERATO che la DVA rammenta, nella citata comunicazione di procedibilità, che la Commissione per la Valutazione dell'Impatto Ambientale si è già espressa sul progetto con due distinti pareri positivi con prescrizioni, n. 601 del 15.07.2004 e n. 643 del 22.12.2004;

CONSIDERATO tuttavia che, con precedente Parere n° 387 del 25/10/2000, la stessa Commissione per la Valutazione dell'Impatto Ambientale si era già espressa negativamente sul progetto.

VISTO E CONSIDERATO che, in base alla comunicazione di procedibilità di cui alla nota Protocollo DVA 2013-0024526 del 28/10/2013, si chiede alla CTVA quanto segue:

- Valutare se sia possibile confermare i pareri positivi n° 601 del 15/07/2004 e n° 643 del 22/12/2004 già espressi dalla Commissione VIA.
- Esaminare il procedimento applicando la disciplina contenuta nella legge n. 349/1986.

CONSIDERATO che il progetto, localizzato nel comune di Manfredonia (FG), in località "Santo Spiriticchio" in Zona Omogenea Territoriale D3E (ex DI/49 del P. di F.), prevede la realizzazione di un deposito costiero di GPL con annessi gasdotto interrato di collegamento al terminale marittimo di lunghezza pari a 10 km (5 km su terraferma e 5 km su parte sottomarina) e raccordo ferroviario di circa 1,5 km con la vicina stazione delle FS di Frattarolo.

PREMESSO che il progetto ha avuto un lungo e complesso iter amministrativo e giuridico che così può essere riepilogato:

- il Proponente, allora la Società ISOSAR s.r.l e oggi Energas S.p.A., con nota del 10.11.1999 trasmessa al Ministero dell'Ambiente, al Ministero dei Beni Culturali e alla Regione Puglia, aveva avanzato richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di un deposito costiero per lo stoccaggio e la distribuzione di gas da petrolio liquefatto (GPL), da realizzare in Comune di Manfredonia (FG), nonché delle opere funzionalmente connesse quali: adeguamento della banchina

- di attracco delle navi gasiere, gasdotto sottomarino e terrestre di collegamento tra il terminale marittimo e il deposito, raccordo ferroviario tra il deposito e la stazione FFSS di Frattarolo, allegando alla domanda il prescritto Studio di impatto ambientale (SIA);
- il Proponente aveva provveduto alla medesima data alla pubblicazione del progetto sul quotidiano nazionale "La Stampa" e sul quotidiano locale "Puglia";
 - a seguito della pubblicazione erano state inviate numerose osservazioni da parte di soggetti e Associazioni, tutte pervenute oltre il termine di 30 giorni previsto dall'art. 6, c. 9 della legge 349/1986;
 - il Ministero per i beni e le attività culturali con nota del 27 01 2000 aveva espresso parere contrario alla realizzazione dell'opera in *"quanto comporta ingenti movimenti di terra e scavi per le fondazioni dei serbatoi dei tumuli e dei corpi di fabbrica a servizio dell'attività e sostanziali e permanenti modifiche dei caratteri geomorfologici a seguito della realizzazione delle aree di parcheggi e piazzali di servizio su un'area di mq 180.000. L'ingombro volumetrico dei tumuli dei serbatoi di GPL rappresenta una vistosa alterazione e un grande impatto alla lettura dei tratti costieri del paesaggio che, anche se ai margini di un'area che rientra nei territori del Parco Nazionale del Gargano, rappresenta ancora elementi caratterizzanti di qualità e valore ambientale"*;
 - la Regione Puglia con nota pervenuta al MATT il 13 ottobre 2000 aveva trasmesso la Determinazione Dirigenziale n.192 del 27.09.2000, in cui, dopo avere valutato i pareri emessi dagli Organi ed Enti territoriali interessati, aveva espresso parere non favorevole alla compatibilità ambientale dell'opera, ritenendo lo SIA carente di alcuni aspetti riguardanti l'analisi di soluzioni alternative e alcune indicazioni progettuali. Nel citato parere la Regione Puglia ha affermato, in particolare, che: *"Lo studio di impatto ambientale risulta carente nei seguenti aspetti:*
 - a) analisi di soluzioni alternative, in quanto: *le ipotesi di soluzioni alternative andrebbero sicuramente previste almeno per la parte progettuale inerente il gasdotto sia via terra ... sia via mare; anche la stessa area individuata per la realizzazione dell'impianto di stoccaggio, ricadente in area designata Zona di protezione speciale (ZPS), avrebbe meritato un'analisi di ipotesi alternativa più dettagliata rispetto a quella riportata e velocemente licenziata a pag. 33-35 dello studio VIA;*
 - b) indicazioni progettuali ... "La questione principale connessa alla realizzazione dell'intervento è quella relativa all'inserimento del sito nella Zona di Protezione Speciale, in attuazione della direttiva 79/409/Cee inerente la conservazione degli uccelli selvatici, la cui regolamentazione è stata definita con il DPR 357/97. *"La descrizione dello specifico sito contenuta nello studio di impatto ambientale, oltre che le foto nello stesso riportate, fa intendere che l'area interessata è proprio quella della 'steppa mediterranea' (Habitat naturali prioritari 'steppa a thero-brechypodetea' 'steppa in substrato calcareo - festuca brometalia')...il tracciato ferroviario ricade in 'area protetta soggetta a vincolo faunistico' e liquida la questione richiamando le norme in materia di urbanistica, non considerando le norme in materia ambientale quali il DPR 357/97) e specificamente sollecitati dal Ministro dell'Ambiente con nota n. 8209 del 16-5-2000. Il mancato approfondimento risulta anche confermato dalle ipotesi di attrezzamento a verde dell'area di impianto, che prevede l'insediamento di specie vegetali assolutamente estranee all'Habitat considerato ... Resta infine da rilevare che ad oggi il sito interessato dell'impianto ricade nell'area del Parco Nazionale del Gargano, gli accordi intervenuti sulla revisione della perimetrazione del Parco e sulla conseguente esclusione del sito interessato da tale area non risultano ancora tramutati in atti formali"*.
 - c) In conclusione *"Sulla base e osservazioni su esposte, ritiene di dover esprimere parere non favorevole alla compatibilità ambientale dell'intervento, alla luce dello studio di impatto ambientale presentato"*;
 - la Commissione per le Valutazioni dell'impatto ambientale del MATTM, per le stesse motivazioni già esplicitate dalla Regione Puglia, esprimeva in data 25 ottobre 2000 il parere negativo circa la compatibilità ambientale dell'opera (Parere n. 387);
 - il Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali emanava in data 21.12.2000 il Decreto DEC/VIA/5673 di pronuncia negativa di compatibilità ambientale dell'opera in quanto *"in grado di determinare alterazioni morfologiche e paesaggistiche significative.* Le carenze che hanno determinato la pronuncia negativa sono sostanzialmente le seguenti:

- a) al di là delle considerazioni puntuali circa la compatibilità ambientale di tale insediamento con i beni oggetto della tutela perseguita con l'Istituzione del Parco, della Zona di Protezione Speciale, della proposta di Sito di Importanza Comunitaria, si ritiene che la conformità del progetto e della sua localizzazione con le previsioni degli strumenti di pianificazione urbanistico – territoriale complessivamente intese (sia di natura generale che di carattere speciale naturalistico – paesaggistico) risulti allo stato attuale, incerta;
- b) non sono stati del tutto definiti taluni aspetti progettuali con possibili ricadute ambientali relativi alle opere accessorie ed alle modalità di trasporto nei punti più critici dell'area.
- c) per una compatibilità del tratto sottomarino del gasdotto con l'Habitat dell'area costiera, si rileva la mancanza di indicazioni progettuali relative ad accorgimenti atti a limitare gli inevitabili fenomeni di sospensione del sedimento. Per quanto riguarda il tratto a terra non sono state sufficientemente considerate le interferenze con altre infrastrutture (metanodotto ed acquedotto) ma soprattutto con un'area a vincolo archeologico;
- d) non risultano approfondite le questioni di esercizio della linea Foggia – Manfredonia per il movimento di sostanze pericolose, le conseguenze sul sistema della viabilità (per l'eventuale presenza di passaggi a livello);
- e) l'area più prossima al previsto insediamento presenta tuttavia alcuni elementi che ne riducono parzialmente il pregio ambientale; sono infatti presenti, allineati all'incirca sulla strada statale garganica, diversi insediamenti, alcuni in costruzione, di stridente evidenza, che assumono il significato di detrattori dell'ecosistema tipico del SIC nonché della qualità del paesaggio, alterandone il carattere agro – estensivo; in tale situazione sarebbe piuttosto necessaria una operazione di ricostruzione della rete ecologica minimale (almeno lungo i muretti a secco, gli impluvi, le aree marginali degli arativi), impiegando le specie di gariga e di prato pascolo xerico, al fine di ricostruire corridoi di collegamento per la fauna;
- f) in questo quadro l'inserimento di un nuova struttura di cospicuo volume risulta percepibile in modo marcato da un intorno assai esteso mancando qualsiasi ostacolo che possa limitarne l'visuale, che si identifica con la stessa linea dell'orizzonte da un lato, e con i contrafforti del massiccio del Gargano dell'altra.

- il suddetto decreto DEC/VIA/5673 del 22.12.2000 del Ministero dell'Ambiente di pronuncia negativa di compatibilità ambientale in merito al progetto in questione – rilasciato sulla base dei pareri negativi espressi dalla Commissione per le Valutazioni dell'Impatto Ambientale (n. 387 del 25.10.2000), dal Ministero per i Beni Culturali (n. ST/403/1968/99 del 27.01.2000) e dalla Regione Puglia (Determinazione Dirigenziale n. 192 del 27.09.2000) - , ha costituito oggetto delle seguenti vicende giudiziarie:

- la Società Proponente ha impugnato il citato decreto DEC/VIA/5673 del 22.12.2000 dinanzi al TAR Puglia il quale, con sentenza n. 3456/2001 del 17/09/2001; ha accolto il ricorso e annullato il citato provvedimento ministeriale;
- avverso tale sentenza, la Regione Puglia ha proposto appello al Consiglio di Stato, che lo ha respinto con decisione n. 3795/2002 del 16 luglio 2002;
- La Regione Puglia ha proposto un ricorso per revocazione della sentenza n. 3795/2002, respinto dal Consiglio di Stato con decisione n. 5499/2003 del 27/10/2003;
- A seguito della richiesta della Società Proponente di ottemperare alle decisioni del giudice amministrativo, il Ministero dell'Ambiente, con nota Prot. n. 1084/VIA/A.0.13.N del 3 febbraio 2003, ha affermato che: "la portata generale dell'art. 26 della legge 6 dicembre 1971 n. 1034 attribuisce all'Amministrazione soccombente nel giudizio amministrativo potere di emanare i 'provvedimenti ulteriori', per cui, salvo che la legge disponga diversamente, l'Amministrazione può sempre riesercitare i suoi poteri istituzionali. Nella specie, il riesercizio dei poteri istituzionali di questo Ministero, a seguito delle pronunce di annullamento, comporta la rinnovazione del procedimento di VIA e l'emanazione di un nuovo decreto. Ciò implica necessariamente la riacquisizione dei pareri necessari ed in particolare del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e della Regione Puglia. ... al fine dell'emanazione della nuova pronuncia di compatibilità ambientale si chiede alle Amministrazioni in indirizzo (Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Regione Puglia)

di voler provvedere ad esprimere nuovamente parere di competenza ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86.";

- ENERGAS S.p.A. (che, nel frattempo, aveva incorporato ISOSAR S.r.l.), ha proposto ricorso per l'ottemperanza innanzi al TAR Puglia avverso tale nota ministeriale, concluso con sentenza n. 3751/2004 del 01/09/2004 di inammissibilità del ricorso a causa del carattere autoesecutivo della decisione del Consiglio di Stato che non lasciava alle Amministrazioni competenti altra possibilità che quella di procedere all'emanazione di una positiva pronuncia di compatibilità ambientale del progetto. In particolare, il giudice amministrativo pugliese ha affermato che: *"Ritiene in particolare Collegio, contrariamente a quanto prospettato dal Ministero dell'Ambiente nella nota del 3/2/2003 citata nella esposizione in fatto, che il vincolo che da tale giudicato deriva non lasci alle Amministrazioni coinvolte alcun margine di discrezionalità in ordine ai provvedimenti da adottare. Infatti, l'annullamento del d.m. 21/12/2000 non è avvenuto per difetto di motivazione, ma per eccesso di potere per illogicità manifesta e contraddittorietà del parere negativo espresso dalla Commissione ministeriale per la valutazione di impatto ambientale in data 25/10/2000, parere riportato nel decreto ministeriale conclusivo del procedimento, di cui ha costituito la motivazione. In sostanza giudice amministrativo, ritenendo accertate le circostanze di fatto in ordine allo stato dei luoghi per come riportare nel predetto parere, ha affermato che la conclusione a cui si doveva giungere non poteva essere certo quella della pronuncia negativa di compatibilità ambientale dell'opera, ma al contrario, quella della sua compatibilità. Segue da ciò che la pronuncia del giudice di primo grado, confermata in sede di appello, assume efficacia autoesecutiva, immediatamente soddisfattiva della pretesa azionata in giudizio e preclude alle Amministrazioni coinvolte l'emanazione di provvedimenti che trovino fondamento in quelli annullati, nonché di atti contrari alle statuizioni contenute nella sentenza. Secondo il costante orientamento della giurisprudenza amministrativa, poi, dato che la funzione tipica ed essenziale del giudizio di ottemperanza è quella di disporre le misure necessarie atte a realizzare gli effetti che deriverebbero dall'adempimento dell'obbligo di conformarsi al giudicato, è inammissibile tale giudizio nei confronti di una sentenza autoesecutiva, la quale realizza come effetto suo proprio l'adeguamento della realtà giuridica e materiale al giudicato. Ritiene peraltro il Collegio che qualora, come nel caso di specie, la situazione di fatto non sia ancora conforme a quella di diritto definita dal giudicato, l'Amministrazione sia tenuta ad adeguarsi senza che peraltro ciò comporti l'esercizio di alcun potere di amministrazione attiva discrezionale.";*
- la Regione Puglia – sulla base della sua interpretazione della sentenza di revocazione del Consiglio di Stato n. 5499/2003 -, con ricorso in appello 6705/2005, ha messo in discussione il contenuto conformativo del giudicato formatosi sulla citata sentenza n. 3456/2001 del TAR Puglia, Bari, Sez. I (con la quale era stato annullato il decreto negativo di VIA), confermata dalla sentenza, del Consiglio di Stato, sez. VI, n. 3975/2002, affermando la possibilità delle pubbliche amministrazioni competenti di riesercitare il potere di valutazione ambientale adottando eventualmente anche un provvedimento negativo;
- il citato ricorso della Regione Puglia è stato respinto con decisione del Consiglio di Stato n. 5123/09, con la quale è stato affermato che: *"La Regione lamenta che il T.a.r Puglia sia giunto a conclusioni diverse rispetto a quelle raggiunte dal Consiglio di Stato, nel giudizio per revocazione per errore di fatto, conclusosi con la sentenza n. 5499/2003. Quest'ultima decisione, secondo l'appellante, pur rigettando il ricorso per revocazione, avrebbe, comunque, modificato l'effetto conformativo derivante dalla precedente decisione n. 3975/2002, rendendo possibile una nuova determinazione di incompatibilità ambientale purché diversamente motivata ... Il Collegio ritiene che la sentenza n. 5499/2003, nel respingere il ricorso per revocazione avverso la precedente sentenza n. 3975/2002, non ne abbia modificato l'effetto conformativo, ma anzi lo abbia ribadito";*
- Riguardo all'iter amministrativo successivo alla sentenza del TAR Puglia, Bari, n. 3456/2001, di annullamento del decreto DEC/VIA/5673 del 22.12.2000, va considerato che:
 - a seguito del riavvio dell'istruttoria, la Regione Puglia, con nota del 07.04.2003, ha trasmesso la determinazione dirigenziale n. 21/2003, con la quale ha espresso un parere

S J

differenziato per l'attrezzamento della zona industriale posta a Nord della SS n. 89 (D3E ex DI46 e zone PIP) e quello della zona industriale posta a Sud della stessa SS N. 89 (D3E – ex DI/49), in cui dovrebbe essere ubicata l'opera, per la quale l'area di ogni intervento deve essere assoggettato alla procedura di VIA regionale e non meramente alla valutazione d'incidenza ambientale;

- con nota del 26.05.2003, la Direzione per la conservazione della natura – Dipartimento per l'assetto dei valori ambientali del territorio del MATT ha trasmesso alla regione Puglia una propria memoria con la quale ha posto in dubbio l'ipotesi del diverso trattamento delle due zone industriali e conclude che se l'intervento (la lottizzazione) deve essere comunque attuato (per ragioni socio – economiche), esistono diverse misure compensative che possono garantire egualmente la coerenza della rete Natura 2000 e tali misure sono tipicamente in capo a pubbliche amministrazioni quali Stato/Regione/Comune e non ai singoli proprietari di lotti che seguiranno, per quanto di loro competenza, le azioni delle amministrazioni.
- nel frattempo, in data 17 aprile 2003, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, con comunicazione protocollo n. 4391/VIA/2003 ha chiesto a ISOSAR s.r.l. le seguenti informazioni: - attestare in seguito all'emanazione del DPR 18.05.2001, relativo alla nuova perimetrazione del Parco nazionale del Gargano, l'area interessata dal progetto dei depositi di GPL risultante interamente fuori dal perimetro del parco; - documentazione fotografica aggiornata relativa all'attuale stato dei luoghi, con l'evidenziazione degli eventuali nuovi manufatti realizzati successivamente all'emanazione della pronuncia di compatibilità ambientale; - stato avanzamento dei saggi archeologici che risulta siano stati richiesti con nota n. ST/411/24418/00 dell'08.11.2000 dal Ministero per i beni e le attività culturali, e la cui puntuale localizzazione è stata indicata con Nota della Sovrintendenza archeologica della Puglia (TA) con nota n. 2170 del 04.02.2002;
- nel luglio 2003 ISOSAR s.r.l ha riscontrato le richieste del MATT di attestazione, presentazione documentazione fotografica, e stato avanzamento saggi archeologici;
- la Commissione per la Valutazione dell'Impatto Ambientale si è espressa sul progetto con due distinti pareri positivi n. 601 del 15.07.2004 e n. 643 del 22.12.2004;
- diversamente dalla Commissione di Valutazione dell'impatto Ambientale, il Ministero per i beni e le attività culturali ha confermato, con nota Prot.07.08.403/1295/2005 del 16.02.2005, il proprio pronunciamento negativo in merito al progetto in questione;
- il Comune di Manfredonia, in data 6 dicembre 2004, con Deliberazione del Consiglio comunale n. 125 ha individuato i territori costruiti ai sensi dell'art. 1.03 delle N.T.A del PUTT/Paesaggio
- la Regione Puglia con DGR n. 917 del 26 giugno 2006 “Direttive 79/409/CEE e 92/49/CEE – ZPS e p SIC IT9110008 “Valloni e steppe Pedegarganiche” – Procedura di infrazione 2001/4156 Convenzione tra la regione Puglia e il Comune di Manfredonia”ha deliberato di: *“assicurare la coerenza complessiva della Rete Natura 2000 attraverso un inquadramento dell'area industriale in un più ampio sistema di miglioramento della qualità ambientale dei Siti interessati in maniera diretta e indiretta dagli interventi industriali (ZPS Valloni e steppe pedegarganiche, ZPS – Paludi di Frattaroli, Sic Zone umide di capitanata); approvare lo schema di convenzione ... tra la regione Puglia, in qualità di ente di controllo della attività in corso e di ente finanziatore delle misure previste e il Comune di Manfredonia in qualità di Ente attuatore, il quale si avvarrà anche di associazioni o soggetti del terzo settore con specifica esperienza in materia ai fini dell'attuazione e gestione degli interventi indicati negli obiettivi della Convenzione.”*
- il Comune di Manfredonia, in data 13 maggio 2012 con Deliberazione della Giunta Comunale n. 278 ha deliberato che: “... preso atto della relazione tecnica ... in merito alla “Valutazione di incidenza ambientale e verifica di assoggettabilità e screening per la VIA – Zone PIP, DI/46” nonché della “Relazione socio-economica del territorio di Manfredonia” e, per effetto, di attenersi a quanto contenuto nella conclusioni richiamate in premessa, con particolare riferimento all'obbligo di far precedere qualsiasi intervento sulla DI/49 un approfondito studio ambientale con attente e adeguate misure di valutazione di piano e progetti anche al di là dei limiti e delle soglie dimensionali definite dalla legislazione vigente.” “Di chiedere, con separata istanza, alla regione Puglia di stralciare il sito

FM

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

- industriale e la parte di territorio rientrante nelle aree di espansione urbana prevista nel vigente P.R.G. dal SIC procedendo ad una ripermimetrazione del sito“;
- il Comune di Manfredonia, in data 13 settembre 2013, con comunicazione n. Prot. n. 12118, ha certificato che i suoli censiti in catasto terreni del comune di Manfredonia al foglio n. 42 con i mappali nn. 494, 495, 722 e 726 nel vigente Piano Regolatore generale, ricadono in Zona Omogenea territoriale “D3E” (EX DI/49 del P di F) destinata a zona industriale con una serie di prescrizioni; Tali suoli ricadono: nel P.U.T.T in ambito “C” e nell’ambito del SIC IT 9110008 – Valloni e steppe pedegarganiche;
- durante le vicende giudiziarie descritte e dell’iter procedimentale riassunto, la Commissione Europea, nel 2001, - a seguito della ritenuta alterazione dell’ecosistema del territorio naturale compreso nell’area industriale di Manfredonia - ha aperto un’istruttoria (n. 2001/4156) volta a verificare l’esistenza o meno dei presupposti per avviare una procedura d’infrazione, la quale ha avuto il seguente iter:
 - lo Stato italiano ha avviato contatti con la Commissione Europea al fine di evitare l’apertura formale della procedura d’infrazione ma, con nota del 16/12/2003, è stata avviata nei confronti della Repubblica Italiana una formale procedura d’infrazione;
 - il 24 ottobre 2005 la Commissione Europea ha, inoltre, proposto ricorso per inadempimento perché, nella previsione e nella realizzazione dell’area industriale oggetto del procedimento era stato prodotto un grave vulnus a Rete Natura 2000 e non erano state previste le misure di compensazione necessarie in casi come quello dell’area industriale inserita in un triangolo di grave crisi occupazionale;
 - la Corte di Giustizia ha accolto il ricorso con sentenza del 20/09/2007, condannando le amministrazioni italiane a reperire un’area a compensazione di quella in questione;
 - infine, la Commissione europea, con nota ENV.A.1./GM/en/ARIS (2013) 114144 in data 30 gennaio 2013, ha informato la Regione Puglia e il Comune di Manfredonia che, il 21 giugno 2012, la procedura di infrazione n. 2001/4156 era stata archiviata in quanto le misure compensative attuate dalle competenti autorità italiane nell’Oasi denominata “*Oasi Lago Salso*”, risultavano soddisfattive della sentenza resa dalla Corte di Giustizia UE il 20 settembre 2007 nella causa C-388/05;
 - la Commissione Europea, però, ha affermato la persistenza dei vigenti obblighi di tutela e conservazione previsti per qualsiasi sito Natura2000 dal diritto ambientale UE e, quindi, per i piani e progetti da realizzarsi in tale area dovrà essere espletata “la valutazione di incidenza”.

RIBADITO pertanto, che con nota del 16.12.2003 la Commissione Europea ha avviato nei confronti della Repubblica Italiana la procedura di infrazione n. 2001/4156 per la non corretta applicazione delle “Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE” relativamente all’area industriale del Comune di Manfredonia.

VISTO che il Comune di Manfredonia e la Regione Puglia, per porre rimedio a quanto contestato nella sopracitata procedura di infrazione, hanno predisposto una Convenzione avente lo scopo di assicurare la coerenza complessiva della Rete Natura 2000, ratificata con Delibera di Giunta Regionale n. 917 del 26.06.2006. Con tale Delibera è stato formalizzato l’impegno da parte della Regione Puglia di “*riconsiderare il parere espresso in merito alla valutazione di Incidenza dell’insula D49 al fine di consentire l’utilizzo conformemente alla destinazione urbanistica, e ciò alla luce delle finalità indicate all’art.3, delle misure di Compensazione adottate e degli obiettivi di sviluppo dell’area di Manfredonia, per superare il grave stato di crisi economica, occupazionale e sociale in cui versa è stato sottoscritto il Contratto d’Area con i relativi interventi.*” Dette misure di compensazione sono state effettivamente definite e attuate, tanto che la procedura d’infrazione è stata definitivamente archiviata dalla Commissione Europea con provvedimento n. E/2012/4183 del 21/06/2012, come da comunicazioni della Commissione Europea Dir. Gen. Ambiente del 30/1/2013 e del 25/2/2013.

PRESO ATTO che all’epoca dell’attivazione della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, presentata in data 10/11/1999 protocollo n. 1217/VIA/A.1.27. (ID_VIP_2579), era vigente la seguente normativa:

- Legge 8 luglio 98, n. 349 - *Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale,*
- DPCM 10 agosto 1988, n. 337 – *Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale,*
- DPCM 27 dicembre 1988 - *Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art.6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art.3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377,*
- DPR 29 luglio 1982, n. 577- *Approvazione del regolamento concernente l'espletamento dei servizi antincendi,*
- DPR 17 maggio 1988, n. 175 - *Attuazione della direttiva CEE n. 82/ 501, relativa ai rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali, ai sensi della legge 16 aprile 1987, n. 183,*
- DPR 18 aprile 1994, n. 420 - *Regolamento recante semplificazione delle procedure di concessione per l'installazione di impianti di lavorazione o di deposito di oli minerali.*

VALUTATO che in merito al presente procedimento si deve considerare il quadro normativo vigente all'epoca della prima procedura relativa al presente progetto (1999) e che allora le opere sottoposte a VIA erano definite dal DPCM del 10/08/1998 (*Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349*), in cui si fa espresso riferimento (art. 2 comma 1) ai "progetti di massima delle opere stesse, prima che i medesimi vengano inoltrati per i pareri, le autorizzazioni, i nullastosta e gli altri atti previsti dalla normativa vigente e, comunque, prima dell'aggiudicazione dei relativi lavori", e che, con il successivo DPCM del 27/12/1988 (*Norme tecniche per la redazione dello Studio d'impatto ambientale ...*) sono state definiti i criteri per la redazione del SIA.

CONSIDERATO pertanto che, all'epoca della redazione e presentazione del progetto originario (1999) nella valutazione del SIA si faceva riferimento al "Progetto di massima", che ai sensi dell'art. 19, comma 1, lett. a), Legge 2.3.1949 n. 143, consiste in quell'attività volta alla redazione di un "...progetto sommario della costruzione.....in modo da individuare l'opera nei suoi elementi, a mezzo di schizzi, o di una relazione...". Con la compilazione di un progetto di massima viene pertanto elaborata solo un'idea progettuale che dovrà essere solo successivamente dettagliata e perfezionata con la redazione del c.d. progetto esecutivo. Sul punto la giurisprudenza ha avuto modo di puntualizzare che " il progetto deve essere qualificato di massima quanto attiene al momento ideativo dell'opera e alla sua rappresentazione grafica ovvero esecutivo ove contenga tutti gli elementi necessari all'individuazione dello sviluppo completo e dettagliato dell'opera" (Cass., 20.06.2000 n. 8395).

VALUTATO che, in definitiva, il progetto di massima di riferimento della presente opera " deve contenere solo le indicazioni indispensabili a esprimere, nelle sue linee essenziali, l'idea progettuale, in guida di consentire una valutazione orientativa dell'opera senza scendere al dettaglio delle sue parti. Peraltro, sempre secondo quanto stabilito dalla giurisprudenza, non è configurabile alcun livello di progettazione intermedio tra quello di massima e quello esecutivo" (Cass. 6.02.1989 n. 718).

RITENUTO che, per tutto quanto sopra considerato, nell'ambito del progetto di massima di riferimento non sia possibile definire nei dettagli la logistica dei cantieri (ubicazione delle aree di lavoro sia a terra che a mare, estensione delle aree, ecc.), la caratterizzazione dei mezzi e attrezzature occorrenti per la realizzazione dell'opera, procedure di lavoro e di posa, ecc. che dovranno, invece, far parte di un Manuale Operativo da redigersi in fase di progettazione esecutiva, e comunque prima dell'avvio dei lavori, e su cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dovrà esprimersi per approvazione.

RITENUTO pertanto che nel caso in questione sia assolutamente da escludere dagli elaborati costituenti il progetto di massima tutti quegli elaborati tecnici costituenti, invece, il progetto definitivo che l'attuale regime di regolazione delle procedure di compatibilità ambientale prevede espressamente all'art. 5 comma 1 lettera i del D. Lgs 152/2006.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "FM" and "CA".

RITENUTO, quindi, che nel caso in questione sia, tra l'altro, da escludere il preciso bilancio delle terre e rocce di scavo da riutilizzare e/o trasportare a discarica, dei materiali di apporto ed il conseguente piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo e del relativo PUT. In questo specifico caso la redazione e la successiva presentazione, per approvazione, del PUT al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare non potrà che avvenire in fase di progettazione esecutiva e comunque prima dell'avvio dei lavori.

VISTO il Nulla Osta di Fattibilità (NOF) per il "Terminale GNL di Manfredonia" espresso dal Comitato interregionale di Puglia e Basilicata con nota n. 3953/30 del 10 agosto 1998 sulla base del Rapporto di Sicurezza (R d S) presentato.

VISTA la concessione ventennale relativa al deposito e le relative infrastrutture contenuta nel Decreto del Ministero dell'Industria del Commercio e dell'Artigianato n. 16555 del 12 gennaio 1999, successivamente prorogata di due anni, unitamente ai termini per la conclusione dei lavori, con nota del 16 novembre 2000, n. 224533 dello stesso Ministero.

VISTI i precedenti pareri favorevoli della Commissione per le Valutazioni di Impatto Ambientale, relativi alla compatibilità ambientale del Deposito costiero di GPL e relative infrastrutture da realizzarsi nel Comune di Manfredonia:

- Parere n. 601 del 15 luglio 2004 relativo al "Terminale GPL di Manfredonia";
- Parere n. 643 del 22 dicembre 2004 al "Deposito costiero GPL di Manfredonia".

VISTO il quadro programmatico, legislativo, normativo e vincolistico di riferimento già predisposto dal Proponente negli anni 1999-2000 ed aggiornato sempre con la trasmissione del 21.10.2013.

VISTA la documentazione fornita dal Proponente e oggetto del presente parere che si compone dei seguenti elaborati:

- SIA (Studio Impatto Ambientale) fornito dalla Società ENERGAS S.P.A. (ex ISOSAR srl) in data 10/11/1999;
- Valutazione di Incidenza fornito dalla Società ENERGAS S.P.A. (ex ISOSAR srl) in data giugno 2000;
- Integrazioni, successive fornite dalla Società ENERGAS S.P.A. (ex ISOSAR srl) in data maggio 2000;
- Aggiornamento del Quadro Programmatico fornito dalla Società ENERGAS S.P.A. in data 25 Ottobre 2013;
- Ulteriore documentazione fornita dal Proponente relativa Nota di risposta alle osservazioni della LIPU.

PRESO ATTO che l'aggiornamento, trasmesso dal Proponente in data 25 Ottobre 2013, è successivo rispetto all'archiviazione da parte della Commissione Europea, con provvedimento n. E/2012/4183 del 21/06/2012, della procedura di infrazione 2001/4156, esercitata in danno dello Stato Italiano per la individuazione dell'area industriale di Manfredonia senza l'adozione di adeguate misure di compensazione necessarie in casi come quello dell'area industriale inserita in un'area di grave crisi occupazionale.

PRESO ATTO, inoltre, che l'aggiornamento è successivo anche alle sentenze con cui il Giudice amministrativo ha annullato (il TAR Puglia con sentenza n. 3750/04 ed il Consiglio di Stato con decisione n. 5123/2009) la determina della Regione Puglia n. 21 del 4/02/2003 "*nella parte in cui imponeva adempimenti e vincoli ambientali sull'area in cui è incluso il sito ISOSAR*" – senza minimamente considerare quanto stabilito con sentenza del T.A.R. Puglia, Sede di Bari, Sez. I, n. 3456/2001 (confermata con sentenze n. 3975/2002 e n. 5499/2003 del Consiglio di Stato), vale a dire che l'area in cui si inserisce il progetto dell'ISOSAR è "*...priva di un elevato pregio ambientale, anzi degradata ed inficiata da costruzioni...*".

CONSTATATO che l'area di intervento è la stessa di quella riportata nel SIA depositato nel 1999, ovvero in Comune di Manfredonia, località "Santo Spiriticchio", tra la S.S. 89 (Garganica) e la S.P. 59 (Frattarolo - Stazione Candelaro), in un lotto della Zona Industriale (ex DI/49 del Piano di Fabbricazione) in "Zona Omogenea Territoriale D3E".

CONSTATATO che il progetto del deposito costiero di G.P.L. in oggetto è lo stesso di quello presentato nel 1999 e successive integrazioni del 2000 che comprendono anche la Valutazione di Incidenza, disponibili sul sito del Ministero dell'Ambiente.

CONSIDERATA la nota protocollo CTVA-2014 – 0000192 del 20/01/2014, con cui la Commissione per le Valutazioni di Impatto Ambientale ha richiesto l'attivazione del supporto tecnico di ISPRA per il progetto "Deposito di GPL nel Comune di Manfredonia – Aggiornamento istruttoria di Valutazione di Impatto Ambientale".

PRESO ATTO della trasmissione Nulla Osta alla realizzazione del Gasdotto ricevuto dal Ministero dei Beni e delle attività culturali e del Turismo – Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia – Taranto protocollo n. 495 del 17/01/2014 – Prot. CTVA – 2014 – 0000306 del 28/01/2014 in cui si legge : "...ai sensi dell'art. 91 e 175 del D.Lgs 42/2004, qualora durante gli scavi dovessero aver luogo rinvenimenti di carattere archeologico, il responsabile dell'esecuzione dei lavori è tenuto a sospendere immediatamente gli stessi, dandone comunicazione alla Soprintendenza per i beni archeologici per i provvedimenti di competenza. Superando il parere contrario contenuto nella Nota del 27.01.1199....".

VISTA la comunicazione Prot. CTVA-2014-0000204 del 21/01/2014 con cui il Proponente trasmette al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la seguente documentazione :

- Dichiarazione di conformità degli elaborati protocollati in data 25.10.2003;
- Relazione di valutazione preventiva del rischio archeologico e relativi allegati.

CONSIDERATE le numerose riunioni tecniche tenutesi tra il Gruppo Istruttore (GI) della CTVA . e il Proponente e le risultanze del sopralluogo eseguito a Manfredonia dal G.I. il 13/03/2014.

CONSIDERATO che il deposito costiero in questione che il Proponente intende realizzare in Comune di Manfredonia, attua la intermodalità tra i vari sistemi di trasporto di merci (porto industriale, deposito di stoccaggio, ferrovia, trasporto su gomma) e si compone di quattro elementi fondamentali:

- l'installazione di attrezzature specifiche sulla banchina A5 del pontile già esistente di attracco delle navi gasiere, attrezzato per il carico e lo scarico di sostanze pericolose;
- la realizzazione del gasdotto di collegamento tra il terminale marittimo ed il deposito;
- la realizzazione del deposito costiero per lo stoccaggio di GPL
- la realizzazione del raccordo ferroviario tra il deposito e la stazione FS di Frattarolo.

CONSIDERATO che tutta l'area industriale, e quindi anche l'insediamento del deposito, che più esattamente è ubicato al confine Sud-Est, ricade però all'interno di un sito di interesse comunitario di tipo C, cioè di un Sito Natura2000 in cui il SIC coincide con una Zona di protezione speciale (ZPS), denominato "Valloni e steppe pedegorganiche", codice IT9110008, di circa 30.000 ha di superficie.

VISTO E CONSIDERATO che le operazioni che verranno svolte sono le seguenti:

- scarico navi, comprensive della gestione degli impianti ed attrezzature complementari;
- carico autobotti;
- carico ferrocisterne e formazione del convoglio;
- imbottigliamento e movimentazione bombole;
- sorveglianza impianti e manutenzione ordinaria, gestione movimenti e sala operativa.

CONSIDERATO che l'intera attività operativa del deposito sarà monitorata in continuo attraverso un sistema di controllo distribuito (D.C.S.) integrato da logiche di blocco che assicureranno la messa in sicurezza dell'impianto per ogni minima deviazione dei parametri controllati rispetto ai valori di settaggio.

In particolare saranno controllati i valori dei seguenti parametri:

- pressione del prodotto in stoccaggio e durante la movimentazione;
- temperatura del prodotto in stoccaggio e durante la movimentazione;
- livello del prodotto nei serbatoi e nei recipienti e contenitori mobili in carica;

Am d 2014 PM
S
E
AC
A

- concentrazione di GPL in atmosfera nelle prossimità dei punti critici dell'impianto.

VISTE E CONSIDERATE le Osservazioni espresse dall'Associazione LIPU, acquisita protocollo DVA-2014-0001331 del 21/01/2014.

CONSIDERATO che le osservazioni sono state censite e esaminate in quanto pertinenti al progetto ed alla istanza in oggetto, e che le relative considerazioni e valutazioni possono essere sintetizzate come segue in relazione ai profili sotto indicati:

- illegittimità della procedura di VIA

Manca la Verifica d'incidenza per i SIC e ZPS interferiti; Non è stato presentato un aggiornamento del documento relativo alla sicurezza dell'impianto, confermando quello presentato nel 1999 antecedente all'entrata in vigore della Direttiva Seveso (D. Lgs 334/99). Non è presente una valutazione delle alternative e dell'opzione 0. Non può essere ritenuto ancora valido un SIA presentato 15 anni fa. Non è consultabile gran parte delle documentazione presentata

- Coerenza con le necessità energetiche e con la pianificazione energetica regionale

Si fa riferimento al PEAR della Puglia ma non si può non tener conto delle proposte cumulative dello stesso tipo per la stessa fonte energetica o similari (gas naturale) che stanno interessando la Puglia; inoltre, la provincia di Foggia non risulta quella a più alta richiesta di questo vettore energetico attestandosi con circa la metà del fabbisogno di GPL rispetto alla provincia di Bari o di Lecce; (...) il GPL rappresenta un vettore energetico principalmente utilizzato nel settore termico (residenziale o terziario) e nei trasporti, comparti di cui si dovrebbe ragionevolmente prevedere la riduzione dei consumi in relazione al contenimento di gas serra, attraverso politiche di risparmio ed efficientamento energetico in campo edilizio (anche con l'adozione di diversi vettori come il gas naturale o le biomasse legnose) e nei trasporti (metano e aumento del trasporto pubblico). (...) Da ciò si evince la maggiore coerenza dell'opzione zero con il PEAR e come l'interesse per l'opera sia unicamente di carattere privatistico e in capo al Proponente, per cui si fatica a comprendere come si possa prevedere un'opzione di esproprio dei terreni interessati, il cui piano particellare non è disponibile, comunque, tra la documentazione consultabile".

- Sottrazione e consumo di suolo

Sottrazione diretta di 18 ha di suolo e indiretta del territorio circostante l'opera.

- Sottrazione, frammentazione e degrado di Habitat prioritari e in genere per l'area ZPS-SIC

L'area ZPS a sud della SS89 (da Monte Aquilone verso il sito in esame) conserva un notevole valore in ordine alla qualità territoriale degli Habitat naturali e seminaturali. Il mosaico di pascoli steppici (praterie xerofile), Habitat prioritario caratterizzato da "Praterie su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) con stupenda fioritura di Orchidee", e seminativi, appare tuttora omogeneo e non frammentato. Si evidenzia quanto disposto dalle norme regionali in materia di gestione delle ZPS (Regolamento Regionale 28 del 2008) in recepimento dei "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZCS) e Zone di Protezione Speciale (ZPS)" di cui al D.M del 17/10/2007, per altro non considerato dal Proponente tra gli elementi normativi cui "aggiornare" il progetto.

In relazione alle ZPS caratterizzate dalla presenza di ambienti steppici (come nel caso in questione), viene disposto il «divieto del dissodamento con successiva macinazione delle pietre nelle aree coperte da vegetazione naturale» e il «divieto di impermeabilizzare le strade rurali esistenti e di nuova realizzazione» (art. 6 punto 3), come previsto anche dal PTCP («non è consentito lo spietramento dei pascoli e il dissodamento del coticco erboso per la conversione a colture arative») Vi è anche il Regolamento specifico relativo al SIC- ZPS in questione per l'agro di Manfredonia, approvato contestualmente al Piano di Gestione ricordato dallo stesso Proponente, che, all'art.12, comma 1, lett. a), dispone non essere «consentito trasformare, danneggiare e alterare gli Habitat di interesse comunitario», come nel caso in questione.

- Valutazione d'incidenza e parere del Parco del Gargano

Citando l'art. 5 comma 7 del DPR 357/97 consegue il coinvolgimento obbligatorio dell'Ente Parco Nazionale del Gargano che deve esprimersi con un suo parere previa valutazione, ovviamente, di uno studio appositamente redatto e presentato dal Proponente.

- Effetto detrattore per il Parco Nazionale del Gargano e in genere per gli usi plurimi rurali

Tale effetto detrattore avverrebbe a causa dei criteri di sicurezza da imporsi nell'intorno del deposito, contenente sostanze altamente infiammabili ed esplosive.

- Interferenze dell'intervento e delle opere accessorie con la vincolistica del PUTT/P

L'osservazione contesta la realizzazione della bretella ferroviaria, ricadente in ambito esteso "C" oltre che "distinto" di tipo faunistico, possa considerarsi compatibile con le prescrizioni imperative di evitare gravi turbamenti alla fauna selvatica (considerando che ci si trova anche in un ambito a elevata valenza faunistica universalmente riconosciuto) o movimenti terra, fino alla "salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale", riservando la trasformazione dello stesso assetto solo "se compromesso".

- Biodiversità e quadro delle conoscenze faunistiche

Il sito assume importanza per la presenza sia di pascolo steppico sia di seminativi estensivi e in asciutto, che risultano strategici quale risorsa integrativa per molte specie, soprattutto quando le coltivazioni cerealicole sono allo stato prativo o nel periodo post mietitura. Per motivi climatici, in queste zone la mietitura è notevolmente anticipata rispetto ad altre aree, rendendo la disponibilità di ulteriori aree trofiche (stoppie) di estremo interesse per molte specie proprio nel periodo di maggiore necessità come quello riproduttivo, cosa ampiamente documentata in bibliografia. Peraltro la nuova presenza nidificante di alcune specie (Cicogna bianca, Falco grillaio, ...) e il conseguente utilizzo dell'area ai fini trofici rispetto al 1999, induce ancor più a maturare un giudizio di inconsistenza rispetto alla pretestuosa aspettativa del Proponente, secondo cui possano ancora essere validi lo Studio di Incidenza o la Relazione faunistico-ambientale presentati quasi 15 anni fa. Il sito, inoltre, è coinvolto intensamente dal fenomeno migratorio rappresentando, con l'area di Monte Aquilone, un importante crocevia di spostamenti migratori lungo la dorsale adriatica e verso il vicino Gargano (Falco di palude, Albanella minore, Albanella reale, Poiana, Biancone, Falco cuculo, Pecchiaiolo, ...) Non è chiaro come il Proponente voglia tener conto della presenza di praterie di Poseidonias nel tratto a mare del gasdotto.

CONSIDERATO che le osservazioni sono così sintetizzabili:

- Illegittimità della procedura di VIA in atto;
- Coerenza con le necessità energetiche e con la Pianificazione energetica regionale
- Sottrazione e consumo di suolo;
- Sottrazione, frammentazione e degrado Habitat prioritari e in genere per l'area ZPS-SIC;
- Valutazione di incidenza e obbligo di parere in capo al Parco Nazionale del Gargano;
- Interferenze dell'intervento e delle opere accessorie con la vincolistica del PUTT/P;
- Biodiversità e quadro delle conoscenze faunistiche.

VALUTATO che le osservazioni pervenute sono pertinenti sotto gli aspetti ambientali e che queste, laddove coerenti con il quadro normativo, sono state valutate nel corso dell'istruttoria, e delle stesse si è tenuto conto ai fini della redazione del quadro prescrittivo finale.

VISTA e CONSIDERATA la nota del Proponente protocollo DVA-0013718 del 15/05/2014, recante controdeduzioni alle Osservazioni dell'Associazione LIPU, con la quale si afferma, in sintesi, che:

- *l'ubicazione del deposito è la stessa dell'impianto riportata nel SIA del 1999, ovvero in Comune di Manfredonia, località "Santo Spiriticchio", tra la S.S. 89 (Garganica) e la S.P. 59 (Frattarolo - Stazione*

Manfredonia *15* *FM* *13*

- Candelaro), in un lotto della Zona Industriale ex DI/49 del Piano di Fabbricazione, ovvero in "Zona Omogenea Territoriale D3E" così come individuata dal vigente PRG.
- *il progetto del deposito costiero di G.P.L. in oggetto è lo stesso di quello presentato nel 1999 e successive integrazioni del 2000* che comprendono anche la Valutazione di Incidenza, disponibili sul sito del Ministero dell'Ambiente www.va.minambiente.it;
 - in base alla comparazione di alcune immagini fotografiche riportate nella documentazione di "Aggiornamento" dall'anno 1999 al 2013, si può affermare che *il paesaggio nell'intorno dell'area del deposito è rimasto sostanzialmente invariato dal 1999 ad oggi*;
 - non esistono elementi o documenti nuovi ostativi alla realizzazione del predetto impianto;
 - *la realizzazione del predetto impianto è compatibile con la normativa vigente*;
 - tutte le osservazioni relative a presunte sottrazioni di Habitat e danni a Rete Natura 2000 sono inammissibili atteso che la parte sottratta a Rete Natura 2000 dall'intera area industriale *de qua* (estesa per 430 ettari) è stata compensata attraverso l'individuazione di un'area di 500 ettari idonea a compensare la perdita di Habitat; che, in particolare, il Comune di Manfredonia e la Regione Puglia d'intesa con il Ministero dell'Ambiente, per porre rimedio alla nota procedura d'infrazione comunitaria ed evitare sanzioni per lo Stato Italiano, hanno predisposto una convenzione avente la finalità di assicurare la coerenza complessiva della Rete Natura 2000 attraverso l'individuazione di un'area di ampiezza tale da compensare il vulnus provocato dall'area industriale ratificata con Delibera di Giunta Regionale n. 917 del 26/06/2006; che dette misure di compensazione sono state effettivamente definite e attuate, tanto che la procedura d'infrazione è stata definitivamente archiviata dalla Commissione Europea con provvedimento n. E/2012/4183 del 21/06/2012, come da comunicazioni della Commissione Europea Dir. Gen. Ambiente del 30/1/2013 e del 25/2/2013. Le osservazioni della LIPU, ad ogni modo, sono anche infondate nel merito;
 - come già specificato nella "Nota integrativa di Aggiornamento alla successiva DGR Puglia n. 2022 del 29.10.2013" (PEC del 12.12.2013), il progetto per la realizzazione di un deposito costiero di GPL in Manfredonia proposto dalla società Energas S.p.A (già Isosar s.r.l) è inserito nei "Territori Costruiti" come deliberato dal Comune di Manfredonia con Delibera del Consiglio Comunale n.125 del 6.12.2004 - (perimetrazione territori costruiti ai sensi dell'art. 1.03 delle NTA del PUTT/p) avvenuta giusta invio all'Assessorato Regionale all'Urbanistica ed Assetto del Territorio – Ufficio strumenti urbanistici (Prot. n. 45559 del Comune di Manfredonia e successiva comunicazione del Comune di Manfredonia del 24.10.2013 Prot. n. 36639).

CONSIDERATO che "l'alternativa zero" o rinuncia al progetto non è stata considerata in quanto significherebbe la mancata applicazione dello sviluppo del mercato del GPL nel Sud Italia. Peraltro l'opzione zero (assenza dell'opera proposta) priverebbe il sistema gas di un'infrastruttura strategica nel Sud Italia per la possibilità di diversificazione delle fonti energetiche, per il rilancio delle attività produttive nell'area adriatica e per la maggior sicurezza di approvvigionamento del gas, in un momento di crescita della domanda di GPL (autotrazione, ecc.).

PRESO ATTO che

- con nota protocollo CTVA-2013-4616 del 20/12/2013 il Rappresentante della Regione Puglia è stato integrato nel Gruppo Istruttore;
- con nota CTVA-2014-0255 del 24/01/2014 la stessa Regione è stata invitata a partecipare alla riunione presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 07/02/2014;
- con nota prot.CTVA-2014-0589 del 18/02/2014 lo stesso Rappresentante della Regione Puglia è stato invitato a partecipare al sopralluogo del 13/03/2014 presso il sito di interesse del progetto in argomento;
- in data 03/06/2014 la proposta di parere è stata trasmessa via mail al Rappresentante della Regione Puglia ai sensi di quanto previsto dal DM 150/2007.

PRESO ATTO che nella fase istruttoria il Rappresentante nel G.I. della Regione Puglia non ha mai partecipato ad alcuna riunione e sopralluogo e che non ha fornito alcun contributo alla stesura del provvedimento.

Per quanto attiene al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO del progetto:

PRESO ATTO che il SIA presentato dal Proponente è stato redatto ai sensi delle principali norme nazionali vigenti all'atto di presentazione dell'istanza Prot. n. 12117/VIA/A.1.27 e ss.ii. del 1999 ed, in particolare, del DPCM 27 dicembre 1988 - *Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art.6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art.3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377;*

CONSIDERATO che il Proponente ha aggiornato il Quadro di Riferimento Programmatico rispetto al SIA 1999 con l'aggiunta dell'analisi di piani e programmi che nel frattempo sono stati adottati o approvati.

VISTA la seguente normativa ambientale ed energetica nazionale, comunitaria e i protocolli internazionali :

- DM 16 giugno 1998 "Modalità di attuazione delle interruzioni tecniche della pesca per le navi abilitate allo strascico e/o volante relativamente all'anno 1998";
- L.4 luglio 1965, n. 963 "Disciplina della pesca marittima";
- L. 17 febbraio 1982, n.41 "Piano per la razionalizzazione e lo sviluppo della pesca marittima";
- Deliberazione CIPE del 28 dicembre 1993 - *Piano nazionale per lo sviluppo sostenibile in attuazione dell'Agenda XXI*
- Legge n. 65/1994 - *Ratifica della Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (New York - 1992);*
- Legge n. 481/1995 - *Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità*
- Protocollo di Kyoto- *Trattato internazionale in materia ambientale riguardante il riscaldamento globale sottoscritto nella città giapponese di Kyoto l'11 dicembre 1997*
- Legge 128/1998 recante "Disposizioni per adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle comunità europee".
- Deliberazione CIPE n. 137/1998 - *Linee guida per le politiche e misure nazionali di riduzione delle emissioni dei gas serra.*
- Legge 120/2002 - *Ratifica ed esecuzione del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Kyoto l'11 dicembre 1997.*
- Deliberazione del CIPE n. 123/2000 - *Revisione delle linee guida per le politiche e misure nazionali di riduzione delle emissioni dei gas serra (legge 120/2002).*
- D. Lgs n. 164/2000 e ss. mm. ii. - *Attuazione della direttiva n. 98/30/CE recante norme comuni per il mercato interno del gas naturale, a norma dell'articolo 41 della legge 17 maggio 1999, n. 144.*
- Decisione 2002/358/CE del Consiglio, del 25 aprile 2002, *relativa all'approvazione, in nome della Comunità europea, del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici e l'esecuzione congiunta degli impegni che ne derivano.*
- Legge 23 luglio 2009, n. 99, "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia";
- Legge 23 agosto 2004, n. 239, - "Riordino del settore energetico, nonché delega al Governo per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di energia"
- Decreto Legislativo 23 maggio 2000, n. 164, "Attuazione della direttiva n. 98/30/CE recante norme comuni per il mercato interno del gas naturale, a norma dell'articolo 41 della legge 17 maggio 1999, n. 144";
- Legge 9 gennaio 1991, n. 9, "Norme per l'attuazione del nuovo piano energetico nazionale: aspetti istituzionali, centrali idroelettriche ed elettrodotti, idrocarburi e geotermia, autoproduzioni e disposizioni fiscali";
- Convenzione di Barcellona per la protezione del Mare Mediterraneo contro l'inquinamento, adottata nel 1976 ed entrata in vigore il 12/2/78, formalizza il quadro legislativo del Piano di Azione per il Mediterraneo
- Protocollo SPA (*Specially Protected Areas*) e Biodiversità (dal 12/12/99) - relativo alle zone particolarmente protette e di diversità biologica nel Mediterraneo;

- Protocollo Emergenze (dal 17/3/04) – riguardante la Cooperazione nella prevenzione all'inquinamento prodotta da navi, in caso di emergenza e nella lotta all'inquinamento del Mediterraneo;
- Legge 979/82 - *Disposizioni per la difesa del mare*;
- Legge 394/91 - *Legge quadro sulle aree protette*;
- Legge 23 Agosto 2004, n. 239 - *Riordino del Sistema Energetico*;
- D. Lgs 334/99 e s.m.i. - *Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose*
- D.M. 9 maggio 2001 "*Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante*".
- D. Lgs. 238 del 21 settembre 2005 "*Attuazione della direttiva 2003/105/CE che modifica la direttiva 96/82/CE sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose*"
- DMA 15/05/1996 "*Criteri di analisi e valutazione dei RdS relativi ai depositi di GPL*".

VISTA la normativa europea sui carburanti alternativi che definisce il GPL come risorsa importante per ridurre le emissioni di gas serra soddisfacendo il bisogno di fonti alternative al petrolio, utilizzato come carburante sia per auto che per mezzi pesanti che per il trasporto nautico e marittimo a corto raggio.

VISTA l'adozione della Strategia Energetica Nazionale del 13 marzo 2013 che, tra gli altri, per il raggiungimento degli obiettivi citati, nel medio - lungo periodo (ovvero per il 2020) si articola in sette priorità con specifiche misure, in corso di definizione, tra cui quella che interessa il gas.

VISTO il PEAR (Piano Energetico Ambientale Regionale) della Regione Puglia approvato dalla Giunta regionale n. 827 del 08/06/2007

CONSIDERATO che il GPL è una risorsa energetica consolidata e diffusa nel mercato nazionale per volumi di prodotto consumato, pari a 3,2 milioni di tonnellate anno, e per la presenza di aziende produttrici di apparecchiature ed accessori per i suoi utilizzi e che la sua distribuzione può raggiungere un sesto della popolazione italiana residente in aree non raggiunto dalle reti del gas metano e che sono oltre due milioni le auto funzionanti a GPL circolanti sul territorio nazionale.

CONSIDERATO che sulla costa adriatica non esistono depositi di GPL di capacità tale da soddisfare la domanda di tutta la dorsale e dell'Italia meridionale, per cui il deposito in progetto, finalizzato al miglioramento della copertura dei consumi dell'Italia Centro-meridionale, ha possibilità di costituire anche una valida alternativa agli attuali punti di approvvigionamento a servizio dell'Italia Nord-orientale ed incrementare la flessibilità energetica del paese in conformità agli indirizzi di liberalizzazione del mercato del gas.

CONSIDERATO l'importanza strategica che può assumere il deposito è anche in relazione alla limitata capacità di stoccaggio dei GPL offerta dagli attuali depositi sul territorio nazionale grazie ai quali l'autonomia complessiva assicurata dai depositi esistenti è sufficiente a coprire, nei momenti di massimo utilizzo, 3 giorni di consumi;

CONSIDERATO che il più importante deposito costiero esistente nel Centro-Sud è ubicato a Napoli, ma non può ricevere navi di capacità superiore a 10.000-12.000 t, mentre il deposito in valutazione, utilizzando una struttura portuale già esistente capace di ricevere navi fino a 30.000 t, può incidere sull'attuale assetto del mercato, sia in termini di garanzia della disponibilità del prodotto sia in termini di riduzione dei costi di trasporto, con riflessi sull'allargamento della concorrenza;

PRESO ATTO che il Proponente, nello sviluppare il progetto e aggiornare il SIA, fa riferimento al Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), adottato in data 8/06/2007 con D.G.R. n.827, quindi in periodo ante-crisi, con previsione di un trend 2004-2016, tutto da verificare alla luce degli avvenimenti degli ultimi anni, che hanno fortemente condizionato, soprattutto in Italia, il mercato delle auto che è tra i principali settori di utilizzo del GPL, cui il progetto di deposito in esame è destinato.

VISTI, per quanto riguarda la programmazione regionale e locale, gli indirizzi espressi nei seguenti provvedimenti:

- PUG - Piano Urbanistico Generale di Manfredonia ed il suo aggiornamento programmatico del febbraio 2014;
- PdL (Piano di Lottizzazione) approvato con D.C.C. del 13 luglio 1984 n. 152;
- PUTT/p (Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio) approvato con DGR 1748 del 15.12.2000 e pubblicato sul BUR n. 6 dell'11.01.2001;
- D.P.R. 18/05/2001 "Nuova *perimetrazione del Parco Nazionale del Gargano*";
- Individuazione dei "territori costruiti" ai sensi dell'art. 1.03 delle N.T.A del PUTT/p con D.C.C. n.125 del 6 dicembre 2004;
- PAI (Piano di Assetto Idrogeologico della Puglia) adottato il 15.12.2004 e approvato il 30.11.2005;
- PRQA (Piano Regionale Qualità dell' Aria) approvato RR n.6 del 21/05/2008;
- PTA (Piano Tutela delle Acque) Piano approvato con DCR 230/2009;
- PTCP (Piano Territoriale Coordinamento Provinciale) approvato con delibera Consiglio Provinciale Foggia n. 84 del 21.12.2009;
- Piano attuativo del PRT (Piano Regionale Trasporti) 2009 – 2013 della Regione Puglia;
- Programma Triennale di promozione turistica 2012 – 2014.

VISTO E CONSIDERATO che il progetto risulta coerente con Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio (PUTT/p), approvato in via definitiva con Delibera di Giunta Regionale n 1748 del 15.12.2000, in particolare:

- Area deposito costiero: coerente con le norme di piano in quanto ricade all'interno dei "territori costruiti" di cui all'art. 1.03 delle NTA del PUTT/p, anche in forza della Delibera di C.C. n. 125 del 06.12.2004.
- Tracciato gasdotto: coerente con le norme di piano in quanto, pur ricadendo in parte nell'ambito territoriale esteso di tipo C e negli ambiti territoriali distinti di cui agli artt. 3.07 (coste ed aree litoranee), 3.08 (corsi d'acqua), 3.10 (boschi e macchie) e 3.13 (aree protette) è compatibile con le direttive di tutela e le prescrizioni di base di cui agli artt. 3.07.4, 3.08.4, 3.10.4 e 3.13.4. In particolare il tracciato segue sempre la viabilità esistente, è completamente interrato, coerente con la morfologia dei luoghi e non compromette la vegetazione. Per gli attraversamenti delle aree boscate e del reticolo idrografico è prevista la posa tramite tecnica senza scavo.
- Raccordo ferroviario: coerente con le norme di piano in quanto, pur ricadendo in parte nell'ambito territoriale esteso di tipo C e nell'ambito territoriale distinto di cui all'art. 3.13 (aree protette), è compatibile con le direttive di tutela e le prescrizioni di base di cui all'art. 3.13.4. tramite tecnica senza scavo.

RIBADITO che, per tutto quanto sopra espresso, quanto alla coerenza degli interventi di progetto con il vigente PUTT/p, l'area del *deposito costiero* è situata nella insula della zona industriale "D3E" (ex ID49) del Comune di Manfredonia, pertanto ricade all'interno dei "territori costruiti" come definiti al Titolo I art. 1.03 comma 5 delle NTA del PUTT/p e individuati con delibera del Consiglio Comunale n.125 del 6.12.2004 sicché, in ossequio al comma 5 dell'art. 1.03 del P.U.T.T./p, le norme contenute nel Piano, di cui al titolo II (Ambiti Territoriali Estesi) e al titolo III (Ambiti Territoriali Distinti) non trovano applicazione. Pertanto, sia la scelta del sito di progetto del deposito di GPL che la natura stessa delle opere risultano coerenti con le norme di Piano risultano di fatto esenti dalla loro applicazione.

RIBADITO che, per tutto quanto sopra espresso, il *tracciato del gasdotto* si può ritenere compatibile con le direttive di tutela e le prescrizioni di base di cui agli artt. 3.07.4, 3.08.4, 3.10.4 e 3.13.4, pur necessario attivare successivamente la procedura di autorizzazione/deroga di cui alle NTA del PUTT/p.

RIBADITO che, per tutto quanto sopra espresso, la realizzazione del *raccordo ferroviario* è ritenuta compatibile con le direttive di tutela e le prescrizioni di base sopra riportate, restando necessaria l'attivazione successiva della procedura di autorizzazione di cui alle NTA del PUTT/p.

RIBADITO infine che, considerato quanto precede, *tutti gli interventi di progetto siano da considerarsi coerenti con le norme del vigente PUTT/p.*

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with dates like '13' and '17'.

VISTO E CONSIDERATO che per quanto riguarda il quadro di programmazione locale si possono confermare le considerazioni espresse in passato, in particolare:

- la realizzazione del deposito darà un contributo decisivo al rilancio del porto industriale di Manfredonia, parzialmente abbandonato;
- Il Comune di Manfredonia è destinatario di un Contratto d'area, sottoscritto nel 1998, che nasce a seguito della definizione del suo territorio come area di crisi occupazionale, per cui il progetto potrebbe usufruire o delle provvidenze del contratto d'area o delle agevolazioni finanziarie ex Legge n. 448/1992.
- È stato successivamente sottoscritto un 3° Protocollo aggiuntivo del Contratto d'Area di Manfredonia con D.G.C. n.9 del 12.01.2005.

VISTO E CONSIDERATO che per quanto riguarda la Pianificazione urbanistica a livello comunale a seguito dell'Adozione del Documento programmatico preliminare (DPP) del Piano Urbanistico generale di Manfredonia (PUG) con D.C.C. del 4/05/2009 che non apporta modifiche alle aree interessate dal progetto in quanto collocato in Zona Omogenea Territoriale "D3E" (ex DI/49 del P. di F.).

VISTO E CONSIDERATO che con il DPR 18 maggio 2001 - *Nuova perimetrazione del Parco nazionale del Gargano* (G.U. 1 ottobre 2001, n. 228) è stata formalizzata l'esclusione della zona DI/49 (oggi "D3E") dall'area di competenza del Parco.

VISTO E CONSIDERATO che, la chiusura della procedura di infrazione relativa ai Siti Natura2000 ha di fatto legittimato l'insediamento della zona industriale di Manfredonia in cui ricade l'intervento in oggetto, ferma restando la procedura di valutazione di incidenza già attivata.

VISTO E CONSIDERATO che, relativamente al Piano Paesaggistico Territoriale Regione Puglia (PPTR) adottato in via definitiva con Delibera di Giunta Regionale n. 1435 del 2 agosto 2013, pubblicato sul BURP n. 108 del 6 agosto 2013 il progetto risulta coerente per quanto attiene a:

- Area deposito costiero: con le norme di piano in quanto non ricade su aree interessate da Beni Paesaggistici di cui all'art. 38 comma 2 delle NTA del PPTR e, come previsto dall'art. 91 punto 9 delle NTA, ricade all'interno dei "territori costruiti" di cui all'art. 1.03 delle NTA del PUTT/p, approvati con Delibera di C.C. n. 125 del 06.12.2004, trasmessa alla Regione Puglia dal Comune di Manfredonia con nota del 15.12.2004 Prot. n. 45559.
- Tracciato gasdotto: con le norme di piano in quanto rientra tra gli interventi di cui all'art. 91 punto 12, esentati dall'accertamento di compatibilità paesaggistica, ovvero ricade negli ulteriori contesti paesaggistici di cui agli artt. 42.3 (aree soggette a vincolo idrogeologico), 49.7 (cordoni dunari), 59.4 (area di rispetto dei boschi), 68.2 (siti di rilevanza naturalistica), 76.3 (area di rispetto delle componenti culturali e insediative, tra cui l'area di rispetto della zona archeologica di Siponto). Mentre, non ricade nell'area perimetrata come bene paesaggistico - zona archeologica di Siponto, e pur ricadendo in parte nei beni paesaggistici di cui agli artt. 41.1 (territori costieri) e 58.1 (boschi) è compatibile con le prescrizioni di cui agli artt. 62 comma 2 punto a9) e 45 comma 3 punto b7).
- Raccordo ferroviario: in quanto pur ricadendo in parte negli ulteriori contesti paesaggistici di cui all'art. 68.2 (siti di rilevanza naturalistica) è compatibile con le prescrizione all'art. 73. D'altro canto tali ulteriori contesti paesaggistici corrispondono ai Siti Natura 2000 per i quali valgono le considerazioni di seguito riportate in merito all'archiviazione della procedura di infrazione n. 2001/4156.

VISTO E CONSIDERATO che per quanto attiene il Piano di Assetto Idrogeologico Puglia (PAI) Adottato dal Comitato Istituzionale con Delibera n. 25 del 15 dicembre 2004 Approvato dal Comitato Istituzionale con Delibera n. 39 del 30 novembre 2005 si evince che:

- Area deposito costiero: è coerente con le NTA del PAI e non ricade in nessuna delle aree soggette alla sua applicazione.
- Tracciato gasdotto: è ammissibile in base alle NTA del PAI. Il tracciato interseca in 4 elementi del reticolo idrografico (artt. 6 e 10 delle NTA del PAI) come individuato nella Carta Idro geomorfologica redatta dall'Autorità di Bacino Puglia e ricade in parte in area ad alta pericolosità idraulica AP (art. 7 delle NTA del PAI).

- Raccordo ferroviario: ammissibile in base alle NTA del PAI. Il raccordo interessa un elemento del reticolo idrografico come individuato nella Carta Idro geomorfologica redatta dall'Autorità di Bacino Puglia (artt. 6 e 10 delle NTA del PAI).

VISTO E CONSIDERATO che relativamente al Piano di Tutela delle Acque (PTA), approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 230/2009, gli interventi, pur ricadendo in zona soggetta a misure di tutela quali -quantitativa dei corpi idrici sotterranei, ovvero in aree di vincolo d'uso dell'acquifero carsico del Gargano, risultano coerente con quanto previsto dagli artt. 1 e 2.4.1 del PTA.

VISTO E CONSIDERATO che l'area marina dell'intervento rientra nella Circostrizione territoriale marittima della Capitaneria di Porto di Manfredonia, che ne ha il potere concessorio e che ha già espresso parere favorevole al rilascio delle concessioni demaniali marittime della durata di 30 anni, e limitatamente ai servizi portuali rientra nella competenza dell'Autorità portuale di Manfredonia di recente costituzione;

VISTO E CONSIDERATO che l'allocazione del terminale marittimo sul Pontile di ormeggio n. 5 del porto industriale, non è in contrasto con gli obiettivi del Piano regionale dei trasporti, che prevede il porto industriale tra gli otto sistemi portuali della regione inseriti nel sistema dello Jonio e del Basso Adriatico;

VISTO E CONSIDERATO che il terminale marittimo e il gasdotto sottomarino non sono in contrasto con il progetto generale di adeguamento tecnico funzionale del porto di Manfredonia: il Pontile di ormeggio n. 5 ed il gasdotto risultano esterni alla configurazione del Porto ed alla distanza minima dalla sua imboccatura di 2,3 km e 1,4 km rispettivamente;

VISTO E CONSIDERATO che con delibera n. 1435 del 2 agosto 2013, pubblicata sul BURP n. 108 del 06.08.2013, la Giunta Regionale della Regione Puglia ha adottato il Piano Paesaggistico Territoriale (PTPR) della Regione Puglia: rispetto a questo Piano, il Proponente ha effettuato la verifica di coerenza degli interventi di progetto che risulta, a suo giudizio, positiva.

CONSIDERATO che l'art. 143 co. 9 del Codice dei beni culturali e del paesaggio riporta che: *"A far data dall'adozione del piano paesaggistico non sono consentiti, sugli immobili e nelle aree di cui all'articolo 134, interventi in contrasto con le prescrizioni di tutela previste nel piano stesso. A far data dalla approvazione del piano le relative previsioni e prescrizioni sono immediatamente cogenti e prevalenti sulle previsioni dei piani territoriali ed urbanistici"*.

CONSIDERATO ulteriormente, che l'art 48 c. 2 (Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le "Sorgenti") e l'art. 56 c. 2 delle NTA del PPTR (Misure di salvaguardia e di utilizzazione per i "Geositi", gli "Inghiottitoi" e i "Cordonati dunari") riportano che *"In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:(...) a8) realizzazione di gasdotti, (...)"*

CONSIDERATO che, come si può rilevare dal sito web della Regione Puglia dedicato al PPTR (<http://paesaggio.regione.puglia.it/index.php/home/webgis.html>), il gasdotto interseca un cordone di dune e passare accanto ad una sorgente, nella porzione prossima alla ferrovia.

VALUTATO che il Quadro di Riferimento Programmatico è stato aggiornato rispetto al SIA 1999 con l'aggiunta dell'analisi di piani e programmi che non erano stati precedentemente considerati o che nel frattempo sono stati adottati o approvati. e che lo studio risulta sufficientemente sviluppato, si rilevano alcune carenze che potrebbero essere oggetto di richiesta di integrazione.

VALUTATO che per quanto riguarda la verifica di coerenza con le prescrizione della Pianificazione territoriale si ritiene la risposta inserita dal Proponente nella nota del 13 maggio 2014 sufficientemente esaustiva.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with dates like '15' and '19'.

VALUTATO infine che l'inquadramento generale e il Quadro Programmatico Locale dello Studio di Impatto Ambientale che ha corredato l'aggiornamento depositato dal Proponente in data 25 Ottobre 2013 non assumono carattere restrittivo rispetto alla realizzabilità dell'opera.

Per quanto attiene al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE :

CONSIDERATO che

Il progetto sottoposto a procedimento può essere scisso nelle seguenti sezioni principali :

- deposito per lo stoccaggio e la distribuzione del GPL;
- condotta per il collegamento al pontile, in parte sottomarina e in parte a terra;
- terminale marittimo per l'attracco delle navi e sistema di trattamento del gas;
- collegamento ferroviario alla stazione di Frattarolo (Stazione Candelaro).

Le descrizioni progettuali come rilevate dai documenti del progetto originario del 1999, gli aggiornamenti progettuali del 2013 depositati con l'istanza di compatibilità ambientale e le precisazioni contenute nelle controdeduzioni alle osservazioni pubblicate in data 14 maggio 2014 oltre a tutta la documentazione integrativa di chiarimenti spontanei forniti dal Proponente in data 29 luglio 2014 vengono trattati nel seguito per ciascuna delle sezioni suddette.

- *Relativamente alle caratteristiche generali dell'impianto e alla sua ubicazione :*

Il deposito per lo stoccaggio e la distribuzione del GPL oggetto della presente istruttoria ha una capacità massima di 60.120 m³ ed è localizzato in un lotto di 177.000 m² ubicato a circa 5 km a Sud/Ovest dell'abitato di Manfredonia, in località Santo Spiriticchio, tra la SS n. 89 Garganica e la SP n. 59 "Frattarolo - Stazione Candelaro" all'interno di un'area industriale già classificata come Zona Omogenea Territoriale DI/49 secondo l'originario Pdi F. (oggi zona D3E secondo l'attuale PRG).

L'intera area industriale suddetta si trova a cavallo della SS n. 89 Garganica, per cui si possono identificare:

- una zona a Nord della SS n. 89, che comprende la ex DI/46 e la ex zona PIP con il 60% dell'intera lottizzazione;
- una zona a Sud della SS n. 89, che comprende la ex DI/49 con il restante 40% della lottizzazione; la zona Nord è già attrezzata all'80%, mentre nella Sud esistono una serie di capannoni e costruzioni di varia destinazione: residenziale, artigianale, piccola industria, riconducibili agli anni '70 ed un serbatoio dell'Acquedotto Pugliese, tutti preesistenti la lottizzazione e della successiva istituzione del SIC - ZPS di cui si dirà in seguito.

A livello urbanistico la consistenza del deposito per lo stoccaggio è la seguente :

- | | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| • edificio uffici ed abitazione: | superficie 450 m ² ; | volume 3.000 m ³ |
| • edificio servizi generali: | superficie 350 m ² ; | volume 1.400 m ³ |
| • capannone imbottigliamento | superficie 1.250 m ² ; | volume 9.300 m ³ |
| • capannone servizi d'impianto: | superficie 400 m ² ; | volume 2.000 m ³ |
| • sala pompe/compressori: | superficie 100 m ² ; | volume 400 m ³ |

complessivamente quindi la superficie edificata è pari a 2.550 m² (erroneamente computata in 7.500 m² nello "Stralcio dalle Note di Risposta alle Osservazioni della LIPU - Prof. Matarrese - Luglio 2014) con un volume pari a 16.100 m³, a cui vanno aggiunti 200 m² di superficie all'aperto per deposito di bombole piene e 16.000 m² per la tumulazione dei serbatoi, da cui il fattore di utilizzo del terreno risulta pari a 0,11 m²/m² (comprensivo di tutte le superfici produttive) e l'indice di edificazione pari a 0,43 m³/m² (comprensivo dei volumi dei serbatoi di stoccaggio tumulati), che corrispondono rispettivamente al 70% ed al 17% degli analoghi valori di una centrale termoelettrica di taglia media.

Nell'area destinata a deposito, oltre alla superficie coperta dai due tumuli rivestita da un manto vegetale, è prevista un'ulteriore superficie a verde pari ad oltre il 15% del sedime, così come originariamente dichiarato dal Proponente, costituita da una fascia di larghezza variabile che circonda tutto l'insediamento. Con il successivo "Stralcio dalle Note di Risposta alle Osservazioni della LIPU - Prof. Matarrese - Luglio 2014) l'estensione dell'area a verde è stata estesa al 25% di quella complessivamente occupata, corrispondente a circa 45.000 m².

La viabilità interna del deposito è costituita da piazzali e da strade asfaltate corte e larghe, che rappresentano circa il 35% della superficie del sito; l'accesso e l'uscita avviene attraverso due varchi carrai larghi 3 m e senza limiti di altezza, posti alle due estremità del lato Ovest del muro di cinta. Nel merito dell'area destinata a viabilità si rileva tuttavia dallo "Stralcio dalle Note di Risposta alle Osservazioni della LIPU - Prof. Matarrese - Luglio 2014) che l'estensione della stessa viene espressamente dichiarata essere pari a circa 127.500 m², corrispondente a circa il 72% di quella complessivamente occupata dal deposito, che appare del tutto illogica e incongruente rispetto a quanto precedente affermato, in quanto la stessa non potrebbe superare il 63% di quella complessiva (ovvero circa 113.500 m²).

Il trasferimento del GPL sino al deposito avviene tramite un gasdotto, in parte sottomarino e in parte terrestre, che si diparte da un terminale marittimo esistente, già attrezzato per il carico e lo scarico di sostanze pericolose, ubicato all'interno del porto industriale di Manfredonia dove è previsto l'attracco delle navi gasiere. L'approdo della condotta sottomarina avviene sulla spiaggia di Siponto. E' prevista anche la costruzione di un raccordo ferroviario tra il deposito e la stazione FS di Frattarolo.

La scelta finale di localizzare il deposito e tutte le sua infrastrutture nel Comune di Manfredonia ha tenuto conto di:

- buona posizione geografica rispetto alle rotte delle navi provenienti dai produttori del GPL;
- buona disponibilità di infrastrutture esistenti :
 - la SS 39 — Garganica, che nel tratto Foggia — Manfredonia è a quattro corsie e che a Foggia termina in prossimità del casello autostradale della A14 Bologna - Taranto;
 - la SS 159 — Manfredonia — Barletta denominata Strada delle saline;
 - la SP 59 —Frattarolo - Stazione Candellaro;
 - la linea ferroviaria Foggia — Manfredonia, attualmente sottoutilizzata, che può collegare in circa mezz'ora il sito con la stazione di Foggia, importante nodo ferroviario posto sulla linea adriatica Bologna Lecce e da cui partono le linee Foggia — Napoli e Foggia —Potenza;
 - il porto commerciale di Manfredonia che è in grado di fornire i servizi marittimi di supporto;
- la localizzazione del deposito in prossimità di altri porti dell'Adriatico è stata scartata, perché tutti quelli che hanno le caratteristiche per l'attracco di navi gasiere di grosso tonnellaggio sono già interessate da un elevato traffico sia di merci che di passeggeri (ad esempio Brindisi).

Tutta l'area industriale, e quindi anche il nuovo impianto, ricade all'interno di un sito di interesse comunitario di tipo C, cioè di un Sito *Natura2000* di cui, secondo il Proponente, "il SIC coincide con una Zona di protezione speciale (ZPS), denominato *Valloni e steppe pedegarganiche*, codice IT9110008, di circa 30.000 ha di superficie"

L'intero impianto ricade all'interno del Comune, Manfredonia classificato come zona sismica "2" (ai sensi dell'Ordinanza P.C.M. 3519 del 02/05/2006) per cui tutti i manufatti costituenti l'impianto stesso, con particolare attenzione alle fondazioni, dovranno obbedire alle norme tecniche per le costruzioni antisismiche (DM 14/01/2008).

L'arteria di riferimento per il traffico veicolare dell'area industriale è la SS 89 Garganica, che nel tratto Manfredonia —Foggia è a quattro corsie, assumendo le caratteristiche di superstrada.

L'accesso sulla SS 89 dall'area industriale è previsto con innesti a quadrifoglio parziale e corsie di accelerazione e decelerazione, senza alcun incrocio a raso; i punti di conflitto sono tutti del tipo a confluenza, ossia senza alcuna intersezione tra il traffico sulla superstrada a quello in entrata/uscita dall'area industriale.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'An', 'FM', and others.]

- *Relativamente al processo e alla capacità dell'impianto :*

Il gas, prevalentemente propano, giungerà a mezzo nave al pontile ex Enichem del porto Industriale di Manfredonia con le seguenti caratteristiche:

- Gasiere criogeniche con temperature variabili tra -30°C (cd. semirefrigerate) e -45°C (cd. totalmente refrigerate).
- Nel numero variabile da un minimo di circa 25 ad un massimo di 50 all'anno, ciascuna con tonnellaggio di 20.000 - 25.000 tonnellate.
- A valle dello scarico dalle navi si riscalda il prodotto, prima di immetterlo nel gasdotto, fino alla temperatura di 0°C a mezzo di appositi scambiatori di calore.
- La portata di scarico delle navi gasiere prevista in progetto si aggira intorno alle 400 ton/h.
- Oltre alle navi in ricezione si prevede anche la possibilità di esitazione del prodotto a mezzo navi di piccolo e medio tonnellaggio (1.000 ÷ 7.000 ton) che possono essere di sia tipo pressurizzato (a temperatura ambiente) che semirefrigerato.
- Il deposito sarà in grado di fornire esclusivamente prodotto a temperatura ambiente per cui eventuali navi criogeniche potranno essere caricate solo se equipaggiate con proprio sistema di raffreddamento.
- La massima portata prevista per il carico di tali navi è pari a circa 200 ton/h.

- *Relativamente al deposito per lo stoccaggio e la distribuzione del GPL*

Il deposito per lo stoccaggio e la distribuzione del GPL è composto dalle seguenti infrastrutture:

- **Il Deposito** vero e proprio avrà le seguenti caratteristiche:
 - occupa un'area di circa 160.000 m² su suolo industriale;
 - installazione di n. 12 serbatoi in acciaio, di tipo cilindrico ad asse orizzontale della capacità geometrica di 5.000 m³ ciascuno, per complessivi 60.000 m³,
 - i serbatoi saranno poggiati su selle di acciaio, fissate a basi di cemento armato al fine di evitare il contatto tra il mantello del serbatoio e il calcestruzzo e dotati di sistema di protezione catodica a corrente impressa;
 - i serbatoi, tumulati in due gruppi uguali e separati; saranno ricoperto con strati sovrapposti, nell'ordine, di sabbia e argilla compattata, sabbia di fiume vagliata e compattata, terreno vegetale con manto erboso, fino ad uno spessore non inferiore ad 1 metro per ogni punto del serbatoio
 - i due tumuli uguali avranno le seguenti dimensioni: lunghezza 120m, larghezza 66m, altezza 10m, con una superficie in pianta di 8.000m² ciascuno;
 - per il travaso autobotti è prevista la realizzazione di n. 8 baie di carico per autobotti, disposte a pettine, con interdistanza di 15 m, attrezzate con braccio rigido per lo scarico in fase liquida e sistema di pesatura in continuo interamente fuori terra;
 - per il travaso ferrocisterne si prevede la realizzazione di un punto di travaso ferrocisterne attrezzato per la caricazione contemporanea di n. 4 ferrocisterne;
 - per l'imbottigliamento è prevista la costruzione di un capannone di imbottigliamento GPL ove installare una giostra per il riempimento automatico a 24 bilance per il riempimento di bombole da 10 e 15 kg e n. 4 bilance automatiche per bombole da 25 kg e bidoni da 62 kg; il capannone avrà una superficie di 1.250 m²;
 - sale pompe/compressori GPL: si realizzerà una sala movimentazione GPL equipaggiata con 9 pompe al servizio dell'imbottigliamento, del carico di autobotti e botticelle, di ferrocisterne, di navi gasiere e 2 compressori volumetrici di servizio;
 - deposito bombole: allestimento di un'area aperta di circa 200 m², all'interno dello stabilimento, per lo stoccaggio di bombole piene e vuote in attesa di spedizione; il deposito conterrà 37t di GPL, che unitamente alle 5 stoccate presso il locale dell'imbottigliamento, avrà uno stoccaggio complessivo di bombole piene per circa 42 t di prodotto;
 - impianti di protezione attiva comprendono impianti idrici antincendio, rilevazione gas e incendio, sistemi di interlock, ecc.;
 - Edifici di servizio: comprensivi di palazzina uffici, magazzini, officina, servizi operai, ecc.

- **L'area di travaso ferro-cisterna :**

 - sarà servita da una linea ferroviaria a binario unico (raccordo) che si innesterà sulla linea ferroviaria Manfredonia - Frattarolo ad una distanza di circa 1.500 m (misurata esternamente al deposito). Lungo il binario saranno installate n. 4 postazioni di travaso con interdistanza pari a circa 22 m, in modo da consentire il caricamento contemporaneo di quattro ferro cisterne;
 - sarà costituita da n. 8 postazioni di travaso (cad. 25m x 3m) disposte a pettine con interdistanza non inferiore a 15 m;
 - solo una delle postazioni di travaso sarà attrezzata con connessioni per la fase liquida e per la fase gas mentre le altre disporranno di solo braccio rigido per la fase liquida;
 - ciascuna postazione sarà equipaggiata con le stesse apparecchiature e con gli stessi dispositivi per il travaso ferrocisterne fatta eccezione per il sistema di pesatura in continuo che questa volta sarà del tipo interamente fuori terra e per le barriere d'acqua non più necessarie.

- **Il capannone di imbottigliamento realizzato all'interno dell'area di deposito :**

 - avrà una superficie di circa 1.250 m² (25m x 50m);
 - sarà realizzato con struttura in c.a. e copertura leggera incombustibile (fibrocemento); il calpestio sarà posto a quota + 0,30 m dal piano circostante e realizzato con materiale incombustibile ed antiscintilla;
 - il capannone sarà completamente aperto su due lati. Sui due lati chiusi saranno realizzate ampie aperture a filo del calpestio interno;
 - l'intera area del capannone sarà protetta da rilevatori di gas ed incendio e da impianto fisso di irradiazione dimensionato per una portata specifica di 10 l/min/m² per l'area interessata dalle apparecchiature di imbottigliamento (250 m²) e di 3 l/min/m² per la restante area (1.000 m²);
 - il ciclo delle operazioni all'imbottigliamento che prevede: ricezione e cernita bombole vuote; smistamento delle bombole alle apparecchiature di imbottigliamento se giudicate idonee ; smistamento delle bombole all'officina di manutenzione e riparazione esterna se non perfettamente integre; riempimento bombole su bilance automatiche; controllo successivo del peso ed eventuale svuotamento in caso di sovradempimento; controllo di tenuta e svuotamento in caso di perdite con successivo invio alla manutenzione; deposito momentaneo presso lo stesso locale di imbottigliamento delle bombole riempite; trasferimento delle bombole piene dal capannone di imbottigliamento all'apposita area di stoccaggio a mezzo di veicolo all'uopo predisposto.

- **La sala pompe compressori ubicata all'interno dell'area di deposito :**

 - sarà ubicata fuori terra in posizione antistante la trincea tubazioni da realizzarsi in uscita dai serbatoi di stoccaggio nel rispetto delle distanze di sicurezza interne previste dalla norma;
 - le pompe saranno dotate di valvola di non ritorno sulla mandata e corredate di linea di by-pass con ritorno ai serbatoi servita da valvola di sfioro tarata a 14 bar per le pompe da 200 m³/h e a 20 bar per le rimanenti;
 - sia le pompe che i compressori saranno protetti in uscita a mezzo pressostati per blocco motori tarati a 22 bar e 17 bar rispettivamente. Per le pompe destinate a carico nave e al dislocamento interno il pressostato sarà tarato a 14.5 bar;
 - l'unità sarà protetta con impianti di rivelazione gas ed incendio e da impianto fisso di irradiazione dimensionato per una portata specifica 3 lt/min/m² di superficie in pianta.

- **Lo stoccaggio complessivo di bombole piene è progettato con le seguenti caratteristiche**

 - volumi pari a 100 m³, corrispondente a circa 42 ton. di prodotto e che, per le esigenze stesse della lavorazione parte dello stoccaggio, in quantitativi non superiori ai 5.000 kg ammessi dalla norma,
 - sarà ubicato presso il locale di imbottigliamento in attesa di essere trasportato nell'apposita zona adibita a deposito dove il massimo quantitativo stoccato non supererà mai le 37 ton in relazione alla dinamica della movimentazione tra prodotto imbottigliato prodotto stoccato - prodotto spedito.

- avverrà su un'area completamente aperta della superficie di circa 200 m² protetta con impianto fisso di irrorazione dimensionato per una portata specifica di 3 lt/min/m².
 - Saranno inoltre installati n. 2 rilevatori di gas in posizione contrapposta al fine di rilevare eventuali perdite di prodotto e n. 1 rivelatore automatico d'incendio di tipo termico.
- **Le aree di sosta** saranno definite all'interno del deposito
 - destinate all'attesa per l'accesso ai punti di travaso e l'altra all'attesa per lo svincolo prima dell'uscita ed alle ferro cisterne.
 - Entrambe le aree saranno protette da monitori brandeggiabili in grado di assicurare una portata specifica non inferiore a 5 lt/min/m² con copertura dell'intera area
 - l'area di sosta delle ferrocisterne è prevista nella zona compresa tra l'unità di travaso ferrocisterne ed il muro di cinta ad EST del deposito. Sarà costituita da due binari della lunghezza utile di 200 e 250 m rispettivamente consentendo la sosta di circa 25 ferrocisterne. Anche in questo caso l'area sarà protetta a mezzo monitori brandeggiabili capaci di assicurare la copertura dell'area con una portata specifica non inferiore a 5 lt/min/m².
 - si provvederà alla protezione dell'area attraverso l'installazione di due idranti UNI 70 in grado di assicurare l'erogazione di una portata specifica non inferiore > a 5 lt/min/m² di superficie protetta.
- **La palazzina uffici**, che ospiterà anche la casa del custode, e la sala controllo :
 - sarà ubicata in posizione defilata rispetto ai punti pericolosi dell'impianto, il più vicino dei quali è l'area di travaso autobotti che dista circa 160 m;
 - il fabbricato monopiano occuperà una superficie in pianta di circa 450 m²;
 - presso la portineria, costantemente presidiata, saranno riportati a quadro tutti gli allarmi e sarà disponibile un pulsante di shut-down del sistema;
 - la sala controllo sarà dotata di un sistema di controllo distribuito (D.C.S.) attraverso il quale sarà possibile la completa gestione dell'impianto sia in condizioni ordinarie che di emergenza.
- **I Sistemi di controllo e prevenzione pericolo** sono così progettati :
 - al verificarsi di condizioni di pericolo (intervento di un rivelatore gas e/o incendio, superamento massimi livelli consentiti, azionamento di un pulsante di emergenza) il sistema provvederà automaticamente a portare in sicurezza l'intero impianto gas attivando gli impianti fissi d'irrorazione nell'area interessata;
 - al sistema saranno quindi connessi segnali relativi alle seguenti variabili:
 - rivelatori fughe gas;
 - rivelatori d'incendio;
 - valvole pneumatiche on-off d'impianto;
 - valvola motorizzata di ingresso gasdotto;
 - pulsanti di emergenza;
 - segnalazioni continue di livello, temperatura, pressione e portata;
 - valvole automatiche acqua antincendio e Valvole automatiche iniezione acqua serbatoi.
- **Il fabbricato servizi generali** :
 - ospiterà le seguenti attività: spogliatoi, mensa e servizi igienici del personale; cabina elettrica; gruppo elettrogeno;
 - il fabbricato avrà una superficie in pianta di circa 350 m² e sarà realizzato con strutture portanti in acciaio e tamponatura in mattoni pieni ad una testa; sarà ad un solo livello fuori terra e sarà realizzato con strutture portanti in acciaio e tamponatura in mattoni pieni ad una testa;
 - occuperà una superficie in pianta di circa 400 m² ed ospiterà magazzino generale, officina manutenzione impianto, locale produzione aria compressa e sala pompe antincendio.
- **La riserva idrica** è costituita da :

- due vasche interrato, adiacenti e comunicanti a mezzo tubazione intercettabile, con pelo libero a livello di campagna ed aventi ciascuna le dimensioni di 2,5 m x 20 m x 30 m per una capacità complessiva di 3.000 mc.

- **Relativamente al gasdotto :**

Il gasdotto di collegamento parte dalla banchina A5 del molo del porto industriale di Manfredonia sino a raggiungere il deposito costiero di GPL prevede la posa, costituito da una parte sottomarina e da una parte interrata su terraferma, di n. 2 (due) tubazioni con diametro nominale da mm. 300 in acciaio API 5L Gr. B, rivestite con triplo strato di polietilene estruso. L'approdo delle condotte sottomarine, che costituisce anche l'interfaccia tra la sezione off-shore con quella on-shore, è sulla spiaggia di Siponto.

a) Sezione on-shore :

- La sezione onshore ha una lunghezza di circa 5 km.
- Il primo tratto delle condotte segue da vicino la viabilità esistente, prevalentemente sterrata, tutta all'interno dell'area industriale DI/49 (oggi D3E) fino a giungere sulla SS 89. La copertura di interrimento delle condotte in questo tratto è di circa cm. 100 misurata sulla generatrice superiore della condotta. Questo comporta una profondità di scavo di circa cm. 130. Il riempimento è eseguito con gli stessi materiali scavati: salvo eventuali eccedenze (come da successivo bilancio delle terre) di materiale non direttamente utilizzabile. Si precisa che lungo questo tratto il gasdotto di progetto interseca un elemento del reticolo idrografico riportato in cartografia che, seppure risultato pressoché inesistente all'atto pratico, verrà attraversato in teleguidata.
- Il secondo tratto delle condotte parte dall'innesto della viabilità sterrata sulla SS 89 e prosegue seguendo detta statale, lungo il lato dell'innesto fino alla fine della rampa di svincolo per l'uscita di Manfredonia Sud.
- Il terzo tratto delle condotte va dalla rampa di svincolo di Manfredonia Sud, e prosegue seguendo la strada provinciale Viale Giuseppe di Vittorio, fino all'incrocio che porta verso l'area di Siponto.
- Il quarto tratto delle condotte è quello che va dallo svincolo sulla provinciale Viale Giuseppe di Vittorio porta nell'area di Siponto. Questo tratto, di circa mt. 50 scavalca i binari ferroviari ed il successivo canale che delimita l'area archeologica. In questo tratto il gasdotto è interamente eseguito con un percorso in teleguidato. Le condotte pertanto saranno posate attraverso una micro talpa che teleguidata le intere e le guida, dal punto di partenza al punto di arrivo programmato.
- Il quinto tratto delle condotte è quello che parte dal punto di arrivo del precedente tratto teleguidato e, percorrendo una strada interamente sterrata denominata Viale degli Eucalipti, realizzata in rilevato di circa 70 cm rispetto alla quota campagna circostante, giunge a ridosso di una pineta senza attraversarla. Lungo il percorso sarà realizzato un tratto in teleguidata in corrispondenza di un canale. Il resto delle condotte avrà una copertura di interrimento di circa cm. 90 sempre misurata sulla generatrice superiore. Questo comporta una profondità di scavo di circa cm. 120 rispetto alla quota strada e di circa cm. 50 rispetto alla quota di campagna. Il riempimento è eseguito con gli stessi materiali scavati: salvo eventuali eccedenze (come da successivo bilancio delle terre) di materiale non direttamente utilizzabile.
- Il sesto ed ultimo tratto delle condotte va da bordo della pineta sino circa 200 m dalla battigia ed è realizzato interamente in TOC.
- Si precisa che la sezione on-shore del gasdotto interseca lungo il proprio percorso l'area soggetta a vincolo archeologico di S. Maria di Siponto, per una lunghezza di circa 200 in, in posizione marginale rispetto al ritrovamento dei reperti. Per tale motivo il Proponente ritiene altamente improbabile ogni interferenza con eventuali reperti in quanto l'attraversamento della suddetta area avviene con due tipi di percorso: lungo la sede di una strada vicinale esistente realizzata tutta in rilevato e all'interno di una zona di bonifica, in cui insistono alcune abitazioni, per cui tutto il substrato interessato è stato oggetto di rimaneggiamenti, in vari periodi, per profondità superiori a 1,5 in. In aggiunta il Proponente dichiara che nella fase di cantiere non solo la trincea ma anche tutta la pista di lavoro verrà mantenuta all'interno del manufatto stradale; lungo la banchina di un tronco dismesso della SS 89 già oggetto di analoghi rimaneggiamenti.

b) Sezione off-shore :

- La sezione off-shore ha una lunghezza di circa 4,68 km e si estende dall'approdo sino alla banchina A5 del molo del porto industriale di Manfredonia dove si raggiunge una profondità del fondo marino pari a circa 11,5 m.
- Il tracciato delle condotte è rettilineo e il profilo di posa delle condotte è regolare con livellata pressoché costante.
- Il gasdotto, ad esclusione dell'approdo dove è prevista la TOC, sarà interamente posato interrato ad una profondità mai inferiore a 1,50 m rispetto al fondale.
- Il tratto di arrivo sul litorale di Siponto (approdo) viene realizzato con il sistema TOC (Trivellazione Orizzontale Controllata) con il quale le condotte partendo dalla terraferma a circa 200 m dalla battigia (*entry-point*) proseguono poi in mare per circa 800 m (*exit-point*) sino a formare una stringa della lunghezza di circa 1.000 m. Il tratto percorso in TOC consente quindi alle condotte di superare contemporaneamente la pineta, la spiaggia ed i primi mt. 800 m off-shore misurati a partire dalla battigia.
- Per la posa delle condotte sottomarine (ad esclusione del tratto in TOC) viene previsto il metodo del "tiro sul fondo", ottenuto mediante un sistema di trazione montato su pontone, di vari tronchi di condotta. I vari tronchi di condotta verranno saldati in un cantiere di prefabbricazione a terra accoppiando barre da 12 m sino a formare delle stringhe da 120 m di lunghezza che via via verranno trainate in acqua da un pontone ancorato al largo come nel seguito meglio dettagliato.
- Il cantiere di prefabbricazione stringhe sarà realizzato in prossimità della spiaggia di Siponto, senza interferire con la pineta e sarà dotato di tutte le infrastrutture necessarie alla prefabbricazione delle stringhe e al varo delle condotte.
- In particolare sarà installata un'ideale via a rulli e, lateralmente a questa, si attrezzerà un'area di prefabbricazione delle stringhe costituita da una serie di supporti provvisori (bancali) atti a far rotolare le stringhe di condotta sulla via a rulli. L'area d'installazione della via a rulli e l'area di prefabbricazione è prevista su terreno già opportunamente spianato e preparato senza zone di ristagno delle acque meteoriche e con garanzia del mantenimento del normale deflusso delle stesse senza alcun tipo di drenaggio.
- I bancali di supporto sono costituiti da "new jersey" in calcestruzzo, aventi una base di 60 cm e un'altezza di 100 cm. La dimensione e la distribuzione dei bancali permettono la prefabbricazione contemporanea di 62 stringhe da 120 m di lunghezza (per un totale massimo di circa 7.400 m, corrispondente alla lunghezza complessiva di entrambe le condotte, con esclusione dei due tratti in TOC che vengono assemblati e varati precedentemente).
- Il cantiere è dotato di un'area di stoccaggio dei tubi provenienti dal produttore, di tutti i servizi necessari, nonché di containers per uffici e magazzino. Le vie di accesso al cantiere, interessate dalla percorrenza dei mezzi, saranno rese idonee al passaggio di gru mobili, autocarri, camion e di qualunque altro mezzo necessario. Per la stabilizzazione sarà utilizzato del materiale arido, per lo spessore minimo indispensabile a garantire il transito dei mezzi gommati, che verrà preventivamente e periodicamente bagnato al fine di evitare il sollevamento incontrollato delle polveri.
- Le barre di tubo provenienti dal fornitore verranno trasportate in cantiere via camion e stoccate temporaneamente in catoste presso l'area di insediamento del deposito. Al fine di ottimizzare le aree di stoccaggio i tubi verranno fatti arrivare in cantiere progressivamente in rapporto alle reali esigenze di saldatura.
- La movimentazione delle barre di tubo sino ai bancali avverrà con imbracature di adeguata resistenza e costituzione tale da non danneggiarle, sollevandole da due punti simmetrici rispetto alla mezzera e non saranno in alcun modo utilizzate funi di sollevamento infilate all'interno del tubo stesso.
- Il varo delle condotte sottomarine avverrà mediante il traino in acqua e la giunzione di diversi tronchi di tubazione pre-assemblati a terra. Un pontone, munito di verricello di tiro (*pulling machine*) attua le operazioni di varo che consistono, fondamentalmente, nel recuperare cavo e trascinare la condotta sul fondo. In funzione dei carichi in gioco e della massima lunghezza del cavo del verricello disponibile sono previsti più ancoraggi del pontone su altrettante corpi morti provvisori opportunamente predisposti sul fondale marino. Un secondo verricello a terra sarà usato come trattenuta per regolare la discesa verso il mare della condotta; il cavo del verricello sarà collegato ad una clampa di freno mobile di volta in volta installata all'estremità della condotta verso terra.

- Durante le operazioni di traino, le varie stringhe di condotta verranno alleggerite con opportuni galleggianti o palloni di spinta. Questo allestimento, grazie alla spinta dei galleggianti, permetterà alla stringa di strisciare leggermente sul fondo con un attrito tubo-fondo molto basso. Tutti i galleggianti verranno montati sul tubo poco prima di entrare in acqua, mano a mano che la stringa verrà varata.
- Preliminarmente alle operazioni di varo di ogni singola condotta si procederà all'esecuzione di rilievi topografici per individuare e segnalare con marker di profondità e boe di superficie tutti gli allineamenti; verrà trasferito il cavo di rimorchio dal pontone a un idoneo rimorchiatore di traino che si muoverà lungo la rotta prestabilita e preventivamente controllata ad una velocità massima di 2 nodi, operando una ritenuta mediante una motolancia o gommone.
- I mezzi utilizzati a mare sono :
 - un rimorchiatore di traino, con prora in direzione del moto, con almeno 200 m di cavo di rimorchio;
 - un gommone recante a bordo almeno n° 4 sommozzatori, due dei quali pronti ad entrare in acqua posto in posizione pressoché centrale della tratta;
 - un natante o una motolancia con prora prevalente in opposizione alla direzione del rimorchio, in grado di effettuare la ritenuta e manovra a mezzo di un secondo cavo della lunghezza di almeno 200 m.;
 - tutti i mezzi saranno in radiocollegamento fra di loro e sarà compito dei sommozzatori a bordo del gommone ispezionare la condotta in maniera continua durante il trasporto.
- Quando la tratta avrà raggiunto l'esatta posizione di installazione, verificata dai trasponder di testa e di coda, si procederà ad abbandonarla definitivamente sul fondo naturale sganciando i galleggianti con modalità progressiva e controllata. Le correzioni sull'angolo di incidenza dell'allineamento e la distanza fra le testate delle tratte da collegare verrà effettuato agendo sui cavi di ancoraggio dei mezzi navali con manovre di tonneggio.
- Una volta in posizione la singola tratta, la condotta verrà quindi allagata aprendo le valvole delle teste di tiro da entrambi i lati tramite ROV e/o sommozzatori. Saranno quindi rimossi definitivamente tutti i galleggianti tagliando i cavi di connessione col ROV o con i sommozzatori. Un'ispezione visiva finale col ROV confermerà l'esatta posizione della condotta e le condizioni della stessa lungo tutta la sua lunghezza.
- Saranno previste delle procedure di emergenza (da attuarsi in casi di eventi meteo marini eccezionali) costituenti nell'allagamento e/o sgancio automatico dei galleggianti e, in particolarissime situazioni, anche nell'allagamento della tratta di condotta in fase di varo.
- Con procedure del tutto identiche si procederà quindi alla posa della seconda condotta, affiancata alla prima.
- Le condotte verranno protette con adeguata protezione catodica a corrente impressa e per questo motivo le stesse saranno dotate di giunti isolanti monoblocco in corrispondenza di ciascuna estremità

- *Relativamente alle caratteristiche dello shore approach :*

- Come già anticipato, il Proponente ha previsto la realizzazione dell'approdo (*shore approach*) mediante il sistema TOC (Trivellazione Orizzontale Controllata) che permette di evitare lo scavo di trincee attraverso la linea di costa, di interferire con i potenziali Habitat marini sensibili (fanerogame marine) e, nel tratto on-shore, di interferire con l'area boschiva, con il cordone dunale costiero e la spiaggia. In corrispondenza dell'approdo il fondale si presenta sabbioso e la configurazione del fondo degrada in modo dolce, senza rilevanti cambi di pendenza.
- Gli estremi della TOC si trovano rispettivamente a circa 800 m in mare e a circa 200 m a terra rispetto alla linea di costa, per un lunghezza complessiva di circa 1.000 m.
 - A livello operativo la TOC prevede la trivellazione di un foro che by-passa l'ostacolo e la successiva installazione della condotta "tirandola" all'interno della cavità, da una estremità all'altra.
 - Trattasi di una tecnica consolidata per la posa in opera di tubazioni e queste moderne tecnologie assicurano un impatto paesaggistico ed ambientale certamente più contenuto rispetto ai metodi tradizionali.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the word "FM" and various initials and dates.

- Le ipotesi assunte per il progetto in questione sono il varo di una condotta con diametro da 300 mm in acciaio, fra due sezioni, individuate, a distanza orizzontale di circa 1.000 m; alla profondità media di almeno 4,00 m rispetto al fondo del mare e/o al terreno naturale, prevalentemente in materiale coerente, esclusa la parte finale off-shore dove è prevista la presenza di un materiale sabbioso.
- Adozione della tecnologia della trivellazione guidata della testa di perforazione, in presenza di fanghi bentonitici con totale recupero degli stessi, eseguita da terra nel sito posto a circa 200 m di distanza dalla battigia e procedendo all'avanzamento delle aste di perforazione.
- Utilizzazione di fanghi bentonitici con sistema di recupero degli stessi per prevenire protezione da eventuali sversamenti a mare.
- Come già anticipato, il punto di ingresso (*entry point*) è localizzato in corrispondenza di un cantiere temporaneo, individuato su un'area libera posta in adiacenza della pineta, che viene organizzato per la sola durata delle operazioni di perforazione e di posa delle condotte.
- Il punto di uscita a mare (*exit point*) è ubicato alla profondità di circa - 6,0 m.
- La trivellazione del terreno viene eseguita mediante l'innesto continuo di una successione di aste di perforazione di piccolo diametro che avanzano per rotazione di una testa di scavo e di controllo della direzione. La perforazione procede con l'ausilio di fanghi, che circolano in pressione dal centro del sistema di aste verso l'esterno della testa di rotazione.
- I fanghi servono a raffreddare la sonda, a trasportare il materiale di risulta all'esterno, a diminuire l'attrito durante la perforazione e, ove necessario, a consolidare le pareti del foro pilota.
- La seconda fase della TOC consiste nell'allargamento del foro fino al diametro previsto per la posa della condotta mediante il trascinarsi di una testa di alesaggio che dal punto finale viene tirata indietro dalle aste di perforazione e ruotando trascina alla sezione iniziale il materiale di risulta dello scavo.
- La terza fase consiste nella posa (traino a ritroso) della tratta di condotta nel foro alesato o da alesare (il tal caso il traino della tratta di condotta avviene contemporaneamente all'alesatura finale).
- La tratta di condotta da inserire all'interno del foro, avente una lunghezza di circa 1.000 m, verrà preventivamente adagiata sul fondo del mare a partire dall'*exit point*, allineata con l'asse di trivellazione e già varata in mare adottando la medesima tecnica del tiro sul fondo già descritta per la tratta *off-shore*.

- *Relativamente ai collegamenti finali :*

Una volta completati i lavori di posa delle due tratte di condotte sottomarine nel tratto off-shore e nel tratto in TOC all'approdo (*Shore approach*), si procederà alla realizzazione dei collegamenti finali delle linee mediante idonei *Spool-Pieces* bi flangiati alle estremità.

- Preliminarmente si procederà all'effettuazione dei rilievi dimensionali e alla prefabbricazione "a misura" degli *Spool Pieces*.
- I vari elementi costituenti gli *Spool Pieces* verranno ammainati sul fondo del mare, il più vicino possibile al punto prestabilito, alleggeriti con opportuni galleggianti a paracadute.
- L'operazione verrà eseguita con l'uso di una gru avente idonee capacità di sollevamento e attrezzata con cavi di lunghezza adeguata al fondale.
- Per il collegamento delle varie tratte a mezzo *Spool-Pieces* si procederà all'allineamento e avvicinamento dei piani di flangiatura con l'estremità delle tratte di condotta da unire.
- Il serraggio finale dei tiranti verrà eseguito mediante speciali apparecchiature subacquee tipo *Hydraulic Pulling System, Sea Serpent* o equivalente.
- Completato il collegamento definitivo di tutte tratte, si procederà a fondellare le estremità flangiate della condotta ai due LTE (*Land Terminal End*) terminali e all'effettuazione del collaudo idraulico dell'intera linea secondo le procedure standard di progetto.

- *Relativamente al riutilizzo del pontile esistente*

Per l'attracco delle navi gasiere è previsto il riutilizzo del pontile esistente relativo al molo P.P. "Alti Fondali", realizzato a fine anni '80 e già utilizzato in passato dall'Enichem SpA per la discarica di gas liquefatti (i.e Ammoniaca) e di altri prodotti infiammabili.

Attualmente detto molo è attrezzato con: n. 4 bracci snodati di collegamento banchina - nave; impianti ed attrezzature di discarica accessori; impianto di protezione attiva antincendio.

Il progetto di riutilizzo del pontile, oggi interdetto all'uso per motivi statici, prevede la messa in sicurezza statica del molo, l'eliminazione di tutte le apparecchiature ed attrezzature presenti e la realizzazione ex novo di:

- braccio snodabile da 8" per la carica - discarica nave;
- tubazione flessibile da 8", con funzione di riserva del braccio di carica - discarica nave;
- scambiatore di calore ad acqua di mare e relativa gruppo pompe di alimento per il riscaldamento del prodotto in discarica;
- gruppo di pressurizzazione per il rilancio del prodotto fino al deposito;
- cabina elettrica MT/BT per l'alimentazione del sistema;
- skid per immissione di sostanza odorizzante;
- rete di tubazioni per il raccordo funzionale delle apparecchiature, corredata di un sistema coordinato di valvole automatiche e manuali di intercettazione dei singoli impianti e di strumentazione di controllo e sicurezza;
- gruppo di produzione aria compressa per l'alimentazione dei dispositivo e delle apparecchiatura di tipo pneumatico;
- gruppo statico di continuità per l'alimentazione in emergenza delle apparecchiatura e dei dispositivo di sicurezza;
- 2 torrette monitori ed un monitore a terra, tutti ad acqua frazionata, ad integrazione dell'impianto idrico antincendio esistente
- sala operatori, ricavata dalla ristrutturazione di quella già esistente di proprietà Enichem.

L'intero sistema sarà realizzato con sistemi di ultima generazione, completamente automatizzati, con più livelli di ridondanza e saranno monitorati in continuo, sia con sistema locale che con sistema remoto. Il braccio di collegamento alla nave sarà equipaggiato con dispositivo di intercettazione e sgancio rapido al fine di consentire l'immediato allontanamento della nave in caso d'emergenza.

Sono previsti, infine, degli scambiatori di calore che prelevano acqua di mare a temperatura "ambiente" che viene poi restituita in mare a temperatura leggermente inferiore.

- *Relativamente al raccordo ferroviario :*

Nell'ambito della sfera di operatività del deposito costiero di GPL è prevista anche la distribuzione del prodotto a mezzo ferrovia. A tal fine, il progetto prevede :

- La realizzazione di una tratta ferroviaria di raccordo tra il deposito e la vicina stazione FS di Frattarolo, che, benché dotata di un discreto fascio di binari di smistamento, tale stazione è oggi inutilizzata, sia per il servizio passeggeri che per il servizio merci in ragione della bassissima domanda passeggeri e della inesistente domanda per la spedizione delle merci.
- L'utilizzo del raccordo ferroviario è di non più di 10.000 ton/anno corrispondenti a n. 20 (venti) convogli di 10 carri da 50 ton/cad in uscita ed altrettanti in ingresso per un traffico medio giornaliero su base annua di circa 0,11 convogli/giorno.
- Il raccordo avrà una lunghezza complessiva di circa 1.800 m di cui circa 300 m si svilupperanno all'interno dell'area del deposito di GPL ed i restanti 1.500 m all'esterno di esso.
- All'interno del deposito saranno altresì realizzati 2 binari paralleli a quello principale per consentire le necessarie manovre e la sosta temporanea dei convogli.
- Il raccordo non sarà elettrificato ma i convogli saranno trainati da locomotore diesel di ultima generazione.
- In considerazione della limitatissima velocità di transito dei convogli sul raccordo (10 ÷ 15 km/h) e della ampia visibilità dell'area, non saranno realizzate opere di protezione e/o di deterrenza nei confronti dei tentativi di attraversamento pedonale del binario.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'Fn', 'R', and a date '29']

- Sarà possibile osservare il passaggio del convoglio sulla tratta di raccordo (15 minuti ogni dieci giorni circa).
- Il raccordo del deposito ricade completamente all'esterno della zonizzazione "D3E" (ex DI/49), il solo ingresso ricade in zona industriale "D3E" e coincide con l'ingresso nel sedime del deposito.
- Il tracciato presenta un andamento topografico a forma di "C" rovesciata e dovrà superare un dislivello di 29 m; risulta tutto esterno al nuovo perimetro del Parco Nazionale del Gargano, al pSIC Zone umide della Capitanata e all'Area di interesse archeologico di Siponto, ma è tutto interno al SIC - ZPS Valloni e steppe pedegarganiche; inoltre non interferisce con la Masseria S. Spirito, considerata bene architettonico, e con il Vallone S. Spiriticchio.
- Per la posa del binario del tracciato esterno all'area di sedime del deposito, è prevista una rimodellazione del terreno con scavi e riporti (che non superano 2 m di altezza), il cui bilancio è trattato nel seguito; invece la formazione della massicciata necessiterà di un apporto di pietrame e ghiaia di varia pezzatura pari a 3.500 m³ che saranno attinti da cave di prestito ubicate in zona;
- Alcune caratteristiche della nuova linea eccedono gli standard delle FFSS, questo fatto non è di per se ostativo, in quanto trattasi di tronco privato con esercizio privato ed i convogli, trainati da locomotori diesel da manovra con potenza 100 kW, marcianti a velocità ridotta e/o addirittura a passo d'uomo e saranno accompagnati da segnalatori per tutto il percorso.
- La stazione ferroviaria di Frattarolo insiste sulla linea Foggia – Manfredonia ed è a semplice binario, non elettrificata, con controllo del traffico dalla stazione di Foggia, attualmente percorsa solo da convogli passeggeri, ma con in previsione la movimentazione del materiale di risulta della bonifica del sito ex Enichem, incluso nei siti di interesse nazionale (SIN) per la bonifica, pertanto la movimentazione di GPL rientra nel quadro più generale del transito di sostanze pericolose previsto per la linea ferroviaria.
- La riattivazione della stazione, in disuso ma provvista di fascio di binari idoneo per l'instradamento delle ferrocisterne sulla linea, è già prevista per il servizio all'area industriale.

- *Relativamente ai dati di trasporto :*

I valori indicativi di trasporto nel corso dell'esercizio relativo alla ricezione, stoccaggio e spedizione del GPL per la sua distribuzione avverrà con i mezzi e secondo le seguenti quantità:

Mezzo	Capacità media singola (t)	Numero mezzi anno	Quantità GPL annua (t)
Navi gasiere	2.000	25 - 50	50.000 - 100.000
Ferro cisterne	Convogli da 12 cisterne da 40 t/cadauna (500 t)	200 convogli	100.000
Autobotti	18	7.300	130.000
Autocarri per trasporto bombole	5	4.000	20.000

- *Relativamente alle variazioni progettuali :*

Le variazioni progettuali rilevate dal confronto del progetto costituente il SIA 1999 rispetto all'aggiornamento del SIA 2013 sono modeste e vengono sintetizzate nella tabella seguente, articolate per le varie sezioni dell'opera:

Parametri progettuali	SIA 1999	Aggiornamento 2013
Deposito		
Spessore tumuli sopra la direttrice superiore dei serbatoi (cm)	≥ 50	30
Muri perimetrali di sostegno del tumulo	c.a. 2 m sui 4 lati	c.a. 3.5 m (lato tubazione di fondo) - cordolo 0.5m (altri lati)
Aree travaso autobotti	8 con interdistanza di 15 m	8 (lati 25 x 3 m)

D.S.

Area travaso ferrocisterne	4 punti di carico a distanza di 22 m	4 punti di carico; 3 binari con scambi (1 carico, 2 sosta)
Capanno d'Imbottigliamento	1250 m ² in c.a. con copertura in fibrocemento, due lati aperti e due chiusi	c.a. 25x50x6.5 m, 2 lati aperti e due chiusi
Palazzina uffici e Sala controllo	c.a. 450 m ² per 2 piani fuori terra	c.a. 400 m ² x 4.50 m (1 piano ft.)
Palazzina direzionale e Centro di Formazione	-	c.a. 250 m ² x 7.5 m (2 piani ft.) con autorimessa seminterrata
Fabbricato servizi	In acciaio 350 m ² (1 livello ft.)	In c.a. 500 m ² x 3.5 m (1 livello ft.)
Fabbricato officina e magazzino	In acciaio 400 m ² (1 livello ft.)	In c.a. 500 m ² x 4.5 m (1 livello ft.)
Riserva idrica	2 serbatoi cilindrici ft., di 1,500 m ³ ciascuno	2 vasche interrate, di 1,500 m ³ ciascuna (2.5x20x30 m)
Pontile		
Braccio snodabile carico-scarico nave	12"	8-10"
Tubazione flessibile di riserva	1 da 12" o 2 da 10"	1 da 8"
Skid per immissione di sostanze odorizzanti	-	1
Gasdotto		
Attraversamenti	-	DN 350 con sfiati di estremità riportati ad almeno 4 m sul piano di campagna

VALUTATO che per quanto attiene al **quadro di riferimento progettuale**:

- il progetto di riferimento della presente opera è quello di "massima" i cui contenuti tecnici esprimono solo le indicazioni indispensabili a definire, nelle sue linee essenziali, l'idea progettuale, in guida di consentire una valutazione orientativa dell'opera senza scendere al dettaglio delle sue parti;
- ogni opera costituente l'impianto (deposito, condotte di collegamento, raccordo ferroviario, ecc.), da cui discenderà direttamente anche più specifiche e puntuali valutazioni di impatto ambientale a seguito delle prescritte verifiche di ottemperanza, dovrà essere successivamente dettagliata e perfezionata con la redazione del c.d. "progetto esecutivo" correlato ad un preciso e puntuale quadro prescrittivo;
- le variazioni progettuali apportate a livello di deposito costiero con l'aggiornamento 2013 sono di scarso significato e riguardano prevalentemente alle modifiche degli spessori di terreno di copertura dei tumuli che ricopriranno le due sezioni di 6 serbatoi, l'innalzamento del muro di contenimento dal lato delle tubazioni di fondo con il contestuale forte abbassamento dello stesso negli altri 3 lati; mentre altre variazioni (i.e. adozione della TOC all'approdo delle condotte) sono nettamente migliorative rispetto alla soluzione originaria;
- il deposito per lo stoccaggio e la distribuzione del GPL è stato progettato, ancorché a livello di "massima", considerando tutte le normative in materia di sicurezza e gli standard di riferimento per questo tipo di infrastrutture ed è stato localizzato all'interno di un lotto della zona industriale, così come classificata dal vecchio Piano di Fabbricazione vigente all'epoca di presentazione del progetto originario e esattamente riconfermata anche dall'attuale Piano Regolatore del Comune di Manfredonia oggi vigente. In ogni caso le opere di mitigazione, proposte nel rispetto dell'identità paesaggistica dei luoghi, consentono l'integrazione dell'opera con l'attuale contesto industriale;
- il deposito per lo stoccaggio e la distribuzione del GPL sarà dotata di sistemi di controllo e prevenzione che permettono l'arresto automatico di emergenza generale;
- in relazione alle tecniche di posa delle condotte off-shore, ancorché definite a livello di progetto di massima, è comunque possibile delinearne sin d'ora la piena validità e la condivisione della procedura operativa proposta;
- l'approdo, in alternativa alla soluzione originariamente proposta, sarà realizzato mediante una TOC, che permette di evitare lo scavo di trincee attraverso la linea di costa, di interferire con i potenziali Habitat marini sensibili (fanerogame marine) e, nel tratto *on-shore*, di interferire con l'area di macchia

M. P. 15 6 For M. P. 21

mediterranea, con il cordone dunale costiero e la spiaggia e pertanto la soluzione proposta per la TOC all'approdo viene giudicata favorevolmente;

- il tracciato delle condotte *on-shore* è stato ottimizzato in modo da minimizzare gli impatti sulle diverse componenti ambientali e sui beni paesaggistici e culturali, seguendo prevalentemente il tracciato della viabilità esistente (strade sterrate, ecc.) con attraversamenti (ferroviari, strade principali, ecc.) in teleguidata e pertanto la soluzione prospettata viene giudicata favorevolmente;
- per il previsto raccordo ferroviario, ancorché definito a livello di progetto di massima, è comunque possibile delinearne sin d'ora la piena validità e la condivisione della tipologia d'opera proposta;
- in linea generale è dunque possibile delineare sin d'ora una sostenibilità ambientale dell'opera proposta (deposito, condotte di collegamento, raccordo ferroviario, ecc.).

RITENUTO, in conclusione e per quanto sopra detto, che le soluzioni progettuali proposte nei documenti consegnati, ancorché a livello di progetto di massima, possono essere valutate come adeguate e per alcuni aspetti (i.e. adozione della TOC all'approdo) certamente migliorative rispetto a quanto inizialmente prospettato nel Quadro di riferimento progettuale originario. Vanno comunque rilevati alcuni aspetti tecnici di dettaglio che rimangono allo stato attuale non sufficientemente trattati, quali :

- Condotte a terra: attraversamenti di strade, ferrovie ed elementi del reticolo idrografico;
- Trivellazione Orizzontale Controllata, con particolare riferimento al preciso bilancio delle terre scavate, al programma dei fanghi, alla modalità di fuoriuscita in mare e delle relative misure di mitigazione e contenimento dell'inquinamento marino;
- Condotte sottomarina, in relazione alle modalità di messa in posto, scavo e interrimento della stessa e delle relative misure di mitigazione e contenimento dell'inquinamento marino.
- Bilancio delle terre e rocce da scavo, comprendente tutte le componenti dell'opera (TOC e gasdotto sottomarino incluse) e corredato da piano di caratterizzazione e individuazione dei siti di scarica e di approvvigionamento,
- Analisi di sicurezza, con riferimento al Nulla Osta di Fattibilità (NOF) che deve essere esteso anche alle componenti carico/scarico dalle navi e gasdotto terrestre e marino;
- Piano di monitoraggio ambientale (PMA).

RILEVATO che, ad oggi, non sono affrontati quantitativamente anche ulteriori temi riguardanti i consumi (elettrici, idrici, ...) né i reflui, sia solidi che liquidi, in fase di esercizio e di cantiere.

A titolo di esempio, si rileva che per i consumi idrici il Proponente afferma che *"occorrerà approvvigionare una certa quantità d'acqua dalla rete che verrà realizzata all'interno del piano di lottizzazione ..."*, piano di lottizzazione ed edificazione che non risulta essere andato molto avanti negli ultimi 14-15 anni.

Non è ancora stato stabilito il materiale con cui realizzare i serbatoi (*"saranno definiti dalla ditta appaltatrice in funzione delle prestazioni richieste"*, Pag. 43 SIA 1999) né il sistema di ancoraggio degli stessi serbatoi, che nel SIA 1999 (Pag. 44) è affidato a *"selle in acciaio poggiate su base in cemento armato al fine di evitare il contatto diretto tra il mantello del serbatoio ed il calcestruzzo"*, mentre nell'aggiornamento 2013 (Pag. 142) si afferma che *"Le modalità di appoggio dei serbatoi saranno definite in sede esecutiva essendo esse funzione anche delle metodologie che saranno utilizzate per la fabbricazione in opera dei serbatoi. In concreto può dirsi che i serbatoi potranno essere poggiati su letto di sabbia ovvero su selle di appoggio"*.

VALUTATO, comunque, che tutte le questioni sopra evidenziate che non sono state oggetto di specifici e ulteriori approfondimenti nella nuova documentazione presentata rispetto a quella del 1999, potranno essere tutte approfondite e sviluppate nel successivo progetto esecutivo, e comunque prima dell'inizio dei lavori, a fronte di un adeguato quadro prescrittivo della presente istruttoria.

PRESO ATTO che in merito alle terre e rocce da scavo la disciplina da applicare, oggi vigente, è riconducibile all'art. 5 del Decreto 10/08/2012 n° 161 che prevede la redazione del Piano di caratterizzazione e del Piano di Utilizzo del materiale da scavo (PUT).

20

CONSIDERATO che il Proponente, pur in una fase di progetto di massima, ha indicativamente sviluppato il bilancio complessivo delle terre e rocce da scavo, relativo alle principali sezioni dell'opera (ad eccezione della TOC), che si può sommariamente riepilogare nella seguente tabella :

SEZIONE OPERA	Materiale Scavato (mc)	Materiale riutilizzato (mc)	Materiale a discarica (mc)	Materiale di apporto (mc)
DEPOSITO	52.600	52.600	=	12.750
GASDOTTO	6.710	5.152	1558	1.383
RACCORDO FERROVIARIO	5.700	4.200	1500	3.500
TOTALE	65.010	61.952	3.058	17.633

VALUTATO che la documentazione presentata dal Proponente in merito alle terre e rocce da scavo limitatamente al computo dei volumi, così come implementata con le integrazioni documentali più recenti, si può ritenere in linea generale esaustiva e conforme alla disciplina succitata ancorché valutata sommariamente nell'ambito di un progetto di massima.

CONSIDERATO comunque che, ad oggi, dei 65.000 mc movimentanti (circa) ben oltre il 95% sarà tutto reimpiegato, la parte eccedente che verrà portata a discarica pari a meno del 5% sarà essenzialmente costituita da asfalto e massicciata stradale, oltre a materiali di apporto portati in sito dall'esterno e quindi non originariamente presenti nelle aree di apporto.

Per quanto attiene al materiale di apporto esterno esso sarà costituito essenzialmente da misto granulometrico per la ricostituzione della massicciata stradale e per la costituzione della nuova massicciata ferroviaria, nonché da graniglia stabilizzata per la realizzazione della pavimentazione naturale dei piazzali del deposito e da asfalto, solamente per i rifacimenti stradali lungo le tratte già esistenti.

CONSIDERATO e VALUTATO, riguardo al Piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo e al relativo Piano Utilizzo del materiale di scavo (PUT), che:

- l'art. 5, comma 1, del DM n. 161/2012, (oggi vigente) stabilisce che: *"Nel caso in cui l'opera sia oggetto di una procedura di valutazione ambientale, ai sensi della normativa vigente, l'espletamento di quanto previsto dal presente Regolamento deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale"*;
- il Proponente, invece, afferma che esso *"sarà presentato, in dettaglio ... all'Autorità competente almeno 90 giorni prima dell'inizio delle attività nel rispetto del comma 1 dell'art.5 del Decreto del 10 agosto 2012 n.161 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare"*;
- tale profilo va considerato alla luce del fatto che la normativa vigente all'atto dell'attivazione del procedimento (1999) prevedeva la redazione del solo progetto di massima che - per il suo contenuto e livello di dettaglio (come sopra specificato ed evidenziato) -, non consente di valutare un preciso bilancio delle terre di scavo da riutilizzare o trasportare a discarica, dei materiali di apporto e degli altri aspetti e profili che vanno presi in considerazione e valutati in applicazione della normativa attuale;
- ne deriva che la particolarità della vicenda e gli obblighi conformativi derivanti dalle sentenze del giudice amministrativo sopra indicate e descritte (cfr. al riguardo, anche quanto rappresentato al momento della riattivazione del procedimento con nota U.Prot.DVA-2013-0029124 del 12.12.2013, acquisita al protocollo della Commissione VIA-VAS con protocollo E.Prot.CTVA-2013-0004525 del 16.12.2013), oltre che il lungo lasso di tempo trascorso dall'originario avvio del procedimento e dal passaggio in giudicato delle richiamate pronunce giurisdizionali, inducono a valutare la possibilità di esprimere un parere VIA favorevole (sotto il profilo in esame), ferma restando la necessità che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare si esprima sul PUT che la Società Proponente è tenuta a presentare nella successiva fase di progettazione esecutiva e comunque prima dell'inizio delle attività;
- ove la DVA condividesse tale soluzione, si potrebbe esprimere un parere VIA favorevole sospensivamente condizionato alla presentazione del PUT, da parte della Società Proponente ed alla

33

fn su

pronuncia favorevole dell'Amministrazione sullo stesso prima dell'inizio di qualsiasi attività.

CONSIDERATO che il Proponente si impegna a presentare il Piano di caratterizzazione ed il Piano di Utilizzo del materiale da scavo (PUT), in dettaglio, all'Autorità competente almeno 90 giorni prima dell'inizio delle attività nel rispetto del comma 1 dell'art.5 del Decreto del 10 agosto 2012 n.161 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

RITENUTO quindi che il Proponente, nella successiva fase di progetto esecutivo, e, comunque prima dell'inizio dei lavori, debba obbligatoriamente eseguire sia il Piano di caratterizzazione delle terre che il Piano di Utilizzo (PUT) da presentare per approvazione all'Autorità competente nel pieno rispetto della normativa nel frattempo sopravvenuta (art. 5 del Decreto del 10 agosto 2012 n. 161 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare).

PRESO ATTO dell'attuale assenza del Piano di Caratterizzazione dei terreni in termini chimico e chimico-fisici e del Piano di Utilizzo del materiale da scavo (PUT), nel presente Parere viene pertanto formulata una apposita prescrizione a riguardo.

PRESO ATTO che, relativamente agli aspetti legati alle autorizzazioni per la *sicurezza*, secondo il Proponente :

- *il deposito, inteso come complesso degli impianti ubicati all'interno della cinta di stabilimento, è l'unico elemento soggetto a "notifica" e, pertanto, il relativo progetto è sottoposto all'esame del Comitato Tecnico Interregionale (CTR) di prevenzione incendi, in accordo alle procedure previste dal DPR n. 577/82 e D.M. 16/11/1993;*
- *il gasdotto, è da ritenersi attività soggetta al controllo del Comando Provinciale VV.F. di Foggia;*
- *il terminale marittimo, infine, necessita della sola autorizzazione dell'Autorità Marittima che, per gli aspetti tecnici e di sicurezza, si avvale della Commissione locale infiammabili di cui all'art. 48 del regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione.*


RITENUTO opportuno evidenziare, in merito alle attività di aggiornamento dell'istruttoria di VIA per l'opera in questione, che, con riferimento specifico agli aspetti di sicurezza ed analisi di rischio connessi al D.Lgs. 334/99 e s.m.i., attuazione italiana della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, l'analisi viene condotta sulla base della seguente documentazione resa disponibile dal Proponente :

- ISOSAR srl "*Deposito costiero di Manfredonia (FG): Rapporto di sicurezza – NOF - Sezione 5*", a cura di PMI Impianti Srl (Ottobre 1997);
- Ispettorato Int.le Puglia e Basilicata CNVVF "*Emissione di parere, ai sensi del DPR 577/82, DM 2/8/84 e DM 30/4/98 (ex DPR 175/88 e s.m.i.)*" – Prot. n° 3953/30 del 10/08/1998;
- ISOSAR srl "*Deposito costiero di Manfredonia (FG): Pontile di attracco navi gasiere e gasdotto – Progetto di base e valutazioni di sicurezza – Relazione tecnica*";
- ISOSAR srl "*Deposito costiero di GPL in agro del comune di Manfredonia (FG): Studio di Impatto Ambientale – Tomo 1*", (Ottobre 1999).

CONSIDERATO che il deposito costiero di GPL in questione risulta soggetto alla normativa sulle Attività a Rischio di Incidente Rilevante essendo prevista la presenza di gas di petrolio liquefatto in quantità eccedente le 200 t (Allegato I, Parte 1, D.Lgs. 334/99 e s.m.i.).

Il deposito GPL risulta, in particolare, soggetto agli obblighi ed adempimenti connessi all'Art. 8 del D. Lgs. 334/99 e s.m.i. (oltre che a quelli connessi agli Art. 6 e 7), tra cui la redazione di un Rapporto di Sicurezza (RdS) da presentare all'autorità competente preposta alla valutazione dello stesso (Comitato Tecnico Regionale - CTR) in due successive fasi: un rapporto preliminare di sicurezza finalizzato all'ottenimento del "*Nulla-Osta di Fattibilità*" (NOF) e un rapporto definitivo di sicurezza finalizzato all'ottenimento dell'autorizzazione per l'inizio attività (Parere Tecnico Conclusivo - PTC).

Già nell'esame del Rapporto di Sicurezza per la fase di NOF viene valutata, con il livello di dettaglio disponibile, l'adeguatezza:

- 
- delle scelte progettuali effettuate,
 - dei sistemi di gestione e di prevenzione previsti,
 - del dimensionamento dei sistemi di mitigazione delle conseguenze incidentali previste,
 - del Piano di Emergenza Interno per la gestione degli incidenti.

CONSIDERATO altresì che nell'esame vengono considerate anche le problematiche relative alla verifica di compatibilità con il territorio circostante (limitatamente agli aspetti di sicurezza per la popolazione e per l'ambiente), ivi incluse quelle relative alla presenza di altre attività soggette agli adempimenti previsti dal D.Lgs. 334/99 e s.m.i.

In merito a questo ultimo aspetto, la relazione tra il governo del territorio e il controllo dei rischi di incidente rilevante è oggetto dell'art. 14 "Controllo dell'urbanizzazione" del D.Lgs. 334/99 e del relativo Decreto di attuazione, il D.M. 9 maggio 2001 ("Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante").

Il D.M. 9 maggio 2001 incide profondamente nella materia urbanistica e territoriale, in quanto pone delle limitazioni sul territorio e/o sullo stabilimento, cui sia le aziende che i sindaci dei territori comunali interessati devono attenersi; esso stabilisce che l'esistenza o la previsione d'insediamento di uno stabilimento a rischio d'incidente rilevante o di opere esterne nelle vicinanze di uno stabilimento a rischio di incidente rilevante deve essere affrontata complessivamente come fattore indifferibile e intrinseco dello sviluppo urbanistico e della programmazione territoriale.

PRESO ATTO, relativamente all'evoluzione degli aspetti normativi, di quanto segue :

Con specifico riferimento alle problematiche di analisi dei rischi, si evidenzia che le tematiche riguardanti la sicurezza del deposito e l'analisi dei possibili eventi incidentali, svolta dal Proponente per la fase di progettazione di massima, sono state affrontate dall'Autorità competente, ovvero il Comitato Tecnico Int.le Puglia e Basilicata del CNVVF, rifacendosi alla normativa in vigore all'epoca dell'emissione del RdS fase NOF (anni 1997-1998).

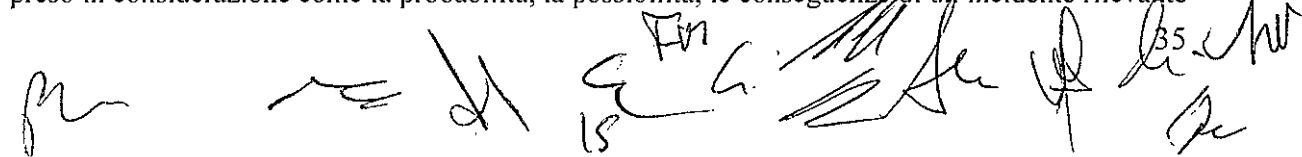
A questa data, in particolare, risultava ancora vigente il DPR 175/88, "Attuazione della direttiva CEE n. 501 del 24 giugno 1982 relativa ai rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali", in seguito modificato e integrato da diverse disposizioni normative e di carattere tecnico applicativo, fino alla Legge n° 137 del 19 maggio 1997 "Sanatoria dei decreti-legge recanti modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988 n. 175, relativo ai rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali", recepimento italiano della prima direttiva "Seveso" (direttiva 82/501/CEE).

Successivamente, la direttiva "Seveso" si è evoluta nella cosiddetta direttiva "Seveso II" (direttiva 96/82/CE) tesa a integrare profondamente la normativa sui grandi rischi con le più moderne conoscenze ed esperienze maturate, nel frattempo, nel sistema dei controlli.

Il 17 agosto 1999 l'Italia ha recepito la Direttiva "Seveso II" con il decreto legislativo n. 334 "Attuazione delle direttive 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose".

Le principali innovazioni introdotte dal D.Lgs 334/99, coerentemente con la direttiva europea, sono riassumibili nei seguenti punti:

- La prevenzione degli incidenti rilevanti è connessa unicamente alla presenza di determinate sostanze pericolose e non più allo svolgimento di determinate attività industriali che ne possono prevedere l'uso (si definisce come "presenza di sostanze pericolose" la presenza di queste, reale o prevista, nello stabilimento, ovvero di quelle che si reputa possono essere generate, in caso di perdita di controllo di un processo industriale) [articolo 2].
- Vengono inserite tra le categorie di pericolosità le sostanze pericolose per l'ambiente [allegato I parte 2].
- Al gestore viene richiesta la redazione di un documento che definisca la propria politica di prevenzione degli incidenti rilevanti, corredato del programma per l'attuazione del Sistema di Gestione della Sicurezza, adottato previa consultazione con il rappresentante della sicurezza dei lavoratori [articolo 7].
- Viene preso in considerazione come la probabilità, la possibilità, le conseguenze di un incidente rilevante



possano essere accresciute a causa del luogo, della vicinanza di più stabilimenti o delle sostanze presenti (*effetto domino*) [articolo 13].

- E' prevista l'integrazione dei concetti di stabilimento a rischio di incidente rilevante con quello di pianificazione territoriale, con particolare riferimento alla destinazione e utilizzazione dei suoli, con l'introduzione del principio di mantenere opportune distanze tra gli stabilimenti e le zone residenziali [articolo 14].
- E' previsto inoltre che il gestore, nell'ambito del principio-obbligo di informare la popolazione interessata dai rischi a cui è soggetta, possa esercitare il proprio diritto al segreto industriale o alla tutela delle informazioni di carattere commerciale, personale o che si riferiscano alla pubblica sicurezza, fornendo comunque alla popolazione informazioni organizzate e messe a disposizione previo controllo delle autorità competenti, in una forma ridotta ma che consenta tuttavia la conoscenza delle eventuali problematiche [combinato disposto degli articoli 11 e 22].

Nel dicembre 2003, quindi, a seguito dell'esperienza maturata dagli Stati membri dalla applicazione delle due direttive e dagli insegnamenti tratti dagli incidenti, la "Seveso" è stata oggetto di ulteriori aggiustamenti che hanno portato ad una nuova Direttiva Comunitaria, la 2003/105/CE, recepita in Italia con il D. Lgs. 238 del 21 settembre 2005 "Attuazione della direttiva 2003/105/CE che modifica la direttiva 96/82/CE sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose", che come è evidenziato anche nel titolo, apporta aggiustamenti e non stravolgimenti al D. Lgs. 334/99 che pertanto rimane quello di riferimento.

RILEVATO che, dall'esame della documentazione resa disponibile dal Proponente, sono emersi i seguenti principali aspetti :

- Il parere del Comitato Tecnico Int. le CNVVF (Agosto 1998) è stato emesso sulla scorta della documentazione inerente l'analisi di rischio per il solo deposito GPL a terra, così come previsto all'epoca della presentazione del RdS (ex DPR 175/88).
In particolare, risulta non essere stata presentata al Comitato stesso l'analisi per il resto delle installazioni e relative operazioni previste nel progetto preliminare, ovvero il pontile al mare, l'approdo delle navi gasiere e le fasi di carico-scarico del GPL in condotta e il gasdotto di collegamento a terra con il deposito stesso, come del resto la normativa di allora prevedeva (cfr. "Premessa - III" RdS deposito di Ottobre 97).
Tale analisi è stata comunque condotta dal Proponente, come si evince dalla documentazione resa disponibile.
- Il parere, all'epoca dell'emissione, era predisposto dal Comitato Tecnico Int. le CNVVF, come previsto dalla normativa dell'epoca (DPR 577/82), la cui composizione, per la specifica materia dei RIR (Rischio di Incidente Rilevante), è stata ampliata con il D.Lgs. 334/99 e s.m.i. (art. 19).
Ad oggi, in particolare, sono previste ulteriori figure nell'ambito delle attività RIR dei CTR (CTR integrato) tra cui si rammentano, tra gli altri: rappresentanti dell'ARPA e ISPESL (ora INAIL) competenti, rappresentanti di Regione, Provincia e Comune competente, etc.
- La normativa tecnica di riferimento per la progettazione e relativa analisi dei rischi riporta, in termini generali, un adeguamento al progresso tecnologico delle installazioni a rischio al fine di elevare gli standard di sicurezza di queste ultime.
Al riguardo, occorre tener conto di particolari soluzioni tecnologiche, anche di tipo innovativo, secondo l'evoluzione dello stato dell'arte nel settore dei RIR, al fine di promuovere costanti miglioramenti della sicurezza e garantire un elevato livello di protezione dell'uomo e dell'ambiente assicurando la prevenzione e/o la limitazione delle conseguenze degli incidenti rilevanti.
In tal senso si prenda a riferimento, ad esempio, la disponibilità, dalla data di emissione della documentazione concernente l'analisi di rischio (anni 1997 - 1998) ad oggi, di ulteriori dati da fonti di letteratura tecnica per quanto riguarda l'analisi storica di eventi incidentali occorsi nel settore del GPL, con la relativa esperienza operativa accumulata, ratei di guasto e frequenze di accadimento per la conduzione della "fault tree analysis", anche in riferimento alla valutazione del fattore umano in fase operativa, etc.

- o z
- La valutazione dei rischi connessa all'accadimento di eventi naturali, tra cui ad es. i sismi, è stata condotta, data l'epoca di redazione della documentazione, con riferimento alla precedente normativa in materia.

Si tenga conto, come già precedentemente sottolineato, che, ad oggi, l'intero territorio italiano è stato riclassificato ai fini sismici, con relativo obbligo di produrre documentazione tecnica inerente la valutazione di sicurezza per le parti strutturali presenti negli stabilimenti (ex DM 14/01/2008 e s.m.i.).

VALUTATO, che, stante quanto indicato in linea generale, con riferimento specifico alla profonda evoluzione normativa avutasi nel settore dei RIR, anche in considerazione delle nuove conoscenze tecniche in materia di sicurezza derivanti dall'analisi di eventi incidentali, semi-incidenti o di nuovi sviluppi di conoscenze nel settore della valutazione dei pericoli, l'attuale normativa sui Grandi Rischi impone di effettuare una revisione ed eventuale conseguente aggiornamento della analisi condotta in tema di sicurezza dello stabilimento in oggetto.

Si rammenta, al riguardo, di includere in tale revisione ed aggiornamento dell'intero sistema a progetto e relative operazioni connesse (deposito a terra + condotte + pontile + nave), ripresentando all'organo competente in materia (CTR Puglia) la documentazione inerente il RdS fase NOF, come previsto dall'art. 9 D.Lgs. 334/99 e s.m.i., anche al fine di tenere conto di eventuali variazioni intervenute, dalla data di presentazione della documentazione iniziale, al territorio e all'ambiente circostante.

Tale aspetto, del resto, risulta esser stato già trattato dal Proponente, mediante l'applicazione dei criteri previsti per la valutazione di compatibilità territoriale, ai sensi del DMA 15/05/1996 "*Criteri di analisi e valutazione dei RdS relativi ai depositi di GPL*", seppure con riferimento, evidentemente, alla situazione del deposito a terra aggiornata al 1997-1998.

PRESO ATTO di tutto quanto sopra espresso, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS ritiene assolutamente necessaria la formulazione di una specifica prescrizione inerente il rilascio del NOF.

Per quanto attiene al **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**:

PRESO ATTO che nel SIA 1999, così come confermato nell'Aggiornamento 2013, sono state analizzate, ancorché con un livello di dettaglio correlabile pur sempre ad un corrispondente livello di progetto di massima, le possibili interazioni del progetto in questione con le seguenti principali componenti ambientali di specifico interesse per l'impianto in questione:

- atmosfera;
- ambiente idrico
- suolo e sottosuolo;
- rumore e vibrazioni;
- vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi;
- salute pubblica;
- paesaggio.

CONSIDERATO che tutti gli aspetti di cui sopra sono ritenuti sufficientemente trattati nello Studio di Impatto Ambientale, correlato pur sempre ad un corrispondente livello di progetto di massima che la normativa di riferimento impone, dalla cui analisi è tuttavia possibile delineare sin d'ora la validità e sostenibilità ambientale, rilevando però che alcuni aspetti tecnici di dettaglio rimangono allo stato attuale ancora non sufficientemente trattati e che pertanto gli stessi andranno approfonditi e riaffrontati in corso di redazione del successivo progetto esecutivo. A tale scopo la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS ritiene assolutamente necessaria la formulazione di specifiche prescrizioni a riguardo.

CONSIDERATO che per la componente **Atmosfera**, la caratterizzazione è stata realizzata nel SIA 1999, sulla base delle serie storiche 1951-1981 della stazione meteo di Foggia, in relazione ai dati di temperatura, vento (intensità e direzione), pressione, umidità relativa ed evaporazione.

Nell'Aggiornamento al SIA del 2013 il Proponente ribadisce che "*...i suddetti dati sono stati mediati su un ampio intervallo temporale, ovvero un settantennio. Pertanto, nonostante ad oggi siano disponibili dati più*

recenti, si ritiene che il loro utilizzo non determinerebbe variazioni significative dei valori medi riportati nel SIA del 1999 e che gli stessi possono quindi essere ritenuti attendibili.....”.

RITENUTO opportuno evidenziare che :

- il periodo di mediazione è stato fatto su 30 anni (1951/1981), peraltro già datato per la stessa data (1999) di prima stesura dal SIA;
- i dati si riferiscono alla stazione di Foggia, che dista più di 30 km all'interno, rispetto al sito di progetto;
- manca qualsiasi valutazione in relazione alle classi di stabilità atmosferica;
- lo stesso sito di progetto si trova in corrispondenza del mare, quindi sede di un clima assai diversificato rispetto a quello della stazione di riferimento utilizzato;
- per le elaborazioni necessarie a definire gli impatti in atmosfera dell'opera (in esercizio e, soprattutto, in fase di cantiere, vista la tipologia) non servono i valori medi, quanto l'articolazione per serie storiche orarie, riferite a un anno tipo;
- le variazioni climatiche degli ultimi anni non consentono, *sic et simpliciter*, l'estrapolazione dei dati relativi all'intervallo 1951-1981 fino ai giorni nostri.

VALUTATO tuttavia che, per quanto riguarda la componente atmosfera, sulla scorta delle attuali analisi si possa delineare sin d'ora la sostenibilità ambientale dell'opera relativamente a questa componente; in fase di progetto esecutivo occorrerà tuttavia effettuare sia una caratterizzazione meteo-climatica del sito di maggiore dettaglio rispetto all'attuale che una corrispondente valutazione modellistica degli impatti, e quindi dovrà essere necessariamente eseguito :

- un approfondimento della caratterizzazione meteo-climatica del sito, con la definizione delle serie orarie di un anno tipo dei parametri necessari alla modellizzazione della diffusione degli inquinanti (temperatura, pressione, irraggiamento, vento in direzione e velocità, classi di stabilità atmosferica), con particolare riguardo alle attività in fase di cantiere;
- l'individuazione di un modello di propagazione degli inquinanti, compatibile con una situazione di variabilità atmosferica tipica delle aree costiere (modelli lagrangiani, a puff, comunque non stazionari);
- il calcolo degli inquinanti e il confronto con i valori limiti di legge per i principali inquinanti (NO_x, CO, Polveri totali, PM₁₀ e PM_{2.5});
- per le attività di scavo e movimentazione delle terre fare riferimento sia ai fattori di emissione dei documenti EPA A42, che, in fase di primo screening, alle “Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti”, prodotto dall'ARPA Toscana.

A tale scopo la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS ritiene assolutamente necessaria la formulazione di una specifica prescrizione a riguardo.

CONSIDERATA la documentazione prodotta relativamente alla componente **Ambiente Idrico**, ed in particolare :

A) Piano assetto idrogeologico – aspetti idraulici

Dall'analisi del PAI redatto dalla AdB Puglia emerge che il gasdotto dell'opera in progetto attraversa aree ad elevata pericolosità idraulica, per le quali le NTA prevedono (art. 7 c.1 lett. d): “interventi di ampliamento e di ristrutturazione delle infrastrutture a rete pubbliche o di interesse pubblico esistenti, comprensive dei relativi manufatti di servizio, riferite a servizi essenziali e non delocalizzabili, nonché la realizzazione di nuove infrastrutture a rete pubbliche o di interesse pubblico, comprensive dei relativi manufatti di servizio, parimenti essenziali e non diversamente localizzabili, purché risultino coerenti con gli obiettivi del presente Piano e con la pianificazione degli interventi di mitigazione. Il progetto preliminare di nuovi interventi infrastrutturali, che deve contenere tutti gli elementi atti a dimostrare il possesso delle caratteristiche sopra indicate anche nelle diverse soluzioni presentate, è sottoposto al parere vincolante dell'Autorità di Bacino”;

Le stesse Norme Tecniche di Attuazione prevedono inoltre (art. 7 c. 2): "Per tutti gli interventi di cui al comma 1 l'AdB richiede, in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, la redazione di uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata. Detto studio è sempre richiesto per gli interventi di cui ai punti a), b), d), e), h) e i)".

Analogamente, il gasdotto interessa anche delle aree a rischio idraulico molto elevato R4, per le quali le NTA non forniscono indicazioni; per esse si possono considerare valide le indicazioni fornite per le aree a pericolosità elevata.

Per quanto riguarda gli attraversamenti dei corsi d'acqua, è necessaria (art 10 NTA) la verifica della "sussistenza delle condizioni di sicurezza idraulica, come definita all'art. 36, sulla base di uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica subordinato al parere favorevole dell'Autorità di Bacino".

B) Piano di tutela delle acque (PTA)

L'area di progetto ricade interamente tra quelle "vulnerabili da contaminazione salina" (tavola B del Piano di tutela delle acque) per le quali (dalle misure di salvaguardia del Piano):

- a) è sospeso il rilascio di nuove concessioni per il prelievo di acque dolci di falda da utilizzare a fini irrigui o industriali;
- b) è consentito il prelievo di acque marine di invasione continentale per usi produttivi, (itticoltura, mitilicoltura) per impianti di scambio termico o dissalazione a condizione che:
 - le opere di captazione siano realizzate in maniera tale da assicurare il perfetto isolamento del perforo nel tratto di acquifero interessato dalla circolazione di acque dolci e di transizione,
 - venga indicato preventivamente il recapito finale delle acque usate, nel rispetto della normativa vigente;
- c) in sede di rinnovo della concessione, devono essere sottoposte a verifica le quote di attestazione dei pozzi al di sotto del livello mare, con l'avvertenza che le stesse non risultino superiori a 25 volte il valore del carico piezometrico in quota assoluta (riferita al l.m.m.).
- d) in sede di rinnovo della concessione, nel determinare la portata massima emungibile occorre considerare che la stessa non determini una depressione dinamica del carico piezometrico assoluto superiore al 50% del valore dello stesso carico e comunque tale che le acque estratte abbiano caratteristiche qualitative compatibili con le caratteristiche dei terreni e delle colture da irrigare.

Per le Aree di tutela quali quantitativa è, invece, previsto:

- a) "in sede di rilascio di nuove autorizzazioni alla ricerca, andranno verificate le quote previste di attestazione dei pozzi al di sotto del livello mare, con il vincolo che le stesse non risultino superiori a 25 volte il valore del carico piezometrico espresso in quota assoluta (riferita al l.m.m.). A tale vincolo si potrà derogare nelle aree in cui la circolazione idrica si esplica in condizioni confinate al di sotto del livello mare. Di tale circostanza dovrà essere data testimonianza nella relazione idrogeologica a corredo della richiesta di autorizzazione;
- b) in sede di rilascio o di rinnovo della concessione, nel determinare la portata massima emungibile, si richiede che la stessa non determini una depressione dinamica del carico piezometrico assoluto superiore al 60% del valore dello stesso carico e che i valori del contenuto salino (residuo fisso a 180°C) e la concentrazione dello ione cloro (espresso in mg/l di Cl⁻) delle acque emunte non superino rispettivamente 1 g/l o 500 mg/l".

RILEVATO, rispetto a quanto sopra riportato, che il Proponente parla di pozzi in alternativa all'acquedotto per quanto riguarda gli approvvigionamenti idrici (Pagg. 64 e 68 tomo I sia 1999, aggiornamento SIA, Pag. 148) sia in fase di costruzione che di esercizio, ed in particolare :

"..... 3.4.1.4.2 - Acque : I quantitativi di acque necessari per gli usi industriali e potabili durante la fase di cantiere, ammontanti al massimo a 15 m³/giorno, saranno approvvigionati mediante pozzi o, qualora già disponibile, dall'acquedotto. E' necessaria comunque la realizzazione di un serbatoio idrico di adeguata

capacità; è inoltre da prevedere l'approvvigionamento di 5.000 m³ per la prova idraulica dei serbatoi che successivamente verranno tumulati.....".

"..... 3.4.2.3 - Acqua : Le acque impiegate nell'ambito del deposito sono classificate come "acqua per usi industriali vari"; il fabbisogno di acqua potabile è stimabile al massimo in circa 3 m³/giorno. E' previsto di approvvigionare tale modesto quantitativo tramite la rete idrica che verrà realizzata all'interno dell'isola DI/49....".

RITENUTO opportuno evidenziare alcune carenze progettuali risultanti dagli elaborati allegati al SIA e nel seguito evidenziate, quali :

- la descrizione dell'ambiente idrico è attualmente riferita alla scala regionale ed è basata su letteratura, senza peraltro alcun aggiornamento dal 1999;
- non è possibile, pertanto, valutare le interferenze tra la realizzazione del deposito e l'assetto idrogeologico;
- lo stesso dicasi per quanto riguarda i tracciati della ferrovia e del gasdotto, che, tra l'altro, si sviluppano parzialmente in un contesto caratterizzato da una falda subaffiorante (zona umida) o comunque molto prossima al piano campagna;
- manca, inoltre, la relazione di compatibilità idrologica e idraulica, necessaria all'ottenimento del parere dell'AdB, che avrebbe potuto fornire qualche dettaglio relativo alle interferenze dei tracciati con il reticolo fluviale;
- sui consumi le informazioni sono scarse, così come le indicazioni sugli approvvigionamenti.

CONSIDERATO, tuttavia, che, secondo il Proponente, il ciclo produttivo del deposito non richiede impiego di acqua di processo e/o di raffreddamento, ma solo consumi per i servizi:

- la riserva idrica dell'antincendio di 3.000 m³, una volta costituita dovrà solo essere reintegrata, principalmente in occasione delle esercitazioni antincendio con cadenza mensile, che richiedono un consumo di circa 10 m³/esercitazione corrispondenti a 120m³/anno;
- l'innaffiamento prati richiede consumi di circa 2m³ per 200 giorni/anno, per complessivi 400 m³/anno;
- i servizi sanitari richiedono un consumo medio di 50l/giorno per ciascun addetto, per complessivi 3.000 l/giorno corrispondenti a 1.000 m³/anno;
- per l'acqua potabile si ipotizza l'approvvigionamento di bottiglie e l'installazione di *dispenser* automatici e beverelli.

CONSIDERATO che per far fronte al suindicato fabbisogno di acqua industriale, pari in totale a 1.520 m³/anno, si può fare ricorso a tre diverse fonti: la falda acquifera sotterranea, già intercettata da un pozzo nel terreno di proprietà, la rete idrica interna all'area industriale, gestita dall'Ente Autonomo Acquedotto Pugliese, il riciclo delle acque meteoriche, previo installazione di un serbatoio di accumulo; nelle fasi di cantiere e di avvio attività le suddette fonti saranno integrate/sostituite da servizio autobotti.

PRESO ATTO che, successivamente all'aggiornamento del SIA 2013, il Proponente ha trasmesso all'AdB Puglia il progetto in questione con nota Prot. n° 2303 del 24/04/2014 con cui vengono forniti dal Proponente ulteriori approfondimenti e dettagli tecnici circa la realizzazione del gasdotto e le interferenze con i reticoli idrografici, circa l'attraversamento di aree classificate ad alta pericolosità idraulica, circa l'intersezione del raccordo ferroviario con un'asta del reticolo idrografico, ecc. dando quindi piena risposta alle carenze progettuali sopra evidenziate nell'ambito della presente istruttoria.

PRESO ATTO che la stessa AdB, sulla base della documentazione integrativa trasmessa, in data 11/08/2014 Prot. n° 010212 (CTVA-2014-002958 dell'1/09/2014) ha espresso parere "favorevole" di conformità con prescrizioni all'intervento proposto.

VALUTATO in definitiva che, per quanto riguarda la componente ambiente idrico, sulla scorta delle attuali analisi e del parere favorevole di conformità dell'intervento al PAI con prescrizioni espresso dall'AdB Puglia, si possa delineare sin d'ora la sostenibilità ambientale dell'opera relativamente a questa componente senza necessità di ulteriori dettagli e approfondimenti in fase di progetto esecutivo.

CONSIDERATA la componente Suolo e Sottosuolo, che deriva dall'esame delle seguenti relazioni :

- 1) "Studio Impatto Ambientale" dell'Ottobre 1999 (di seguito SIA 1999);
- 2) "Integrazione" del 23 Febbraio 2000 (di seguito INT. 2000);
- 3) "Aggiornamento dello studio di impatto ambientale del 1999" del Settembre 2013 (di seguito AGG. 2013);
- 4) "Controdeduzioni alle Osservazioni 2014" (di seguito Controdeduzioni 2014).

CONSIDERATO che, per quanto riguarda il contesto geologico, il Proponente nell'AGG . 2013 (Pag. 174) afferma che "...da studi e sondaggi eseguiti in aree limitrofe all'area del deposito costiero, risulta che la copertura è costituita, per uno spessore medio di circa 25 cm, da terre di colore rosso-scuro;Il substrato al litotipo di cui sopra, accertato fino a 10 m dal p.c., è costituito da una roccia calcarea di colore prevalentemente biancastro con venature rossastre, dovute a processi di ossidazione provocati dalle acque di infiltrazione.....".

Sempre in merito a quest'ultima litologia, il Proponente afferma (tomo II del SIA 1999) che "...Le rocce in parola sono definibili, in base al loro peso di volume secco, mediamente pesanti; esse si presentano, inoltre, notevolmente porose, come attesta il basso valore medio della compattezza...." (Pag. 230) e che "...Tuttavia, per effetto di una diffusa fratturazione nonché di un carsismo epigeo e ipogeo, le zone costituite da questa formazione rocciosa sono caratterizzate da ampia permeabilità areale con diffusa percolazione nel sottosuolo delle acque meteoriche...." (Pag. 226).

Tali cavità e/o fratturazioni sono dovute essenzialmente alla notevole solubilità e alla storia sismo-tettonica, anche recente, del Calcare Oolitico di Coppa Guardiola, sedime delle fondazioni dei serbatoi tumulati.

VALUTATO pertanto che, per quanto riguarda il contesto geologico, sulla scorta delle attuali analisi si possa delineare sin d'ora la sostenibilità ambientale dell'opera; in fase di progetto esecutivo occorrerà tuttavia che il Proponente integri la caratterizzazione geolitologica locale con indagini geofisiche mirate al rilevamento di eventuali di cavità e/o fratture, tipiche del contesto geologico della zona.

VALUTATO altresì che, per quanto riguarda il contesto geotecnico, fatte salve le N.T.C. del D.M. 14/01/2014, sulla scorta delle attuali analisi, si possa delineare sin d'ora la sostenibilità ambientale dell'opera; in fase di progetto esecutivo occorrerà tuttavia che il Proponente integri tale componente con una caratterizzazione geotecnica più approfondita e puntuale, in quanto lo stesso Proponente asserisce che: "Le caratteristiche geotecniche delle rocce del sito sono nel complesso buone, tuttavia sono eterogenee in quanto presente il carsismo e fenomeni di fatturazione...L'area è condizionata dalla presenza di eventuali cavità ipogee ed epigee" (Pag. 257, tomo II del SIA 1999). Si sottolinea, infine, che tale esigenza è sentita dallo stesso Proponente quando dichiara (Pag. 228, tomo II del SIA 1999) che "... vengono descritte le principali caratteristiche geotecniche delle formazioni sulla base di dati sia provenienti dalla letteratura specializzata, sia da indagini effettuate dallo scrivente e sia da dati di studi per la costruzione del Porto Industriale di Manfredonia", seppure non risolta in maniera esaustiva.

VALUTATO anche che, per quanto riguarda il contesto idrogeologico, sulla scorta delle attuali analisi, si possa delineare sin d'ora la sostenibilità ambientale dell'opera; in fase di progetto esecutivo occorrerà tuttavia che il Proponente integri tale componente con studi idrogeologici di dettaglio. A tale proposito si sottolinea come le seguenti cartografie relative alla Carta Idrogeologica del Gargano (Pagg. 226 e segg. del tomo II del SIA 1999):

- TAVOLA 20 con le Isofreatiche (m.slm);
- TAVOLA 21 con Isobate (m. slm) con le Aree con presenza di sole acque salmastre;
- TAVOLA 22 con Isopache (m);
- TAVOLA 23 con Isoaline (g/l)

sono state realizzate a scala 1:150.000.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Per completezza si precisa che nell'Allegato 16 al SIA (*Carta della permeabilità e dell'idrografia superficiale*), rappresentato a scala 10.000 non risulta essere presente il tracciato definitivo del gasdotto, sia a terra che a mare.

VALUTATO anche che, per quanto riguarda le caratteristiche sismiche, si rileva la corretta attribuzione dell'impianto fatta dal Proponente alla zona sismica 2 così come risultante dalla O.P.C.M. n° 3519 del 28/4/2006 e che sulla scorta delle attuali analisi, si possa delineare sin d'ora la sostenibilità ambientale dell'opera; in fase di progetto esecutivo occorrerà tuttavia che il Proponente effettui una corretta e puntuale campagna di rilevamento per la determinazione della Velocità media di propagazione delle onde di taglio (VS30).

In relazione alla realizzazione della TOC, il Proponente dovrà caratterizzare la natura e la quantità dei fluidi utilizzati nell'attraversamento del Calcere Oolitico (acqua, bentonite e/o polimeri/additivi).

VALUTATO inoltre che, per quanto riguarda i sedimenti marini, si rileva che il tragitto del gasdotto in area marina, esterna alla perimetrazione del SIN di Manfredonia, con una lunghezza pari a circa 4.8 km, prevede l'infossamento di n. 2 condotte di diametro nominale di 300 mm, con un ricoprimento di 1.5 m di sedimento, per uno spessore di sedimento coinvolto pari a circa 1.8 m.

Dall'esame della documentazione costituente il progetto di massima messa a disposizione, in particolare le relazioni ISOSAR s.r.l. (elaborati n. 9911/1 e n. 9911/2 datati 24 gennaio 2000), si evince che lo strato superficiale del fondale marino interessato dal tragitto della condotta è già stato oggetto di una caratterizzazione nel 1999, ai sensi dell'allegato B/2 del DM 24/01/1996.

Tuttavia, anche se la norma citata non specifica il periodo di validità delle analisi, si ritiene che, in considerazione del lungo lasso di tempo intercorso dalle analisi effettuate, delle caratteristiche idrodinamiche dell'area, la caratterizzazione dei fondali debba essere ripetuta in fase di progetto esecutivo, in quanto a distanza di circa 15 anni la situazione ambientale potrebbe aver subito cambiamenti non trascurabili, soprattutto in relazione alla vicinanza del SIN di Manfredonia.

Poiché la norma in questione per alcuni aspetti fornisce solo delle generiche indicazioni, tale ripetizione/aggiornamento della caratterizzazione ambientale dovrà essere svolta secondo le indicazioni del "*Manuale per la movimentazione dei Sedimenti Marini*" (APAT-ICRAM, 2007).

In ogni caso, sulla scorta delle attuali analisi, si può delineare sin d'ora la sostenibilità ambientale dell'opera relativamente a questa componente, in fase di progetto esecutivo occorrerà tuttavia che il Proponente integri la caratterizzazione dei fondali marini con relative analisi dei sedimenti.

CONSIDERATA la documentazione prodotta relativamente alla componente Rumore e Vibrazioni, in cui non sono presenti informazioni di dettaglio in merito alle valutazioni previsionali condotte sui livelli acustici e vibrazionali, sia per quanto attiene alla fase di cantiere che a quella di esercizio.

Purtuttavia per quanto riguarda la fase di cantiere, il Proponente riporta le principali sorgenti che saranno utilizzate nel corso delle attività, corredate dai corrispondenti valori di emissione acustica, specificando che sia le emissioni di rumore che quelle vibrazionali saranno limitate a brevi periodi temporali.

Relativamente alla fase di esercizio, viene riportato che le emissioni di rumore e vibrazioni saranno anch'esse di livello trascurabile.

VALUTATO, innanzitutto, che nel SIA realizzato nel 1999 vengono riportati come valori limite normativi un livello di *Noise Rating* pari a 80 dB, così come suggerito dalla norma tecnica internazionale ISO 1996, che non risulta congruente con quanto previsto dalla legislazione nazionale in materia di inquinamento acustico, costituita dalla Legge n. 447/1995 e dai relativi decreti attuativi. Peraltro per quanto attiene alle vibrazioni, nella documentazione esaminata non è stato riportato nessun documento normativo utilizzato come riferimento.

RILEVATO, altresì, che il Proponente, sempre nell'ambito del progetto di massima, non ha effettuato misure di rumore *ante operam* per una valutazione del clima acustico nell'area di influenza dell'opera.

VALUTATO tuttavia che, per quanto riguarda il rumore e le vibrazioni, sulla scorta delle attuali analisi afferenti al progetto di massima allegato al SIA, ancorché basate preliminarmente su un livello di *Noise Rating* suggerito dalla norma internazionale ISO 1996 e non dalla Legge 447/1995, si possa comunque

delineare sin d'ora, nel complesso, la sostenibilità ambientale dell'opera relativamente a questa componente; in fase di progetto esecutivo occorrerà tuttavia effettuare una caratterizzazione di dettaglio che tenga in conto dei seguenti elementi tecnici :

- individuazione delle sorgenti di rumore nella fase di esercizio;
- individuazione delle sorgenti di vibrazione;
- individuazione dei ricettori interessati;
- algoritmi numerici utilizzati per il calcolo della propagazione;
- livelli acustici e vibrazionali in corrispondenza dei singoli ricettori interessati.

A tale scopo la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS ritiene assolutamente necessaria la formulazione di una specifica prescrizione a riguardo.

VALUTATO, altresì, sempre nelle more del quadro prescrittivo del presente parere, di prescrivere un Piano di Monitoraggio delle emissioni acustiche e vibrazionali, da effettuarsi sia durante le fasi di cantiere che durante quelle di esercizio presso i ricettori interessati, al fine di verificare l'eventuale superamento dei valori limite previsti dal DPCM 14/11/1997 e dalla legge 01/03/1991 per le emissioni di rumore, nonché dalle raccomandazioni della norma UNI 9614 per le vibrazioni. Nei casi in cui dal monitoraggio si riscontrino dei superamenti dei valori limite, si dovranno adottare idonee misure di mitigazione, volte all'introduzione di sistemi di riduzione e/o contenimento alla sorgente.

CONSIDERATA la documentazione prodotta relativamente alle componenti naturalistiche Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi relative all'area vasta e all'area di intervento.

PRESO ATTO che l'intervento in questione ricade in un'area tipizzata come industriale dal vigente PRG del Comune di Manfredonia ed in particolare ricade nella zona ID/49 del Piano di Fabbricazione del 1972 ed il progetto è dotato di un parere di conformità urbanistica Prot. n. 1745/98 e che tale area industriale rientra nell'ambito dei "territori costruiti", la cui perimetrazione è stata ratificata dal Comune di Manfredonia con delibera di Consiglio Comunale n. 125 del 06.12.2004.

VISTO E CONSIDERATO che la suddetta area industriale rientra nella perimetrazione del SIC-ZPS denominato "*Valloni e Steppe pedegarganiche*" e che questa circostanza ha determinato l'avvio, da parte della Commissione Europea, della procedura di infrazione n. 2001/4156, a valle della quale la Regione Puglia ed il Comune di Manfredonia hanno stipulato una convenzione finalizzata ad individuare ed attuare apposite misure di compensazione mirate a salvaguardare l'Habitat naturale garantendo la coesistenza con gli insediamenti industriali e che l'adozione di tali misure compensative ha consentito di ottenere, con provvedimento n. E/2012/4183 del 21 giugno 2012, l'archiviazione della procedura d'infrazione da parte della Commissione Europea.

PRESO ATTO che tutta l'area industriale, e quindi anche l'insediamento del deposito in questione che occupa una superficie di 17,7 ha, che più esattamente è ubicato al confine Sud-Est della stessa, ricade all'interno di un sito di interesse comunitario di tipo C, cioè di un Sito *Natura2000* in cui il SIC, così come dichiarato dal Proponente, coincide con una Zona di protezione speciale (ZPS), denominato "*Valloni e steppe pedegarganiche*", codice IT9110008, di circa 30.467 ha di superficie (Rif. "Stralcio dalle Note di Risposta alle Osservazioni della LIPU" – Prof. Matarrese – Luglio 2014 – Pag. 7 e 9).

RILEVATO, invece, che dal "Piano di Gestione dei SIC/ZPS del Comune di Manfredonia – Rev. 2 – Aprile 2009", secondo il più recente aggiornamento delle Schede 2013-10 e delle perimetrazioni dei SIC/ZPS, così come risultanti dal sito:

http://ecologia.regione.puglia.it/index.php?option=com_content&view=article&id=951&Itemid=1036

il SIC "*Valloni e steppe pedegarganiche*", codice IT9110008, ha invece una superficie di circa 29.817 ha (differenza di -650 ha), mentre la Zona di protezione speciale (ZPS) denominata anch'essa "*Valloni e steppe*"

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the number 43.]

pedegarganiche", codice IT9110008, ha una superficie di circa 31.201 ha (differenza di +734 ha) e pertanto non perfettamente coincidente con l'omologo SIC.

VALUTATO, quindi, che l'area occupata dal deposito in questione ricadente all'interno del SIC "*Valloni e steppe pedegarganiche*" (codice IT9110008), rappresenta lo 0,058% dell'intero sito di interesse comunitario così come risultante dai dati forniti dal Proponente, ovvero lo 0,059% così come risultante dalla presente istruttoria e lo 0,056% della ZPS "*Valloni e steppe pedegarganiche*" (codice IT9110008).

PRESO ATTO che contigue o parzialmente sovrapposte al SIC-ZPS, esistono aree con diversi vincoli ambientali da considerare:

- Sito SIC tipo C Valloni e steppe pedegarganiche: il tipo C è una particolare tipologia di Sito Natura 2000 in cui SIC e ZPS sono quasi integralmente coincidenti. Il sito, denominato "*Valloni e steppe pedegarganiche*", codice IT9110008, è collocato nella regione biogeografica mediterranea in provincia di Foggia, è stato proposto dalla regione Puglia come SIC, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE *Habitat*, nel luglio 1996 e designati come ZPS, ai sensi della Direttiva 79/409/CEE *Uccelli selvatici* nel novembre 1998, ed è stato dichiarato SPS dal Ministero dell'Ambiente nel dicembre 1998.
Al momento del decreto di pronuncia di compatibilità ambientale del 2000 aveva un'estensione di 36.000 ha, includendo però al completo la lottizzazione industriale DI/49 (oggi D3E) del Comune di Manfredonia.
- Parco nazionale del Gargano: suddiviso in Zona 1 e Zona 2; istituito con DPR 1 giugno 1985 è stato ripermetrato con DPR 18 maggio 2001, a seguito di questa operazione il confine in zona 2 risulta non interferita con l'impianto; inoltre rimangono esterni al nuovo confine: il raccordo ferroviario, la stazione di Frattarolo e tutta l'area della Bonifica di Siponto interessata dal tracciato del gasdotto terrestre;
- PSIC Zone umide della Capitanata: abbraccia una lunga fascia litoranea a Sud della Bonifica di Siponto, per una superficie di 14.109 ha così come dichiarato dal Proponente, ovvero di 16.099 ha così come risultante dalla presente analisi istruttoria; confina a Nord per alcuni chilometri con il SIC Valloni e steppe pedegarganiche, comprende il tratto terminale del torrente Candelaro;
- ZPS Palude di Frattarolo: tutta interna al pSIC Zone umide della Capitanata, con una superficie di 279 ha; confina lungo il lato Est con SS 159 per 1,4 km e comunque non interferente con l'impianto;
- Area di interesse archeologico di S. Maria di Siponto: comprendente ritrovamenti sparsi di epoca romana, è vincolata dal Ministero BBAACC ai sensi della Legge n. 1089/1939 ed è attraversata per circa 200 m dal tracciato del gasdotto.

ESAMINATO in particolare il SIC IT9110008 (*Valloni e steppe pedegarganiche*), direttamente interferito dall'opera in progetto, oltre al SIC IT9110005 (*Zone umide della Capitanata*) e la ZPS IT9110007 (*Palude di Frattarolo*, interno al precedente), localizzati a breve distanza dall'opera (circa 2.5 km).

CONSIDERATI il SIC e la ZPS "*Valloni e steppe pedegarganiche*" il cui valore ambientale comprende :

- una estensione pari rispettivamente a 29.817 ha e 31.201 ha, con altezza minima: m 5 ed altezza massima: m 644;
- caratterizzato da substrato geologico costituito da calcari del Cretacico e del Giurassico superiore;
- l'area ricade nella più estesa area di minime precipitazioni dell'Italia peninsulare;
- il sito include le are substeppe più vaste della Puglia con elevatissima biodiversità e una serie di canyon di origine erosiva che ospitano un ambiente rupestre di elevato interesse naturalistico con rare specie vegetali endemiche e di elevato interesse fitogeografico;
- per quanto attiene alla vulnerabilità, le cenosi della zona pedegarganica sono intrinsecamente a bassa fragilità e fortemente minacciate da spietramento con frantumazione meccanica della roccia, aratura per messa a coltura;
- pressione venatoria elevata, alto rischio di incendi, sovrappascolo, attività estrattive devastanti;
- problemi da progetti di sistemazione dei valloni, saltuariamente soggetti a piene stagionali devastanti;
- insediamento di zone industriali.

VISTA la relazione presentata dal Proponente a seguito delle osservazioni della LIPU in merito al tema "sottrazione, frammentazione e degrado di Habitat prioritari e in genere per l'area ZPS e SIC" che conclude che "...la realizzazione del deposito costiero di GPL, della condotta (tratto terrestre e tratto sottomarino) e del raccordo ferroviario non incidono su Habitat prioritari e/o comunitarie che gli interventi previsti in progetto verranno attuati nel pieno rispetto dei criteri dalla rete Natura 2000....".

VISTO E CONSIDERATO lo Studio presentato dal Proponente delle componenti ambientali considerate come potenzialmente soggette ad impatto dalla realizzazione dell'impianto (vegetazione e uso del suolo; Habitat; fauna) e che nell'ambito della trattazione di ciascuna delle componenti ambientali, successivamente all'analisi dello stato attuale delle componenti stesse, vengono individuati i fattori di impatto che l'opera comporta in fase di cantiere ed in fase di esercizio.

CONSIDERATO che, anche a seguito delle integrazioni fornite dal Proponente nell'aggiornamento 2013 e nel documento di controdeduzioni alla LIPU, si deduce che :

- l'area interessata dall'intervento "si caratterizza per la presenza prevalente di colture erbacee, quali seminativi intensivi ed estensivi e, in minor misura, incolti e pascoli degradati";
- in tale contesto "gli elementi di vera naturalità sono alquanto rari o assenti, per cui la fauna presente è quella tipica degli agroecosistemi e risulta in generale di scarso interesse conservazionistico";
- alla luce dell'approfondimento sulla fauna riportato nello studio, "il sito di progetto non ospita popolazioni riproduttive di specie di interesse conservazionistico e scientifico";
- in virtù della tipologia di progetto, "l'unico impatto negativo ipotizzabile è quello derivante da sottrazione di Habitat, in particolare come area trofica per specie di avifauna nidificante o migratrice in area vasta";
- analizzando il contesto territoriale si evince che "la superficie sottratta (circa 18 ha) di Habitat a seminativo e/o incolto risulta essere una porzione esigua se confrontata con le disponibilità di Habitat similari a livello di sito puntuale e, soprattutto, di area vasta oltre 30.000 ettari solo nel SIC " Valloni e steppe pedegarganiche";
- per quanto riguarda il popolamento faunistico presente nel sito "si rappresenta che per le specie di rettili e anfibi, l'area risulta idonea solo a specie euriecie e di scarso valore ecologico; il territorio in esame risulta già perturbato da elementi circolazione quali la S.S. 89 e la S.P. 59";
- per quanto riguarda "i Chiroteri, l'unico sito noto di una certa rilevanza, ovvero la Tufara di Santa Lucia, è posto a circa 6 km ad ovest del sito di progetto, mentre le aree di foraggiamento più importanti sono rappresentate dalle aree umide di Lago Salso e Frattarolo";
- per quanto riguarda gli uccelli, "le uniche specie di un certo interesse conservazionistico potenzialmente presenti a livello di sito puntuale con coppie nidificanti, sono Calandra e Calandrella. Per quanto riguarda la prima, essa non è stata rilevata durante i sopralluoghi, cosa che fa presupporre non sia presente neanche in periodo riproduttivo dato che la specie è molto difficile da osservare al di fuori delle aree di nidificazione; d'altronde la specie è strettamente legata agli Habitat steppici pedegarganici, e frequenta i seminativi solo se ad essi associati. Per quanto riguarda la Calandrella, la specie non è stata contattata durante i sopralluoghi, probabilmente a causa della fenologia della specie, che sverna in Africa e arriva in Puglia in primavera, con picchi tra fine marzo e metà maggio, non si può però escludere che frequenti l'area durante il passo migratorio e la nidificazione".

CONSIDERATO che lo Studio presentato dal Proponente conclude affermando : "...l'area d'intervento è caratterizzata da una banale comunità faunistica, la quale è per lo più composta da poche specie euriecie o comunque molto tolleranti al disturbo di origine antropica e che le specie di importanza comunitaria che caratterizzano i SIC/ZPS "Valloni e steppe pedegarganiche" e Zone umide della capitanata" non frequentano il sito d'intervento, si può affermare che le opere previste in progetto non produrranno incidenze significative sulla componente fauna....".

CONSIDERATO che alcune delle informazioni riportate dal Proponente per le componenti naturalistiche risultano tuttavia essere non aggiornate, ed in particolare nello specifico :

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'M', 'F', 'S', 'L', 'A', 'G', 'P', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z', 'AA', 'AB', 'AC', 'AD', 'AE', 'AF', 'AG', 'AH', 'AI', 'AJ', 'AK', 'AL', 'AM', 'AN', 'AO', 'AP', 'AQ', 'AR', 'AS', 'AT', 'AU', 'AV', 'AW', 'AX', 'AY', 'AZ', 'BA', 'BB', 'BC', 'BD', 'BE', 'BF', 'BG', 'BH', 'BI', 'BJ', 'BK', 'BL', 'BM', 'BN', 'BO', 'BP', 'BQ', 'BR', 'BS', 'BT', 'BU', 'BV', 'BW', 'BX', 'BY', 'BZ', 'CA', 'CB', 'CC', 'CD', 'CE', 'CF', 'CG', 'CH', 'CI', 'CJ', 'CK', 'CL', 'CM', 'CN', 'CO', 'CP', 'CQ', 'CR', 'CS', 'CT', 'CU', 'CV', 'CW', 'CX', 'CY', 'CZ', 'DA', 'DB', 'DC', 'DD', 'DE', 'DF', 'DG', 'DH', 'DI', 'DJ', 'DK', 'DL', 'DM', 'DN', 'DO', 'DP', 'DQ', 'DR', 'DS', 'DT', 'DU', 'DV', 'DW', 'DX', 'DY', 'DZ', 'EA', 'EB', 'EC', 'ED', 'EE', 'EF', 'EG', 'EH', 'EI', 'EJ', 'EK', 'EL', 'EM', 'EN', 'EO', 'EP', 'EQ', 'ER', 'ES', 'ET', 'EU', 'EV', 'EW', 'EX', 'EY', 'EZ', 'FA', 'FB', 'FC', 'FD', 'FE', 'FF', 'FG', 'FH', 'FI', 'FJ', 'FK', 'FL', 'FM', 'FN', 'FO', 'FP', 'FQ', 'FR', 'FS', 'FT', 'FU', 'FV', 'FW', 'FX', 'FY', 'FZ', 'GA', 'GB', 'GC', 'GD', 'GE', 'GF', 'GG', 'GH', 'GI', 'GJ', 'GK', 'GL', 'GM', 'GN', 'GO', 'GP', 'GQ', 'GR', 'GS', 'GT', 'GU', 'GV', 'GW', 'GX', 'GY', 'GZ', 'HA', 'HB', 'HC', 'HD', 'HE', 'HF', 'HG', 'HH', 'HI', 'HJ', 'HK', 'HL', 'HM', 'HN', 'HO', 'HP', 'HQ', 'HR', 'HS', 'HT', 'HU', 'HV', 'HW', 'HX', 'HY', 'HZ', 'IA', 'IB', 'IC', 'ID', 'IE', 'IF', 'IG', 'IH', 'II', 'IJ', 'IK', 'IL', 'IM', 'IN', 'IO', 'IP', 'IQ', 'IR', 'IS', 'IT', 'IU', 'IV', 'IW', 'IX', 'IY', 'IZ', 'JA', 'JB', 'JC', 'JD', 'JE', 'JF', 'JG', 'JH', 'JI', 'JJ', 'JK', 'JL', 'JM', 'JN', 'JO', 'JP', 'JQ', 'JR', 'JS', 'JT', 'JU', 'JV', 'JW', 'JX', 'JY', 'JZ', 'KA', 'KB', 'KC', 'KD', 'KE', 'KF', 'KG', 'KH', 'KI', 'KJ', 'KK', 'KL', 'KM', 'KN', 'KO', 'KP', 'KQ', 'KR', 'KS', 'KT', 'KU', 'KV', 'KW', 'KX', 'KY', 'KZ', 'LA', 'LB', 'LC', 'LD', 'LE', 'LF', 'LG', 'LH', 'LI', 'LJ', 'LK', 'LL', 'LM', 'LN', 'LO', 'LP', 'LQ', 'LR', 'LS', 'LT', 'LU', 'LV', 'LW', 'LX', 'LY', 'LZ', 'MA', 'MB', 'MC', 'MD', 'ME', 'MF', 'MG', 'MH', 'MI', 'MJ', 'MK', 'ML', 'MN', 'MO', 'MP', 'MQ', 'MR', 'MS', 'MT', 'MU', 'MV', 'MW', 'MX', 'MY', 'MZ', 'NA', 'NB', 'NC', 'ND', 'NE', 'NF', 'NG', 'NH', 'NI', 'NJ', 'NK', 'NL', 'NM', 'NN', 'NO', 'NP', 'NQ', 'NR', 'NS', 'NT', 'NU', 'NV', 'NW', 'NX', 'NY', 'NZ', 'OA', 'OB', 'OC', 'OD', 'OE', 'OF', 'OG', 'OH', 'OI', 'OJ', 'OK', 'OL', 'OM', 'ON', 'OO', 'OP', 'OQ', 'OR', 'OS', 'OT', 'OU', 'OV', 'OW', 'OX', 'OY', 'OZ', 'PA', 'PB', 'PC', 'PD', 'PE', 'PF', 'PG', 'PH', 'PI', 'PJ', 'PK', 'PL', 'PM', 'PN', 'PO', 'PP', 'PQ', 'PR', 'PS', 'PT', 'PU', 'PV', 'PW', 'PX', 'PY', 'PZ', 'QA', 'QB', 'QC', 'QD', 'QE', 'QF', 'QG', 'QH', 'QI', 'QJ', 'QK', 'QL', 'QM', 'QN', 'QO', 'QP', 'QQ', 'QR', 'QS', 'QT', 'QU', 'QV', 'QW', 'QX', 'QY', 'QZ', 'RA', 'RB', 'RC', 'RD', 'RE', 'RF', 'RG', 'RH', 'RI', 'RJ', 'RK', 'RL', 'RM', 'RN', 'RO', 'RP', 'RQ', 'RR', 'RS', 'RT', 'RU', 'RV', 'RW', 'RX', 'RY', 'RZ', 'SA', 'SB', 'SC', 'SD', 'SE', 'SF', 'SG', 'SH', 'SI', 'SJ', 'SK', 'SL', 'SM', 'SN', 'SO', 'SP', 'SQ', 'SR', 'SS', 'ST', 'SU', 'SV', 'SW', 'SX', 'SY', 'SZ', 'TA', 'TB', 'TC', 'TD', 'TE', 'TF', 'TG', 'TH', 'TI', 'TJ', 'TK', 'TL', 'TM', 'TN', 'TO', 'TP', 'TQ', 'TR', 'TS', 'TT', 'TU', 'TV', 'TW', 'TX', 'TY', 'TZ', 'UA', 'UB', 'UC', 'UD', 'UE', 'UF', 'UG', 'UH', 'UI', 'UJ', 'UK', 'UL', 'UM', 'UN', 'UO', 'UP', 'UQ', 'UR', 'US', 'UT', 'UU', 'UV', 'UW', 'UX', 'UY', 'UZ', 'VA', 'VB', 'VC', 'VD', 'VE', 'VF', 'VG', 'VH', 'VI', 'VJ', 'VK', 'VL', 'VM', 'VN', 'VO', 'VP', 'VQ', 'VR', 'VS', 'VT', 'VU', 'VV', 'VW', 'VX', 'VY', 'VZ', 'WA', 'WB', 'WC', 'WD', 'WE', 'WF', 'WG', 'WH', 'WI', 'WJ', 'WK', 'WL', 'WM', 'WN', 'WO', 'WP', 'WQ', 'WR', 'WS', 'WT', 'WU', 'WV', 'WW', 'WX', 'WY', 'WZ', 'XA', 'XB', 'XC', 'XD', 'XE', 'XF', 'XG', 'XH', 'XI', 'XJ', 'XK', 'XL', 'XM', 'XN', 'XO', 'XP', 'XQ', 'XR', 'XS', 'XT', 'XU', 'XV', 'XW', 'XZ', 'YA', 'YB', 'YC', 'YD', 'YE', 'YF', 'YG', 'YH', 'YI', 'YJ', 'YK', 'YL', 'YM', 'YN', 'YO', 'YP', 'YQ', 'YR', 'YS', 'YT', 'YU', 'YV', 'YW', 'YZ', 'ZA', 'ZB', 'ZC', 'ZD', 'ZE', 'ZF', 'ZG', 'ZH', 'ZI', 'ZJ', 'ZK', 'ZL', 'ZM', 'ZN', 'ZO', 'ZP', 'ZQ', 'ZR', 'ZS', 'ZT', 'ZU', 'ZV', 'ZW', 'ZX', 'ZY', 'ZZ']

- si cita la Direttiva 79/409/CEE (Direttiva "Uccelli") che è stata sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE;
- i formulari standard riportati (da Pag. 18) non sono i più aggiornati e quindi i dati relativi alla fauna non coincidono con quelli degli ultimi formulari (aggiornati ad ottobre 2013);
- sono carenti le informazioni dei formulari relativi alla ZPS IT9110038 *Paludi presso il Golfo di Manfredonia* (che comprende la ZPS *Palude di Frattarolo*, che nel 2005 è stata ampliata e ha quindi cambiato nome in *Paludi presso il Golfo di Manfredonia*) e alla ZPS IT9110039 *Promontorio del Gargano*, che vengono segnalati dal Proponente nell'area vasta;
- si asserisce che le informazioni su tali aree non sono state fornite perché i formulari sono in fase di completamento, affermazione inesatta in quanto i formulari aggiornati sono disponibili sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

CONSIDERATO che l'area interferita dal progetto si inserisce in un contesto di pregio naturalistico, soprattutto in riferimento agli ambienti sub-steppici, ai complessi rupicoli e alle zone umide costiere.

VISTA la nota integrativa ed esplicativa trasmessa dal Proponente in data 4 agosto 2014 ed acquisita con protocollo DVA 2014-0002819 del 5 agosto 2014 redatta a seguito della riunione convocata da DVA in data 17 luglio 2014 in merito al chiarimento relativo alla istituzione del SIC ZPS "*Valloni e Steppe pedegarganiche*" ed al relativo contenzioso comunitario escluso nel 2012, ed, in particolare, lo "Stralcio dalle Note di Risposta alle Osservazioni della LIPU" – Prof. Matarrese – Luglio 2014).

PRESO ATTO dei contenuti della suddetta nota integrativa trasmessa dal Proponente di cui nel seguito se ne ritrascrive uno stralcio : "*.....circa le presunte differenze tra la ZPS Valloni e Steppe Pedegarganiche e l'omonimo SIC, specie con riferimento alla portata delle compensazioni attuate dallo Stato Italiano, attraverso il concerto tra il Comune di Manfredonia e la Regione Puglia ratificato con DGR n. 917 del 26/06/2006, che avrebbe (omissis)..... effetto solo sulla ZPS e non sul SIC, con conseguenti ricadute circa la necessità di produrre una nuova Valutazione d'Incidenza..... (omissis)..... la scrivente ha già verbalmente rappresentato la infondatezza di tale tesi, dimostrata anche attraverso la documentazione edita dallo stesso Ministero dell'Ambiente..... (omissis)..... qui riproposta per pronto riferimento:*

a) *L'archiviazione della procedura di infrazione 2001/4156, effettuata dalla Commissione Europea in data 21 giugno 2012, a seguito della destinazione di un'area di 500 ettari, a compensazione della violazione della Direttiva "Uccelli" (79/409/CEE) e della Direttiva "Habitat" (92/43/CEE), ha compensato tanto la sottrazione di Habitat previsti dalla ZPS "Valloni e steppe pedegarganiche" quanto la sottrazione di Habitat previsti dal SIC "Valloni e steppe pedegarganiche" perché si tratta dello stesso identico territorio con gli stessi identici Habitat.*

b) *Dai documenti del Ministero dell'Ambiente e del Comune di Manfredonia si evince in modo incontrovertibile che l'intero SIC "Valloni e steppe pedegarganiche" coincide con la ZPS "Valloni e steppe pedegarganiche" essendo costante il riferimento SIC/ZPS;*

c) *L'Habitat prioritario "Percorsi sub steppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea", caratterizzante il SIC, è ricostituito all'interno dell'area di 500 ettari nella zona a sud del "Lago Salso" che è andata a compensare quella industriale; (omissis).....*

d) *L'obbligo formale di presentazione dello studio di incidenza ambientale del progetto Isosar srl (ora Energas S.p.A.) va ritenuto pienamente assolto con la presentazione dello stesso come allegato all'istanza del 1999 in quanto nessun elemento nuovo sotto il profilo degli Habitat da tutelare è emerso successivamente al 1999. Già dalla designazione del SIC "Valloni e steppe pedegarganiche" effettuata dalla Regione Puglia con delibera del 1996 n. 3310, è individuato l'Habitat prioritario "Percorsi sub steppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea" come da e già da allora esisteva l'obbligo della presentazione dello studio di incidenza. Obbligo all'epoca assolto..... (omissis)..... e) *La valutazione di incidenza negativa dello studio presentato all'epoca (inglobata dal decreto VIA negativo del 2000) è stata annullata dal Giudice Amministrativo insieme all'annullamento del decreto VIA e, come noto, non vi sono margini di discrezionalità amministrativa per un rigetto atteso che non vi sono elementi progettuali o stato dei luoghi o dati normativi sostanziali differenti rispetto al 1999.**

f) *La mancata valutazione di incidenza, ex ante, dell'intera area industriale di Manfredonia, di tutti i progetti realizzati o approvati (così come denunciato dalla Commissione Europea, e la conseguente violazione del diritto comunitario in tale ambito, sono state superate con l'archiviazione della procedura di infrazione di*

cui sopra grazie all'individuazione di 500 ha nella zona "Lago Salso" (e relativo piano di gestione (omissis).....) dove ricostituire tutti gli Habitat sottratti dall'intera area industriale al SIC-ZPS Valloni e steppe pedegarganiche, compresi gli Habitat prioritari. Si ribadisce, infatti, che l'area del SIC e quella della ZPS coincidono e che, quindi, gli Habitat in esso presenti sono identici.

Per meglio precisare:

La prima identificazione dell'area di interesse naturalistico fu effettuata dalla Regione Puglia con Delibera Regionale n. 3310 del 23.07.'96 che, ai sensi della Direttiva Habitat, trasmise al Ministero dell'Ambiente Servizio Conservazione della Natura - la scheda identificativa del pSIC nonché le delimitazioni cartografiche in scala 1:100.000. Solo successivamente, con nota 24/12/98 del Ministero dell'Ambiente, lo stesso sito venne qualificato anche come ZPS.

Gli Habitat elencati nella scheda Natura 2000 del SIC sono rimasti esattamente gli stessi di quelli della ZPS e così pure le percentuali con cui, nel SIC e nella ZPS, sono riportati tali Habitat.

Inoltre, il sito "Valloni e Steppe Pedegarganiche" ha lo stesso numero identificativo sia per il SIC che per la ZPS e cioè "IT9110008".

Dalla data di individuazione del SIC/ZPS "Valloni e Steppe Pedegarganiche" sino alla data della sua formale istituzione non è cambiato assolutamente nulla se non lievi modifiche per esigenze cartografiche di corrispondenza su cartografia scala 1:50.000, ma che non hanno alcuna influenza per il caso in specie.

All'interno del SIC/ZPS risultava, già tipizzata nel Piano di Fabbricazione Comunale del 1972 e poi confermata nel PRG/98, un'area di Sviluppo Industriale per una superficie complessiva di circa 400 ettari.

Nel 2001, su segnalazione dell'associazione LIPU, l'Unione Europea aprì la procedura d'infrazione n. 2001/4156 per il forte deterioramento ambientale di dette aree. La procedura d'infrazione fu poi definitivamente archiviata solo nel giugno del 2012 a seguito del riconoscimento da parte della UE dell'efficacia delle compensazioni attuate mediante apposita convenzione tra Regione Puglia e Comune di Manfredonia, ratificata con DGR della Regione Puglia n. 917 del 26/06/2006, e consistenti nella individuazione di altra porzione di territorio della superficie di circa 500 ettari da destinare alla rinaturalizzazione ed a forme di conduzione dei fondi coerenti con le finalità della direttiva Habitat (art. 4, lettera b) della convenzione).

La già accennata coincidenza della ZPS "Valloni e steppe Pedegarganiche" con l'omonimo SIC risulta esplicita all'interno della convenzione. In altre parole, la procedura d'infrazione fu aperta per lo stato di degrado del sito determinatosi su tutte le aree, compreso la ex ID49 a Sud della SS 89, ma lo Stato Italiano ha attuato adeguate procedure di compensazione atte a ricostituire su altra porzione del territorio gli Habitat degradati assicurando la coerenza complessiva con gli obiettivi della Rete Natura 2000..... (omissis).....

..... (omissis)..... l'intera area dell'insediamento produttivo in progetto è utilizzata a seminativo e che essa è interessata dalla sovrapposizione di aree di interesse naturalistico solo per una piccolissima parte (area di colore rosa identificata come aree agricole incolte occupate da spazi naturali importanti) che, nello specifico, avrebbe dovuto essere quello caratteristico dell'Habitat prioritario *6220 Percorsi substeppici di graminacee e delle piante annue dei "Thero-Brachypodietea".

In realtà, entrando nel merito..... (omissis)..... l'Habitat prioritario poteva essere considerato assente in ragione del fatto che in campo botanico nazionale gli asfodeleti sono considerati di scarsa importanza nel caratterizzare gli Habitat 6220 poiché si tratta di situazioni troppo diffuse nell'Italia meridionale e derivanti da situazioni di eccessivo pascolamento, quindi di involuzione della vegetazione con perdita di biodiversità..... (omissis)..... una eventuale ipotesi di conservazione della piccola area di Habitat sarebbe ingiustificata rispetto all'obiettivo di ricostituzione degli Habitat degradati all'interno della nuova area di 500 ettari che la Regione Puglia ed il Comune di Manfredonia hanno destinato a compensazione dell'area corrispondente all'intera zona industriale (riconosciuta degradata ad ogni livello istituzionale) e che ha determinato l'archiviazione della relativa procedura d'infrazione..... (omissis).....

La scrivente, quindi, tenuto conto:

a) che il progetto originario fu redatto con riguardo alla presenza del SIC come se esso fosse già stato approvato ;

b) che l'obbligo formale di presentazione dello studio di incidenza ambientale del progetto Isosar (ora Energas) va ritenuto pienamente assolto con la presentazione dello stesso come allegato all'istanza del 1999 in quanto nessun elemento nuovo sotto il profilo degli Habitat da tutelare è emerso successivamente al 1999. Già dalla designazione del SIC "Valloni e steppe pedegarganiche" effettuata dalla Regione Puglia con delibera del 1996 n. 3310, è individuato l'Habitat prioritario "Percorsi sub steppici di graminacee e piante

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'R', 'E', 'M', 'B', 'G', 'S', 'A', 'P', 'M', 'R']

annue dei Thero-Brachypodietea" (omissis)..... e già da allora esisteva l'obbligo della presentazione dello studio di incidenza. Obbligo all'epoca assolto.

c) che la pronuncia negativa allora emanata ha tenuto conto di tutti gli atti presentati e quindi anche dello studio relativo alla Valutazione d'Incidenza;

d) che l'archiviazione della procedura di infrazione 2001/4156, effettuata dalla Commissione Europea in data 21 giugno 2012 (omissis)..... a seguito della destinazione di un'area di 500 ettari, a compensazione delle violazioni della Direttiva "Uccelli" (79/409/CEE) e della Direttiva "Habitat" (92/43/CEE), ha compensato tanto la sottrazione di Habitat previsti dalla ZPS "Valloni e steppe pedegarganiche" quanto la sottrazione di Habitat previsti dal SIC "Valloni e steppe pedegarganiche" perché si tratta dello stesso identico territorio con gli stessi identici Habitat.

e) che dai documenti del Ministero dell'Ambiente e del Comune di Manfredonia (omissis)..... si evince in modo incontrovertibile che l'intero SIC "Valloni e steppe pedegarganiche" coincide con la ZPS "Valloni e steppe pedegarganiche";

f) che l'Habitat prioritario "Percorsi sub steppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea", è ricostituito all'interno dell'area di 500 ettari "Lago Salso" che è andata a compensare quella industriale..... (omissis).....

g) che la valutazione di incidenza negativa dello studio presentato all'epoca (inglobata dal decreto VIA negativo del 2000) è stata annullata dal Giudice Amministrativo insieme all'annullamento del decreto VIA e, come noto, non vi sono margini di discrezionalità amministrativa per un rigetto atteso che non vi sono elementi progettuali o stato dei luoghi o dati normativi sostanziali differenti rispetto al 1999;

h) che la mancata valutazione di incidenza ex ante dell'intera area industriale di Manfredonia è stata compensata con la destinazione di un'area di 500 ettari nella zona a sud del "Lago Salso" dove ricostituire tutti gli Habitat sottratti dall'intera area industriale al SIC-ZPS Valloni e steppe pedegarganiche, compresi gli Habitat prioritari grazie alla chiusura della procedura di infrazione comunitaria;

i) che il Proponente ha comunque fornito esaurienti elementi per le valutazioni, da parte del Ministero, dell'incidenza dell'intervento proposto rispetto alle esigenze di conservazione ambientale e che tali valutazioni sono anche contenute nelle note controdeduttive alle osservazioni avanzate dalla associazione LIPU e pubblicate sul sito del Ministero;

j) (omissis).....".

CONSIDERATO che la designazione del SIC "Valloni e steppe pedegarganiche" effettuata dalla Regione Puglia con Delibera del 1996 n. 3310, aveva individuato al proprio interno l'Habitat prioritario 6220* "Percorsi sub steppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea" e già da allora esisteva l'obbligo della presentazione dello studio di incidenza.

VISTO E CONSIDERATO l'obbligo di presentazione dello "Studio di incidenza ambientale" e che il Proponente ha trasmesso e ribadito che l'osservanza va ritenuta assolta con la presentazione dello stesso Studio allegato all'istanza del 1999 "in quanto nessun elemento nuovo sono il profilo degli Habitat da tutelare è emerso successivamente al 1999".

VISTO E CONSIDERATO che in merito all'Habitat prioritario 6220* "Percorsi sub-steppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea", caratterizzante il SIC, la Convenzione sottoscritta tra il Comune di Manfredonia e la Regione Puglia ha previsto la compensazione attraverso la ricostruzione all'interno dell'area di circa 500 ha nella zona a sud del "Lago Salso" (Convenzione ratificata con DGR della Regione Puglia n. 917 del 26/06/2006, consistenti nella individuazione di altra porzione di territorio della superficie di circa 500 ettari da destinare alla rinaturalizzazione ed a forme di conduzione dei fondi coerenti con le finalità detta direttiva Habitat).

CONSIDERATO che nell'area direttamente interferita dall'opera in progetto nell'indagine svolta dal Proponente "non è stata rinvenuta nessuna specie floristica d'interesse", mentre risulta parzialmente interferito l'Habitat prioritario 6220* "Percorsi sub-steppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea" e che fra gli elementi di vulnerabilità individuati per il SIC IT9110008 "Valloni e steppe pedegarganiche" è indicato l'insediamento di zone industriali.

VALUTATO che secondo quanto riportato nello “Stralcio dalle Note di Risposta alle Osservazioni della LIPU” – Prof. Matarrese – Luglio 2014 – Pag. 38) l’Habitat prioritario 6220* *Percorsi sub-steppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea*, risulta parzialmente interferito per un breve tratto dal solo tracciato del gasdotto, mentre dal raffronto con il “Piano di Gestione dei SIC/ZPS del Comune di Manfredonia – Rev. 2 – Aprile 2009”, elaborato secondo il più recente aggiornamento delle Schede SIC 2013-10, emerge che l’intera area del deposito di GPL (pari a 17,7 ha) rientra in una parte delle numerosissime frammentazioni costituenti complessivamente l’Habitat prioritario 6220* stesso.

VISTA E CONSIDERATA l’osservazione LIPU che afferma che il “*sito d’intervento presenta superfici a pascolo con su Habitat prioritario per cui sarebbe vietato a norma dell’art.5 punto “S” del Regolamento del RR 28/2008 convertire le superfici a pascolo permanente ad altri usi*”.

CONSIDERATO che, così come dichiarato dal Proponente, il sito d’intervento per il deposito di GPL interessa una superficie costituita da un seminativo attualmente incolto, nel quale si rileva la presenza di una rada flora nitrofila e ruderale priva di valore conservazionistico, avvalorato da ortofoto storiche, e che queste consentono di ritenere superabile la osservazione di cui al punto precedente.

VISTO che in merito all’Habitat prioritario 6220* *“Percorsi sub-steppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea”* il Proponente asserisce che esso non verrà interferito (cfr ma in realtà interferito) e che l’area direttamente interessata dall’opera in progetto risulta essere già degradata e, inoltre, che *“le superfici che nell’intorno del sito d’intervento sono state classificate come pascoli, in realtà attualmente sono solo asfodeliti non più idonei alla pastorizia e non inquadrabili in associazioni vegetazionali dell’Habitat prioritario 6220* Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea”* (Pagg. 34-35) e che, lo stesso Piano di Gestione asserisce che *“l’attuale PRG nasce in un periodo in cui le esigenze di conservazione delle risorse naturali non rientravano tra le priorità della pianificazione”* e pertanto *“permangono tuttora alcune previsioni urbanistiche che risultano del tutto incompatibili con la conservazione di Habitat e specie in quanto, se attuate, comporterebbero un’ulteriore sottrazione di aree naturali ed un incremento della pressione antropica sulle aree restanti”*.

VALUTATO che relativamente al potenziale impatto dell’opera in progetto sull’Habitat prioritario 6220* suddetto è opportuno considerare che:

- la zona industriale ex ID/49 insiste su aree attualmente di grande valenza ambientale per la presenza degli Habitat steppici;
- il fatto che l’Habitat prioritario 6220* nell’area interessata dall’opera in progetto sia in uno stato degradato, non giustifica la motivazione di “ulteriore degrado”;
- si consideri a tal proposito che la Direttiva Habitat 92/43/CEE tutela anche Habitat seminaturali;
- la specie *Asphodelus ramosus* è comunque annoverata fra quelle potenzialmente presenti nell’Habitat 6220*, seppur non fra le specie dominanti;
- dal Piano di Gestione dei SIC/ZPS del Comune di Manfredonia emerge che nel territorio di Manfredonia ha avuta una forte riduzione e frammentazione delle aree di tipo steppico (come l’Habitat 6220*) e che attualmente le aree più a rischio si trovano nel comprensorio della pedegarganica dove si sono conservate le maggiori estensioni di praterie ad Asfodeli.

CONSIDERATO che, anche se è ipotizzabile che eventuali incendi non vadano ad interferire con la componente vegetazionale esterna al deposito GPL è, tuttavia, opportuno che venga posta particolare attenzione agli eventuali danni alla flora e vegetazione derivanti da tali eventualità.

CONSIDERATO che l’Habitat prioritario 6220* *“Percorsi sub-steppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea”* è particolarmente diffuso nel sito e, in particolare, ricopre 12.523 ettari dell’intero SIC IT9110008 *“Valloni e steppe pedegarganiche”*, costituendone circa il 42% della superficie, distribuito sul territorio in maniera estremamente frammentata e disomogenea.

CONSIDERATO che l’opera in progetto interferisce con l’Habitat prioritario 6220* per circa 17,7 ettari e che la sottrazione totale di detto Habitat, per la realizzazione dell’opera, è dell’ordine di 0,13 % della presenza dello stesso nel SIC, costituendo tale proporzione un’incidenza assolutamente non significativa.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

CONSIDERATO, pertanto, che la sottrazione di detto Habitat non interferisce con la tutela della coerenza globale della Rete Natura 2000.

TENUTO CONTO che, comunque, sono impartite misure di mitigazione, di seguito descritte e prescritte, al fine di ridurre al minimo l'impatto negativo della realizzazione dell'opera sull'Habitat, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

VALUTATO pertanto che non risultano incidenze significative, si esprime, dunque, una valutazione complessiva di sostenibilità quali-quantitativa dell'opera in quanto la stessa, oltre che ad interessare una superficie assolutamente non significativa (dell'ordine dello 0,13% del totale), si colloca nei tratti più periferici del sito estremamente frammentati, tenuto conto anche delle misure di mitigazione richieste nel quadro prescrittivo.

Per fronteggiare ogni possibile evento casuale sarà pertanto determinante l'adozione di un piano di mitigazione in grado di evidenziare prontamente l'insorgere di problemi, al fine di realizzare tutti gli interventi atti a contenere al massimo l'eventuale danno provocato (i.e sottrazione di habitat, modifica delle condizioni ecologiche, impatti idrogeomorfologici, effetto barriera, ecc.) la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS ritiene, appunto, assolutamente necessaria la formulazione di una specifica prescrizione a riguardo.

CONSIDERATO che per quanto riguarda il deposito di GPL, fra le opere di mitigazione il Proponente ha già previsto una fascia sistemata a verde lungo l'intero perimetro del deposito stesso e che nel successivo quadro prescrittivo è prevista la piantumazione solo di specie autoctone, come peraltro previsto dal "Regolamento SIC Valloni e Steppe pedegarganiche e ZPS Promontorio del Gargano" (che all'Art. 11 comma 4 asserisce che "Ai fini della tutela del patrimonio genetico locale non è consentito impiantare nel territorio del SIC-ZPS specie, ecotipi e varietà estranee al paesaggio").

CONSIDERATO, in riferimento alla fauna d'interesse conservazionistico, che, così come dichiarato dal Proponente, nell'area direttamente interferita dal progetto "gli elementi di vera naturalità sono alquanto rari o assenti, per cui la fauna presente è quella tipica degli agroecosistemi e risulta in generale di scarso interesse conservazionistico" e "il sito di progetto non ospita popolazioni riproduttive di specie di interesse conservazionistico e scientifico".

CONSIDERATO tuttavia che, l'area interferita si inserisce in un contesto di particolare interesse per la fauna (soprattutto quella legata alle pseudo-steppe e ai complessi rupicoli), infatti nel SIC IT9110008 *Valloni e steppe pedegarganiche* sono segnalate ben 224 specie di uccelli, comprese tre specie prioritarie (due rapaci, il lanario e il grillaio, e una di ambienti sub-steppici, la gallina prataiola), 12 specie di rettili e, fra i mammiferi, 12 specie di Chiroteri inseriti negli allegati II e IV della Direttiva Habitat.

CONSIDERATO che la Carta della distribuzione delle specie zoologiche (scala 1:20.000) del Piano di Gestione dei SIC/ZPS del Comune di Manfredonia mostra che il deposito GPL ricade in parte in un'area ad alta idoneità per l'avifauna delle steppe, che lo stesso Piano individua fra le più minacciate dalle azioni antropiche e che i dati forniti dal Proponente non consentono di escludere la presenza nell'area interferita dal progetto di due specie di uccelli d'interesse comunitario di ambiente steppico (*Calandra* e *Calandrella*; Pag. 110) e che pertanto, in fase di cantiere è opportuno che vengano limitate le attività fonte di disturbo per l'avifauna delle steppe in generale e nello specifico per queste due specie potenzialmente presenti.

CONSIDERATO che non sono state fornite dal Proponente informazioni circa gli invertebrati, in particolare gli insetti e anche se nel SIC non sono segnalate specie d'interesse comunitario, si ritiene opportuno che, con un appropriato quadro prescrittivo, siano limitate le interferenze sulle specie di insetti (quali sottrazione e degrado d'Habitat, inquinamento, ecc.), in quanto nell'area sono comunque presenti specie di vertebrati che annoverano gli insetti fra le risorse trofiche (ad esempio i Chiroteri, la *Calandrella* nel periodo riproduttivo, la *Tarantola muraiola* e la *Lucertola campestre*).

CONSIDERATO che il Proponente "ritiene trascurabile l'interferenza sull'avifauna migratrice", asserendo

che in relazione alle specie migratrici non "sussistono evidenze che facciano pensare che il sito sia investito da una rotta preferenziale" e che "l'eventuale disturbo ipotizzabile, sia in fase di cantiere che di esercizio, è quello del disturbo che, sugli individui in transito, si esplicherebbe in un semplice allontanamento comportando solo piccole deviazioni lungo la rotta in atto" tuttavia, considerando che buona parte delle specie avifaunistiche segnalate nel SIC IT9110008 Valloni e steppe pedegarganiche sono migratorie e data la relativa vicinanza di aree importanti per i migratori (aree umide quali la Palude di Frattarolo e il Lago Salso), si ritiene opportuno, con un appropriato quadro prescrittivo, soprattutto in fase di cantiere, limitare le attività fonte di disturbo per queste specie (in particolare il rumore).

CONSIDERATO che il Proponente, al fine di contenere quanto più possibile gli impatti ambientali, ancorché in una fase di progetto di massima, prevede le seguenti opere di mitigazione :

- l'utilizzo di macchine e mezzi di cantiere tecnologicamente avanzati per prevenire e/o contenere le emissioni inquinanti;
- lungo le piste carrabili all'interno dell'area di cantiere saranno posizionati degli idranti a pioggia da utilizzare soprattutto nei periodi di aridità per l'abbattimento delle polveri;
- il previsto trasporto su gomma avverrà con carico protetto.
- quale misura di mitigazione sulla componente vegetazionale, sarà utilizzata la messa a dimora di nuovi soggetti arbustivi della flora locale rientranti nel climax della vegetazione naturale potenziale dell'ambito d'intervento ovvero tra le essenze arbustive: *Pistacia lentiscus*, *Prunus spinosa*, *Crataegus monogyna*, *Rosa canina*, *Juniperus phoenicea*, *Rosmarinus officinalis*.
- nell'area a parcheggio e relativa viabilità di accesso è previsto di posizionare, in alcuni punti delle sistemazioni esterne e lungo il ciglio della viabilità di accesso all'area, alcune siepi con funzione di fascia di protezione e/o "corridoio ecologico" che, unitamente alla realizzazione dei muretti a secco (da utilizzare per le sistemazioni esterne), consentirà alle specie presenti, gli spostamenti longitudinali con la riduzione dei rischi di collisione. I muretti a secco svolgono un ruolo essenziale ed insostituibile per la fauna locale ed in particolare per rettili e micromammiferi e che le predette specie trovano negli stessi la loro tana nutrendosi della ricca popolazione di insetti ad esso associata. A loro volta i rettili ed i micromammiferi rappresentano il richiamo in loco dell'avifauna;
- in fase di cantiere si avrà particolare cura di non chiudere o ostruire eventuali passaggi e/o attraversamenti esistenti al fine di evitare impatti con la fauna;
- per le sistemazioni esterne sarà messo in opera pietrame molto grossolano in maniera tale da presentare fessure ampie da 1 a 6 cm o più, al fine di permettere a piccoli animali (rettili, micromammiferi) di trovare rifugio e di aumentare il proprio territorio di caccia;
- per le sistemazioni a verde saranno utilizzate specie arbustive della flora locale al fine di agevolare il ripopolamento faunistico dell'area oggetto d'intervento;
- per evitare l'inquinamento luminoso sarà prevista l'installazione di corpi illuminanti speciali con emissione zero sopra un angolo di 90°.

VALUTATO nel merito delle componenti naturalistiche che :

- il Proponente ha fornito risposte esaurienti alle osservazioni della LIPU, tranne - per alcuni aspetti - a quella relativa al divieto di "effettuare il livellamento dei terreni";
- il Deposito di GPL ricade in un'area tipizzata come industriale dal vigente PRG del comune di Manfredonia ed in particolare nella zona "ID/49 del Piano di Fabbricazione del 1972" ed il progetto è dotato di uno specifico parere di conformità urbanistica;
- la perimetrazione del SIC denominato "Valloni e Steppe pedegarganiche" ha determinato l'avvio, da parte della Commissione Europea la procedura di infrazione n. 2001/4156, a valle del quale la Regione Puglia ed il Comune di Manfredonia hanno stipulato una Convenzione finalizzata ad individuare ed attuare apposite misure di compensazione mirate a salvaguardare l'Habitat naturale garantendo la coesistenza con gli insediamenti industriali e che l'adozione di tali misure compensative ha consentito di ottenere (con provvedimento n. E/2012/4183 del 21 giugno 2012) l'archiviazione della procedura d'infrazione da parte della Commissione Europea;
- il Proponente si è dichiarato disponibile ad adottare tutte le misure di mitigazione che, ancorché in una fase di progetto di massima, appaiono idonee.

51

VALUTATO che, sebbene nessuna specie inclusa in direttive o liste rosse verrà interessata dagli interventi e pur a seguito delle informazioni fornite dal Proponente in risposta alle Osservazioni della LIPU, permangono alcune criticità residue dal punto di vista faunistico, dato che il sito di progetto si inserisce in un contesto naturalistico.

VALUTATO comunque che relativamente agli interventi di mitigazione proposti, pur sempre afferenti ad un progetto di massima, si possa delineare sin d'ora una generale sostenibilità ambientale; in fase di progetto esecutivo si richiama comunque la necessità che:

- vengano individuate soluzioni che non comportino di livellare i terreni ricadenti nel Habitat prioritario, se non quelli strettamente necessari al raggiungimento dello scopo del lavoro;
- in fase di cantiere (relativamente al deposito del GPL, al gasdotto e al raccordo ferroviario), sia limitato al massimo il disturbo alle specie faunistiche ed in particolare le attività di cantiere dovranno essere evitate e/o limitate nei periodi più sensibili per la fauna quali i periodi riproduttivi e, per l'avifauna, anche quelli migratori (soprattutto migrazione primaverile);
- in fase di realizzazione dell'opera venga posta particolare attenzione alle zone di cantiere interessate dall'Habitat prioritario 6220* *Percorsi substepnici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea* rispettando quanto previsto da "Tutela degli Habitat" del "Regolamento SIC Valloni e Steppe pedegarganiche e ZPS Promontorio del Gargano" (art. 12 comma 1 "all'interno del SIC-ZPS non è consentito: trasformare, danneggiare e alterare gli Habitat d'interesse comunitario");
- sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, la circolazione dei mezzi a motore dovrà rispettare quanto riportato all'Art. 3 "Circolazione con mezzi a motore" del "Regolamento SIC Valloni e Steppe pedegarganiche e ZPS Promontorio del Gargano" e pertanto, deve essere evitato il transito al di fuori delle strade, per non danneggiare la vegetazione né arrecare disturbo alla fauna meno agile (in particolare i rettili).

RITENUTO necessario che il successivo quadro prescrittivo stabilisca le misure che, nella progettazione e realizzazione dell'opera, consentano di mitigare gli impatti naturalistici nella zona del deposito e delle infrastrutture (gasdotto e linea ferroviaria).

B) Ambiente Marino

CONSIDERATO relativamente all'ambiente marino che :

- i luoghi, dove è ubicato il porto industriale e dove verrà realizzato il gasdotto di collegamento tra terminale marittimo e la spiaggia di Siponto, ricadono nell'ampio Golfo di Manfredonia, nel Medio Adriatico, immediatamente a Sud del Promontorio dei Gargano;
- il pontile d'ormeggio e le opere marine non ricadono in alcuna zona protetta o comunque vincolata;
- le principali componenti ambientali marine interessate dall'intervento sono: fondali, morfodinamica costiera, popolamenti bentonici, qualità dell'acqua, popolamenti demersali e pesca, traffico marittimo;
- il fondo marino nel Golfo di Manfredonia è instabile, a causa del trasporto litoraneo di materiale fine il cui meccanismo non è ancora noto; osservazioni iniziate nel 1873 mostrano una tendenza generale al deposito di materiale con un grado di sedimentazione dell'ordine di 50 cm per secolo;
- la campionatura dei fondali, effettuata in 10 stazioni lungo la rotta del gasdotto con modalità e profondità conformi al DM 24.1.1996, ha mostrato che il materiale di fondo è costituito da sabbia in prevalenza fine e da sabbia grossa con una modesta percentuale di limo; nel complesso le sabbie si presentano di colore grigio scuro, senza particolari odori, mentre in prossimità del pontile di ormeggio, si presentano più scure con marcato odore di idrogeno solforato;
- in corrispondenza delle stesse 10 stazioni sono stati effettuati n.10 saggi penetrometrici fino alla profondità di 1,50 m, da cui non è risultata alcuna presenza di roccia compatta od altri ostacoli;
- dalle stesse 10 stazioni, in ciascuna delle quali è stato prelevato più di un campione, è risultato un contenuto di inquinanti (metalli pesanti, IPA, PCB, pesticidi, ecc.) molto bassa e nella grande/maggioranza dei campioni vicino ai limiti di rilevabilità strumentale; pertanto l'eventuale loro dispersione nella fase di scavo non è ritenuta significativa;

- D
- il carico microbiologico appare di modesta entità e nullo in alcune stazioni; dovunque la concentrazione sia di coliformi (fecali e totali) che di streptococchi fecali è risultata decisamente minore di quella di altri siti costieri sottoposti a pressione antropica;
 - la campionatura ha mostrato altresì una popolazione bentonica non particolarmente pregiata, come confermato da pareri di eminenti esperti nazionali di biologia marina;
 - la presenza di vegetali è limitata a rare alghe clorofitiche che ricoprono massi e pietre occasionalmente presenti sulla sabbia; alla profondità di 3-4 m è stata notata la presenza di aree circoscritte di *Cymodocea nodosa*; dall'emissione della Direttiva Habitat 92/43/CEE e del decreto di recepimento DPR n. 357/1997, non solo la presenza di praterie di *Posidonia oceanica*, ma anche quella di altre fanerogame quali: *Cymodocea nodosa*, *Zostera spp* o *Halophylla stipulacela*, comporta la necessità di attuare forme di tutela.

CONSIDERATO che al fine di ottenere una visione generale del fondo marino e un approfondimento sulla presenza di fanerogame, accanto ai prelievi di campioni, è stata condotta una osservazione diretta in immersione subacquea da parte di biologi marini specializzati con l'ausilio di videoriprese; le riprese sono state effettuate per mezzo di telecamera corredata da un parco illuminatori; e le riprese hanno confermato una morfologia piatta dei fondali con litologia superficiale costituita da sabbie fini e sabbie limose, presenza della fanerogama *Cymodocea nodosa* limitata a rare colonie che mostrano una densità piuttosto bassa e ciuffi di piccole dimensioni e che in nessun caso possono rappresentare strutture biocenotiche complesse e dense; con esclusione di prateria di *Posidonia oceanica*.

CONSIDERATO che per l'individuazione del tracciato e della tecnica di scavo del gasdotto sottomarino sono state, tenute in conto le sopraccitate indagini, ritenute sufficienti per valutare il substrato profondo sotto i sedimenti; la tipologia dei fondali, la loro instabilità, la modesta profondità fanno sì che l'acqua sia caratterizzata da elevata torbidità e da elevati livelli di trofia; l'indagine effettuata ha confermato per le acque, come per i fondali, una concentrazione di inquinanti ed un carico microbiologico modesto e comunque molto inferiore di quello di altri siti costieri sottoposti a pressione antropica.

CONSIDERATO che per quanto riguarda l'attività di pesca nel Golfo di Manfredonia, la pesca con reti da strascico è vietata entro le tre miglia dalla costa e la pesca artigianale risulta sviluppata nell'ambito delle decine di metri di profondità, con reti da posta fissa, come tramagli e reti ad imbrocco; nel periodo invernale opera un sensibile numero di imbarcazioni per la cattura del novellame (bianchetto) e nella fascia più costiera, che interessa l'area in esame, le condizioni ambientali non consentono popolamenti di pesci di particolare interesse per la pesca.

CONSIDERATO il traffico marittimo dell'area è dovuto quasi del tutto al porto commerciale di Manfredonia che ha movimentato nel 1998 n. 452 navi per uso passeggeri e merci, sia in arrivo che in partenza, con circa 850.000 t di merci movimentate, mentre il traffico del porto industriale si limita a qualche decina di navi all'anno.

VALUTATI gli aspetti connessi all'ambiente marino e al comparto sedimenti, sulla base della documentazione complessiva trasmessa dal Proponente in più fasi ancorché afferente ad un progetto di massima, si può comunque delineare sin d'ora una generale sostenibilità ambientale dell'opera relativamente a questa componente; in fase di progetto esecutivo si richiama la necessità di adottare i seguenti accorgimenti operativi:

- in considerazione del lungo lasso di tempo intercorso dalle indagini eseguite dal Proponente (circa 15 anni), poiché la situazione ambientale potrebbe aver subito cambiamenti non trascurabili, si ritiene opportuno, prima dell'inizio dei lavori, realizzare una nuova caratterizzazione dei fondali ai sensi del DM 24/01/1996, che riguardi sia le caratteristiche chimico-fisiche dei sedimenti, sia le biocenosi lito e zoo-bentoniche presenti nell'area;
- in funzione della qualità dei sedimenti che emergerà da detta indagine, della volumetria di materiali che saranno sottoposti a movimentazione e delle tecnologie di escavo e interrimento che saranno adottate, è auspicabile la predisposizione di un piano di monitoraggio ambientale finalizzato alla prevenzione e mitigazione dei potenziali impatti, da condurre durante l'intera durata dei lavori e al termine di questi.

A tale scopo la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS ritiene assolutamente necessaria la formulazione di una specifica prescrizione a riguardo.

CONSIDERATA la documentazione prodotta dal Proponente relativamente alla componente **Salute Pubblica** in cui non sono presenti informazioni di dettaglio così come previsto nelle Norme Tecniche riportate all'Allegato II, Lettera F del DPCM del 27 Dicembre 1988 e s.m.i. e tutt'ora vigenti e che, anche nella documentazione integrativa volontaria presentata dal Proponente, non è presente una sezione direttamente riferita a questa componente.

RILEVATE, pertanto, in generale le seguenti carenze :

- 1) le informazioni relative ai possibili impatti sulla salute pubblica derivanti dalla realizzazione dell'opera in oggetto sono fornite in forma di sintetici *spot* poco dettagliati;
- 2) risulta assente la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione presente nell'area che sarà interessata dalla realizzazione dell'opera in progetto, che deve essere costituita fundamentalmente dalle seguenti informazioni: demografia, principali cause di malattia, principali cause di morte;
- 3) risulta assente la stima dei possibili effetti derivanti dalla realizzazione dell'opera sulla salute umana, condotta mediante l'identificazione della correlazione puntuale esistente tra la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione e i possibili impatti identificati per le altre componenti analizzate nel Quadro di Riferimento Ambientale (QRA), in particolare per le componenti maggiormente correlate con la salute umana, in questo caso Atmosfera, Rumore, Suolo (sedimenti marini).

Conseguentemente, in stretta correlazione con il suddetto punto 3) si rilevano inoltre le seguenti carenze:

• **Atmosfera:**

- non è presente la caratterizzazione dello stato attuale della qualità dell'aria presente nell'area interessata dalla realizzazione dell'opera in esame;
- non viene condotta la stima delle concentrazioni degli inquinanti eventualmente prodotti durante la fase di cantiere, sia per quanto riguarda le emissioni da parte dei macchinari impiegati nelle varie attività, che per la produzione di polveri derivante dalle attività di movimentazione terra; allo stesso modo non viene effettuata la stima delle ricadute al suolo degli stessi inquinanti.

• **Suolo e Acque:**

- non è previsto il monitoraggio della qualità dei sedimenti dell'area interessata dai lavori per la posa del tratto off-shore del gasdotto, in previsione dell'inevitabile movimentazione e conseguente dispersione in mare dei sedimenti stessi, derivata dai lavori previsti durante la fase di cantiere. I risultati di una tale analisi sarebbero rilevanti in riferimento alla possibilità di una eventuale contaminazione del pescato destinato al consumo umano (contaminazione e bioaccumulo nella catena alimentare, ai sensi dell'All. II, Lettera F, comma d, del DPCM del 27 Dicembre 1988 e s.m.i.).

• **Rumore:**

In considerazione della evoluzione del territorio logicamente avvenuta nel periodo intercorrente dal 1997-1998 (anno di redazione del SIA originale) ad oggi (2014, anno di valutazione del progetto in oggetto) si rileva che:

- non è presente la caratterizzazione dello stato attuale del clima acustico, né l'identificazione puntuale di tutti i ricettori abitativi e/o sensibili eventualmente interessati dalla realizzazione del progetto in oggetto e delle opere ad esso connesse;
- non viene condotta la stima dei possibili impatti acustici derivanti dall'impiego di macchinari e mezzi e dalle attività previste durante la fase di cantiere in relazione ai ricettori abitativi e/o sensibili identificati nel censimento richiesto, con le relative opere di mitigazione laddove risulti necessario.

VALUTATO tuttavia che, per quanto riguarda la salute pubblica, sulla scorta delle attuali analisi afferenti pur sempre al progetto di massima allegato al SIA, si possa comunque delineare sin d'ora una preliminare sostenibilità ambientale dell'opera relativamente a questa componente; in fase di progetto esecutivo

occorrerà tuttavia effettuare una stima di dettaglio riferita all'opera in generale e alle opere connesse che tenga in conto dei seguenti elementi utilizzando dati quanto più possibile aggiornati al periodo corrente:

- venga condotta la caratterizzazione dello stato attuale della popolazione interessata dall'opera in oggetto (varianti ed opere connesse comprese);
- vengano raccolte le informazioni utili e le stime degli eventuali impatti sulle altre componenti ambientali, caratterizzandole in relazione al benessere e alla salute umana, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette (sia in positivo che in negativo) della realizzazione dell'opera e del suo esercizio con gli standard e i criteri per la prevenzione dei rischi per la salute umana nel breve, medio e lungo periodo.

A tale scopo la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS ritiene assolutamente necessaria la formulazione di una specifica prescrizione a riguardo.

CONSIDERATA la documentazione prodotta relativamente alla componente Paesaggio relative all'area di intervento.

A) Deposito

RILEVATO, con riferimento a quanto indicato nel § 4.4.2.2 del SIA (Pag. 252), laddove si cita che "...l'inserimento del deposito modificherà le linee generali del paesaggio..." contestualmente all'affermazione che "...attraverso la completa edificazione dell'area industriale, le strutture del deposito andranno a confondersi con quelle delle altre attività che verranno allocate nell'insula ID49...", secondo quanto riportato nella suddetta documentazione permangono alcuni dubbi sulla reale completa realizzazione dell'area industriale in questione, che a distanza di 14 anni risulta ancora scarsamente edificata.

VALUTATO, tuttavia, che con la successiva redazione della Relazione Paesaggistica (Gennaio 2014) sono stati approfonditi dal Proponente svariati temi fornendo indicazioni e soluzioni decisamente migliorative e coerenti con gli impatti previsti, il contesto paesaggistico e la valutazione degli effetti nella fase di cantiere con l'indicazione, anche planimetrica in scala adeguata, della predisposizione degli interventi di mitigazione (assenti nel SIA 1999) completate delle relative foto simulazioni, rilevando in particolare :

il progetto delle mitigazioni e il relativo cronoprogramma degli interventi (assente nel SIA 1999) è stato sviluppato nella Relazione Paesaggistica del 2014 da cui emerge una generale armonizzazione/integrazione delle indicazioni presenti nel SIA, risultando quest'ultime decisamente migliorative e coerenti con gli impatti previsti e il contesto paesaggistico;

- la valutazione degli effetti nella fase di cantiere e l'indicazione, anche planimetrica all'opportuna scala, sulla predisposizione degli interventi di mitigazione (assente nel SIA 1999) completate dalle relative foto simulazioni sono state sviluppate nella Relazione Paesaggistica del 2014;
- la valutazione delle pressioni, dei rischi e degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico, dirette e indotte, reversibili e irreversibili, a breve e medio termine, nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico (ai sensi del DPR del 12/12/2005 Relazione paesaggistica punto 3.2 *Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica, comma 2*), ancorché ancora non del tutto esaustiva, è stata affrontata nella Relazione Paesaggistica del 2014.

CONSIDERATO altresì che con il successivo documento "Note di risposta alle osservazioni della LIPU", laddove viene affermato che, in riferimento alle misure di mitigazione "finalizzate a conseguire il miglior inserimento ambientale dell'opera" (Pag. 14), si prevede di predisporre "una ampia fascia sistemata a verde con la piantumazione di essenze autoctone", si rileva come la piantumazione proposta sia in realtà caratterizzata dalla presenza di *Juniperus cedrus*, essenza non autoctona (Relazione Paesaggistica, Pag. 65). In tale contesto si ritiene sia idoneo utilizzare, in alternativa, altre essenze dello stesso genere, con forti caratteristiche autoctone, quali *Juniperus phoenicea* o *Juniperus oxycedrus*.

CONSIDERATO che relativamente alla marcata percepibilità della nuova struttura da un intorno assai esteso, il deposito è privo di camini, ha una volumetria di fabbricati (edifici e capannoni) ridotta ed i

Am a Te FM
15
55
su

manufatti più alti (10 m sul piano di campagna) sono rappresentati dalle due collinette costituenti i tumuli dei serbatoi GPL e che queste collinette coperte da manto erboso e cespugli di origine autoctona, con opportuni ammorbidenti di forma, possono diventare un elemento ben inserito nel paesaggio e può essere moderata la loro percettibilità dalla SS 39; nello stesso modo, agendo sul disegno delle strutture, sui rivestimenti, sulle cromie delle facciate e delle superfici cieche, giungendo fino a mimetizzare le coperture degli edifici con manti vegetati, si può ottenere un inserimento estetico dei manufatti e del muro di cinta, compatibile con il paesaggio dell'area; rilevando infine che a ridosso del sedime già esiste un serbatoio dell'Acquedotto Pugliese.

VALUTATO che il deposito sarà ubicato a circa 3,5 km dal mare, il suo complesso risulterà poco percettibile dalla costa e non potrà sostanzialmente alterare la lettura del tratto costiero, anche per la presenza di leggere ondulazioni del terreno in direzione Sud e per la presenza di una pineta costiera.

VALUTATO pertanto che, per quanto riguarda il Paesaggio (Deposito), sulla scorta dei contenuti della Relazione Paesaggistica del 2014 relativamente agli interventi di mitigazione proposti, pur sempre afferenti al progetto di massima, si possa comunque delineare sin d'ora una generale sostenibilità ambientale dell'opera relativamente a questa componente; in fase di progetto esecutivo, alla luce della normativa vigente, si richiama tuttavia la necessità di predisporre :

- un piano di monitoraggio;
- una, seppur sintetica, analisi degli impatti sulla componente legata alla fase di dismissione.

B) Gasdotto a terra

RILEVATO, con riferimento :

- alle osservazioni riportate nella Relazione archeologica (Novembre 2013), § 7.2. *Valutazione del rischio archeologico* Pag. 143/149 del SIA, e coerentemente all'assunto che "...un breve tratto del gasdotto attraversa parte dell'area dove in antico era ubicata la laguna di Siponto, sottoposta a vincolo archeologico (DM del 1992)...", si ritiene che debbano essere approfondite le metodiche di analisi archeologica precedenti l'inizio dei lavori nonché quelle relative alle analisi del materiale prodotto dalle operazioni di scavo;
- alla tecnologia di scavo prevista per la costruzione del gasdotto a terra risulta necessario armonizzare le indicazioni presenti nel SIA con quanto contenuto nella Relazione di valutazione preventiva del rischio archeologico (Novembre 2013);
- alle affermazioni "*si ribadisce che il gasdotto è interrato e che non c'è nessuna interferenza visiva con l'area archeologica*" (Pag.42 del SIA) e "*la realizzazione del gasdotto non apporterà modificazione alcuna al paesaggio*" (pag.276 del SIA) si ritiene necessario uno specifico approfondimento sugli impatti e sulle mitigazioni nella fase di cantiere, essendo carenti quelle esposte nel SIA 1999.

VALUTATO che, per quanto attiene all'area interferita dal gasdotto a terra, si prende atto della trasmissione del nulla osta alla realizzazione del gasdotto stesso, espresso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia – Taranto, Prot.485 del 17/01/2014, con prescrizione relativa a "... qualora durante gli scavi, dovessero aver luogo rinvenimenti di carattere archeologico, il soggetto responsabile dell'esecuzione lavori è tenuto a sospendere immediatamente gli stessi dandone comunicazione alla Soprintendenza per i Beni Archeologici per i provvedimenti di competenza" e della successiva comunicazione del Ministero dei Beni Culturali (Cfr nota 28018 del 13 agosto 2014) secondo cui è necessario acquisire le propedeutiche autorizzazioni, come previste dal dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici (articolo 21) e dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici (Art. 146).

VALUTATO pertanto che, per quanto riguarda il Paesaggio (Gasdotto a terra), sulla scorta dei contenuti della Relazione Paesaggistica del 2014, pur sempre afferenti al progetto di massima, si possa comunque delineare sin d'ora una generale sostenibilità ambientale dell'opera relativamente a questa componente; in

fase di progetto esecutivo, alla luce della normativa vigente, si richiama tuttavia la necessità di predisporre un piano di monitoraggio.

A tale scopo la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS ritiene assolutamente necessaria la formulazione di una specifica prescrizione a riguardo afferente sia al deposito che al metanodotto a terra.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ad integrazione dei Pareri Favorevoli n. 601 del 15/07/2004 e n. 643 del 22/12/2004 riguardo alla compatibilità ambientale del progetto Deposito costiero di GPL nel Comune di Manfredonia - Località Santo Spiriticchio - Aggiornamento istanza di VIA presentata in data 10/11/99, Protocollo n. 12117/VIA/A.1.27 , formula le seguenti prescrizioni:

In sede di progetto esecutivo e comunque prima dell'inizio dei lavori:

1. Redigere e presentare al MATTM per approvazione il "progetto esecutivo" del deposito di GPL e di tutte le infrastrutture previste all'interno dell'area di sedime (serbatoi, edifici, capannoni, muri di recinzione, ecc.) effettuando un *design review* dell'intero impianto al fine di contenere il più possibile l'attuale area di circa 17,7 ha, così come indicata nel progetto di massima, limitando la superfici impegnate a quelle strettamente indispensabile per la realizzazione dell'impianto, massimizzando nel contempo la previsione di aree a verde studiando anche percorsi preferenziali interni eco-sistemici che limitino l'effetto barriera dell'impianto stesso. Dovrà essere prestata particolare attenzione all'inserimento estetico-architettonico dei manufatti edilizi e tecnologici del deposito, alle cromie delle facciate, delle superfici cieche, delle sistemazioni delle coperture con manti vegetali, ecc. come meglio delineati nel successivo quadro prescrittivo inerente i ripristini. Tutte le superfici carrabili dovranno essere realizzate con una pavimentazione naturale costituita da graniglia stabilizzata ottenendo una colorazione delle aree carrabili simile a quella della terra battuta, garantendo, quindi, una elevata integrazione ambientale e paesaggistica. Per i manufatti ed i rivestimenti dovrà essere privilegiato quanto più possibile l'uso della pietra locale. Particolare attenzione dovrà essere dedicata alla realizzazione dei muri di cinta ed alla localizzazione dei serbatoi privilegiando la realizzazione di muri *a secco* di altezza e spessore variabile a seconda della geometria e della sezione stradale. Inoltre lungo i muri di cinta dovranno essere studiati gli inserimenti, che favoriscono l'arricchimento di specie rudimentali e la presenza di rettili e micro mammiferi che potranno diffondersi nelle aree limitrofe. Tutto quanto già affermato nel merito dal Proponente viene reso prescrittivo.
2. Redigere e presentare al MATTM per approvazione il "progetto esecutivo" del gasdotto *on-shore*, prestando particolare attenzione ai vari attraversamenti, alle modalità di realizzazione, con tracciati e profondità di ogni singolo attraversamento, l'ubicazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, le misure di riduzione e mitigazione degli impatti, con particolare riguardo al reticolo idrografico superficiale.
3. Redigere e presentare al MATTM per approvazione il "progetto esecutivo" del raccordo ferroviario, prestando particolare attenzione ai vari attraversamenti, alle modalità di realizzazione, con tracciati e profondità di ogni singolo attraversamento, l'ubicazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, le misure di riduzione e mitigazione degli impatti, con particolare riguardo al reticolo idrografico superficiale.
4. Redigere e presentare al MATTM per approvazione il "progetto esecutivo" della TOC (Trivellazione Orizzontale Controllata), contenente come minimo: la descrizione dell'area di cantiere TOC, la sua organizzazione e le misure poste in essere per fare fronte a eventuali emergenze connesse a incidenti

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "FM", "IS", and "57".

e/o sversamenti durante la fase di perforazione; la caratterizzazione geologica e stratigrafica del tratto interessato dalla perforazione; la definizione del tracciato di perforazione (posizione del foro di entrata e uscita, profondità asse e diametro del foro, lunghezza della perforazione); il programma di perforazione e di eventuale tubaggio del foro; il programma di uso dei fanghi, con le relative caratteristiche fisico-chimiche ed eco-tossicologiche; la quantità prevista di detriti e la loro gestione e smaltimento, da inserire nel PUT; le modalità di emersione in mare e di mitigazione e contenimento dell'eventuale diffusione dell'inquinamento marino causato da tale emersione; le modalità di varo della condotta all'interno del foro praticato dalla TOC; i tempi di realizzazione. Qualora dal progetto esecutivo si dovesse rilevare l'impossibilità tecnica-ambientale di realizzare la TOC, qualunque soluzione alternativa dovrà essere sottoposta preventivamente a Verifica di Assoggettabilità a VIA, di cui all'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. e da ciò potranno scaturire ulteriori conseguenti prescrizioni.

5. Redigere e presentare al MATTM per approvazione il "progetto esecutivo" del gasdotto *off-shore*, che contenga: il dimensionamento dello stesso, l'analisi di stabilità, le modalità di realizzazione dei tronchi di condotta sottomarina da varare, con particolare riguardo ai sistemi di saldatura e di controllo delle saldature stesse, alle modalità di varo di trascinamento dei tronchi di condotta, di posa e di interrimento; la modellizzazione della diffusione dell'inquinamento provocato dalla movimentazione dei sedimenti a causa dello scavo/rinterro, le misure di mitigazione e contenimento di tale diffusione; la quantificazione del materiale eventualmente dragato e le modalità di gestione e smaltimento delle eventuali eccedenze di materiali da inserire nel Piano Utilizzo Terre; gli eventuali sistemi di protezione della condotta contro i danni provocati dalle ancore, dai divergenti di pesca e/o da altri eventi incidentali; la relativa analisi di rischio dovrà essere sviluppata secondo i criteri fissati dalla "Recommended Practice DNV-RP-F107 Risk Assessment of Pipeline Protection".

E' in ogni caso prescritto il pieno rispetto della normativa internazionale DnV-OS-F101 "Submarine Pipeline Systems" in cui è previsto che la probabilità di rottura delle condotte sottomarine sia inferiore a 1×10^{-5} /anno.

Tutto ciò si rende necessario al fine di prevenire conseguenze negative sull'ambiente e sull'uomo, in caso di impatto accidentale con le condotte sottomarine e perdita di gas in fase di esercizio.

Oltre all'analisi di rischio di cui sopra dovrà essere prevista l'elaborazione di:

- un Piano di sicurezza;
- un Piano di emergenza;
- un Piano dei sistemi di controllo periodico;

da far approvare alle rispettive autorità competenti. Tali Piani dovranno essere integrati da un'analisi degli effetti ambientali derivanti da eventuali malfunzionamenti e incidenti di rottura alle condotte, anche in considerazione della natura climalterante del GPL.

6. Redigere e presentare al MATTM per approvazione il "Manuale operativo" contenente, ma non in modo limitativo, almeno le seguenti principali informazioni e documentazioni:
- a) Logistica del cantiere e caratteristiche dei mezzi ed attrezzature di scavo e di posa in opera (pianificazione dei lavori, ubicazione delle aree di lavoro a terra e mare, attrezzature di montaggio e posa quali caratteristiche della linea di varo a mare (*lay-barge*) o a terra (bancali di appoggio, sistema rotabile, verricelli, sistema frenante, blocchi di ancoraggio, mezzi di sollevamento e traslazione, ecc.), attrezzature ausiliarie per procedure particolari o di emergenza, sistema di aggancio dei cavi di tiro, sistema di trazione, caratteristiche dei pontoni e mezzi navali (tipo di scafo, dimensioni, pescaggio, sistema di ormeggio, limiti operativi, ecc.), tipo e caratteristiche dei verricelli, campo ancore, ecc.
 - b) Procedure di lavoro e di posa, incluse quelle relative ad operazioni accessorie allo scavo (rinterro e ripristino delle aree, protezione della condotta), esecuzione della TOC con relativa definizione dell'area di cantiere, procedure di posa (normali, particolari e/o di emergenza), procedure di ispezione e di controllo durante le operazioni di posa, ecc.

E' prescritto che il "Manuale operativo" debba essere redatto attenendosi a tutte le procedure base già descritte nel "progetto di massima" allegato al SIA senza variazioni sostanziali delle stesse.

Il "Manuale operativo" dovrà fare parte integrante dei Capitolati di appalto per le imprese esecutrici dei lavori.

- 2
7. Prima del rilascio del provvedimento finale autorizzatorio dovrà essere acquisito agli atti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, il N.O.F. *Nulla Osta di Fattibilità* relativo all'impianto nella sua interezza (deposito, gasdotto, terminale, raccordo ferroviario) emesso dal Comitato Tecnico Regionale Puglia del Ministero dell'Interno, Dipartimento Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile. Ogni variazione progettuale derivante da eventuali prescrizioni contenute nel N.O.F. dovranno essere sottoposte a Verifica di Assoggettabilità a VIA da parte del MATTM.
 8. In merito alla gestione delle terre e rocce da scavo, prodotte dalla realizzazione dell'intera opera (deposito, gasdotto terrestre e sottomarino, raccordo ferroviario, compresa la TOC), in conformità a quanto stabilito dall'art. 5 del Decreto 10/08/2012 n° 161:
 - a) il Proponente dovrà effettuare in fase di progettazione esecutiva il campionamento dei terreni nell'area interessata dai lavori (Piano di caratterizzazione) per la caratterizzazione chimica e chimico-fisica di essi, al fine di accertare la piena compatibilità ambientale delle terre e rocce rispetto al loro riutilizzo. Il piano di campionamento, che dovrà essere approvato dalla competente ARPA Puglia, dovrà considerare la potenziale presenza di sostanze inquinanti connesse con le attività antropiche e con le fonti di pressione ambientale riscontrate sull'area interessata dai lavori;
 - b) accertata l'idoneità del materiale scavato al riutilizzo, il Proponente dovrà redigere un apposito progetto (Piano di Utilizzo – PUT) ove vengano definiti:
 - le aree di scavo;
 - la quantità del materiale che sarà riutilizzato, la collocazione e durata degli stoccaggi temporanei dello stesso e la sua collocazione definitiva;
 - la quantità del materiale scavato eccedente e le modalità di rimozione, raccolta e smaltimento dello stesso e degli eventuali corpi estranei provenienti dall'escavazione, secondo le disposizioni in materia di rifiuti.
 9. Il progetto esecutivo dell'opera dovrà essere corredato da un Piano di Monitoraggio PMA articolato nelle tre fasi (ante operam, in corso d'opera e post operam) e compilato secondo i criteri generali contenuti nelle "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Indirizzi metodologici generali". Il PMA dovrà considerare tutte le componenti ambientali che possano essere impattate sia in fase di cantiere che di esercizio, con particolare riferimento, in quest'ultimo caso, alle componenti ecosistemiche (Habitat, vegetazione e fauna) di interesse conservazionistico presenti nei SIC interferiti e all'ambiente marino impattato dalla posa e interrimento della condotta sottomarina, nonché dai processi di trattamento del GPL allo scarico dalle navi gasiere prima dell'immissione nel gasdotto (riscaldamento del gas, con corrispondente raffreddamento dell'acqua marina e trattamento antifouling della stessa acqua marina).
Il Piano di Monitoraggio delle emissioni acustiche e vibrazionali, da effettuarsi sia durante le fasi di cantiere che durante quelle di esercizio presso i ricettori interessati, al fine di verificare l'eventuale superamento dei valori limite previsti dal DPCM 14/11/1997 e dalla legge 01/03/1991 per le emissioni di rumore, nonché dalle raccomandazioni della norma UNI 9614 per le vibrazioni. Nei casi in cui dal monitoraggio si riscontrino dei superamenti dei valori limite, si dovranno adottare idonee misure di mitigazione, volte all'introduzione di sistemi di riduzione e/o contenimento alla sorgente.
 10. Predisporre un adeguato programma di monitoraggio del sistema di ricezione del gas dalle navi, con particolare riguardo all'eventuale utilizzo di sostanze biocide aggiunte alle acque prelevate e immesse successivamente in mare oltre al rispetto della normativa relativa agli scarichi per quanto riguarda le caratteristiche fisico-chimiche delle portate restituite in mare.
 11. Produrre uno "Studio integrativo relativo alla modellizzazione e al monitoraggio dell'inquinamento atmosferico" provocato dalle corse del vettore ferroviario trainato da un locomotore diesel, volta alla verifica dell'affermazione del Proponente circa la non significatività di tale impatto.

M

E

15

15

FM

15

15

59

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large '2' at the top and various initials and scribbles.

12. In fase di progetto esecutivo dovrà essere definita in dettaglio la composizione della lega metallica utilizzata nei sistemi di protezione anticorrosiva del gasdotto e del terminale a mare e dovrà essere sottoposta alla valutazione della ARPA Puglia al fine di verificare la necessità di predisporre un programma di monitoraggio relativo al rilascio di metalli nell'ambiente marino da effettuare per tutta la durata dell'esercizio. Le modalità e la tempistica delle attività di monitoraggio dovranno essere definiti in accordo con ARPA stessa mentre i costi sono a carico del Proponente. Tale monitoraggio dovrà sicuramente essere realizzato qualora nei sistemi di protezione siano utilizzati materiali ad alto contenuto di zinco.
13. La progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera dovranno essere eseguite in accordo al Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico 17 aprile 2008 "Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a $0,8 \text{ kg/m}^3$ " e al Decreto del Ministero delle Infrastrutture 14 gennaio 2008 "Approvazione delle nuove Norme Tecniche per le Costruzioni".
14. In merito alla sismicità:
- a) Allo scopo di ridurre la vulnerabilità dell'impianto in caso di sisma:
 - tenuto conto della lunghezza del tracciato del gasdotto e della varietà delle condizioni topografiche e di suolo che si riscontrano lungo esso oltre a tutte le infrastrutture previste all'interno del deposito, dovrà essere effettuato uno studio approfondito sulla risposta sismica locale dell'opera, sulla base di parametri che scaturiscano da specifiche indagini geofisiche, sismiche e litologiche di dettaglio; lo studio dovrà includere la descrizione dettagliata del moto e delle accelerazioni del suolo, ecc.;
 - per il gasdotto e i serbatoi venga utilizzato uno spessore tale da garantire il coefficiente di sicurezza massimo.
 - b) La progettazione esecutiva del deposito e di tutte le infrastrutture in esso previste dovrà essere effettuata compatibilmente con le normative tecniche vigenti relative alle costruzioni in zone sismiche e dovrà essere accertato che le fondazioni di tipo superficiale dirette per le opere da realizzare non potranno essere interessate dalle oscillazioni del livello di falda. In particolare dovrà essere definita la progettazione esecutiva dei serbatoi.
15. La progettazione esecutiva delle previste opere di sistemazione idraulica, geomorfologica ed idrogeologica, dovrà essere effettuata sulla base di indagini di dettaglio finalizzate a garantire la compatibilità idraulica e geomorfologica degli interventi; tali indagini dovranno essere effettuate in base ai criteri previsti dalla competente Autorità di Bacino.
16. In sede di progetto esecutivo, dovrà essere verificato che le modalità operative adottate non comportino la creazione di vie preferenziali per l'acqua e dovranno essere valutati tutti i rischi di incidenti, ed in particolare eventuali spillamenti e spandimenti in fase cantiere, e definiti gli eventuali ulteriori accorgimenti per limitarli.
17. Dovranno essere definite in dettaglio le modalità operative di pulizia, controllo e collaudo della condotta *offshore* e *onshore*, ed in particolare:
- a) le modalità e i luoghi di prelievo e di smaltimento dell'acqua che sarà utilizzata per la pressurizzazione (spiazzamento) e pulizia della condotta *offshore* e *onshore* durante la fase di collaudo;
 - b) le modalità per la caratterizzazione chimica e lo smaltimento dei rifiuti raccolti a seguito delle operazioni di controllo e pulizia interna della condotta *offshore* e *onshore*.
18. Prima dell'inizio dei lavori, dovranno essere presentate alla competente ARPA Puglia, le schede di sicurezza dei prodotti utilizzati per la preparazione dei fanghi di perforazione e degli additivi per il collaudo idraulico della condotta *offshore* e *onshore*. Per quanto attiene i fanghi di perforazione è raccomandabile in generale l'uso di quelli biodegradabili mentre per l'ultimo tratto è prescritto l'uso di appositi gel biodegradabili (fluidi "clay-free").

19. Fatto salvo tutto quanto già prescritto al precedente punto 1), in particolare, dovranno essere predisposti i progetti esecutivi degli interventi di mitigazione dell'impatto paesaggistico per il deposito, nel rispetto degli elementi strutturanti le componenti paesaggistiche esistenti e considerando che:
- dovranno essere realizzati interventi di mascheramento e inserimento paesaggistico attraverso fasce arboree e arbustive di specie autoctone, con caratteristiche omogenee al paesaggio vegetale esistente;
 - compatibilmente con le esigenze di sicurezza, i fabbricati dovranno essere armonizzati, per i rivestimenti e gli aspetti architettonici, allo stile e al contesto territoriale circostante;
 - l'impianto di illuminazione del deposito dovrà essere progettato in conformità con le disposizioni della L.R. 15/2005 *Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico* in modo tale da recare il minor disturbo possibile all'avifauna e in generale ai limitrofi ricettori antropici e naturali.
20. La progettazione esecutiva delle opere dovrà tenere conto, laddove compatibile con la realizzazione degli interventi previsti, della vegetazione esistente evitando il più possibile il taglio della vegetazione arborea e arbustiva; le aree di deposito, i percorsi, le piazzole e le carraie di accesso alle aree d'intervento dovranno interferire il meno possibile con gli habitat naturali e, per quanto possibile, utilizzare percorsi ed aree alternative. Laddove l'opera intercetti esemplari arborei adulti e di dimensioni ragguardevoli (oltre 30 cm. di diametro del tronco) di specie tipiche del paesaggio o autoctone, dovranno essere previsti interventi specifici di salvaguardia o, in alternativa, un accurato espianto e reimpianto in aree contigue alla collocazione originaria, compatibilmente con le esigenze di sicurezza dell'infrastruttura.
21. Per consentire il controllo circa il rispetto delle prescrizioni impartite, la data di inizio lavori ed il cronoprogramma delle singole fasi di ciascun cantiere dovranno essere tempestivamente comunicati (almeno 30 gg. prima) alla Soprintendenza competente, alla Regione Puglia, all'ARPA, alla Provincia di Foggia, alla Autorità di Bacino di Puglia, al Comune di Manfredonia, al Dipartimento Marino Militare e alla competente Capitaneria di Porto.
22. Il progetto esecutivo dovrà essere corredato degli opportuni capitolati di appalto, nei quali dovranno essere indicate tutte le azioni progettuali, mitigative e compensative indicate nel SIA e nelle sue integrazioni; dovranno inoltre essere definiti tutti gli oneri finanziari, a carico dell'appaltatore, necessari all'attivazione di tutte le cautele, prescrizioni e accorgimenti necessari per rispettare le condizioni ambientali del territorio interessato dall'opera, con particolare attenzione alla salvaguardia dei seguenti elementi:
- dell'ambiente marino, adottando idonee modalità operative e mezzi per ridurre la dispersione dei fanghi bentonici e del materiale dragato;
 - delle acque superficiali e sotterranee, con idonei schemi operativi relativi al convogliamento delle acque meteoriche e al trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni, dai piazzali, dalle officine e dal lavaggio delle betoniere;
 - della salute pubblica e del disturbo alle aree residenziali e ai servizi, ivi incluse le viabilità sia locale che di collegamento;
 - del clima acustico, utilizzando mezzi certificati con marchio CE di conformità ai livelli di emissione acustica contemplati, macchina per macchina, nell'Allegato I al D.Lgs. 262/2002 in attuazione della direttiva 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto;
 - della qualità dell'aria, utilizzando mezzi omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle norme nazionali e comunitarie in vigore alla data di inizio lavori del cantiere;
 - del terreno di scotico proveniente dalle aree di cantiere e dalla sede stradale che deve essere stoccato, con le modalità riportate nel D. Lgs. 152/2006, e successive modifiche e integrazioni, nella parte relative alle "Terre e rocce di scavo" e utilizzato nel più breve tempo possibile, per i ripristini previsti. L'eventuale utilizzo di terreno vegetale con caratteristiche chimico fisiche diverse da quelle dei terreni interessati dall'opera, deve essere attentamente valutato e considerato per mantenere la continuità ecologica con le aree limitrofe.

Tali capitolati dovranno essere riferiti sia alla fase costruttiva che a quella della gestione e monitoraggio dell'opera.

23. In merito agli aspetti paesaggistici, con particolare riferimento al tracciato del gasdotto in prossimità della zona di Siponto, acquisire le propedeutiche autorizzazioni, come previste dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, dalla Sovrintendenza per i beni Archeologici (articolo 21) e dalla Sovrintendenza per i Beni Architettonici (Art. 146).
24. Fornire un elenco aggiornato ed esaustivo dei pareri, autorizzazioni e nulla-osta acquisiti dalle Autorità Competenti in materia di sicurezza, amministrazione e di gestione del territorio. Presentare un documento attestante la verifica se le opere previste dal progetto risultano o meno in contrasto con le prescrizioni di tutela previste dal Piano Paesaggistico Territoriale (PPTR) della Regione Puglia, adottato dalla Giunta Regionale con delibera n. 1435 del 2 agosto 2013, con particolare riferimento ai "Cordoni dunari" e alle "Sorgenti" (rif. NTA del PPTR, art 48 c. 2 *Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le "Sorgenti"* e art. 56 c. 2 *Misure di salvaguardia e di utilizzazione per i "Geositi", gli "Inghiottitoi" e i "Cordoni dunari"*). Specificare, inoltre, ove venga ravvisata una non completa coerenza del progetto con le prescrizioni del PPTR, le modalità di superamento di incoerenze e conflitti.
25. Redigere e sottoporre ad approvazione uno Studio di approfondimento sulle caratteristiche meteo climatiche dell'area, con la definizione delle serie orarie di un anno tipo dei parametri necessari alla modellizzazione della diffusione degli inquinanti (temperatura, pressione, irraggiamento, vento in direzione e velocità, classi di stabilità atmosferica). L'approfondimento conterrà: l'individuazione di un modello di propagazione degli inquinanti, compatibile con una situazione di variabilità atmosferica tipica delle aree costiere (modelli lagrangiani, a puff, comunque non stazionari); il calcolo degli inquinanti e il confronto con i valori limiti di legge per i principali inquinanti (NO_x, CO, Polveri totali, PM₁₀ e PM_{2,5}); l'esame delle componenti atmosferiche per le attività di scavo e movimentazione delle terre facendo riferimento ai fattori di emissione dei documenti EPA A42.
26. Produrre uno "Studio sull'assetto idrogeologico", con focus particolare sugli approvvigionamenti idrici laddove l'area di progetto ricade tra quelle vulnerabili da contaminazione salina, valutando le interazioni tra l'opera e la circolazione idrica sotterranea.
27. Dovrà essere eseguita la caratterizzazione aggiornata dei fondali marini nella tratta interessata dal gasdotto, avendo a riferimento che la ripetizione o attualizzazione della caratterizzazione ambientale dovrà essere svolta secondo le indicazioni del "Manuale per la movimentazione dei Sedimenti Marini" (APAT-ICRAM, 2007).
28. Dovrà essere predisposta e sottoposta ad autorizzazione la caratterizzazione dello stato attuale della popolazione interessata dall'opera in oggetto (varianti ed opere connesse comprese), caratterizzandole in relazione al benessere e alla salute umana, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette (sia in positivo che in negativo) della realizzazione dell'opera e del suo esercizio con gli standard e i criteri per la prevenzione dei rischi per la salute umana nel breve, medio e lungo periodo con dati quanto più possibile aggiornati al periodo corrente.

Durante i lavori di realizzazione dell'opera:

29. Durante le fasi di cantiere per il gasdotto terrestre, per il raccordo ferroviario e per il deposito, il Proponente dovrà rispettare i limiti stabiliti, anche adottando misure di mitigazione provvisoria, quali barriere antirumore mobili in prossimità dei recettori sensibili, oppure anticipando la realizzazione di misure di mitigazione passive di tipo definitivo. Inoltre dovrà adottare le misure più idonee per ridurre al minimo possibile le vibrazioni indotte, la produzione e lo spargimento di polveri derivanti dagli scavi e dai rinterri.

30. In sede di scavo e posa del gasdotto sottomarino, dovranno essere prese tutte le precauzioni possibili, comprese le piccole deviazioni del tracciato ammesse dalle tolleranze dell'esecuzione, per salvaguardare le presenze di fanerogame anche in ciuffi isolati. Comunque i lavori di posa ed interro), delle condotte devono avvenire nel periodo 1 ottobre - 31 Maggio, fuori della stagione estiva e del periodo di balneazione.
31. Nell'attraversamento dell'area a vincolo archeologico di S. Maria di Siponto, durante la fase di cantiere per la posa del gasdotto, dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti per evitare incidenze dei lavori su eventuali ritrovamenti archeologici. In particolare non solo la trincea ma anche la pista di lavoro dovrà essere mantenuta all'interno dell'attuale sede della strada vicinale e della fascia di servitù del tronco dismesso della SS 39; inoltre non dovranno essere previste in questa area piazzole o zone di stoccaggio/sosta di componenti del gasdotto e dei mezzi di lavoro.
32. Nella predisposizione dell'area di cantiere della TOC e di preassiemaggio delle stringhe delle condotte sottomarine occorre preservare quanto più possibile la fascia di pineta litoranea, lambita dal gasdotto e interessata dalle vie a rulli provvisorie necessarie al varo delle condotte, riducendo al minimo la larghezza della pista di lavoro ed eseguendo tutte le operazioni di prefabbricazione in appositi spazi al di fuori dell'area di pineta. In caso di interferenza con le piante durante i lavori o con la fascia di rispetto delle condotte, occorre prevedere la piantumazione di un numero di essenze, lungo la fascia boschiva, almeno pari a quelle danneggiate, comunque sempre in accordo con la proprietà.

In riferimento agli habitat e specie faunistiche protette:

33. In relazione alle accertate interferenze del deposito e di una porzione del gasdotto con l'Habitat prioritario 6220*, in sede di progetto esecutivo, dovranno essere descritte le modalità operative in fase di cantiere, elaborate anche sulla base della caratterizzazione floro-vegetazionale presenti nell'Habitat interferito. Dovrà essere definito un progetto di dettaglio relativo agli interventi di ripristino e di mitigazione adottando le migliori tecniche di ingegneria naturalistica per il ripristino delle caratteristiche pedo geomorfologiche e per il ripristino vegetazionale nelle aree contermini poste lungo il perimetro del deposito e lungo il tracciato del gasdotto. In ogni caso tutte le aree di cantiere dovranno essere ridotte al minimo indispensabile e i depositi temporanei e le piazzole di accatastamento tubi dovranno essere allestite al di fuori delle aree interessate dal suddetto Habitat.
34. Fornire, un piano di dettaglio circa le misure di mitigazione che verranno adottate, sia in fase di cantierizzazione che di esercizio, idonee a valutare la potenziale efficacia degli interventi nel mitigare gli impatti sul SIC IT9110008 Valloni e Steppe pedegarganiche causati dall'opera in progetto. Fra le misure si raccomanda:
- particolare attenzione alle zone interessate dall'Habitat prioritario 6220* "Percorsi substepnici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea", interferente con un tratto del gasdotto a terra, anche se degradate, rispettando quanto previsto all'Art. 12 "Tutela degli Habitat" del "Regolamento SIC Valloni e Steppe pedegarganiche e ZPS Promontorio del Gargano" (Art. 12 comma 1 "all'interno del SIC-ZPS non è consentito: trasformare, danneggiare e alterare gli Habitat d'interesse comunitario");
 - particolare attenzione a non livellare i terreni ricadenti nel Habitat prioritario suddetto, se non quelli strettamente necessari al raggiungimento dello scopo del lavoro;
 - particolare attenzione agli eventuali danni alla flora e vegetazione derivanti da incendi;
 - prevedere piantumazioni nell'intorno dell'area del deposito di GPL solo di specie autoctone, come peraltro previsto dal "Regolamento SIC Valloni e Steppe pedegarganiche e ZPS Promontorio del Gargano" che all'Art. 11 comma 4 asserisce che "Ai fini della tutela del patrimonio genetico locale non è consentito impiantare nel territorio del SIC-ZPS specie, ecotipi e varietà estranee al paesaggio";
 - evitare e/o limitare le attività di cantiere nei periodi più sensibili per la fauna quali i periodi riproduttivi e, per l'avifauna, anche quelli migratori (soprattutto migrazione primaverile);

- limitare in fase di cantiere le attività fonte di disturbo per l'avifauna delle steppe in generale e nello specifico per queste le specie presenti;
 - limitare le interferenze sulle specie di insetti (quali sottrazione e degrado d'Habitat, inquinamento, ecc.), in quanto nell'area sono comunque presenti specie di vertebrati che annoverano gli insetti fra le risorse trofiche (ad esempio i Chiroteri, la Calandrella nel periodo riproduttivo, la Tarantola muraiola e la Lucertola campestre);
 - in fase di cantiere del deposito, limitare le attività fonte di disturbo per le specie faunistiche (in particolare il rumore) considerando che buona parte delle specie avifaunistiche segnalate nel SIC IT9110008 "Valloni e steppe pedegarganiche" sono migratorie e data la relativa vicinanza di aree importanti per i migratori (aree umide quali la Palude di Frattarolo e il Lago Salso);
 - in fase di esercizio porre particolare attenzione alle interferenze soprattutto per le specie faunistiche meno vagili;
 - limitare il transito al di fuori delle strade, per non danneggiare la vegetazione né arrecare disturbo alla fauna meno vagile (in particolare i rettili).
35. Per assicurare la congruità del progetto con le tutele poste in essere nei siti di Rete Natura 2000, presenti in prossimità delle aree d'intervento a terra:
- a) dovrà essere predisposto e concordato con gli uffici regionali e provinciali competenti un Piano di Monitoraggio, *ante-operam* e *post-operam*, dell'avifauna stanziale e migratoria, al fine di accertare la non sussistenza di potenziali interferenze. Il Piano dovrà contenere le metodologie che si intendono adottare, le frequenze e la durata delle rilevazioni. L'attività di monitoraggio, che sarà a carico del Proponente, dovrà essere eseguita prima dell'avvio dei lavori e dovrà continuare per almeno un anno dalla messa in esercizio dell'impianto.
 - b) i lavori dovranno essere eseguiti al di fuori del periodo di riproduzione/nidificazione delle specie protette faunistiche; nelle aree di cantiere dovranno essere adottate tutte le misure necessarie per non arrecare disturbo alla fauna.
 - c) l'illuminazione dei cantieri dovrà essere dimensionata alle effettive esigenze di lavoro e dovrà essere rivolta solamente verso l'area di interesse, evitando di orientarla verso l'esterno e/o verso l'alto per non creare disturbi alle aree sensibili limitrofe.

In riferimento ai ripristini:

36. La tumulazione dei serbatoi deve essere realizzata evitando per quanto possibile forme rigidamente geometriche e secondo andamenti naturaliformi; inoltre dovrà essere effettuata una sistemazione delle loro superfici con manti vegetati. Anche le coperture degli edifici (capannone imbottigliamento, officina, uffici, e qualsiasi altro edificio significativo) dovranno essere sistemate con manti vegetati.
37. In relazione a quanto indicato con la prescrizione n° 1, l'inserimento estetico-architettonico dei manufatti edilizi e tecnologici del deposito, dovrà essere ottenuto agendo sul disegno delle strutture, sui rivestimenti e sulle cromie delle facciate e delle superfici cieche, in modo da ottenere per l'intero complesso dell'impianto un inserimento visuale unitario. Per i manufatti ed i rivestimenti dovrà essere privilegiato quanto più possibile l'uso della pietra locale. Particolare attenzione dovrà essere dedicata alla realizzazione del muro di cinta ed alla localizzazione dei serbatoi antincendio che dai foto-inserimenti risultano elementi di forte disturbo visivo. Gli eventuali muri lungo la sede stradale di raccordo con la SS 89, dovranno essere realizzati *a secco* di altezza e spessore variabile a seconda della geometria e della sezione stradale. Inoltre lungo il muro di cinta dovranno essere studiati gli inserimenti, che favoriscono l'arricchimento di specie rudimentali e la presenza di rettili e micro mammiferi che potranno diffondersi nelle aree limitrofe.
38. L'opera di mitigazione dell'area del deposito di GP, dovrà essere prevista un'ampia fascia sistemata a verde con la piantumazione di essenze autoctone, quali *Juniperus phoenicea* o *Juniperus oxycedrus*. Nella sistemazione a verde dell'area, l'impianto degli esemplari delle specie da impiantare ex novo, dovrà avvenire secondo la massima diversificazione di specie, ma in aderenza alle tipologie tipiche della vegetazione potenziale spontanea del luogo, soprattutto per garantire l'alimentazione della fauna relitta. Andranno, inoltre, garantiti l'equilibrio fra alberi ed

arbusti ponendo a dimora individui di 5-10 anni di età, assieme ad individui di taglia minore, esemplari in fitocella e semi.

39. Le superfici dei piazzali, dei parcheggi di servizio e della viabilità interna, in cui vi siano rischi di sversamenti di sostanze oleose e/o inquinanti e comunque interessate dal movimento veicoli dovranno essere impermeabilizzate con adeguati teli, strati drenati e copertura bituminosa, secondo le tecnologie più avanzate, in modo da impedire qualunque se pur minima infiltrazione nel suolo e sottosuolo del sedime dell'impianto. In prossimità delle aperture carrabili dell'insediamento, dovrà essere realizzata la linea di sconnessione idraulica attraverso la realizzazione di cunette dotate di griglia drenante per tutta la lunghezza dell'apertura. Le acque raccolte dalle cunette subiranno lo stesso processo delle acque derivanti dai piazzali.

In riferimento alla fase di esercizio:

40. Dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti per l'esercizio del deposito al fine di ridurre l'emissione di rumore, almeno relativamente ai seguenti componenti: deposito bombole, capannone di imbottigliamento, compressori (carico di GPL nei vettori ferroviari e stradali, sistema aria compressa, etc.), gruppo elettrogeno di continuità. In ogni caso i valori di emissione sonora non dovranno superare i valori tipici di *rumorosità rurale*, corrispondenti a 50 dB(A) diurni e a 40 dB(A) notturni, lungo i confini del sedime.
41. Al fine degli impatti sulla fauna, devono essere messi in atto tutti gli accorgimenti per ridurre l'inquinamento luminoso prodotto dagli impianti di illuminazione artificiale del deposito, agendo sui livelli di illuminazione degli apparecchi, sulle tolleranze di installazione per il loro orientamento ed evitando di sovradimensionare gli impianti al di sopra di quanto richiesto per motivi di sicurezza. In particolare si richiede di eliminare per quanto possibile le dispersioni luminose verso l'alto cioè al di sopra dell'orizzonte.
42. La movimentazione annuale del GPL in uscita dal deposito deve avvenire almeno per il 50% via ferrovia e via mare, in modo da contenere al massimo il traffico su gomma.

In riferimento alla dismissione:

43. Prima dell'entrata in esercizio del deposito del GPL, il Proponente dovrà presentare un piano di massima relativo alla futura dismissione dell'impianto. In tale piano dovranno essere indicati gli interventi da attuarsi sul sito del deposito, sul tracciato del gasdotto sottomarino e terrestre, sul raccordo ferroviario, per il ripristino delle aree dal punto di vista ambientale; i mezzi e gli strumenti finanziari con i quali realizzare gli interventi. Il piano esecutivo dovrà essere messo a punto tre anni prima della cessazione definitiva delle attività del deposito e la sua esecuzione sarà a completo carico del Proponente.

Saranno sottoposte alla verifica a cura del MATTM le prescrizioni numero: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 33, 34, 43.

Saranno sottoposte alla verifica a cura di ARPA Puglia le prescrizioni numero 12, 18, 21, 29, 30, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42.

Saranno sottoposte alla verifica a cura del MIBAC le prescrizioni n. 23, 31, 32.

Tutti gli oneri legati all'osservanza delle prescrizioni contenute nel presente parere sono a completo carico del Proponente.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

[Handwritten signatures and initials]

65

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Giuseppe Caruso

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

M. Bordone
Sandro Campilongo
Caruso

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Vittorio Amadio (ASTENUTO)

Dott. Renzo Baldoni

Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Laura Cobello (ASTENUTO)

Prof. Carlo Collivignarelli

Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi

Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

F. Montemagno
ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

S. Muscarà
ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

E. Papaleludi Melis
ASSENTE

Ing. Mauro Patti

M. Patti
ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

R. Proietti
ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

V. Ruggiero
ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco

V. Sacco
ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

X. Santiapichi
ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

P. Saraceno
ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

F. Secchieri
ASSENTE

Arch. Francesca Soro

F. Soro
ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

F. Carmelo Vazzana
ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

R. Viviani
ASSENTE

Ing. Caterina Dibitonto (Regione Puglia)