



**Alla C.A. del Responsabile del Procedimento (Codice procedura (ID_VIP) 3688)
Dott. C. Di Gianfrancesco
dva-2@minambiente.it
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it**

Oggetto: Osservazioni procedura di Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001) avviata in data 17/08/2017 e relativa alla “Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli "Tempa Rossa" e “posa di due condotte interrato di collegamento”

Con la presente l'Associazione di Promozione Sociale “LiberiAmo Taranto” presenta alla Vostra attenzione le seguenti osservazioni di cui all'oggetto.

Preliminarmente va segnalato che lo studio d'impatto ambientale del progetto considera esclusivamente l'impatto che le attività da incrementare nella Raffineria TOTAL di Roma possono provocare sul territorio circostante; lo studio non considera minimamente gli impatti sul territorio lucano e pugliese, fortemente interessati per le modalità del trasporto del greggio tramite autobotti.

Lo studio, infatti, si limita a indicare la viabilità locale senza la previsione di particolari criticità indotte al traffico e senza analizzare l'intero sistema viario interessato. Non sono stati adeguatamente analizzati, di conseguenza, gli impatti derivanti dall'inquinamento atmosferico per scarichi veicolari, traffico e rischio di incidenti.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico dal rapporto "La sfida della qualità dell'aria nelle città italiane", presentato il 29/9/2017 al Senato della Repubblica, dalla Fondazione sviluppo sostenibile in collaborazione con Enea e con la partnership delle Ferrovie dello Stato. Per il PM2,5 si contano nel nostro paese 1.116 morti all'anno per milione di abitanti, contro una media europea di 860 ed il territorio di Taranto rientra tra le zone più inquinate. Il rapporto elenca le cause di questo record poco lusinghiero, tra le quali l'eccessivo numero di mezzi privati in circolazione.

Lo studio ambientale, come già accennato, non considera gli effetti sul traffico ed il rischio di incidenti, in particolare per il possibile collegamento Corleto Perticara – Falconara (Via Taranto), già interessato da traffico di mezzi pesanti. Si cita a titolo di esempio l'incidente avvenuto tra due mezzi pesanti in data 23/7/2014 sulla strada statale 106 `Jonica`, al km 435,100, in direzione Taranto, tra Scanzano Jonico e il bivio per la stazione di Marconia, in provincia di Matera.
<http://www.stradeanas.it/it/basilicata-anas-incidente-traffico-provvisoriamente-bloccato-sulla-strada-statale-106-jonica>

Sulla pericolosità della SS. 106 è stata presentata una petizione dall'Associazione “Basta vittime sulla strada statale 106” per chiedere la messa in sicurezza dell'importante strada di collegamento che per 491 km attraversa Puglia, Basilicata e Calabria. La petizione ha raccolto in poco tempo 24mila adesioni, solo lo scorso anno vi sono state 26 vittime; negli ultimi 20 anni, oltre 10 mila incidenti, con oltre 700 vittime e 24 mila feriti.

Diversi i fattori che incidono sulla pericolosità della strada (oggettivi come i volumi di traffico maggiori rispetto al traffico sostenibile, e soggettivi come assenza di guardrail, tratti non illuminati, ecc.). Il territorio tarantino presenta dei collegamenti deficitari rispetto alle altre realtà italiane (assenza di voli civili passeggeri, pur avendo a disposizione un aeroporto, situato a Grottaglie (TA), predisposto ad effettuare tale servizio; linea ferroviaria priva dell'Alta Velocità e con collegamenti



ridotti con le principali località italiane quali Roma e Milano) e, pertanto, maggiore è l'utilizzo del mezzo privato per raggiungere il territorio, in maniera particolare nel periodo estivo, che vede il territorio sede di strutture turistiche, come villaggi o campeggi, presenti anche nelle vicinanze della statale (Calané Village, Il Valentino Village e altri).

Non si conoscono, altresì, il tipo di autobotti che s'intendono utilizzare per il trasporto e se queste sono conformi alla Direttiva 98/91/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 1998 riguardante i veicoli a motore e i loro rimorchi destinati al trasporto di merci pericolose su strada e del Regolamento (CE) N. 661/2009 sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati.

Lo studio non riporta un cronoprogramma delle azioni previste e, in particolare, dell'attività di trasporto del greggio; la soluzione, viene indicata come temporanea per tamponare il periodo transitorio necessario alla realizzazione definitiva delle opere di progetto e a sopperire all'eventuale indisponibilità delle stesse in fase di esercizio. Considerato che l'adeguamento degli impianti della raffineria ENI di Taranto potrebbe non essere mai realizzato, evento che auspichiamo, la soluzione proposta potrebbe diventare definitiva, come implicitamente ammesso nello studio, o essere adottata in altre situazioni di emergenza (pagina 15, punto 3.2.2 Ulteriori alternative progettuali **"...si adotterà una soluzione atta a tamponare il periodo transitorio necessario alla realizzazione definitiva delle opere di progetto e a sopperire all'eventuale indisponibilità delle stesse in fase di esercizio."**)

Si rende, pertanto, necessario un cronoprogramma degli interventi da realizzarsi, risultando generica l'indicazione di 28 settimane quale programmazione delle attività, senza indicare una data di inizio e fine delle stesse.

Alcun riferimento al procedimento di Via statale avviato dalla società Total Spa al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la realizzazione baie di carico autocisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli Tempa Rossa e posa di due condotte interrato di collegamento'. I due interventi sono chiaramente interconnessi e, quindi, anche la valutazione degli impatti, soprattutto per quelli cumulativi, avrebbe dovuto necessariamente tenerne conto.

Il fondamento normativo di questo contenuto della VIA è rinvenibile in una nota apposta in calce al punto 4, dell'allegato IV della direttiva 85/337/CEE nella versione modificata dalla direttiva 97/11, ove si precisa che la "descrizione dei probabili effetti rilevanti del progetto proposto sull'ambiente dovrebbe riguardare gli effetti diretti ed eventualmente gli effetti indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto".

La Direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati inserisce una **nuova definizione di "impatti ambientali"**, modulata in aderenza con le prescrizioni della direttiva Ue, che comprende anche gli effetti cumulativi, diretti e indiretti, di un progetto sulla popolazione, la salute umana, il patrimonio culturale e il paesaggio.

La Rete Natura 2000 è un sistema coerente di aree presenti nel territorio dell'Unione europea, destinate alla salvaguardia della diversità biologica mediante la conservazione degli habitat naturali, seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche indicati negli allegati delle Direttive 92/43/CEE del 21 maggio 1992 "Direttiva Habitat" e 79/409/CEE del 2 aprile 1979 "Direttiva



Uccelli".

La Rete Natura 2000 è composta prevalentemente da due tipi di aree: i Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e le Zone di Protezione Speciale (ZPS) previste dalla Direttiva "Uccelli". Alle suddette aree si applicano le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat naturali e/o delle specie animali e vegetali. Alcuni tra questi ultimi vengono ritenuti prioritari e, poiché rischiano di scomparire, la Commissione europea ha una particolare responsabilità per la loro conservazione.

Rispetto agli altri possibili tragitti, quello rappresentato dal raggiungimento della Raffineria di Falconara Marittima Via Taranto presenta il maggior numero di interferenze con le aree protette contenute nell'EUAP entro 1000 m dall'asse stradale e le aree della Rete Natura 2000 (SIC, ZSC, ZPS) che si trovano a meno di 1000 m dal tragitto verso la raffineria Falconara, molte delle quali direttamente attraversate.

L'ipotesi del tragitto verso la raffineria Falconara via Taranto, pertanto, risulta quello con la maggiore incidenza indotta dal transito delle autobotti sulle aree protette e sui siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

Per questi motivi, l'Associazione "LiberiAmo Taranto" esprime parere sfavorevole **alla "Realizzazione baie di carico autocisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli "Tempa Rossa" e "posa di due condotte interrate di collegamento"**:

1. Assenza di adeguata analisi sugli impatti derivanti dall'inquinamento atmosferico per scarichi veicolari, traffico e rischio di incidenti; Per il PM_{2,5} si contano nel nostro paese 1.116 morti all'anno per milione di abitanti, contro una media europea di 860 ed il territorio di Taranto rientra tra le zone più inquinate. Tra le cause l'eccessivo numero di mezzi privati in circolazione e, pertanto, l'ipotesi del tragitto verso la raffineria Falconara via Taranto è da scartare.
2. Assenza cronoprogramma delle azioni previste e, in particolare, dell'attività di trasporto del greggio;
3. Assenza di valutazione degli impatti cumulativi per la realizzazione baie di carico autocisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli Tempa Rossa, posa di due condotte interrate di collegamento ed altri impianti già presenti nel Comune di Corleto Perticara.
4. L'ipotesi del tragitto verso la raffineria Falconara via Taranto risulta quello con la maggiore incidenza indotta dal transito delle autobotti sulle aree protette e sui siti appartenenti alla Rete Natura 2000 ed è, pertanto, da scartare.
5. I percorsi delle autobotti dovranno affrontare tratti tortuosi e con pavimentazione talvolta sconnessa, nonché un ponte sulla Fiumarella di Corleto il quale necessita una verifica strutturale.
6. Nello Studio di Impatto Ambientale non ci sono tracce significative degli impatti potenziali relativi agli incidenti, anzi si indica che "il rischio che possano verificarsi incidenti sul



LiberiAmo Taranto
Associazione di Promozione Sociale
C.F. 90248770738
liberiamotaranto@pec.it

tracciato, tra autobotti e altri mezzi circolanti, è pertanto attenuato dalla bassa probabilità di accadimento