

6.3



6

Handwritten initials

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

Handwritten mark

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

Handwritten mark

Parere n. 2480 del 02/08/2017

Handwritten mark

Handwritten mark

Vertical handwritten notes on the right margin

<p>Progetto:</p>	<p><i>Istruttoria VIA</i> Progetto per la realizzazione di un deposito costiero di idrocarburi - gasolio e benzina – con annesso terminale di carico sito nell'area prospiciente la banchina costa morena riva del porto di Brindisi</p> <p>ID VIP 3123</p>
<p>Proponente:</p>	<p>Brundisium S.p.A.</p>

Handwritten initials

Large handwritten notes at the bottom of the page

Handwritten notes on the bottom right

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

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Brundisium S.p.A. con nota prot. n. 128 del 18/08/2015, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2015-22656 del 09/09/2015, con la quale la società proponente ha presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., istanza per l'avvio del procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del *“Progetto per la realizzazione di un deposito costiero di idrocarburi - gasolio e benzina – con annesso terminale di carico sito nell'area prospiciente la banchina Costa Morena Riva del porto di Brindisi”*

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e ss.mm.ii.;

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

VISTO il Decreto 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 e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

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

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto 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 prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea”* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

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

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta sui quotidiani "Il Messaggero" e "Il Nuovo quotidiano di Puglia", entrambi dell'8 settembre 2015;

CONSIDERATO che

- la stima preliminare del progetto definitivo di realizzazione di "un deposito costiero di idrocarburi con annesso terminale di carico sito nell'area prospiciente la banchina Costa Morena riva del porto di Brindisi" prevede un costo IVA esclusa di € 17.027.472,91 per lavori, di € 440.756,55 per oneri sicurezza, di € 4.976,00 relativi alle opere di mitigazione, di € 1.114.324,19 relativi alle voci delle somme a disposizione, per un totale investimento pari a € 18.141,797,10 che, al netto degli espropri, risulta pari a € 18.141,797,10;
- il Proponente ha correttamente provveduto a corrispondere il contributo per oneri istruttori previsto dalla legislazione vigente;
- è stato fornito l'elenco delle autorizzazioni necessarie alla realizzazione dell'opera, che si riporta nella tabella seguente. Con la sigla NP si intendono le autorizzazioni non pertinenti alla tipologia d'opera:

Autorizzazioni ambientali	Riferimenti normativi	Oggetto del regime autorizzativo	Autorità competente	Acquisita
Autorizzazione Integrata Ambientale	D.Lgs.152/2006 e s.m.i. – Parte Seconda, Titolo III bis	Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare Regione/Provincia	NP
Nulla Osta di Fattibilità (NOF)	D.Lgs. 105/2015	Controllo dei pericoli di incidenti rilevanti con determinate sostanze pericolose	Comitato Tecnico Regionale	NO
Certificato prevenzione incendi	D.P.R. 151/2015	Rilascio del certificato prevenzione incendi per attività di cui Allegato I del DPR 151/2015	Vigili del Fuoco	NO
Emissioni dei gas a effetto serra	D.Lgs.216/2006	Rilascio in atmosfera dei gas a effetto serra a partire da fonti situate in un impianto	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (Comitato nazionale di gestione e attuazione della direttiva 2003/87/CE)	NP
Deposito temporaneo, stoccaggio rifiuti (deposito preliminare)	D.Lgs.152/2006 s.m.i. (art.183)	Gestione dei rifiuti	Provincia Regionale Brindisi	NP
Utilizzo terre e rocce da scavo	D.Lgs.152/2006 s.m.i. (art.186)	Gestione dei materiali da scavo	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del	No

Autorizzazioni ambientali	Riferimenti normativi	Oggetto del regime autorizzativo	Autorità competente	Acquisita
			mare	
Immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo e attività di posa in mare di cavi e condotte	D.Lgs.152/2006 e s.m.i. (Art. 109) D.M.24/01/1996	Gestione dei sedimenti marini connessi con determinate attività	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare	NP
Scarichi idrici	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, Capo III). Regolamento Regionale n. 26 del 09/12/2013	Gestione acque reflue Gestione acque di prima pioggia e meteoriche	Province Comuni ARPA	No
Prelievo e utilizzo acque, superficiali e sotterranee	Piano Regionale di Tutela delle acque (D.C.R n. 230 del 20/10/2009)	Gestione risorse idriche	Regione Puglia - Dip. Agricoltura sviluppo rurale e tutela dell'ambiente – Sez. Risorse idriche	Si
Autorizzazione paesaggistica	D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (art. 146) D.P.C.M.12/12/2005	Aree soggette a vincolo paesaggistico	Regione e Ministero per i Beni e le Attività Culturali	No
Verifica preventiva dell'interesse archeologico	D.Lgs 42/2004 (art.28 c.4) D.Lgs.163/2006 (artt.95-96)	Lavori pubblici in aree di interesse archeologico e opere pubbliche	Ministero per i Beni e le Attività Culturali	No
Parere/autorizzazione /nulla osta compatibilità idrogeologica	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, art.67) Piani di Assetto Idrogeologico	Aree a pericolosità / rischio idraulico e/o geomorfologico	Autorità di Bacino/Distretto	NP
Parere/nulla osta in area naturale protetta	Legge 394/1991 Norme istitutive e regolamentari delle aree protette	Aree naturali protette di livello nazionale regionale, locale (Parco nazionale, Parco regionale, Riserva,...)	Ente Parco (o altra Autorità di gestione dell'area naturale protetta)	NP
Vincolo idrogeologico	R.D.30/12/1923, n.3267 R.D.L.16/05/1926, n.1126 Norme regionali di settore	Aree soggette a vincolo idrogeologico	Varie (Regione, Provincia, Comune)	NP
Valutazione di Incidenza	Decreto del Presidente della Repubblica 12 marzo 2003, n. 120 - Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche.	Rete Natura 2000	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare	NP

VISTA la nota prot. n. DVA 2015-23192 del 15.09.2015 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ((d'ora in avanti Direzione) ha comunicato alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS (d'ora in avanti Commissione) nonché agli enti territorialmente coinvolti, l'esito positivo dell'esame preliminare dell'istanza in argomento;

VISTA la nota prot. n. A00_089/12922 del 28.09.2015 con la quale la Regione Puglia ha invitato gli enti territoriali competenti ad esprimersi in merito alla procedura e a far conoscere le relative determinazioni;

VISTA la nota prot. n. 53407 del 02/11/2015 con la quale la Provincia di Brindisi ha inviato la richiesta di integrazioni al fine di poter esprimere il proprio parere di competenza;

VISTA la nota dell'Autorità Portuale prot. n. 0010252 del 09/11/2015, per mezzo della quale "al fine di non determinare pregiudizi per l'operatività del bacino portuale su cui insiste la banchina di Costa Morena Riva, il proponente debba approfondire maggiormente i temi rilevati per il tramite di relazioni integrative specialistiche, con particolare riguardo agli aspetti legati alla sicurezza portuale come ora regolati dall'Ordinanza di polizia marittima n. 16/74 e dal Rapporto integrato di sicurezza portuale da ultimo approvato con Decreto Presidenziale n. 186 del 27.12.2013".

VISTA la nota Ministero dei Beni e delle attività Culturali e del turismo - Soprintendenza Per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Lecce Brindisi e Taranto - Lecce, Prot. n. 13438 del 06/10/2015, con la quale si comunica di aver provveduto a trasmettere le proprie valutazioni di merito alla competente Direzione Generale del MIBACT (MIBACT-SBEAP-LE PROTOCOLLO 0001978 19/11/2015 Cl. 34.19.04/12), organo qualificato ad esprimere il relativo parere "acquisite le valutazioni delle altre competenti direzioni generali", istruendo il procedimento di valutazione di impatto ambientale per le successive determinazioni del Ministero;

VISTE le osservazioni pervenute da parte di terzi interessati, espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii:

- nota dell'Associazione Salute Pubblica del 07/11/2015, acquisita NS prot. DVA-2015-0027990 del 09/11/2015, e le relative osservazioni;
- osservazioni del comitato "No al carbone" acquisita NS prot. DVA-2015-0029221 del 23/11/2015;

VISTA la nota del Consorzio ASI prot. n. 0004566 del 02/11/2015, acquisita al prot. DVA-2015-0027498 del 03/11/2015, riportante le relative osservazioni e richieste di integrazioni in merito agli aspetti urbanistici, di conformità al P.R.T. ASI ed agli aspetti concernenti lo studio di impatto ambientale;

VISTA la nota prot. CTVA-2015-4131 del 27/11/2015 (nota DVA-2015-29932 del 30/11/2015) con la quale la Commissione ha comunicato la necessità di acquisire chiarimenti ed integrazioni relativi alla documentazione già prodotta da codesta Società, in particolare:

1. È necessario approfondire la descrizione del contesto di inserimento del Deposito, considerando il tipo di attività esistenti, evidenziando le reciproche potenziali interferenze;
2. Si richiede un approfondimento sull'opzione zero e sulle eventuali alternative di progetto evidenziando con chiarezza le motivazioni del progetto presentato anche con riferimento ai costi e ai benefici che deriverebbero dalla sua realizzazione;
3. Elaborare il Piano delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161/2012;
4. Va dettagliata l'analisi sugli impatti cumulativi dovuti ai flussi di traffico indotti tenendo presente la quantità stimata dei nuovi autoveicoli, le provenienze e le destinazioni delle autocisterne;
5. L'impatto sul traffico di mezzi navali nel porto è definito nel SIA come irrilevante, si richiede di fornire un approfondimento sulle rotte e sulle effettive potenziali interferenze sull'ambiente;
6. Approfondire la questione relativa alla restituzione agli usi legittimi della parte terminale di collegamento;
7. Va precisata la capacità complessiva dei serbatoi a servizio dell'area di deposito in progetto;

8. *Si richiede un approfondimento evidenziando i dati effettivi sul reale contributo del Deposito, relativo alla pressione sonora attesa nell'area;*
9. *Approfondire i potenziali impatti in termini di rischio incidenti, sugli aspetti legati alla sicurezza portuale, considerando la presenza delle altre attività ad alto rischio incidente nell'area di progetto e più in generale approfondire la componente riguardante la salute pubblica;*
10. *Si richiede inoltre di controdedurre le osservazioni pervenute;*

VISTA la nota prot. n. DVA-2015-0030215 del 02/12/2015, con la quale la Direzione trasmette la succitata richiesta di integrazioni, chiedendo al Proponente di voler provvedere a fornire la documentazione integrativa entro 30 giorni naturali e consecutivi a decorrere dalla data di protocollo della richiesta da parte di questa Amministrazione, come stabilito dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii;

VISTA la trasmissione della documentazione integrativa, trasmessa in data 04/01/2016 consistente dei seguenti elaborati:

- Relazione integrativa allo studio di impatto ambientale;
- Relazione previsionale acustica;
- Piano di riuso delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161/2012;

VISTA la nota prot. n. DVA-2015-0031510 del 17/12/2015 con la quale la Direzione evidenzia la mancanza documentale del Rapporto Preliminare di Sicurezza;

VISTA la nota del 25/05/2016 della Brundisium S.p.A. di trasmissione del Rapporto Preliminare di Sicurezza al Comune di Brindisi – Servizio Ecologia e Ambiente al fine di avviare le procedure previste dall'art. 24 del D.Lgs 105/2015. La stessa documentazione è stata pubblicata sul sito web istituzionale dello stesso ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 105/2015 dal 30/05/2016 al 30/06/2016 alla sezione "Avvisi" del sito web del Comune di Brindisi;

VISTA la nota prot. n. 30445 del 09.12.2015 del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e Turismo, Direzione generale belle arti e paesaggio – Servizio III, nella quale si richiede la Carta del rischio archeologico dell'area, a firma di un archeologo abilitato;

VISTE le integrazioni documentali presentate della ditta Brundisium S.p.A. con nota Prot. n°136 del 18/01/2016, in risposta alla succitata richiesta, che integra la Carta del rischio archeologico dell'area interessata dai lavori in progetto;

VISTE le integrazioni documentali presentate in formato digitale della ditta Brundisium S.p.A. con nota Prot. n.137 del 01/02/2016 alla Soprintendenza Archeologia della Puglia;

VISTO la nota prot. n. 0001419 – 159 del 12/01/2016 con la quale l'Arpa Puglia richiede delle precisazioni ed integrazioni, riguardanti:

1. *La documentazione presentata è carente di un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) da redigere ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs n. 152/06 e ss.mm.ii.;*
2. *Non è approfondita l'analisi degli impatti cumulativi dell'attività con le altre industriali presenti nell'intorno dell'area interessata dal progetto;*
3. *Non è presente una trattazione dettagliata sulla Gestione delle Terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161/2012;*
4. *Lo studio è carente di una stima di rifiuti prodotti dalla demolizione e dismissione delle strutture esistenti con specificazione della quantità di rifiuti pericolosi e non pericolosi e descrizione della relativa gestione;*

5. In relazione alla gestione delle acque meteoriche, dalla trattazione presente nel SIA e nella Relazione Generale, non è definito il destino finale sia delle acque di prima pioggia (scarico) che di quelle di seconda pioggia (riutilizzo), come previsto dal Reg. Reg.le n. 26 del 09/12/2013 "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia";

VISTA la nota prot. n. 53407 del 02/11/2015 con la quale la Provincia Regionale di Brindisi richiede di presentare la documentazione di seguito indicata:

1. Piano di Monitoraggio ambientale redatto in conformità alle "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedura di VIA (D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e D.Lgs 163/2006);
2. Relazione sugli impatti cumulativi con le altre attività industriali presenti nell'intorno di almeno 1 km dal sito in questione;
3. Si rileva altresì che a parere del Servizio Scrivente lo Studio di Impatto ambientale risulta alquanto generico e carente nella sezione relativa a tutta l'analisi degli impatti ambientali i quali necessitano di contro di un'analisi puntuali e specifici per il sito in questione;
4. Si riporta che lo Studio d'Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica non contengono alcun riferimento al PPTR, approvato con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015; si rileva che l'intervento in questione risulta rientrare tra quelli classificati di "rilevante trasformazione del paesaggio", ai sensi del punto 89.1.b delle NTA dello stesso PPTR; si riporta tuttavia che l'accertamento della compatibilità paesaggistica del progetto in questione è in capo al Competente Ufficio regionale Assetto del Territorio, in quanto l'Ufficio scrivente al momento non si avvale di alcun Comitato tecnico in materia ambientale e pertanto non può trovare applicazione quanto previsto dalla L.R. 19/2015 di modifica dell'art. 7 comma 1 della L.R. 20/2009.
5. Il punto 3.9.3 della Relazione generale riporta la descrizione del sistema di trattamento delle acque meteoriche prevedendo un sistema di sedimentazione/disoleazione tramite vasca a pacchi lamellare che tuttavia non sono rilevabili nella planimetria EG.13 "sistema fognario e sezioni vasche impianto di trattamento"; dalla documentazione trasmessa non si evincono in maniera chiara le modalità di scarico/riutilizzo delle acque meteoriche pertanto la documentazione progettuale dovrà essere integrata rispetto a quanto disciplinato dal Regolamento Regionale n. 26 del 09/12/2013 "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia";
6. Indicare le modalità di riutilizzo/riuso delle acque meteoriche;
7. Titolo di proprietà dell'area su cui realizzare il progetto in questione;
8. Documentazione inerente le emissioni in atmosfera: il proponente dovrà fornire una relazione dettagliata relativa al rispetto delle prescrizioni impartite dal D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. con l'indicazione di tutti i punti di emissione in atmosfera sia convogliate che diffuse;

VISTA la nota Prot. n. 139 del 09/02/2016 con la quale il Proponente ha presentato le integrazioni documentali alle richieste di ARPA – DAP Brindisi con nota prot. n. 0001419-159 del 12/01/2016 e della Provincia di Brindisi con nota prot. n. 53407 del 02/11/2016, ed in particolare:

1. Piano di monitoraggio ambientale;
2. Relazione integrativa sulle emissioni in atmosfera;
3. Sistema fognario e sezioni vasche;
4. Titolo di proprietà;

VISTA la nota prot. AOO_089 del 22/01/2016 – 0000778 con la quale la Regione Puglia ha trasmesso la richiesta di integrazioni formulata dal Comitato Regionale di, ed in particolare:

- Una previsione di compatibilità dell'accosto delle navi cisterna alla banchina individuata, in presenza di altre unità trasportanti carichi pericolosi all'ormeggio ai moli "Seveso";

- Una valutazione della compatibilità dell'intervento proposto con altre installazioni nell'area a rischio di incidente rilevante e a rischio di conseguente "effetto domino";
- Una relazione tecnica riportante una previsione di emissione di idrocarburi volatili e di diffusione areale degli stessi in relazione a possibili recettori sensibili;
- Una relazione tecnica sugli effetti sulla viabilità dell'incremento pesante e sugli effetti delle emissioni di polveri, gas di scarico e rumore nell'ambiente circostante e sui recettori sensibili;
- Un adeguato inquadramento territoriale dell'opera in relazione alle previsioni del PPTR.

VISTE le integrazioni documentali presentate dalla ditta Brundisium S.p.A., con propria nota Prot. n.141 del 19/02/2016- di riscontro alla nota della Regione Puglia, Servizio Ecologia – Ufficio VIA/VAS prot. AOO_089 del 22/01/2016 – 0000778;

VISTE le integrazioni documentali presentate dalla ditta Brundisium S.p.A. con propria nota Prot. n.144 del 25/03/2016 alla Direzione Regionale Vigili del Fuoco Puglia, nella quale viene trasmesso il Rapporto Preliminare Di Sicurezza ed il progetto delle misure di prevenzione e protezione incendi;

VISTA la nota del proponente prot. n.145 del 04/04/2016 di trasmissione della copia di avvenuta pubblicazione di tutta la documentazione integrativa presentata su due testate a diffusione Regionale e Nazionale in data 02/04/2016;

VISTO il parere favorevole alla realizzazione dell'intervento in esame espresso della Regione Puglia – Dipartimento Agricoltura Sviluppo Rurale e Tutela dell'Ambiente – Sez. Risorse Idriche con nota prot. AOO_075/000 del 16/02/2016 con le seguenti prescrizioni:

- a) *La realizzazione delle opere previste non vada a determinare ripercussioni negative sulla qualità delle acque;*
- b) *Sia garantita la protezione della falda acquifera e del mare, e più in generale della intera perimetrazione, anche da possibili sversamenti casuali di sostanze pericolose e sia assicurata, in ogni caso, la tenuta idraulica dell'intera area interessata;*
- c) *Ove fossero previsti impianti per il trattamento dei reflui civili e di acque meteoriche, dovranno essere conformi alla normativa vigente, con particolare riferimento ai Regolamenti Regionali n. 26/2011 (acque reflue ove previsto) e n. 26/2013 (trattamento acque meteoriche), ponendo particolare attenzione alla depurazione prevista dalla normativa vigente;*

VISTO il parere non favorevole alla realizzazione dell'intervento in esame espresso della Provincia di Brindisi reso con nota prot. 17001 del 22/04/2016:

1. *Il parere prevede che l'area d'intervento è soggetta ad una rilevante pressione ambientale e pertanto ritiene che sia elevato il rischio da un punto di vista ambientale per l'area in questione anche in ragione della presenza di numerose attività a rischio di incidente rilevante,*
2. *secondo il regolamento portuale, sulla banchina che dovrebbe alloggiare il terminale di collegamento con l'impianto, è consentito l'accosto di navi quali portacontainer o vinaccere e non a petroliere;*
3. *Non sono state valutate le emissioni fuggitive anche in relazione alla presenza di altre attività industriali presenti nel comprensorio d'intervento;*
4. *Manca lo studio dell'impatto cumulativo che tenga conto dei principali inquinanti sulla matrice aria;*
5. *Il proponente per lo stesso sito ha presentato, al Servizio Ambientale della Provincia, istanza di proroga del provvedimento di VIA per la realizzazione di un impianto di produzione di energia elettrica a biomasse di potenza pari a 50 MW; atteso che i due progetti sopra richiamati ricadono nello stesso sito, l'istanza presentata per il rilascio della proroga del provvedimento di*

VIA, risulterebbe in contrasto con quella presentata al Ministero dell'Ambiente, in quanto i due impianti non possono essere realizzati sullo stesso sito.

VISTA la nota prot. U.0005308. del 13-04-2016 della Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco con la quale è stato comunicato, ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs 105/2015, l'avvio dell'esame istruttorio del Rapporto di Sicurezza;

VISTA la nota prot. 0011755 del 21/07/2016 della Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco con la quale si è richiesto di integrare la documentazione inerente il Rapporto Preliminare di Sicurezza e di controdedurre e riscontrare le valutazioni del Comitato Tecnico Regionale della Puglia finalizzate a consentire il parere favorevole alle opere di progetto;

VISTA la nota prot n. 149 del 29/07/2016 con la quale la società Brundisium S.p.A ha trasmesso la documentazione richiesta dal Comitato Tecnico Regionale della Puglia;

VISTA la deliberazione della Giunta regionale acquisita al prot DVA n. 0022697 del 15/09/2016, con la quale, ai sensi dell'art. 20, comma 3 della l.r. n. 11/2011 e s.m.i., acquisito il parere del Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta del 12/04/2016, si è espresso parere non favorevole di compatibilità ambientale per il progetto in parola per le seguenti motivazioni:

Valutazioni delibera giunta regionale:

- assenza di alternative progettuali con evidenza dei criteri preferenziali a vantaggio del sito prescelto;
- assenza di recepimento delle più recenti direttive comunitarie su emissioni industriali e sicurezza/rischio industriale;
- assenza di uno studio di impatto cumulativo sulla matrice aria,
- alcun riferimento sulla normativa sulle emissioni odorogene (attesa anche l'incertezza sul contenuto delle rinfuse liquide che si prevede di stoccare/movimentare);
- Il proponente per lo stesso sito ha presentato, al Servizio Ambientale della Provincia, istanza di proroga del provvedimento di VIA per la realizzazione di un impianto di produzione di energia elettrica a biomasse di potenza pari a 50 MW; atteso che i due progetti sopra richiamati ricadono nello stesso sito, l'istanza presentata per il rilascio della proroga del provvedimento di VIA, risulterebbe in contrasto con quella presentata al Ministero dell'Ambiente, in quanto i due impianti non possono essere realizzati sullo stesso sito.

Considerazioni Comitato VIA regionale:

- Trattandosi di una nuova installazione industriale da realizzarsi in zona ASI, è necessario ottemperare a quanto stabilito nel piano regolatore consortile [...];
- Alcune delle operazioni più rischiose e potenzialmente inquinanti, in contiguità ad acque marine, si svolgeranno in area confinata all'interno del porto medio, e perciò saranno sottoposte ai regolamenti portuali e alle ordinanze della locale Capitaneria di porto. [...];
- Le emissioni volatili dai serbatoi di stoccaggio non sembrano essere state adeguatamente considerate né modellizzate per quantità e possibile dispersione areale;
- Non appare adeguatamente considerato l'incremento del traffico pesante ed il relativo impatto sulla viabilità e sulla qualità dell'aria;
- È necessario adeguare il progetto alle previsioni del vigente PPTR;

VISTA la nota prot. DVA n. 0015201 del 28/06/2017, acquisita al prot. CTVA n. 0002130 del 28/06/2017, con la quale la Direzione ha trasmesso la documentazione progettuale integrativa inviata dal Proponente riguardante la Stima delle emissioni di VOC e lo studio della dispersione atmosferica del deposito costiero;

VISTA la nota, acquisita sia al prot. DVA n. 17106 del 19/07/2017 che al prot. CTVA n. 0002367 del 19/07/2017, con la quale il Proponente ha inviato la documentazione progettuale integrativa riguardante lo studio di dispersione atmosferica degli inquinanti emessi dal traffico indotto dal deposito costiero;

VISTE, CONSIDERATE E VALUTATE le osservazioni del pubblico presentate al MATTM durante la fase di consultazione ed acquisite al prot. n. DVA-2015-0027498 del 3/11/2015, DVA-2015-0027990 del 09/11/2015 e DVA-2015-0029221 del 23/11/2015;

CONSIDERATE le controdeduzioni alle osservazioni del pubblico che, il Proponente ha fornito con note le note integrative inviate al Ministero in data 05/02/2016 e 31/12/2016;

CONSIDERATO che i temi affrontati nelle osservazioni sono puntualmente esaminati, riscontrati e controdedotti nel presente parere, come si evince dalla tabella di seguito e che, ove ritenuto opportuno, il quadro prescrittivo del presente Parere ne tiene debitamente conto;

ENTE RICHIEDENTE	MATRICE AMBIENTALE	CONTRODEDUZIONI DEL PROPONENTE	DEDUZIONI
Osservazione del Comitato No al Carbone in data 23/11/2015 prot. n. DVA-2015-0029221	- Emissioni - Salute pubblica	I chiarimenti alle tematiche sollevate dal Comitato NO al Carbone sono inserite nelle integrazioni documentali, presentate dalla ditta Brundisium S.p.A. con nota Prot. n. 139 del 09/02/2016 con gli elaborati in risposta alle osservazioni: -Integrazioni del 12/01/2016 - Relazione integrativa allo Studio di Impatto Ambientale;	il contributo delle emissioni di benzene dei serbatoi di stoccaggio del deposito costiero alla qualità dell'aria locale è poco significativo, come si evince dallo studio effettuato dal Proponente; l'impatto sulla qualità dell'aria dovuto al traffico veicolare indotto dal deposito è poco significativo, come si evince dallo studio effettuato dal proponente sulla dispersione degli inquinanti NOx, SO ₂ , CO, PM ₁₀ e PM _{2,5} .
Osservazione dell'Associazione salute Pubblica in data 09/11/2015 prot. n. DVA-2015-0027990	- Salute pubblica	I chiarimenti alle tematiche sollevate dall'Associazione Salute Pubblica sono inserite nelle integrazioni documentali, presentate dalla ditta Brundisium S.p.A. con nota Prot. n. 139 del 09/02/2016 con gli elaborati in risposta alle osservazioni:	il contributo delle emissioni di benzene dei serbatoi di stoccaggio del deposito costiero alla qualità dell'aria locale è poco significativo, come si evince dallo studio effettuato dal

ENTE RICHIEDENTE	MATRICE AMBIENTALE	CONTRODEDUZIONI DEL PROPONENTE	DEDUZIONI
		-Integrazioni del 12/01/2016 - Relazione integrativa allo Studio di Impatto Ambientale;	Proponente; l'impatto sulla qualità dell'aria dovuto al traffico veicolare indotto dal deposito è poco significativo, come si evince dallo studio effettuato dal proponente sulla dispersione degli inquinanti NOx, SO ₂ , CO, PM ₁₀ e PM _{2,5} .
Osservazione del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi in data 03/11/2015 prot. n. DVA-2015-0027498	- Salute pubblica - Aspetti ambientali - Aspetti Urbanistici	I chiarimenti alle tematiche sollevate dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi sono inserite nelle integrazioni documentali, presentate dalla ditta Brundisium S.p.A. con l'elaborato: - Integrazioni del 12/01/2016 - Relazione integrativa allo Studio di Impatto Ambientale;	Per quanto concerne gli aspetti autorizzativi all'installazione di nuovo impianto, il proponente dovrà ottenere in sede di Conferenza di servizi le opportune autorizzazioni e NN.OO.
Giunta Regionale/Comitato VIA Regionale	- Salute pubblica; - Emissioni in atmosfera; - Titolo di locazione; - Alternativa Zero	I chiarimenti alle tematiche sollevate Comitato per la VIA Regionale sono inserite nelle integrazioni documentali, presentate dalla ditta Brundisium S.p.A. con gli elaborati di cui alla nota Prot. n.141 del 19/02/2016 - di riscontro alla nota della Regione Puglia, Servizio Ecologia – Ufficio VIA/VAS prot. AOO_089 del 22/01/2016 - 0000778	Vedi tabella successiva

Osservazioni Comitato VIA Regionale	Controdeduzioni
<i>Trattandosi di una nuova installazione industriale da realizzarsi in zona ASI, è necessario ottemperare a quanto stabilito nel piano regolatore consortile [.....];</i>	<i>Come riportato nelle integrazioni allo SIA il proponente dichiara che: "l'area a ridosso del porto è destinata dal vigente PRT dell'ASI ad "Il lotto di progetto è destinata dal vigente P.R.G. dell'ASI a Zona produttiva – subzona A1. Le N.T.A. del Piano prescrivono che "nell'ambito di questa zona è consentito</i>

	<p><i>l'insediamento di attività produttive e di servizio alle imprese produttive. E' altresì consentito, nell'ambito del lotto aziendale, l'espletamento di attività commerciali che abbiano come oggetto la vendita al dettaglio o all'ingrosso degli articoli della gamma merceologica strettamente legati all'oggetto dell'attività produttiva principale. In generale è inoltre consentito il commercio di combustibili, di materiale per l'edilizia, di prodotti per l'agricoltura, di autoveicoli (concessionaria), di macchine utensili, di accessori per l'industria, per l'impiantistica, per la sicurezza".</i></p>
<p><i>Alcune delle operazioni più rischiose e potenzialmente inquinanti, in contiguità ad acque marine, si svolgeranno in area confinata all'interno del porto medio, e perciò saranno sottoposte ai regolamenti portuali e alle ordinanze della locale Capitaneria di porto. [...];</i></p>	<p>Il proponente prima dell'avvio dovrà ottenere i NN.OO. da parte della Capitaneria di Porto di Brindisi e dell'Autorità Portuale</p>
<p><i>Le emissioni volatili dai serbatoi di stoccaggio non sembrano essere state adeguatamente considerate né modellizzate per quantità e possibile dispersione areale;</i></p>	<p>il contributo delle emissioni di benzene dei serbatoi di stoccaggio del deposito costiero alla qualità dell'aria locale è poco significativo, come si evince dallo studio effettuato dal Proponente;</p>
<p><i>Non appare adeguatamente considerato l'incremento del traffico pesante ed il relativo impatto sulla viabilità e sulla qualità dell'aria;</i></p>	<p>l'impatto sulla qualità dell'aria dovuto al traffico veicolare indotto dal deposito è poco significativo, come si evince dallo studio effettuato dal proponente sulla dispersione degli inquinanti NOx, SO₂, CO, PM₁₀ e PM_{2,5}.</p>
<p><i>È necessario adeguare il progetto alle previsioni del vigente PPTR;</i></p>	<p>Nelle integrazioni consegnate dal proponente è stata valutata l'idoneità dell'area scelta per la realizzazione delle opere a progetto con i vincoli riportati nel vigente <i>Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato con DGR 176 del 16/02/2015</i>". Il proponente ha prodotto, in ottemperanza alle N.T.A. del P.P.T.R. istanza per il rilascio della autorizzazione paesaggistica ai sensi del succitato Piano.</p>
<p>1. [...] non viene definito quale sia il flusso di massa degli inquinanti emettibili e non si propone uno studio modellistico delle ricadute;</p> <p>2. Gli effetti sulla viabilità dell'incremento del traffico pesante e sugli effetti delle emissioni di polveri e gas di scarico sono stati valutati in maniera tabellare computando [...] solo il flusso di massa annuo degli inquinanti comuni senza tener conto della richiesta di modellizzazione</p>	<p>Dallo studio sulle ricadute, si evince che il contributo delle emissioni di benzene dei serbatoi di stoccaggio del deposito costiero alla qualità dell'aria locale sia poco significativo, come si evince dallo studio effettuato dal Proponente;</p> <p>l'impatto sulla qualità dell'aria dovuto al traffico veicolare indotto dal deposito è poco</p>

<p>delle ricadute al suolo degli stessi;</p> <p>3. Non vengono valutate le emissioni fugitive anche in relazione alla presenza di attività industriali non compatibili;</p> <p>4. Non viene inoltre presentato uno studio di impatto cumulativo che tenga conto dei principali inquinanti sulla matrice aria;</p>	<p>significativo, come si evince dallo studio effettuato dal proponente sulla dispersione degli inquinanti NOx, SO₂, CO, PM₁₀ e PM_{2,5}.</p>
<p>Il proponente per lo stesso sito ha presentato, al Servizio Ambientale della Provincia, istanza di proroga del provvedimento di VIA per la per la realizzazione di un impianto di produzione di energia elettrica a biomasse di potenza pari a 50 MW; atteso che i due progetti sopra richiamati ricadono nello stesso sito, l'istanza presentata per il rilascio della proroga del provvedimento di VIA, risulterebbe in contrasto con quella presentata al Ministero dell'Ambiente, in quanto i due impianti non possono essere realizzati sullo stesso sito.</p>	<p>Con nota prot. 15089 del 08/04/2016 la Provincia Regionale di Brindisi ha comunicato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il parere contrario alla concessione della proroga alla procedura di V.I.A. dell'impianto di biomasse proposto dalla Brundisium S.p.A. nel medesimo lotto di terreno di cui al progetto di deposito costiero. Si ritiene, pertanto, che non sussistano più i rimarcati contrasti tra le procedure autorizzative.</p>
<p>La provincia segnala la mancanza del titolo ad avviare la procedura da parte del proponente, atteso che il contratto di locazione commerciale [...] risulta scaduto da vari mesi e non si è a conoscenza di un possibile avvenuto rinnovo;</p>	<p>Il rinnovo del titolo di proprietà è stato trasmesso, in uno alle integrazioni relazionali, in data 08/02/2016.</p>
<p>Si rileva che dalla lettura della relazione archeologica emerge un rischio elevato in corrispondenza dell'area di intervento; tale aspetto rischierebbe di arrecare rilevanti danni al patrimonio archeologico eventualmente riscontrabile;</p>	<p>Attraverso l'analisi incrociata di tutti i dati raccolti è stato definito il grado di Rischio Archeologico in relazione al progetto il quale rappresenta l'effettivo rischio archeologico da considerarsi al momento dell'esecuzione dell'opera (Tavv.9-10 della Relazione). Sulla base della combinazione dei fattori sopra elencati, considerando anche che le opere non intersecano aree sottoposte a vincolo archeologico ministeriale, né tantomeno aree vincolate o segnalate nell'ambito del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia, il Rischio archeologico calcolato per l'area interessata dal progetto risulta a potenziale rischio molto basso.</p>
<p>Il Comitato evidenzia nel SIA l'assenza di un'analisi delle alternative, che ponga in evidenza quelle sia di tipo localizzativo che progettuale. [...]. Andrebbero posti in risalto i vantaggi economoco-ambientali della soluzione scelta rispetto alla alternativa "zero", aspetto non riscontrato ma ritenuto fondamentale;</p>	<p>L'analisi dell'alternativa Zero è stato approfondito nelle successive integrazioni al Ministero e alla Regione Puglia.</p>
<p>Il Comitato ritiene che siano elevati i rischi sotto il profilo ambientale per l'area, già fortemente appesantita nelle sue componenti ambientali per la presenza di numerose attività a rischio di incidente rilevante.</p>	<p>Gli aspetti riguardanti eventuali effetti domino sugli scenari di incidente rilevante sono stati trattati nel Rapporto preliminare di Sicurezza trasmesso al Comitato Tecnico Regionale della Puglia. Il proponente prima dell'avvio</p>

	all'esercizio dovrà ottenere il nulla osta di fattibilità da parte della Direzione Regionale VV.F. della Puglia.
<i>Il proponente individua la banchina n. 24 quale banchina di accosto che dovrebbe alloggiare nelle vicinanze il terminale di collegamento con l'impianto, dove, da regolamento portuale, è consentito l'accosto a navi portacontainer o vinaccere e non a petroliere;</i>	Preliminarmente all'esercizio dell'impianto il proponente dovrà acquisire il nulla osta/deroga della Capitaneria di Porto riguardante l'accosto delle navi petroliere alle banchine.

VISTA e CONSIDERATA la documentazione tecnica inviata dal Proponente;

PREMESSO CHE:

- Brundisium S.p.A. prevede di realizzare n. 8 serbatoi per complessivi 36.000 m³ di capacità utile di prodotto, di cui 24.000 m³ di gasolio e 12.000 m³ di benzina; quale infrastruttura principale a servizio del nuovo deposito costiero per la ricezione via mare dei prodotti sarà utilizzata la banchina Costa Morena Riva; tali serbatoi saranno di forma circolare a tetto galleggiante collocati fuori terra, di cui quattro della capacità utile di 6.000 m³ e diametro di 23,80 m (gasolio), e numero quattro di capacità utile di 3.000 m³ e diametro 16,80 m (benzina); l'altezza dei serbatoi sarà di 15,40 m;
- il progetto definito prevede la realizzazione del deposito costiero in un lotto di terreno ubicato in area ASI prospiciente la banchina del Porto di Brindisi di proprietà della società Ecologica S.p.A. facente parte dello stesso Gruppo Miccolis;
- l'area è individuata nel catasto terreni alle particelle 855, 214, 215, 216 del Foglio di mappa n. 58; è incluso nel lotto asservito al deposito parte di una particella catastale (foglio 58 p.lla 869/r) di proprietà pubblica in quanto esiste un regolare contratto di locazione ad uso diverso dall'abitativo tra l'Agenzia del Demanio Direzione Regionale Puglia e Basilicata e la Ecologica S.p.A. siglato in data 31 ottobre 2012 la cui scadenza è fissata al 31 Ottobre 2018 con la possibilità di domanda di rinnovo;
- dal punto di vista cartografico le aree di progetto sono ricomprese nella tavoletta I.G.M. in scala 1:25.000 "Porto di Brindisi", Foglio 204 quadrante IV, Orientamento NO. Nella Carta Tecnica Regionale edita dalla Regione Puglia esse sono rappresentate dall'elemento 476161 in scala 1:5.000. Le coordinate geografiche, nel sistema WGS84, espresse in gradi sessadecimali risultano: 40°38'30.68" N – 17°58'16.71" E long. da Greenwich;
- i serbatoi verranno collegati attraverso una condotta di adduzione alla banchina di riva del porto di Brindisi ove potranno attraccare le navi cisterna per l'approvvigionamento delle materie. Tale condotta, realizzata con tubi a doppia parete, e monitoraggio in continuo delle eventuali perdite, si svilupperà per circa 540,0 m di cui 232,00 m all'interno dell'area portuale;

CONSIDERATO CHE in relazione all'Alternativa "zero":

- l'alternativa "zero", secondo le motivazioni del proponente, corrisponde alla non esecuzione delle opere e lascerebbe il sito nell'attuale situazione, senza migliorare le condizioni né del sito stesso, né delle attività produttive e commerciali;

- non si sono valutate alternative di localizzazione in quanto la ditta intende intraprendere l'iniziativa progettuale nel lotto di terreno di proprietà. Esso dista circa 370 m dalla banchina del Porto di Brindisi, quindi risulta localizzata planimetricamente in posizione ottimale per l'ubicazione di un deposito costiero. Inoltre esiste già un canale tecnologico entro cui allocare il terminale per il carico dei serbatoi;
- non esistono depositi costieri analoghi nella porzione di territorio esaminato e, considerando che l'approvvigionamento dei prodotti avviene con trasporti su strada che si sviluppano su distanze maggiori, a fronte di un aumento del traffico che interessa la zona industriale di Brindisi, le distanze dei trasporti terrestri, valutati su larga scala, diminuiscono;

Per quanto riguarda il Quadro di riferimento Programmatico

CONSIDERATO che il Porto di Brindisi è stato classificato come appartenente alla Categoria II, Classe I ed è stato cioè riconosciuto come porto di rilevanza internazionale con funzioni commerciali, industriali e petrolifere;

CONSIDERATO che il progetto proposto ricade in un'area all'interno del Comune di Brindisi in area regolamentata dal piano regolatore consortile del Consorzio ASI di Brindisi che destina tale area a Zona produttiva Industriale D3 – ASI subzona A1; le Norme tecniche di attuazione del Piano prescrivono che *“nell'ambito di questa zona è consentito l'insediamento di attività produttive e di servizio alle imprese produttive. È altresì consentito, nell'ambito del lotto aziendale, l'espletamento di attività commerciali che abbiano come oggetto la vendita al dettaglio o all'ingrosso degli articoli della gamma merceologica strettamente legati all'oggetto dell'attività produttiva principale. In generale è inoltre consentito il commercio di combustibili, di materiale per l'edilizia, di prodotti per l'agricoltura, di autoveicoli (concessionaria), di macchine utensili, di accessori per l'industria, per l'impiantistica, per la sicurezza”* [.....].

CONSIDERATO che il deposito costiero insisterà quindi in un'area prettamente a carattere industriale con presenza di impianti ad elevato rischio di incidente rilevante, così come definite dal D.lgs. 105/2015, il cui impianto più prossimo al realizzando Deposito è la centrale termoelettrica Edipower, distante in linea d'aria circa 600 m;

CONSIDERATO che la banchina di Costa Morena è attrezzata, ad oggi, per ricevere navi tipo “panamax” (60,000 DWT circa) per il trasporto del carbone e navi tipo “afamax” (80,000 DWT circa) per il trasporto dell'olio combustibile, essa è suddivisa in tre banchine utilizzate per l'accosto di navi che trasportano merci pericolose e non:

- a) il lato Ovest del molo Costa Morena prende il nome di Banchina Nuovo Sporgente dove attraccano le navi gasiere;
- b) il lato Est prende il nome di Banchina Costa Morena Diga, utilizzata per lo scarico del carbone;
- c) ricompresa tra le due e prospiciente il lotto Brundisium, è presente la Banchina Costa Morena Riva che sarà utilizzata per lo scarico degli idrocarburi;

CONSIDERATO che, secondo il Regolamento portuale, sulla banchina che alloggerà il terminale di collegamento con l'impianto, è consentito l'accosto di navi portacontainer, vinaccere, gasiere e carboniere e non petroliere;

CONSIDERATO che il sito in esame si trova all' interno della perimetrazione dell'area di interesse nazionale (L. 426/98) di Brindisi (D.M. 10/01/2000);

CONSIDERATO che il lotto di terreno oggetto degli interventi è stato caratterizzato nel marzo 2008 (Piano di indagini preliminare approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in sede di Conferenza dei servizi decisoria del 15 gennaio 2008), sottoposto a Messa in Sicurezza di Emergenza per la componente suolo e restituito agli usi in forza all'Accordo di Programma Quadro del SIN Brindisi con atto transattivo del 16 giugno 2009;

CONSIDERATO che il progetto è coerente con il Piano regionale della qualità dell'aria, essendo la tipologia di intervento ad impatto emissivo poco significativo.

CONSIDERATO che nelle integrazioni consegnate dal proponente è stata valutata l'idoneità dell'area scelta per la realizzazione delle opere a progetto con i vincoli riportati nel vigente *Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato con DGR 176 del 16/02/2015*". Il proponente ha prodotto, in ottemperanza alle N.T.A. del P.P.T.R. istanza per il rilascio della autorizzazione paesaggistica ai sensi del succitato Piano.

VALUTATO che, dalla verifica dei vincoli, risulta che l'area interessata alla realizzazione del complesso per lo stoccaggio di carburanti non ricade in:

- aree protette regionali istituite ex L.R. n. 19/97 e relativa area buffer di 300 metri;
- aree protette nazionali ex L. 394/91 e relativa area buffer di 300 metri;
- oasi di protezione e relativa area buffer di 300 metri;
- zone umide tutelate a livello internazionale dalla convenzione di Ramsar e relativa area buffer di 300 metri;
- aree di importanza avifaunistica (Important Birds Areas – IBA 2000 – Individuate da Bird Life International);
- aree a pericolosità geomorfologica PG3, PG2 e PG1;
- aree classificate ad alta pericolosità idraulica AP;
- zone classificate a rischio R2, R3, R4;
- crinali con pendenze superiori al 20% e relative aree buffer di 150 m;
- grotte, doline ed altre emergenze geomorfologiche, con relativa area buffer di almeno 100 m;
- zone con segnalazioni architettoniche ed archeologiche e relative aree buffer di 100 metri.

VALUTATO che, in riferimento ai vincoli esistenti di Rete "Natura 2000", l'intervento proposto non insiste in alcuna perimetrazione SIC/ZPS;

VALUTATO che l'intervento proposto non è in contrasto con le seguenti Ordinanze e Regolamenti:

- Regolamento del porto di Brindisi approvato dalla Capitaneria di Porto di Brindisi con ordinanza numero 72 del 2013 "Nuovo sistema di instradamento obbligatorio e disciplina del traffico in ingresso/uscita dal porto di Brindisi e misure di interdizione delle aree marine circostanti";
- Rapporto integrato di sicurezza portuale approvato con d.P.R. n. 186 del 27 dicembre 2013;
- Norme tecniche per gli attraversamenti ed i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto, di cui al M.I.T. 4 aprile 2014;
- il Piano Stralcio per l'Assetto Idrografico della Regione Puglia;

- Piano Regolatore Consortile;

Per quanto riguarda il Quadro di riferimento Progettuale

CONSIDERATO che in merito allo stato di fatto

- attualmente, nell'area individuata per la realizzazione del deposito costiero sono presenti serbatoi per lo stoccaggio di prodotti vinicoli, oltre a capannoni, palazzina uffici e impianti utilizzati dalla vecchia proprietà per l'attività pregressa di commercializzazione di prodotti vitivinicoli;
- annesso all'impianto, la ditta ha acquisito dalla vecchia proprietà anche la condotta interrata di collegamento dei serbatoi al molo di Costa Morena composta da n. 3 tubazioni da 140 mm e pompa centrifuga di mandata collocata entro un canale tecnologico di larghezza 2,00 m e profondità 1,80 m. Tale tubazione si sviluppa per una lunghezza di circa 450,0 m di cui circa 220,0 m ricadente in area ASI e 231,90 m in area demaniale marittima;
- il proponente ha rinnovato per ulteriori anni quattro la concessione demaniale della porzione di area demaniale marittima relativa alla condotta interrata per complessivi 463,80 mq in loc. Costa Morena Ovest, con atto dell'Autorità Portuale di Brindisi n. 6 del repertorio del 26/02/2016, e pertanto in scadenza in data 31.12.2019;

CONSIDERATO che, in merito all'ipotesi progettuale

- il progetto riguarda le opere afferenti la realizzazione di un terminale per l'adduzione e lo scarico di idrocarburi, benzina e diesel, nell'area prospiciente il porto di Brindisi; tale condotta, realizzata con tubi a doppia parete, e monitoraggio in continuo delle eventuali perdite, si svilupperà per circa 540,0 m di cui 232,00 m all'interno dell'area portuale;
- nell'area retro porto verranno ubicati n. 8 serbatoi circolari a tetto galleggiante collocati fuori terra, di cui quattro della capacità utile di 6.000 m³ e diametro di 23,80 m (gasolio), e numero quattro di capacità utile di 3.000 m³ e diametro 16,80 m (benzina); l'altezza dei serbatoi sarà di 15,40 m;
- il collegamento tra deposito e banchina portuale – area di scarico navi, sarà realizzato mediante la posa interrata delle linee di trasferimento prodotti, delle linee di alimentazione dei sistemi antincendio previsti in banchina, della linea di alimentazione acqua dolce servizi per lo spiazzamento delle linee di trasferimento prodotti, dei cavi elettrici di alimentazione delle apparecchiature, dei cavi segnali e della linea per aria strumenti;

CONSIDERATO che la condotta di adduzione avrà le seguenti caratteristiche dimensionali:

Per i collettori di adduzione e scarico:

Diametro	Ø 10" – ø _e 254 mm
Spessore	4,00 mm
Pressione di progetto	15 bar

Pressione di esercizio	10 bar
Lunghezza tubazione	540,00 m

Per la linea secondaria Slop:

Diametro	Ø 2" – σ_e 60,3 mm
Spessore	5,43 mm
Pressione di progetto	15 bar
Pressione di esercizio	10 bar

CONSIDERATO che:

- nel tratto di attraversamento della sede stradale e dell'area piazzale di riva, la tubazione sarà contenuta entro un tubo di protezione di acciaio con le seguenti caratteristiche:
- i tubi verranno interrati a profondità -1,30 m dal p.c. con pozzetti di ispezione intermedi dotati di rilevatori di esplosività con allarme in sala controllo;
- le estremità dei tubi che formeranno la condotta saranno calibrate e smussate a 30° e tutte le saldature saranno radiografate;
- la condotta di adduzione non interesserà il fondale marino e sarà esclusivamente interrata dalla banchina del porto fino ai serbatoi di stoccaggio carburante;
- i tubi, nell'interno degli stabilimenti e dei depositi, devono essere tinti con colori differenti, a seconda del liquido al quale ognuno d'essi è destinato, affinché possano essere facilmente distinti dagli operatori, e, in caso di bisogno, dai vigili del fuoco;
- le tubazioni uscenti dai bacini, attraverseranno gli argini di contenimento, anziché aggirarli, al fine di evitare la formazione di bolle d'aria;
- il collegamento fra la bocchetta di presa e quella della nave cisterna sarà effettuato con tubo flessibile metallico, costruito in modo da evitare qualsiasi spandimento;

CONSIDERATO che, *in merito ai serbatoi:*

- i carburanti verranno stoccati in n. 8 serbatoi circolari a tetto galleggiante collocati fuori terra, di cui quattro della capacità utile di 6.000 m³ e diametro di 23,80 m (gasolio), e numero quattro di capacità utile di 3.000 m³ e diametro 16,80 m (benzina); l'altezza dei serbatoi sarà di 15,40 m; la superficie esterna sarà trattata con sostanze antiossidanti e non solubili nell'acqua;

- i serbatoi di stoccaggio saranno alloggiati entro un bacino di contenimento realizzato mediante scavo del piano di campagna tale da contenere, per motivi di sicurezza, circa 1/3 del volume complessivo di liquido stoccato in ottemperanza alla normativa vigente;
- il mantello dei serbatoi sarà realizzato con n. 8 virole a spessore variabile (decescente con l'altezza) rispettivamente pari (dal basso verso l'alto) a 14, 12, 10, 10, 8, 6, 6,6 mm; il trincarino ed il fondo invece avranno spessore 15 mm e 9 mm;
- il tetto sarà di tipo galleggiante (grado di sicurezza 2 e riduzione notevole delle emissioni COV); esso avrà una struttura a tenuta di vapori e sarà costituito da un lamiera formante il tetto circolare di appoggio sul liquido e da una cassa a corona circolare ed a struttura cellulare, rigidamente connessa al tetto, del quale assicura la galleggiabilità, e da un anello di tenuta, flessibile ed elastico, premuto da appositi pattini di scorrimento, spinti da molle, contro la superficie interna del serbatoio sui cui giunti e chiodature l'anello stesso deve scorrere a leggerissimo attrito;

VALUTATO che:

- la posa del terminale avverrà mantenendo in area demaniale marittima il tracciato esistente con annessi diritti di concessione, riattando e sostituendo i terminali per renderli idonei al trasporto e carico di idrocarburi;
- Gli scavi avverranno esclusivamente su suolo e non interesseranno l'ambiente marino;
- Non sono previste operazioni di dragaggio dei sedimenti marini;

VALUTATO CHE:

- Non sono previste opere strutturali e/o fondazioni sottomarine;
- la tubazione verrà posata all'interno di uno scavo, in modo da non confinare con gli altri impianti e cavidotti di banchina, opportunamente ricoperto.

CONSIDERATO che, in merito alla fase di scarico delle navi cisterne

- le operazioni di scarico si realizzeranno seguendo il piano di scarico stabilito dal cantiere di costruzione e approvato dal Registro Navale;
- la nave cisterna arriverà alla banchina di scarico zavorrata e si procederà dopo l'ormeggio alla verifica del carico misurando livelli, temperatura e densità nelle singole cisterne;
- Le cisterne verranno ventilate per rimuovere gli eventuali gas residui (gas free);
- la fase di scarico sarà attuata preliminarmente attraverso la connessione alle manichette e all'attivazione delle pompe di bordo per lo scarico seguendo il piano relativo;
- durante lo scarico si procederà contemporaneamente al carico della zavorra nelle apposite cisterne, così che terminato lo scarico si può procedere al distacco delle manichette; in tal modo si ridurranno i tempi delle operazioni;

- le navi che attraccheranno al molo di Costa Morena saranno del tipo LOA 150-185 m con una capacità 15-30kt, le quali giungeranno presso Costa Morena principalmente da postazioni italiane (in particolare dal Porto di Augusta, distante circa 550 km/300 MN);
- Il movimento del traffico di navi in arrivo/partenza dal terminal può quindi stimarsi su circa 12-24 navi/anno, valutati in base alla stagionalità e alla richiesta di mercato;

Fase di cantiere

CONSIDERATO che:

- per la realizzazione degli scavi non è prevista la movimentazione dei fondali marini;
- durante la fase di costruzione dell'impianto le uniche sorgenti di emissioni acustiche potranno essere dovute all'impiego delle macchine operatrici e al traffico di veicoli per il trasporto dei materiali da costruzione;
- la maggior parte del traffico sarà dovuto al trasporto del calcestruzzo necessario alla realizzazione delle opere di fondazione e degli elementi costituenti i sili in acciaio. Per la realizzazione dei movimenti terra è previsto inoltre l'impiego di camion da 10 m³, un rullo compressore, un grader, ruspe ed escavatori;
- il fabbisogno idrico necessario per la realizzazione dei lavori verrà soddisfatto mediante utilizzo della rete di acqua industriale dello stabilimento;
- i rifiuti prodotti durante la lavorazione (sfridi di lavorazione, imballaggi, ecc.), saranno allontanati per il successivo smaltimento presso centri autorizzati;
- le acque di scarico dei locali ad uso del personale di cantiere saranno raccolte in apposite vasche Imhoff, dalle quali si prevede un prelievo periodico tramite autospurgo per il conferimento presso centro autorizzato;
- per quanto riguarda le risorse umane, nei periodi di massima intensità dei lavori è prevista una presenza massima di circa 25-30 lavoratori al giorno per i lavori civili, elettrici e meccanici;

CONSIDERATO che, *in merito al piano di riutilizzo delle materie di scavo*

- è stato redatto, ai sensi del D.M. 162/2012, il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo;
- il progetto prevede che le terre provenienti dagli scavi, per una quantità totale di scavo stimata pari a circa 9.500 m³, saranno in parte riutilizzati nella costruzione dell'impianto. La quota parte di terre e rocce da scavo, non riutilizzabile, sarà avviata a recupero come da piano di riutilizzo;
- il sito in esame si trova all'interno della perimetrazione dell'area di interesse nazionale (L. 426/98) di Brindisi (D.M. 10/01/2000);
- il lotto di terreno è stato oggetto di Piano di indagini preliminare approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in sede di Conferenza dei servizi decisoria del 15 gennaio 2008; il sito, dopo la caratterizzazione ambientale effettuate nel marzo 2008, è stato

sottoposto a Messa in Sicurezza di Emergenza per la componente suolo e restituito agli usi in forza all'Accordo di Programma Quadro del SIN Brindisi con atto transattivo del 16 giugno 2009;

- che la caratterizzazione ambientale deve essere estesa alla porzione d'area interessata dalla pipeline ricompresa in area demaniale, di competenza dell'Autorità Portuale, e deve essere garantita la restituzione agli usi legittimi prima dell'inizio dell'attività.

CONSIDERATO che le operazioni di scavo previste in progetto comprendono:

- scavi per la posa in opera delle tubazioni di carico/scarico e dei cavidotti elettrici/strumentali: si procederà ad uno scavo a sezione obbligata della profondità di circa 1,70 m, coincidente con il piano di posa del tubo/cavidotto più profondo. Tale scavo sarà propedeutico non solo alla posa delle tubazioni atte al carico ed allo scarico del combustibile bensì alla posa dei cavidotti elettrici e strumentali;
- scavo di scotico del terreno superficiale al fine di costituire un idoneo piano di posa per le aree impiantistiche: per costituire un idoneo piano di posa per le aree impiantistiche (sala pompe, locale antincendio etc..) si procederà con uno scotico di profondità pari circa a 0,30 m;
- Scavo per la realizzazione del bacino di contenimento dei serbatoi: verrà effettuato uno scavo a profondità circa pari a 0,80 m dal p.d.c per la realizzazione del bacino di contenimento dei serbatoi;
- Scavo per la predisposizione del piano di posa delle fondazioni dell'edificio multifunzione: verrà effettuato uno scavo di sbancamento a profondità variabile da -1,00 a 1,50 m dal p.d.c. per la predisposizione del piano di posa delle fondazioni dell'edificio multifunzione;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- il piano di utilizzo è stato elaborato per le terre e rocce da scavo prodotte durante la fase di cantiere per la realizzazione della condotta di adduzione ed il relativo deposito;
- l'area interessata alla costruzione del deposito è stata già bonificata e restituita al Proponente in data 20 maggio 2014;
- per la piccola parte riguardante la condotta di adduzione, sono stati previsti n. 2 sondaggi e saranno prelevati n. 6 campioni totali da sottoporre a caratterizzazione analitica secondo il protocollo utilizzato già per l'area Brundisium;
- sono stati valutati sia il possibile riutilizzo in campo di parte del materiale da scavo che i vari impianti di destinazione finale per l'eccedenza del prodotto;

Fase di esercizio

CONSIDERATO che:

- il traffico di mezzi in fase di esercizio sarà limitato al carico del prodotto finito per il cliente finale;

- si prevede la produzione di piccole quantità di rifiuti non pericolosi derivanti dalle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, che verranno anch'essi inviati presso i recapiti autorizzati;
- le acque di scarico provenienti dai servizi igienici verranno convogliate alla apposita fossa Imhoff già esistente;
- in fase di esercizio il consumo della risorsa idrica sarà ridotto ai soli usi sanitari del personale operante;
- Le emissioni derivanti dai serbatoi di stoccaggio sono inviate direttamente in atmosfera;
- Il sistema di recupero vapori sarà composto da una package (unità VRU) e dalle tubazioni di collegamento tra skid di carico e package;
- Il package sarà costituito da due filtri a carbone attivo, una pompa a vuoto e una colonna di assorbimento. Il processo avviene con ciclo di assorbimento attraverso uno dei due filtri a carbone attivo e successivo adsorbimento mediante lavaggio con benzina. Il package sarà dotato di PLC locale per il controllo e gestione del funzionamento dell'unità. Il PLC locale sarà collegato al DCS in Sala Controllo per l'acquisizione e registrazione dei parametri di funzionamento e allarmi;

CONSIDERATO che, *in merito alla gestione delle acque meteoriche*

- in assenza di una rete fognaria consortile, le acque raccolte e gestite dalla vasca di trattamento saranno accumulate in un serbatoio di riserva idrica e riutilizzate in situ attraverso un circuito (circuito acqua dolce) con lo scopo principale di consentire lo spiazzamento delle linee di trasferimento prodotti da banchina a deposito;
- Il serbatoio di accumulo acqua dolce è stato previsto con riempimento mediante autobotte oppure con reintegro attraverso il riutilizzo delle acque trattate in uscita dall'impianto di trattamento acque;
- Il troppo pieno accumulato sarà gestito come recapito sul suolo e sottosuolo attraverso un sistema di irrigazione delle aree a verde prospicienti il deposito lungo la via E. Majorana. La portata massima consentita sarà pari a 16,0 l/m²*day; considerando una superficie pari a circa 3.900 m², se ne ricava volume d'acqua recapitata pari a circa 62,4 m³/giorno;

CONSIDERATO che, in merito alle demolizioni dei fabbricati esistenti, per la realizzazione del deposito è prevista preliminarmente la demolizione delle strutture esistenti per un volume complessivo di circa 13.500 m³ la cui gestione è disciplinata ai sensi della parte quarta del decreto legislativo n. 152 del 2006;

CONSIDERATO che, in merito alla protezione incendio, l'attività verrà protetta da impianto idrico antincendio ad anello mediante idranti UNI45 per la protezione con rete di idranti ordinaria con protezione interna e UNI70 per la protezione esterna ed il deposito verrà dotato di impianto a schiuma;

CONSIDERATO che è stato considerato un livello di pericolosità 3 per via dei quantitativi di materiale in deposito e di conseguenza una riserva idrica fuori terra minima di 216 mc di seguito specificata:

- sono stati previsti n. 24 idranti UNI45 per la protezione interna, e n.11 idranti UNI70 soprasuolo per la protezione esterna, garantendo il simultaneo funzionamento di almeno n.6 apparecchi UNI70 con

300 l/min cadauno e pressione residua non minore di 0,4MPa, per un tempo ≥ 120 minuti, senza contemporaneità con la protezione interna (punto B.1 della UNI 10779/14):

- a piano terra in posizione accessibile in prossimità degli accessi, n.1 elettropompa, n.1 motopompa, aventi le seguenti caratteristiche:
- idranti UNI45 con 120 l/min cadauno e pressione residua non minore di 0,2MPa conformi alla UNI 671-2 e tubazione flessibile DN45 conforme alla UNI EN 14540 con attrezzatura collegata permanentemente alla valvola di intercettazione;
- idranti UNI70 con 300 l/min cadauno e pressione residua non minore di 0,4MPa conformi alla UNI EN 14384 e tubazione flessibile conforme alla UNI EN 11423 e con chiavi di manovra, conformi a quanto indicato nella UNI EN 14384. Tali dotazioni dovranno essere ubicate in prossimità degli idranti, in apposite cassette di contenimento dotate di sella di sostegno, o conservate in una o più postazioni accessibili in sicurezza, anche in caso d'incendio, ed adeguatamente individuate da apposita segnaletica;
- attacco singolo di mandata per autopompa con pressione massima di 1,2MPa con diametro non minore di DN 70, dotato di attacco con girello UNI 804;
- N.1 elettropompa antincendio avente le seguenti caratteristiche minime: portata 3300,00 l/min,
- potenza 36,18 kW e prevalenza 463,09 KPa, più n.1 pompa pilota;
- N.1 motopompa antincendio avente le seguenti caratteristiche minime: portata 3300,00 l/min,
- potenza 36,18 kW e prevalenza 463,09 KPa;
- la Rete idrica ad anello con diametro DN 150mm e diramazioni \geq DN 50 mm per gli idranti UNI45, è installata con tratti in posa interrata ad una profondità non minore di 0,8m in modo da garantire protezione dal gelo e da possibili danni meccanici, protetta contro la corrosione mediante rivestimento (tipo bituminoso) se realizzata con tubazione metalliche del tipo UNI en 10224, conformi a seconda del materiale utilizzato alle UNI EN 12201, UNI EN 13244, UNI EN ISO 15494, UNI EN 1452, UNI EN ISO 15493, UNI 9032, e UNI ISO 14692 nel caso di tubazioni in materia plastica;
- l'attività è protetta da estintori portatili del tipo approvato con capacità estinguente non inferiore a 34A-144B-C, ed estintori carrellati aventi carica nominale non minore di 30Kg e capacità estinguente non inferiore a B3, nel numero e posizione così come risulta dall'allegato grafico;
- gli idranti UNI45 verranno installati in posizione accessibile e ben visibile e ogni punto dell'area protetta dista al massimo 20m (distanza geometrica) dall'idrante a muro più vicino con tubazione flessibile massima di lunghezza pari a 25m, verificando con la regola del filo teso che stendendo la manichetta non vi saranno ostacoli fissi. Gli idranti UNI70 verranno installati ad una distanza tra loro non maggiore di 60m e distanti dalle pareti del bacino ad una distanza tra 5m e 10m;

CONSIDERATO che, in merito agli aspetti riguardanti la sicurezza portuale

- la costruzione e l'esercizio del deposito di carburanti sarà sottoposta ai regolamenti portuali e ai decreti di settore vigenti in materia di ormeggio, accosto, sosta e transito navi (Regolamento di sicurezza per le operazioni di scarico, trasbordo, sosta e lavori a bordo delle navi adibito al transito alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso e adottato dalla C.P. di Brindisi con Ordinanza n. 16/74).
- per il terminale di scarico ed il parallelismo con altre linee di trasporto, si rispetteranno in fase di costruzione le Norme tecniche per gli attraversamenti ed i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto, di cui al M.I.T. 4 aprile 2014, così come richiamato dalla nota prot. n. 0010252 del 09/11/2015 dell'Autorità Portuale di Brindisi.
- si dovrà comunque ottenere il preventivo consenso all'attracco delle petroliere da parte della Capitaneria di Porto di Brindisi;

CONSIDERATO CHE *in merito al rischio di incidenti rilevanti*

- E' stato redatto il Rapporto preliminare di Sicurezza redatto in conformità all'Allegato C – parte 2, del D.Lgs. 105 del 28.06.2015 e trasmesso con nota Prot. n° 144 del 25/03/2016 alla Direzione Regionale Vigili del Fuoco Puglia;
- in data 29/07/2016 sono state trasmesse alla Direzione Regionale Vigili del Fuoco Puglia le integrazioni al Rapporto preliminare di Sicurezza e le controdeduzioni richieste;

CONSIDERATO e VALUTATO che tutti gli impatti ambientali derivanti dalle attività di cantiere e di esercizio saranno analizzati in dettaglio nel seguito del presente parere;

Per quanto riguarda il Quadro di riferimento Ambientale

CONSIDERATO che:

- L'area individuata per l'impianto, in argomento, ricade all'interno del Comune di Brindisi in area regolamentata dal piano regolatore consortile del Consorzio ASI di Brindisi che destina tale area Zona produttiva e precisamente ricade in un lotto di proprietà della Società Ecologica S.p.A. per il quale esiste regolare contratto di locazione ed è individuata nel catasto terreni alle particelle 855, 214, 215, 216 del Foglio di mappa n. 58 per una superficie complessiva di circa 23.000 m². La tubazione di adduzione attraversa invece un tratto stradale di proprietà comunale, un'area ASI ed infine insisterà su di un'area demaniale marittima;

CONSIDERATO che, *in merito alla componente ambientale atmosfera:*

- Per l'analisi delle condizioni climatiche del territorio in studio si è fatto riferimento ai dati raccolti dalla stazione dell'Aeronautica Militare dell'aeroporto di Brindisi (Stazione Meteorologica A.M. 320, Lat. 40°39', Long. 17°57', Altitudine 15 m s.l.m.) e allo studio realizzato dall'ENEA per il Ministero dell'Ambiente;
- I valori di piovosità media annua, desunti dagli annali pluviometrici, sono relativi al periodo 2002-2010; per il periodo considerato, si è avuta una precipitazione totale media annua di 540,09 mm con regime di precipitazioni marittimo;

- per quanto concerne il parametro temperatura, sono stati valutati i valori mensili delle temperature medie rilevate nell'intervallo di tempo 2002-2010. La temperatura media annua è compresa fra 15°C e 17°C; in particolare, nel mese di gennaio, che generalmente è il più freddo, la temperatura media mensile oscilla intorno ai 6°C; i valori più bassi si registrano sul Gargano con 2°C, quelli più alti nelle zone costiere e nella penisola salentina con 8-9 °C. Per quanto riguarda il sito di Brindisi, la temperatura media annuale è 16.5 °C, il mese più caldo è Agosto (24.5 °C), mentre il mese più freddo è Gennaio (9.6 °C);
- per quanto riguarda l'anemometria, è stata eseguita un'analisi tenendo conto dei dati relativi alla direzione e alla velocità del vento registrata dalla stessa stazione meteo della rete di monitoraggio dell'Aeronautica Militare. Nel territorio sono molto frequenti venti di velocità compresa fra 8 e 23 nodi. L'analisi svolta riporta come N-NW la direzione primaria, seguita dalla direzione N; con frequenza minore il vento spira anche dalla direzione S;

Qualità dell'aria: stima degli impatti in fase di cantiere

CONSIDERATO che la durata della fase di cantiere per le attività che verranno realizzate all'interno dei confini del deposito è stata stimata complessivamente di circa 14 mesi;

CONSIDERATO che il principale fattore di impatto potenziale sulla qualità dell'aria dell'opera in progetto è determinato dalla produzione di polveri in fase di costruzione delle opere di progetto, dovuto all'azione delle macchine e dei mezzi d'opera che saranno presenti in cantiere;

CONSIDERATO che la diffusione di polveri sarà prodotta nelle sole aree di ridotta estensione in cui sono effettuati movimenti di terra, attività di scavo e transito dei mezzi di cantiere su un'area utilizzata esclusivamente per scopi industriali;

CONSIDERATO e VALUTATO tuttavia, che il Proponente afferma che nel corso della fase di cantiere verranno introdotti tutti gli accorgimenti necessari alla minimizzazione della formazione e la diffusione di polveri, quali ad esempio la bagnatura delle aree di lavoro;

CONSIDERATO e VALUTATO che, per quanto riguarda le emissioni inquinanti dai mezzi di cantiere, il Proponente stima che sarà prodotta una quantità limitata di inquinanti data la limitata e temporanea operatività degli stessi;

VALUTATO che, alla luce di quanto sopra e della modesta e completa reversibilità degli impatti, si valuta che in fase di cantiere non si verificheranno impatti negativi e significativi sull'ambiente;

Qualità dell'aria: stima degli impatti in fase di esercizio

CONSIDERATO che il proponente ha effettuato uno studio per il calcolo delle emissioni di Composti organici volatili (VOC), per ottemperare alle richieste formulate dalla Regione Puglia ed in particolare per rispondere alle conclusioni del Comitato Regionale VIA/VAS del parere espresso nella seduta del 12/01/2016;

CONSIDERATO che non si prevedono impatti odorigeni poiché, come visto nello studio delle emissioni del deposito costiero, il contributo delle emissioni di VOC dai serbatoi di stoccaggio Brundisium è poco significativo;

CONSIDERATO che tra i VOC l'unico composto ad essere regolamentato dal D.lgs. 155/2010 è il benzene, è stata effettuata una stima della dispersione delle emissioni di tale composto dai serbatoi;

CONSIDERATO che:

la dispersione atmosferica delle emissioni di Benzene provenienti dai serbatoi del deposito costiero in progetto è stata simulata mediante il sistema di modelli a puff denominato CALPUFF (CALPUFF - EPA-Approved Version, V 5.8.5), che comprende il pre-processore meteorologico CALMET, il processore CALPUFF ed il postprocessore CALPOST;

è stato impiegato un campo di vento tridimensionale sviluppato in passato per uno studio di ricadute di inquinanti svolto nell'area di interesse nell'ambito di uno Studio di Impatto Ambientale per una VIA ministeriale; tale campo di vento è stato ricostruito con il modello CALMET, utilizzando i dati rilevati, per l'anno 2012, dalla centralina di monitoraggio Brindisi-Via Galanti, gestita da ARPA Puglia – Dipartimento Provinciale di Brindisi; i dati meteorologici registrati da tale centralina nell'anno 2012 sono stati utilizzati anche come dati meteorologici di input per la stima delle emissioni di VOC con il software Tanks;

la descrizione della qualità dell'aria relativa al Benzene, si è basata sui dati riportati nelle relazioni annuali sulla qualità dell'aria redatte da ARPA Puglia afferenti i dati registrati fino al 2016 dalle stazioni della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria;

CONSIDERATO che lo studio completo contiene:

- caratterizzazione meteo-climatica dell'area di studio;
- l'analisi dello stato di qualità dell'aria relativamente al Benzene;
- la stima delle emissioni di VOC;
- la valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria dovuto alle emissioni di Benzene provenienti dai serbatoi del deposito costiero;

CONSIDERATO che il campo di vento tridimensionale è stato costruito analizzando i dati meteo rilevati, nel triennio 2010-2012, dalla centralina di monitoraggio Brindisi-Via Galanti, gestita da ARPA Puglia – Dipartimento Provinciale di Brindisi. Da tale analisi è emerso che i dati meteo relativi all'anno 2012 possono essere considerati rappresentativi per l'area di interesse;

CONSIDERATO che la descrizione della qualità dell'aria relativa al Benzene, si basa sui dati rilevati dalle stazioni della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria e pubblicati nelle relazioni annuali sulla qualità dell'aria redatte da ARPA Puglia per il triennio 2014-2016;

CONSIDERATO e VALUTATO che, considerando che il D. Lgs. 155/2010 fissa un valore limite di concentrazione annuo di $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, negli anni considerati tale limite non è mai stato superato in nessun sito della rete di monitoraggio di ARPA Puglia; in particolare, per le centraline installate nel Comune di Brindisi, i valori rilevati sono ampiamente al di sotto della concentrazione limite in tutto il triennio considerato ed il valore massimo registrato dalle centraline considerate, nel triennio in esame, è pari a $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Tale valore è stato rilevato dalla centralina di Brindisi-Via Taranto nell'anno 2015;

CONSIDERATO che, dalla stima elaborata tramite il modello Tanks, i risultati evidenziano che le maggiori emissioni di VOC sono da imputare ai serbatoi di benzina, considerando la maggiore volatilità di tale carburante rispetto al gasolio; le emissioni di benzene dai serbatoi di gasolio risultano del tutto trascurabili;

CONSIDERATO che

la stima delle ricadute atmosferiche è stata condotta limitatamente al Benzene, essendo esso l'unico inquinante emesso dai serbatoi del deposito costiero che risulta normato dal D.Lgs 155/2010 e s.m.i.. Tali ricadute sono state stimate a partire dai dati emissivi ricavati dal software Tanks 4.09d e dalle caratteristiche geometriche dei serbatoi del deposito;

le modellazioni sono state effettuate mediante il sistema di modelli a puff denominato CALPUFF (CALPUFF - EPA-Approved Version, V 5.8.5), che comprende il pre-processore meteorologico CALMET, il processore CALPUFF ed il post-processore CALPOST;

i dati di input utilizzati sono:

- dati meteorologici in superficie ed in quota, per la ricostruzione del campo di vento tridimensionale (ricostruiti in CALMET);
- dati per le sorgenti: per l'effettivo studio della dispersione degli inquinanti in aria (effettuato da CALPUFF);

gli output del codice CALPUFF, elaborati attraverso CALPOST, consistono in matrici che riportano i valori di ricaduta calcolati per ogni nodo della griglia definita, relativi alle emissioni di singole sorgenti e per l'insieme di esse. Tali risultati possono essere elaborati attraverso un qualsiasi software di "tipo GIS" creando ad esempio mappe di isoconcentrazione;

la simulazione della dispersione in atmosfera delle emissioni di Benzene generate dal deposito costiero sono state effettuate considerando come sorgenti emissive i quattro serbatoi contenenti benzina denominati TK-201, TK-202, TK-203 e TK-204. Non sono stati considerati i serbatoi di gasolio dato che le emissioni di Benzene ad essi connesse risultano trascurabili;

ai fini dello svolgimento delle modellazioni, effettuate mediante il software CALPUFF, i serbatoi sono stati simulati come sorgenti areali quadrate aventi il medesimo baricentro del serbatoio corrispondente e la medesima superficie del tetto; tali sorgenti sono state considerate attive per tutte le ore presenti nell'anno di riferimento (8.784 ore);

CONSIDERATO che nella seguente tabella è riportato lo scenario emissivo considerato per la modellazione della dispersione del Benzene emesso dai serbatoi:

Sigla serbatoio	Prodotto contenuto	Coordinate UTM 33N - WGS84 ⁽¹⁾ (m)	Superficie tetto serbatoio	Altezza di rilascio (m s.l.s.)	Flusso di massa di Benzene per unità di
TK-201	Benzina	751.173,5 4.503.227,8 N	221,67	15,4	1,03E-03
		751.187,3 4.503.233,4 N			
		E 4.503.219,5 N			
		751.179,0 4.503.214,0 N			
TK-202	Benzina	751.199,5 4.503.238,3 N	221,67	15,4	1,03E-03
		751.213,4 4.503.243,8 N			
		E 4.503.230,0 N			
		751.205,1 4.503.224,4 N			
TK-203	Benzina	751.225,8 4.503.248,5 N	221,67	15,4	1,03E-03
		751.239,4 4.503.254,2 N			
		E 4.503.240,4 N			
		751.231,1 4.503.234,9 N			
		751.251,6 4.503.259,1 N			

TK-204	Benzina	751.265,4 E 751.257,1	4.503.264,6 N 4.503.250,8 N 4.503.245,2 N	221,67	15,4	1,03E-03
Note:						
(1) Tali coordinate rappresentano i vertici delle sorgenti areali schematizzate come quadrate.						
(2) Valori ottenuti dividendo l'emissione massica annua di Benzene, ottenuta mediante il software Tanks 4.09d, per il numero di ore presenti nell'anno e per la superficie del tetto del serbatoio.						

CONSIDERATO che

sono state stimate le ricadute di Benzene in termini di concentrazione media annua e tali risultati sono mostrati sotto forma di mappa di ricaduta a livello del suolo;

dall'analisi di tale mappa emerge che il valore massimo di concentrazione media annua di Benzene, stimato nel dominio di calcolo, è pari a $9,08 \times 10^{-2} \mu\text{g}/\text{m}^3$ e si rileva in direzione Sud-Est in una cella adiacente al deposito costiero, all'interno della zona industriale del porto di Brindisi; l'area risulta essere priva di abitazioni/edifici ad uso civile; i valori più alti si registrano nelle immediate vicinanze del deposito costiero e che in corrispondenza delle aree abitate i contributi sono, in ogni caso, non significativi;

sommando il valore massimo di ricaduta media annua di benzene stimato nel dominio di calcolo alla massima concentrazione media annua di benzene misurata nel triennio 2014-2016 (assunta come valore di fondo) dalle centraline della rete regionale di monitoraggio installate nel Comune di Brindisi, corrispondente a quella rilevata dalla centralina di Brindisi-Via Taranto nell'anno 2015 che è pari a $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, si ottiene il valore di circa $1,3908 \mu\text{g}/\text{m}^3$ che risulta ampiamente inferiore al valore limite per la protezione della salute umana di $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ previsto dal D.Lgs. 155/10 e s.m.i. per il Benzene;

CONSIDERATO e VALUTATO che il contributo delle emissioni di benzene dei serbatoi di stoccaggio del deposito costiero Brundisium alla qualità dell'aria locale è poco significativo;

Ambiente idrico

CONSIDERATO che lo stabilimento Brundisium S.p.A. sarà dotato di un sistema per la raccolta ed il convogliamento delle acque meteoriche, che avviene mediante un sistema di collegamenti che recapitano tali acque all'impianto di prima pioggia e successivamente al recapito sub-superficiale;

- le acque reflue vengono sottoposte a trattamento chimico-fisico in Fossa Imhoff, per essere poi conferite al depuratore consortile ove sono recuperate e riciclate per destinarle all'irrigazione e ad usi industriali;
- la realizzazione dell'impianto non determinerà effetti misurabili sulla qualità delle acque sotterranee, le quali non modificheranno le proprie caratteristiche chimico-fisiche in conseguenza dei prelievi.

VALUTATO che, *in merito alle componenti ambiente idrico:*

- le attività di cantiere non eserciteranno nessun impatto sulle caratteristiche qualitative e quantitative delle acque superficiali e delle acque sotterranee;
- l'assetto impiantistico proposto, per quanto riguarda la fase di esercizio, non esercita nessuna interferenza sulle caratteristiche qualitative e quantitative delle acque superficiali.

Suolo, sottosuolo

CONSIDERATO che la zona portuale del Comune di Brindisi è caratterizzata dalla presenza presenti coperture eluviali, forme di erosione marina, microforme carsiche di superficie e giunti di tensione sub-verticali;

CONSIDERATO che il lotto di terreno oggetto degli interventi è stato caratterizzato nel marzo 2008 (Piano di indagini preliminare approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in sede di Conferenza dei servizi decisoria del 15 gennaio 2008), sottoposto a Messa in Sicurezza di Emergenza per la componente suolo;

VALUTATO che il suolo oggetto dell'intervento è stato restituito agli usi in forza all'Accordo di Programma Quadro del SIN Brindisi con atto transattivo del 16 giugno 2009;

CONSIDERATO che

l'area complessiva su cui verranno realizzati i nuovi impianti ed i nuovi serbatoi avrà un'estensione pari a circa 23.000 m² e ricade totalmente su suolo industriale, all'interno del perimetro attuale dello stabilimento

per la realizzazione delle nuove strutture il Proponente indica la necessità di esecuzione di uno sbancamento di circa 9.500 m³;

l'area di interesse è stata bonificata e restituita al Proponente in data 20 maggio 2014, alla presenza di Arpa Puglia, sono stati effettuati i campionamenti di fondo scavo al fine di verificare l'esito positivo dell'avvenuta bonifica; quest'ultimo è stato confermato dal risultato dei rapporti di prova del 29 maggio 2014 attestanti il rispetto delle CSC come da allegato IV parte V del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.;

CONSIDERATO che non è stata ancora eseguita la caratterizzazione ambientale della porzione d'area ricompresa in area demaniale in quanto di competenza dell'Autorità Portuale;

CONSIDERATO e VALUTATO che la caratterizzazione ambientale del Molo di Costa Morena risulta già inserita nel Piano triennale delle OO.PP. da parte dell'Autorità Portuale;

CONSIDERATO e VALUTATO che la fase di cantiere per la realizzazione delle opere di progetto non si attiverà comunque prima dell'esecuzione delle indagini ambientali della porzione di suolo interessata dalla posa del terminale di carico;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente ha elaborato un piano di utilizzo per le terre e rocce da scavo prodotte durante la fase di cantiere per la realizzazione della condotta di adduzione ed il relativo deposito; nel predetto piano sono stati valutati sia il possibile riutilizzo in campo di una parte di materiale che i vari impianti di destinazione finale per l'eccedenza del prodotto;

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di esercizio non si prevede alcuna interferenza con la qualità del suolo e/o delle acque sotterranee in quanto le misure di prevenzione previste per i serbatoi, quali bacini di contenimento, doppio fondo, pozzetti per la raccolta di eventuali sversamenti, nonché la presenza di pavimentazione impermeabile sull'intero sito industriale e le misure di controllo che vengono effettuate dalle Unità Tecniche dello stabilimento consentono di garantire la protezione della falda e del suolo da eventuali contaminazioni;

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

CONSIDERATO che:

- dalla cartografia allegata al presente studio, si è osservato che il sito di progetto fa parte di un'ampia area vasta ubicato nel porto di Brindisi e che dista circa 1.0 km dal centro abitato;
- nelle aree limitrofe sono presenti terreni di coltura non utilizzati e prati spontanei;
- le aree con presenza di fauna e avifauna da tutelare ricadono al di fuori dell'area industriale e quindi al di fuori dell'area di intervento. La maggior parte delle specie censite sono tipiche degli ambienti umidi costieri;

VALUTATO CHE, in merito alla componente vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi - Valutazione degli impatti in fase di costruzione:

- per quanto riguarda la fase di costruzione, per le componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, data l'entità dell'opera e le caratteristiche del sito, l'impatto sulla specifica componente ambientale può considerarsi trascurabile;

VALUTATO che in relazione alla fase di esercizio:

- le aree con presenza di habitat e vegetazione sottoposte a tutela ricadono al di fuori dell'area industriale e quindi al di fuori dell'area piccola di intervento;
- le aree con presenza di fauna e avifauna da tutelare ricadono al di fuori dell'area industriale e quindi al di fuori dell'area di intervento. La maggior parte delle specie censite sono tipiche degli ambienti umidi costieri e dunque questo esclude eventuali loro spostamenti nelle aree della zona industriale dove non potrebbero trovare habitat e risorse adeguati alle loro esigenze. Inoltre non essendo state riscontrate interazioni, per le varie tipologie di impatto (atmosferico, idrico, ecc.), anche le specie faunistiche non saranno influenzate da effetti dovuti all'opera e l'impatto può considerarsi di livello trascurabile;

Rumore e vibrazioni

CONSIDERATO che:

- per quanto riguarda la fase di cantiere, i potenziali impatti relativi al comparto rumore si riferiscono essenzialmente alle emissioni sonore delle macchine operatrici utilizzate per la movimentazione terra e per le demolizioni e i montaggi l'attività di cantiere sarà caratterizzata da rumori di intensità non costante, talora non trascurabile, in funzione del numero e del tipo di macchine in uso;
- in considerazione del fatto che sono state eseguite delle misurazioni fonometriche in situ, per la valutazione della distribuzione dell'energia acustica nelle vicinanze dell'area di progetto (in area non demaniale marittima);
- Le misurazioni acustiche di bianco effettuate in data 22/12/2015 hanno mostrato bassi di pressione sonora, essendo ricompresi tra 62 e 67 db. L'impatto previsionale atteso dalla realizzazione

dell'impianto (64,5÷69,2 db) non altera significativamente i dati dello stato di fatto, risultando al di sotto dei limiti imposti dalla legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447/95;

CONSIDERATO E VALUTATO che saranno, comunque, adottate tutte le misure di mitigazione utili a contenere per quanto possibile i livelli di pressione sonora derivanti dalle attività di cantiere. In particolare si sottolinea che queste prevedono:

- la riduzione delle emissioni mediante una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature, con opportune procedure di manutenzione;
- interventi sulle modalità operazionali e di predisposizione del cantiere;

CONSIDERATO che nello studio acustico previsionale effettuato dal Proponente sono state simulate le mappe ed i valori puntuali ai recettori, tramite l'immissione delle sorgenti sonore relative alle attività dell'azienda, così come caratterizzate nel modello di calcolo;

CONSIDERATO che sono stati considerati i limiti dettati dalla normativa, i livelli di rumore ambientale previsionale e di rumore residuo (ambientale attuale), per confrontare i risultati, simulati dal calcolo, con gli stessi limiti;

CONSIDERATO E VALUTATO che, confrontando i dati risultanti dallo studio, si osserva che i livelli di pressione acustica in facciata ai recettori si mantengono inferiori ai limiti di emissione ed ai limiti assoluti di immissione previsti per la classe: VI - Aree esclusivamente industriali, e che comunque viene rispettato il limite dettato dal criterio differenziale su tutto il periodo di riferimento interessato (diurno), e su tutto il periodo di riferimento interessato (notturno), si fa altresì presente che la produzione a pieno regime si ha solo nel periodo diurno;

VALUTATO altresì che il Proponente dichiara che, per prevenire sia il superamento dei valori di emissione sia per il mascheramento visivo, provvederà all'installazione di una adeguata barriera arborea in corrispondenza del confine aziendale;

Paesaggio

CONSIDERATO che:

- l'ambito territoriale di riferimento nel quale si inserisce il nuovo impianto è un sito a destinazione industriale, e che quindi non presenta elementi di particolare significato paesaggistico, né punti di vista di particolare pregio per panoramicità e/o frequentazione;
- il rilievo dell'impatto visivo è stato effettuato lungo i principali ricettori d'impatto, che nello specifico sono di tipo lineare, e sono rappresentati dalla viabilità principale di accesso al sito;
- l'area su cui insisterà l'impianto non presenta elementi architettonici di particolare rilievo o di significativo impatto, pertanto l'impianto stesso non incide sulla configurazione paesaggistica dell'ambito territoriale di inserimento;
- i serbatoi saranno quasi totalmente allocati in un bacino di contenimento realizzato mediante scavo dell'attuale piano di campagna e pertanto non visibili;

- a completamento del mascheramento visivo verrà realizzata un impianto unifilare costituito da alberi frangivento disponendo le piante ad una distanza opportuna;

VALUTATO che le caratteristiche architettoniche relative al nuovo impianto in oggetto non alterano l'attuale situazione paesaggistica, in quanto le opere previste sono del tutto simili a quelle attualmente in esercizio e si inseriscono in un contesto industriale già operativo da decenni, senza modificarne pertanto i caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici;

Traffico terrestre e marittimo

CONSIDERATO che:

- le componenti che possono determinare un impatto sulla salute di coloro che usufruiscono dell'area industriale da non addetti, siano quelle relative all'inquinamento da sostanze chimiche e riconducibili quindi alla qualità dell'aria (inquinamento atmosferico) e al sistema della mobilità;
- l'area industriale è costantemente monitorata da una rete di centraline pubbliche e private, gestite direttamente dalle aziende;

CONSIDERATO che:

- il Proponente ha effettuato uno studio per determinare gli impatti sulla qualità dell'aria, generati dalle emissioni di NO_x, SO₂, CO, PM10 e PM2.5 indotte dal traffico di autocisterne, afferenti al deposito Brundisium, per il trasporto dei prodotti petroliferi verso i centri di vendita territoriali;
- a tale scopo è stata effettuata una stima delle emissioni in atmosfera da traffico veicolare tenendo conto che l'aumento del traffico terrestre sarà di 30 autocisterne al giorno. Per la stima delle emissioni di NO_x, SO₂, CO, PM10 e PM2.5 indotte dal traffico sono stati utilizzati i fattori di emissione definiti da ISPRA sul portale della rete Sinanet-FETransp (Rete del Sistema Informativo Nazionale Ambientale);

CONSIDERATO che:

- la dispersione atmosferica delle emissioni di NO_x, SO₂, CO, PM10 e PM2.5 generate dal traffico indotto dall'esercizio del deposito costiero di Brindisi in progetto è stata simulata mediante il sistema di modelli a puff denominato CALPUFF (CALPUFF - EPA-Approved Version, V 5.8.5), che comprende il pre-processore meteorologico CALMET, il processore CALPUFF ed il postprocessore CALPOST;
- è stato impiegato un campo di vento tridimensionale sviluppato in passato dalla scrivente, per uno studio di ricadute di inquinanti svolto nell'area di interesse nell'ambito di uno Studio di Impatto Ambientale per una VIA ministeriale. Tale campo di vento è stato ricostruito col modello CALMET, utilizzando i dati rilevati, per l'anno 2012, dalla centralina di monitoraggio Brindisi-Via Galanti, gestita da ARPA Puglia – Dipartimento Provinciale di Brindisi;
- è stata inoltre effettuata la caratterizzazione dello stato attuale di qualità dell'aria dell'area circostante il deposito costiero, basandosi sui dati orari rilevati dalle stazioni della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria e sui dati riportati nelle relazioni annuali sulla qualità dell'aria redatte da ARPA Puglia per il triennio 2014-2016;

CONSIDERATO che lo studio completo contiene:

- la caratterizzazione meteo-climatica dell'area di studio;
- l'analisi dello stato di qualità dell'aria dell'area in cui si riportano una sintesi della normativa di riferimento, i parametri statistici di legge per gli inquinanti monitorati dalle stazioni considerate ed i risultati dei confronti con i limiti di riferimento;
- la valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria dovuto alle emissioni del traffico indotto afferente al deposito costiero di Brindisi;

CONSIDERATO che:

- per la caratterizzazione anemologica del sito in esame, si riportano i dati del 2012 registrati presso la stazione meteorologica di Brindisi – Via Galanti;
- per quanto riguarda le rose dei venti stagionali per l'anno 2012, si nota essenzialmente che in primavera, estate ed inverno la direzione prevalente di provenienza risulta essere quella Nord-Ovest Ovest-Nord Ovest, mentre in autunno prevale la componente Sud e Sud-Sud Est, la quale presenta velocità maggiori di 8 m/s;
- la caratterizzazione della qualità dell'aria dell'area di studio è stata effettuata analizzando i dati registrati da due centraline gestite da ARPA Puglia, denominate Brindisi-SISRI e Brindisi- Terminal Passeggeri, e dalla centralina della rete Enipower denominata Brindisi-Perrino per gli anni 2014-2015-2016. Per tale scopo si è attinto anche dai risultati presentati nelle "Relazioni annuali sulla Qualità dell'aria in Puglia" redatte da ARPA Puglia per il medesimo periodo;
- nelle successive tabelle si riportano le caratteristiche delle centraline fisse considerate (denominazione, tipologia, coordinate, altezza sul livello del mare e distanza dal sito del deposito costiero) e gli inquinanti principali monitorati da ciascuna stazione:

Caratteristiche delle stazioni di monitoraggio di ARPA Puglia considerate nello studio

Stazione	Tipologia	Coordinate (WGS 84-UTM 33N)		Alt. s.l.m. [m]	Distanza dal sito [km]
		X	Y		
Brindisi-SISRI	Suburbana-Industriale	751.700	4.501.449	9	1,8
Brindisi- Terminal Passeggeri	Suburbana-Industriale	750422	4.503.838	0	1,0
Brindisi- Perrino	Urbana-Fondo	749.892	4.502.036	16	1,7

Inquinanti analizzati dalle centraline considerate ed appartenenti all'area di studio

Centralina	Inquinanti analizzati					
	SO ₂	NO ₂	PM ₁₀	O ₃	CO	PM _{2,5}
Brindisi-SISRI	x	x	x		x	
Brindisi- Terminal Passeggeri	x	x	x	x	x	x
Brindisi- Perrino	x	x	x		x	

CONSIDERATO che i risultati del monitoraggio effettuato da ARPA ha prodotto i seguenti risultati:

Biossido di azoto (NO₂)

Osservando i valori riportati nella tabella che segue si nota che la soglia di allarme di 400 µg/m³ ed il limite orario di 200 µg/m³ da non superare per più di 18 volte nell'anno civile risultano, per tutte e tre le stazioni considerate, sempre rispettati;

Concentrazioni di NO₂ rilevate nel periodo 2014-2016 [µg/m³]

Centralina	Rendimento strumentale %			N° sup.lim. orario prot. salute umana ⁽¹⁾			N° sup.soglia di allarme ⁽²⁾			Valori medie annue ⁽³⁾		
	'14	'15	'16	'14	'15	'16	'14	'15	'16	'14	'15	'16
Brindisi-SISRI	94	85	95	0	0	3	0	0	0	14	25	14
Brindisi- Terminal Passeggeri	88	84	93	0	0	1	0	0	0	22	19	20
Brindisi-Perrino	93	100	95	0	0	0	0	0	0	14	15	17

Note: Rif. D.Lgs. 155/10
 (1) N° superamenti del limite orario per la protezione della salute umana: 200 µg/m³, come NO₂ da non superare per più di 18 volte nell'anno civile – tempo di mediazione 1 ora. Rappresenta il 99,8° percentile delle concentrazioni medie orarie.
 (2) N° di giorni di superamento della soglia di allarme: 400 µg/m³, misurati per tre ore consecutive.
 (3) Limite annuale per la protezione della salute umana: 40 µg/m³ – tempo di mediazione anno civile.

Particolato atmosferico PM₁₀ e PM_{2,5}

Dall'analisi della tabella seguente emerge che, nel triennio preso in esame, il limite dei 35 superamenti della media giornaliera di 50 µg/m³ risulta sempre rispettato. Anche il limite della media annuale per la protezione della salute umana (40 µg/m³) risulta sempre rispettato nel periodo considerato;

Concentrazioni di PM₁₀ rilevate nel periodo 2014-2016 [µg/m³]

Centralina	Rendimento strumentale %			N° superamenti media su 24 ore per la protezione della salute umana ⁽¹⁾			Media annuale ⁽²⁾		
	'14	'15	'16	'14	'15	'16	'14	'15	'16
Brindisi-SISRI	99	98	95	5	4	2	19	19	19
Brindisi-Terminal Passeggeri	81	86	91	3	7	0	18	20	19
Brindisi-Perrino	97	100	100	20	15	9	21	26	24

Note: Rif. D. Lgs. 155/10
 (1) Il limite è pari a 50 µg/m³ da non superare per più di 35 volte in un anno. Rappresenta il 90,4° percentile delle concentrazioni medie giornaliere.
 (2) Il limite della media annuale per la protezione della salute umana è pari a 40 µg/m³.

Concentrazioni di PM_{2,5} [µg/m³], Anni 2014-2016

Centralina	Rendimento strumentale %			Media annuale ⁽¹⁾		
	'14	'15	'16	'14	'15	'16
Brindisi - Terminal Passeggeri	78	82	91	11	13	11

Note: Rif. D. Lgs. 155/10
 (1) Il limite della media annuale per la protezione della salute umana è pari a 25 µg/m³

Biossido di zolfo (SO₂)

Come si evince dalla tabella, osservando i valori riportati, si nota che, nel periodo 2014-2016 analizzato, la soglia di allarme, il limite orario da non superare più di 24 volte per anno civile ed il limite giornaliero da non superare più di 3 volte per anno civile, sono sempre rispettati;

Concentrazioni di SO₂ rilevate nel periodo 2014-2016 [µg/m³]

Centralina	Rendimento strumentale %			N. sup. lim. orario prot. salute umana ⁽¹⁾			N. sup. lim. giorn. prot. salute umana ⁽²⁾			N. sup. soglia di allarme ⁽³⁾			Concentrazione media annua ⁽⁴⁾		
	'14	'15	'16	'14	'15	'16	'14	'15	'16	'14	'15	'16	'14	'15	'16
Brindisi-SISRI	88	93	90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,9	3,9	2,6
Brindisi-Terminal Passeggeri	94	95	98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,4	6,2	7,3
Brindisi-Perrino	85	100	99	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,8	1,7	1,8

Note: Rif. D. Lgs. 155/10

- (1) Il limite di riferimento è 350 µg/m³, da non superare per più di 24 ore in un anno. Tale limite rappresenta il 99,73° percentile delle concentrazioni medie orarie.
- (2) Il limite di riferimento è 125 µg/m³ da non superare per più di 3 volte in un anno. Tale limite rappresenta il 99,2° percentile delle concentrazioni medie giornaliere.
- (3) Il limite di riferimento è 500 µg/m³, definito per 3 ore consecutive per un'area uguale o superiore a 100 km² o l'intero agglomerato se inferiore a 100 km².
- (4) I valori di concentrazione media annua di SO₂ sono riportati esclusivamente a titolo indicativo poiché le stazioni considerate non sono posizionate per la protezione degli ecosistemi, secondo le prescrizioni dell'Allegato III punto 3 del D. Lgs. 155/2010.

Monossido di Carbonio (CO)

Come si evince dalla tabella il limite normativo per il CO è sempre abbondantemente rispettato per tutto il triennio considerato per tutte e tre le centraline analizzate;

Superamenti del valore limite e massima concentrazione media sulle 8 ore annuale [mg/m³] per il Monossido di Carbonio negli anni 2014-2016

Centralina	Rendimento strumentale %			Superamenti limite di concentrazione ⁽¹⁾			Massima concentrazione giornaliera sulle 8 ore nel periodo analizzato		
	'14	'15	'16	'14	'15	'16	'14	'15	'16
Brindisi-SISRI	98	97	90	0	0	0	0,8	0,8	1,2
Brindisi-Terminal Passeggeri	93	94	93	0	0	0	1,4	1,2	1,0
Brindisi-Perrino	93	93	96	0	0	0	3,5	1,6	1,3

Note: Rif. D. Lgs. 155/10
 (1) Il limite della massima concentrazione giornaliera su otto ore è pari a 10 mg/m³

Ozono (O₃)

Nel periodo considerato, sono stati registrati superamenti della soglia di informazione né della soglia di allarme in tutti e tre gli anni considerati;

Numero di superamenti valore per la protezione della salute umana di O₃ nel periodo 2014-2016 [µg/m³]

Centralina	Rendimento strumentale %			N. superamenti valore bersaglio ⁽¹⁾			N. superamenti della soglia di informazione ⁽²⁾			N. superamenti della soglia di allarme ⁽³⁾		
	'14	'15	'16	'14	'15	'16	'14	'15	'16	'14	'15	'16
Brindisi-Terminal Passeggeri	95	93	89	4	53	9	0	0	0	0	0	0
<p>Note: Rif. D. Lgs. 155/10:</p> <p>(1) Valore bersaglio per la protezione della salute umana: 120 µg/m³ da non superare per più di 25 giorni per anno civile come media su 3 anni oppure in assenza di dati si può fare riferimento ai dati di un anno.</p> <p>(2) 180 µg/m³.</p> <p>(3) 240 µg/m³. Il superamento della soglia deve essere misurato per tre ore consecutive.</p>												

CONSIDERATO che le modellazioni sono state effettuate mediante il sistema di modelli a puff denominato CALPUFF (CALPUFF - EPA-Approved Version, V 5.8.5), che comprende il pre-processore meteorologico CALMET, il processore CALPUFF ed il post-processore CALPOST;

CONSIDERATO che lo studio è stato eseguito attraverso le seguenti fasi di lavoro:

ricostruzione dello scenario emissivo: ai fini dello studio è stata caratterizzata la sorgente emissiva. È stato identificato per la simulazione un tratto di strada della lunghezza di circa 2,7 km, su cui transita la totalità delle autocisterne afferenti al deposito. Il tratto stradale considerato nella simulazione di dispersione degli inquinanti emessi dal traffico è stato scelto in quanto rappresenta quello su cui transita la totalità delle autocisterne afferenti al deposito Brundisium;

dispersione di inquinanti in atmosfera: lo studio della dispersione degli inquinanti in atmosfera è stato condotto mediante il "Sistema di Modelli CALPUFF", composto dai moduli CALMET, CALPUFF, CALPOST:

- Preprocessore CALMET: il campo cinetico di vento tridimensionale e le variabili di turbolenza sono stati ricostruiti per l'intero anno 2012 (8.784 ore) attraverso il modello CALMET, considerando un dominio di calcolo di dimensione 30 km x 30 km con passo cella pari a 500 m;
- CALPUFF: le emissioni derivanti dal traffico indotto, sono state utilizzate, unitamente al campo di vento 3D, come input per l'applicazione del modello di dispersione CALPUFF. L'approccio allo studio ha visto l'applicazione del codice ad un dominio di calcolo, di dimensione 2,5 km x 3,5 km con passo di cella pari a 50 m. È stata effettuata un'analisi sull'intero anno di riferimento (2012) restituendo come output i valori di concentrazione atmosferica degli inquinanti, ora per ora per tutti i punti del dominio di calcolo;
- Postprocessore CALPOST: i dati in uscita da CALPUFF, sono stati elaborati mediante l'applicazione del modello CALPOST. Il post-processing ha consentito di ottenere le ricadute degli inquinanti simulati, secondo i parametri statistici di legge, sul dominio di calcolo indagato; i risultati ottenuti sono poi stati rappresentati sotto forma di mappe di ricaduta al suolo;

Valutazione dei risultati: l'impatto sulla qualità dell'aria del traffico indotto è stato valutato mediante un confronto con gli standard di qualità dell'aria definiti dal D.Lgs 155/2010 per tutti gli inquinanti considerati (NOx, PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂ e CO), tenendo conto delle concentrazioni ante operam rilevate presso le centraline situate nell'area in esame;

CONSIDERATO che:

Le ricadute sono state stimate per i seguenti inquinanti in termini di:

- NOx: media annua e 99,8° percentile delle concentrazioni medie orarie;
- PM₁₀: media annua e 90,4° percentile delle concentrazioni medie giornaliere;
- PM_{2,5}: media annua;
- CO: massima oraria;
- SO₂: 99,73° percentile delle concentrazioni medie orarie e 99,2° percentile delle concentrazioni medie giornaliere.

I risultati sono mostrati sotto forma di mappe di ricaduta al livello del suolo;

CONSIDERATO e VALUTATO che i risultati delle simulazioni hanno evidenziato che:

NOx

il massimo valore dell'99,8° percentile delle concentrazioni medie orarie di NOx stimato nel dominio di calcolo è pari a 4,94 µg/m³ e si verifica in direzione Sud Ovest ad una distanza di circa 475 m dal deposito, in una cella localizzata sulla carreggiata della strada e, quindi, priva di ricettori;

il massimo valore delle concentrazioni media annua di NOx stimato nel dominio di calcolo è pari a 0,30 µg/m³ e si rileva in direzione Sud Ovest ad una distanza di circa 540 m dal deposito in una cella localizzata sulla carreggiata della strada e, quindi, priva di ricettori;

Sommando al valore massimo di media annua (che rappresenta il valore più probabile) di NO₂ rilevato nel triennio 2014-2016 dalle centraline considerate nell'analisi condotta al §3.2, pari a 25 µg/m³ (misurato nel 2015 presso la centralina di Brindisi-SISRI), i massimi valori delle ricadute nel dominio di calcolo in termini di 99,8° percentile delle concentrazioni medie orarie e di concentrazione media annua di NOx si ha che:

- il limite della media oraria di 200 µg/m³ fissato dal D. Lgs. 155/2010 risulta rispettato (25+4,94=29,94 µg/m³);
- il limite della media annua di 40 µg/m³ fissato dal D. Lgs. 155/2010 risulta rispettato (25+0,30=25,30 µg/m³);

PM₁₀

il massimo valore del 90,4° percentile delle concentrazioni medie giornaliere di PM₁₀ stimato nel dominio di calcolo è pari a 1,83x10⁻² µg/m³ e si rileva in direzione Sud-Ovest, ad una distanza di circa 475 m dai confini del deposito, in una cella posta sulla carreggiata della strada e, quindi, priva di ricettori;

il massimo valore della concentrazione media annua di PM₁₀ stimato nel dominio di calcolo è pari a 1,11x10⁻² µg/m³ e si rileva in direzione Sud-Ovest, ad una distanza di circa 540 m dai confini del deposito, in una cella posta sulla carreggiata della strada e, quindi, priva di ricettori;

Sommando al valore massimo di media annua (che rappresenta il valore più probabile) di PM₁₀ rilevato nel triennio 2014-2016 dalle centraline considerate, pari a 26 µg/m³ (misurato nel 2015 presso la centralina di

Brindisi-Perrino), i massimi valori delle ricadute nel dominio di calcolo in termini di 90,4° percentile delle concentrazioni medie giornaliere di concentrazione media annua di PM_{10} , si ha che:

- il limite della media giornaliera di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ fissato dal D. Lgs. 155/2010 risulta rispettato ($26+0,0183 = 26,0183 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- il limite della media annua di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ fissato dal D. Lgs. 155/2010 risulta rispettato ($26+0,011 = 26,011 \mu\text{g}/\text{m}^3$);

in base a quanto sopra, i valori di 90,4° percentile delle concentrazioni medie giornaliere e della media annuale di tale inquinante indotti dal traffico delle autocisterne, risultano (anche nei punti di massima ricaduta) irrilevanti ai fini del rispetto dei limiti imposti dal D.Lgs 155/2010;

PM_{2,5}

Dall'analisi dei risultati emerge che il massimo valore della concentrazione media annua di $PM_{2,5}$ stimato nel dominio di calcolo è pari a $0,80 \times 10^{-2} \mu\text{g}/\text{m}^3$ e si rileva in direzione Sud-Ovest, ad una distanza di circa 540 m dai confini del deposito, in una cella posta sulla carreggiata della strada e, quindi, priva di ricettori;

Sommando al valore massimo di media annua di $PM_{2,5}$ rilevato dalla centralina di Brindisi - Terminal Passeggeri nel triennio 2014-2016 (pari a $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$) il massimo valore della ricaduta nel dominio di calcolo in termini di concentrazione media annua $PM_{2,5}$, si ha che il limite della media annua di $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ fissato dal D. Lgs. 155/2010 risulta rispettato ($13+0,008 = 13,008 \mu\text{g}/\text{m}^3$);

CO

Dall'analisi dei risultati si evince che il valore massimo della concentrazione oraria di CO stimato nel dominio di calcolo è pari a $4,86 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e si rileva a Sud Ovest, ad una distanza di circa 475 m rispetto al deposito, in una cella posta sulla carreggiata della strada e, quindi, priva di ricettori;

Ipotizzando cautelativamente una concentrazione di fondo pari a quella massima mediata su 8 ore rilevata nel triennio 2014-2016 dalle centraline considerate nel presente studio che monitorano tale inquinante (pari a $3,5 \text{ mg}/\text{m}^3$, misurata dalla centralina di Brindisi-Perrino nel 2014) si nota che, sommandovi il massimo valore della media oraria stimato nel dominio di calcolo (pari a $4,86 \mu\text{g}/\text{m}^3$), si ottiene il valore di $3,50486 \text{ mg}/\text{m}^3$ che è praticamente identico al valore monitorato nel 2014 e, comunque, abbondantemente inferiore al limite dettato dal D.Lgs. 155/2010 per la protezione della salute della popolazione, riferito oltretutto alla media mobile su 8 ore (che per definizione è minore o uguale alla media oraria);

SO₂

Dall'analisi dei risultati emerge che:

il massimo valore del 99,2° percentile delle concentrazioni medie giornaliere di SO_2 stimato nel dominio di calcolo è pari a $0,12 \times 10^{-2} \mu\text{g}/\text{m}^3$ e si rileva in direzione Sud-Ovest, ad una distanza di circa 475 m dai confini del deposito, in una cella posta sulla carreggiata della strada e, quindi, priva di ricettori;

il massimo valore del 99,73° percentile delle concentrazioni medie orarie di SO_2 stimato nel dominio di calcolo è pari a $0,59 \times 10^{-2} \mu\text{g}/\text{m}^3$ e si rileva in direzione Sud-Ovest, ad una distanza di circa 475 m dai confini del deposito, nella medesima cella di calcolo in cui si rileva il massimo valore del 99,2° percentile delle concentrazioni medie giornaliere di SO_2 ;

Sommando al valore massimo di media annua di SO₂ rilevato nel triennio 2014-2016 dalle centraline considerate, pari a 7,3 µg/m³ (misurato nel 2016 presso la centralina di Brindisi-Terminal Passeggeri), i massimi valori delle ricadute nel dominio di calcolo in termini di 99,73° percentile delle concentrazioni medie orarie e di 99,2° percentile delle concentrazioni medie giornaliere di SO₂ si ha che:

- il limite della media oraria di 350 µg/m³ fissato dal D. Lgs. 155/2010 risulta rispettato ($7,3+0,0012=7,3012$ µg/m³);
- il limite della media giornaliera di 125 µg/m³ fissato dal D. Lgs. 155/2010 risulta rispettato ($7,3+0,0059=7,3059$ µg/m³);

VALUTATO infine che, l'impatto sulla qualità dell'aria, generato dalle emissioni di NO_x, SO₂, CO, PM₁₀ e PM_{2,5}, dovuto al traffico veicolare indotto dal deposito costiero è poco significativo;

CONSIDERATO che:

- per la determinazione delle emissioni da traffico marittimo si sono utilizzati i fattori di emissione definiti dal rapporto U.S. EPA (Commercial Marine Emission Inventory Development – Final Report, 2002) in funzione della tipologia di nave e della velocità di transito. Per la stima si sono considerate navi in grado di trasportare fino a 30.000 t (potenza di circa 7.000 kW) e come velocità di transito si è considerato 3 nodi. I fattori emissivi espressi in kg/km/nave sono riportati in Tabella seguente:

Inquinante	Fattore di emissione (kg/km/nav)
NO _x	33,984
PM ₁₀	2,491
CO	1,583
SO ₂	18,460

- i flussi di massa annui degli inquinanti emessi dalle navi per il trasporto di idrocarburi ponendosi nella ipotesi più cautelativa di n. 24 navi/anno è determinato in:

Inquinante	Fattore di emissione (kg/anno)
NO _x	815,60
PM ₁₀	59,78
CO	37,99
SO ₂	443,04

- nella fase di costruzione dell'impianto, tenuto conto che i lavori, da cronoprogramma, saranno distribuiti su un ampio arco temporale, l'aumento del traffico di mezzi pesanti potrà essere considerato poco significativo;

CONSIDERATO e VALUTATO che, considerando che nell'anno 2015 sono transitate circa 2.384 navi, l'aumento del traffico medio annuale in entrata/uscita dal porto di Brindisi si potrà ritenere trascurabile (1% rispetto al totale delle navi);

CONSIDERATO che, *in merito alla componente monitoraggio ambientale*

- E' stato predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs 152/06 distinto in tre fasi: ante operam, in corso d'opera e post operam;

FASE ANTE OPERAM				
Matrice	Stazioni	Campionamento	Parametri	Frequenza/durata
Acque sotterranee	2	Freatimetro	Livello piezometrico	Mensile/tre volte prima dell'intervento, per ogni stazione
Acque sotterranee	2	Prelievo campioni	Protocollo SIN Brindisi (art.5 dell'Accordo di Programma sottoscritto il 18.12.2007)	Mensile/ tre volte prima dell'intervento, per ogni stazione
Terreno	2	Prelievo campioni	metalli, idrocarburi C>12 e C<12, BTESX, composti alifatici alogenati, clorobenzeni; CDD/PCDF	Mensile/ tre volte prima dell'intervento, per ogni stazione
Atmosfera	2	Prelievo campioni	PM ₁₀ , piombo tetraetile, CO, NO _x , SO _x , benzene, cloruro di vinile, 1,2-dicloroetano, cloroformio, percloroetilene, tetracloruro di carbonio, toluene, tricloroetano, tricloroetilene, xilene, ammoniacca	Mensile/tre volte prima dell'intervento, per ogni stazione
Rumore e vibrazioni	4	Rilievo in situ	Livello sonoro e vibrazioni	Due volte prima dell'esecuzione dei lavori
FASE CORSO D'OPERA				
Acque sotterranee	2	Freatimetro	livello freatico	n. 1 rilievo il primo mese, Trimestrale fino alla fine dei lavori
Acque sotterranee	2	Prelievo campioni (uno per ciascuna stazione)	Protocollo SIN Brindisi (art.5 dell'Accordo di Programma sottoscritto il 18.12.2007)	n. 1 campionamento nel primo mese, trimestrale nei mesi successivi
Terreno	2	Prelievo campioni	metalli, idrocarburi C>12 e C<12, BTESX, composti alifatici alogenati, clorobenzeni; PCDD/PCDF	Campionamento con cadenza semestrale per tutta la durata dei lavori
Rumore e vibrazioni	5	Rilievo in situ	Livello sonoro e vibrazioni	Trimestrale per tutta la durata dei lavori
Atmosfera	3	Prelievo campioni	PM ₁₀ , piombo tetraetile,	Campionamento con

			CO, NOx, SOx, benzene, cloruro di vinile, 1,2-dicloroetano, cloroformio, percloroetilene, tetracloruro di carbonio, toluene, tricloroetano, tricloroetilene, xilene, ammoniaca	cadenza mensile nel primo mese, trimestrale nei mesi successivi
FASE POST OPERAM				
Acque sotterranee	2	Freatimetro	livello freatico	Rilievo con cadenza semestrale nel corso dell'esercizio
Acque sotterranee	2	Prelievo campioni (uno per ciascuna stazione)	Protocollo SIN Brindisi (art.5 dell'Accordo di Programma sottoscritto il 18.12.2007)	Rilievo con cadenza semestrale nel corso dell'esercizio
Acque superficiali	1	Prelievo campioni (uno per ciascuna stazione)	Tabella 4, di cui all'allegato 5 alla Parte Terza del D.lgs. 152/06	Rilievo con cadenza semestrale nel corso dell'esercizio
Terreno	Serbatoi/terminale	Sensori	**	Monitoraggio in continuo
Rumore e vibrazioni	5	Rilievo in situ	Livello sonoro e vibrazioni	Rilievo con cadenza annuale nel corso dell'esercizio
Atmosfera	2	Prelievo campioni	PM ₁₀ , piombo tetraetile, CO, NOx, SOx, benzene, cloruro di vinile, 1,2-dicloroetano, cloroformio, percloroetilene, tetracloruro di carbonio, toluene, tricloroetano, tricloroetilene, xilene, ammoniaca	Campionamento con cadenza semestrale nel corso dell'esercizio

VALUTATO che il piano monitoraggio ambientale proposto assolve le funzioni di prevenzione, individuazione e controllo dei possibili effetti negativi prodotti sull'ambiente dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera in questione;

VALUTATO infine che il Progetto non produce effetti negativi e significativi sull'ambiente ai sensi del D.Lgs n. 152/2006;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

Parere favorevole all'approvazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, fatta salva ogni valutazione della DVA relativamente alla presentazione dell'istanza ai sensi dell'art.5, del D.M.n.161/2012 con la seguente prescrizione

Prescrizione 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà aggiornare il PUT, inserendo le caratterizzazioni mancanti.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente Vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Autorità Portuale competente

Parere favorevole in merito alla compatibilità ambientale del “PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN DEPOSITO COSTIERO DI IDROCARBURI - GASOLIO E BENZINA – CON ANNESSO TERMINALE DI CARICO SITO NELL'AREA PROSPICIENTE LA BANCHINA COSTA MORENA RIVA DEL PORTO DI BRINDISI) presentato dalla Brundisium S.p.A., a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Prescrizione 2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	In relazione all'attracco delle navi petroliere, dovrà essere preventivamente acquisito, dal Proponente, il N.O. della competente Autorità Portuale.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente Vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Autorità Portuale competente

Prescrizione 3	1
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva, Fase di cantiere e Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	Illuminazione: il progetto e la realizzazione del sistema di illuminazione del deposito costiero dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva

Ente Vigilante	Autorità Portuale Brindisi
Enti coinvolti	Autorità Portuale Brindisi

Prescrizione 4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva, Fase di cantiere e Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Altri aspetti
Oggetto della prescrizione	Impatto paesaggistico: dovrà, inoltre, essere elaborato un progetto per la mitigazione dell'impatto paesaggistico, mediante la sistemazione a verde dell'area perimetrale a ridosso del Deposito costiero. La definizione degli spazi a verde e la scelta delle essenze a livello di progetto esecutivo devono essere concordate con la Regione Puglia e con la Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente Vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Ministero Beni Culturali

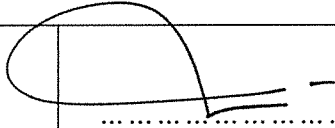
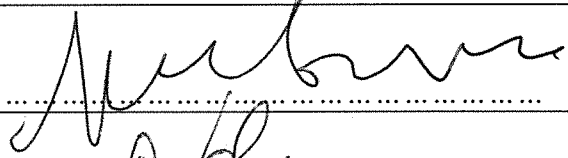
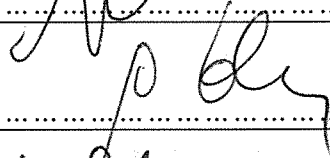
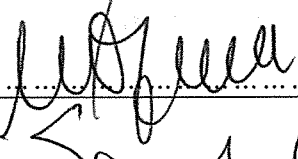
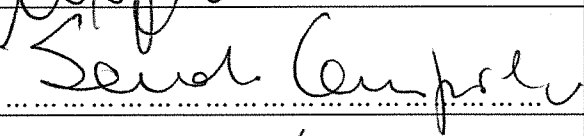
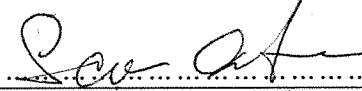
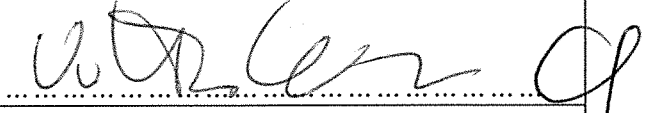

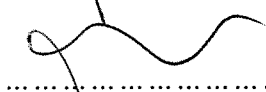
Prescrizione 5	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva, Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Altri aspetti
Oggetto della prescrizione	Comunicazione inizio lavori: per consentire il controllo circa le prescrizioni impartite, la data di inizio dei lavori e il cronoprogramma delle attività dovranno essere comunicate almeno 30 gg prima dell'inizio dei lavori all'Autorità Portuale di Brindisi, Provincia Regionale di Brindisi, ARPA- ST Brindisi e Comune di Brindisi.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente Vigilante	MATTM
Enti coinvolti	MATTM

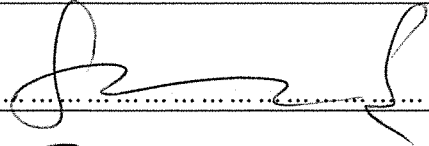


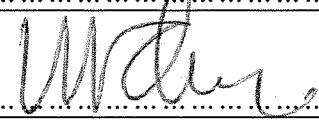


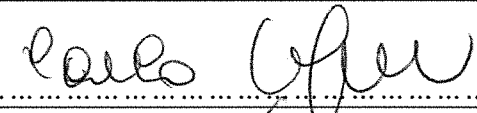
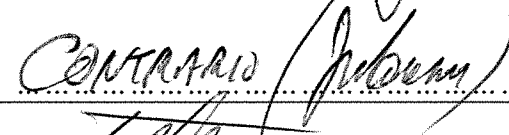
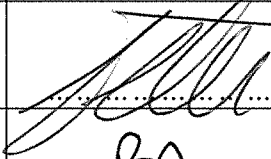
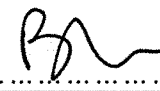
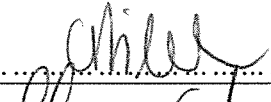
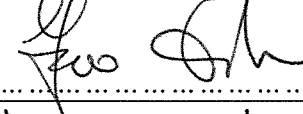
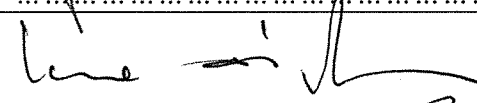
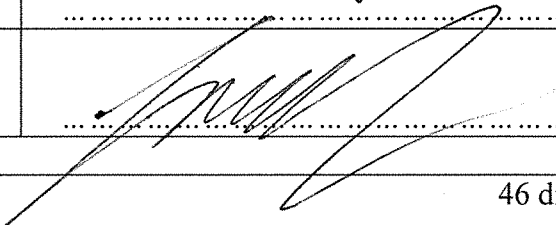
Prescrizione 6	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	Il proponente dovrà presentare un piano di cantierizzazione che preveda, tra l'altro le misure di mitigazione da applicare in tale fase e, in particolare

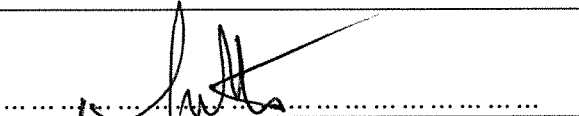
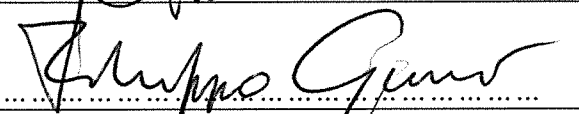
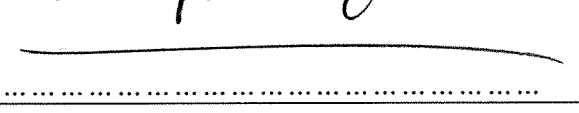
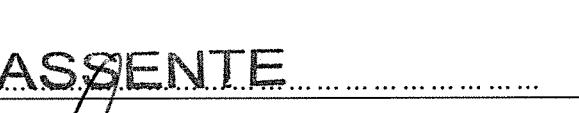
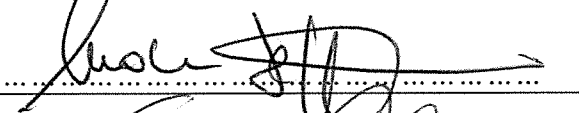
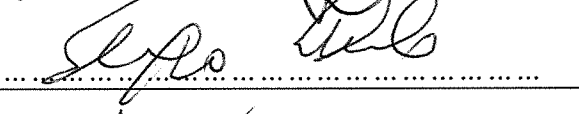
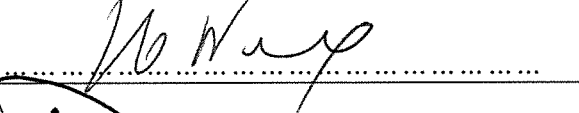
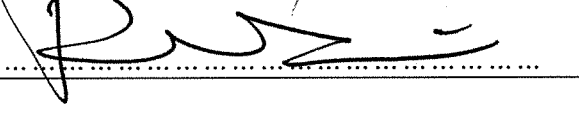
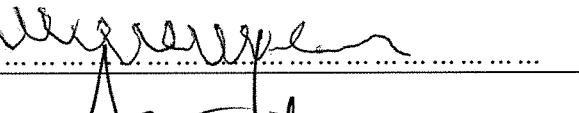
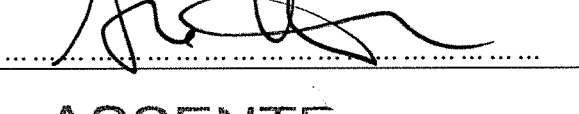
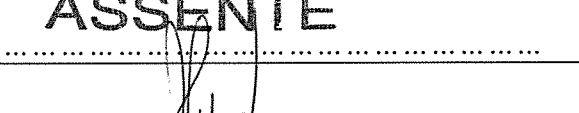


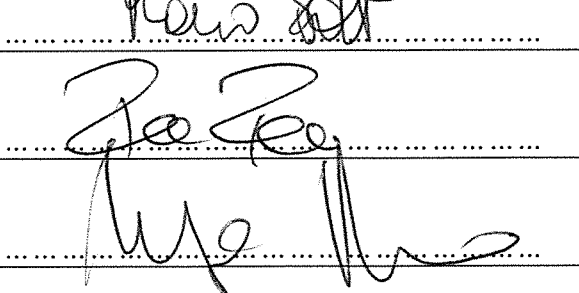
	<p>che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in corrispondenza delle fasi di scavo e movimentazione terre, siano previsti tutti gli accorgimenti tecnici nonché di gestione del cantiere atti a ridurre la produzione e la propagazione di polveri. A tal fine, il proponente dovrà inserire all'interno dei capitolati di appalto apposite specifiche atte a garantire: <ul style="list-style-type: none"> a) una costante bagnatura (con rete di irrigatori mobili e/o con autocisterna) delle piste di cantiere e delle strade utilizzate, pavimentate e non; b) una costante bagnatura (con rete di irrigatori mobili e/o con autocisterna) delle aree interessate da movimentazione di terreno dei cumuli di materiale stoccati nelle aree di cantiere; c) il lavaggio delle ruote dei mezzi pesanti all'uscita delle aree di cantiere, mediante idonei dispositivi e la chiusura dei cassoni degli autocarri utilizzati per il trasporto dei materiali polverulenti con teli protettivi.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	ANTE OPERAM (prima dell'inizio della fase di cantiere)
Ente Vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA PUGLIA
Prescrizione 7	
Macrofase	Post operam
Fase	Prima dell'avvio all' esercizio
Ambito di applicazione	Altri aspetti
Oggetto della prescrizione	<p>Piano di emergenza: Dovrà essere predisposto, prima della fase di esercizio del Terminale ed in accordo con le competenti autorità marittime, un idoneo piano di emergenza per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da eventuali eventi incidentali connessi alla presenza e all'esercizio del deposito costiero. Il piano dovrà definire le procedure operative di intervento, la tempistica, i mezzi strumentali e il personale specializzato necessario, considerando l'adozione dei più idonei ed avanzati sistemi di gestione delle</p>

	emergenze in mare.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di esercizio
Ente Vigilante	Autorità Portuale Brindisi, Capitaneria Porto Brindisi
Enti coinvolti	MATTM

Prescrizione 8	
Macrofase	Ante operam - Post operam
Fase	Prima dell'avvio all'esercizio, Esercizio
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	Il piano di monitoraggio ambientale proposto, da attuare nella fasi <i>ante operam</i> , <i>in esercizio</i> e <i>post operam</i> , dovrà essere concordato e approvato da ARPA Puglia.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Ante operam
Ente Vigilante	ARPA Puglia
Enti coinvolti	MATTM

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	

Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	

Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	



Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	
Ing. Giuseppe Angelini (Rappresentante Regione Puglia)	