



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

---

IL PRESIDENTE

Alla Direzione Generale per le Valutazioni e le  
Autorizzazioni Ambientali  
[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

e p.c. Al Coordinatore della SVIA  
Dott. Gaetano Bordone  
SEDE

**OGGETTO: [ID\_VIP 4529] Verifica di assoggettabilità VIA, Porto di Bari. Realizzazione di dente di attracco alla banchina Capitaneria nella darsena Interna molo S. Vito. Proponente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Richiesta di integrazioni**

Su richiesta del Coordinatore della Sottocommissione VIA, a seguito delle attività di analisi e di valutazione della documentazione presentata si ritiene necessario chiedere al Proponente:

- di controdedurre le osservazioni del Comune di Bari pubblicate sul sito MATTM;
- di dare riscontro alla richiesta di integrazioni della Regione Puglia acquisita con prot.n.CTVA/1869 del 23/05/2019.

all.: c.s.

**Il Presidente**

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e  
ss.mm.ii.)

ID Utente: 6770  
ID Documento: CTVA-6770\_2019-0030  
Data stesura: 14/06/2019

---

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223063 3064 - Fax 06-57223082  
e-mail: ctva@minambiente.it - e-mail PEC: ctva@pec.minambiente.it

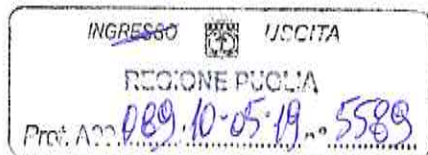


m\_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0011827.10-05-2019

REGIONE  
PUGLIA

Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere  
Pubbliche, Ecologia e Paesaggio  
Assessorato alla Qualità dell'Ambiente

SEZIONE AUTORIZZAZIONE AMBIENTALE  
Servizio VIA e V.I.NC.A.



Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

e, p.c. **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**  
protocollo@pec.adspmam.it

**Oggetto:**[ID VIP: 4529] Porto di Bari - Realizzazione di dente di attracco alla banchina Capitaneria nella darsena Interna molo S. Vito. Procedimento di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. - Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Richiesta integrazioni.-

Con riferimento al procedimento indicato in oggetto, il Comitato reg.le di v.i.a., con l'allegato parere prot. n. AOO\_089/5546 del 10.05.2018, ha comunicato la necessità di acquisire le integrazioni progettuali nello stesso riportate, utili al proseguo della propria attività istruttoria.  
Ciò posto, si resta in attesa di conoscere le determinazioni di codesto Ministero in merito alla suddetta richiesta.-

Il Dirigente del Sezione Autorizzazioni Ambientali  
(Dott.ssa A. Riccio)

P.O. Segreteria del Comitato  
(C. Maffica)

All. 1

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Servizio V.I.A. e V.Inc.A.

Via Gentile, 52 - 70126 - Bari -

Tel. 080.5406862 - pec: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it



**Parere espresso nella seduta del 07 / 05 / 2019 - Richiesta Integrazioni**

ai sensi del R.R.07 del 22.06.2018, pubblicato su BRUP n. 86 *suppl.* del 28.06.2018

**Istruttoria tecnica così come prevista dall'art.4 del R.R. 07/2018**

**Procedimento:** ID VIA 4529: Verifica di Assoggettabilità a VIA ex art. 19 del d. lgs. 152/2006 e smi.

VInCA:  NO  SI

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo  NO  SI

**Oggetto:** Realizzazione di dente di attracco alla banchina Capitaneria nella darsena Interna molo S. Vito

**Tipologia:** D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii- Parte II - All.IV punto 7 let. n)  
L.R. 11/2001 e smi Elenco B.1 let. B.1.e)

**Autorità Comp.** Regione Puglia, ex l.r. 18/2012 e smi

**Proponente:** Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

**Elenco elaborati esaminati.**

Gli elaborati esaminati, ottenuti mediante download dal sito web "Portale Ambiente della Regione Puglia" - "Sezione Procedure in corso" - "Verifica di Assoggettabilità a VIA", sono di seguito elencati:

Documentazione pubblicata in data 04/03/2019:

- o R1-Relazione generale-REV01.pdf;
- o R2 -Prime indicazioni psc.pdf;
- o R3 -Calcolo sommario della spesa.pdf;
- o Tav 1.1-Inquadramento.pdf;
- o Tav 1.2-Piano regolatore portuale.pdf;
- o Tav 2.1-Stato di fatto - planimetria generale.pdf;



- Tav 2.2-Stato di fatto - pianta e sezioni quotate.pdf;
- Tav 3.1-Ipotesi progettuale n. 1 - banchina "a giorno".pdf;
- Tav 3.2-Ipotesi progettuale n. 2 - banchina "a cassoni".pdf;
- Tav 3.3-Rimodellamento dei fondali - Spostamento dei sedimenti in ambito portuale.pdf;
- Tav 4-Ipotesi progettuale n. 1 - banchina "a giorno" - documentazione fotografica, rendering.pdf;
- AMB.RE-Studio Preliminare Ambientale.pdf;
- AMB.01-Piano -caratt- sed.pdf;
- AMB.02-Piano -Gestione -sed.pdf;
- AMB.03-Indagine Geognostica.pdf;
- AMB.04-Correnti-spost-sed.pdf;
- AMB.05-Clima meteomarinao.pdf;
- AMB.06-Indagine SIC.pdf.

**Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici**

Il porto di Bari, con un bacino di circa 285 ettari, è situato a nordovest della città vecchia ed i suoi confini sono compresi ad ovest dal molo San Cataldo ed a est dal nuovo molo Foraneo.

Si tratta di un porto polivalente che presenta al suo interno:

- banchine attrezzate per ogni tipo di traffico commerciale (rinfuse solide e liquide, containers, merci in colli, prodotti siderurgici, ecc.);
- banchine al servizio di navi traghetto ro-ro;
- banchine per navi da crociera e relative sistemazioni per i croceristi.

BA De

or

elle

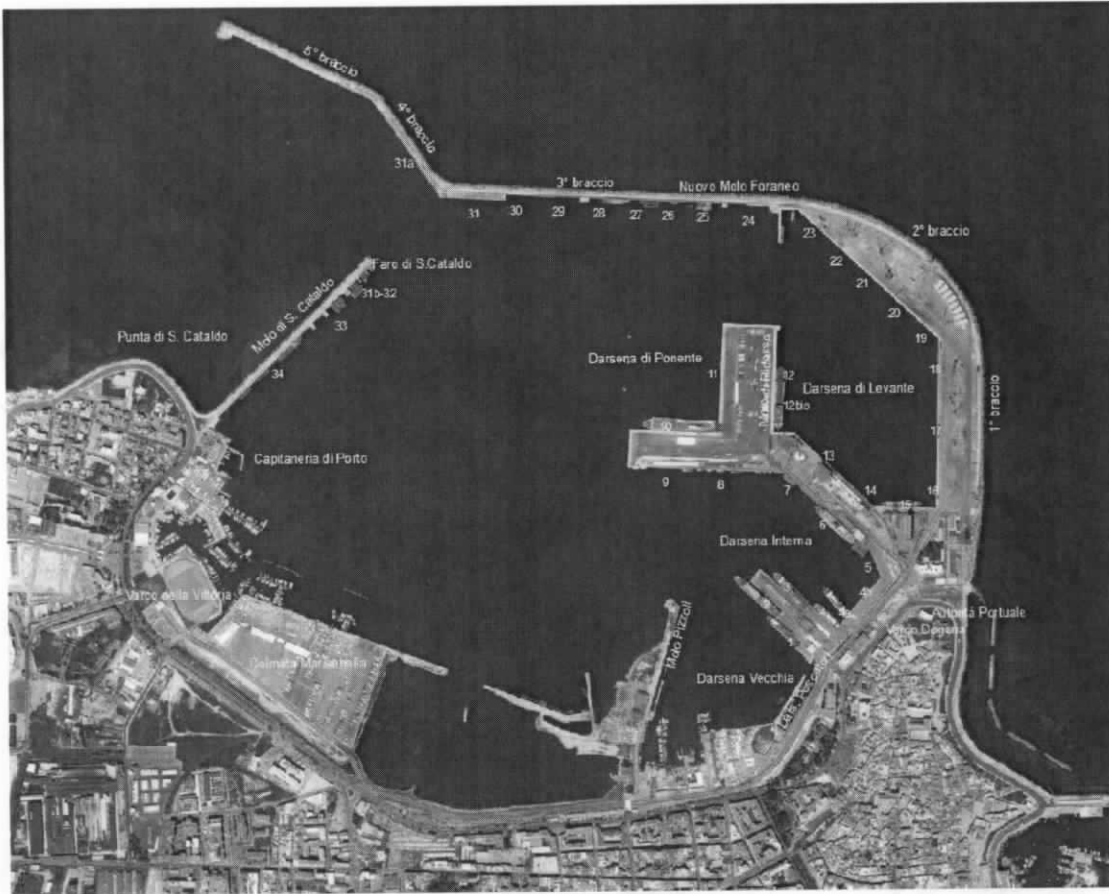


Fig. 1 - Porto di Bari

(Cfr. R1-Relazione generale-REV01.pdf, pag. 3 di 30)

L'intervento, oggetto della presente verifica di assoggettabilità a VIA, consiste nella realizzazione di un dente di attracco di raccordo tra le banchine Dogana e Capitaneria.

La banchina Dogana si estende in direzione SW-NE per 186 m ed è composta da livelli sovrapposti di blocchi di dimensioni 3,0 x 2,5m. La banchina Capitaneria si estende invece in direzione SE-NW per circa 220 m e la struttura compositiva della banchina non risulta pienamente leggibile a causa della vetustà dell'opera.

La quota delle banchine varia da 1,7 a 1,9 m sul livello del mare.

La natura del fondale nella zona di intervento è quella più diffusa dell'area portuale e consistente in una successione litologica costituita da una piattaforma rocciosa calcarea sulla quale poggiano sedimenti sciolti di granulometria fine e medio-fine. Le quote batimetriche variano da circa 4,0 m in prossimità del piede banchina sino a circa 6,50 m in corrispondenza di dove sarà posizionato lo spigolo della nuova opera.

(Cfr. R1-Relazione generale-REV01.pdf, pag. 8 di 30)

#### Analisi di coerenza con il PRP

Il Piano Regolatore Portuale attualmente vigente ha ricevuto il parere favorevole del C.S. LL.PP. con voto n. 945 del 18/01/1974 ed è stato approvato con Decreto Ministeriale del 1974.

Dalla consultazione del PRP, si rileva, attraverso la documentazione e le tavole riportate in atti, che:

*"Con voto n. 188 del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 26/05/1999 sono state accolte le proposte di adeguamento tecnico-funzionale relative all'ampliamento delle banchine*

*Handwritten notes and signatures on the right margin of the page.*

Capitaneria, Molo S. Vito e del Vecchio Molo foraneo nella Darsena Interna per garantire un numero di approdi adeguati all'incremento di traffico di navi di tipo Ro-Ro. In particolare si prevedeva:

1. il prolungamento di 35 m dello sporgente del Molo S. Vito in corrispondenza dell'ormeggio n. 3;
2. la realizzazione di un dente fra il Vecchio Molo Foraneo e la banchina Capitaneria;
3. la realizzazione di un dente delle dimensioni di 70mx35m fra la banchina Dogana e la banchina Capitaneria.

L'intervento che oggi si intende realizzare, conforme alle previsioni di piano, è il n. 3 "realizzazione di un dente delle dimensioni di 70mx35m fra la banchina Dogana e la banchina Capitaneria", previsto nel su richiamato ATF approvato con voto n. 188/1999 del C.S.LL.PP."

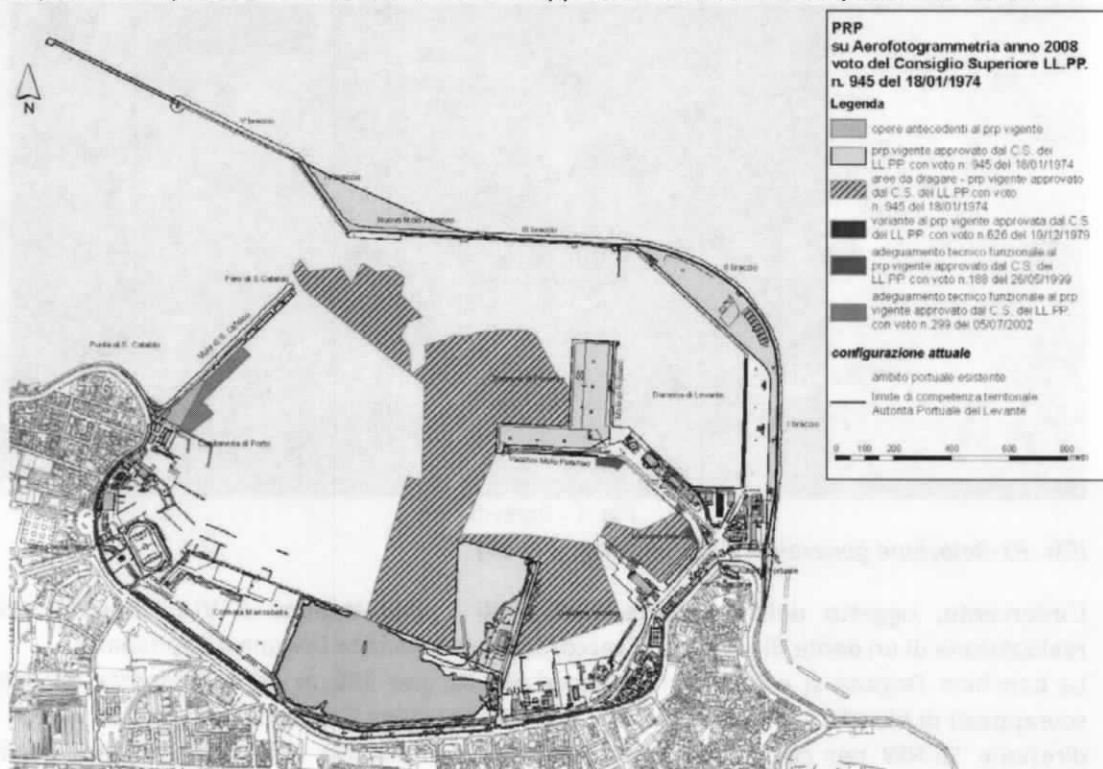


Fig. 2 - Porto di Bari - Piano Regolatore Portuale vigente

(Cfr. R1-Relazione generale-REV01.pdf, pag. 4 di 30 e Tav 1.2-Piano regolatore portuale.pdf)

L'intervento risulta quindi conforme alle previsioni del Piano Regolatore Portuale del Comune di Bari.

#### **Analisi di coerenza con il PRG**

Il PRP ha recepito le previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Bari approvato con D.G.R. n. 1475 del 08/07/1976. Per tale motivo, alla luce di quanto precedentemente esposto, l'intervento oggetto della presente verifica di assoggettabilità risulta conforme alle previsioni del PRG del Comune di Bari.

#### **Analisi di coerenza con il PPTR Puglia**

Per quanto attiene le interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale pugliese espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), l'area d'intervento appartiene all'ambito paesaggistico "La Puglia Centrale", nonché alla relativa figura territoriale "La conca di Bari e il sistema radiale delle lame".

Handwritten signatures and initials: "B/A", "P/B", "D/le", and "M".



Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii., si rileva che gli interventi proposti interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici della struttura idro-geo-morfologica e di quella antropica e storico-culturale, come di seguito riportato.

Struttura idro-geo-morfologica

- *Beni paesaggistici*: l'intervento interferisce con "Territori Costieri", disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 45 delle NTA del PPTR;
- *Ulteriori contesti* (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): gli interventi non sono interessati da ulteriori contesti della Struttura idro-geo-morfologica;

Struttura antropica e storico-culturale

- *Beni paesaggistici*: gli interventi non sono interessati da beni paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale;
- *Ulteriori contesti* (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'intervento interferisce con la "Città consolidata", disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77 e dalle direttive di cui all'art. 78 delle NTA del PPTR.

Gli interventi non sono infine interessati né da beni né da ulteriori contesti paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale.

A tal proposito, la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha affermato che: *"In relazione all'interferenza con il Bene Paesaggistico "Territori Costieri", l'intervento si ritiene ammissibile, ascrivibile ai casi previsti dall'art. 45 co. 3, lett. b8), in quanto opera finalizzata a migliorare la funzionalità del raccordo tra le banchine Dogana e Capitaneria della Darsena Interna del porto di Bari, insediamento esistente. Con specifico riferimento alla sola compatibilità paesaggistica dell'intervento, si ritiene il progetto presentato non in contrasto con il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, non comportando le opere una modificazione significativa dell'attuale assetto dei luoghi interessati."*

(Cfr. prot. n. A00\_145/3355 del 23.04.2019, pag. 3 di 3)

**Analisi di coerenza con i vincoli delle aree SIC e ZPS**

Dall'analisi della documentazione prodotta, si evince che l'area naturale protetta più vicina, è il SIC "Posidonieto San Vito - Barletta" (codice IT9120009), sita a nord e a sud del porto di Bari, distante, rispetto al posidonieto a sud, circa 550m in linea d'aria. Tra l'area di intervento e il posidonieto si interpone il Nuovo Molo Foraneo.

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*



**Figura 14 – inquadramento dell'area di intervento rispetto al SIC Mare "Posidonieto San Vito - Barletta" codice IT9120009**

(Cfr. *AMB.RE-Studio Preliminare Ambientale.pdf*, pag. 29 di 114)

L'area di intervento non rientra quindi in aree perimetrali SIC o ZPS e non determina impatti significativi sulle aree SIC POSIDONIETO SAN VITO – BARLETTA.

#### **Analisi di coerenza con il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)**

Dalla consultazione degli elaborati del PAI, si rileva che l'area di intervento non rientra in nessuna area a pericolosità idraulica o geomorfologica.

#### **Analisi di coerenza con il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA)**

L'intervento oggetto della presente verifica di asseguibilità, ricade nella zona C prevista dal Piano Regionale della Qualità dell'Aria in cui ricadono sia le misure di risanamento per la mobilità sia le misure per il comparto industriale.

L'intervento in progetto non andrà ad alterare le condizioni qualitative dell'aria se non nella fase di costruzione, riducendo, in fase di esercizio, le emissioni atmosferiche in quanto l'opera agevolerà le attività portuali.

L'intervento risulta quindi coerente con il PRQA, purché nella fase di cantiere venga adottato un idoneo Piano di monitoraggio e controllo per le emissioni atmosferiche ed azioni consequenziali per la riduzione delle polveri nell'attività di costruzione.

#### **Impatto atteso sulla componente paesaggio**

Si conferma quanto emerge dallo studio e dalla valutazione degli impatti attesi di cui all'Elaborato *AMB.RE-Studio Preliminare Ambientale.pdf*. L'impatto in questione, sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio, può essere ritenuto trascurabile e comunque non significativo, in quanto l'area di intervento non è facilmente visibile dalle strade che servono la porzione di porto e/o da punti panoramici, **dunque l'intervento può essere ritenuto compatibile.**

#### **Impatto atteso sulla componente idrogeologica**

L'impatto in questione, sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio, può essere ritenuto trascurabile e comunque non significativo, in quanto le trasformazioni antropiche

*Handwritten signatures and initials in the bottom left corner.*





previste dall'intervento non siano in grado di determinare apprezzabile modifica alla componente in oggetto. Tuttavia, in fase di esercizio dovranno essere realizzati degli idonei presidi ambientali tali da evitare possibili sversamenti accidentali di sostanze inquinanti durante le operazioni di realizzazione dei pali. **L'intervento può quindi essere ritenuto compatibile, salvo il rispetto di tali prescrizioni.**

#### **Impatto atteso sulla componente atmosfera**

L'impatto in questione, valutato in termini di alterazioni per contaminazione chimica/inquinamento chimico dell'atmosfera, di alterazioni per emissione di polveri in atmosfera ed alterazioni per emissione di rumore può essere ritenuto trascurabile e comunque non significativo nella fase di cantiere. Per quanto riguarda invece la fase di esercizio, tale impatto è strettamente legato all'attività portuale e, poiché la realizzazione del dente agevolerà le operazioni di attracco, l'impatto previsto dalla presenza dell'opera risulta essere positivo, **pertanto l'intervento può essere ritenuto compatibile.**

#### **Impatto atteso sull'ambiente marino**

In fase di cantiere l'impatto in questione, valutato in termini di rilascio accidentale di sostanze inquinanti e di movimentazione di sedimenti contaminati, può essere ritenuto di bassa entità. In fase di esercizio, invece, la ridotta dimensione dell'area di intervento e la sostanziale uguaglianza delle superfici impermeabili della condizione ante operam, dovuta alla presenza dei pontoni, e la soluzione progettuale, con la realizzazione del dente di attracco, mantengono sostanzialmente inalterato l'impatto, tenuto conto in oltre dell'assenza di elementi di flora e fauna marina di valenza conservazionistica all'interno del porto di Bari. Pertanto, attuando in fase di cantiere un **Piano di monitoraggio ambientale** che consenta di implementare con idonei presidi ambientali, **l'intervento può essere ritenuto compatibile.**

#### **Descrizione dell'intervento**

Il progetto, oggetto della presente verifica di assoggettabilità a VIA, consiste nella realizzazione di un dente di raccordo tra le banchine Dogana e Capitaneria della Darsena Interna del porto di Bari, con lo scopo di modificare l'attuale tratto diagonale della banchina e creare un accosto ad angolo retto utile per l'attracco di navi ro-ro.

Infatti, il raccordo a linea spezzata e ad angoli ottusi, delle banchine Dogana e Capitaneria, non consente l'attracco delle navi traghetto, in quanto impossibilitate ad aprire il portellone di poppa verso terra. Per tale motivo, l'Autorità di Sistema Portuale (AdSP MAM), in corrispondenza di detto raccordo, mantiene stabilmente ormeggiato un pontone che consente alle navi traghetto che vi ormeggiano l'apertura dei portellone di poppa. Attraverso il pontone vi è quindi il collegamento con la banchina per consentire il transito degli autoveicoli in imbarco e sbarco, garantendo l'operatività della banchina Capitaneria.

La banchina è utilizzata per l'ormeggio delle navi traghetto ro-ro di lunghezza fino a 160 m e stazza fino a 30.000 TSL.

L'intervento consentirà la dismissione del pontone, con un risparmio dei relativi costi di manutenzione, nonché una maggiore velocità e sicurezza delle operazioni di sbarco-imbarco. In dettaglio, l'opera consiste nella realizzazione di un dente di attracco, costituito da due banchine disposte ad angolo retto, rispettivamente della lunghezza di 70 m e 35 m, con relativo piazzale a tergo, per una superficie di circa 1225 mq.

On

a S. S. S. S. S.



Fig. 4 – Area di intervento

(Cfr. R1-Relazione generale-REV01.pdf, pagg. 6,7 di 30)

La proponente afferma che, a seguito di una verifica preliminare del comportamento strutturale delle diverse tipologie costruttive utilizzabili, si è esclusa la realizzazione dell'opera con banchinamento a pile di massi in cls sovrapposti (opera di sostegno a gravità). Tale tipologia, analoga a quella delle banchine esistenti, avrebbe comportato l'utilizzo di massi di eccessive dimensioni e, per tale motivo, è stato valutato l'utilizzo di due soluzioni costruttive alternative. Di tali soluzioni è stato effettuato uno studio preliminare al fine di realizzare un pre-dimensionamento strutturale e computare i relativi costi di realizzazione dell'opera.

Ipotesi progettuale n. 1 – banchina “a giorno”

La prima ipotesi prevede la realizzazione di un impalcato con solettone in cls armato poggiante su n. 49 pilastri circolari in cls poggianti su plinti pali trivellati nel fondale marino. la fondazione sarà realizzata mediante pali trivellati di piccolo diametro (circa  $\varnothing$  300) in numero di tre o quattro per ciascun plinto.

Ipotesi progettuale n. 2 – banchina “a cassoni”

La seconda ipotesi, invece, prevede l'utilizzo di un muro a gravità realizzato mediante cassoni cellulari in cls affondati in opera. Dal calcolo preliminare è risultato necessario uno spessore degli stessi di almeno m 8,00.

(Cfr. R1-Relazione generale-REV01.pdf, pagg. 9,10 di 30)

Infine si dovrà realizzare un intervento di adeguamento dei fondali marini per poter realizzare un'area di attracco consona. Il volume di sedimento da movimentare per ottenere fondali -7,50 m è stimato in 2.000 mc.

La proponente ha ipotizzato tre diverse soluzioni.

Alternativa 1 – intervento di “spostamento in ambito portuale” ex art. 2 comma 1 lettera f) del d.m. 173/2016 in un'area adiacente

L'intervento di “spostamento in ambito portuale” introdotto dal D.M. 173/2016 “Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini” è definito all'art. 2 comma 1 lettera f) come “movimentazione di sedimenti all'interno di strutture portuali per le attività di rimodellamento dei fondali al fine di garantire l'agibilità degli ormeggi, la sicurezza delle

B/A  
S  
C  
Q



*operazioni di accosto ovvero per il ripristino della navigabilità, con modalità che evitino una dispersione dei sedimenti al di fuori del sito d'intervento".*

In tal modo l'intervento non rientra nella disciplina del D.M. 173/2016 e non è richiesta l'attività di cui all'allegato tecnico al Regolamento, come previsto dall'art. 1 comma 2 lettera a) del medesimo Decreto.

Questa prima alternativa prevede che il sedimento venga spostato in modalità subacquea, mediante l'impiego di una pompa aspirante-refluente al di sotto del pelo libero dell'acqua, in un'area adiacente a quella di movimentazione nella Darsena Interna, e distribuito uniformemente sul fondale dove sono presenti profondità variabili tra 8.50 e 9.00 m. La proponente prevede una riduzione batimetrica di circa 10 cm, ipotizzando di interessare una superficie di 2 ettari per il deposito del sedimento. Inoltre in questo modo il sedimento non sarà trasferito su bettoline né tantomeno sarà depositato a terra.

Alternativa 2 – intervento di "spostamento in ambito portuale" ex art. 2 comma 1 lettera f) del D.M. 173/2016 e confinamento in geotubi

Si tratta sempre in un intervento di spostamento in ambito portuale ex art. 2 comma 1 lettera f) del D.M. 173/2016, da eseguire con le stesse modalità previste per l'alternativa 1, ma in fase di esecuzione della movimentazione, è stato previsto il pompaggio del sedimento, mediante un sistema aspirante-refluente, all'interno di strutture tubolari in geotessuto (geotubi).

Per contenere i 2000 mc di sedimento da movimentare per livellare la futura area di ormeggio si ipotizza l'utilizzo di n. 4 geotubi della lunghezza di 50 m da collocare in un'area inutilizzata della darsena Vecchia del porto di Bari.

Alternativa 3 – intervento di dragaggio con conferimento in discarica

La terza soluzione progettuale prevede un'attività di dragaggio con successivo conferimento in discarica.

#### **Considerazioni sulle alternative progettuali**

Per quanto riguarda la tipologia strutturale della banchina, la soluzione progettuale adottata dalla proponente con la realizzazione della banchina "a giorno" (ipotesi progettuale n.1) presenta dei vantaggi sia di tipo economico sia di tipo organizzativo-ambientale non necessitando di specchi acquei per posizionare i bacini di costruzione dei cassoni cellulari, e non comportando le criticità relative alla gestione del materiale rinveniente dallo scavo degli scanni. Inoltre, tale soluzione presenta un **minore impatto ambientale in ambito portuale** in quanto necessita di minori quantità di materiali da fornire in opera, e quindi minore traffico di mezzi.

Per quanto riguarda invece le diverse alternative di movimentazione dei sedimenti marini, come evidenziato dalla stessa proponente, la prima alternativa, oltre alla riduzione dei fondali, seppur lieve, presenta l'inconveniente che, per effetto della circolazione interna delle correnti e della movimentazione di sedimento indotta dal transito delle navi, si rischia nel breve periodo un fenomeno di imbonimento.

La seconda alternativa, invece, presenta il vantaggio di non comportare la riduzione del fondale nella darsena Interna, l'intervento sarebbe definitivo e non ci sarebbe il rischio di imbonimento. Inoltre, la risospensione di materiale con conseguente intorbidimento dell'acqua in fase di esecuzione della movimentazione sarebbe notevolmente minimizzata.

In riferimento alla terza alternativa, dall'analisi della documentazione in atti, si evince che tra gli elaborati dello studio preliminare ambientale sono stati riportati il "Piano di caratterizzazione ambientale dei fondali delle aree portuali di: Bari, Barletta e Monopoli" e la "Valutazione dei risultati del I stralcio di caratterizzazione dei fondali oggetto di interventi di dragaggio – Porto di Bari" redatti dall'ISPRA rispettivamente a luglio 2010 e ad ottobre 2011.

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*



(Cfr. *AMB.01-Piano -caratt- sed.pdf* e *AMB.02-Piano -Gestione -sed.pdf*)

Tali documenti sono antecedenti al DECRETO 15 luglio 2016, n. 173 – *Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini*, il cui Allegato tecnico illustra le modalità con cui effettuare il campionamento e la successiva caratterizzazione dei fondali marini, quindi andrebbero eseguiti con le modalità previste dal decreto.

Per poter usufruire di tale alternativa sarà quindi necessario che i succitati documenti vengano aggiornati, verificando che il campionamento effettuato rispetti il disegno di campionamento previsto dall'Allegato tecnico. In particolar modo si dovrà ricavare la nuova classificazione dei sedimenti secondo la normativa vigente al fine di poter verificare la corretta gestione dei sedimenti stessi.

Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene che la seconda alternativa proposta, ossia lo spostamento in ambito portuale dei sedimenti marini con confinamento all'interno di geotubi, rappresenti la soluzione con minor impatto ambientale, così come evidenziato anche nell'elaborato *AMB.RE-Studio Preliminare Ambientale.pdf*.

#### **Considerazioni ai sensi dell'allegato V del d.lgs. 152/2006.**

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della verifica di compatibilità ambientale per gli interventi ivi proposti, richiamati i criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'Allegato V alla Parte II del d. lgs. 152/2006, il Comitato - al fine della formulazione del proprio parere - ritiene che sia necessario che il proponente provveda ad integrare la documentazione prodotta, approfondendo gli argomenti di seguito indicati:

- definizione dell'area di cantiere;
- individuazione dei contenuti principali del Piano di monitoraggio ambientale ante, in corso e post operam, con indicazione dei presidi ambientali da adottare, non solo in relazione alla torbidità dell'acqua, ma anche alle emissioni inquinanti in atmosfera;
- maggiori dettagli sulla tipologia di calcestruzzo da utilizzare, e sulla modalità di gestione dei fanghi derivanti dalle trivellazioni dei pali e sulla gestione delle acque per la realizzazione delle palificate, in particolar modo sulla classe di esposizione, trattandosi di un'opera da realizzare in ambiente marino;
- dimostrazione dell'ottemperanza al RR 9 dicembre 2013, n. 26 – Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia;
- individuazione chiara ed esplicita con elaborazione della documentazione tecnica relativa all'alternativa progettuale che si intende perseguire per l'intervento di adeguamento dei fondali marini;
- calcolo dei valori previsionali dell'impatto acustico e delle emissioni in atmosfera nella fase di cantiere, in relazione ai macchinari da utilizzare, per dimostrare che siano effettivamente comparabili a quelli della normale attività portuale così come affermato nell'elaborato *AMB.RE-Studio Preliminare Ambientale.pdf*;
- inserimento dei costi del monitoraggio e dei Presidi ambientali nel calcolo sommario della spesa;
- precisazione della necessità o meno della bonifica da ordigni bellici dell'area in cui è previsto l'adeguamento dei fondali, problematica di cui non si fa menzione nella documentazione;

PKJ  
S  
on ell  
ar



- relazione di gestione delle terre e rocce da scavo in relazione al materiale roccioso relativo alle trivellazioni dei pali di fondazione (- 8 mt dal piano roccioso) con le modalità di deposito del materiale di escavazione di non trascurabile impatto vista la profondità e il numero di pali(circa 400 mc);
- descrizione degli impatti del cantiere rispetto alla movimentazione dei mezzi (viabilità di cantiere) e alla mobilità presente all'interno dell'area portuale;
- presenza di presidi di cantiere quali, a titolo esemplificativo, impianto di lavaggio ruote, barriere antirumore, ecc.
- conformità alle disposizione di cui al DM 173/2016.

Si allegata al presente il contributo ARPA, prot. n. 35041 del 07.05.2019.

Pertanto la formulazione del parere ex art. 4 co.1 ultimo punto del r.r.07/2018 è subordinato al ricevimento e conseguente valutazione della documentazione integrativa richiesta.

*Handwritten signatures and initials:*  
Pn  
a  
ll  
A



I componenti del Comitato Reg.le VIA

n.	Ambito di competenza	Nome e cognome	Concorde	Non concorde
1	Pianificazione territoriale e paesaggistica, tutela dei beni paesaggistici, culturali e ambientali	BARBARA LORENZO		
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici			
	Difesa del suolo			
	Tutela delle risorse idriche	TASSILIANO CAIRO PER DELEGA		
	Lavori pubblici ed opere pubbliche	LEONARDO DEBONDI		
	Urbanistica	GIANNI CARENZA X DELEGA		
	Infrastrutture per la mobilità			
	Rifiuti e bonifiche	GIOVANNA ADDATI		
	Rappresentante della Direzione Scientifica ARPA Puglia			
	Rappresentate del Dipartimento Ambientale Provincia componente territorialmente dell'ARPA	DAPBARI CLAUDIO LOFRIPENTO		
	Rappresentate dell'Autorità di Bacino distrettuale			
	Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente	CAPOJO ENRICO		
	Esperto in SALVATORE ADAMO			
	Esperto in ... MARCO IMPERATORE			
	Esperto in ...			
	Esperto in ...			
	Esperto in ...			
	Esperto in ...			



ARPA PUGLIA

Protocollo 0035041 del 07/05/2019

UOR: STBA  
UOR-CC: SAN. SDBA  
T. 0032

Unica AOO



Pagina 1 di 1



Sistema Nazionale  
per la Protezione  
dell'Ambiente

Spett.le Regione Puglia  
Dipartimento Mobilità, qualità urbana, opere pubbliche e  
paesaggio  
Sezione Autorizzazioni Ambientali  
PEC: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

**Oggetto:** ID: 4529 - Porto di Bari Realizzazione di dente di attracco alla banchina Capitaneria  
nella darsena Interna molo S. Vito. Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA.

Con riferimento alla procedura di Ispezione in oggetto emarginata, si trasmette in allegato alla  
presente la nota del Servizio Territoriale di questo Dipartimento.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE SERVIZI TERRITORIALI BARI-BAT

(Ing. Giuseppe GRAVINA)

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO

(Dott.ssa Francesca FERRIERI)



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale  
per la Protezione  
dell'Ambiente

Al DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO PROVINCIALE DI BARI

SEDE

**Oggetto:** ID: 4529 - Porto di Bari Realizzazione di dente di attracco alla banchina Capitaneria nella darsena Interna molo S. Vito. Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA.

Si premette che ai fini delle valutazioni di competenza di questo Servizio è stato esaminato lo studio preliminare ambientale, elaborato AMB.RE rev. del 17/01/2019 come depositato sul SI del MATTM, nonché è stata richiesta la valutazione di competenza della UOC Ambienti Naturali della Direzione Scientifica che si riporta di seguito\*:

“Dalla Relazione della campagna ante operam dell’Aprile 2018 del Piano di Monitoraggio delle Attività di Dragaggio e di Esercizio del Porto di Bari – realizzata al CoNISMa, non risultano essere presenti specie di particolare interesse conservazionistico all’interno del bacino portuale del porto di Bari. La specie maggiormente presente è rappresentata da numerose colonie di *Leptogorgia sarmentosa*, specie tipica di acque torbide che può occasionalmente colonizzare ambienti portuali, classificata come specie non a rischio dalla IUCN (Unione Mondiale per la Conservazione della Natura). Il SIC più vicino invece risulta essere il Posidonieto San Vito Barletta (IT9120009), caratterizzato dalla presenza dell’habitat prioritario Praterie di Posidonia 1120\*, già pesantemente impattato da una serie di attività antropiche pregresse nell’area a nord del porto di Bari.

Per quanto riguarda la movimentazione dei sedimenti, sono previste due tipologie di operazioni e cioè le attività propedeutiche all’installazioni dei pali in calcestruzzo, che prevedono una movimentazione di circa 150 m<sup>3</sup>, e le attività per l’adeguamento dei fondali per le quali si ipotizza una movimentazione di circa 2000 m<sup>3</sup> (par. 9.5 della Relazione Generale Rev.01) le cui modalità non sono state ancora definite in quanto, nella Relazione Tecnica Generale Rev.01, sono riportate esclusivamente le varie alternative progettuali consistenti in:

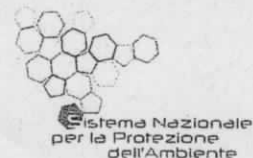
1. intervento di “spostamento in ambito portuale” ex art. 2 comma 1 lettera f) del d.m. 173/2016 in un’area adiacente;
2. intervento di “spostamento in ambito portuale” ex art. 2 comma 1 lettera f) del d.m. 173/2016 e confinamento in geotubi;
3. intervento di dragaggio con conferimento in discarica.

\* RIF PROT. N. 35057 DEL 7/05/2019





ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale  
per la Protezione  
dell'Ambiente

Visti i risultati del suddetto Piano di monitoraggio Ambientale, si può concordare con il proponente su quanto indicato nelle conclusioni dello Studio Preliminare Ambientale, e cioè che "le componenti flora fauna e l'ecosistema interessato che non presentano punti di riconosciuti valori naturalistici o conservazionistici, non subiranno incidenze significative a seguito dell'intervento".

In ogni caso, al fine di evitare che le attività sopra descritte associate alla movimentazione dei sedimenti, indipendentemente da quale delle tre alternative progettuali che verrà selezionata (e quindi dall'ambito normativo ad essa associato) per l'adeguamento dei fondali, possano arrecare danno alle componenti flora e fauna interne ed esterne all'area portuale, questa Agenzia ritiene necessario che l'area d'intervento, durante tutto il corso dei lavori, dovrà essere conterminata mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne (dal fondo fino alla superficie) e, più in generale, di tutte le misure atte a limitare l'intorbidimento della colonna d'acqua ed evitare impatti sull'ambiente circostante. Dovranno inoltre essere adottate tutte le necessarie misure di prevenzione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati sia dall'operatività che da incidenti alle macchine di cantiere (sversamenti, rotture di tubazioni, ecc.)."

Per quanto sopra esposto si conclude per la non assoggettabilità a VIA per la realizzazione dell'intervento con la seguente prescrizione:

- durante tutto il corso dei lavori, dovrà essere conterminata mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne (dal fondo fino alla superficie) e, più in generale, di tutte le misure atte a limitare l'intorbidimento della colonna d'acqua ed evitare impatti sull'ambiente circostante.

Distinti Saluti.

IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE  
SERVIZIO IMPIANTISTICO E RISCHIO INDUSTRIALE  
DOTT. ING. CLAUDIO LOFRUMENTO

IL DIRIGENTE DELL'UOS IMPIANTISTICO E RISCHIO INDUSTRIALE

DOTT. ING. MICHELE GESUALDO

IL DIRETTORE SERVIZI TERRITORIALI BARI-  
BAT

DOTT. ING. GIUSEPPE GRAVINA

