



Handwritten signatures and initials at the top right of the page.

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

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

Parere n. 3188 del 15/11/2019

<p>Progetto:</p>	<p>Verifica di assoggettabilità alla VIA</p> <p>Porto di Bari</p> <p>Realizzazione di dente di attracco alla banchina Capitaneria nella darsena Interna molo S. Vito</p> <p>ID_VIP: 4529</p>
<p>Proponente:</p>	<p>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale</p>

Handwritten mark resembling a 'U' on the left side of the table.

Vertical handwritten notes and signatures on the right side of the page.

Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

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

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

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. 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 ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

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 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;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011, prot.n.GAB/DEC/2011/217 del 11/11/2011 e prot.n.GAB/DEC/2011/223 del 12/11/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/2014/284 del 28/11/2014 di nomina del rappresentante della Regione Puglia;

PRESO ATTO della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con nota del 20/02/2019 relativamente al progetto “*Realizzazione di dente di attracco alla banchina capitaneria nella darsena interna Molo s. Vito*”;

PRESO ATTO che:

- la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.5502/DVA del 04/03/2019;
- la DVA con nota prot.n.7289/DVA del 21/03/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.1069/CTVA in data 22/03/2019, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

ESAMINATA la documentazione allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio Preliminare Ambientale comprensivo di relativi allegati;

PRESO ATTO che:

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stato pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n.7289/DVA del 21/03/2019, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

CONSIDERATO che risultano presentati le seguenti osservazioni e pareri ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

Osservante	Prot. acquisizione	Data
Osservazioni del Ministero per i beni e le attività culturali - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari Tramite Regione Puglia in data 21/05/2019	DVA-2019-0012875	21/05/2019
Parere di ARPA Puglia in data 13/05/2019	DVA-2019-0011881	13/05/2019
Osservazioni del Comune di Bari in data 03/05/2019	DVA-2019-0011104	03/05/2019
Parere Regione Puglia in data 23/10/2019	DVA-2019-28545	31/10/2019

PRESO ATTO delle controdeduzioni del proponente alle osservazioni del MiBAC (12875 del 21/05/2019);

VISTA la nota prot.n.13036/DVA del 22/05/2019, acquisita con prot.n.1869/CTVA del 23/05/2019, con la quale la DVA ha trasmesso, al fine di integrarla nell'eventuale richiesta di integrazioni di codesta Commissione VIA/VAS, la richiesta di integrazioni avanzata dalla Regione Puglia con nota prot.n.5589 del 10/05/2019;

ESAMINATA la documentazione integrativa fornita dal proponente con nota acquisita al prot.n.21411/DVA del 16/08/2019 in risposta alla richiesta di integrazioni prot.n.17901/DVA del 11/07/2019.

PRESO ATTO che oggetto del presente parere è la verifica in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. al fine di valutare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA;

VERIFICATO sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. che:

CONSIDERATO CHE relativamente alle motivazioni del progetto

Il progetto consiste nella realizzazione di un dente di raccordo tra le banchine Dogana e Capitaneria della Darsena Interna del porto di Bari, per modificare l'attuale tratto diagonale della banchina e creare un accosto ad angolo retto utile per l'attracco di navi Ro-Ro. La Darsena Interna del porto di Bari, da diversi anni, è destinata al traffico Ro-Ro e RoPax transfrontaliero in prevalenza verso destinazioni extra-Schengen. Dall'esame della conformazione della darsena si nota come le banchine Dogana e Capitaneria, in luogo della usuale configurazione ad angoli retti, siano raccordate a linea spezzata e ad angoli ottusi, non consentendo l'attracco delle navi traghetto, in quanto impossibilitate ad aprire il portellone di poppa verso terra. Per sopperire a questa criticità e garantire l'operatività della banchina Capitaneria, l'Autorità di Sistema Portuale (AdSP MAM), in corrispondenza di detto raccordo, mantiene stabilmente ormeggiato un pontone, grazie al quale da oltre un decennio la banchina Capitaneria è utilizzata per l'ormeggio delle navi traghetto Ro-Ro di lunghezza fino a 170 m e stazza fino a 30.000 TSL. La realizzazione del dente di attracco consentirà la dismissione del pontone, con un risparmio dei relativi costi di manutenzione, nonché una maggiore velocità e sicurezza delle operazioni di sbarco-imbarco. L'opera è conforme al P.R.P. e al P.R.G. del Comune di Bari vigenti, e non determinerà né un incremento né una variazione della tipologia di traffico.

CONSIDERATO e VALUTATO CHE

Il proponente afferma che l'utilizzo del pontone determina elevatissimi costi di manutenzione, in quanto lo stesso deve comunque essere sottoposto alle più stringenti verifiche di efficienza nelle condizioni di esercizio, imposte ai mezzi propriamente adibiti alla navigazione. La realizzazione dell'opera quindi, oltre ad incrementare la sicurezza degli automezzi in manovra, a garantire fluidità e speditezza nelle operazioni portuali, permetterà la dismissione del pontone ed un rilevante risparmio di costi.

CONSIDERATO CHE

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. La quota delle banchine varia da m 1,7 a 1,9 sul lmm. La natura del fondale nella zona di intervento è quella più diffusa dell'area portuale, consistente in una successione litologica costituita da una piattaforma rocciosa, tipicamente calcarea, sulla quale poggiano sedimenti sciolti di granulometria fine e medio-fine. Le quote batimetriche variano da circa m 4,0 in prossimità del piede banchina (dovuto agli accumuli di sedimento) sino a circa m 6 - 6,50 in corrispondenza di dove sarà posizionato lo spigolo della nuova opera.

Aspetti programmatici

CONSIDERATO CHE

L'intervento che si intende realizzare, rientra nel più ampio intervento di adeguamento tecnico-funzionale relativo all'ampliamento delle banchine 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. Risulta pertanto conforme alle previsioni di piano, portuale previsto nel su richiamato ATF approvato con voto n. 188/1999 del C.S.LL.PP.

Il piano regolatore portuale vigente Il P.R.P. 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. Successivamente è stato recepito dal Piano Regolatore Generale del Comune di Bari approvato con D.G.R. n. 1475 del 08/07/1976. Sia il P.R.P. che il P.R.G.C. sono tuttora vigenti. L'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Bari, successivamente, propone un aggiornamento del P.R.P. vigente "per la costruzione della darsena per il ricovero dei mezzi nautici della Capitaneria di Porto alla radice del molo S.Cataldo, ai fini del servizio di pronto 4 intervento e di soccorso aereo in mare". Il P.R.P. così aggiornato è ritenuto meritevole di approvazione dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 626 del 19/12/1979. 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 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 al punto 3 dell'adeguamento tecnico-funzionale proprio la realizzazione di un dente delle dimensioni di 70mx35m fra la banchina Dogana e la banchina Capitaneria. Infine, con voto n. 299 del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 05/07/2002 è stata accolta la proposta di adeguamento tecnico-funzionale del molo San Cataldo. 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. 5. L'iter di approvazione dell'ATF, si è concluso in data 02/12/1999.

CONSIDERATO E VALUTATO CHE

L'area di intervento, sul mare, non rientra in perimetrazioni indicate dal Piano PTR o dal PAI, così come non ricade in aree del PTCP o vincolate dal D.Lgs.42/04.

La tipologia delle operazioni di cantiere non comporterà cambiamenti significativi alla componente Paesaggio., L'area d'intervento non è caratterizzata da elementi di pregio ed è inserita all'interno del perimetro portuale. .

CONSIDERATO E VALUTATO CHE

L'area di intervento non ricade in aree SIC /ZPS. L'area naturale protetta più vicina, è il SIC "Posidonieto San Vito - Barletta" codice IT9120009 sito a nord e a sud del porto di Bari, da cui dista, rispetto al posidonieto a sud, circa 550m in linea d'aria. Tra l'area di intervento e il

posidoneto si interpone il Nuovo Molo Foraneo. La distanza percorribile via mare tra l'area di intervento e la più vicina area SIC, risulta non inferiore ai 2,6 km.

La realizzazione dell'intervento, non interessa in modo diretto l'area SIC Posidonieto San Vito - Barletta, e considerando la presenza tra l'area di intervento e l'area del SIC del Nuovo Molo Foraneo, si può escludere ogni interazione tra l'intervento e l'area protetta

CONSIDERATO CHE relativamente agli aspetti progettuali il dente di attracco oggetto dell'intervento consiste in un ampliamento della banchina esistente di circa mq 1225 realizzato con un banchinamento a giorno. L'ampliamento della banchina sarà realizzato con struttura in cls armato, con:

- fondazioni profonde su pali;
- colonne in cls armato in prosecuzione della palificata di fondazione;
- impalcato in cls armato

CONSIDERATO CHE relativamente alle caratteristiche costruttive

L'ampliamento della banchina sarà realizzato con struttura in cls armato, con:

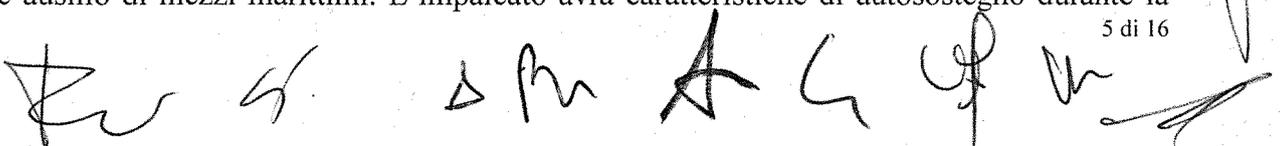
Fondazione su pali : comprende la realizzazione dei pali di fondazione tramite l'utilizzazione di una barca o Pontone ove si alloggia la trivella. La fondazione sarà realizzata mediante pali trivellati di piccolo diametro (circa \varnothing 300) raggruppati a tre o quattro (come risulterà più esattamente dal calcolo esecutivo delle strutture), sormontati da dadi di fondazione posti alla quota del fondale marino, da cui spiccheranno le colonne della struttura in elevazione. I pali attraverseranno lo strato di calcare micritico (avente spessore di circa m 5,00) fino a raggiungere il sottostante strato di calcare compatto, nel quale si atterreranno per non oltre un metro. La perforazione del palo del tipo a rotazione avverrà con asportazione di terreno; se in alcune sezioni il terreno attraversato non fosse in grado di auto-sostenersi, durante l'esecuzione del foro verrà infissa anche una tubazione ("camicia") con lo scopo di sostenere il terreno circostante.

Si può ipotizzare la seguente sequenza di lavorazioni:

- preparazione del piano di lavoro anche attraverso l'intervento di sommozzatori;
- posizionamento del pontone munito di escavatore;
- inizio dello scavo del palo, con eventuale posizionamento della camicia;
- esecuzione dello scavo fino a raggiungere la profondità di progetto;
- calaggio delle gabbie d'armatura con l'ausilio della gru di servizio posizionata da terra o sul pontone;
- giunzione progressiva degli spezzoni delle gabbie posizionando lo spezzone successivo ed accoppiando i ferri mediante legatura o saldatura morsettatura;
- calaggio del tubo getto a mezzo della gru di servizio e posizionamento dello stesso a circa 30 cm dal fondo dello scavo;
- getto del calcestruzzo attraverso il tubo-getto con autobetoniere stazionanti in banchina (massima distanza dal getto m 35,00).

Si prevede la realizzazione delle 49 colonne (pilastri), collegate alle altrettanti fondazioni, realizzate in calcestruzzo armato, per circa m 7,00 in immersione e per circa m 1,00 fuoriacqua; avranno sezione circolare (\varnothing 1000-1200, a seconda delle risultanze del calcolo esecutivo) e saranno gettate in casseforme a perdere in materiale plastico. Non si prevede l'utilizzo di palancole per portare all'asciutto le aree di intervento. Le operazioni di posizionamento delle armature ed il getto avverranno da terra con il supporto di piccoli natanti.

L'impalcato sarà del tipo semi-prefabbricato in calcestruzzo armato da completare in opera, costituito da travi di tipo tralicciate e solai tipo predalles. Le modalità di esecuzione saranno quelle tipiche di una struttura in C.A., ma con travi miste prefabbricate in acciaio, che arriveranno in cantiere pronte per essere montate con estrema facilità, direttamente dal camion sui pilastri, o con l'eventuale ausilio di mezzi marittimi. L'impalcato avrà caratteristiche di autosostegno durante la



fase di montaggio e getto di completamento, e sarà totalmente privo di puntelli di sostegno. Le operazioni di posizionamento delle armature ed il getto avverranno da terra con il supporto di piccoli natanti.

Caratteristiche del cantiere

Il cantiere si troverà all'interno di aree sottoposte a specifiche regole di security portuale, con limitazioni del traffico autorizzato, e con possibili interferenze con l'utenza portuale, i passeggeri in imbarco e sbarco dai traghetti con destinazione extra-Schengen. L'ampiezza dei piazzali rende comunque possibile un agevole allestimento del cantiere e gli spazi disponibili potranno essere conformati alle necessità di allestimento senza significative limitazioni. Il traffico veicolare in entrata ed uscita dal cantiere si concentrerà nella fase di lavoro relativa ai getti di calcestruzzo, per i quali si può prevedere una durata di 6-7 giornate lavorative complessive non continuative. I mezzi di cantiere di possibile impiego e maggiore consistenza saranno:

- macchine di trivellazione dei pali
- motopontone
- mezzi di sollevamento, da terra o su pontone
- pompe per effettuare i getti di calcestruzzo e relative autobetoniere

CONSIDERATO E VALUTATO CHE relativamente all'adeguamento dei fondali

I fondali antistanti il pontone variano tra gli 8,00 e i 9,50 m, consentendo alle navi agevoli manovre di attracco. L'impronta dello specchio acqueo attualmente occupato dal pontone da dismettere è interessata da un accumulo di sedimento, dovuto anche alla spinta delle eliche delle navi, con fondali variabili tra i 6,00 e gli 8,00 m. Dismesso il pontone, quest'area diventerà il fronte di accosto della nuova banchina, laddove vi sarà l'apertura del portellone di poppa della nave. E' opportuno pertanto livellare i fondali al fine di garantire nel tempo la profondità operativa necessaria ad accogliere il traffico Ro-Ro e Ro-Pax ivi destinato. Il volume di sedimento da movimentare per ottenere fondali alla idonea quota di -7,50 m è stimato in circa mc 2.000

Il proponente per portare i fondali a quota -7,50 m, ha valutato 3 differenti 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

Alternativa 2

intervento di "spostamento in ambito portuale" ex art. 2 comma 1 lettera f) del d.m. 173/2016 e confinamento in geotubi

Alternativa 3

intervento di dragaggio con conferimento in discarica

Nella documentazione integrativa il proponente ha specificato che "Al fine dell'adeguamento dei fondali, nel progetto definitivo è stata perseguita una modalità di intervento consistente in uno "spostamento in ambito portuale" ex art. 2 comma lettera f) del D.M. 173/2016, con il confinamento dei sedimenti in geotubi". La scelta di questa soluzione è rafforzata sia in base agli elementi emersi dallo Studio Preliminare Ambientale, sia in considerazione del parere rilasciato dal comitato regionale di V.I.A nella seduta del 07/05/2019, nel quale detta soluzione viene valutata come quella "con minor impatto ambientale, così come evidenziato anche nell'elaborato AMB.RE – Studio Preliminare Ambientale".

Così come condiviso dal comitato regionale, questa soluzione progettuale presenta il vantaggio di non comportare la riduzione del fondale nella darsena Interna, risulterebbe un intervento di carattere definitivo escludendo per altro il rischio di imbonimento. Inoltre, la risospensione di materiale con conseguente intorbidimento dell'acqua in fase di esecuzione della movimentazione

risulta notevolmente minimizzata visto il sedimento che verrà pompato, mediante un sistema aspirante-refluente, all'interno di strutture tubolari in geotessuto (geotubi) in modalità subacquea.

CONSIDERATO CHE il Proponente afferma che nel porto di Bari è in programma un analogo intervento di spostamento dei sedimenti, sul quale, nel corso della Conferenza dei servizi per la valutazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, tra gli Enti coinvolti, si è espressa anche l'ARPA Puglia, che nel proprio parere ha delineato l'approccio metodologico e operativo con cui eseguire i lavori, introducendo altresì indicazioni circa le misure di controllo e mitigazione da implementare, il tutto interamente recepito anche nell'intervento oggetto della presente valutazione. Il progetto prevede che il sedimento sarà spostato in modalità subacquea, mediante l'impiego di una pompa aspirante - refluyente senza che fuoriesca dal pelo dell'acqua; non sarà trasferito su bettoline né tantomeno sarà depositato a terra. Il proponente afferma inoltre che al fine di evitare che possa verificarsi un fenomeno di imbonimento, ma anche per minimizzare la risospensione di materiale con conseguente intorbidimento dell'acqua in fase di esecuzione della movimentazione, è prevista la collocazione del sedimento, mediante un sistema aspirante refluyente, all'interno di strutture tubolari in geotessuto "geotubo" (geocontenitore tubolare tessile in polipropilene tessuto).

CONSIDERATO CHE il proponente afferma che per contenere 2000 m³ di sedimento è stato stimato l'impiego di 2 geotubi con dimensione orizzontale massima di circa 5 m, altezza di 2,5 m e lunghezza 120 m. I geotubi sono stati posizionati in un'area più esterna, sempre inutilizzata, anche recependo le indicazioni fornite dal Comune di Bari nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, con cui rispetto al loro posizionamento richiedeva di escludere effetti di ristagno per ridotta circolazione. L'area prescelta per il posizionamento dei geotubi non interferisce in alcun modo con lo svolgimento delle attività portuali.

CONSIDERATO CHE relativamente alle misure di mitigazione il proponente afferma che i lavori dovranno essere eseguiti in condizioni meteomarine favorevoli con la condivisione e il coinvolgimento della Capitaneria di Porto di Bari anche in ordine al traffico navale; per tutta la durata dei lavori le aree interessate dalla movimentazione saranno protette con barriere anti-torbidità (panne) posizionate fino al fondo marino; sarà eseguito un monitoraggio distinto nelle fasi ante operam, per verificare lo scenario ambientale di riferimento, in corso d'opera e post operam a valle del completamento delle attività di movimentazione, come previsto dal Piano di Monitoraggio Ambientale (Elaborato "R.6 -").

CONSIDERATO CHE relativamente al Cronoprogramma il proponente prevede che l'intervento venga realizzato nell'arco di 15 mesi circa, di cui: 8 mesi per le varie attività di progettazione, approvazione ed affidamento dei lavori; 6 mesi per esecuzione degli interventi; 1 mese ulteriore dopo l'ultimazione, per i collaudi.

CONSIDERATO CHE relativamente alle Attività di caratterizzazione

Il proponente afferma che le attività di campionamento sono state eseguite da ARPA Puglia e dalla ditta STES tra dicembre 2010 e febbraio 2011; le attività analitiche sono state condotte da ARPA Puglia - DAP Bari tra gennaio e luglio 2011.

I risultati della caratterizzazione sono stati trasmessi dall'Autorità Portuale ad ISPRA con nota prot. n. 7135/2011 dell'8 agosto 2011.

La qualità ambientale dei sedimenti in tutte le aree caratterizzate durante la campagna svolta nel 2011, risulta generalmente compromessa, dalla presenza di contaminanti sia inorganici sia organici con concentrazioni superiori ai livelli chimici limite (LCL) e, in alcuni casi, anche ai valori di col. B Tab. 1 del D.Lgs. 152/06. In un caso, in corrispondenza della stazione ubicata nell'area più interna della Darsena di Levante, è stato riscontrato anche un superamento del limite di concentrazione per l'attribuzione della pericolosità.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature] di 16

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

In particolare, sono state determinate concentrazioni significative di Mercurio (Hg), anche superiori al limite di col. B Tab. 1 del D.Lgs. 152/06 con valore massimo pari a 9,1 mg/kg s.s., di Piombo (Pb), con valore massimo pari a 95.056 mg/kg s.s., superiore al valore limite per l'attribuzione della pericolosità e, in misura minore, di Zinco (Zn), Rame (Cu), Arsenico (As) e Cadmio (Cd).

E' stata riscontrata in modo diffuso la presenza di contaminanti organici, quali Idrocarburi totali (valore massimo: 9.001 mg/kg s.s.) e pesticidi organoclorurati (valore massimo: DDT 0,8 mg/kg s.s., DDD 1,0 mg/kg s.s. e DDE 0,3 mg/kg s.s.) con valori anche superiori al limite di colonna B Tab. 1 del D.Lgs. 152/06 e di Idrocarburi Policiclici Aromatici (valore massimo: 61 mg/kg s.s.) e Policlorobifenili (valore massimo: 4,7 mg/kg s.s.).

Si segnala, inoltre, la diffusa presenza di composti organostannici, di origine esclusivamente antropica, con concentrazioni che superano in tutta l'area caratterizzata il livello chimico limite, sia sottobanchina sia nell'area di manovra, e lungo tutto lo spessore indagato.

I risultati dei saggi ecotossicologici descrivono una situazione compromessa, con tossicità acuta e cronica diffusa in tutta la volumetria di sedimenti caratterizzati, talvolta anche di rilevante entità.

CONSIDERATO E VALUTATO CHE relativamente all'Ambiente idrico marino

In fase di cantiere, pertanto, i principali impatti sull'ecosistema marino possono essere generati:

- dalla movimentazione di sedimenti marini inquinati in fase di realizzazione delle strutture, che, oltre a creare correnti di torbida, potrebbero rendere nuovamente biodisponibile inquinanti depositati sul fondale;
- dai mezzi nautici operativi i cui scarichi possono inquinare direttamente lo specchio acqueo,
- rilascio accidentale dei rifiuti dalle attività di cantiere che impattano direttamente l'ecosistema andando ad inquinare prevalentemente lo specchio acqueo e i fondali.

Durante le fasi di trivellazione dei pali, il materiale scavato sarà condotto in pressione in appositi geotubi, tramite sistemi di pompaggio, riducendo al minimo la dispersione di elementi. Potranno nel caso essere previste barriere antitorbidità per limitare la dispersione di sostanze sospese. I mezzi nautici utilizzati per la realizzazione delle opere possono impattare direttamente l'ecosistema marino attraverso l'inquinamento dello specchio acqueo ad opera di eventuali rilasci accidentali di olii o benzine.

Gli impatti verranno mitigati attraverso :

- una corretta gestione dei rifiuti e delle acque di sentina
- azioni di contenimento e pulizia degli specchi acquei in caso di sversamenti accidentali di olii o benzine o sostanze inquinanti, tramite mezzi di confinamento ed elementi adsorbenti. In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di bassa entità.

In fase di esercizio la modifica del profilo costiero porterà ad una modifica dell'idrodinamismo interno probabilmente di scarsa entità, tenuto conto dell'andamento delle correnti all'interno del porto caratterizzate da una circolazione ridotta che mostra generalmente valori di velocità piuttosto contenuti e la formazione di piccoli vortici.

CONSIDERATO E VALUTATO CHE relativamente alla componente rumore e vibrazioni

Le emissioni di rumore saranno legate al transito di macchinari pesanti e alla costruzione delle opere. L'opera sarà realizzata all'interno del porto, nella Darsena Capitaneria, in un ambiente, assimilabile a quello industriale, pertanto le operazioni previste per la realizzazione del dente di attracco comporta emissioni in linea con l'ambiente acustico del porto. Tenendo in oltre conto che le operazioni di cantiere sono limitate nel tempo allo stretta esecuzione delle opere, l'impatto sarà basso e temporaneo

In fase di esercizio gli impatti sono legati ai mezzi che transiteranno per l'utilizzo dell'infrastruttura e così come per le emissioni di eventuali inquinanti. La riduzione dei tempi di carico e scarico e quindi di transito dei veicoli comporta nel complesso una riduzione del rumore ad esso collegato.

Le sorgenti di vibrazioni più significative saranno associate all'impiego dei mezzi di cantiere. L'impatto previsto, risulta essere nullo o trascurabile, tenuto conto anche della reversibilità e della breve durata nel tempo, pari alla presenza del cantiere. In fase di esercizio le eventuali vibrazioni sono legate ai mezzi, soprattutto veicoli pesanti, che transiteranno nell'area e risulta non significativo in relazione all'entità del flusso veicolare esistente.

CONSIDERATO E VALUTATO CHE relativamente alla componente suolo e sottosuolo

I pali delle fondazioni saranno realizzati in opera, in un fondale marino rappresentato da calcareniti micritiche di spessore di circa 4-5 metri, al di sotto delle quali si trova il banco calcareo (ascrivibili alla Formazione dei Calcari di Bari) che si presenta molto fratturato e pertanto facilmente cavabile a causa della notevole frammentazione, sul quale si prevede di attestare la palificata. La palificata sarà composta da pali profondi 6/7 m e diametro pari a Ø300, posti in opera tramite l'infissione di camicia, rimozione terreno e posizionamento della gabbia e il getto del calcestruzzo. Non si prevedono particolari impatti sul sottosuolo. Il proponente afferma che verranno prese tutte le precauzioni del caso per evitare possibili sversamenti accidentali di sostanze inquinanti durante le operazioni di realizzazione dei pali. L'impatto dell'opera risulta essere basso sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio..

CONSIDERATO E VALUTATO CHE relativamente alla componente atmosfera

Per la costruzione del dente di attracco saranno necessari un parco macchine estremamente ridotto (generalmente 2 o 3 camion, trivella, barca o pontone, un generatore ausiliario ecc). Pertanto l'emissione si può considerare di bassa magnitudo e per lo più localizzata nello spazio e nel tempo. L'impatto sulla componente è basso o non significativo.

Vista la tipologia di intervento, che non prevede operazioni di scavo all'asciutto con esclusione di produzioni di polveri, l'impatto può essere considerato nullo o estremamente ridotto.

In fase di esercizio le principali alterazioni della qualità dell'aria, saranno legate al transito degli autoveicoli in imbarco e sbarco dalle navi traghetto ro-ro. Rispetto alle condizioni attuali, l'opera agevolerà tali operazioni, che saranno condotte in sicurezza, riducendo i tempi di transito e pertanto una riduzione delle emissioni provenienti dai mezzi in transito, che non dovranno più sostare per lungo tempo con i motori accesi. Pertanto si può affermare che l'impatto previsto dalla presenza dell'opera è positivo.

CONSIDERATO E VALUTATO CHE relativamente alla produzione di rifiuti

La realizzazione degli interventi determinerà la produzione di rifiuti propri delle lavorazioni edili, quali imballaggi (pallet, polistirolo, sacchi di cemento, ecc.), materiale residuo da costruzione (legno, plastica, miscele bituminose e prodotti catramosi, ferro e metalli, materiali isolanti, ecc.). La movimentazione interna dei rifiuti avverrà attraverso l'utilizzo di macchine operatrici o spostamenti manuali; in ogni caso saranno rispettate tutte le norme di sicurezza al fine di evitare incidenti e/o sversamenti. Per gli eventuali materiali di risulta di cui non è possibile il riutilizzo si prevede lo smaltimento presso gli impianti di smaltimento di Rifiuti Speciali. Il proponente afferma che non risulta possibile individuare le quantità dei Rifiuti Speciali residuali dalle attività di cantiere, in quanto le stesse dipendono intrinsecamente dagli operatori, al momento non definibili, che realizzeranno le opere in progetto. I rifiuti urbani saranno conferiti presso i siti di deposito autorizzati per lo smaltimento di tale tipo di rifiuto. La corretta gestione dei rifiuti avverrà secondo le norme del D.Lgs.152/06. In caso di sversamenti accidentali, si attiverà la procedura prevista dalla normativa vigente (D. Lgs. 152/06 e s.m.i.); nell'immediato gli sversamenti potranno essere tamponati con l'uso di materiale assorbente (es. panni oleoassorbenti), metodi di aspirazione e raccolta. La produzione dei rifiuti sarà limitata al tempo di vita del cantiere. L'impatto pertanto è reversibile e di breve durata e bassa intensità. La gestione dei rifiuti non costituirà un impatto ambientale significativo in quanto saranno raccolti e smaltiti in modo differenziato.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

CONSIDERATO E VALUTATO CHE relativamente alla vegetazione e fauna

La riduzione della superficie del fondale, causata dalla realizzazione delle fondazioni, è ridotta all'effettivo ingombro della sezione dei pilastri, pertanto l'impatto può ritenersi di bassa entità tenuto conto della presenza di una fauna e flora animale tipica di sistemi portuali, come alghe incrostanti, policheti tubicoli, di scarsa rilevanza conservazionistica. Per quanto riguarda l'impatto sull'ecosistema marino da percolamento inquinato proveniente dalle nuove aree operative si fa presente che 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, così come riportato nello studio "Piano di Monitoraggio delle attività di dragaggio e di esercizio del Porto di Bari".

CONSIDERATO E VALUTATO CHE relativamente al Piano di Monitoraggio e alle Misure di Mitigazione

Il proponente afferma che sarà predisposto il Piano di monitoraggio ambientale, elaborato secondo le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i.; D.Lgs.163/2006 e s.m.i.)" Rev.1 del 16/06/2014 pubblicate sul sito del MATTM.

Il piano di monitoraggio sarà distinto nelle fasi ante operam, per verificare lo scenario ambientale di riferimento, in corso e post operam delle componenti biologiche e chimico fisiche. Saranno indicati nel dettaglio per le varie fasi i punti di misura, i parametri da monitorare e le relative frequenze di campionamento.

Si porrà particolare attenzione al parametro torbidità della colonna d'acqua che, nel corso della realizzazione delle opere, non dovrà superare il valore di fondo tipico del paraggio al di fuori dell'area portuale. A tal proposito, con il supporto scientifico di ARPA Puglia, sarà stabilito, oltre ad un valore soglia da non superare (soglia di allarme), anche una soglia di attenzione (più bassa rispetto alla soglia di allarme) che possa permettere di valutare l'andamento della torbidità e che possa consentire, qualora si verificasse un eventuale incremento nel tempo della torbidità, di allertare il personale addetto ai lavori riguardo il possibile raggiungimento della soglia di allarme al fine di poter implementare le opportune misure di mitigazione quali il rallentamento delle attività o la sospensione temporanea se necessaria.

Il proponente afferma che le azioni di mitigazione, dovranno servire a garantire che il valore di torbidità rappresentato dalla soglia di allarme non venga mai raggiunto al di fuori dell'area portuale, se non per cause naturali (condizioni meteo marine) o comunque non imputabili alle attività in oggetto.

Con particolare riferimento alle attività di rimodellamento dei fondali mediante spostamento dei sedimenti, sempre in merito al monitoraggio della torbidità, sarà implementato un sistema che possa permettere un maggiore dettaglio relativamente alla localizzazione e alla direzione di un eventuale piuma dei sedimenti in sospensione. L'area d'intervento, durante tutto il corso dei lavori, sarà conterminata mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonfiatori (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. Saranno, inoltre, 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.)

CONSIDERATO CHE relativamente alle terre e rocce da scavo

La stima preliminare di volume di materiale scavato è costituita da calcare microtico fratturato e da calcare compatto dolomitico, e la quantità di volume stimato pressoché esigua è pari a circa 85 m³, e si prevede il totale riutilizzo allo stato naturale nell'area di produzione.

Il materiale scavato, se risultante idoneo, sarà completamente riutilizzato allo stato naturale in cantiere per il riempimento della serraglia, che si andrà a realizzare nell'angolo acuto dell'impalcato del dente di attracco. Qualora le concentrazioni siano superiori a quelle indicate nella colonna B della Tabella 1 allegato 5, al titolo V parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i. il materiale di scavo sarà indirizzato a discarica autorizzata che sarà successivamente individuata.

PRESO ATTO CHE la Regione Puglia con nota 265 del 23/10/2019 prot. DVA 28545 del 30/10/2019 ha espresso parere favorevole alla non assoggettabilità alla VIA del progetto con le seguenti condizioni:

- siano attuate tutte le misure di prevenzione e mitigazione riportate nella relazione di progetto R_6 – Piano di Monitoraggio Ambientale;
- siano utilizzati, per il confinamento del materiale derivante dall'adeguamento dei fondali, geotubi con tessuto con resistenza a trazione di almeno 200kN/m, per garantire la sicurezza strutturale ed additivati con flocculanti polielettrolita anionico per l'addensamento delle frazioni fini, al fine di scongiurare la dispersione nell'ambiente marino, monitorando il grado di torbidità nelle zone limitrofe;
- al fine di evitare dispersioni iniziali delle dispersioni fini, siano impiegati geotubi con bocca di carico a tenuta, compatibili con lo spostamento del sedimento in modalità subacquea, mediante l'impiego di pompa aspirante, previsto dal proponente, monitorando il grado di torbidità nelle zone limitrofe;
- siano impiegati mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti e che rientrano almeno nella categoria EEV (veicolo ecologico migliorato), ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui dovrà essere prevista idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza;
- sia realizzata, nella fase di progettazione esecutiva, la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, come previsto nell'elaborato R_5 *Utilizzazione terre e rocce da scavo esclusi dalla disciplina dei rifiuti*

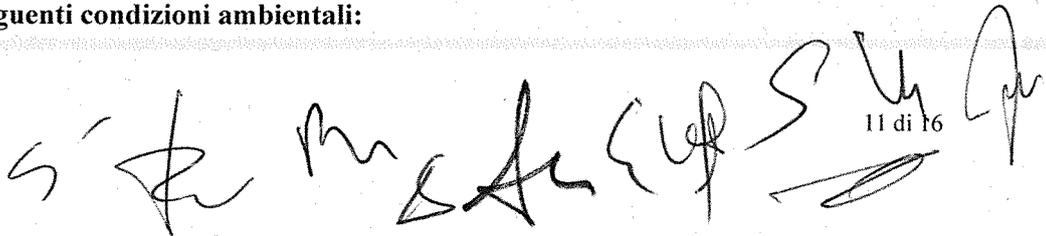
VALUTATO in conclusione che le considerazioni effettuate sulle caratteristiche delle attività e sugli effetti prodotti dalla realizzazione del progetto consentono di valutare che la realizzazione dell'opera non provoca impatti significativi e irreversibili sull'ambiente;

VISTA la nota acquisita con prot.n.CTVA/3989 del 21/10/2019, con la quale il Proponente richiede che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

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

ESPRIME

PARERE POSITIVO riguardo all'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto Porto di Bari Realizzazione di dente di attracco alla banchina Capitaneria nella darsena Interna molo S. Vito, alle seguenti condizioni ambientali:



Condizione n. 1	
Macrofase	Corso opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Ambiente marino
Oggetto della prescrizione	Durante tutto il corso dei lavori, si dovrà prevedere la posa di pannelli galleggianti muniti di gonne (dalla superficie fino al fondo) e tutte le misure atte a prevenire e limitare nella zona di cantiere l'intorbidimento dell'acqua.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	ARPA Puglia
Enti coinvolti	---

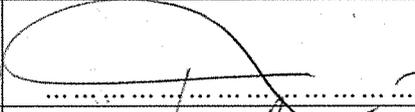
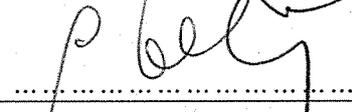
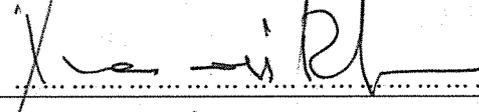
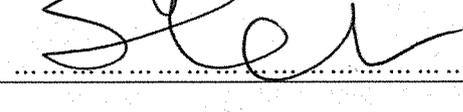
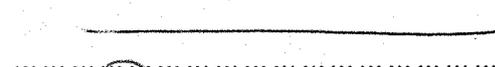
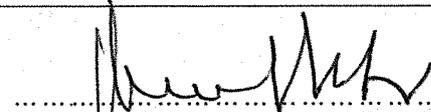
Condizione n. 2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Prima dell'inizio dei lavori
Ambito di applicazione	Altri aspetti
Oggetto della prescrizione	Prima dell'inizio dei lavori si dovrà eseguire un accertamento sulla presenza di eventuali ordigni bellici e nel caso di ritrovamento di effettuare la bonifica del sito
Termine avvio Verifica Ottemperanza	
Ente vigilante	Regione Puglia
Enti coinvolti	---

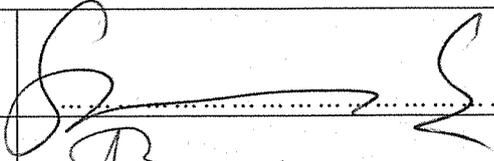
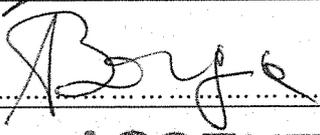
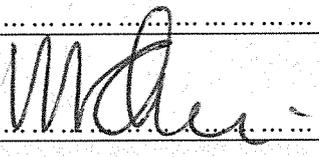
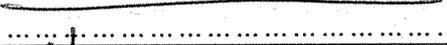
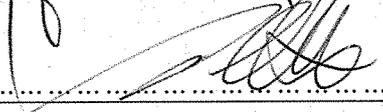
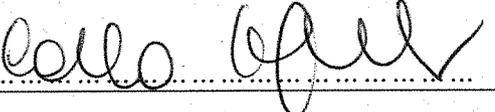
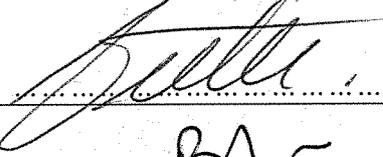
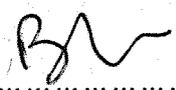
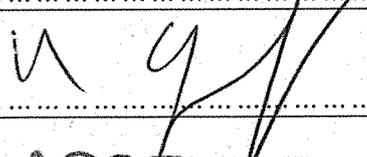
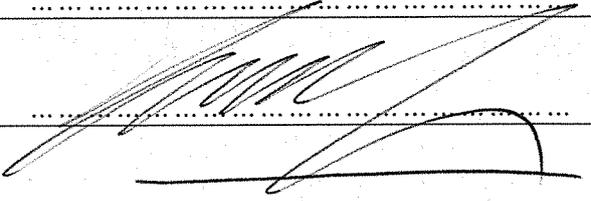
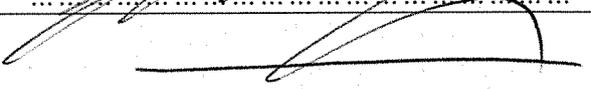
Condizione n. 3	
Macrofase	Ante operam Corso operam e Post operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva dovrà essere presentato per l'approvazione il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA), definito in accordo con Arpa Puglia. Il PMA dovrà individuare tutte le criticità ambientali, proponendo le azioni necessarie per il loro monitoraggio e mitigazione.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Puglia

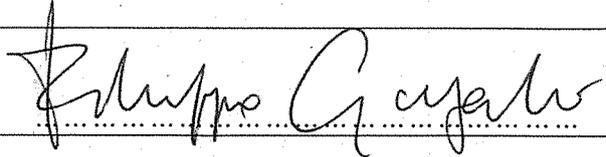
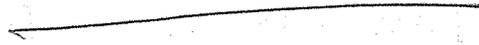
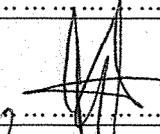
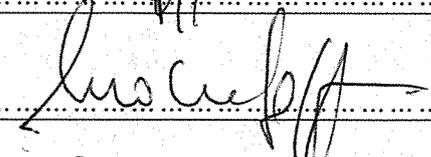
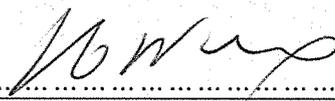
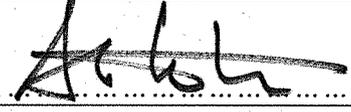
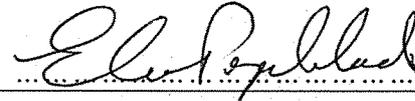
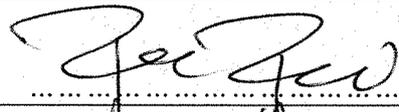
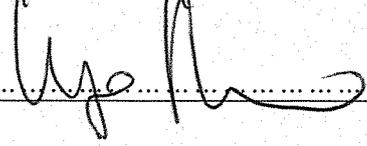
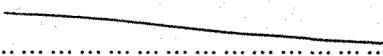
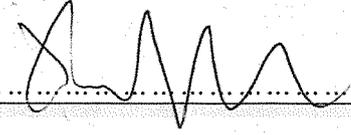
Condizione n. 4	
Macrofase	Corso opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	Prevedere all'interno dell'area di cantiere impianti appositi di lavaggio ruote e quant'altro possa ridurre eventuali inquinanti e di predisporre barriere antirumore.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	ARPA Puglia
Enti coinvolti	---

Condizione n.5	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	Il progetto esecutivo dovrà prevedere tutte gli interventi e le misure di mitigazione descritti nello Studio Ambientale preliminare
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	ARPA Puglia
Enti coinvolti	---

Condizione n6	
Macrofase	Ante operam Corso operam e Posti operam
Fase	
Ambito di applicazione	
Oggetto della prescrizione	Dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni della Regione Puglia parere n. 265 del 23/10/2019
Termine avvio Verifica Ottemperanza	
Ente vigilante	Regione Puglia
Enti coinvolti	---

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

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

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



Dott. Paolo Saraceno	F	F S O
Dott. Franco Secchieri	F	F
Arch. Francesca Soro	F	Francesca Soro
Dott. Francesco Carmelo Vazzana		
Ing. Roberto Viviani	F	Roberto Viviani
Ing. Giuseppe Angelini	F	Giuseppe Angelini