



Ministero della Transizione Ecologica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 301 del 6 luglio 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Adeguamento delle strutture della Raffineria di Taranto per la movimentazione del Greggio Tempa Rossa - Adeguamento del Pontile Petroli esistente</p> <p>ID_VIP: 5317</p>
Proponente:	ENI S.p.A.

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

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

Ricordata la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - o l’art. 5, recante ‘definizioni’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “si intende per” m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto”: “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto”;
 - o l’art. 19, recante ‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’, e in particolare il comma 5, secondo cui “L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi” (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19” e V, recante “Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”;
- le Linee Guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

DATO ATTO che:

- la Società ENI S.p.A., con nota prot. RAFTA/DIR/MT/169, in data 05/06/2020 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto “*Adeguamento delle strutture della Raffineria di Taranto per la movimentazione del Greggio Tempa Rossa - Adeguamento del Pontile Petroli esistente*”, da realizzare nel Comune di Taranto;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n.MATTM/4358 in data 11/06/2020;
- la Divisione, con nota prot. n. MATTM/47271 del 22/06/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. 1971 in data 22/06/2020, ha trasmesso alla stessa la documentazione progettuale e amministrativa, comunicando la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con la citata nota prot. MATTM/47271 del 22/06/2020, ha comunicato alle Amministrazioni ed agli Enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita, al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste nei seguenti elaborati:
 - Studio preliminare ambientale;
 - Allegati vari allo Studio preliminare ambientale tra cui elaborati di progetto;

- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato II bis della parte seconda del D.Lgs. n.104/2017 che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi;
- il progetto proposto riguarda un'opera già oggetto della pronuncia positiva di compatibilità ambientale di cui al Decreto VIA/AIA n.573 del 27/10/2011, la cui efficacia temporale è stata prorogata con decreto n.373 del 17/12/2017;

EVIDENZIATO che:

Motivazioni dell'intervento

Il progetto si propone il miglioramento strutturale dell'esistente Pontile Petroli all'interno del Porto di Taranto, al fine di consentire la posa di una nuova condotta da 30" per il trasporto del greggio "Tempa Rossa". A tale scopo sono quindi previsti: *i)* una nuova struttura portante per sostenere la citata condotta, sgravando la trave esistente dagli incrementi dei carichi; *ii)* l'adeguamento strutturale delle strutture portanti delle due piattaforme presenti nel pontile nei confronti dei carichi prodotti dai sistemi antincendio richiesti dalle autorizzazioni acquisite.

EVIDENZIATO inoltre che:

- la verifica di assoggettabilità a VIA viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

In ordine alle caratteristiche progettuali

La Raffineria ENI di Taranto è localizzata all'interno dell'Area di Sviluppo Industriale di Taranto; il terminale a servizio della Raffineria, costruito negli anni 1965-1966, è situato all'interno del Mar Grande, tra punta Rondinella e il Porto Industriale (Fig.1). Esso è costituito da una diga a scogliera di accesso, da un pontile, radicato sulla testata della scogliera a circa 1.000 m a est di Punta Rondinella (Fig.2).

Il pontile è lungo circa 560 m ed è costituito da traversoni di cemento armato, equidistanti tra loro 10,4 m, sostenuti da pali di calcestruzzo. Sui traversoni sono poggiate le condotte per il trasporto dei prodotti liquidi; l'impalcato, pure di calcestruzzo, ha una via di corsa centrale percorribile da automezzi, larga 3 m, e due marciapiedi laterali da 0,75 m, sotto i quali sono disposti i cavi elettrici e strumentali. A 40 m circa dalla radice del pontile, sul lato ovest, è disposta la sala pompe dell'impianto antincendio, installata su ampio cassone appoggiato sul fondale. Del pontile fanno parte due piattaforme, P1 e P2, ricadenti rispettivamente a circa 320 m e 555 m dalla radice del pontile stesso; esse hanno dimensioni in pianta di 27 x 27 m e sono costituite da un impalcato fondato su pali di calcestruzzo e da una sovrastruttura in carpenteria di acciaio.

Le portate massime delle navi attraccabili sono di 18.000 DWT per la piattaforma P1, e di 34.000 DWT (o 60.000 DWT a carico parziale) per la P2. A lato delle piattaforme, due coppie di briccole d'accosto per ogni attracco consentono l'accosto e la protezione delle piattaforme.

Attualmente il terminale è adibito al carico e scarico di prodotti petroliferi semilavorati e finiti, per un volume annuo di circa $3,3 \cdot 10^6$ t/anno.

Nell'ambito del progetto "Adeguamento delle strutture della Raffineria di Taranto per la movimentazione del Greggio Tempa Rossa", già autorizzato dal MATTM con Decreto AIA/VIA (rif. Decreto VIA/AIA n.

573 del 27/10/2011, prorogato in validità dal Decreto VIA n.373 del 17/12/2017, è stato previsto e autorizzato il prolungamento del Pontile Petroli, per una lunghezza di 324 m, che porterà la lunghezza totale del pontile a 893 m, grazie alla realizzazione di 12 campate, ciascuna delle quali avente una lunghezza di 27 m.

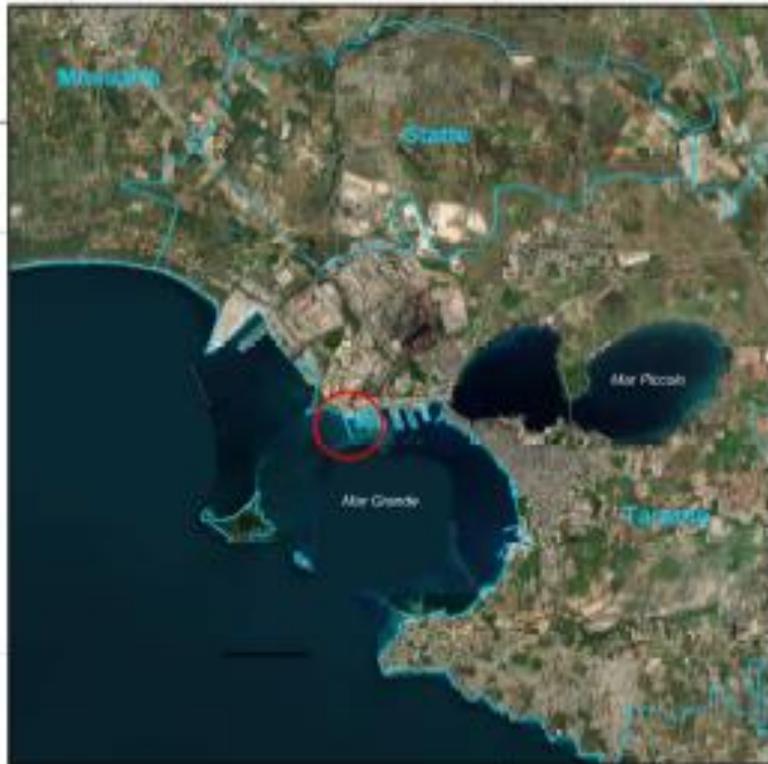


Fig.1 – Corografia della città e del porto di Taranto (cerchiata in rosso l'area oggetto dell'intervento)



Fig.2 – Corografia del pontile di attracco della Raffineria

In testa al prolungamento sarà realizzata una piattaforma aggiuntiva alle due esistenti (denominata P3), di 50 x 35 m, dotata di due accosti per l'attracco di navi da un minimo di 30.000 DWT a un massimo di 80.000 DWT, allibate per l'esportazione del greggio. Il fondale disponibile di circa 11 m concede alle navi un pescaggio massimo non superiore a 10 m.

L'esecuzione dei lavori connessi al progetto "Tempa rossa" comprende anche la posa di una nuova condotta per il trasporto del greggio sul pontile Petroli esistente. Tale condotta, avente diametro di 30", secondo il progetto autorizzato verrebbe ubicata nell'unica pista libera ricadente sulla parte più esterna della trave del pontile esistente.

Nella fase di progettazione esecutiva è emerso che tale collocazione determina una sensibile accentuazione dello sforzo di taglio gravante sulla trave stessa. Pertanto, è stato redatto un nuovo progetto (Fig.3), oggetto della presente procedura, che prevede la realizzazione di opere di sostegno della tubazione costituite da una fondazione su 44 pali battuti in acciaio del diametro di 1500 mm, che raggiungeranno una profondità tra 15 m e 20 m, e da travi porta tubazione da realizzarsi con profilati in acciaio HEB 500 e HEB 800 (Fig.4). Il progetto prevede altresì l'adeguamento delle strutture portanti delle piattaforme P1 e P2, mediante l'installazione di 4 pali in acciaio del diametro di 1500 mm per ciascuna piattaforma, che raggiungeranno una profondità di 20 m e saranno collegati in testa da travi in acciaio HEB 800.



Fig.3 – Corografia del pontile con indicazione in rosso dell'intervento proposto e dell'area di cantiere



Fig.4 – Rendering dell'intervento ante (sopra) e post-operam (sotto); in rosso sono evidenziati i pali di fondazione previsti in progetto

La **cantierizzazione** dell'opera prevede interventi mirati a minimizzare e facilitare le operazioni a mare, con il pre-assemblaggio degli elementi in officina e il trasporto e sollevamento di elementi monolitici. I pali saranno depositati nell'area di cantiere in prossimità del pontile petroli (Fig.3) e trasportati fino all'area di installazione mediante mezzi navali.

Per il trasporto dei pali sarà utilizzata una flotta marina dotata di:

- un mezzo di installazione attrezzato con una gru in grado di eseguire il sollevamento, la rotazione e il posizionamento dei pali nell'apposita guida;
- un rimorchiatore in assistenza al mezzo di installazione durante le fasi di ormeggio, disormeggio e ogni volta che le ancore dovranno essere ricollocate;
- una chiatta per il trasporto della carpenteria metallica dalla banchina al punto di infissione;
- un rimorchiatore di traino della chiatta;
- una pilotina per il trasporto delle maestranze.

Per l'infissione dei pali e l'installazione delle travi saranno inoltre utilizzati:

- un battipalo, installato sul mezzo navale, con energia idonea per portare i pali a piena penetrazione;
- un vibro-infissore (eventuale) per la prima fase di vibroinfissione dei pali;

- una pinza per il sollevamento dei pali e delle travi;
- un sistema di radio-posizionamento DGPS per la centratura del palo sulla posizione progettuale durante la fase di installazione;
- una dima a scafo per il posizionamento del palo sul punto di infissione.

Prima dell'inizio delle attività operative sarà eseguita una ricognizione mirata alla **bonifica** da ordigni esplosivi bellici eventualmente presenti sui fondali interessati dall'infissione dei pali.

La **durata** prevista per l'esecuzione dei lavori è di circa 8 mesi, al netto di circa 3 mesi necessari per l'eventuale bonifica bellica, così distinti:

1. infissione dei pali: 4 mesi
2. completamento della struttura: 4 mesi.

Per quanto riguarda le **terre e rocce da scavo (TRS)**, le modalità di esecuzione dell'intervento di adeguamento del Pontile Petroli esistente non prevedono scavi o dragaggi, per cui non ci sarà produzione e trasporto di sedimenti, terre e rocce da scavo. Di conseguenza il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, redatto per il progetto già autorizzato a gennaio 2014 (con le successive integrazioni) non subirà alcuna modifica per effetto del presente progetto di adeguamento del Pontile Petroli esistente.

In ordine alla localizzazione del progetto

La costruzione della Raffineria ENI di Taranto risale al 1964, anno in cui si avviò la realizzazione del Parco Serbatoi (grezzo) e l'edificazione dei primi impianti di lavorazione. La Raffineria è localizzata all'interno dell'Area di Sviluppo Industriale di Taranto, sulla Strada Statale Jonica SS106 in località Rondinella, e ricade nei contermini del porto industriale di Taranto, ricevendo dalla Autorità Portuale la concessione per gli accosti. Il sito occupa un'area di circa 250 ha.

Nei pressi del sito, procedendo da Nord-Ovest in direzione Sud-Est, oltre alle attività della Raffineria, sono presenti le seguenti attività industriali:

- impianto di depurazione gestito dal Comune di Taranto;
- impianto di trattamento terziario gestito dalla Provincia di Taranto;
- stabilimento ILVA, costituente il noto, importantissimo, polo siderurgico;
- stabilimento GPL ENI Div. R&M;
- In.Ca.Gal.Sud., con attività di stoccaggio, imbottigliamento e distribuzione del GPL per uso domestico;
- Perretti Petroli, deposito di prodotti petroliferi;
- Ditta Peyrani Trasporti;
- SAPIO, stabilimento di produzione gas tecnici (ossigeno, azoto, argon);
- Cementir, azienda cementiera.

Le principali infrastrutture di trasporto dell'area sono:

- la Strada Statale Jonica SS106, che collega le città di Taranto e Reggio Calabria;
- le linee ferroviarie a binario doppio Bari-Taranto e Napoli-Taranto, che costeggiano i confini occidentali e meridionali della Raffineria;
- la Strada Statale SS7, che corre lungo il confine nord della Raffineria.

Gli interventi in progetto ricadono in un'area identificata dal PPTR (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale) come area esclusa dai vincoli ex lege del D.Lgs.42/2004, ai sensi dell'art.142 comma 2: stante quanto detto si rileva l'assenza di interferenze tra gli interventi in progetto e le aree soggette a tutela

paesaggistica. Tali interventi non interferiscono con elementi identificati da PPTR nel Sistema delle Tutele, né come “Struttura idrogeomorfologica”, comprendente le componenti geomorfologiche e le componenti idrologiche, né come “Struttura ecosistemica e ambientale”, comprendente le componenti botanico-vegetazionali e le aree protette, né come “Struttura antropica e storico-culturale”, comprendente le componenti culturali insediative e le componenti dei valori percettivi.

Dall’esame della cartografia relativa alla Rete Ecologica Regionale – Biodiversità si rileva che il sito in progetto interessa una connessione ecologica costiera, per la quale non è prevista alcuna disposizione pertinente il progetto in studio.

Il Comune di Taranto è dotato di Piano Regolatore Generale, per come modificato e integrato col Nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Taranto, approvato nel 2019 con DGR n. 1384 del 23/07/2019. L’esame del Piano ha evidenziato che gli interventi in oggetto ricadono interamente all’interno dell’Ambito di Piano Regolatore Portuale, in particolare nel sotto-ambito operativo portuale, in cui viene recepito il progetto di prolungamento del Pontile Petroli, oggetto dell’intervento di adeguamento delle strutture della Raffineria di Taranto per la movimentazione del Greggio Tempa Rossa.

Non si rilevano altresì interferenze dell’intervento in esame con altri strumenti di pianificazione, quali il Piano Operativo Triennale (POT) 2017-2019 del porto di Taranto, il Piano Regionale delle Coste (PRC) della Regione Puglia e il Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Puglia.

Per quanto riguarda le problematiche relative ai rischi geomorfologico, idraulico e idrogeologico, si può fare riferimento al Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico (PAI), approvato dall’Autorità di Bacino della Puglia con delibera n.39 del 30/11/2005. Dall’analisi del Piano si rileva che gli interventi di adeguamento del Pontile Petroli:

- non interferiscono con aree classificate a pericolosità geomorfologica, in quanto le aree cartografate dal Piano più vicine al pontile sono localizzate nel territorio comunale di Statte, in direzione nord a una distanza superiore a 5,5 km;
- non interferiscono con aree classificate a pericolosità idraulica, in quanto l’area più vicina al pontile è localizzata in direzione est ad una distanza di circa 2,6 km, classificata come AP-alta;
- non interferiscono con aree classificate a rischio idrogeologico, in quanto l’area più vicina al pontile coincide con l’area a pericolosità idraulica di cui al punto precedente, alla quale è stato attribuito un livello di rischio R4-molto elevato.

Per quanto riguarda invece il rischio alluvioni, il Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) del Distretto dell’Appennino Meridionale, approvato nel 2016 e in fase di aggiornamento, non riporta aree a pericolosità e rischio idraulici in corrispondenza della zona oggetto dell’intervento in esame.

Infine, dall’analisi della cartografia disponibile sul Portale Cartografico Nazionale all’indirizzo www.pcn.minambiente.it, risulta che il sito di progetto è esterno alle aree appartenenti alla Rete Natura 2000 (SIC/ZSC e ZPS). L’area appartenente alla Rete Natura 2000 più prossima al sito di intervento è la ZSC marina IT9130008 “Posidonieto Isola di San Pietro - Torre Canneto”, ubicata a circa 4,4 km in direzione sud-ovest lungo la costa occidentale dell’Isola di San Pietro (Fig.5).

In ordine alle caratteristiche dell’impatto potenziale

Nel seguito sono riportate e analizzate criticamente le principali valutazioni fatte dal Proponente con riguardo alle potenziali forme di impatto conseguenti la realizzazione dell’opera e la fase di cantiere.



Fig.5 – Aree appartenenti alla Rete Natura 2000

ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA

Per la caratterizzazione dello stato attuale della qualità dell'aria nella zona in esame sono stati utilizzati i dati contenuti nelle relazioni annuali sulla qualità dell'aria della Regione Puglia, pubblicati da ARPA Puglia, relativi alle stazioni fisse di monitoraggio di Taranto-Archimede, Taranto-Machiavelli, Taranto-San Vito, Taranto-via Alto Adige e Statte-Ponte Wind per il triennio 2016-2018. Per la definizione dei parametri utili alla caratterizzazione ed assenti dalle relazioni sopra citate sono stati analizzati i dati orari di concentrazione misurati dalle stazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria considerate nel presente paragrafo, scaricabili direttamente dall'apposita sezione dedicata del sito ARPA Puglia (http://www.arpa.puglia.it/web/guest/qualita_aria).

Per tutti i parametri i limiti previsti dalla normativa, in corrispondenza delle stazioni in esame, sono stati sempre rispettati nel triennio esaminato.

Le uniche emissioni in atmosfera prodotte in conseguenza delle opere in progetto sono quelle prodotte dai mezzi d'opera in fase di cantiere e, in particolare, dai mezzi navali utilizzati per i lavori. Nello SPA viene riportata la valutazione delle emissioni così prodotte a mezzo calcolo con metodo MEET, che si basa sulla stima di fattori di emissione relativi a imbarcazioni equiparati a rimorchiatori; i risultati così ottenuti dal Proponente evidenziano che le emissioni attese non sono significative, se confrontate con quelle generali del Comune di Taranto; l'inquinante maggiormente presente è costituito dagli ossidi di azoto, che costituiscono lo 0,151% delle emissioni del Comune, che in ogni caso, per il triennio 2016-2018 non manifestano superamenti dei valori limiti della normativa ai fini della protezione della salute della popolazione.

Si rileva tuttavia che sul sito di ARPA Puglia vi sono dati più aggiornati di quelli discussi dal Proponente nella documentazione presentata.

AMBIENTE IDRICO TERRESTRE SUPERFICIALE E SOTTERRANEO

Per quanto riguarda le caratteristiche idrologico-idrauliche dell'area interessata dal progetto (area vasta di studio a scala di bacino) e lo stato qualitativo dei corpi idrici superficiali, essa comprende i bacini di una serie di corsi d'acqua, accomunati dalla condizione di avere come recapito finale il mare Jonio, nel tratto compreso tra la foce del Bradano e il litorale tarantino orientale. Il fiume Lato ed il fiume Lenne sono i fiumi più importanti di questo ambito. Per quanto riguarda il loro stato qualitativo, si può fare riferimento al monitoraggio condotto nel 2015 da ARPA Puglia, che ha evidenziato per i corpi idrici citati (anno 2015) uno stato ecologico "scarso" e uno stato chimico "buono", tranne che per il fiume Lato. Viene evidenziato comunque che tutti gli elementi di idrografia superficiale citati sono ubicati a una distanza superiore a 2 km dall'opera in esame, che non ha interferenze con gli stessi.

Per l'ambiente idrico sotterraneo sono stati caratterizzati i corpi idrici sotterranei dell'arco tarantino, costituiti da un acquifero profondo con circolazione idrica da fortemente in pressione a freatica, al di sotto di una falda superficiale, che è l'unica delle due che interessa l'area in progetto, che si attesta a una profondità variabile tra 1 e 5 m s.l.m.

Il progetto non prevede lo scarico di effluenti liquidi, se si eccettuano le acque meteoriche incidenti sull'area di deposito, nè modifiche al sistema di raccolta e gestione delle acque meteoriche del pontile petroli esistente. Per il fabbisogno igienico-sanitario in fase di cantiere, i consumi medi stimati sono di circa 1 m³/giorno, che verrà fornito con approvvigionamento dedicato. Il rischio legato allo sversamento di sostanze inquinanti stoccate ed utilizzate in fase di cantiere risulterà minimizzato dall'adozione, da parte delle imprese, di adeguati accorgimenti finalizzati allo stoccaggio di tali sostanze in assoluta sicurezza.

Di conseguenza non si rilevano impatti significativi a carico della componente, nè in fase di costruzione, nè in quella di esercizio.

Si rileva tuttavia che sul sito di ARPA Puglia per la matrice acque vi sono dati più aggiornati di quelli discussi dal Proponente nella documentazione presentata.

AMBIENTE MARINO E SEDIMENTI

Per quanto riguarda l'ambiente marino, sono state approfondite le caratteristiche geomorfologiche locali e di area vasta relative al sistema costiero e marino, con riferimento al Golfo e al Mar Grande di Taranto, dal punto di vista dell'esposizione, delle correnti e delle maree. L'intervento proposto da realizzare sul Pontile Petroli esistente interessa una porzione assai ridotta del bacino portuale di Taranto, ubicata nella parte settentrionale del Mar Grande, tra gli sporgenti (moli) del porto industriale e Punta Rondinella; la cosiddetta "rada di Mar Grande", entro cui è ubicato il Pontile Petroli oggetto di intervento, ricade interamente all'interno del Sito di Interesse Nazionale (SIN), perimetrato dal Ministero dell'Ambiente con D.M. 10/01/2000, che comprende l'area industriale di Taranto e le aree marine del Mar Piccolo, Mar Grande e l'area ad ovest di Punta Rondinella.

Per le caratteristiche sedimentologiche si è fatto riferimento ai risultati del progetto SPICAMAR (MIUR, 2000-2003), che hanno evidenziato la presenza nel settore di mare aperto in prevalenza di sabbie e sabbie pelitiche nelle parti con profondità da 5 a 25 m, che tendono a peliti e peliti sabbiose nei tratti a maggiore profondità.

Per la caratterizzazione ambientale, si può fare riferimento alle indagini condotte nel periodo compreso tra febbraio e ottobre 2008 da Sviluppo Italia Aree Produttive nell'area Mar Grande Lotto I, in cui ricade la zona del Pontile Petroli e l'intervento in oggetto. Tutte le attività sono state svolte sotto la supervisione di ICRAM (oggi ISPRA). Le indagini sono state condotte dividendo l'area in esame con un reticolo di maglie regolari di dimensioni 450x450 m, con maglie di dimensioni inferiori (150x150 m) in corrispondenza delle zone che richiedevano un maggiore approfondimento. In ogni maglia è stata prevista la predisposizione di una stazione di campionamento, con il prelievo di 255 carote a profondità variabile da 2 a 5 m, compatibilmente con la natura del fondale (Fig.6).

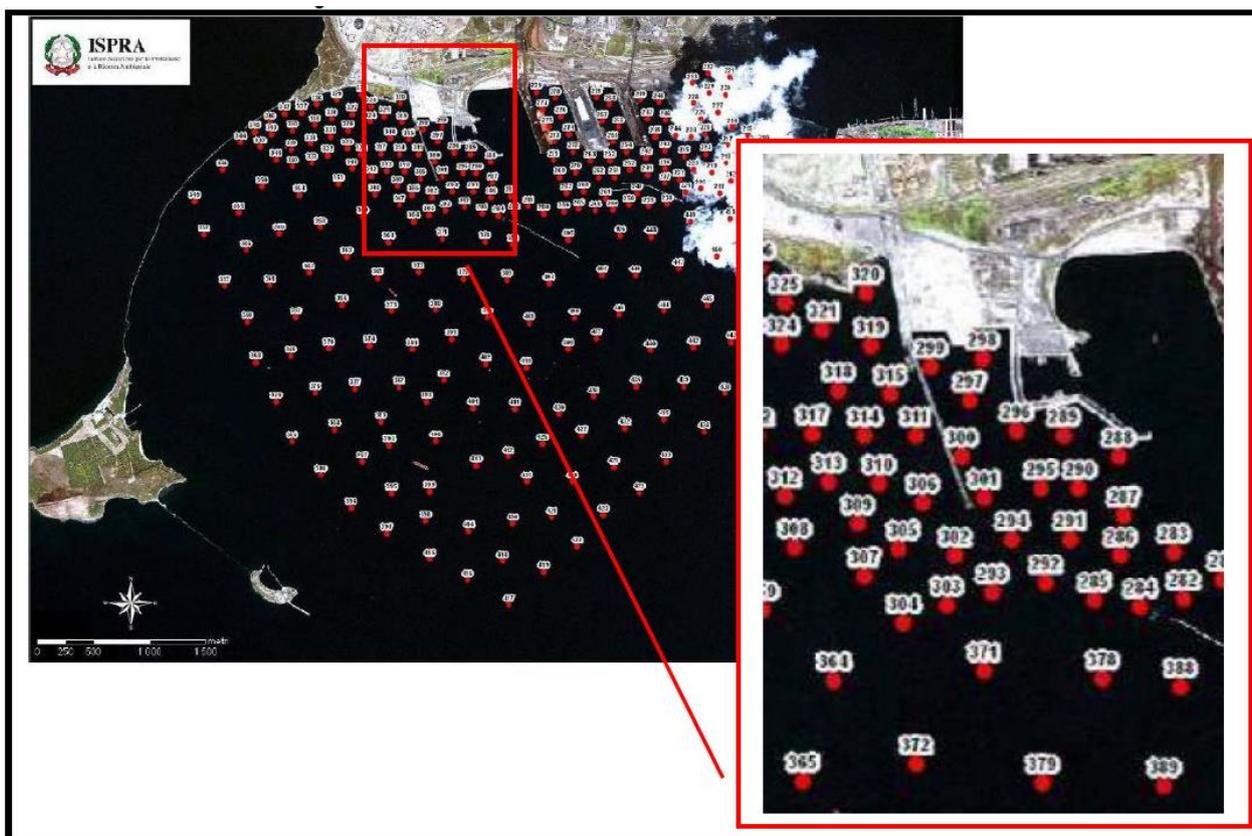


Fig.6 – Ubicazione delle stazioni di campionamento dei sedimenti marini (campagna condotta nel 2008)

La valutazione della qualità chimica della matrice sedimento è stata eseguita utilizzando i seguenti limiti di riferimento:

- valori “di intervento” proposti da ICRAM;
- limiti riportati nella Colonna B Tabella 1 Allegato 5 al titolo V alla parte IV del D.lgs. 152/06, al fine di una possibile gestione del sedimento.

I dati relativi alle caratterizzazioni sono stati elaborati con metodologie geostatistiche, al fine di ottenere la stima della distribuzione delle concentrazioni degli inquinanti nello spazio e individuare i volumi di sedimento da sottoporre ad interventi di messa in sicurezza e bonifica.

Dall'esame dei risultati analitici conseguiti con la citata campagna di monitoraggio, il Proponente desume uno stato di contaminazione che interessa principalmente l'area che dalla Darsena e dalla Capitaneria di Porto si estende verso sud, lungo tutto il confine dell'area Mar Grande I Lotto, comprendendo l'area di

ancoraggio in prossimità del terminale oleodotto, l'interno della darsena Taranto e della darsena compresa tra il II ed il III Sporgente e, limitatamente ad alcuni contaminanti, pochi punti in prossimità dell'area già oggetto di caratterizzazione relativa al IV Sporgente. Tale contaminazione si esaurisce entro il primo metro di sedimento indagato ed è relativa prevalentemente a metalli ed elementi in tracce, nello specifico Mercurio (Hg) e Piombo (Pb) ed in misura minore Zinco (Zn) e Rame (Cu). La contaminazione dovuta ai composti organici risulta molto meno evidente, localizzata all'interno delle darsene o in prossimità delle stesse, ed è correlata alla presenza di Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA), pesticidi ed in minima parte a Policlorobifenili (PCB), diossine e furani e PCB-diossina simili ed alcuni composti appartenenti alla famiglia dei clorofenoli.

In particolare, per le aree prossime al pontile Petroli viene rilevato:

- a) per mercurio, piombo, zinco e IPA (idrocarburi policiclici aromatici) il superamento del limite di intervento ICRAM, ma non quello della colonna B della Tabella 1 dell'All.5 del titolo V del D.lgs. 152/2006;
- b) per i pesticidi non sono stati rilevati superamento dei limiti di intervento ICRAM.

Sulla base dei risultati sopra analizzati delle indagini effettuate, a parere del Proponente si può affermare che nelle aree direttamente interessate dall'infissione dei pali necessari per l'adeguamento del pontile petroli esistente i sedimenti non presentano concentrazioni di contaminanti superiori alla soglia di intervento stabilita da ICRAM.

Si osserva che l'esame puntuale dei valori rilevati per le maglie all'interno delle quali sono stati eseguiti i campionamenti che hanno dato seguito al rilievo dei superamenti prima citati, secondo la procedura di caratterizzazione adottata, in buona parte confermata dalla vigente normativa sulla caratterizzazione dei siti marini potenzialmente contaminati (D.M. 7/11/2008, D.M. 172/2016), porta ad attribuire all'intera maglia i valori determinati all'interno di essa, non autorizzando quindi a considerare i valori così determinati non significativi perché ritenuti relativi a punti ricadenti "a distanza" dalle aree interessate dai lavori.

Si rileva inoltre che l'area del Golfo di Taranto, nell'ambito del bacino mediterraneo, rientra nei siti caratterizzati da inquinamento da PAHs e PCBs (*Merhaby et al.*, 2019, Overview of sediments pollution by PAHs and PCBs in mediterranean basin: transport, fate, occurrence and distribution. Marine Pollution Bulletin, 149, 110646).

Le interferenze sull'ambiente marino e sui sedimenti derivanti dalle opere in progetto sono riconducibili alla sola fase di infissione dei pali. A parere del Proponente, gli impatti che ne possono derivare vanno considerati trascurabili in ragione dei seguenti fattori:

- l'infissione dei pali cavi di acciaio avverrà con vibro-infissore e con battipalo; queste tecniche, non prevedendo dragaggi e comunque movimentazione di materiale solido, garantiscono la minimizzazione di eventuali fenomeni di risospensione dei sedimenti.
- le caratteristiche granulometriche dei sedimenti, a forte componente sabbiosa, limitano significativamente i tempi di risospensione e, conseguentemente, la distanza di eventuali fenomeni di trasporto di particelle solide eventualmente sospese nel corso delle operazioni di battitura;
- il limitato regime idrodinamico nell'area d'intervento, caratterizzata da correnti di velocità pari a 0,2-0,3 nodi; ciò determinerebbe la ricaduta dei sedimenti eventualmente sospesi nelle immediate vicinanze dell'area di infissione del palo;
- l'assenza di fenomeni di contaminazione nell'area di intervento permette di escludere fenomeni di trasporto di contaminanti eventualmente adesi a particelle solide risospese in fase di installazione dei pali;
- la presenza nell'area d'intervento di mattoni morti di *Posidonia Oceanica*, che, limitando il contatto tra i sedimenti superficiali e la colonna d'acqua soprastante, riduce notevolmente la possibilità di eventuali fenomeni di risospensione;
- la presenza nell'area di intervento di biocenosi bentonica a basso valore ecologico che, adattata a fondali di bassa profondità e ubicati in aree ad intenso traffico navale, ben sopporta limitati e temporanei fenomeni di torbidità che eventualmente possono determinarsi nel corso delle operazioni di costruzione.

Per dare maggiore supporto a tali affermazioni, il Proponente afferma che tutti gli impatti associabili alle operazioni di costruzione delle opere off-shore saranno controllati da un Piano di Monitoraggio Ambientale dedicato (non riportato nella documentazione esaminata), che potrà essere parte integrante di quello previsto per la realizzazione del prolungamento del pontile petroli in fase di realizzazione per il progetto Tempa Rossa.

In progetto sono inoltre previsti specifici interventi di mitigazione degli eventuali impatti associati a fenomeni di risospensione di sedimenti (barriere antitorbidità, costituite da tessuto non tessuto o cortine di bolle d'aria) e ai rumori prodotti in fase di cantiere, già adottati per la costruzione del prolungamento del Pontile petroli.

Infine, sono riportati i risultati conseguiti ai fini dell'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale reòativo ai lavori di realizzazione del prolungamento del Pontile Petroli; in particolare, il confronto dei dati delle indagini condotte nel corso dell'anno precedente al periodo di installazione dei pali (giugno 2018÷giugno 2019) con quelli delle indagini condotte durante l'infissione dei pali (19/06/2019 ÷ 23/10/2019) ha permesso di evidenziare quanto segue:

- a) mediante i rilievi condotti con sonda multiparametrica e i rilievi correntometrici della colonna d'acqua: in concomitanza con le attività di posa dei pali, sono state registrate occasionali variazioni dei trend unicamente per il parametro torbidità, in corrispondenza della parte alta e della parte bassa della colonna d'acqua indagata; i valori registrati risultano, in ogni caso, nella maggior parte delle stazioni, dello stesso ordine di grandezza di quelli già registrati nel periodo antecedente la posa in opera dei pali;
- b) per quanto riguarda le caratteristiche chimiche della colonna d'acqua non si rilevano impatti significativi legati alle attività di posa dei pali per il prolungamento del pontile petroli; lievi innalzamenti dei valori in concomitanza con le attività di posa dei pali, sono registrati per azoto nitroso e nitrico, idrocarburi totali n-esano e zinco.

SUOLO E SOTTOSUOLO

Il progetto è corredato di uno studio di inquadramento geologico e geomorfologico esteso al territorio della provincia di Taranto, con approfondimento della sismicità e del rischio idrogeomorfologico. Il proponente sottolinea che non ci sono impatti su suolo e sottosuolo, stante che il progetto di consolidamento del pontile per il quale si sta richiedendo la verifica di assoggettabilità a VIA è localizzato off-shore. Inoltre, non ci sono particolari criticità connesse al rischio sismico, stante la bassa pericolosità sismica dell'intero territorio in cui ricade l'intervento in esame.

Relativamente al consumo di suolo, l'unica attività svolta in terraferma riguarda il deposito e la gestione della carpenteria metallica utilizzata nei lavori, con un'occupazione temporanea di un'area di circa 5 ha all'interno del porto, collocata a breve distanza dal Pontile Petroli esistente, lungo il quale si sviluppano i lavori. L'occupazione sarà temporanea e limitata alla durata dei lavori.

BIODIVERSITÀ

È presentato l'inquadramento vegetazionale regionale, con l'approfondimento di un'area di studio terrestre e marina di 5 km dal sito di intervento, ritenuta sufficientemente ampia a caratterizzare tutte le specie vegetazionali e faunistiche potenzialmente soggette a interferenze. L'ambiente marino è stato caratterizzato tenendo in conto le componenti bentoniche, la pesca, il plancton, la presenza di cetacei e tartarughe marine. Inoltre, considerando che ad una distanza di circa 4,4 km dal Sito è presente l'area Rete Natura 2000 SICZSC "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto", nello SPA sono presentate le informazioni relative al sito, le potenziali incidenze del progetto e le norme regionali per la conservazione.

Il Proponente esclude possibili impatti sull'ambiente terrestre, stante che l'unica interferenza deriva dall'area di deposito ricadente all'interno dell'area portuale, già destinata a tale funzione.

Per l'ambiente marino, possibili impatti possono essere collegati alla sottrazione di habitat, alla torbidità indotta dalla risospensione di sedimenti e al rumore in fase di cantiere (di cui si riferisce appresso).

Per quanto riguarda la sottrazione di habitat, l'area interessata dai lavori è collocata sottocosta in un ambito portuale che ha già subito importanti trasformazioni, come testimoniato dalla diffusa presenza di matta morta di *Poseidonia Oceanica*, che rappresenta ciò che rimane di una vasta prateria di *Posidonia oceanica* che, evidentemente, un tempo occupava il fondo del Mar Grande. La presenza nell'area di intervento di biocenosi

bentonica a basso valore ecologico, adattata a fondali di bassa profondità ubicati in aree portuali a intenso traffico navale, rende trascurabili quindi gli impatti derivanti dalla sottrazione di habitat.

Gli impatti riferibili alla torbidità dell'acqua per risospensione di sedimenti durante l'infissione dei pali risultano, secondo il Proponente, non significativi, grazie all'adozione in progetto di tecniche costruttive che permettono di contenere il fenomeno.

RUMORE

Il rumore prodotto dal progetto deriverà dai mezzi d'opera previsti per l'esecuzione dei lavori, costituiti dalla gru gommata, prevista nell'area del deposito per la movimentazione della carpenteria metallica, e dalla flotta marina.

L'Area Vasta presenta un'estensione di circa 2 km, pari alla distanza dal sito di progetto del primo ricettore sensibile esterno alla zona industriale.

Lo studio acustico è stato condotto attraverso la determinazione dei valori limite che, in mancanza della classificazione acustica comunale, devono essere riferiti all'art. 8 del D.P.C.M. 14 novembre 1997 e all'art. 6, comma 1, del D.P.C.M. 01/03/1991. Tali limiti risultano però poco conservativi ed il proponente ha correttamente ipotizzato una possibile collocazione del ricettore più prossimo (a circa 2 km di distanza) in classe III (con limiti di 60 dBA nel periodo di riferimento diurno e 50 dBA in quello notturno) nel momento in cui il Comune di Taranto dovesse procedere alla deliberazione della classificazione ai sensi della legge quadro n.447/1995.

La fase più impattante dal punto di vista acustico è quella di cantiere, per la quale è stata svolta un'analisi delle potenze sonore delle macchine impiegate e una valutazione predittiva e cautelativa della propagazione del rumore, che conduce alla determinazione di livelli sonori per il periodo di funzionamento del cantiere in fascia oraria diurna, pervenendo alla considerazione che, alla distanza cui è collocato il ricettore più impattato, i limiti normativi verranno rispettati. Per la fase di esercizio non si prevedono incrementi della rumorosità prodotta allo stato attuale. Il Proponente conclude quindi che non ci siano impatti dovuti a rumore, per quanto riguarda l'ambito terrestre.

Differente è il caso del rumore in ambito marino, per il quale nello SPA si precisa che il trasporto e l'installazione dei pali e delle infrastrutture prefabbricati determinano emissioni acustiche.

In particolare, le maggiori emissioni si avranno durante la fase di cantiere, seppure derivante da attività di lavoro di natura intermittente e temporanea; le criticità maggiori dal punto di vista dell'impatto acustico sono associate alla battitura dei pali; ai fini di minimizzare tale forma di impatto è previsto l'uso di attrezzature specifiche idonee allo scopo e al contesto operativo, quali ad esempio martelli idraulici, adatti allo svolgimento delle operazioni di cui sopra in contesti portuali urbanizzati, per le loro caratteristiche di bassa rumorosità. Sono inoltre previste specifiche misure di mitigazione degli impatti sul clima acustico, appresso riportate.

Poteniale bersaglio dell'impatto acustico può essere la comunità di cetacei presenti; infatti, nell'area vasta in esame (Golfo di Taranto), sebbene non vi siano popolazioni stanziali di cetacei nelle immediate vicinanze del Mar Grande, si rileva la presenza piuttosto comune soprattutto di *Stenella coeruleoalba*, *Tursiops truncatus* e *Ziphius cavirostris*.

Tuttavia, il Proponente ritiene di poter escludere l'impatto del rumore subacqueo sui Mammiferi Marini in quanto l'area di cantiere si trova sottocosta molto lontano dal mare aperto ed il rumore generato, in particolare nelle fasi di battitura dei pali, viene comunque schermato dalle Isole Cheradi e dalle dighe foranee che delimitano il Mar Grande.

Le possibili misure di mitigazione per il contenimento dell'impatto acustico saranno scelte dall'impresa esecutrice dell'opera in base alla esperienza specifica e alle condizioni nel momento dell'intervento; possibili misure citate dal proponente sono:

- prolungamento della durata del colpo: è uno dei parametri chiave, dal momento che prolungando l'impulso non si ottiene solamente la riduzione della potenza sonora emessa, ma si raggiunge anche lo spettro acustico massimo a frequenze minori e ciò determina un minor impatto sui recettori potenzialmente sensibili;

- installazione di silenziatori: consiste nell'utilizzo di strutture fonoassorbenti cilindriche da posizionare in corrispondenza del punto di battuta sul palo;
- realizzazione di una cortina di bolle d'aria: questa tecnica si basa sul principio secondo cui la presenza di bolle di aria determina un'attenuazione della propagazione del suono in acqua; per garantire l'efficacia dell'intervento, la cortina d'aria intorno alla fonte del suono (il palo) dovrà essere continua; per questa ragione è preferibile l'attuazione di questa tipologia di intervento con sistemi fisici di confinamento delle bolle, che determinano, a loro volta, un'efficace azione di contenimento dell'emissione sonora.

Tali azioni dovranno essere attuate al fine di scongiurare l'allontanamento di specie marine sensibili al rumore ed in particolare di cetacei, che sono stati avvistati proprio in prossimità del sito in studio.

Pertanto, occorrerà svolgere un'accurata azione di individuazione della presenza di specie marine in avvicinamento, attraverso un'azione di monitoraggio del rumore marino in fase di cantiere. Si ritiene necessario inserire una condizione ambientale in relazione a tale tipologia di impatto.

RADIAZIONI IONIZZANTI E NON IONIZZANTI

Il progetto non prevede azioni che prevedano l'emissione di radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, per cui tale componente non è stata approfondita dal Proponente.

PAESAGGIO

Per la caratterizzazione dello stato attuale della componente paesaggio e per la ricognizione vincolistica è stata considerata un'area di studio corrispondente alla porzione di territorio in affaccio sul Mar Grande nei pressi del Pontile Petroli e delle altre banchine esistenti, per una estensione di circa 1,5 km nell'entroterra. Per la valutazione degli impatti visuali derivanti dagli interventi in progetto sono stati identificati, all'interno di tale area di studio, i principali punti di vista significativi per i criteri di funzione e fruizione adottati nella metodologia di valutazione.

Le aree di cantiere ricadranno totalmente all'interno dell'area portuale esistente. In considerazione del fatto che durante la fase di cantiere le strutture impiegate andranno ad occupare zone già ad oggi a destinazione portuale con elementi aventi altezze generalmente contenute o comunque confrontabili con le strutture esistenti, e che la loro presenza si limiterà all'effettiva durata della cantierizzazione (quindi limitata nel tempo) dal punto di vista paesaggistico si può ritenere che l'impatto della fase di cantiere sia nullo. Anche per la fase di esercizio, stante che il progetto prevede un contenuto allargamento del pontile esistente, tale da non alterare la percezione globale del contesto paesaggistico di riferimento caratterizzato dall'estesa zona portuale di Taranto, si può ritenere che l'impatto sia nullo.

TRAFFICO

La fase di cantiere per la costruzione delle opere offshore non determinerà, nel suo complesso, un rilevante incremento del traffico navale in quanto i mezzi navali impiegati opereranno all'interno del porto di Taranto e a ridosso del Pontile Petroli esistente, non interferendo con il traffico dell'area portuale.

La permanenza delle bettoline nell'area di installazione del nuovo pontile è stata stimata in 100 giorni. Data la posizione marginale dell'area interessata dai lavori nel Mar Grande di Taranto, il traffico navale all'interno del golfo non subirà alcuna variazione significativa.

RIFIUTI

Gli unici rifiuti previsti dal progetto sono gli sfridi di carpenteria metallica, derivanti dai tagli a misura dei pali infissi e delle travi da posare. Tutti tali rifiuti saranno inviati a recupero come rottami metallici. Manca nella documentazione presentata una caratterizzazione dei rifiuti e maggiori informazioni su modalità di trattamento/smaltimento e destinazione finale.

SALUTE PUBBLICA

Il Proponente rileva che in fase di cantiere la realizzazione dell'opera non presenta impatti negativi sotto tale punto di vista, stante lo svolgimento dell'intervento all'interno dell'area portuale e la temporaneità dell'intervento, di durata di circa 8 mesi. Sulle possibili forme di impatto che potrebbe dare effetti sulla salute (qualità dell'aria, rumore) si è comunque discusso in precedenza. Analogamente non si rilevano impatti sulla salute per la fase di esercizio, stante le finalità dell'opera (trasporto di greggio in pressione) e l'inquadramento dell'opera stessa nell'ambito di un intervento di maggiore dimensione (prolungamento pontile), la cui valutazione non ha condotto a individuare impatti significativi e negativi.

Si escludono impatti diretti sulla salute pubblica per effetto della realizzazione del progetto di adeguamento delle strutture dell'esistente pontile di cui all'istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA. Per quanto riguarda gli impatti indiretti, questi si riferiscono alla sola fase di cantiere, la cui durata complessiva sarà di 8 mesi (emissioni in atmosfera e rumore dei mezzi marini d'opera) e le valutazioni effettuate dallo SPA hanno evidenziato l'assenza di impatti negativi significativi.

Infatti le emissioni previste dei mezzi d'opera assommano, per gli ossidi di azoto, l'inquinante emesso in quantità maggiore, ad un'incidenza pari allo 0,151% sul totale delle emissioni annuali di tale inquinante nel Comune di Taranto e nessun effetto può essere attribuito a quantitativi così esigui. Per il rumore è stato analizzato l'impatto derivante dalle attività previste presso il ricettore non industriale più prossimo al sito di intervento (parrocchia della SS. Croce), riscontrando valori molto inferiori ai limiti di zona applicabili (43,3 dB(A) vs. limite di immissione diurno di 60 dB(A)).

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Proponente cita nello SPA il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), mediante il quale saranno tenuti sotto controllo gli impatti potenziali prodotti dall'intervento in esame; nella realtà si rimanda al PMA già presentato per il progetto già oggetto di valutazione ambientale, di cui al Decreto VIA/VAS n.573 del 27/10/2011 e a successive integrazioni dello stesso, piuttosto che a un documento autonomamente redatto per l'intervento in esame.

TENUTO CONTO delle osservazioni e dei pareri espressi ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.:

- Osservazione n.1: rappresentante del Comitato Legamjonici – Taranto, sig.ra Daniela Spera, nota del 06/08/2020 acquisita con prot. MATTM/2020/64411 in data 14/08/2020;
- Osservazione n.2: legale rappresentante della Onlus "COVA CONTRO", sig. Giorgio Santoriello, nota del 06/08/2020 acquisita con prot. MATTM/2020/64425 in data 14/08/2020;

TENUTO CONTO in particolare che:

- per quanto riguarda le osservazioni avanzate dal rappresentante del Comitato Legamjonici – Taranto, sig.ra Daniela Spera, con nota del 06/08/2020 acquisita con prot. MATTM/2020/64411 in data 14/08/2020:

1) RAPPORTO PRELIMINARE DI SICUREZZA:

In merito a quanto riportato a pag 2 dello SPA: *"Il progetto non ricade nella disciplina di cui al D.Lgs.105/2015, in quanto si tratta di mero adeguamento strutturale del Pontile Petroli esistente. La posa del nuovo oleodotto da 30" sul Pontile Petroli esistente era già stato oggetto del Rapporto Preliminare di Sicurezza per la fase di Nulla Osta di Fattibilità relativo al progetto di Potenziamento delle Strutture di Raffineria per lo stoccaggio e la movimentazione del greggio Tempa Rossa, positivamente assentito dal CTR della Regione Puglia nella seduta in data 10 aprile 2013. Il presente progetto non modifica in alcun modo quanto allora positivamente assentito. In linea generale, il proponente non indica le ragioni per cui tale progetto di revisione non modifica quanto assentito dal CTR."*, viene rilevato che *"... È dunque necessaria una verifica approfondita da parte dell'autorità competente con eventuali integrazioni al rapporto di sicurezza preliminare. La direttiva Seveso III e il relativo recepimento italiano D.Lgs. 105/2015 hanno ribadito la necessità di approfondire le conseguenze degli scenari sull'ambiente: al paragrafo C.4.4 dell'Allegato C al D.Lgs. 105/2015 è*

esplicitamente richiesto ai gestori di “Valutare l’entità delle conseguenze ambientali degli scenari incidentali in grado di procurare un deterioramento rilevante di una risorsa naturale, così come definita all’art. 302, comma 10, del Decreto Legislativo n. 152/2006 (T.U. Ambiente) e con riferimento ai criteri di cui all’allegato 6 del presente decreto”.

2) IMPATTO DELLE OPERAZIONI DI INFISSIONE PALI IN ACCIAIO SU AMBIENTE MARINO:

“L’infissione di pali in ambiente marino rappresenta insieme a esplosioni, sondaggi sismici e operazioni sonar una delle principali fonti di impatto sull’ambiente marino. Gli studi di settore evidenziano che gli intensi impulsi sonori determinati dalla battitura dei pali sono in grado di interferire con il comportamento dei cetacei in un campo di diversi chilometri determinando disturbo, affaticamento uditivo o danno uditivo nel caso in cui l’animale transita in prossimità delle lavorazioni. ... Al punto 3.7.2 ‘Mitigazione dell’impatto acustico’, la relazione indica “Dal punto di vista tecnico le misure di mitigazione possibili sono molteplici; anche in questo caso la selezione dell’intervento da attuarsi verrà eseguita dall’impresa esecutrice dell’opera in base alla propria esperienza specifica e alle condizioni nel momento dell’intervento”. La frase risulta vaga e non specifica le ‘condizioni nel momento dell’intervento. La scelta dell’applicazione dei migliori sistemi di contenimento dei possibili effetti acustici deve essere oggetto di uno studio approfondito e stabilita preventivamente in maniera che ci sia garanzia di tutela dell’ambiente marino, anche considerando la specificità della fauna presente e non solo nelle vicinanze della zona di infissione.”

3. SALUTE PUBBLICA:

In merito al paragrafo che riguarda la “salute pubblica” (pag. 42), si rileva che: “data la natura del progetto, che prevede esclusivamente interventi di costruzione per l’adeguamento del pontile petroli esistente, privi di effetti in fase di esercizio, e che gli impatti valutati e stimati nel presente SPA sono risultati non significativi, temporanei e reversibili, la componente non è stata approfondita”. Il proponente ammette possibili impatti sulla salute ‘temporanei e reversibili’, anche se ‘non significativi’ e non specifica quali (informazioni non riportate in tutta la relazione), dichiarando di non aver approfondito tale aspetto. Si fa presente che tra gli effetti rilevanti per la salute pubblica occorre considerare anche gli effetti a breve termine con esiti non prevedibili. Si ritiene, pertanto, necessario uno studio dettagliato sui possibili effetti sulla salute pubblica, anche se ‘temporanei’, soprattutto in considerazione di una maggiore vulnerabilità, in un contesto come Taranto, della popolazione interessata già esposta per anni alle emissioni di origine industriale.”

4. BONIFICA E CONTAMINAZIONE:

In merito al paragrafo “Indagine Sviluppo Italia Aree Produttive” (pag. 88) si rileva che: “Per quanto riguarda l’analisi dei singoli inquinanti si sottolinea che il proponente, nell’indicare la distanza dalle aree contaminate usa la seguente frase ‘ma comunque a distanza dall’area interessata dai lavori’ ... Non viene mai specificato a quale distanza esatta dall’area interessata dai lavori ed è fondamentale acquisire tale dato”.

5. RIFIUTI:

In merito al paragrafo 3.6.3 dello SPA (Rifiuti), si rileva che, con riferimento a quanto affermato dal Proponente: ‘Gli unici rifiuti previsti dal progetto sono gli sfridi di carpenteria metallica derivante dai tagli a misura dei pali infissi e delle travi da posare. Tutti tali rifiuti saranno inviati a recupero come rottami metallici’, “... è opportuno chiarire se tali rifiuti verranno stoccati in un deposito temporaneo o immediatamente conferiti. In entrambi i casi devono essere specificate nel dettaglio tutte le procedure previste.”

6. VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE:

Con riferimento generale alle finalità della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e ai contenuti della documentazione che il Proponente nello Studio di Impatto Ambientale (SIA), “... si ritiene necessario che il progetto, oggetto delle presenti osservazioni, venga sottoposto a procedura di

Valutazione di Impatto Ambientale al fine di indagare su diversi aspetti che necessitano di ulteriori approfondimenti con l'obiettivo di tutelare adeguatamente l'ambiente.”.

- dal legale rappresentante della Onlus “COVA CONTRO”, sig. Giorgio Santoriello, nota del 06/08/2020 acquisita con prot. MATTM/2020/64425 in data 14/08/2020 viene chiesto al MATTM *“... di negare l'autorizzazione al progetto in esame e di vigilare sulla mancata pubblicazione dei dati relativi all'oleodotto esistente ed incentivare la partecipazione dei cittadini ai processi decisionali come previsto dalla Convenzione di Aarhus, ad oggi inattuata”*;

TENUTO CONTO inoltre che:

- Sono pervenute controdeduzioni da parte di Raffineria ENI di Taranto con prot. MATTM/81530 del 18/10/2020, relative a entrambe le osservazioni prima citate.

In particolare, con riferimento alle osservazioni n.1, ENI controdeduce che:

- 1) *“... la posa del nuovo oleodotto da 30” sul Pontile Petroli esistente non modifica in alcun modo il progetto approvato, che era già stato oggetto del Rapporto Preliminare di Sicurezza per la fase di Nulla Osta di Fattibilità relativo al progetto di Potenziamento delle Strutture di Raffineria per lo stoccaggio e la movimentazione del greggio Tempa Rossa, positivamente assentito dal CTR della Regione Puglia nella seduta in data 10 aprile 2013. Il presente progetto non modifica in alcun modo quanto allora positivamente assentito. Quindi il progetto non comporta alcuna necessità di rivalutare le conseguenze ambientali degli scenari incidentali già valutati in occasione del sopra citato procedimento in quanto non vi apporta alcuna modifica. Infine l'obbligo di presentare relazione di riferimento riguarda le installazioni soggette ad AIA e loro modifiche sostanziali: il progetto oggetto dello SPA presentato non costituisce modifica sostanziale della Raffineria ENI R&M di Taranto in quanto trattasi di intervento di adeguamento strutturale del Pontile Petroli esistente.”*
- 2) *“Le criticità maggiori dal punto di vista dell'impatto acustico in ambiente marino sono associate alla battitura dei pali; verranno utilizzate attrezzature specifiche idonee allo scopo e al contesto operativo, quali ad esempio martelli idraulici, adatti allo svolgimento delle operazioni di cui sopra in contesti portuali urbanizzati per le loro caratteristiche di bassa rumorosità. Sono inoltre previste specifiche misure di mitigazioni degli impatti sul clima acustico, descritte nello SPA (pagine 34-36)”*.
- 3) *“Si escludono impatti diretti sulla salute pubblica per effetto della realizzazione del progetto di adeguamento delle strutture dell'esistente pontile di cui all'istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA. Per quando riguarda gli impatti indiretti in fase di cantiere questi si riferiscono alla sola fase di cantiere, la cui durata complessiva sarà di 8 mesi, (emissioni in atmosfera e rumore dei mezzi marini d'opera) le valutazioni effettuate dallo SPA hanno evidenziato l'assenza di impatti significativi negativi. Infatti le emissioni previste dei mezzi d'opera assommano, per gli ossidi di azoto, l'inquinante emesso in quantità maggiore, un'incidenza pari allo 0,15% sul totale delle emissioni annuali di tale inquinante nel Comune di Taranto: nessun effetto può essere attribuito a quantitativi così esigui. Per il rumore è stato analizzato l'impatto derivante dalle attività previste presso il ricettore non industriale più prossimo al sito di intervento (parrocchia della SS. Croce) riscontrando valori molto inferiori ai limiti di zona applicabili [43,3 dB(A) vs. limite di immissione diurno di 60 dB(A)]”*.
- 4) *“I punti in cui le indagini pregresse hanno riscontrato contaminazione superiore al limite di intervento ICRAM, ma comunque inferiori ai limiti di cui alla Colonna B Tabella 1 Allegato 5 al titolo V alla parte IV del D.lgs. 152/06, distano circa 300 m dall'area di intervento e non saranno in alcun modo interessati dalle attività previste dal progetto”*.
- 5) *I rifiuti ... sono costituiti esclusivamente da sfridi metallici derivanti dai lavori di montaggio delle strutture metalliche; essi saranno avviati dal produttore in fase di cantiere ad impianti di recupero presso operatori autorizzati secondo la normativa vigente. I materiali oggetto dell'attività di recupero potranno cessare la loro qualifica di rifiuto qualora l'autorizzazione dell'operatore*

autorizzato, cui verrà conferito il rifiuto, preveda espressamente questa possibilità nel rispetto delle condizioni di all'articolo 184-ter del Dlgs 152/2006. ... Per quanto riguarda raggruppamento dei rifiuti e il deposito preliminare alla raccolta ai fini del trasporto dei rifiuti prodotti in fase di cantiere, le ditte appaltatrici dovranno disporre di idonee aree di deposito temporaneo che rispettino i requisiti e le condizioni previste dall'art. 183 c. 1 lett. bb).

- 6) *Le conclusioni dello SPA presentato hanno evidenziato che per effetto delle azioni di progetto non ricorrono impatti ambientali significativi e negativi, come riassunto nella seguente tabella ... In conclusione, sulla base delle informazioni reperite e riportate nello SPA, tenuto conto del contesto territoriale, ambientale e urbanistico nel quale si colloca il progetto, analizzati gli impatti ambientali indotti dal progetto esaminato nelle fasi di costruzione ed esercizio, alla luce degli interventi di mitigazione e delle procedure adottate per la salvaguardia della qualità ambientale e della sicurezza, è possibile ragionevolmente ritenere che gli interventi in progetto non determineranno effetti significativi negativi per l'ambiente e per l'uomo”*

Invece, con riferimento all'osservazione n.2, ENI riporta 5 controdeduzioni, di cui in particolare si riporta appresso l'ultima:

“L'istanza in oggetto in quanto mera modifica di un'infrastruttura logistica esistente, non ha alcuna influenza sul destino della produzione petrolifera lucana, ma consente di movimentare con maggiore sicurezza i greggi e i prodotti petroliferi in uscita dal terminale marittimo della Raffineria di Taranto”.

VALUTATO che:

Con riferimento agli elaborati progettuali:

le soluzioni progettuali descritte negli elaborati presentati dal Proponente ai fini della valutazione dell'assoggettabilità a VIA sono descritte con sufficiente completezza, ai fini di evincere i potenziali impatti che l'opera potrà determinare in fase di cantiere e di esercizio;

Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

- Osservazioni avanzate dal rappresentante del Comitato Legamjonici – Taranto, sig.ra Daniela Spera, tenuto conto delle controdeduzioni del Proponente:
- per l'osservazione 1, si concorda con la controdeduzione del Proponente; si rileva inoltre che la procedura richiamata nell'osservazione sollevata esula dalle competenze della Commissione;
 - per l'osservazione 2, si concorda che la fase di cantiere può determinare impatto di tipo acustico, nei confronti del quale il Proponente prevede forme di mitigazione connesse alle particolari modalità di posa dei pali; tale problematica viene comunque fatto oggetto di una delle condizioni ambientali appresso riportate;
 - per l'osservazione 3, si concorda col Proponente che le attività oggetto del progetto in esame non avranno specifiche ricadute per la salute della popolazione, stante sia il particolare sito all'interno del quale l'attività verrà svolta, sia le finalità dell'opera in progetto; infatti, per i potenziali impatti indiretti, limitati alla fase di cantiere di durata complessiva di 8 mesi e riguardanti le emissioni in atmosfera e il rumore prodotto dai mezzi marini d'opera, le valutazioni eseguite hanno evidenziato l'assenza di impatti significativi negativi;
 - per l'osservazione 4, si concorda che occorre specificare meglio le caratteristiche di qualità dei sedimenti marini interessati dalle attività di infissione dei pali, anche al fine di progettare le forme di mitigazione già previste in progetto nei confronti di pericoli di risospensione di possibili inquinanti in colonna d'acqua e di una loro diffusione a distanza dall'area di cantiere;
 - per l'osservazione 5, si concorda che risulta necessaria un'integrazione sulla conoscenza delle caratteristiche quali-quantitative dei rifiuti prodotti e sul loro destino;

- per l'osservazione 6, quanto richiesto corrisponde perfettamente con le finalità della procedura di assoggettabilità a VIA a cui l'intervento è stato sottoposto, la cui conclusione è di competenza della Commissione.
- Osservazioni avanzate da legale rappresentante della Onlus "COVA CONTRO", sig. Giorgio Santoriello, tenuto conto delle controdeduzioni del Proponente:

l'osservazione sollevata riguarda una problematica che esula dalle competenze della Commissione e dalle finalità della procedura di assoggettabilità a VIA della proposta progettuale in questione, riguardando piuttosto strategie più generali di utilizzo delle fonti di energia.

Con riferimento alle caratteristiche e alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale

In ordine alle caratteristiche del progetto:

L'intervento oggetto di verifica di assoggettabilità a VIA riguarda il consolidamento strutturale del pontile esistente, senza occupazione di ulteriore suolo. La portata dell'intervento, comunque, sarà importante dato che saranno infissi 52 pali in acciaio del diametro di 1500 mm, con una lunghezza di infissione di 15-20 m, anche se ciò avverrà a ridosso delle strutture del pontile esistente. Saranno utilizzati mezzi navali di movimentazione e battipali dotati di sistemi di abbattimento del rumore quali sistemi a bolle e utilizzati battelli dedicati.

Cumulo con altri progetti:

Non ci sono progetti concomitanti sull'area molto ristretta dell'intervento.

Utilizzazione di risorse naturali:

Le uniche materie prime utilizzate nel progetto sono costituite dalle carpenterie in acciaio, pali di grande diametro e travi, che arriveranno prefabbricate nell'area di deposito, dove saranno stoccate.

Produzione di rifiuti:

Gli unici rifiuti previsti dal progetto sono gli sfridi di carpenteria metallica derivante dai tagli a misura dei pali infissi e delle travi da posare. Di essi, tuttavia, non viene data caratterizzazione, né precisazione sulle forme di trattamento/smaltimento a cui si prevede di avviarli.

Inquinamento e disturbi ambientali:

Le attività previste in progetto possono generare potenziali impatti in fase di cantiere, costituiti da emissioni in atmosfera, inquinamento acustico e diffusione di contaminanti in ambito marino. Nei confronti di tali tipi di impatto il Proponente prevede l'adozione di forme di mitigazione connesse fondamentalmente all'adozione di particolari modalità di esecuzione delle opere e di utilizzo di attrezzature che costituiscano una barriera per la diffusione delle forme di impatto a distanza rispetto all'area di cantiere, la cui efficacia va tuttavia verificata mediante l'esecuzione di apposite campagne di misura di particolari indicatori caratterizzanti i comparti ambientali interessati dagli impatti stessi.

Rischio gravi incidenti e/o calamità inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche:

Gli unici rischi in termini di sicurezza possono essere collegati alle operazioni dei mezzi navali, sia in fase di movimentazione delle strutture metalliche da installare, sia nel corso del posizionamento dei pali.

Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo:

Le modalità di adeguamento del pontile petroli esistente non prevedono scavi o dragaggi, per cui non ci sarà né produzione né trasporto di sedimenti, terre e rocce da scavo.

CONSIDERATO che in base alla documentazione prodotta risulta:

- che l'intervento consiste nell'adeguamento (consolidamento strutturale) del pontile esistente a servizio della raffineria ENI di Taranto motivato dall'esigenza, emersa solo in fase di progettazione esecutiva, di fare fronte ad una sensibile accentuazione dello sforzo di taglio gravante sulla trave del pontile esistente sulla quale collocare la linea di trasporto greggio di 30" prevista dal progetto già autorizzato con il Decreto di compatibilità ambientale n. 573 del 27/10/2011;
- che la modifica proposta si inserisce all'interno di un progetto già sottoposto a VIA e per il quale è stata emessa, dapprima, pronuncia di compatibilità ambientale con il DM del MATTM n. 573 già estesa fino al 23/11/2020 con decreto MATTM n. 373 del 17/12/2017;
- con il parere CTVA n.37 del 21/12/2020 la Commissione si è espressa favorevolmente alla concessione della proroga del termine previsto dal D.M. n. 573 del 27/10/2011, modificato dal D.M. 373 del 27/12/2017 relativo al progetto "Adeguamento delle strutture della Raffineria di Taranto per la movimentazione del Greggio Tempa Rossa", per la realizzazione delle opere per una durata di ulteriori 48 mesi rispetto al termine originario ovvero fino al 23/11/2024; si è in attesa del D.M. di proroga della validità della pronuncia di compatibilità in questione;
- che pertanto il progetto rientra tra quelli che vanno sottoposti a verifica di assoggettabilità;

CONSIDERATO CHE

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata" (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano " un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di "sorveglianza ambientale", da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio", in quanto circoscritte a: i) mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; ii) monitoraggi (prescrizioni che impongono il controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante opera");

CONSIDERATO che:

il Proponente dovrà ottemperare alle condizioni ambientali previste nel progetto relativo al giudizio positivo di compatibilità ambientale di cui al Decreto VIA/AIA n.573 del 27/10/2011, la cui efficacia temporale è stata prorogata con decreto n.373 del 17/12/2017, di cui l'intervento in oggetto costituisce variante.

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

che il progetto di “Adeguamento delle strutture della Raffineria di Taranto per la movimentazione del Greggio Tempa Rossa - Adeguamento del Pontile Petroli esistente”, non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. ritenendo comunque necessario che si provveda all’osservanza delle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n.1	
Macrofase	Ante-operam, cantiere, post-operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	<p>Predisposizione di un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) in cui siano monitorate nelle fasi ante-operam, di cantiere e post-operam (per i primi due anni a partire dall’ultimazione dei lavori) le principali matrici interessate da potenziali impatti (aria, acqua marina, biocenosi marina, rumore).</p> <p>Per la situazione ante operam il Proponente dovrà aggiornare i dati di monitoraggio presentati e commentati per le varie matrici ambientali, tenendo conto di quelli più aggiornati disponibili sul sito di ARPA Puglia.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’avvio dell’attività di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Puglia - ARPA Puglia

Condizione ambientale n.2	
Macrofase	Cantiere
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	<p>Ai fini di contenere i potenziali impatti da rumore nei confronti della biocenosi marina, il PMA deve prevedere il supporto di <i>Marine Mammal Observer</i> (MMO) di comprovata esperienza e qualificazione per eventuale sospensione temporanea dei lavori in caso di presenza di specie di interesse in prossimità dell’area del cantiere.</p> <p>I dati acquisiti durante tutte le attività di cantiere dovranno essere archiviati e messi a disposizione alle autorità di controllo, unitamente a un verbale delle attività svolte e delle eventuali sospensioni dei lavori.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’avvio dell’attività di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Puglia - ARPA Puglia

Condizione ambientale n.3	
Macrofase	Ante-operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente marino – sedimenti

Oggetto della prescrizione	Devono essere stimate le concentrazioni dei composti inquinanti presenti nei sedimenti e in colonna d'acqua (in forma quindi particellata e disciolta), nell'area portuale circostante la parte di pontile oggetto dell'intervento, utilizzando le misure ricavabili dalle campagne di monitoraggio disponibili, integrate con quelle ottenute nell'ambito delle attività di monitoraggio del cantiere relativo al prolungamento del pontile; ciò al fine di dimensionare in modo completo le misure di mitigazione già indicate in progetto ed evitare una loro dispersione al di fuori dell'area di cantiere. A tale scopo dovranno essere indicate le concentrazioni degli inquinanti, ricostruendone le isocore a mezzo di modello matematico calibrato con le misure disponibili.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dell'attività di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Puglia - ARPA Puglia

Condizione ambientale n.4	
Macrofase	Ante-operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	Devono essere identificati in modo univoco gli interventi di mitigazione che si intendono applicare durante la fase di realizzazione dell'opera per il contenimento dei potenziali impatti, dichiarati dallo stesso Proponente, connessi alla diffusione di inquinanti in atmosfera, alla risospensione dei sedimenti marini e alla diffusione di rumori in ambito terrestre e marino, definendo altresì gli indicatori che si intende monitorare all'interno del PMA per verificare l'efficacia degli interventi stessi.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dell'attività di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Puglia - ARPA Puglia

Condizione ambientale n.5	
Macrofase	Cantiere
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Rifiuti
Oggetto della prescrizione	Devono essere identificate le caratteristiche qualitative (codice EER) e quantitative dei rifiuti prodotti, e specificate le relative modalità di smaltimento/recupero, citando gli impianti di smaltimento/recupero che si intendono utilizzare.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dell'attività di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Puglia - ARPA Puglia