



Oggetto: *Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm³ di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto.*

CUP: D57G13000040003 - CIG: 57536931AB

Impresa: *Partecipazioni Italia S.p.A. – (già ASTALDI S.p.a.)*

Contratto: *n. 01/15 del 11.02.2015 Rep. n. 586*

RELAZIONE DEL RUP

ITER DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO E DI CONDIVISIONE CON IL MITE

Premessa

L'intervento in oggetto rientra tra quelli strategici per il rilancio dello scalo jonico di cui all'“*Accordo per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio-economico-ambientale*” (sottoscritto in data 20 giugno 2012) ed è inserito tra quelli di competenza del Commissario Straordinario del Porto di Taranto nominato con DPCM del 17.02.2012. Prevede il dragaggio di circa 2,3 milioni di metri cubi di sedimento in darsena Polisettoriale - per finalità di bonifica e di infrastrutturazione portuale - e la realizzazione di una cassa di colmata in ampliamento al V sporgente, destinata ad accogliere i sedimenti dragati.

Detto intervento è in coerenza sia con il Nuovo Piano Regolatore Portuale (approvato dalla Regione con Delibera di Giunta Regionale N.1384 del 23/07/2019) sia con il Piano di Gestione dei Sedimenti del Porto di Taranto, in cui vengono individuate le opzioni di gestione dei sedimenti in funzione della loro classificazione in viola, rossi, gialli e verdi.

Il progetto definitivo dell'intervento di che trattasi, redatto dalla Sogesid S.p.A., ha acquisito, tra gli altri, anche i seguenti pareri/autorizzazioni:

- con decreto n. 80 del 20.02.2014 il Ministero della Transizione Ecologica (già Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare), di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, ha decretato la compatibilità ambientale dell'intervento, subordinata al rispetto di una serie di prescrizioni da ottemperare in fase di progettazione esecutiva e/o nel corso dei lavori;
- con decreto n. 4876/TRI/DI/B del 24.02.2014, è stato definitivamente approvato il progetto di che trattasi ai sensi dell'art. 5 bis della L. 84/94 nel rispetto delle prescrizioni e delle raccomandazioni formulate dal CSLLPP con voto 101/2012 del 20.03.2012 e delle prescrizioni contenute nel citato DM 80/2014. Per tale ragione, il CSA posto a base di gara per l'affidamento dell'appalto integrato di progettazione esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione dei lavori all'art. 130 riporta: “*La progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori dovranno rispettare il “Quadro Prescrittivo” definito all'art. 1 del Decreto di Compatibilità Ambientale n. 80 del 20/02/2014.*”
- con voto n. 218 del 19.07.2013. il CSLLPP ha approvato il PD con prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni con particolare riferimento alle modalità realizzative della conterminazione strutturale della cassa di colmata (lato mare) ed alle attività necessarie per consentire l'utilizzo finale della cassa di colmata come piazzale di un terminal contenitori (previsto nel PRP). In particolare il CSLLPP ha prescritto che in fase di gara con l'Offerta economicamente più vantaggiosa fosse “ingegnerizzato” il bando con il disciplinare di gara, al fine di consentire ai partecipanti di “*fornire offerte tecnico-realizzative delle modalità di esecuzione del lavoro atte a garantire la soluzione delle perplessità evidenziate anche con la eventuale proposizione di soluzioni migliorative e/o semplificative*”.

Con Decreto n. 63/14 del 12.05.2014 l'AdSP ha indetto la procedura aperta per l'affidamento dell'appalto integrato per la realizzazione dell'intervento di che trattasi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, aggiudicato alla Astaldi S.p.A. con Delibera n. 485/14 del 28/11/2014. Pertanto, in data 11.02.2015 è stato sottoscritto il contratto n. 01/2015 - rep. 586 tra l'AdSP e la Astaldi per la redazione della progettazione esecutiva, il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e l'esecuzione dei lavori.

file: \\SERVER-FS1\Area_Tecnica\coordinamento\COMMISSARIO\Dragaggio Sogesid\VIA\nuova VIA\iter con MITE rev 1.docx

Prima di avviare la progettazione esecutiva la Astaldi S.p.A. ha aggiornato il Progetto Definitivo posto a base di gara, in modo da tener conto delle proposte migliorative offerte, tra cui le modalità tecnico realizzative del tratto a mare della struttura di confinamento della cassa di colmata. Con nota prot. n. 8563 del 09/06/2015, la AdSP ha, perciò, trasmesso il progetto aggiornato al MATTM – STA e al MATTM – DVA, al fine di acquisire il rispettivo parere di competenza.

Sulla scorta del parere dell'ISPRA prot. n. 32786 del 24/07/2015, il MATTM – STA con nota prot. n. 11533 del 29/07/2015 ha rappresentato che: *“...la soluzione progettuale proposta per la realizzazione del confinamento lato mare della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del Molo V risulta conforme ai requisiti di cui all'art. 5 bis della L. 84/94 e s.m.i., non apportando in tal senso modifiche rispetto al progetto già approvato”*.

Sulla scorta del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS prot. n. 1891 del 15/10/2015, il MATTM – DVA con nota prot. n. 27121 del 29/10/2015 ha ritenuto che:

- a) *“le modifiche progettuali proposte sono migliorative ai fini ambientali, a condizione che siano ottemperate tutte le prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale n. 80 del 2014 e del parere della Commissione VIA e VAS n. 1394 del 13/12/2013;*
- b) *fatte salve le raccomandazioni dell'ISPRA per minimizzare gli impatti sull'ambiente idrico circostante, il dragaggio con la draga aspirante refluyente deve avvenire a seguito del controllo da parte dell'ARPA Puglia solo quando sia concluso il dragaggio ambientale dei sedimenti pericolosi;*
- c) *nonostante la nuova soluzione progettuale consenta l'utilizzo futuro della banchina senza bisogno di ulteriori adeguamenti tecnici, resta ferma la necessità delle ulteriori valutazioni ambientali previste dalla prescrizione n. 1 del Parere della Commissione VIA e VAS 1394 del 13 dicembre 2013 ai fini della destinazione d'uso definitiva del piazzale portuale conseguente alla realizzazione della cassa di colmata, in quanto il citato parere non si riferisce agli impatti a regime provocati dall'utilizzo del piazzale e dall'incremento della ricettività del Porto di Taranto”*.

Una volta acquisiti i citati pareri, l'Appaltatore ha avviato le indagini propedeutiche (geologico-geotecniche) alla progettazione esecutiva (previste in contratto ed ai sensi dell'art. 169 c. 2 del DPR 207/2010), come da verbale del D.LL. in data 30.03.2015.

Quindi, a valle del completamento di dette indagini, con Disposizione di servizio del 30.11.2015, il sottoscritto RUP ha ordinato all'Appaltatore di dare immediato avvio alla redazione della progettazione esecutiva delle opere in argomento ai sensi dell'art. 14 del CSA.

L'appaltatore, con propria nota del 14.01.2016, ha consegnato alla Stazione Appaltante il “Progetto Esecutivo Rev. A” dell'intervento, che risultava in variante rispetto al progetto definitivo posto a base di gara, nonché rispetto al progetto offerta. In data 16.02.2016 il RUP con propria relazione ha comunicato alla SA di ritenere il PE non meritevole di approvazione, in quanto - per le ragioni ivi riportate - non ricorrevano le fattispecie di legittimazione previste dal comma 4 dell'art. 169 del DPR 207/10, bensì si palesava l'impossibilità, da parte dell'appaltatore, di rispettare l'offerta presentata in fase di gara in termini di prezzo, tempo e qualità tecnica. Con nota prot. n. 1626 del 02.02.2016 la Stazione Appaltante ha chiesto un confronto con l'ANAC, che ha incontrato nell'audizione del 24 febbraio 2016. Nel corso della stessa è stata formulata dall'Autorità esplicita raccomandazione affinché fosse ampiamente garantito il contraddittorio con l'appaltatore in relazione alle contestazioni formulate sul progetto esecutivo ritenuto non meritevole di approvazione. Per tale ragione la AdSP, con foglio prot. 4062/TEC/LEG del 01.03.2016, ha avviato il procedimento di risoluzione del Contratto d'appalto assegnando, contestualmente, allo stesso appaltatore 15 giorni per la presentazione delle proprie controdeduzioni. La Astaldi Spa con nota del 16.03.2016 ha fornito le proprie controdeduzioni e, con successiva nota del 23.03.2016, ha chiesto un incontro tecnico allo scopo di fornire eventuali ulteriori chiarimenti. L'Amministrazione, sulla scorta degli esiti di detto incontro, ha autorizzato l'appaltatore a revisionare il Progetto Esecutivo, al fine di proporlo a nuova istruttoria e verifica.

Una volta accertato che nella nuova revisione del PE redatto dall'Appaltatore ricorrevano le fattispecie di legittimazione previste dal comma 4 del cit. art. 169 del DPR 207/10, la Stazione Appaltante - ai fini dell'approvazione del Progetto - ha avviato le seguenti attività:

- richiesta di giudizio tecnico al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici su opera in variante al progetto approvato con nota prot. n. 10409 CS/TEC del 06.07.2016;
- verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al DM n. 80/2014 relative alla fase della progettazione esecutiva ad opera del Ministero, dell'ARPA Puglia e della Regione Puglia con nota prot. n. 9995 CS/TEC del 29.06.2016;
- verifica del progetto esecutivo ex art. 112 del D.Lgs 163/06 ad opera del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. per la Campania, il Molise, la Puglia e la Basilicata avviata con nota prot. n. 10322 CS/TEC del 05.07.2016.

Il progetto esecutivo in variante ha quindi ottenuto i seguenti pareri/autorizzazioni:

- parere positivo del C.S.LL.PP. in data 07.10.2016 (Affare n. 58/2015);
- parere del Ministero espresso con nota prot. n. 20456 del 04.08.2016 nell'ambito della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al DM n. 80/2014;

- parere di ARPA Puglia - Dipartimento Provinciale di Taranto espresso con note prot. n. 46634-32 del 29.07.2016 e prot. n. 51238-32 del 02.09.2016 nell'ambito della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al DM n. 80/2014;
- parere della Regione Puglia reso in senso favorevole ex art. 7 c. 2 del D.L. n. 1/2015 (cfr. nota APT prot. n. 11809 del 04.08.2016) nell'ambito della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al DM n. 80/2014.

Sulla scorta dei precitati pareri, con Decreto n. 08/17 del 24.01.2017 è stato approvato il Progetto Esecutivo in variante, trasmesso ad ANAC con nota n. 2191/TEC del 02.02.2017.

Quindi con verbali di consegna parziale n. 1 del 25.01.2017, n. 2 del 09.02.2017 e n. 3 del 28.03.2017 il Direttore dei Lavori ha proceduto alla consegna parziale delle seguenti lavorazioni:

- Attuazione del monitoraggio ambientale ante operam, come da piano di monitoraggio condiviso con Arpa Puglia (cfr. nota prot. n. 65829 del 13.11.2015);
- Cantierizzazione e impianti (in area ex-Yard Belleli)
- Bonifica ordigni bellici aree a mare e a terra
- Marginamento a mare

Con successivo verbale del 02.11.2017 il Direttore dei Lavori ha proceduto alla consegna definitiva dei lavori, fissando il conseguente termine per l'ultimazione al 25.09.2018.

I lavori siano stati condotti fin dall'inizio nel pieno rispetto delle prescrizioni di cui al cit. DM 80/2014, tanto che l'Amministrazione ha presentato al Ministero una serie di istanze per la verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali ivi contenute, come documentato anche sul sito istituzionale dello stesso Dicastero.

Nello specifico l'AdSP ha presentato delle istanze per la verifica di ottemperanza per le quali il Ministero ha emesso i seguenti decreti/determinazioni:

- a) Determinazione direttoriale n. 302 del 07.10.2016 a seguito di istanza presentata in data 05.07.2016 (condizione ambientale lett. A nn.4, 12 e 13 in fase di progettazione esecutiva);
- b) Determinazione direttoriale n. 427 del 18.12.2017 a seguito di istanza presentata in data 23.10.2017 (condizione ambientale lett. A) n. 21);
- c) Determinazione direttoriale n. 265 del 22.07.2019 a seguito di istanza presentata in data 01.10.2018 (condizione ambientale lett. A) nn. 12 e 13 limitatamente alla sola fase "Corso d'opera" della Fase 1 del dragaggio);
- d) Determinazione direttoriale n. 86 del 16.03.2021 a seguito di istanza presentata in data 03.02.2020 (condizione ambientale lett A) n. 4);
- e) Determinazione direttoriale n. 98 del 26.03.2021 a seguito di istanza presentata in data 08.02.2021 (condizione ambientale n. lett A) n. 4);

Oltre le istanze di cui sopra, questa Amministrazione nel mese di luglio ha presentato al Ministero anche un'istanza per la verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali nn. 11 e 23, riguardanti le modalità realizzative della cassa di colmata ed il rispetto del requisito di permeabilità prescritto dal DM. In esito all'incontro del 28 luglio u.s., però, il Ministero con propria nota del 30.07.2021 ha revocato la comunicazione di procedibilità della Verifica di ottemperanza in argomento.

Inoltre l'Autorità di Sistema Portuale, unitamente al Commissario Straordinario per le Opere Infrastrutturali nel porto di Taranto, hanno costantemente interloquito con il Ministero e con gli Enti di controllo per il rilascio di eventuali pareri di competenza, informandoli, inoltre, di qualsiasi aspetto riguardasse l'intervento in oggetto.

A riguardo si riporta di seguito la corrispondenza intercorsa ed i pareri acquisiti dagli enti competenti (tra cui lo stesso Ministero), suddivisi per tematiche di interesse.

1. Condivisione dragaggio dell'intero hot spot in asse al marginamento della cassa di colmata

La condizione ambientale n. 9 del Decreto n. 80/2014 prescrive che i sedimenti cd. viola vengano dragati e gestiti in un'unica soluzione.

Tenuto conto che il progetto definitivo dell'intervento prevedeva invece la sola rimozione della parte interna dell'hot spot dei sedimenti viola in asse al marginamento della cassa di colmata, con nota prot. n. 11106 del 20.07.2017 la AdSP ha comunicato che, al fine di ottemperare alla cit. condizione, il dragaggio ambientale dell'hot spot sarebbe stato esteso anche alla zona esterna all'impronta della cassa di colmata (intera area 1c-R1/D2 e, quindi, ulteriori 3.042 mc di sedimenti potenzialmente pericolosi).

In occasione del Tavolo Tecnico Permanente del 24.07.2017 l'Ing. D'Aprile dichiarava che nulla ostava da parte del MATTM STA affinché l'Amministrazione procedesse in tal senso, dovendo però preventivamente acquisire il parere del

MATTM DVA. Con propria nota prot. n. 17652 del 25.07.2017 il MATTM DVA comunicava di prendere atto di quanto rappresentato nella citata nota e di non ravvisare motivi ostativi.

2. Condivisione benna ambientale per dragaggio sedimenti viola

Il progetto esecutivo dell'intervento prevedeva che venisse seguito innanzitutto il dragaggio ambientale dei sedimenti cd. viola dell'hot spot in asse al marginamento della cassa di colmata.

Tenuto conto che secondo l'art. 1 c. 7 del DM n. 80/2014 l'ARPA Puglia deve verificare l'idoneità delle draghe al dragaggio ambientale, prima di dare avvio al dragaggio dei cit. sedimenti viola, la AdSP con nota prot. n. 11077/TEC/CS del 20.07.2017 ha trasmesso all'Agenzia Regionale, per le valutazioni di competenza, la documentazione tecnica della benna ecologica proposta dall'Appaltatore. Poiché ARPA Puglia ha chiesto il supporto tecnico specialistico di ISPRA (cfr nota prot. n. 57573 del 26.09.2017), il Commissario Straordinario ha inserito tra gli argomenti all'ordine del giorno del Tavolo Tecnico Permanente del 20.10.2017 la condivisione della cit. benna ecologia. Ed è proprio in sede di detto Tavolo Tecnico (cfr. verbale del Tavolo Tecnico Permanente del 20.10.2017) che gli enti preposti hanno condiviso la benna ecologica proposta dalla Astaldi, consentendo in questo modo l'avvio delle operazioni di dragaggio.

Con nota 20093/TEC/CS del 13.12.2019 la AdSP ha trasmesso ad ARPA Puglia, oltre che al MATTM e ad ISPRA per conoscenza, la scheda tecnica della benna bivalve idraulica e del relativo "KIT ambientale", che l'impresa appaltatrice intendeva utilizzare per il completamento del dragaggio dell'hot spot all'interno della cassa di colmata in ampliamento al V sporgente. Con nota prot. n. 2330/TEC/CS del 07.02.2020 il Commissario Straordinario, considerato che alla data 13.01.2020 erano decorsi i termini concessi dal D.L. 1/2015, senza alcun riscontro da parte di tutti gli Enti interessati, ha dato atto che la condivisione relativa alla scheda tecnica della benna si intende resa in senso favorevole, ai sensi dell'art. 7, comma 2 del D.L. n. 1/2015 convertito in L. n. 20/2015. Comunque, tenuto conto che con nota prot. n. 9001 del 11.02.2020 l'ARPA Puglia aveva trasmesso il parere ISPRA (prot. 6567 del 11.02.2020) nel quale lo stesso Istituto chiedeva chiarimenti in merito ai requisiti delle attrezzature proposte, con nota prot. n. 03877/TEC/CS 06.03.2020, fatto salvo il parere già espresso in senso favorevole, ai sensi dell'art. 7, comma 2, D.L. 1/15, nell'ottica della massima collaborazione tra le Amministrazioni e nel rispetto del principio di massima salvaguardia ambientale la AdSP ha trasmesso la nota dell'Astaldi – prot. n. 1793 del 04.03.2020 – che forniva puntuale riscontro alle osservazioni formulate da ISPRA.

3. Condivisione esiti verifiche di fondo scavo a valle del dragaggio hot spot della cassa di colmata

Secondo il progetto esecutivo dell'intervento al termine di ogni operazione di dragaggio occorre effettuare la verifica di fondo scavo ai sensi dell'art. 5 del DM 7 novembre 2008, così come prescritto dall'art. 1 c. 16 del DM n. 80/2014.

Per tale ragione, al termine del dragaggio dei sedimenti cd. "viola" dell'hot spot in asse al marginamento della cassa di colmata, la Astaldi ha proceduto al prelievo di n. 4 campioni di sedimento (F1, F2, F3 e F4) per effettuare le verifiche di fondo scavo in contraddittorio con ARPA Puglia, sulla scorta del "Piano di verifica della qualità dei fondali", redatto dall'impresa ed allegato al verbale del Tavolo Tecnico Permanente del 20.10.2017.

Con nota prot. 803-TA-OUT del 20.02.2018, acquisita al prot. AdSP n. 3355 del 20.02.2018, la Astaldi ha trasmesso i rapporti di prova delle analisi di laboratorio condotte per la citata verifica di fondo scavo, che hanno evidenziato nei campioni F1 ed F2 il superamento per gli IPA dei valori limite di riferimento per la classificazione di "sedimenti potenzialmente pericolosi" (cd. sedimenti viola). Per tale ragione il Direttore dei Lavori ha predisposto la Perizia di Variante n. 1, che ha previsto l'ulteriore approfondimento dei fondali dovuto ai cit. esiti delle verifiche di fondo scavo. Detta perizia di variante è stata approvata dall'AdSP con Decreto n. 63/2018 del 07.06.2018.

Pertanto, al termine del secondo ulteriore approfondimento dei fondali, l'Appaltatore ha eseguito delle nuove verifiche di fondo scavo - ex art. 5 del DM 7 novembre 2008, così come prescritto dall'art. 1 c. 16 del DM n. 80/2014 - in contraddittorio con ARPA Puglia. Anche la seconda verifica di fondo scavo (cfr. rapporti di prova trasmessi da Astaldi con nota prot. n. 1015-TA-OUT del 11.07.2018 e da ARPA con nota prot. n. 7990 del 05.02.2019) ha evidenziato la necessità di un ulteriore approfondimento dei fondali, a valle del quale sono stati prelevati dei campioni di sedimento per la terza verifica di fondo scavo in contraddittorio con ARPA (cfr. verbale di prelievo di ARPA n. 112/ST/2021 del 11.05.2021). A seguito di questa ulteriore verifica la AdSP con nota prot. n. 7448/TEC/CS del 20.07.2021 ha trasmesso i rapporti di prova del laboratorio incaricato dall'impresa di eseguire le analisi di parte e, tenuto conto che questi non sembrerebbero evidenziare superamenti tali da definire i sedimenti c.d viola, ha contestualmente chiesto all'Agenzia Regionale di rendere disponibili con urgenza gli esiti delle proprie analisi, al fine di non compromettere l'avvio delle operazioni di dragaggio del cerchio di evoluzione e della darsena del molo Polisettoriale.

4. **Condivisione modalità di conterminazione lato terra della cassa di colmata**

Per isolare idraulicamente la cassa di colmata dall'ambiente circostante, il progetto esecutivo prevedeva l'esecuzione di diaframmi plastici di conterminazione a terra (ammorsati per almeno due metri nei depositi argillosi di base) con la tecnologia Cutter Soil Mixing (CSM), ad eccezione del tratto C1-D, in quanto in detto tratto le profondità degli elementi di marginamento non erano compatibili con la tecnologia del CSM. Al fine di testare la riuscita di detta tecnica rispetto al quadro di riferimento progettuale e, quindi, verificare la risposta alla miscelazione in situ dei terreni interessati dal trattamento di soil mixing, la Astaldi, come da contratto, ha realizzato due campi prova CSM, uno presso lo Ex Yard Belleli e l'altro presso il V Sporgente. Visti i primi esiti dei citati campi prova, dai quali erano emerse alcune criticità relative al valore del coefficiente di permeabilità rilevato in situ (nettamente più alto rispetto sia a quello misurato in laboratorio, sia a quello previsto in progetto pari a $1,0 \times 10^{-9}$ m/s), con nota prot. n. 707 del 15.01.18 la AdSP ha chiesto al Ministero la convocazione di un apposito incontro tecnico, al fine di illustrare le criticità riscontrate e valutare, anche in relazione al mutato quadro normativo vigente (modificato dalla L. 221/2015 successivamente all'approvazione del progetto di dragaggio), la possibilità di non dover raggiungere il valore di coefficiente di permeabilità previsto in progetto. In data 24 gennaio 2018 si è tenuta presso il MITE la riunione richiesta, in cui il Dicastero ha concordato con l'opportunità di procedere con ulteriori prove di permeabilità ed ha, altresì, rappresentato che, in base all'esito di quest'ultime, la AdSP avrebbe potuto presentare alternativamente:

- istanza per variante sostanziale al progetto approvato (che avrebbe richiesto l'emanazione di un nuovo decreto di compatibilità ambientale), al fine di rimodulare l'obiettivo di permeabilità $K < 1,0 \times 10^{-9}$ m/s alla luce dell'aggiornamento normativo previsto dalla Legge n. 221/2015;
- istanza per variante non sostanziale al progetto approvato (che non avrebbe richiesto l'emanazione di un nuovo decreto di compatibilità ambientale), al fine di modificare soltanto la tecnologia per raggiungere sempre un coefficiente di permeabilità $K < 1,0 \times 10^{-9}$ m/s.

La AdSP, al fine di dare maggiore supporto alle proprie determinazioni, ha eseguito ulteriori indagini geognostiche e prove di permeabilità in situ ed in laboratorio sui campioni prelevati dai campi prova CSM realizzati dalla Astaldi. In considerazione degli esiti del campo prove realizzato dall'impresa e dei risultati delle ulteriori prove di permeabilità effettuate (che hanno confermato le criticità evidenziate dalle prove condotte dalla Astaldi) e visto anche quanto indicato dal Ministero nella cit. riunione del 24.01.2018, il Direttore dei Lavori, al fine di garantire un coefficiente di permeabilità inferiore a $1,0 \times 10^{-9}$ m/s (come richiesto nel decreto di compatibilità ambientale di approvazione del progetto definitivo), ha redatto la Perizia di Variante n. 2, in cui ha previsto di sostituire la tecnologia CSM con quella già indicata in progetto esecutivo per la realizzazione del tratto C-D1.

Detta perizia di variante è stata trasmessa, quindi, al Ministero ed agli enti competenti per le valutazioni di competenza con nota prot. n. 10322/TEC/CS del 22.06.2018, acquisendone la relativa condivisione per decorrenza dei termini di cui al D.L. 1/2015 (cfr. nota prot. 11910/TEC/CS del 25.07.2018).

Tenuto conto di quanto sopra, in occasione del Tavolo Tecnico Permanente del 18.06.2019 la AdSP ha aggiornato i convenuti sullo stato di avanzamento dell'intervento, comunicando che con Decreto n. 16/TEC del 22.01.2019 era stata approvata la Perizia di Variante n. 2 e che, pertanto, con verbale del 28.01.2019 il Direttore dei Lavori aveva disposto la ripresa delle attività di marginamento a terra dal vertice D1 al vertice E (attività sospese con verbale di sospensione parziale n. 5 del 11.04.2018, al fine di predisporre la citata perizia), fissando il nuovo termine per l'ultimazione dell'intero intervento al 16.01.2020.

5. **Condivisione aggiornamento Piano di Gestione dei Materiali**

Con nota prot. n. 11556/TEC/CS del 11.07.2019 il Commissario Straordinario, facendo seguito al Tavolo Tecnico Permanente tenutosi in data 18.06.2019, ha trasmesso l'aggiornamento del piano di gestione dei materiali-rev. Luglio 2019, predisposto dall'appaltatore per tener conto, in particolare, dei seguenti aspetti:

- le risultanze del tavolo tecnico tenutosi presso il MATTM il 21.11.2016 in cui il Dicastero, al fine dell'applicazione dell'art. 5 bis c. 2 lett. c) della L. 84/94 e s.m.i., ha chiarito che "*omissis...per origine è da intendersi la fase in cui è possibile definire l'effettiva qualità del materiale che nel caso di specie avviene in fase di caratterizzazione in cumulo*". Pertanto l'individuazione delle effettive caratteristiche di pericolosità dei sedimenti avviene a seguito della caratterizzazione in cumulo;
- l'attuale effettiva consistenza dei sedimenti potenzialmente pericolosi (basso contenuto d'acqua), depositati in una vasca di stoccaggio in area cantiere. Detta consistenza, infatti, non rende possibile l'utilizzo della filtropressa inizialmente prevista nel progetto esecutivo, se non prevedendo prima una lavorazione consistente nell'aggiunta di notevoli quantità d'acqua già nella vasca di stoccaggio, la cui capienza è però limitata a causa dei maggiori volumi di sedimenti viola dragati, e nella miscelazione meccanica per reidratare il medesimo materiale, che risulta già di consistenza palabile. Sono pertanto evidenti sia l'impossibilità che la scarsa praticità di tale soluzione, il cui risultato

finale sarebbe quello di portare nuovamente il contenuto d'acqua finale, mediante filtropressa, ad un livello molto prossimo a quello che già è disponibile nella stessa vasca di stoccaggio;

- la maggiore capacità residua della cassa di colmata, che potrebbe accogliere ulteriore materiale, oltre a quello già previsto in progetto, tenuto conto delle più precise stime circa il volume complessivo dei sedimenti da dragare (1.763.898 mc rispetto ai circa 2.000.000 mc previsti nel progetto definitivo).

Con nota prot. n. 13463/TEC/CS del 13.08.2019 il Commissario Straordinario ha dato atto della sua condivisione per decorrenza dei termini di cui al D.L. 1/2015.

Successivamente l'Appaltatore ha integrato il suddetto documento con un Addendum, che il Commissario Straordinario ha trasmesso agli Enti competenti con nota prot. n. 7533/TEC/CS del 14.07.2020. Con nota prot. n. 8860/TEC/CS del 04.09.2020 è stato dato atto che, alla data 14.08.2020, essendo decorsi i termini concessi dal D.L. 1/2015, senza alcun riscontro da parte delle Direzioni Generali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, i pareri di rispettiva competenza si intendevano resi in senso favorevole, ai sensi dell'art. 7, comma 2, del D.L. n. 1/2015 convertito in L. n. 20/2015. Nella stessa nota n. 8860 si dava, altresì, atto del parere prot. n. 53168 del 31.08.2020 di ARPA Puglia – DAP di Taranto, recante osservazioni e prescrizioni sul citato addendum. Per tale ragione con nota prot. n. 12686/TEC/CS del 23.11.2020 il Commissario Straordinario ha trasmesso, per il parere di competenza del Dicastero, la nota dell'Appaltatore prot. n. 2117 del 16.10.2020, con cui la Astaldi forniva puntuale e dettagliato riscontro al precitato parere di ARPAP. A seguito di quest'ultima integrazione il Ministero con nota prot. n. 106835 del 18.12.2020 ha allineato il suo parere a quanto precedentemente espresso dall'ARPA Puglia, che considerava non accoglibile la proposta di riutilizzo in cassa di colmata del materiale proveniente dagli scavi del diaframma plastico, a seguito dell'opportuna caratterizzazione. Per tale ragione il cit. materiale è stato gestito come rifiuto conformemente a quanto previsto nel Piano di Gestione.

6. Condivisione modalità di gestione acque dei sedimenti cd. viola

Il Commissario Straordinario con nota prot. n. 012613/TEC/CS del 29.07.2019 ha trasmesso al Ministero l'istanza per la verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n. 21 del DM 80/2014 relativamente alla sola gestione delle acque provenienti dalla disidratazione dei sedimenti viola (la verifica di ottemperanza per le acque provenienti dalla separazione delle acque di prima pioggia era stata già esperita con esito positivo - cfr. citata nota prot. AP n. 14869/TEC/CS del 12.10.2017 e Determinazione Direttoriale MATTM n. 427 del 18.12.2017).

Nello specifico l'istanza prevedeva di trattare dette acque in loco mediante l'impianto di trattamento delle acque di prima e seconda pioggia presente in cantiere per le seguenti motivazioni (così come riportate nella relazione tecnica predisposta da chimico incaricato dall'appaltatore sulla scorta delle analisi di laboratorio eseguite):

- piena compatibilità tra le acque prima pioggia e le acque a contatto con i sedimenti viola, anche per l'origine prevalentemente meteorica di queste ultime;
- compatibilità con la capacità di trattamento dell'impianto di prima pioggia, già ampiamente dimensionato in caso di eventi piovosi (portata max di progetto 344,4 l/s) e comunque utilizzabile a batch avendo cura di non apportare ulteriore refluo in caso di evento meteorico e di non superare la portata di 300 l/s, cautelativamente inferiore a quella di progetto;
- compatibilità di trattamento dell'acqua contenuta nella "vasca sedimenti viola" con l'Impianto di prima pioggia per l'abbattimento degli eventuali SST, al fine di rendere lo scarico conforme ai valori tabellari per lo scarico in mare;
- assenza di ulteriori problematiche di conformità dello scarico: considerata infatti la nota (3) di cui alla Tab. 3 All. 5 del Testo unico ambientale così come integrato e modificato "Valori limite di emissione in acque superficiali e in fognatura", la quale recita che i "Valori limite per CLORURI e SOLFATI non valgono per lo scarico in mare...omissis".

Con nota prot. n. 14467/TEC/CS del 11.09.2019 il Commissario Straordinario ha dato atto che la verifica di ottemperanza alla cit. condizione ambientale si intendeva resa in senso favorevole per decorrenza dei termini di cui al D.L. 1/2015.

7. Condivisione prove per verificare il rispetto dei requisiti di permeabilità della vasca di colmata

La AdSP con nota prot. n. 4440 del 26.04.2021, facendo anche seguito al Tavolo Tecnico convocato dal Dicastero il 24 gennaio 2018 (cfr. punto 3 "Condivisione modalità di conterminazione lato terra della cassa di colmata"), ha trasmesso ad ARPA Puglia la relazione predisposta dalla Astaldi, in cui erano descritte le prove già eseguite e quelle ancora da eseguire - in accordo al progetto, a quanto previsto dal CSA e a quanto chiesto dalla Commissione di Collaudo dell'Opera di che trattasi - al fine di verificare il rispetto dei requisiti di permeabilità della cassa di colmata prescritti dal DM 80/2014. Con successiva nota prot. n. 6651 del 29.06.2021, la AdSP, in riscontro alla nota ARPA prot. n. 38316 del 25.05.2021, ha trasmesso la relazione predisposta dalla Astaldi, in cui erano riportati i risultati delle ulteriori prove in situ eseguite a partire dal 17 maggio u.s. (come da nota prot. n. 4923 del 11.05.2021), assieme ai risultati delle prove già trasmesse con

la cit. nota prot. n. 4440 del 26.04.2021. Nella stessa relazione la Astaldi descriveva anche la documentazione, ivi allegata, attestante l'ammorsamento del marginamento a mare nello strato d'argilla per almeno due metri, come prescritto dalla condizione ambientale n. 11 del cit. DM 80/2014. In aggiunta con la cit. nota del 29.06.2021 si puntualizzava che la documentazione prodotta dalla Astaldi riguardava unicamente quanto eseguito dall'impresa al fine di ottemperare alle condizioni ambientali n. 11 e n. 23 del cit. DM. 80/2014 e, per tale ragione, si sarebbe a breve provveduto a inoltrare al MITE formale istanza per la verifica di ottemperanza alle cit. condizioni ambientali, secondo il format del Dicastero.

Infine con nota prot. n. 8314 del 13.08.2021 la AdSP ha trasmesso, per mera completezza d'informazione in quanto non oggetto di verifica di ottemperanza ad alcuna condizione ambientale, i risultati delle prove in situ condotte sul marginamento a mare, attestanti il rispetto del requisito di permeabilità prescritto per la cassa di colmata, che - come da progetto approvato - deve presentare un sistema di impermeabilizzazione, naturale o completato artificialmente, al perimetro e sul fondo in grado di assicurare requisiti di permeabilità almeno equivalenti a $K \leq 1,0 \times 10^{-9} \text{ m/s}$ per uno spessore $\geq 1 \text{ m}$.

8. Condivisione modalità di dragaggio sedimenti rossi, gialli e verdi

L'Appaltatore con propria nota prot. n. 2389-TA-OUT del 30.03.2021 ha trasmesso agli enti competenti il Piano di dragaggio di dettaglio predisposto ai fini dell'avvio del dragaggio del cerchio di evoluzione e della darsena del molo Polisettoriale. A seguito di detta trasmissione, la AdSP con nota prot. n. 3666 del 02.04.2021 ha trasmesso agli stessi enti, per completezza d'informazione, anche la nota prot. n. 2490 del 03.03.2021 con cui, sentita la Capitaneria di porto di Taranto per gli aspetti legati all'operatività portuale, aveva preliminarmente condiviso il piano, ribadendo comunque all'Appaltatore l'onere di rispettare il "Quadro Prescrittivo" definito all'art. 1 del Decreto di Compatibilità Ambientale n. 80 del 20/02/2014.

Su detto Piano di dragaggio l'ARPA Puglia - in riscontro alla richiesta di parere formulata dal Ministero della Transizione Ecologica con nota prot. 41176 del 21.04.2021 - si è espressa con propria nota prot. n. 37819 del 21.05.2021.

Con nota prot. n. 6323 del 18.06.2021, pertanto, il Commissario Straordinario ha trasmesso la nota tecnica redatta dalla Astaldi in riscontro al cit. parere ARPA ed ha contestualmente chiesto al Dipartimento per la transizione ecologica e gli investimenti verdi (DiTEI) di indire un apposito tavolo tecnico, al fine di discutere degli aspetti tecnici connessi alle attività di dragaggio descritte dalla Astaldi, in modo da non compromettere l'avvio delle attività.

Con nota prot. n. 7452/TEC/CS del 20.07.2021 il Commissario Straordinario del Porto ha comunicato agli enti che, essendo decorsi i termini di cui il D.L. n. 1/2015 a far data dal 18.06.2021, il parere chiesto si intendeva reso in senso favorevole ex art. 7, comma 2, del cit. decreto legge, convertito in L. n. 20/2015.

9. Condivisione aspetti di carattere generale

Si evidenzia che l'AdSP nel corso dell'esecuzione dell'intervento, anche per mezzo dei numerosi Tavoli Tecnici Permanenti convocati dal Commissario Straordinario del porto (cfr. verbale del Tavolo Tecnico del 21.12.2015, del 02.08.2016, del 24.07.2017, del 13.10.2017, del 20.10.2017, 19.02.2018, del 24.05.2018, del 15.01.2019, del 18.06.2019, del 23.09.2019 – tutti i verbali dei tavoli tecnici sono stati trasmessi alle Autorità Competenti ed agli Enti di controllo), ha costantemente aggiornato il Ministero, oltre che tutti gli altri Enti interessati, sull'andamento dei lavori e sulle difficoltà riscontrate principalmente a causa di:

- a) imprevisti esiti delle verifiche di fondo scavo condotte in contraddittorio con l'ARPA Puglia a valle del dragaggio dei sedimenti cd. "viola" dell'hot spot in asse al marginamento della cassa di colmata, dai quali era emersa la necessità di dover proseguire con l'attività di bonifica;
- b) imprevisti esiti del campo prove CSM realizzato dall'impresa, dai quali era emersa la necessità di individuare una nuova tecnologia, in sostituzione al Cutter Soil Mixing (CSM), per il marginamento lato terra della cassa di colmata, al fine di garantire un coefficiente di permeabilità inferiore a $1.0 \times 10^{-9} \text{ m/s}$, come richiesto nel cit. DM 80/2014;
- c) condizione societaria e finanziaria dell'appaltatore che, in data 28 settembre 2018, ha depositato, innanzi al Tribunale di Roma, ricorso ai sensi dell'art. 161, sesto comma, della Legge Fallimentare (c.d. domanda di concordato in bianco), finalizzato ad ottenere la concessione del termine per il deposito di una proposta di concordato preventivo in continuità aziendale.

In aggiunta a quanto sopra, è doveroso sottolineare la cospicua corrispondenza con cui l'AdSP ha sempre informato il Dicastero e gli enti competenti sulle attività in essere in conformità a quanto prescritto ed autorizzato. A riguardo basti pensare, ad esempio, alla nota prot. n. 12712/TEC/CS del 24.11.2020 con cui l'Amministrazione ha comunicato lo stato di avanzamento dei lavori o alla nota prot. n. 6140/TEC/CS del 09.04.2019 con cui l'Amministrazione ha comunicato, in accordo alla Dichiarazione resa ai sensi del comma 2 art. 41 bis della L. n. 98/2013 per l'intervento di ammodernamento della banchina di ormeggio del molo Polisettoriale, l'impiego del materiale inerte depositato presso l'area ex Yard Belleli per la formazione di una pista di transito in corrispondenza del vertice D della cassa di colmata allora in fase di

realizzazione o ancora. Inoltre si sottolinea che in aderenza alla cit. Dichiarazione resa ai sensi del comma 2 art. 41 bis della L. n. 98/2013 per l'intervento di ammodernamento della banchina di ormeggio del molo Polisettoriale, all'interno della cassa di colmata verranno riutilizzate anche le argille rinvenienti dal cit. lavoro per la realizzazione di rilevati e/o piste di servizio, sottofondi, livellamenti, rimodellamenti, regolarizzazioni, nonché per il miglioramento delle caratteristiche geotecniche dei terreni costituenti la colmata ed il riempimento finale della stessa, tenuto conto che il volume dei sedimenti da dragare è risultato da progetto esecutivo inferiore rispetto alla capacità geometrica della cassa di colmata. Infatti il progetto esecutivo dell'Astaldi al paragrafo 6.5 riporta: *"In considerazione della capacità residua della cassa di colmata e delle caratteristiche di tenuta idraulica della stessa, si configura la possibilità del riutilizzo in cassa di materiali con requisiti conformi al D.lgs. 152/06 e s.m.i., come già previsto dal "Piano di gestione dei materiali escavati" (elab. n. PE-AMB-GE-00-00-RE-02-B), ed in particolare di quelli derivanti da scavi e trivellazioni per l'Ammodernamento della banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale, come indicato nella nota del Commissario Straordinario dell'AP, prot. 17204/CS/TEC del 11 dicembre 2015."*

Si precisa che l'argilla da riutilizzare è pari a circa 33.000 mc ed è stata caratterizzata in cumulo al fine di verificare il rispetto dei limiti di cui alla tab. 1 dell'all 5 alla Parte IV del D. Lgs. 152/2006 (colonna B).

Infine si coglie l'occasione per notiziare in merito al recente accordo con la Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, al fine di consentire la sistemazione in cassa di colmata dei sedimenti rinvenienti dal dragaggio manutentivo dell'imboccatura del porto di Barletta, previa l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni da parte degli Enti competenti (da ottenere a esclusivo carico dell'AdSP MAM) e soltanto al termine delle attività di dragaggio previste nella Darsena, nel cerchio di evoluzione e nell'imboccatura del molo Polisettoriale, in modo che non ci siano commistioni nell'utilizzo della cassa.

Taranto, 12/11/2021

il Responsabile Unico del Procedimento:

ing. Gaetano INTERNÒ

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