



Ministero della Transizione Ecologica

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

Parere n. 211 del 3 febbraio 2022

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Istruttoria VIA</i></p> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP: 7618</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio</p>

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

RICHIAMATA 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. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm.ii.;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità 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 e n. 238 del 24/11/2020 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;
- la nota del citato Ministero avente prot. n. 104303 dell’11 dicembre 2020 recante la presa d’atto della designazione del referente regionale, nei casi di concorrente interesse regionale ai sensi dell’art. 8 del Testo Unico Ambientale, con nota prot. n. 998 del 10 luglio 2020 con la quale la Regione Puglia ha designato il proprio rappresentate (membro effettivo e supplente)in seno alla Commissione tecnica di Verifica di Impatto Ambientale VIA-VAS;

RICHIAMATE le norme che regolano il procedimento di VIA e in particolare:

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare gli artt.23 - 25, Titolo III, Parte seconda che regolano la procedura di valutazione ambientale intesa ai sensi dell’art. 5, recante ‘*definizioni*’, comma 1, lettera b come “*il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l’elaborazione e la presentazione dello studio d’impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d’impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l’adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l’integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto*”; la procedura si conclude con il inteso ai sensi dell’art. 5, recante ‘*definizioni*’, comma 1, lettera o come “*il provvedimento motivato, obbligatorio e vincolante, che esprime la conclusione dell’autorità competente in merito agli impatti ambientali significativi e negativi del progetto, adottato sulla base dell’istruttoria svolta, degli esiti delle consultazioni pubbliche e delle eventuali consultazioni transfrontaliere*”;

- 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 dell'Unione Europea “*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*”;
- Linee Guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)*”;
- Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.), Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali 2014;
- Delibera n.54/2019 del 09/05/2019 del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente concernente “*Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo*”;
- Linee Guida del SNPA approvate dal Consiglio SNPA in data 09.07.2019 per l'elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, utili per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D. Lgs. n.152/06 s.m.i., integrative dei contenuti minimi previsti dall'art. 22 e delle indicazioni dell'Allegato VII del D. Lgs. n.152/06 s.m.i.;

RILEVATO che:

- l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, con nota n. 12121 del 15/11/2021, acquisita al prot. n. 127667/MATTM del 18/11/2021, perfezionata con nota prot. 12604 del 24/11/2021, acquisita con prot. n. 131404/MATTM del 25/11/2021, ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale, comprensiva dello Studio di incidenza ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 per il progetto “*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*”;
- tale istanza è stata presentata in quanto è decorso il termine temporale di validità del Decreto interministeriale n. 80 del 20/02/2014, con il quale era stato espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni per il progetto “*Sito di Interesse Nazionale di Taranto - Dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Molo Polisettoriale e realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto*” (provvedimento pubblicato sulla G.U.R.I. in data 6/03/2014). Tale Decreto dispone che “*Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata*”;
- l'istanza è relativa sia agli interventi realizzati dopo marzo 2019, ossia successivamente alla scadenza del termine previsto dal Decreto VIA n. 80/2014, sia a quelli ancora da realizzare,

- contenuti nel progetto, che è lo stesso del 2014, oggetto del Decreto di VIA, con la sola modifica riguardante le modalità esecutive del dragaggio;
- la Divisione, con nota prot. n. 134713/MATTM del 2/12/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. 5827/CTVA del 2/12/2021, ha provveduto a comunicare la procedibilità dell'istanza al Proponente, alle Amministrazioni interessate ed alla Commissione, nonché a trasmettere alla stessa Commissione la relativa domanda di istanza del Proponente e la documentazione progettuale ed amministrativa ad essa allegata;
 - con tale nuova istanza, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha richiesto anche di poter riprendere i lavori previsti dal progetto, ai sensi del comma 3 dell'art. 29 del D.Lgs. 152/2006, sospesi su disposizione dell'Autorità di Sistema Portuale stessa alla luce della cessata validità del Decreto VIA n. 80/2014. A tal fine, con note n. 12963 del 2/12/2021 e n. 13105 del 6/12/2021, assunte al prot. n. 134703/MATTM del 2/12/2021 e n. 136110/MATTM del 6/12/2021, il Proponente ha inviato chiarimenti in merito alle modifiche apportate al progetto di dragaggio. In particolare, il Proponente ha richiamato l'attenzione sulla condizione ambientale lett. A) n. 7 del D.M. 80/2014, che recita: *“il progetto stabilisce le tipologie generali delle draghe da utilizzare, sulla base della classificazione dei sedimenti e rimanda al progetto esecutivo il dettaglio e le caratteristiche tecniche, purché siano rispettate le condizioni di sicurezza ambientale; nel Capitolato Speciale d'Appalto dovrà essere previsto l'obbligo, da parte dell'appaltatore, di utilizzare le tecnologie e le procedure di dragaggio indicate nel “Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini” redatto da ICRAM-APAT nell'agosto 2006. L'ARPA dovrà verificare l'idoneità delle draghe alle modalità di dragaggio ambientale”*, evidenziando che: *“al fine di ottemperare a detta condizione ambientale, l'appaltatore – prima dell'avvio del dragaggio del cerchio di evoluzione e della darsena del molo Polisettoriale – ha trasmesso agli enti competenti con propria nota prot. n. 2389-TA-OUT del 30.03.2021 il predisposto Piano di dragaggio di dettaglio, in cui andava a definire le draghe da impiegare sulla scorta anche delle intervenute esigenze di garantire l'operatività del molo nel corso dei dragaggi”*. L'ARPA Puglia si è espressa in merito con parere n. 51562 del 19/07/2021, assunto al prot. n. 79321/MATTM del 20/07/2021, nel quale ha valutato che *“la documentazione fornita risulta carente (mancano le schede tecniche delle draghe complete degli accorgimenti di cui sopra). L'Agenzia si riserva di verificare le schede tecniche che verranno fornite dalla ditta e di effettuare sopralluoghi dedicati alla verifica della tipologia di draghe non appena esse saranno disponibili in cantiere”*. Il Commissario straordinario ha pertanto evidenziato che al Piano di dragaggio allegato alla nuova istanza di VIA sono state allegate le schede tecniche delle draghe previste dall'appaltatore. Il Proponente con le note sopra citate si è inoltre dichiarato disponibile *“ad integrare le lavorazioni con le misure che codesto Dicastero riterrà opportune al fine di garantire che la chiesta prosecuzione delle attività avvenga in termini di sicurezza con riguardo agli eventuali rischi sanitari, ambientali e per il patrimonio culturale”*;
 - stante quanto sopra riportato, la Direzione Generale CRESS, con propria nota prot. 136774/MATTM del 7/12/2021, acquisita dalla Commissione con prot. n. 5900/CTVA del 7/12/2021, al fine di poter valutare l'opportunità di consentire la prosecuzione dei lavori ai sensi del comma 3 dell'art. 29 del D. Lgs. 152/2006, considerato che il progetto sottoposto alla procedura di VIA in corso definisce le caratteristiche tecniche delle draghe da utilizzare per l'esecuzione delle operazioni di dragaggio, ha richiesto ad ARPA Puglia di valutare se, alla luce del Piano di dragaggio integrato con le schede tecniche delle draghe, possano ritenersi soddisfatte le richieste poste dalla condizione A) 7 del D.M. 80/2014. Per quanto riguarda, invece, le restanti lavorazioni, tenuto conto del fatto che i lavori portati avanti

negli ultimi due anni, come sottolineato dal Proponente “*si sono sempre svolti sotto il monitoraggio degli organi di controllo e nel rispetto accertato delle condizioni ambientali imposte dal DM 80/2014*”, la medesima Direzione Generale ha ritenuto di poter consentire la prosecuzione dei lavori, a condizione che vengano attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti, nel rispetto delle condizioni ambientali imposte dal suddetto decreto VIA n. 80/2014 e sotto il controllo dell'ARPA Puglia, alla quale si chiede di informare tempestivamente la scrivente in caso di anomalie legate alla sicurezza, con riguardo agli eventuali rischi sanitari, ambientali o per il patrimonio culturale, al fine di poter disporre eventuali provvedimenti inibitori;

- ai sensi dell'art. 24, comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006, la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente al seguente link: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8152/11999>.

CONSIDERATO che:

ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

DATO ATTO che il progetto proposto per la VIA rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II, Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006, punto 11 – “*Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate*” e che possiede i seguenti requisiti di precedenza di cui all'art. 8 comma 1 del D. Lgs. 152/2006: comprovato valore economico superiore a 5 milioni di euro e una ricaduta in termini di maggiore occupazione attesa superiore a 15 unità di personale;

CONSIDERATO che la documentazione acquisita ai fini dell'istruttoria tecnica di VIA, consiste in:

- Avviso al pubblico;
- Elenco elaborati;
- Elaborati di progetto: n. 271 documenti descrittivi e grafici, distinti in elaborati di carattere generale, computi metrici, cantierizzazione, impianti, marginamento a mare, marginamento a terra, dragaggio area molo polisettoriale e conferimento in cassa di colmata dei sedimenti, gestione ambientale, *dewatering*, protezione e *capping* della banchina da dragare, piano di sicurezza e coordinamento, indagini e attività di laboratorio;
- Studio di impatto ambientale (SIA), comprendente 14 documenti di carattere generale, il Quadro di riferimento programmatico SIA 2014, il Quadro di riferimento progettuale SIA 2014, il Quadro di riferimento ambientale SIA 2014, la Relazione di Incidenza (con 5 documenti di Studio di Incidenza Ambientale);
- Piano di monitoraggio ambientale (PMA);
- Sintesi non tecnica;
- Relazione paesaggistica;
- Piano di utilizzo dei materiali di scavo;

TENUTO CONTO:

- delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.24, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006, da parte dell'Agenzia regionale e degli altri soggetti pubblici e privati:
 - segnalazione del Sig. Andrea Moizo (prot. 138322/MATTM del 10/12/2021, trasmessa dalla Direzione con nota prot. MATTM/140849 del 16/12/2021, acquisita dalla Commissione al prot. n. CTVA/6027 del 16/12/2021);
 - comunicazione dell'ARPA Puglia in merito alla verifica di ottemperanza relativa alla prescrizione A.7 contenuta nel D.M. 80 del 20/02/2014, con nota n. 87764 del 29/12/2021, acquisita al prot. MiTE/146960 del 29/12/2021;
 - parere dell'ARPA Puglia del 7/01/2022 acquisito al prot. MiTE/1239 del 7/01/2022;
 - parere del Ministero della Cultura con nota prot. n.3304-P del 31/01/2022 acquisita al prot. n. CTVA/486 del 31/01/2022;
- che tutte le osservazioni sono state esaminate e le considerazioni conclusive permettono di completare il quadro delle valutazioni del presente parere;

RILEVATO che l'oggetto del presente parere è l'accertamento della compatibilità ambientale del progetto *“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”*, con le seguenti precisazioni:

- il progetto prevede il dragaggio della darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del Molo Polisettoriale del porto. Il dragaggio, riguardante un'area di circa ha 100, ha sia la finalità di bonifica ambientale, mediante la rimozione dei sedimenti contaminati, sia di portualità, attraverso il raggiungimento della profondità prevista nel nuovo PRP (-16,50 m), al fine di consentire l'attracco di porta container fino a 18.000 TEUS rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUS. In particolare, verrà raggiunta la quota di -16,50 m nel bacino di evoluzione e per i primi 1.200 m della banchina del Molo Polisettoriale, ad esclusione delle aree a ridosso delle banchine dei due moli che, per questioni legate alla stabilità delle infrastrutture portuali esistenti, si è deciso di portare a:
 - quota - 15,50 m nel centro della Darsena;
 - quota -14,50 m nella fascia di rispetto di 20 m dal Molo Polisettoriale;
 - quota - 12,50 m nella fascia di rispetto di 15 m dal V° sporgente;
- sono stati già rimossi i sedimenti caratterizzati come potenzialmente pericolosi (cosiddetti “viola” dal manuale ICRAM) presenti nell'area nell'hot spot in asse al marginamento della cassa di colmata ed è stata quasi del tutto completata la cassa di colmata in ampliamento al V sporgente, in cui verranno refluiti i sedimenti dragati non pericolosi. La cassa di colmata, una volta terminata, avrà una superficie di circa 30 ha;
- rispetto al progetto già sottoposto a VIA ottenuta con Decreto interministeriale n. 80 del 20/02/2014, i lavori sono stati condotti fin dall'inizio nel rispetto delle prescrizioni di cui al Decreto medesimo. Nel corso dell'esecuzione dell'intervento si è reso necessario procedere all'aggiornamento degli studi di compatibilità ambientale e alla presentazione di una nuova istanza di VIA essendo nel frattempo intervenuta la scadenza dell'efficacia quinquennale del

- Decreto sopra citato. Con la nuova VIA, pertanto, si devono considerare ed attestare la compatibilità ambientale dei lavori eseguiti successivamente alla scadenza del termine di validità del Decreto di compatibilità ambientale suddetto (valutazione ex post dei potenziali impatti verificati nel periodo intercorrente tra la scadenza del termine previsto da Decreto e la formulazione della nuova istanza) e di quelli necessari al completamento dell'intervento;
- nello specifico, le **lavorazioni eseguite dopo i termini di validità del Decreto 80/2014** sono le seguenti:
 1. Marginamento a mare:
 - Parziale infissione di tutti i pali e di alcuni diaframmi (interrotta nel settembre 2018, ripresa nel dicembre 2019 e poi conclusasi nel settembre 2020);
 - Lavori di sigillatura dei gargami tra palo e diaframma.
 2. Marginamento a terra:
 - Completata la realizzazione del marginamento a terra e risolte le non conformità rilevate durante la realizzazione;
 - Realizzati i collegamenti mare–terra in corrispondenza dei vertici denominati A e C;
 - Realizzato il collegamento di chiusura con il palancolato realizzato nell'ambito dell'appalto per la Messa in Sicurezza della Falda dell'ex yard Belleli;
 - Completati i ricollocamenti in opera dei massi scogliera in corrispondenza del vertice A, nonché realizzato il rilevato marino con scogliera di protezione e allungamento del diaframma in corrispondenza del vertice C;
 - Avviata la realizzazione della trincea drenante;
 3. Dragaggi
 - Dragaggio dell'hotspot in asse al marginamento della cassa di colmata;
 - Verifiche di fondo scavo;
 - Eseguita la prima fase (0-2 metri) della bonifica bellica subacquea;
 - le **lavorazioni ancora da eseguire** sono le seguenti:
 1. Marginamento a mare
 - Svuotamento pali;
 - Formazione e stabilizzazione della cassa di colmata;
 - Riempimento pali con cls;
 - Riempimento diaframmi con materiali granulari inerti;
 - Realizzazione della trave di colmata;
 2. Marginamento a terra
 - Realizzazione della trincea drenante;
 - Completamento conferimento a discarica dei terreni provenienti dagli scavi;
 - Ripristino delle aree a fine dragaggio;
 3. Dragaggi
 - Caratterizzazione e gestione dei sedimenti cd. Viola (da conferire in vasca se non pericolosi, o a discarica, se pericolosi);
 - Dragaggio dell'area del molo polisettoriale fase 1;
 - BBSS fase 2;
 - Dragaggio fase 2;
 - Verifica fondo scavo dragaggio per il raggiungimento delle quote di progetto;
 - Confezionamento e posa materassini reattivi;
 - pertanto, lo Studio di Impatto Ambientale prende in considerazione sia i potenziali effetti ambientali legati ai lavori effettuati successivamente alla scadenza del termine previsto nel Decreto VIA n. 80, sia quelli delle opere tuttora da completare;
 - siccome il progetto, seppur non ricadente neppure parzialmente all'interno di aree naturali protette, come definite dalla L. 394/1991 e di siti della rete Natura 2000, potrebbe

cionondimeno determinare impatti derivanti dalla sua attuazione interferenti con una o più di dette aree, la procedura in oggetto comprende la procedura di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R.357/1997 e pertanto lo studio di impatto ambientale contiene anche gli elementi di cui all'allegato G del D.P.R.357/1997, così come integrati dalle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VIncA)", pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale, n. 303 del 28/12/2019. I Siti appartenenti alla Rete Natura 2000 potenzialmente interessati dagli interventi di progetto (Ente gestore Regione Puglia) sono:

- ZSC IT9130006 - "Pinete dell'arco Ionico"
- ZSC IT9130008 - "Posidonieto Isola di San Pietro"
- ZSC IT9130004 - "Mar Piccolo" (questo sito ricade parzialmente nell'area naturale protetta nazionale denominata "Riserva Naturale Regionale orientata "Palude La Vela" – Codice EUAP 1189, Comune di Taranto);
- ZSC IT9130002 - "Masserie Torre Bianca";
- ZSC/ZPS IT9130007 - "Area delle Gravine";

EVIDENZIATO che lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) si compone di quattro sezioni separate (con file separati) corrispondenti rispettivamente alla Documentazione generale, al Quadro di Riferimento Programmatico, al Quadro di Riferimento Progettuale, al Quadro di Riferimento Ambientale e alla Relazione di incidenza; documenti a parte sono quelli contenenti il Piano di Monitoraggio Ambientale, il Piano di utilizzo dei materiali di scavo e la Relazione paesaggistica.

EVIDENZIATO altresì che:

- la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, 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 sono così di seguito sintetizzabili:

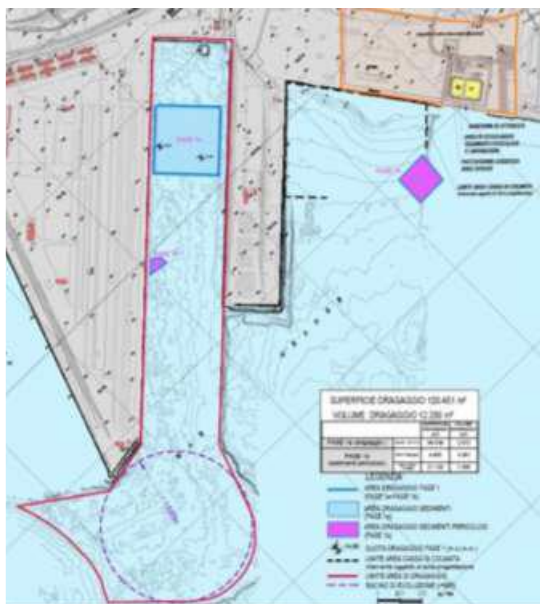
in ordine alle finalità, alla localizzazione, ai contenuti e all'iter del progetto

- il progetto si inserisce nell'ambito dell'area Molo Polisettoriale del Porto di Taranto; gli interventi previsti per il dragaggio di 2,3 Mm³ di sedimenti in tale area hanno una duplice finalità:
 - bonifica ambientale, mediante la rimozione dei sedimenti contaminati al di sopra dei limiti di intervento (presenti fino ad una quota media di – 15,50 m), che fini di portualità, mediante il raggiungimento dei 16,50 m, necessari allo sviluppo infrastrutturale del Porto di Taranto, consentendo l'attracco delle navi porta container con capacità fino ai 14.000 TEUS;
 - realizzazione del 1° stralcio di cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V° sporgente, con finalità di recupero/riutilizzo dei sedimenti marini dragati non pericolosi e finalità portuali di incremento aree a terra da dedicare ai container come previsto da PRP. Si rileva che attualmente il Molo Polisettoriale è stato assentito in concessione alla San Cataldo Container Terminal S.p.a.;



- il progetto definitivo prevede, in particolare, un **dragaggio tecnico** (o dragaggio dei sedimenti non pericolosi, cosiddetti Verdi, Gialli e Rossi nel Piano di Gestione dei Sedimenti del Porto di Taranto predisposto dall'ISPRA, ex ICRAM) dei fondali del canale, del bacino di evoluzione e degli accosti della darsena Polisettoriale, dalla quota attuale a 16,50 m, come da previsione del PRP adottato, per l'attracco delle grandi navi di ultima generazione; e un **dragaggio ambientale (a fini bonifica)** dei sedimenti potenzialmente pericolosi (cosiddetti Viola nel Piano di Gestione dei Sedimenti del Porto di Taranto predisposto dall'ISPRA, ex ICRAM). Nell'area interessata dalla realizzazione della cassa di colmata, destinata ad accogliere i sedimenti dragati, è stata riscontrata la presenza di sedimenti potenzialmente pericolosi, cd. Viola, da rimuovere prima dell'avvio della realizzazione del confinamento finale della cassa (vedi seconda figura, dove in viola sono le aree in cui è stata riscontrata la presenza di sedimenti potenzialmente pericolosi);





- il progetto definitivo prevedeva un volume di materiale da dragare pari complessivamente a circa 1,988 mln di m³ e gli interventi dettagliati, volti anche a limitare la produzione di torbida delle acque, attraverso un sistema di contenimento della stessa mediante panne galleggianti o sistemi equivalenti e un apposito sistema di monitoraggio, sono descritti ampiamente nel SIA del 2014 (Quadro riferimento progettuale). Prima di avviare la progettazione esecutiva l'appaltatore 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. Tali modifiche, accettate in sede di VIA (fermo restando la necessità di ottemperare alle prescrizioni indicate nel citato Decreto di compatibilità ambientale n. 80/2014 e riferite alla fase di progettazione esecutiva e/o nel corso dei lavori) sono confluite come varianti nel progetto esecutivo, trasmesso ad ANAC nel febbraio 2017, dopo alcuni pareri positivi ottenuti in sede di verifica di ottemperanza, tra cui quello del MATTM dell'agosto 2016. In esito ai rilievi batimetrici eseguiti nell'ambito delle indagini propedeutiche al Progetto Esecutivo previste dal Capitolato Speciale, il Proponente segnala che si è riscontrato che il volume del materiale da dragare è complessivamente inferiore rispetto a quanto ipotizzato nel Progetto Definitivo (1,776 milioni di m³, contro 1,988 milioni di m³). Dopo l'avvio dei lavori e lo svolgimento delle apposite Perizie di Variante nel periodo 2018-2021, nell'ambito delle ulteriori verifiche di ottemperanza da parte del Ministero in relazione alle condizioni ambientali n. A11 e A23, il Ministero stesso ha revocato la comunicazione di procedibilità della stessa verifica di ottemperanza, disponendo la necessità che il Proponente presenti nuova istanza di VIA, alla luce dell'avvenuta scadenza della validità del Decreto VIA n. 80/2014, in modo tale da poter integrare il procedimento di VIA con la valutazione ex post dei potenziali impatti verificati dai lavori effettuati nel periodo compreso tra la scadenza del termine del Decreto VIA e la presentazione della nuova istanza, oltre che dalle lavorazioni ancora da eseguire (così come richiamate sopra);
- in merito al sistema di dragaggio, il Proponente rileva che, a seguito di vari incontri svoltisi presso gli Enti interessati a sovrintendere alla portualità del Molo Polisettoriale nonché dalle informazioni ricavate dalle imprese operanti nell'ambito dell'area interessata dai lavori, è emerso come l'operatività dello stesso Molo Polisettoriale e del V Sporgente sia una condizione necessaria e imprescindibile da mantenere anche durante le operazioni di dragaggio. Ne consegue che per tutta la durata dei lavori i mezzi e le attrezzature impegnati nel dragaggio dovranno consentire ed agevolare, con cadenza quasi giornaliera,

l'entrata/uscita di navi e/o imbarcazioni di servizio al porto per l'accesso agli ormeggi suddetti. Tale esigenza, secondo il Proponente, dovrà essere garantita anche in tempi celeri in modo da permettere ogni accesso al porto in tempi tali da mettere in sicurezza navi ed imbarcazioni in condizioni di criticità quali possono essere, per esempio, quelle determinate dalle condizioni meteo avverse. Ne risulta che la proposta originaria di utilizzo di una draga stazionaria (*Cutter Section Dredger, CSD*), pur rimanendo una valida soluzione tecnica per il dragaggio di terreni misti come per il sito oggetto dei lavori, rimane di difficile applicazione alla luce delle esigenze di accessibilità alle banchine, in quanto le caratteristiche intrinseche della CSD sono la stazionarietà su pali, l'utilizzo di ancoraggi sul fondo per il brandeggio e la presenza della tubazione in parte galleggiante e in parte fissa, che si traducono come un ostacolo alla navigazione o proprio come un netto impedimento d'accesso alla darsena, nella situazione in cui il dragaggio interessa il cerchio di evoluzione o l'imboccatura al Bacino. Tra l'altro, si afferma che lo spostamento della CSD in simili posizioni è una procedura molto lunga che può impiegare anche intere giornate, tenuto conto dei tempi necessari per lo smontaggio della condotta refluenta. Per tali motivi, il Proponente evidenzia che con l'appaltatore si è dunque riscontrata la necessità di studiare un impianto di cantiere alternativo, compatibile con le emerse necessità operative dei moli interessati dai lavori. Dopo attenta analisi delle varie metodologie di scavo disponibili, così come illustrato nel "Piano di dragaggio e sistema di refluentamento in cassa di colmata e controllo attività" è stato selezionato l'utilizzo di un sistema dragante esclusivamente meccanico, mediante l'impiego di *Grab Dredger* autopropulse, per lo scavo del materiale meno coeso, e l'uso di *Backhoe Dredger* per la parte di materiale argilloso con grandi coefficienti di resistenza al taglio e schiacciamento. L'appaltatore ha scelto tale tipologia di mezzi in quanto comporterebbe benefici quali:

- massima efficacia effossoria su ogni tipologia di materiale data dallo scavo con benna mordente che trova la sua giusta collocazione in materiali sciolti o non eccessivamente coesi, e dallo scavo eseguito con *Backhoe* che garantisce la forza di penetrazione e strappo necessaria a vincere la resistenza delle argille presenti su gran parte dello strato di fondo da asportare;
- forte riduzione degli effetti dell'attività di dragaggio sul traffico portuale, considerato che tutti i mezzi sono autopropulsi o se non dotati di propulsione sono accoppiati ad imbarcazioni che ne consentono l'agevole movimentazione nell'ambito portuale, tutti sono attrezzati di piloni d'acciaio per il posizionamento, mossi da verricelli di bordo e non necessitano di tempistiche superiori a qualche minuto per liberare l'area di manovra per consentire il transito;
- ottimizzazione della qualità dei materiali immessi in colmata in quanto prelevati dal fondo senza ulteriore miscelazione con acqua e disposti in colmata come tal quale;
- riduzione del quantitativo d'acqua immessa in colmata con riduzione degli effetti sull'ambiente circostante in termini torbidità.

Si evidenzia che durante le fasi di dragaggio saranno attive le stazioni di monitoraggio per il controllo della torbidità: con l'attivazione di un valore di *prealert* (impostato all'80% del valore limite) daranno indicazioni sulle mitigazioni da adottare; con l'attivazione del valore di *alert* daranno avvio alle procedure di intervento in caso di superamento dei valori limite; infine, daranno utili indicazioni per la valutazione della effettiva dispersione del *plume* di torbidità.

- il Piano di dragaggio, allegato all'istanza VIA, così come sintetizzato sopra, in particolare per quanto concerne la scelta tipologica delle draghe da utilizzare (oggetto anche della condizione ambientale n. A7 del Decreto n. 80/2014), è stato oggetto di parere dell'ARPA Puglia in data 21/05/2021 nel quale si riscontra la mancanza nella documentazione fornita dal Proponente delle schede tecniche. Il Proponente, nelle sue note n. 12963 del 2/12/2021 e n. 13105 del 6/12/2021, inviate alla Direzione, ha fornito chiarimenti in merito alle modifiche apportate al progetto e ha evidenziato che al Piano di dragaggio sono state allegate le schede tecniche delle draghe previste dall'appaltatore;

in ordine al Quadro programmatico

- il nuovo SIA presentato dal Proponente riporta l'analisi delle coerenze degli interventi in progetto con gli strumenti di pianificazione che hanno subito modifiche rispetto a quanto esaminato in sede di SIA del 2014;
- per quanto riguarda i seguenti documenti di programmazione non sono state riscontrate modifiche, quindi restano valide le considerazioni di coerenza già effettuate nella precedente valutazione del 2014: Accordo di Programma per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il Superamento dello Stato di Emergenza Socio-Economico Ambientale approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17/02/2012; Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) approvato con DGR n. 1328/2007; Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P) Regione Puglia approvato con DGR n. 1748 del 15/12/2000; Piano Regionale delle Coste (PRC) approvato con DGR n. 2273 del 13/10/2011; Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE) approvato con DGR n. 445 del 23/02/2010; Piano di Gestione dei Rifiuti Speciali (PGRS) della Puglia approvato con DGR n. 1023 del 19/05/2015; Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) Taranto adottato con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 123/2010; Piano di zonizzazione acustica Comune di Taranto, adozione bozza con DCC n. 62 del 27/04/1999; Piano di Gestione dei Sedimenti (PGS) approvato in Conferenza di Servizi il 24/02/2011;
- il **Programma Operativo Regionale Puglia 2014-2020** è stato approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 1635 del 6/10/2015 e, nell'ambito dell'Asse prioritario 7 "Sistemi di trasporto e infrastrutture di rete" (FESR), prevede come priorità di investimento lo sviluppo e il miglioramento "*dei sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile*"; e l'aumento della "*competitività del sistema portuale e interportuale*". Gli interventi oggetto del progetto nel Porto di Taranto risultano coerenti con gli obiettivi e le azioni di intervento previste dal POR 2014-2020 della Regione Puglia, in quanto questi comprendono anche le attività di dragaggio dei fondali e la costruzione di specifici sistemi di protezione tesi a mitigare le recidive situazioni di perdita di pescaggio dei porti, nonché ad accrescere la capacità dell'intero sistema portuale, a potenziare le infrastrutture di accesso ai porti, inclusi gli interventi a garanzia della connessione ai principali poli cittadini e ai parcheggi di scambio, soprattutto attraverso infrastrutturazioni dedicate alla mobilità sostenibile, in particolare ciclopedonale, e riqualificare le aree di connessione che integrano aree portuali e retroportuali;
- il **Piano Regionale dei Trasporti (PRT), Piano Attuativo 2015-2019** (approvato con DGR n. 598 del 26/04/2016) ribadisce la necessità di garantire, oltre al potenziamento delle infrastrutture portuali, un'elevata accessibilità ferroviaria dalle principali direttrici di

traffico ai subsistemi portuali e collegamenti efficienti tra i nodi dei diversi subsistemi della piattaforma regionale che lavorano in rete. Per il Porto di Taranto il Piano include tra gli interventi finanziati/in corso di realizzazione quello del presente progetto, avente il codice P3002;

- il **Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR)**, approvato con DGR n. 176 del 16/02/2015, è stato aggiornato, con rettifica degli elaborati, con DGR n. 574 del 21/04/2020. L'area interessata dall'intervento ricade nell'ambito n. 8 "Arco Jonico Tarantino" e nell'unità minima di paesaggio 8.1 "L'anfiteatro e la piana tarantina". Il paesaggio costiero in questo tratto è classificato come *Waterfront a forte criticità da rigenerare*. Nell'analisi svolta dal Proponente non è stata rilevata alcuna incoerenza tra gli interventi oggetto dello SIA e gli obiettivi di piano, né sono stati riscontrati vincoli paesaggistici ricadenti nell'area interessata dagli interventi;
- per quanto riguarda il **Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)**, approvato nel 2015, l'ultima variante è stata approvata con il DPCM del 19 giugno 2019. Dallo stralcio del PAI aggiornato si rileva che l'area interessata dagli interventi non è direttamente coinvolta da fenomeni di pericolosità idraulica e geomorfologica e non ricade in zone a rischio idraulico. Il **Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)** dell'Autorità di Bacino Distrettuale meridionale è stato approvato con DPCM del 27/10/2016 e dall'analisi svolta si rileva che l'area interessata dai lavori non ricade in zone a rischio alluvione;
- il **Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA)** ha avuto nel DGR n. 2436 del 20/12/2019 la presa d'atto del documento programmatico preliminare. La nuova zonizzazione ai fini della valutazione della qualità dell'aria è in fase di approvazione. Restano, quindi, vigenti le indicazioni del PRQA approvato con Regolamento regionale n. 6 del 21/05/2008, già analizzate nell'allegato 1 dello Studio di Impatto Ambientale del 2014 e valutate positivamente con il Decreto di VIA n. 80/2014, in cui il territorio del Porto di Taranto ricade nella ZONA IT 6103 "Zona industriale", classificata come ZONA C, comprendente in comuni i cui sono stati rilevati o stimati superamenti dei valori di legge degli inquinanti determinati dal fattore di pressione del traffico veicolare, in cui ricadono, al contempo impianti industriali soggetti alla normativa IPPC, in cui sono previste misure di risanamento;
- il **Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto** ha avuto una variante, adottata con DCC n. 180 del 15/10/2018 ed approvata dalla Regione Puglia con DGR n. 808 del 4/06/2020, per la quale l'intero ambito portuale viene unitariamente classificato come "Zona per servizi d'interesse pubblico B2.10 Porto", disciplinata all'art. 29 delle NTA del vigente PRG ed alla corrispondente "scheda tecnica" contenente indici, parametri tecnici e le indicazioni. Per l'intero ambito portuale "B2.10" è previsto come strumento urbanistico esecutivo il nuovo **Piano Regolatore Portuale**, che costituisce quindi Piano Particolareggiato e Progetto Globale di Esecuzione previsto all'articolo 29 delle NTA del PRG. Tale Piano Regolatore Portuale, approvato con DGR n. 1384 del 23/07/2019 individua le aree di sedime del primo lotto della cassa di colmata, in ampliamento al V Sporgente, come aree funzionali CON-2 e PRO-2 dal NPRP (Rif. Norme Tecniche di Attuazione). La procedura di VAS si è conclusa con l'approvazione definitiva del nuovo PRP da parte della Regione Puglia. Dall'analisi effettuata dal Proponente non sono state rilevate norme in contrasto con gli interventi oggetto dello Studio di Impatto Ambientale;
- il **Piano Operativo Triennale (POT) 2020-2022**, approvato dal Comitato Portuale con delibera n. 3 del 13/05/2020, prevede per l'obiettivo 4 "*Infrastruttura fisica e competitività*", tra le altre, l'azione n. 14, che inserisce tra gli interventi in corso di completamento, quello del presente progetto. Da ciò emerge, pertanto, la piena coerenza

degli interventi in oggetto con gli obiettivi e le azioni previste nel POT 2020-2022 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per il Porto di Taranto;

- per quanto riguarda infine la valutazione di conformità con il sistema dei vincoli paesaggistici e le discipline di tutela, non è stata rilevata dal Proponente alcuna incoerenza tra gli interventi oggetto dello SIA e gli obiettivi dei piani e programmi esaminati. Si rileva la presenza di un'area tutelata per legge (art 142, comma 1, lett. a, del Codice) che corrisponde alla fascia di profondità di 300 m relativa ai territori costieri, già valutata positivamente con il Decreto di VIA del 2014. Non sono stati riscontrati ulteriori vincoli paesaggistici e culturali, né aree naturali protette, zone SIC e ZPS direttamente ricadenti nell'area interessata dagli interventi.

in ordine al Quadro Progettuale relativo alla cantierizzazione

- lo Studio di Impatto Ambientale descrive le principali attività connesse alle varie fasi di lavorazione:
 - Fase A: accantieramento mezzi marittimi, rilievo stato di fatto e preparazione cassa di colmata;
 - Fase B: mobilitazione mezzi marittimi, esecuzione campo prova e calibrazione sistemi di dragaggio;
 - Fase C: scavo area 1, con dragaggio a quota di progetto del bacino di evoluzione e dei primi 600 metri circa del molo Polisettoriale, a tutta larghezza per quanto riguarda il cerchio di evoluzione e metà larghezza per quanto riguarda il bacino (ciò consentirà di consegnare un primo lotto funzionale a quota 16.50m s.l.m. che una volta liberato dei mezzi potrà essere utilizzato per le finalità portuali);
 - Fase D: scavo area 2 e completamento del dragaggio di progetto (schema di riempimento della cassa di colmata);
 - Fase E: rilievi di controllo smobilitazione;
- il cantiere base è ubicato nell'Area ex Yard Belleli, affiancato da una fascia di cantierizzazione temporanea distribuita lungo i due lati a terra della cassa di colmata. Tale fascia di occupazione provvisoria è necessaria alla realizzazione del marginamento a terra e quindi alla relativa ubicazione dell'impianto temporaneo per la preparazione delle miscele plastiche. Il cantiere principale è organizzato per aree omogenee, separate tra loro, ciascuna con una precisa funzione: area logistica; officina, magazzino ricambi e parcheggio delle macchine da cantiere; area di deposito materiali di costruzione; area per lo stoccaggio e la lavorazione della carpenteria metallica; impianto temporaneo per il confezionamento delle miscele plastiche; impianto di allontanamento e trattamento delle acque di pioggia, costituito da canalette di raccolta, collettori interrati e da una vasca di accumulo delle acque di prima pioggia da avviare a specifico trattamento chimico-fisico, nonché relativi specifici manufatti per il trattamento delle acque di seconda pioggia da avviare a recapito diretto previa grigliatura, dissabbiatura e disoleatura, conformemente a quanto previsto al Capo II del RR n. 26 del 09.12.2013; aree di pesa seguita dalla stazione di lavaggio dei mezzi che lasciano il cantiere; viabilità interna, con le strade di accesso al cantiere, le aree di manovra, di pesa, di attesa mezzi in entrata e di lavaggio gomme dei mezzi in uscita. Nell'area ex Yard Belleli, inoltre, si svolgono anche le lavorazioni a terra inerenti la gestione dei sedimenti e delle loro acque di esubero, per cui saranno appositamente attrezzate anche l'area di gestione dei sedimenti viola, le piazzole di stoccaggio e caratterizzazione delle terre

e rocce provenienti da scavi e demolizioni (prima del loro conferimento a discarica controllata), l'impianto di trattamento delle acque di esubero della cassa di colmata, l'area di gestione e trattamento delle acque di prima e seconda pioggia. Tutte le piazzole prevedono una piattaforma impermeabilizzata e collegata al sistema di raccolta delle acque meteoriche. Lo Studio descrive anche i mezzi impiegati nel cantiere, con le modalità di utilizzo;

- sono illustrate le soluzioni previste per la gestione delle acque provenienti dai sedimenti viola (con l'aggiornamento contenuto nell'ultimo progetto esecutivo) e delle acque in uscita dalla cassa di colmata. Inoltre, il Piano di Gestione dei Materiali contiene la descrizione delle modalità di gestione dei materiali (sedimenti non pericolosi) derivanti dal dragaggio tecnico dei fondali (volume 1.763.898 m³) e di quelli potenzialmente pericolosi (sedimenti viola), oltre che del materiale di salpamento e di quello proveniente da terre e rocce da scavo e affini, dallo scavo dei diaframmi plastici, dalla dismissione delle vasche di deposito di cantiere. Infine, sono descritte le attività di monitoraggio svolte durante il dragaggio relative alla torbidità con l'attivazione di valore di *pre-alert* impostato all'80% del valore limite;

in ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale e alle misure di mitigazione, di compensazione e di monitoraggio relative alle singole componenti ambientali

Popolazione e salute umana

- rispetto a quanto analizzato nel precedente SIA si evidenzia che nel 2019 è stato pubblicato il Quinto rapporto SENTIERI (Studio Epidemiologico Nazionale dei Territori e Insediamenti Esposti a Rischio di Inquinamento) Anno 43 (23) 2019; tra i 44 siti inclusi negli studi SENTIERI è presente anche il SIN Taranto. I dati riferiti alla popolazione residente nei due Comuni interessati dal SIN (Taranto e Statte) sono in linea con quanto analizzato in precedenza: nella popolazione residente risulta in eccesso la mortalità per il tumore del polmone, per mesotelioma della pleura e per le malattie dell'apparato respiratorio, in particolare per le malattie respiratorie acute tra gli uomini e quelle croniche tra le donne ricoveri per tumore del polmone e mesotelioma e per malattie respiratorie croniche, a priori associati alle esposizioni industriali del sito, sono in eccesso in entrambi i generi. In riferimento alla porzione di territorio in esame, e all'attuale presenza di elementi di perturbazione dell'ambiente (primo tra tutti l'attuale area portuale stessa) le cause di rischio identificabili possono essere associate all'inquinamento atmosferico e a quello acustico;
- dal punto di vista della stima degli impatti, il Proponente evidenzia che per la componente Aria e clima, "è emerso un sostanziale miglioramento della qualità dell'aria nel contesto di riferimento e, stante le variazioni apportate al progetto che non influiscono sulla componente atmosfera, è possibile considerare l'impatto legato a questa componente dalle attività oggetto del presente studio trascurabile e comunque assolutamente identico a quello ritenuto compatibile con il DECVIA 80/2014". In merito al rumore, "si evidenzia che non sono emerse variazioni significative né al contesto territoriale né agli interventi in progetto che possano influenzare il clima acustico rispetto a quanto definito nell'ambito del precedente SIA di cui al DM 80/2014". Il Proponente conclude, quindi, che "per i potenziali impatti alla salute umana connessi agli inquinanti in atmosfera e al rumore, non sono previste modifiche/criticità rispetto a quanto già ritenuto compatibile con il DECVIA 80/2014 e che le potenziali interferenze possono ritenersi trascurabili";
- le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti sono definite nell'ambito dell'analisi svolta per le singole componenti Aria e clima e Rumore;

Biodiversità

- il quadro vegetazionale, floristico e faunistico dell'area di intervento, in riferimento sia all'ambiente marino sia a quello terrestre, è ritenuto dal Proponente non registrare variazioni significative rispetto a quanto osservato nel precedente Studio di Impatto Ambientale, permettendo dunque di considerare valido quanto già esposto negli allegati 10 e 11 del SIA: scarsi valori di naturalità delle componenti terrestri dell'area di intervento, e nel complesso delle aree portuali; presenza di infrastrutture portuali con vegetazione quasi del tutto assente, ad eccezione di alcuni lembi di vegetazione di tipo ruderale e infestante, costituita da specie erbacee perenni come *Inula viscosa* e la graminacea cespitosa *Oryxopsis miliacea*; per la componente faunistica prevalenza di specie ornitiche, soprattutto in corrispondenza di Punta Rondinella (contesto ambientale seminaturale, caratterizzata dalla presenza di specie tipiche di habitat steppici quali il gheppio, la civetta, lo stiaccino, il culbianco, il saltimpalo, la cappellaccia e il beccamoscino); presenza nell'area degli sporgenti e in quella del nuovo Molo Polisettoriale di uccelli marini, che utilizzano i containers e gli sporgenti come posatoi (il gabbiano reale, lo zafferano e il beccapesci. Per l'ambiente marino, esterni all'area di intervento sono le porzioni di ecosistemi naturali delle isole Cheradi di San Pietro e San Paolo, dove esistono tuttora habitat e specie faunistiche e floristiche di interesse. L'area risulta invece caratterizzata da un piano sopralitorale con componente vegetale rappresentata da cianobatteri del genere *Verrucaria spp.* e da specie animali stanziali quali l'artropode *Ligia italica* e il gasteropode *Littorina Neritoides*; da ecosistemi intertidali con una componente algale ben evidente e da specie ubiquitarie quali bivalvi, Balani, Patelle e crostacei; e infine dal piano infralitorale o subtidale composto da una prima componente di ricolonizzazione sulla parete verticale del substrato artificiale delle banchine in cemento armato, e da una componente vegetale di moda calma nel lato esposto delle rocce negli ecosistemi di substrato duro, caratterizzati da una componente faunistica invertebrata;
- dal punto di vista degli impatti, l'attività ritenuta dal Proponente come potenzialmente significativa per le caratteristiche biotiche delle matrici ambientali coinvolte è quella legata all'esecuzione dei dragaggi, in particolare alla movimentazione dei fanghi in fase di scavo, a cui è legata l'eventuale risospensione dei sedimenti che a loro volta potrebbero generare delle alterazioni, a carattere locale e temporaneo, delle caratteristiche chimico-fisiche e biologiche delle acque marine litoranee. *“La riduzione di trasparenza, la mobilitazione di sostanze in fase interstiziale, e la movimentazione di sedimenti generalmente inquinati (definiti “fanghi di dragaggio”) potrebbero produrre impatti più o meno intensi su tutte le componenti ecologiche del sistema interessato, e dunque anche sulle biocenosi. Infatti, la risospensione degli inquinanti potenzialmente presenti all'interno dei sedimenti, renderebbe tali sostanze biodisponibili e quindi in grado di entrare nella catena alimentare”*. Per ridurre la probabilità di insorgenza di tali potenziali problematiche, il Proponente segnala di aver previsto *“accorgimenti progettuali e misure di mitigazione idonee alla minimizzazione degli impatti che gli interventi previsti potrebbero cumulativamente determinare”*. A tale proposito, *“la proposta originaria di utilizzo di una draga stazionaria (Cutter Section Dredger, CSD), per i motivi già esposti nel quadro progettuale, è stata sostituita con un impianto di cantiere alternativo, compatibile con le emerse necessità operative dei moli interessati dai lavori. Per le operazioni di dragaggio si è dunque deciso di servirsi di un sistema dragante esclusivamente meccanico, mediante l'impiego di Grab Dredger autopropulse, per lo scavo del materiale meno coeso, e l'uso di Backhoe Dredger per la parte di materiale argilloso con grandi coefficienti di resistenza al taglio e schiacciamento. Le tecnologie di contenimento dei sedimenti individuate nel precedente Progetto, quali barriere di contenimento, utilizzate al fine di mitigare gli impatti indotti sulla matrice ambiente marino, sono state invece sostituite da stazioni di monitoraggio per il controllo*

della torbidità, dotate di sensori in grado di attivare un sistema di allarme ogni qualvolta venga rilevato un superamento del valore soglia precedentemente impostato, consentendo di intervenire in maniera tempestiva, interrompendo eventualmente le operazioni in corso, e ripristinare così le condizioni ordinarie di torbidità”. Per quanto concerne la valutazione degli impatti sulla componente biotica degli ecosistemi marini interessati dalla realizzazione degli interventi di progetto, “le interferenze da analizzare sono strettamente legate a quelle individuate per la componente abiotica, ed in particolare alla movimentazione dei fanghi potenzialmente inquinati”. Per quanto la gestione delle acque, nonché dei sedimenti non pericolosi e potenzialmente pericolosi (sedimenti Viola), il Piano prevede modalità di prevenzione e mitigazione descritte nel dettaglio nei paragrafi inerenti alla componente geologia ed acque, le quali risultano dunque valide anche per la conservazione delle biocenosi acquatiche. In considerazione di tali accorgimenti, unitamente al miglioramento della qualità dei fondali una volta completata l’opera di bonifica, attesa l’assenza di biocenosi marine di interesse naturalistico nell’area di intervento, le conclusioni del Proponente, relative ai potenziali impatti esaminati, possono ritenersi in linea con quanto definito e valutato positivamente nel precedente SIA. Infine, in merito all’analisi degli impatti potenziali relativi ai fattori abiotici “rumore e vibrazioni” e “atmosfera”, i quali potrebbero ripercuotersi sulla componente biotica degli ecosistemi marini e terrestri, “non sono stati rilevati particolari cambiamenti rispetto a quanto osservato nel precedente Studio di Impatto Ambientale”. Le attività programmate, secondo il Proponente, “non produrranno impatti significativi sulla vegetazione e sulla componente faunistica in ambito terrestre, in quanto gli elementi che le compongono sono ritenuti o completamente assenti, o se presenti, di scarso valore conservazionistico. In ogni caso gli impatti prevedibili con la realizzazione delle opere oggetto del presente studio non sono certamente diversi da quelli già analizzati e ritenuti compatibili dal DM 80/2014”;

- per quanto concerne le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti relative al fattore “Biodiversità” si fa riferimento a quelle riportate nelle sezioni dedicate a “Geologia ed Acque”, “Aria e Clima” e “Rumore”;

Suolo, uso del suolo e patrimonio agro-alimentare

- dopo aver caratterizzato e descritto il SIN di Taranto (aree contaminate che richiedono interventi di bonifica del suolo, del sottosuolo e/o delle acque superficiali e sotterranee per evitare danni ambientali e sanitari), nella cui perimetrazione ricade l’area di intervento, il Proponente riporta l’analisi dell’uso del suolo relativa alle aree circostanti il porto di Taranto, prevalentemente rappresentate da superfici a matrice agricola. In merito alla tematica del patrimonio agroalimentare, data la tipologia degli interventi in esame e il contesto ambientale in cui essi si inseriscono, si è ritenuto di poterla trascurare. La superficie interessata dal SIN in esame si estende per circa 125 km², 73 dei quali in area marina (Mar Grande e Mar Piccolo), per uno sviluppo costiero di 17 km. L’area di intervento, in particolare, risulta essere ubicata in corrispondenza dell’area marina nell’estremo ovest del perimetro del SIN. Per quanto concerne i provvedimenti finalizzati al risanamento ambientale della provincia ionica, il 15 settembre 2021 la Giunta Regionale ha approvato lo schema di Accordo di Programma per la definizione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree comprese nel SIN di Taranto, accordo stipulato tra Ministero della Transizione Ecologica, Regione Puglia, Commissario Straordinario per la bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione dell’area di Taranto, Comune di Taranto e Comune di Statte. L’accordo di programma individua la Regione Puglia quale Responsabile Unico dell’Attuazione degli interventi ricadenti in area SIN contenuti nel documento. Il Comune di Taranto è Responsabile Unico dell’Attuazione per quanto attiene all’intervento di messa in

sicurezza provvisoria, indagini volumetriche e caratterizzazione suolo/rifiuto dell'area della falesia in Località Praia a Mare. Il Proponente fa riferimento a quanto si evince dalla carta di uso e copertura del suolo di Taranto fornita dal servizio Urban Atlas: il territorio indagato risulta essere principalmente caratterizzato dalla presenza di aree portuali e industriali, intorno alle quali si sviluppano aree agricole a seminativi, colture permanenti, e prati stabili. Oggi, nelle aree circostanti la zona portuale, prevalgono le colture intensive di agrumi, viti, ortaggi, barbabietole e tabacco. Le poche aree a matrice naturale che si osservano a ovest del porto di Taranto sono prevalentemente costituite dalla pineta costiera di Lido Azzurro, la quale si estende per diversi km verso la frazione di Chiatona, nel comune di Palagiano;

- per ciò che concerne la stima degli impatti, stante l'ambito esclusivamente terrestre al quale si riferisce la componente in esame, e visti gli interventi oggetto dell'attuale SIA, i quali interessano invece aree marine portuali, secondo il Proponente, si possono ragionevolmente ritenere nulli i potenziali impatti da essi generati sul suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare, rinviando alle parti specifiche dei fondali e delle biocenosi acquatiche le considerazioni di potenziali impatti. Si ritiene, pertanto, non necessaria la definizione di misure di prevenzione e mitigazione per tale componente;

Geologia e acque

- circa tale componente, oltre alle analisi già contenute nello SIA precedente, il Proponente presenta i risultati della campagna d'indagini svolta nel 2015, in fase di progettazione esecutiva, allo scopo di individuare le caratteristiche dei sedimenti costituenti il fondale marino che saranno sottoposti alle operazioni di dragaggio, anche per profondità non raggiunte dalle precedenti campagne di caratterizzazione. Le indagini eseguite in area cassa di colmata hanno consentito l'individuazione delle caratteristiche dei materiali presenti sul fondale che saranno interessati dall'opera di marginamento a mare e dalla colmata. Sono stati eseguiti quattro sondaggi a carotaggio continuo, con prelievo di campioni sia indisturbati che rimaneggiati per la caratterizzazione stratigrafica e geotecnica. Nei medesimi fori sono state eseguite prove di permeabilità di tipo Lefranc, quattro prove penetrometriche statiche e prove di dissipazione con l'utilizzo del piezocono per la misura delle pressioni interstiziali e prove dilatometriche. Sono state inoltre effettuate prospezioni sismiche tipo MASW. L'insieme dei rilievi e dei sondaggi eseguiti, unitamente alle prove geotecniche in sito, ha consentito di ricostruire la sequenza e la geometria dei depositi presenti al di sotto del fondale marino, la cui quota di rinvenimento si approfondisce di circa 4 m spostandosi da terra (ex Yard Belleli) verso mare (lato BC della cassa di colmata). Le informazioni ottenute riguardano: terreni di riporto; depositi fangosi; depositi limosi e argillosi; depositi limosi e sabbiosi; depositi argillosi. Si è provveduto anche alla caratterizzazione dei materiali costituenti lo strato di riporto presente a partire dal piano di calpestio (limo-argillosi compattati), attraverso carotaggi, prelievi di campioni, campionamento della matrice di terreno di origine antropica, prove penetrometriche statiche, prospezioni sismiche. I risultati delle indagini sono contenuti nella Relazione Geotecnica allegata al progetto esecutivo. Il Proponente segnala poi che, nel periodo compreso tra il 28/11/2017 ed il 20/01/2018, è stato effettuato il dragaggio ambientale dei sedimenti viola presenti all'interno dell'hotspot della cassa di colmata e, al termine delle attività, si è proceduto alla verifica di fondo scavo in contraddittorio con ARPA ai sensi dell'art. 5 del DM 7 novembre 2008, in ottemperanza alla prescrizione A.16 del DM n.80/2014. Sono stati in tale occasione prelevati quattro campioni di sedimento (F1, F2, F3, F4). I risultati delle analisi chimiche hanno evidenziato superamenti per gli IPA dei valori di riferimento per la classificazione come potenzialmente pericolosi (sedimenti viola) nei campioni F1 e F2, mentre i restanti due campioni sono stati classificati come "rossi". Secondo il Proponente,

gli esiti analitici delle verifiche di fondo scavo hanno, pertanto, imposto di proseguire con le attività di bonifica per completare la rimozione dei sedimenti viola nell'hotspot in asse alla cassa di colmata con l'approfondimento dello scavo di almeno 50 cm, come previsto dal D.M. del 7 novembre 2008 (cfr. Perizia di variante n. 1). Nello specifico la Perizia di variante n. 1 ha previsto un approfondimento di ulteriori 50 cm delle aree denominate F1 e F2 (5.585 mc), di ulteriori 50 cm per una larghezza di 10 m in asse al marginamento del tratto di cella afferente F2 (375 mc) e ulteriori attività di dragaggio per un approfondimento di 150 cm nelle aree esterne di F2, F3 ed F4 (9.315 mc). In merito ai materiali provenienti dalle operazioni di scavo e perforazione per la realizzazione dei diaframmi, nell'ottobre del 2019 sono state effettuate misure su due campioni, che hanno mostrato, per il solo parametro alluminio, superamenti rispetto alla concentrazione limite prevista dal regolamento 2014/1357/UE. Nel marzo 2020 sono state inoltre eseguite delle indagini sui materiali di salpamento stoccati in vasca nell'area di cantiere. Sono stati eseguiti quattro sondaggi geognostici a carotaggio continuo a secco e a bassa velocità, uniformemente distribuiti sulla superficie della vasca. Dai sondaggi sono stati ricavati tre campioni, poi sottoposti a caratterizzazione analitica. Tutti i campioni sono risultati conformi ai limiti indicati nel D. Lgs. n. 152/2006 – Parte IV All.5 – Tab. 1/B, mentre per quanto riguarda le analisi sull'eluato tutti i campioni mostrano superamenti delle CSC per lo scarico in acque superficiali per il solo parametro alluminio. Il Proponente riporta anche i dati aggiornati riguardanti la qualità delle acque sotterranee. Partendo dalla suddivisione operata dall'ARPA Puglia e dalla classe di rischio attribuita ai 29 complessi idrogeologici individuati dalla stessa ARPA, è stata progettata la rete di monitoraggio delle acque sotterranee della Puglia e in particolare del complesso idrogeologico "Murgia e Santo" all'interno del quale si trova il corpo idrico sotterraneo "Murgia Tarantina". I risultati della campagna di monitoraggio 2016-2018 effettuata da ARPA Puglia evidenziano uno stato chimico scarso nel corso del triennio. Le acque di falda dell'area Ex Belleli sono state soggette a bonifica nell'ambito dell'intervento denominato "Progetto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area Ex Belleli, funzionale alla realizzazione della cassa di colmata c.d. Ampliamento del V sporgente. Il Progetto di bonifica è segnalato trovarsi in fase di collaudo. In merito alle acque separate dai sedimenti viola contenuti all'interno dell'apposita vasca, le stesse sono state campionate ed esaminate al fine di valutarne la compatibilità con l'impianto di smaltimento delle acque di prima pioggia, come da progetto approvato. Le analisi chimico-fisiche, condotte tra il 2018 e il 2019, hanno evidenziato l'origine meteorica di tali acque, caratterizzate dalla quasi assenza di inquinanti di origine antropica/produttiva e da un basso contenuto di sostanza organica, ma discretamente salina per la presenza di significative concentrazioni di Cloruri e Solfati e di Boro notoriamente presente nelle acque di mare come oligoelemento. Il Proponente afferma, quindi, che non vi sono particolari cessioni di inquinanti dal sedimento fangoso all'acqua. Infatti, dalle indagini analitiche condotte, i sedimenti Viola risulterebbero contaminati sostanzialmente da parametri di origine idrocarburica (Idrocarburi tot ed IPA) (si veda Relazione per la verifica dei fondali dragati – Fondo scavo sedimenti Viola – a cura di ARPA Puglia DAP Taranto doc. Co.Ge V17_OTT001 riferita ai campionamenti condotti da ARPA il 22/06/2018 Verbale ARPA/9/A/ST/2018) tipicamente non solubili in acqua; e metalli pesanti probabilmente presenti in forma insolubile. Sono stati, quindi, confrontati gli esiti analitici delle acque prelevate nella vasca di sedimenti viola con quelli relativi alle acque presenti nella vasca di accumulo di prima pioggia, determinando essenzialmente la presenza delle medesime sostanze, seppur in concentrazioni diverse (in entrambe le tipologie di acqua si nota la presenza di Sali quali Cloruri e Solfati). Entrambe risultano inoltre caratterizzate da basso carico organico, presenza di metalli in tracce ed assenza di inquinanti di origine antropica quali solventi e pesticidi. Inoltre, non si riscontra inquinamento batteriologico significativo. Il Proponente accenna anche alla pericolosità

idraulica, attraverso le mappe disponibili sul sito dell'AdB Puglia; rientra nelle aree perimetrate solo la testa della darsena, ricadente in un'area caratterizzata da bassa pericolosità e lambita marginalmente da un'area ad alta pericolosità;

- per l'analisi dei potenziali impatti dovuti alla realizzazione dell'opera, il Proponente fa cenno allo smaltimento delle acque prodotte, rappresentate dalle acque meteoriche di dilavamento dei piazzali, dalle acque di sfioro della cassa di colmata e dalle acque presenti nei sedimenti viola. Nello SIA si riporta il processo di trattamento e quello di dimensionamento dell'impianto utilizzato. In ragione di tale processo, il Proponente ritiene possibile affermare che l'impatto degli scarichi a mare delle acque sia trascurabile, dal momento che queste saranno opportunamente trattate e monitorate a monte dello scarico. Ulteriori impatti potenziali potrebbero derivare dalle attività di dragaggio: risospensione dei sedimenti; sversamento di sedimenti durante il trasporto; contaminazione delle acque da parte dei sedimenti residui in radice alla darsena e lungo il V sporgente. La possibilità che si verifichi uno sversamento di sedimenti nel corso del trasporto è reputata dal Proponente come remota, dal momento che le draghe impiegate sono equipaggiate con benne a grappo con cassone a tenuta, chiuse su tutti i lati, compreso quello superiore. Le schede tecniche delle imbarcazioni che si prevede di usare sono allegate al Piano di dragaggio. Vengono specificati gli accorgimenti per limitare gli impatti del dragaggio e rimediare ad eventuali aumenti della torbidità. In base a tali accorgimenti il Proponente giudica i possibili impatti come trascurabili. Per quanto riguarda la possibilità che si verifichino infiltrazioni, si richiamano le considerazioni sull'impermeabilizzazione del marginamento a terra della cassa di colmata. Al fine di verificare l'adeguatezza della tecnica prevista in progetto sono state effettuate indagini geognostiche e prove di permeabilità in situ, realizzando degli appositi campi prova, i cui risultati sono stati trasmessi tramite nota prot.717TAOUT/9292/A831 del 27.12.2017. Sono state svolte analisi ad opera di un diverso laboratorio, che ha confermato i risultati già ottenuti nella riunione del 13/4/2018. Il RUP, il DL e i supporti al RUP, dopo ulteriori approfondimenti congiunti, hanno convenuto che la soluzione ottimale dal punto di vista sia amministrativo che esecutivo da proporre in perizia di variante è l'impiego di un diaframma composito da 60 cm. per tutto il tracciato, scegliendo quindi la stessa tecnologia già prevista nel PE per i primi 130 m. del lato CD del marginamento a terra della cassa di colmata. La validità delle ipotesi progettuali sopra dette è stata confermata mediante la Relazione generale sul marginamento a mare ed a terra, trasmessa con nota AdSP prot. n. 6606 del 28 giugno 2021. In base a quanto detto, il Proponente conclude che è possibile considerare gli impatti legati agli sversamenti accidentali del tutto identici a quelli già valutati positivamente con il DM n. 80/2014;
- per le misure di prevenzione, il Proponente riafferma che, al fine di prevenire il fenomeno di torbidità durante le attività di dragaggio, verrà impiegato un sistema di monitoraggio della torbidità, costituito da stazioni programmate per inviare un segnale di *prealert* nel momento in cui venga raggiunto l'80% del valore limite, soglia scelta a vantaggio di sicurezza poiché consente di applicare in tempo utile misure specifiche per la riduzione della torbidità. Nel caso in cui il valore soglia sia raggiunto sarà inviato un messaggio di *alert* contenente il valore di torbidità rilevato. Ciò permetterà alla squadra d'intervento appositamente formata di agire tempestivamente, verificando che l'allarme non sia riconducibile a cause esterne all'intervento in progetto. Successivamente, la squadra procederà alla verifica dell'integrità e del corretto funzionamento della sonda mediante una sonda mobile. Se il valore misurato risulterà inferiore al valore di *alert* l'evento viene identificato come falso allarme: in tal caso, si procederà a calibrare il sensore di torbidità della sonda, annotando il temporaneo malfunzionamento. In caso contrario si rileva la necessità di intervento e il Responsabile di cantiere informa il Direttore di cantiere, che valuterà l'opportunità di convocare una

riunione tecnica in cantiere con la presenza dell'Ente di controllo. I criteri di gestione delle sonde e dei limiti dei valori di *alert* sono concordati con ARPA Puglia.

Aria e clima

- il Proponente riporta gli aggiornamenti relativi a tale componente rispetto a quanto già analizzato nel precedente Studio di Impatto Ambientale del 2014. Sono riportati, quindi, i dati emissivi aggiornati, unitamente alla nuova zonizzazione e ai valori di qualità dell'aria registrati dalle centraline dell'ARPA nel 2019. Questi ultimi possono essere così sintetizzati: il limite di concentrazione di 10 mg/m³ calcolato come media sulle 8 ore per il CO non è stato superato in nessuno dei siti di monitoraggio (centraline più vicine all'area di intervento); il limite di concentrazione sulla media annuale di PM₁₀ di 40 µg/m³ è stato rispettato in tutte le centraline considerate (e non si sono registrati superamenti del limite giornaliero di 50 µg/m³); per l'NO₂ il limite annuale di concentrazione (pari a 40 µg/m³) non è stato superato in nessuna stazione di monitoraggio, così come per il benzene non è stata registrata una concentrazione superiore al limite annuale di 5 µg/m³ (la media delle concentrazioni è stata di 0,6 µg/m³). Nel corso del 2018-2019 sono state effettuate campagne di monitoraggio della qualità dell'aria, nei mesi di marzo e luglio 2018 e nel maggio e agosto/settembre 2019. Tali campagne, eseguite secondo il programma e le specifiche tecniche previste nel Progetto esecutivo di Monitoraggio per la componente aria, e in accordo con quanto previsto con l'ARPA Puglia in occasione del sopralluogo tenutosi il giorno 21/02/2017, sono state finalizzate al rilevamento delle concentrazioni delle polveri sedimentabili PM₁₀ e dei composti chimici tossici prodotti dalle lavorazioni e dalle attività di trasporto dei materiali di approvvigionamento e di smaltimento lungo la viabilità interna ed esterna al cantiere, nonché all'utilizzo delle informazioni desunte per adottare eventuali opere di mitigazione che si rendessero necessarie allo scopo di limitare l'incremento delle polveri e degli altri gas inquinanti. I risultati hanno confermato le rilevazioni effettuate con le centraline fisse, con valori rilevati moderatamente contenuti per il PM₁₀ e largamente inferiori ai limiti stabiliti dalla normativa vigente per gli inquinanti gassosi (SO₂, NO₂, CO). Ciò è vero anche per l'O₃ nelle campagne di luglio 2018 e maggio 2019, ma non per l'ultima considerata, relativa ad agosto/settembre 2019, in cui il valore obiettivo per la protezione della salute umana (fissato in 120 µg/m³), calcolato come massimo giornaliero della media mobile di 8 ore, è stato superato tre volte, certamente a causa delle alte temperature stagionali (l'ozono è strettamente correlato alla temperatura atmosferica). Inoltre, si è rilevato che: le concentrazioni dei BTEX sono risultate quasi sempre prossime allo zero, in tutte e tre le campagne di monitoraggio; le concentrazioni rilevate per il benzo(a)pirene relativamente alla famiglia degli IPA risultano costantemente al di sotto della soglia di rilevabilità strumentale corrispondente a 0,1 ng/m³, pertanto, inferiori a 1/10 del valore obiettivo indicati dalla legislazione vigente, in tutte e tre le campagne di monitoraggio; nella campagna di monitoraggio agosto/settembre 2019 le concentrazioni rilevate per i metalli pesanti (piombo, cadmio, alluminio e nichel) risultano costantemente al di sotto della soglia di rilevabilità strumentale corrispondente a 0,001 µg/m³, mentre per le due campagne precedenti, a luglio 2018 e a maggio 2019, le concentrazioni rilevate per i metalli pesanti risultano contenute, al di sotto dei valori limite cogenti (D. Lgs n. 155/2010) per il piombo, il cadmio e l'alluminio, mentre per quanto riguarda, invece, il nichel, sono stati riscontrati alcuni superamenti con concentrazioni di poco superiori al limite normativo, così come rilevato in fase Ante Operam;
- la tendenziale diminuzione delle concentrazioni degli inquinanti rispetto ai valori riportati nel precedente SIA del 2014 conferma la stima di impatto trascurabile, contenuta nello

stesso SIA, stante il fatto che le variazioni apportate al progetto non influiscono sulla componente atmosfera;

- le previste misure di prevenzione e di mitigazione degli impatti sono volte alla minimizzazione della dispersione delle polveri in atmosfera, mediante bagnatura delle terre e dei materiali (anche di quelli stoccati), la copertura degli autocarri durante il trasporto dei materiali, la limitazione della velocità di carico dei materiali e della velocità di transito, la bagnatura delle ruote dei mezzi di lavoro in uscita;

Paesaggio, patrimonio culturale e beni materiali. La Relazione Paesaggistica

- secondo il Proponente il quadro di riferimento della struttura paesistico-ambientale risulta invariato rispetto alla precedente analisi condotta nell'ambito del precedente SIA. Il PPTR del 2015 individua l'ambito in cui ricade l'area portuale di Taranto con la denominazione di "Ambito n. 8 Arco Jonico-Tarantino", suddiviso in "8.1 l'Anfiteatro e la Piana Tarantina" e "8.2 le Gravine Joniche". Il contesto dell'area interessata risulta essere già fortemente antropizzato e compromesso, circondato da innumerevoli detrattori antropici, e le opere non coinvolgono oltretutto aree di naturalità e singolarità paesaggistiche. Pertanto, stante l'ambito al quale si riferisce la componente in esame, il Proponente afferma che "*si possono ragionevolmente ritenere nulli i potenziali impatti da essi generati sulla componente paesaggio, patrimonio culturale e beni materiali e comunque assolutamente identici a quanto già valutato positivamente con il DECVIA del 2014*", non ritenendo, inoltre, necessarie misure di prevenzione e mitigazione degli impatti;
- la Relazione Paesaggistica presenta delle variazioni relative alla descrizione del progetto, all'inserimento nel contesto e agli strumenti di pianificazione paesaggistica e territoriale (a seguito dell'approvazione definitiva del Piano Regolatore Portuale avvenuta con DGR n. 1384 del 23/07/2019 e dell'approvazione del PPTR con DGR n. 176 del 16/02/2015). Il Proponente riafferma "*la piena coerenza e conformità*" tra gli interventi oggetto dello SIA e gli obiettivi contenuti in tali strumenti. Si rileva la presenza di un'area tutelata per legge (art 142, comma 1, lett. a, del Codice) che corrisponde alla fascia di profondità di 300 m relativa ai territori costieri, già presente nel 2014. Non sono stati riscontrati ulteriori vincoli paesaggistici e culturali, né aree naturali protette ricadenti nell'area interessata dagli interventi;

Rumore

- anche per questa componente non sono state riscontrate dal Proponente variazioni rispetto a quanto già analizzato nello SIA precedente. L'analisi è stata effettuata attraverso la verifica di eventuali aggiornamenti del Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Taranto e la verifica della presenza sul territorio di edifici di nuova costruzione. Entrambe le verifiche hanno dato esito negativo, non riscontrando variazioni;
- dal punto di vista dei possibili impatti derivanti dagli interventi realizzati a seguito della scadenza dei termini del DEC/VIA e dagli interventi ancora da realizzare, il Proponente esclude a priori potenziali interferenze sull'agente fisico del rumore, data l'assenza di variazioni significative del progetto che possano influenzare il clima acustico in fase di realizzazione delle opere. L'analisi svolta in precedenza aveva dato come risultato il rispetto dei valori limite assoluti di immissione in corrispondenza delle aree abitative più vicine alle zone di lavorazione e che si collocano a distanza ragguardevole dai cantieri (non inferiore a 1 Km); in tali aree anche per il valore limite differenziale di immissione non erano state rilevate criticità in prossimità dei ricettori abitativi presenti. Il Proponente conclude, quindi,

che “per l'agente fisico del rumore non sono previste criticità e che le potenziali interferenze possono ritenersi trascurabili”. Si prevede comunque che, “durante tutto il periodo dei lavori, in caso di superamento dei valori limite di immissione del rumore presso i ricettori residenziali o sensibili, in particolare verso il limitrofo quartiere Lido Azzurro, fatta salva l'apposita autorizzazione comunale di deroga ai limiti normativi per le attività di cantiere, dovranno essere installate barriere mobili antirumore”;

in ordine al Piano di Monitoraggio Ambientale

- il Proponente ha provveduto a modificare il Piano di Monitoraggio, approvato in sede di SIA precedente, con riguardo a:
 - biodiversità: nel rispetto delle finalità di monitoraggio delle biocenosi presenti nell'area, del rilevamento in situ della presenza di *Posidonia* e di *Cymodocea*, oltre che di esemplari di *Pinna nobilis*, e dell'installazione di due stazioni equipaggiate con torbidimetro e correntometro, si è conclusa la fase di monitoraggio ante operam, mentre è in corso quella in operam. In merito al monitoraggio di mammiferi marini e tartarughe, è stata, inoltre, predisposta una bozza del Protocollo per il *Marine Mammals and Turtles Visual Survey* in capo alla *Jonian Dolphin Conservation* (nota Astaldi prot. 2492TAOUT) di cui alla nota ARPA Puglia prot. 5156232 del 19/07/2021, nella quale si propone la disposizione di un gruppo di osservatori specializzati (*Marine Mammals Observers*), secondo alcuni criteri specificati dal Proponente;
 - geologia e acque: è previsto un sistema di monitoraggio della torbidità, così come indicato anche nel Piano di dragaggio e sistema di refluitamento in cassa e controllo attività, supportato dal monitoraggio ambientale effettuato tra il 2017 ed il 2021, strutturato secondo le modalità specificamente indicate dal Proponente nello Studio. Alla luce del riscontro alla nota ARPA del 21/05/2021 è proposta una modifica nella posizione delle sonde CF1 e CF2 nell'intorno immediato dell'area da dragare e non nell'area stessa. Il monitoraggio delle acque di sfioro della cassa di colmata avrà inizio nel momento in cui saranno fatti refluire i sedimenti nella vasca ed avverrà in continuo mediante sonda multiparametrica. Saranno inoltre campionate le acque dai pozzetti di controllo. Come riportato nella nota tecnica di riscontro alla nota dell'ARPA del 21/05/21, le modalità di monitoraggio delle acque in uscita dalla cassa di colmata restano invariate; il Proponente riporta, infine, i valori di fondo corretti ed approvati dalla suddetta nota ARPA;
 - aria e clima: le modifiche apportate al Piano di Monitoraggio Ambientale del 2015, relative alla componente atmosfera per la fase in corso d'opera fanno riferimento alle considerazioni sulle campagne di monitoraggio che sono state effettuate dal 2018 a oggi, e in particolare ai contributi di ARPA Puglia in merito alle istruttorie di verifica di ottemperanza in merito al monitoraggio. Rispetto al PMA del 2015, è stato definito il punto di installazione della stazione di misura in sede di sopralluogo. Nello specifico è previsto il monitoraggio del benzo(a)pirene, per il quale dovranno essere rispettati i valori limite secondo il D. Lgs. n. 155/2010. Il Proponente segnala, inoltre, che, come richiesto da ARPA, sarà prestata particolare attenzione al controllo dei valori O₃ nei periodi estivi;
 - rumore: il punto individuato per la verifica del clima acustico è sito presso l'Hotel Ara Solis nella località Lido Azzurro, identificata come il nucleo abitativo più vicino agli interventi in progetto;

in ordine allo Studio di Incidenza Ambientale

- il Proponente, nel rimandare allo Studio di Incidenza Ambientale allegato allo Studio di Impatto, afferma che *“si possono ragionevolmente ritenere invariate le conclusioni riportate nello Studio di Incidenza Ambientale del 2014 ed approvate con il DECVIA del 2014, le quali affermano che non sono stati rilevati impatti significativi sulle specie o sugli habitat presenti all'interno dei SIC, ZPS, IBA indagati o sulle specie prioritarie inserite in Direttiva Habitat 92/43/CEE o nelle specie della direttiva Uccelli 79/409/CEE presenti all'esterno degli stessi siti”*. Le differenze progettuali rispetto al 2014 (ad esempio, la sostituzione della draga stazionaria con un impianto di cantiere alternativo, compatibile con le emerse necessità operative dei moli interessati dai lavori, oppure l'utilizzo di stazioni di monitoraggio per il controllo della torbidità in alternativa alle tecnologie di contenimento dei sedimenti individuate in precedenza) non determinano, per il Proponente, *“particolari cambiamenti in termini di potenziali interferenze con l'ambiente circostante, e dunque con i Siti Natura 2000 considerati, anche in considerazione delle misure di prevenzione e mitigazione individuate per le diverse componenti ambientali analizzate”*;

in ordine alle conclusioni finali del Proponente

- nello Studio di Incidenza Ambientale presentato, il Proponente giunge alla conclusione che *“stante gli interventi già realizzati a seguito della scadenza dei termini del DECVIA, nonché degli interventi ancora da realizzarsi, e la sostanziale invarianza del contesto ambientale rispetto a quanto osservato nel precedente SIA, si può ragionevolmente affermare che gli impatti prevedibili con la realizzazione delle opere in oggetto risultano essere identici o comparabili a quelli ritenuti compatibili con il DECVIA 80/2014”*;

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- è pervenuta una segnalazione (prot. 138322/MATTM del 10/12/2021, trasmessa dalla Direzione con nota prot. MATTM/140849 del 16/12/2021, acquisita dalla Commissione al prot. n. CTVA/6027 del 16/12/2021) da parte del Sig. Andrea Moizo, contenente il riferimento a presunte omissioni nella documentazione depositata con l'istanza. In particolare, si afferma che nella documentazione *“non si riscontra alcuna traccia delle numerose non conformità rilevate da Rup, Direzione Lavori e Commissione di collaudo rispetto alla progettazione originale, in merito in particolare ai lavori di palificazione, così come nessuna contezza viene data dell'istituzione del Collegio Consultivo Tecnico decisa nella seconda metà del 2020 dalla stazione appaltante per gestire tali problematiche con l'appaltatore né sono rinvenibili atti relativi a nuova ed integrativa progettazione richiesta a valle di tali non conformità”*;
- a seguito della richiesta da parte della Direzione, con la medesima nota prot. 140849 del 16/12/2021 inviata all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio (e per conoscenza alla Commissione), di fornire chiarimenti in merito ai contenuti della segnalazione suddetta, il Proponente ha comunicato il proprio riscontro con nota prot. 13721 del 20/12/2021, acquisita al prot. n. 6087/CTVA del 21/12/2021. In essa, il Proponente evidenzia che *“le non conformità rilevate dagli organi di controllo (Direzione Lavori, Commissione di Collaudo e Responsabile del Procedimento), oltre che dallo stesso appaltatore nell'ambito delle proprie procedure di qualità, nel corso di esecuzione di un'opera pubblica, sono parte dei processi di controlli e verifiche atti a garantire la rispondenza dell'opera alla performance di progetto, che viene definitivamente accertata al Collaudo dell'opera a valle dell'ultimazione dei lavori”*. Inoltre, *“in merito alle non conformità rilevate nel corso dell'esecuzione del*

marginamento a mare, le stesse sono state oggetto, come altre, di specifico intervento di risoluzione. Le prove e le verifiche sinora condotte anche su tali interventi, già agli atti di codesto MITE (cfr. note nn. 7090/TEC/CS del 12.07.2021 e 8314/TEC/CS del 13.08.2021 - richiamate anche nella Relazione del RUP allegata all'istanza VIA), hanno dato esito positivo". Per quanto riguarda l'istituzione del Collegio Consultivo Tecnico, il Proponente "evidenzia che lo stesso è stato nominato in ottemperanza all'art. 6, comma 1, del D.L. 16 Luglio 2020 n. 76 conv. in L. 120/2020, con 'funzioni di assistenza per la rapida risoluzione delle controversie o delle dispute tecniche di ogni natura suscettibili di insorgere nel corso dell'esecuzione del contratto stesso'. Tale circostanza, tuttavia, non appare rilevante ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale in oggetto". Per quanto sopra, il Proponente "ritiene che non vi siano omissioni nella documentazione depositata agli atti di codesto Ministero";

- la risposta fornita dal Proponente ha controdedotto alle criticità sollevate dal Sig. Moizo e in ogni caso esse non rilevano ai fini della valutazione di impatto ambientale in oggetto;

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- a seguito della sopra citata richiesta da parte della Direzione Generale CRESS di valutare se, alla luce del Piano di dragaggio integrato con le schede tecniche delle draghe, possano ritenersi soddisfatte le richieste poste dalla condizione A. 7 del D.M. 80/2014, al fine di poter valutare l'opportunità di consentire la prosecuzione dei lavori ai sensi del comma 3 dell'art. 29 del D. Lgs. 152/2006, considerato che il progetto sottoposto alla procedura di VIA in corso definisce le caratteristiche tecniche delle draghe da utilizzare per l'esecuzione delle operazioni di dragaggio, l'ARPA Puglia ha fornito il proprio parere con la nota n. 87764 del 29/12/2021, acquisita al prot. MiTE/146960 del 29/12/2021, nella quale viene espressa, sulla base della documentazione inviata dal Proponente, la valutazione di seguito riportata. Il Proponente Ente Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio ha inviato, con nota prot. n. 321 del 12/01/2021, acquisita al prot. MiTE/2636 del 12/01/2022, le controdeduzioni dell'Appaltatore che sono sotto riportate a margine delle osservazioni dell'ARPA Puglia:
 - si richiama, in generale, la necessità di rispettare i requisiti previsti dal D.M. n. 172/2016 per le attività di dragaggio ambientale in area SIN;
 - a) in relazione al requisito di chiusura ermetica della benna, per quanto riguarda le *Grab dredger*, nella documentazione fornita dal Proponente si dichiara che "*questo tipo di mordente meccanico ha la caratteristica di eliminare la dispersione di materiale inquinante grazie alla chiusura delle valve anche sulla parte superiore che consente di ridurre al massimo il fenomeno di dilavamento in fase di risalita*". Si ritiene opportuno effettuare un test di effettiva tenuta stagna delle draghe in campo. Per quanto riguarda le draghe *Backhoe*, nella documentazione si fa riferimento ad una "*copertura in acciaio*" con gonne in gomma. Tali accorgimenti non sembrano adeguati a garantire una sufficiente protezione dell'ambiente (cfr. foto *clape backhoe*), così come richiesto dalla normativa (D. Lgs. n. 172/2016); sarebbe opportuno prevedere una guaina di chiusura del cucchiaio, che riduca al minimo il contatto diretto tra il materiale dragato e la colonna d'acqua durante la fase di risalita della benna;

Controdeduzione del Proponente

“In relazione al primo punto, qualora il MITE ritenesse necessario prescrivere un test di effettiva tenuta stagna delle draghe Grab dredger in campo, l'Impresa non ha difficoltà ad eseguire il test richiesto. In relazione al secondo punto si chiarisce che la copertura in acciaio nelle esperienze pregresse ha fornito le necessarie garanzie di una sufficiente protezione dell'ambiente marino. In ogni caso il progetto prevede un monitoraggio molto serrato ed efficace in grado di prevenire qualunque tipo di inquinamento prevedendo, se necessario, l'interruzione delle lavorazioni qualora le ipotesi del piano di dragaggio non dovessero rivelarsi corrette”.

- b) in merito al requisito di presenza a bordo di dispositivi per il lavaggio dei mezzi d'opera, il Proponente dichiara che *“tutte le draghe sono dotate di sistemi di lavaggio a pressione che utilizzeranno l'acqua di mare. Detta operazione di lavaggio, ove necessario, verrà effettuata direttamente in stiva e l'acqua di risulta sarà mantenuta a bordo e successivamente conferita all'interno della cassa di colmata”.* A questo riguardo appare opportuno precisare che *“al fine di evitare ogni tipo di intorbidimento della colonna d'acqua durante la successiva fase di immersione”* il lavaggio della benna deve essere effettuato, all'inizio del ciclo di lavoro, prima della sua immersione e ogni qual volta si verifichi la presenza di sedimento adeso all'interno della benna;

Controdeduzione del Proponente

“A tal riguardo si evidenzia che non ci sono problemi di alcun tipo ad eseguire il lavaggio della benna all'inizio del ciclo di lavoro, prima della sua immersione e ogni qual volta si verifichi la presenza di sedimento adeso all'interno della benna”;

- in virtù delle criticità sopra riportate si evidenzia la necessità di utilizzare le panne antitorbidità quale dispositivo di mitigazione come prescritto dal citato Decreto di compatibilità ambientale del D.M. n. 80 del 20/02/2014;

Controdeduzione del Proponente

“In realtà le sopra citate osservazioni a) e b) di ARPA Puglia non appaiono per nulla delle criticità ma solo semplici e condivisibili precauzioni da porre in atto per una maggiore cautela e prevenzione di qualunque tipo di inquinamento che il Proponente non ha alcuna difficoltà a porre in essere e che non appaiono per nulla giustificare la prescrizione di utilizzo delle panne antitorbidità. Il Piano di dragaggio approvato (il 03.03.2021 e Parere reso in senso favorevole ex art. 7 comma 2 legge 20/2015 il 20.07.2021) non ha mai previsto l'utilizzo di panne. Le motivazioni per le quali si è proposto di non utilizzare le panne antitorbidità, infatti, sono state ampiamente descritte nel Piano di Dragaggio e sostanzialmente afferiscono alla necessità di eseguire i lavori di dragaggio cercando di mantenere il pieno esercizio delle attività portuali in un'area di estremo interesse per lo sviluppo del porto. L'utilizzo delle panne, peraltro probabilmente poco efficaci ed operativamente di improbabile gestione per profondità come quelle in cui si realizzeranno i lavori, costituisce un evidente ed oggettivo ostacolo alle normali attività del porto che risentirebbe fortemente della lunghezza e complessità delle lavorazioni di emersione e successiva immersione delle panne ad ogni passaggio delle navi. Come dimostrato nel Piano di dragaggio e come appare chiaro anche dal parere dell'ARPA, l'utilizzo delle benne proposte costituisce quanto di meglio possibile oggi da un punto di vista tecnologico per garantire rispetto dell'ambiente e

normale conduzione delle attività portuali. Nell'evidenziare che sono previste tutte le misure di mitigazione che dovrebbero garantire che tale dispersione sia sempre contenuta nei limiti previsti dal D.M. 80 del 20/02/2014, lo SIA, per maggiore cautela, ha previsto un piano di monitoraggio ambientale e soglie di torbidità delle acque (80% dei limiti previsti dal D.M. 80 del 20/02/2014) oltre le quali l'Impresa sarà costretta a sospendere i lavori. Tale PMA appare molto rigoroso e certamente in grado di prevenire qualunque forma di inquinamento. Ci sembra, quindi, non utile la prescrizione dell'utilizzo delle panne anti torbidità in quanto: ⇒ danneggerebbe fortemente la normale fruizione del porto; ⇒ allungherebbe in maniera esponenziale ed indeterminata i tempi del dragaggio (si ricorda che sarebbe necessario smontare e rimontare le panne ad ogni passaggio delle navi e tale operazione comporta tempi estremamente lunghi); ⇒ il PMA è molto rigido e prevede espressamente la sospensione delle lavorazioni in caso di superamento delle soglie di torbidità previste dal piano di dragaggio; ⇒ le soglie di torbidità previste dal PMA sono molto al di sotto di quelli previsti dai limiti previsti dal D.M. 80 del 20/02/2014";

- con nota del 7/01/2022, acquisita al prot. MiTE/1239 del 7/01/2022, l'ARPA Puglia ha espresso il proprio parere, nel quale sono contenute le seguenti valutazioni:
 - dal punto di vista progettuale, con riferimento alle aree marine interessate dalle attività di dragaggio e alle superfici impegnate per l'area di cantiere a terra (ubicata nell'area ex Yard Belleli) non si rilevano variazioni di carattere dimensionale delle superfici complessivamente interessate, rispetto al progetto esecutivo approvato con Decreto n. 8/17 del 24/01/2017. In base a quanto dichiarato dal Proponente nello SIA, come sopra sinteticamente richiamato, si rilevano invece alcune modifiche rispetto al progetto assentito con DM n. 80/2014 ed al successivo progetto esecutivo riconducibili a n. 4 perizie di variante, al Piano operativo di dragaggio trasmesso da Astaldi con nota protocollo n. 2389 del 30/03/2021 (prot. ARPA n. 22303 del 31/03/2021) che prevede l'utilizzo di draghe alternative alla draga stazionaria, e a una diversa gestione delle acque provenienti dai sedimenti potenzialmente pericolosi (cd. Viola) stoccati temporaneamente nella "Vasca Viola", per le quali sono previste l'aspirazione e il pompaggio (con autospurghi) all'impianto di trattamento delle acque di pioggia presente in cantiere;
 - proprio con riferimento a tale ultimo aspetto, si rileva che il Proponente non fornisce informazioni sul volume di acque provenienti dalla cd. "Vasca Viola" e conseguentemente sulle quantità e sui tempi di trattamento delle stesse all'interno dell'impianto destinato alle acque meteoriche. Si ritiene che le modalità di gestione delle diverse tipologie di acque afferenti allo stesso impianto debbano essere meglio dettagliate e descritte, chiarendo se l'impianto delle acque meteoriche è dimensionalmente idoneo ad accogliere le acque provenienti dalla "Vasca Viola" e prevedendo le opportune misure gestionali, anche nel rispetto di quanto previsto dal R.R. n. 26/2013. Si richiede, inoltre, di chiarire tutti gli effettivi utilizzi dell'impianto TAF (realizzato ed approvato nell'ambito del progetto "I Lotti degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli, funzionale alla realizzazione della cassa di colmata c.d. "ampliamento V Sporgente") ed evidenziare che tali utilizzi siano

autorizzati, conformemente alla prescrizione n. 21 del Decreto 80 del 2014;

- dato atto che il progetto in esame risulta collocato al di fuori di aree protette di livello comunitario, nazionale e regionale (la ZSC terrestre più vicina, "*Pinete dell'arco Ionico*", dista circa 1.950 m dal sito di interesse, mentre il Sito Natura 2000 in ambiente marino più prossimo è il "*Posidonieto Isola di San Pietro — Torre Canneto*", distante circa 4.600 m) e che il sito ricade invece all'interno del SIN Taranto, sia per la porzione terrestre che per quella marina, circa la questione della coerenza tra gli interventi oggetto del SIA e gli obiettivi degli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti, si evidenzia che nel quadro di riferimento programmatico non risulta verificata la coerenza con il Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia e con il Documento Programmatico Preliminare (D.P.P.) adottato dal Comune di Taranto con Delibera consiliare n. 108 del 6/06/2019;
- con riferimento alla componente ambientale del Rumore, si rileva che sulla base di alcune modifiche progettuali rispetto al progetto assentito con DM n. 80/2014 e rispetto al successivo progetto esecutivo, tra cui l'utilizzo di draghe alternative alla draga stazionaria, risulta necessaria una valutazione specifica degli effetti su tale componente;
- circa gli effetti del dragaggio sulla componente Biodiversità, si rinnova la richiesta di utilizzare panne antitorbidità quale dispositivo di mitigazione, come prescritto dal DM n. 80/2014;
- in merito alle stazioni di monitoraggio in ambiente marino, si rileva che l'ARPA Puglia, nella nota prot. n. 51562 del 19/07/202, aveva già formulato le proprie valutazioni in merito al piano di monitoraggio ambientale connesso al piano di dragaggio di dettaglio e all'ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nel DM n. 80/2014, evidenziando carenze documentali. In particolare la proposta di riposizionamento delle sonde CF1 e CF2 nell'intorno immediato dell'area da dragare e non nell'area stessa, reiterata nello SIA e nel PMA, non sembra aver tenuto conto delle osservazioni già formulate nel citato parere, ove si affermava di ritenere che il nuovo posizionamento proposto non soddisfacesse completamente gli obiettivi del monitoraggio, e unitamente ad altri rilievi, formulava la seguente richiesta: *"In merito alle considerazioni riportate dalla Ditta sui valori di torbidità l'Agenzia chiede al Proponente di produrre un'elaborazione dei dati che consenta di supportare quanto esposto nella nota tecnica. Il proponente deve quindi presentare un nuovo piano di monitoraggio ambientale, aggiornato sulla scorta delle modifiche progettuali occorse successivamente. Tale piano deve contemplare il raccordo con l'ante operam svolto con i precedenti criteri e esplicitare quanto proposto per le fasi in corso e post-operam, con la medesima struttura del PMA in precedenza condiviso con ARPA"*;
- con riferimento alle misure di mitigazione in fase di esercizio risulta previsto l'utilizzo di 3 stazioni di lavaggio (a valle delle aree di pesa, nel piazzale retrostante banchina di trasbordo, e nelle pertinenze delle vasche di stoccaggio) delle ruote dei mezzi, per minimizzare il trasporto e la rideposizione di eventuali contaminanti derivanti dalle

- aree di escavazione. Si evidenzia che il Proponente non fornisce informazioni di dettaglio sulla tipologia di tali stazioni di lavaggio e sulle quantità e modalità di gestione dei rifiuti provenienti da tali aree;
- con riferimento ai contenuti del rivisto Piano di gestione dei materiali scavati (luglio 2019), dove il Proponente dichiara anche che *"Attualmente quindi, a seguito di due fasi di dragaggio ambientale nell'Area F, nella Vasca di stoccaggio dei sedimenti Viola sono depositati temporaneamente 16.520 mc su una capienza di 25.000 mc, per una capienza residua di 8.480 mc, a fronte di ulteriori sedimenti da dragare"*. Pertanto, non risulta univocamente definito l'effettivo volume di sedimenti Viola temporaneamente stoccati nella vasca dedicata. Si richiede, quindi, di chiarire tale aspetto. Relativamente alle terre e rocce da scavo prodotte in cantiere, si rappresenta che il Proponente non ha quantificato i volumi di terre e rocce da scavo prodotti in cantiere per i quali risulta previsto il riutilizzo in sito. Più in generale si evidenzia che, ai sensi dell'art. 24 c. 3 del DPR n. 120/2017 nei casi di opere sottoposte a valutazione di impatto ambientale, la sussistenza delle condizioni e dei requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c), del D. Lgs n. 152/2006, è effettuata in via preliminare, in funzione del livello di progettazione e in fase di stesura dello studio di impatto ambientale (SIA), attraverso la presentazione di un *"Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse della disciplina dei rifiuti"*, secondo quanto previsto alle lettere a, b, c, d, e del medesimo comma 3. Nel caso di specie il sito ricade all'interno di un sito oggetto di bonifica (SIN Taranto), pertanto come da indicazioni delle Linee Guida SNPA n. 22/2019, nel piano preliminare di utilizzo devono essere fornite le evidenze del rispetto anche delle prescrizioni specifiche per i siti oggetto di bonifica, contenute negli artt. 25 e 26 del DPR n. 120/2017. Inoltre, tenuto conto che alcune attività di scavo devono ancora essere realizzate, ed altre invece sono state già realizzate, si ritiene che debba essere chiarito quali sono i volumi di terre e rocce già scavati e gestiti, gli eventuali volumi scavati ma non ancora gestiti, i volumi ancora da scavare e gestire, nel rispetto delle previsioni del DPR n. 120/2017 e delle Linee Guida SNPA 22/2019. Pertanto, il Piano di gestione dei materiali scavati deve essere opportunamente aggiornato, tenendo conto delle perizie di variante n. 3 e n. 4;
 - in riscontro alle osservazioni sopra riportate, con note AdSP prot. n. 727 del 20/01/2022 e prot. n. 997 del 27/01/2022, contenente la nota dell'Appaltatore prot. n. 2703-TA-OUT/9292/A831 (e allegati) del 27/01/2022, il Proponente ha fornito le risposte di seguito indicate (in corrispondenza di ciascun punto espresso dall'ARPA come necessità da assolvere), allegando a supporto delle considerazioni espresse la Nota Tecnica dell'Appaltatore prot. n. 2489 del 15/06/2021, a suo tempo predisposta per rispondere alle osservazioni dell'ARPA sul Piano di dragaggio trasmesse con nota prot. 37819 del 21/05/2021 e una Relazione di Aggiornamento dello stato di ottemperanza al quadro prescrittivo indicato nel DM 80/2014, condivisa con l'Appaltatore e la direzione dei lavori (allegata alla citata nota AdSP n. 727):

- 1) le draghe selezionate per le operazioni di dragaggio da eseguirsi, devono tener conto, per gli accorgimenti tecnici da attuare, delle osservazioni formulate nel parere prot. ARPA Puglia n. 87764 del 29/12/2021, nell'ambito della verifica di ottemperanza della condizione A.7 del DM n. 80 del. 20/02/2014. Si richiama altresì al rispetto dei requisiti previsti dal DM n. 172/2016 per le attività di dragaggio ambientale in area SIN;

Riscontro fornito dal Proponente

Sono riproposte le controdeduzioni già trasmesse (nota prot. n. 321 del 12/01/2022) in relazione al parere dell'ARPA del 29/12/2021 per i punti a) e b), sopra riportate;

- 2) devono essere stimati i volumi delle acque provenienti dalla cd. "Vasca Viola", dettagliate e descritte le modalità di gestione delle diverse tipologie di acque afferenti all'impianto di trattamento delle acque meteoriche, chiarendo se il medesimo impianto è dimensionalmente idoneo ad accogliere anche le acque provenienti dalla "Vasca Viola" e prevedendo le opportune misure gestionali, anche nel rispetto di quanto richiesto dal R.R. n. 26/2013. Si chiede inoltre di chiarire tutti gli effettivi utilizzi dell'impianto TAF (realizzato ed approvato nell'ambito del progetto "I Lotti degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli, funzionale alla realizzazione della cassa di colmata c.d. "ampliamento V Sporgente" ed evidenziare che tali utilizzi siano autorizzati conformemente alla prescrizione n. 21 del Decreto 80/2014;

Riscontro fornito dal Proponente

“Circa le modalità di gestione delle diverse tipologie di acque afferenti l'impianto di trattamento acque meteoriche, nonché dell'idoneità dello stesso impianto ad accogliere anche le acque provenienti dalla cd. "Vasca Viola", i cui volumi si stimano in circa 300 m³, nel ribadire quanto già indicato all'interno dello SIA, si precisa che le modalità gestionali saranno quelle già condivise da codesto Appaltatore con nota prot. 1400-TA-OUT del 22/07/2019 nella 'metodologia operativa di gestione delle acque contenute nella vasca dei sedimenti viola attraverso l'impianto di cantiere per il trattamento delle acque di prima e seconda pioggia'. I risultati della prova condotta, nell'agosto 2019, per la verifica della compatibilità di trattamento dell'acqua contenuta nella vasca dei cd. sedimenti viola con la capacità di trattamento dell'impianto di trattamento acque meteoriche presente in cantiere, hanno chiarito e confermato l'idoneità dello stesso impianto a trattare le acque provenienti dalla gestione dei sedimenti cd. viola. Tali risultati sono stati condivisi con gli Enti dall'Appaltatore con nota prot. 1486-TA-OUT del 17/09/2019”.

- 3) deve essere verificata la coerenza del progetto con il Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia e con il Documento

Programmatico Preliminare (D.P.P.) adottato dal Comune di Taranto con D.C.C. n. 108 del 6/06/2019;

Riscontro fornito dal Proponente

Il Proponente (attraverso la nota dell'Appaltatore n. 2703 del 27/01/2022 e, in particolare, con l'allegato alla stessa dal titolo "Osservazione al punto 3") fornisce un'analisi dettagliata dalla quale emerge la coerenza tra gli interventi oggetto di SIA e gli obiettivi e le misure di tutela individuate nel Piano di Tutela della Acque della Regione Puglia, anche nella sua proposta di versione aggiornata (adottata con Delibera di Giunta Regionale n. 1333 del 16/07/2019). Inoltre, viene fornita anche un'analisi volta alla verifica delle condizioni di coerenza con gli obiettivi e le linee strategiche individuate nel Documento Programmatico Preliminare (DPP) del PUG di Taranto, adottato con Delibera Consiglio Comunale n. 108 del 6/06/2019. Non sono state rilevate norme in contrasto con gli interventi oggetto del SIA.

- 4) le valutazioni sulla componente rumore devono essere aggiornate, tenendo conto della variazione progettuale inerente la diversa tipologia di draghe (di tipo meccanico) di cui si prevede l'utilizzo.

Riscontro fornito dal Proponente

“Nello specificare che l'utilizzo delle draghe meccaniche era comunque già stato previsto nell'ambito delle originarie previsioni progettuali, si precisa che rispetto alle originarie previsioni progettuali la tipologia di draghe proposte è caratterizzata da livelli di rumorosità sicuramente inferiori, sia per effetto delle nuove tecnologie costruttive adottate, sia per la specificità delle macchine stesse. In fase di esercizio si procederà quindi al monitoraggio rumore avendo cura di garantire livelli di rumorosità inferiori a quelli originariamente approvati. Eventuali anomalie o livelli superiori saranno motivo di immediata correzione con idonei strumenti di mitigazione al fine di ricondurre le emissioni a valori sempre inferiori a quelli considerati nel primo studio ambientale”.

In aggiunta alle considerazioni sopra riportate, il Proponente, attraverso la nota dell'Appaltatore n. 2703 del 27/01/2022 e, in particolare, con l'allegato alla stessa dal titolo "Osservazione al punto 4" evidenzia quanto segue:

1. *“L'uso delle draghe proposte (Allegato 8 - Relazione specialistica sul rumore dello SIA assentito con DM n. 80/2014) non risulta essere elemento tale da apportare un aumento dei livelli acustici per le seguenti motivazioni:*
 - *si può escludere il contributo acustico sul fronte dello scavo in quanto esso avviene al di sotto del livello del mare (circa 15 m al di sotto del l.m.);*
 - *pertanto le emissioni acustiche dettate dall'utilizzo di draghe di tipo meccanico risultano essere localizzate in prossimità del generatore (in analogia alle precedenti tipologie analizzate), il quale risulta essere sia per dimensioni che per livello di potenza sonora di entità inferiore a quelle previste nel precedente studio.*
2. *Dai risultati ottenuti nel precedente studio acustico, il contributo acustico ai ricettori per la fase di dragaggio già risulta essere ben al di sotto dei limiti normativi (inferiore di circa 12 dB(A)).*

3. La notevole distanza intercorrente tra le aree di dragaggio e i ricettori più vicini (circa 100 m) è tale da escludere interferenze acustiche indotte dalle attività di dragaggio.

In conclusione, stante quanto espresso ai punti precedenti, in risposta all'osservazione n. 4, risulta essere ragionevole escludere qualsiasi tipo di interferenza acustica ai ricettori dettata dall'utilizzo di una tipologia di draghe di tipo meccanico”.

5) tra le misure di mitigazione in ambiente marino deve essere previsto l'utilizzo delle panne antitorbidità quale dispositivo di mitigazione, come anche prescritto dal DM n. 80/2014 e richiamato nella nota prot. ARPA Puglia n. 87764 del 29/12/2021;

Riscontro fornito dal Proponente

È riproposta la controdeduzione già trasmessa (nota prot. n. 321 del 12/01/2022) in relazione al primo parere dell'ARPA del 29/12/2021 per il punto in questione, sopra riportata; in aggiunta, il Proponente fornisce il seguente ulteriore riscontro:

“si fa riferimento a quanto già riscontrato ed osservato con l'allegato alla nostra precedente nota prot. 2688 del 10.01.2022, nella quale viene osservato ed evidenziato che la richiesta di utilizzo di panne, non solo non è tecnicamente percorribile ed applicabile al lavoro in oggetto stante le profondità, le quantità e le modalità di esecuzione previste (mezzi non stazionari) ma costituirebbe altresì (laddove fosse ipoteticamente applicabile tecnicamente) un evidente ed oggettivo ostacolo alle normali attività ed operatività del porto, anche in termini di sicurezza; Tali medesime considerazioni si estendono ad un eventuale dragaggio da eseguirsi per celle omogenee o per fasi vincolate alle verifiche di fondo scavo. Per tale motivo nel Piano di Dragaggio sono stati previsti gli specifici accorgimenti relativi alle benne delle draghe e tutte le misure di mitigazione che dovrebbero garantire che la dispersione sia sempre contenuta nei limiti previsti dal D.M. 80 del 20/02/2014. Il SIA, per maggiore cautela, ha previsto un piano di monitoraggio ambientale e soglie di torbidità delle acque (80% dei limiti previsti dal D.M. 80 del 20/02/2014) oltre le quali l'Impresa sarà costretta a sospendere i lavori. Tale PMA appare molto rigoroso e certamente in grado di prevenire qualunque forma di inquinamento.”

6) il piano di monitoraggio ambientale deve essere aggiornato tenendo conto di tutte le osservazioni già espresse dalla scrivente Agenzia con nota prot. ARPA Puglia n. 51562 del 19/07/2021;

Riscontro fornito dal Proponente

“Il piano di monitoraggio approvato con il progetto esecutivo prevedeva il controllo in continuo delle acque in fase di dragaggio mediante l'impiego di n. 7 stazioni di monitoraggio ambientale installate nelle posizioni come indicate nella planimetria sottostante. Di queste stazioni n. 3, precedentemente installate e utilizzate nell'ambito dell'appalto di ampliamento della banchina del polisettoriale, sono denominate CF1, CF2 e CF3. La loro posizione era coerente con l'obiettivo di controllo delle attività dell'appalto di ampliamento, in quanto verificava la dispersione della plume di torbidità all'esterno dell'area interessata dai lavori. Il

superamento dei valori di soglia di torbidità individuate dal PMA avrebbe attivato la procedura di controllo e verifica con eventuale sospensione delle lavorazioni in corso di esecuzione.

Il dragaggio dei sedimenti della darsena da effettuare nell'ambito dell'appalto in oggetto vede svolgere le lavorazioni anche in prossimità delle 3 stazioni di monitoraggio indicate. I valori misurati dalle stazioni risulterebbero quindi frequentemente, se non costantemente, al di sopra dei valori di soglia concordati con l'Ente di controllo ambientale con una sostanziale inefficacia del sistema di controllo delle acque. Nello spirito di conservazione delle finalità di controllo della dispersione della plume di torbidità all'esterno dello specchio acqueo interessato dai lavori, si propone lo spostamento delle sole stazioni di monitoraggio CF1 e CF2 nelle posizioni periferiche alle aree di dragaggio e più precisamente nei punti indicati nella planimetria sottostante in modo da creare una "cintura" di controllo della torbidità delle acque. In particolare, si propone di spostare le strumentazioni utilizzate su posizioni già infrastrutturate, il cui posizionamento, pertanto, non richiede particolari difficoltà di installazione.

Alla luce di quanto premesso, pertanto, si propongono le seguenti posizioni:

- la stazione di monitoraggio CF1 sulla meda di segnalamento luminoso n.13, posta ad ovest del molo polisettoriale;*
- la stazione di monitoraggio CF2 sulla meda di segnalamento luminoso n. 12, posta ad est del molo polisettoriale”.*

- 7) relativamente ai rifiuti prodotti, devono essere fornite informazioni di dettaglio circa la tipologia di stazioni di lavaggio delle ruote dei mezzi di cantiere, stimando quantità e modalità di gestione dei rifiuti provenienti da tali aree;

Riscontro fornito dal Proponente

“Relativamente alle stazioni di lavaggio delle ruote dei mezzi di cantiere si precisa quanto segue:

- circa la tipologia di impianto lavaggio ruote installato in cantiere, questo risulta del tipo MobyDick ConLine in Kit mobile C-SP, completo di pacchetto serbatoio riciclaggio acqua integrato da 20 m³;
- relativamente ai rifiuti provenienti da tali aree si precisa che quelli ad oggi gestiti e smaltiti con CER 16.10.02 sono stati circa 190m³ (si stima analoga quantità a finire) e che le modalità di gestione dei rifiuti provenienti dall'esercizio delle stazioni di lavaggio ruote, saranno le medesime, in accordo ed analogamente a quanto già svolto sino ad ora”.

- 8) deve essere definito univocamente il volume di sedimenti Viola temporaneamente stoccati nella vasca dedicata;

Riscontro fornito dal Proponente

“Relativamente al volume dei sedimenti cd. Viola, temporaneamente stoccati nella vasca ad essi dedicati, si ribadisce quanto indicato nello SIA, specificando che i volumi dei sedimenti viola attualmente presenti all'interno della vasca risultano essere stimabili in circa 22.000 m³”;

- 9) devono essere quantificati e qualificati in base alla destinazione i volumi di terre e rocce prodotti in cantiere distinguendo i volumi già scavati e gestiti, gli eventuali volumi scavati ma non ancora gestiti, i volumi ancora da scavare e gestire. L'elaborato specialistico di riferimento, ossia il Piano di gestione dei materiali scavati deve essere opportunamente aggiornato allo stato di fatto e nel rispetto delle previsioni del DPR n. 120/2017 e delle Linee Guida SNPA n. 22/2019;

Riscontro fornito dal Proponente

“Relativamente ai volumi di materiali prodotti in cantiere, qualificabili e quantificabili come terre e rocce, si precisa che i volumi già scavati e gestiti con CER 170504 (Terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17 05 03) ad oggi risultano essere di circa 11.922,97 m³ pari a circa 16.246,43 tonnellate. Si precisa altresì che non risultano ad oggi in cantiere altri volumi di terre qualificabili con CER 170504 (Terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17 05 03) e non ancora gestiti. Per quanto riguarda i materiali definibili come terre e rocce da scavo e gestibili in accordo con il DPR 120/2017, si specifica che non vi sono stati materiali prodotti in cantiere riconducibili alla gestione secondo il suddetto DPR 120/17”.

- 10) deve essere redatta **una relazione aggiornata relativa all'ottemperanza del quadro prescrittivo** (rif. Elaborato n. 527-giugno 2016), già richiesta dal parere ARPA prot. n. 37819 del 21/05/2021, del quale si confermano i contenuti unitamente a quanto espresso con il successivo parere prot. n. 51562 del 19/07/2021.

Riscontro fornito dal Proponente

Il Proponente presenta una Relazione di Aggiornamento dello stato di ottemperanza al quadro prescrittivo di cui al DM 80/2014, condivisa con l'Appaltatore e la direzione dei lavori (allegata alla citata nota AdSP n. 727 del 27/01/2022), in relazione, in particolare alle condizioni ambientali nn. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 20, 21 e 24 della sez. A e nn. 1 e 3 della sez. B, la cui verifica di ottemperanza è demandata al corso d'opera dei lavori, avendo già esperito con esito positivo la verifica delle condizioni ambientali riguardanti la fase di progettazione. Oltre alle citate condizioni ambientali, il Proponente ha considerato anche le condizioni ambientali nn. 16 e 23 della sez. A del DM (la cui verifica di ottemperanza è demandata al post operam), in quanto è stata, comunque, avviata parte della relativa attività. In continuità con il contenuto dell'elaborato del Progetto Esecutivo “Relazione di ottemperanza al quadro prescrittivo” (redatto nel Giugno 2016 dall'Appaltatore dell'intervento in oggetto), lo stato di ottemperanza viene riportato all'interno di tabelle in cui, in funzione dell'Ente Vigilante, è riepilogato quanto fatto finora nel corso dei lavori per il rispetto delle citate condizioni ambientali.

- 11) devono essere chiariti tutti i regimi autorizzativi relativi agli **scarichi a mare** previsti (acque di esubero, TAF, acque meteoriche).

Riscontro fornito dal Proponente

Di seguito si riepilogano i regimi autorizzativi relativi agli scarichi a mare previsti:

➤ *Relativamente alle acque di esubero si rappresenta che lo stesso Ministero nell'ambito dei tavoli tecnici svolti rispettivamente il 18 gennaio e il 28 giugno 2016 (già allegati alla presentata Istanza di Valutazione di Impatto Ambientale) per il progetto "Piastra Portuale di Taranto" (che prevede, sempre nella stessa area portuale, il dragaggio di sedimenti e la realizzazione di una cassa di colmata) ha puntualizzato come dette acque non siano da intendersi come acque reflue industriali, congruente a tutte le altre vasche di colmata già autorizzate e realizzate. Dette acque di esubero saranno, comunque, monitorate come previsto nel piano di monitoraggio ambientale.*

➤ *Relativamente all'impianto TAF, pur non trattando alcuna delle acque riconducibili ai lavori in oggetto, ad ogni buon conto si evidenzia che è in corso l'istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione allo scarico da parte della Provincia di Taranto;*

➤ *Relativamente alle acque meteoriche si rammenta che la verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n. 21 per la gestione delle sole acque provenienti dalla separazione delle acque di prima pioggia era stata già esperita con esito positivo (cfr. nota prot. AP n. 14869/TEC/CS del 12.10.2017 e Determinazione Direttoriale MATTM n. 427 del 18.12.2017).*

CONSIDERATO e VALUTATO che:

il parere espresso dal Ministero della Cultura, con nota prot. n.3304-P del 31/01/2022 acquisita al prot. n. CTVA/486 del 31/01/2022, conclude nel seguente modo:

“Per tutto quanto sopra considerato, visto ed esaminato riguardo alle opere previste dal progetto di cui trattasi; a conclusione dell'istruttoria condotta per l'intervento in oggetto e per le valutazioni sopra descritte, tra le quali le valutazioni espresse dalla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo con il parere endoprocedimentale sopra riportato; considerate le valutazioni espresse nel contributo istruttorio del Servizio II, Scavi e tutela del patrimonio archeologico, della Direzione generale ABAP; la Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio, per quanto di competenza, esprime parere favorevole limitatamente alla dichiarazione di compatibilità ambientale del progetto "interventi di 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", precisando che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio deve osservare le condizioni ambientali di seguito elencate dal n. 1 al n. 2:

1. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio, con almeno 15 giorni di anticipo, deve:

a) comunicare alla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo la data di inizio delle ulteriori attività previste dal DM 80/2014 e dal presente progetto;

b) consegnare alla competente Soprintendenza, contestualmente alla comunicazione di cui alla lett. a), il cronoprogramma definitivo generale di esecuzione delle opere che prevedono movimenti di terra, scavi, dragaggi;

c) comunicare alla competente Soprintendenza, contestualmente alla comunicazione di cui alla lett. a), il nominativo (con allegato curriculum) del personale specializzato archeologico incaricato

della sorveglianza archeologica di cui alla condizione ambientale n. 2, rimanendo i relativi oneri a carico della stessa Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA — Fase di cantiere; prima della data di inizio delle ulteriori attività previste dal progetto.

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

2. Si prescrive all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio:

a) Tutte le attività di dragaggio e di movimentazione terra dovranno essere sottoposte a controllo archeologico per valutare che non vadano dispersi materiali archeologici;

b) ai sensi dell'articolo 90, "Scoperte fortuite", del D. Lgs. 42/2004 che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di apparente non interesse, siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo, per consentirle di programmare eventuali approfondimenti di indagine che potranno comportare anche lo scavo archeologico subacqueo per la tutela e la salvaguardia delle strutture e/o dei materiali eventualmente ritrovati nel corso delle operazioni.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA- 4. Fase di cantiere.

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.”

Valutato il progetto, considerata tutta la documentazione presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare che:

- il progetto relativo agli “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” prevede il dragaggio della darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del Molo Polisettoriale del Porto di Taranto. Il dragaggio, riguardante un'area di circa 100 ettari, ha sia la finalità di bonifica ambientale, mediante la rimozione dei sedimenti contaminati, sia di portualità, attraverso il raggiungimento della profondità prevista nel nuovo PRP (-16,50 m), al fine di consentire l'attracco di porta container fino a 18.000 TEUS rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUS. Sono stati effettuati dei lavori in vigenza del titolo di compatibilità ambientale accordato con il DM 80/2014 (allestimento aree cantiere, realizzazione del marginamento a mare comprendente il posizionamento della barriera combinata e la bonifica dell'hotspot cassa di colmata con il dragaggio ambientale dei fanghi potenzialmente pericolosi, realizzazione del marginamento a terra, gestione dei materiali provenienti dagli scavi), mentre altri lavori sono stati eseguiti dopo la scadenza del suddetto titolo di compatibilità ambientale. Questi ultimi lavori, nonché quelli ancora da eseguire sono oggetto del presente procedimento di VIA;
- gli elaborati progettuali presentati, tenuto conto delle caratteristiche dell'intervento e delle sue dimensioni, consentono un'adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto;
- il progetto non appare in contrasto con le indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale e con il regime vincolistico esistente; in relazione ad alcuni documenti di programmazione non si riscontrano modifiche

rispetto alla precedente valutazione del 2014, mentre per gli strumenti pianificatori e i programmi approvati successivamente, l'analisi svolta ha consentito di escludere la sussistenza di elementi di incoerenza. Unicamente per il Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia e per il Documento Programmatico Preliminare (D.P.P.) adottato dal Comune di Taranto con D.C.C. n. 108 del 6/06/2019, il Proponente dovrebbe approfondire il quadro dei profili di coerenza;

- rispetto alle criticità presenti nel Progetto, ampiamente evidenziate anche nelle note dell'ARPA Puglia di cui si condividono le osservazioni, emergono le seguenti valutazioni:
 - si ritiene condivisibile **l'adozione delle nuove tecniche di dragaggio di tipo meccanico**, a prescindere dalle manifestate esigenze di non interrompere il traffico navale nell'area portuale, in luogo della scelta originaria di dragaggio idraulico e specificamente di utilizzo di draghe aspiranti stazionarie con disgregatore (*Cutter Suction Dredgers*, CSD), tipologia che, per quanto idonea per tipo di fondale e profondità, può determinare risospensione dal fondo rilevante nel caso di rimozione di sedimenti sabbiosi e argillosi. La nuova modalità di dragaggio di tipo meccanico avverrà, specificamente, con draghe a grappo (*Grab Dredges*, GD) autopropulse, per lo scavo del sedimento prevalentemente sabbioso e con draghe a cucchiaio (*BackHoe Dredges*, BHD) per le porzioni prevalentemente argillose, entrambe le tipologie idonee per le granulometrie di sedimento del sito e le profondità dei fondali da dragare. Tuttavia, fermi restando i requisiti previsti dal D.M. n. 172/2016 per le attività di dragaggio ambientale in aree SIN, tenuto conto delle indicazioni delle Linee Guida MATTM, ICRAM, APAT “Manuale per la movimentazione di sedimenti marini” del 2006 e, più recentemente di quelle del Manuale ISPRA, SNPA n. 169/2017 “La modellistica matematica nella valutazione degli aspetti fisici legati alla movimentazione dei sedimenti in aree marino-costiere”, nonché delle osservazioni formulate da ARPA Puglia nell'ambito del procedimento, si ritiene imprescindibile che per le operazioni di dragaggio siano utilizzate draghe di tipo c.d. ambientale, specificamente dotate di sistemi di monitoraggio del posizionamento, delle azioni di apertura e chiusura della testa dragante e di sistemi per contenere le perdite di sedimento asportato dal grappo in fase di risalita lungo la colonna d'acqua; che siano effettuati test in sito di effettiva tenuta stagna delle teste draganti; che si provveda ad eseguire il lavaggio della benna all'inizio del ciclo di lavoro e ogni qual volta si riscontri la presenza di sedimento all'interno della benna, al fine di evitare l'intorbidimento della colonna d'acqua durante la successiva fase di immersione delle teste;
 - è condivisibile la variante che prevede la diversa gestione delle acque provenienti dai sedimenti potenzialmente pericolosi c.d. “Viola” (caratterizzati da concentrazioni >50 mg/kg PCB s.s.), stoccati temporaneamente nella “Vasca Viola”, che ammontano attualmente a circa 22.000 m³. Più dettagliatamente, la variante consiste nell'aspirazione e pompaggio con autospurghi dalla vasca medesima della sola frazione liquida. La precedente soluzione prevedeva il convogliamento dei sedimenti di dragaggio dalla vasca di raccolta ad un impianto di filtropressa in grado di disidratare i fanghi e separare la parte solida, da gestire come rifiuto, dalla parte liquida, da inviare all'impianto di trattamento chimico-fisico destinato alle acque meteoriche TAF realizzato da altro appalto sullo Yard ex-Belleli. Nella soluzione attuale, le acque aspirate dalla vasca dei sedimenti “Viola” saranno coltate alla vasca di raccolta delle acque di prima pioggia, previo svuotamento della vasca al fine di evitare l'effetto diluizione degli eventuali contaminanti presenti. Le acque aspirate saranno inviate, anziché al TAF,

all'impianto di trattamento delle acque di pioggia presente in cantiere, già risultato idoneo al trattamento delle acque di risulta dei sedimenti potenzialmente pericolosi tramite uno studio chimico svolto sulla qualità delle acque stesse, per quanto riportato nel SIA. Ai fini del previsto scarico nelle acque superficiali, le acque dei sedimenti "Viola" saranno analizzate per il confronto con i valori limite, per detto scarico, di cui alla Tab. 3 dell'Allegato 5 alla Parte Terza del D.Lgs. 152/2006.

Al riguardo, si rileva tuttavia che la vasca di raccolta delle acque meteoriche è stata dimensionata per le acque di prima pioggia con una capacità di circa 100 m³, mentre i volumi delle acque aspirate dalla vasca "Viola" sono stimati pari a 300 m³. Inoltre, ad esito del dragaggio ambientale di III fase (aprile 2021) dell'Hot Spot della cassa colmata, il proponente dichiara di non aver contezza degli esiti delle verifiche di fondo scavo da parte di ARPA per l'approvazione e completamento dell'attività dragaggio ambientale, per cui i volumi dei sedimenti "Viola" potrebbero aumentare rispetto ai circa 22.000 m³ attuali e, conseguentemente, i volumi di acque da trattare. Risulta evidente, stante anche la necessità di non diluire le acque dei sedimenti "Viola" con quelle di prima pioggia, che l'utilizzo della vasca delle acque meteoriche non potrà essere condiviso con le necessità di raccolta delle acque dei sedimenti "Viola", in quanto progettata e dimensionata solo per la raccolta delle acque di prima pioggia cui, in caso di eventi pluviometrici, risulterebbe indisponibile, qualora occupata dalle acque aspirate dalla vasca "Viola";

- **in merito alla vicinanza alle aree protette**, nello Studio di Incidenza Ambientale allegato, presentato come aggiornamento di quello depositato nel precedente procedimento di VIA che ha avuto esito positivo nel 2014, si afferma che stante il fatto che le modifiche progettuali sostanziali consistono nella adozione di un diverso sistema di dragaggio (ora di tipo meccanico, in luogo del precedente di tipo idraulico) che determina impatti significativi, si possono ragionevolmente ritenere invariate le conclusioni di non incidenza sulle specie o sugli habitat presenti all'interno dei SIC, ZPS, IBA indagati o sulle specie prioritarie inserite in Direttiva Habitat 92/43/CEE o nelle specie della direttiva Uccelli 79/409/CEE presenti all'esterno degli stessi siti, anche in considerazione delle misure di mitigazione individuate e dei monitoraggi previsti.

Al riguardo, si riscontra che il progetto in esame risulta collocato al di fuori di aree protette di livello comunitario, nazionale, e regionale. Relativamente all'area vasta, la ZSC terrestre più vicina, denominata "Pinete dell'arco Ionico" (IT9130006), dista circa 1.950 m dal sito di interesse, mentre il Sito Natura 2000 in ambiente marino più prossimo è il "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto" (IT9130008), distante circa 4.600 m. Il sito ricade invece all'interno del SIN Taranto, sia per la porzione terrestre che per quella marina;

- **in relazione alla componente biodiversità ed al quadro vegetazionale, floristico e faunistico dell'area di intervento, in particolare l'ambiente marino**, lo stesso risulta sostanzialmente invariato rispetto a quanto osservato nel precedente Studio di Impatto Ambientale del 2014, secondo quanto dichiarato dal Proponente. Per gli interventi ancora da realizzarsi, quest'ultimo evidenzia che l'attività ritenuta potenzialmente significativa per le caratteristiche biotiche delle matrici ambientali coinvolte è quella legata all'esecuzione dei dragaggi, in particolare la movimentazione dei fanghi in fase di scavo, che può generare risospensione dei sedimenti con conseguente aumento della torbidità e alterazione delle caratteristiche chimico fisiche e biologiche delle acque marine litoranee. In relazione alla modifica progettuale che prevede l'utilizzo di un sistema dragante di tipo meccanico, anziché idraulico, il proponente ritiene sufficiente mitigare gli impatti attraverso il controllo per mezzo di stazioni di monitoraggio della torbidità, dotate di sensori in grado di

attivare un sistema di allarme ogni qualvolta venga rilevato un superamento del valore soglia, consentendo di intervenire in maniera tempestiva interrompendo se necessario le operazioni di dragaggio in corso. Di conseguenza, intende abbandonare le tecnologie di contenimento dei sedimenti individuate nel precedente progetto e prescritte con la condizione n. 6 del D.M n. 80/2014.

Al riguardo, conformemente a detta condizione ambientale, si ritiene necessaria l'adozione di panne antitorbidità munite di gonne, mentre il Progetto di monitoraggio (PMA) dovrà essere opportunamente adeguato in relazione alle modifiche progettuali occorse, coerentemente con il PMA precedentemente approvato e tenuto conto delle risultanze delle attività di controllo finora eseguite. Tuttavia, considerata l'adozione di un cautelativo *pre-alert* di monitoraggio fissato all'80% del valore soglia, è possibile prevedere la creazione un corridoio per il passaggio delle imbarcazioni di dragaggio e per altro traffico marittimo non diversamente delocalizzabile, da ubicarsi opportunamente, tenuto conto delle aree maggiormente sensibili e dei flussi prevalenti di corrente.

Inoltre, non si ritiene valida la scelta di riposizionare le sonde CF1 e CF2 significativamente al di fuori dell'area da dragare (come indicato in figura 5-1 del SIA), per cui dette sonde andranno ricollocate eventualmente al di fuori del sito, ma in posizione rappresentativa rispetto all'area vasta;

- in merito alla **componente rumore**, si ritiene che la modifica riferita alla tipologia di draghe non comporti l'insorgere di criticità particolari e non comporti un innalzamento significativo dei livelli di rumorosità in ambiente subaereo, date le caratteristiche specifiche delle draghe meccaniche, ferma restando comunque l'azione di monitoraggio prevista e le idonee misure di mitigazione previste in caso di superamento dei valori limite di immissione del rumore presso i ricettori residenziali o sensibili (in particolare, verso il limitrofo Lido Azzurro), mentre si ritiene contenuto, ma da verificare in corso d'opera, l'incremento subacqueo dei livelli acustici;
- quanto alla **gestione dei materiali da scavo, per quanto concerne le terre e rocce**, si prende atto della manifestata possibilità, previa verifica della sussistenza dei requisiti di legge, di riutilizzare in sito le terre e rocce oggetto ancora da scavare. Il Proponente non ha, tuttavia, presentato il Piano Preliminare di Utilizzo, ai sensi dell'art. 24 c.3 del DPR 120/2017, ma ha presentato un documento denominato "Piano di gestione dei materiali scavati" (file: "Piano_di_Gestione_dei_materiali_scavati-signed-signed.pdf" dal titolo "Piano di Utilizzo" nell'elenco elaborati pubblicato sul portale ministeriale) che, tuttavia, riguarda anche i sedimenti di dragaggio ed i materiali di salpamento. In detto documento, come pure nello SIA, riguardo a terre e rocce da scavo, il Proponente afferma che procederà alla caratterizzazione dei materiali di scavo per la verifica delle concentrazioni degli inquinanti rispetto alle CSC riportate nella colonna B della Tabella 1 dell'All. V, Titolo V, alla parte Quarta del D. Lgs. n. 152/06, in caso di superamento provvedendo al conferimento a centro di recupero o discarica; nel caso di conformità ai suddetti limiti, procederà con i test di cessione. Se conformi ai limiti per le acque sotterranee, sarà possibile il riutilizzo in sito, mentre in caso negativo, sarà possibile il conferimento in cassa di colmata, aperta o chiusa rispettivamente nel rispetto dei limiti relativi allo scarico in acque superficiali, o in caso del superamento di detti valori. Specifica che i terreni di scavo sono essenzialmente costituiti da materiale granulare di pezzatura fine o media, oggetto di precedenti riporti sulle aree oggetto degli interventi. Infine, afferma che le analisi di caratterizzazione avverranno in situ oppure in cumuli, in modo tale comunque da avere almeno n. 1 analisi ogni

1000 m³. Non quantifica in maniera univoca, nell'insieme della documentazione depositata, i volumi totali attesi dagli scavi ancora da eseguirsi, mentre precisa che i volumi già scavati e gestiti ad oggi risultano pari a 11.922,97 m³ e che non risultano ad oggi in cantiere altri volumi di terre, non ancora gestiti, qualificabili con CER 170504 (Terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17 05 03).

Al riguardo, limitatamente alle terre ancora da scavare, si ritiene non percorribile l'ipotesi di riutilizzo in sito, a seguito della conclusione del procedimento di VIA in relazione alle previsioni ex art. 24 c.3 del DPR 120/2017, disattese. Tuttavia, da un lato questo fatto non pregiudica significativamente il giudizio di compatibilità considerati i ridotti volumi degli scavi, pur non dichiarati univocamente ma evinti dai successivi aggiornamenti del computo metrico, e gli ancor minori possibili riutilizzi in sito per la chiusura dello scavo a conclusione dei lavori della trincea drenante; dall'altro lato, previo aggiornamento del "Piano di gestione dei materiali scavati", è opportuno procedere con la caratterizzazione ai sensi del medesimo DPR, al fine di verificare le possibilità di utilizzo in siti diversi, specificamente in cassa di colmata, come sottoprodotto, limitatamente agli scavi per la trincea drenante e scavi aree logistiche e non oltre i 6.000 m³, pur considerata la probabile prevalenza di materiali antropici nei riporti e la collocazione del sito in area SIN. Tenuto conto dei possibili impatti ritenuti limitati e accettabili, ma non esattamente quantificabili stanti le suddette indeterminatezze e incertezze, si ritiene necessario che siano individuati, sulla base delle indicazioni del Comune di Taranto, e attuati interventi di riqualificazione di valenza ambientale nell'area industriale, in settori dell'area SIN già oggetto di bonifica, previa presentazione del relativo progetto di compensazione, ritenendo pertanto opportuno il coinvolgimento di ARPA Puglia;

- **circa la gestione del cantiere ed i relativi interventi di mitigazione a terra**, considerate le varianti e le modifiche di progetto, si ritiene che per i potenziali impatti sulla salute umana, connessi agli inquinanti in atmosfera, al rumore, alla dispersione nel suolo e nelle acque di contaminanti derivanti dalla gestione a terra dei sedimenti dragati e delle terre e rocce scavate, sia necessario un aggiornamento delle analisi eseguite con conseguente aggiornamento del PMA, individuando idonee misure di mitigazione, fra cui la bagnatura dei piazzali e dei depositi di materiali ed il lavaggio degli automezzi, con conseguente collettamento e gestione dei reflui, la copertura dei cumuli di sedimenti e terre al fine di limitare la loro dispersione in aria, nel suolo e nelle acque, la declinazione delle lavorazioni in funzione degli orari e delle condizioni meteorologiche.

Ribadendo che il Proponente dovrà osservare le condizioni ambientali richieste dal Ministero della Cultura con nota prot. n.3304-P del 31/01/2022 acquisita al prot. n. CTVA/486 del 31/01/2022;

La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

per le ragioni in premessa indicate e sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

favorevole sulle attività condotte successivamente alla scadenza del decreto di VIA, che non hanno creato impatti significativi negativi e comunque non diversi da quelli previsti e mitigati dalle prescrizioni del decreto scaduto, e sulla compatibilità ambientale della prosecuzione del progetto “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”, anche attraverso la modifica progettuale delle attività di dragaggio, subordinato alle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam, Corso d'opera.
Fase	Fase di progettazione esecutiva, fase di cantiere
Ambito di applicazione	Dragaggio
Oggetto della prescrizione	<p>Fermi restando i requisiti previsti dal D.M. n. 172/2016 per le attività di dragaggio di tipo ambientale in aree SIN, tenendo conto delle indicazioni delle Linee Guida MATTM, ICRAM, APAT “Manuale per la movimentazione di sedimenti marini” del 2006, delle recenti tecnologie indicate nel Manuale ISPRA, SNPA n. 169/2017 “La modellistica matematica nella valutazione degli aspetti fisici legati alla movimentazione dei sedimenti in aree marino-costiere”, nonché delle osservazioni formulate da ARPA Puglia nell'ambito del presente procedimento, al fine di garantire le condizioni di sicurezza ambientale richiamate alla condizione n. 7 del DM n. 80 del 20.02.2014:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) per le operazioni di dragaggio dovranno essere utilizzate tecnologie di tipo ambientale ex D.M. n. 172/2016, ovvero draghe dotate di idonei sistemi di monitoraggio del posizionamento e delle azioni di apertura e chiusura della testa dragante e di sistemi per contenere le perdite di sedimento asportato dal grappo in fase di risalita lungo la colonna d'acqua; b) effettuare <i>test</i> in sito di effettiva tenuta stagna delle teste draganti prescelte, in caso negativo adottando opportune modifiche alle stesse; c) al fine di evitare l'intorbidimento della colonna d'acqua durante la successiva fase di immersione delle teste, dovrà essere eseguito il lavaggio della benna all'inizio del ciclo di lavoro e ogni qual volta si riscontri la presenza di sedimento all'interno della benna.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	<p>Prima della ripresa delle attività di dragaggio: punti a) e b).</p> <p>Durante le attività di dragaggio: punto c).</p>
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Puglia per la validazione delle tecnologie e per i controlli.

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam, Corso d'opera, post operam
Fase	Fase di progettazione in variante, fase di cantiere, fase di esercizio
Ambito di applicazione	Acque di dragaggio sedimenti "Viola"
Oggetto della prescrizione	<p>Per la gestione delle acque, provenienti dai sedimenti potenzialmente pericolosi c.d. "Viola" (caratterizzati da concentrazioni >50 mg/kg PCB s.s.) stoccati temporaneamente nella "Vasca Viola", aspirate e pompate con autospurghi, secondo la variante di progetto, concordemente con quanto previsto dalla condizione n. 21 del DM n. 80 del 20.02.2014, risulta necessario:</p> <ol style="list-style-type: none"> verificare l'idoneità dell'impianto di trattamento delle acque di pioggia presente in cantiere per il trattamento delle acque di risulta dei sedimenti potenzialmente pericolosi, ferma restando la necessità di modifica dell'autorizzazione allo scarico laddove dovesse ricevere le acque di risulta dei sedimenti "Viola"; progettare e realizzare una vasca specifica, distinta e separata da quella dedicata alla raccolta delle acque di prima pioggia, di capienza sufficiente per la raccolta dei volumi delle acque di dragaggio, anche sulla base degli esiti del dragaggio ambientale dell'Hot Spot della cassa colmata, con particolare riferimento agli approfondimenti resisi necessari, e della determinazione definitiva dei volumi di sedimenti "Viola" da cui le acque provengono; analizzare le acque aspirate dai sedimenti "Viola", previo trattamento nell'impianto indicato, per la verifica della loro idoneità al previsto scarico nelle acque superficiali, rispetto ai valori limite, per detto scarico, di cui alla Tab. 3 dell'Allegato 5 alla Parte Terza del D. Lgs. 152/2006. In caso di superamento di detti limiti, le acque dovranno essere conferite in idoneo impianto autorizzato.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	<p>Progettazione (vasca di raccolta acque di dragaggio "Viola"), idoneità impianto e modifica di autorizzazione al trattamento: prima della fase di cantiere per la realizzazione della vasca.</p> <p>Cantiere (realizzazione vasca di raccolta acque di dragaggio "Viola"): prima dell'avvio delle attività di trasferimento delle acque dalla vasca dei sedimenti "Viola".</p> <p>Esercizio della vasca di raccolta acque di dragaggio "Viola" e caratterizzazione acque: prima dello scarico nel corpo idrico superficiale.</p>
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Puglia per validazione esiti caratterizzazione acque.

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Corso d'opera, post operam
Fase	Fase di cantiere, fase di esercizio (attività di dragaggio)
Ambito di applicazione	Mitigazioni e monitoraggio ambiente idrico marino e biodiversità
Oggetto della prescrizione	<p>Quale intervento di mitigazione, si ritiene necessaria l'adozione di panne antitorbidità, conformemente a quanto prescritto nella condizione n. 6 del D.M n. 80/2014, prevedendo, in ragione del <i>pre-alert</i> di monitoraggio fissato all'80% del valore soglia, la realizzazione di un corridoio per il passaggio delle imbarcazioni di dragaggio e per altro traffico non diversamente delocalizzabile, da ubicarsi tenuto conto delle aree maggiormente sensibili e dei flussi prevalenti di corrente.</p> <p>In relazione alle modifiche progettuali definite e a quelle da individuarsi per effetto del precedente capoverso, coerentemente con il Progetto di monitoraggio ambientale (PMA) precedentemente approvato e con il previsto <i>pre-alert</i> all'80% del valore soglia, tenuto conto delle risultanze delle attività di controllo finora eseguite, sulla base delle specifiche indicazioni fornite dall'ARPA, il PMA dovrà essere opportunamente adeguato, in funzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) delle profondità dei fondali, delle profondità di dragaggio e delle diverse granulometrie e relativi quantitativi di sedimenti; b) dei livelli di torbidità e di concentrazione dei solidi sospesi preesistenti nelle acque dei siti oggetto dei dragaggi e in area vasta; c) delle possibili alterazioni delle biocenosi di elevato pregio naturalistico. <p>Le sonde CF1 e CF2 dovranno essere riposizionate in maniera rappresentativa rispetto all'area vasta.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Al termine della predisposizione delle opere di mitigazione al dragaggio. Alla ripresa delle attività di dragaggio, per le misure in continuo/con le cadenze definite nel PMA.
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Puglia per la validazione degli interventi e per le verifiche.

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Ante operam, Corso d'opera

Fase	Aggiornamento progettazione esecutiva, Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Gestione terre e rocce da scavo e intervento di compensazione
Oggetto della prescrizione	Non risultando percorribile l'ipotesi di riutilizzo in sito ex art. 24 c.3 del DPR 120/2017, è opportuno procedere con la caratterizzazione come sottoprodotto, ai sensi del medesimo DPR, considerando la presenza di materiali antropici nei riporti e la collocazione del sito in area SIN, al fine di verificare le possibilità di utilizzo in siti diversi, specificamente in cassa di colmata, limitatamente ai materiali non già gestiti dagli scavi per la trincea drenante e aree logistiche e non oltre i 6.000 m ³ . Si ritiene inoltre necessario che siano individuati ed attuati interventi di riqualificazione di valenza ambientale nell'area industriale, in altri settori dell'area SIN già oggetto di bonifica, previa presentazione del relativo progetto di compensazione.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	prima del riavvio delle attività di scavo
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Puglia, per la validazione degli esiti di caratterizzazione e per la valutazione del progetto di riqualificazione a titolo compensativo; Comune di Taranto, per l'individuazione e l'attuazione degli interventi di compensazione.

Condizione ambientale n. 5	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Mitigazioni e monitoraggio in ambiente terrestre

Oggetto della prescrizione	In considerazione delle varianti e delle modifiche progettuali intervenute rispetto al progetto di cui al D.M. n. 80/2014, anche alla luce delle specifiche indicazioni fornite da ARPA, risulta necessario provvedere all'aggiornamento delle analisi degli impatti eseguite con particolare attenzione al rumore, all'atmosfera, al suolo e alle acque superficiali interne e sotterranee con la finalità di procedere all'aggiornamento del PMA, individuando inoltre idonee misure di mitigazione, fra cui, a titolo non esaustivo, la bagnatura dei piazzali e dei depositi di materiali e il lavaggio degli automezzi, con conseguente collettamento e gestione dei reflui, la copertura dei cumuli di sedimenti e terre al fine di limitare la loro dispersione in aria, nel suolo e nelle acque, la scansione delle lavorazioni in funzione delle fasce orarie e delle condizioni meteorologiche.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Al termine della predisposizione delle aree di cantiere a terra e alla ripresa delle attività di dragaggio.
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Puglia per la validazione degli interventi e per le verifiche.

Il Presidente f.f.

La coordinatrice della SC VIA

Avv. Paola Brambilla