



00	31 Luglio 2012	PRIMA EMISSIONE / FIRST ISSUE	S.J.S. Engineering s.r.l.
REVISIONE REVISION	DATA DATE	MOTIVAZIONE REASON	PROPONENTE PROPOSER
MATRICE DELLA REVISIONE REVISION MATRIX			
Stazione appaltante <i>Awarding body</i> <p style="text-align: center;"><b>AUTORITA' PORTUALE DI TARANTO</b> <i>PORT AUTHORITY OF TARANTO</i></p>			
Incarico <i>Job</i> <p style="text-align: center;"><b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b> <i>REDEVELOPMENT OF THE MOLO POLISETTORIALE QUAY DECK EXTENSION</i></p>			
Livello progettuale <i>Project level</i> <p style="text-align: center;"><b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <i>DETAILED DESIGN</i></p>			
Soggetto attuatore <i>Under authorization</i>  Taranto Container Terminal s.p.a. per l'Autorità Portuale di Taranto <i>Taranto Container Terminal Ltd. for Port Authority of Taranto</i>		Titolo <i>Title</i> <p style="text-align: center;"><b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b> <i>ENVIRONMENTAL STUDY</i></p>	
		Area code <p style="text-align: center;"><b>0130 TAR</b></p>	Title code <p style="text-align: center;"><b>01004-00</b></p>
		Check <p style="text-align: center;"><b>R03</b></p>	Job code <p style="text-align: center;"><b>C-01</b></p>
Design by <b>S.J.S. Engineering s.r.l.</b>  *Roma (00187) Via Collina, n. 36 Taranto (74123) P.zza Castel S. Angelo, n.11 Mosca (123242) Krasnaya Presnaya st. 22 - Ufficio 3 Certified office* COMPANY WITH QUALITY MANAGEMENT SYSTEM CERTIFIED BY DNV = ISO 9001:2008 =		Progettista responsabile/Head designer <b>Dott. Ing. Michelangelo Lentini</b> Progettisti/Designers <b>Dott. Ing. Alessandro Porretti</b> <b>Dott. Ing. Marina Filippone</b>	
		Edited <p style="text-align: center;">Di Giuseppe</p>	Checked <p style="text-align: center;">ML</p>
		Date <p style="text-align: center;">July 2012</p>	Filename <p style="text-align: center;">0130TAR01004-00-R03.doc</p>



	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	Di <i>of</i>
		<b>1</b>	<b>72</b>

## INDICE

<b>1. PREMESSA.....</b>	<b>4</b>
<b>2. INQUADRAMENTO STORICO DEL PROGETTO .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1 Stato di fatto della banchina.....</b>	<b>7</b>
<b>3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1 Molo Polisetoriale .....</b>	<b>11</b>
<b>3.2 Sito di Interesse Nazionale di Taranto .....</b>	<b>12</b>
<b>4. INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO.....</b>	<b>14</b>
<b>4.1 Piano Regolatore Portuale.....</b>	<b>14</b>
4.1.1 Coerenza del PRP con gli strumenti urbanistici - Esito della VAS.....	15
<b>4.2 Piano Operativo Triennale dell’Autorità Portuale .....</b>	<b>17</b>
<b>4.3 Variante Generale al Piano Regolatore Generale .....</b>	<b>18</b>
<b>4.4 Piano Generale dei Trasporti e Piano Regionale dei Trasporti .....</b>	<b>20</b>
<b>4.5 Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio.....</b>	<b>21</b>
4.5.1 Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia .....	23
<b>4.6 Programma Operativo FESR della Regione Puglia.....</b>	<b>23</b>
<b>4.7 Piano di Assetto Idrogeologico .....</b>	<b>24</b>
<b>4.8 Piano Regionale e Comunale delle Coste .....</b>	<b>25</b>
<b>4.9 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale .....</b>	<b>26</b>
<b>4.10 Regime vincolistico.....</b>	<b>26</b>
<b>4.11 Coerenza del progetto con gli strumenti urbanistici.....</b>	<b>26</b>
<b>5. DESCRIZIONE SINTETICA DELL’INTERVENTO.....</b>	<b>29</b>
<b>Intervento di ammodernamento della banchina di ormeggio .....</b>	<b>30</b>
5.1.1 Nuovo impalcato su pali e vie di corsa delle gru di banchina .....	30
5.1.2 Impianti.....	32
<b>5.2 Bonifica e dragaggi.....</b>	<b>33</b>
<b>5.3 Ripristino dell’impianto di stoccaggio in area ex-Belleli.....</b>	<b>34</b>
<b>6. INQUADRAMENTO AMBIENTALE .....</b>	<b>38</b>

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>				
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>			
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 150px;">2</td> <td style="text-align: center; width: 50px;">Di of</td> <td style="text-align: center; width: 50px;">72</td> </tr> </table>	2	Di of	72
2	Di of	72				

<b>6.1</b>	<b>Acque superficiali .....</b>	<b>38</b>
<b>6.2</b>	<b>Suolo e sottosuolo .....</b>	<b>39</b>
	6.2.1 Area a terra.....	41
	6.2.2 Area a mare.....	41
<b>6.3</b>	<b>Atmosfera .....</b>	<b>47</b>
<b>6.4</b>	<b>Rumore e vibrazioni.....</b>	<b>49</b>
<b>6.5</b>	<b>Paesaggio .....</b>	<b>50</b>
<b>7.</b>	<b>ANALISI DEL POTENZIALE IMPATTO SULLE COMPONENTI AMBIENTALI .....</b>	<b>52</b>
<b>7.1</b>	<b>Esito della procedura di VAS del nuovo PRP .....</b>	<b>52</b>
	7.1.1 Valutazione di incidenza.....	57
<b>7.2</b>	<b>Acque superficiali .....</b>	<b>59</b>
<b>7.3</b>	<b>Suolo e sottosuolo .....</b>	<b>60</b>
	7.3.1 Gestione dei fanghi di dragaggio.....	60
	7.3.2 Gestione del materiale di scavo e trivellazione pali.....	62
	7.3.3 Approvvigionamento materiale da cava .....	64
<b>7.4</b>	<b>Atmosfera .....</b>	<b>68</b>
<b>7.5</b>	<b>Rumore .....</b>	<b>69</b>
<b>8.</b>	<b>CONCLUSIONI .....</b>	<b>70</b>

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>3</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

## INDICE TABELLE

---

Tabella Stima dei volumi di dragaggio .....	34
Tabella Caratteristiche geometriche dell'impianto di stoccaggio .....	34
Tabella Schema di deposito del materiale nell'impianto di stoccaggio .....	35
Tabella S.S.7 – Ponte Wind: Valori Rilevati (2010) e Confronto con i Limiti Normativi (ARPA Puglia) .....	48
Tabella Stima dei volumi di materiale di risulta .....	63
Tabella Fabbisogno di materiale da cava .....	64
Tabella Cave autorizzate all'estrazione del materiale per tipologia al 31.12.2010.....	66
Tabella Tabella riepilogativa di gestione del materiale .....	67

## INDICE FIGURE

---

Figura 1 Sezione trasversale tipo della banchina d'ormeggio – stato di fatto .....	8
Figura 3 Inquadramento territoriale .....	10
Figura 4 Stralcio del Piano Regolatore Generale vigente .....	19
Figura 5 stralcio del Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio .....	22
Figura 6 Pericolosità idraulica (aggiornamento 02.04.2012).....	24
Figura 7 Sezione trasversale tipo della banchina d'ormeggio – progetto .....	32
Figura 8 Impianto di stoccaggio in area ex-Belleli .....	36
Figura 9 Darsena Polisettoriale – Superamenti totali relativi allo strato 0-50cm.....	42
Figura 10 Darsena Polisettoriale –Superamenti totali relativi allo strato 50-100cm .....	43
Figura 11 Darsena Polisettoriale – Superamenti totali relativi allo strato 100-150cm.....	43
Figura 12 Darsena Polisettoriale – Superamenti totali relativi allo strato 150-200cm.....	44
Figura 13 Darsena Polisettoriale –Superamenti totali relativi allo strato 200-250cm.....	44
Figura 14 Darsena Polisettoriale – Superamenti totali relativi allo strato 250-300cm.....	45
Figura 15 RMN- Stazione di Taranto: Rosa dei venti (da 01/2009 a 06/2012) .....	49
Figura 16 Taranto Container Terminal e ILVA.....	51
Figura 17 Mappa Livelli di Pressione Sonora (VAS del PRP – Rapporto Ambientale, TANGRAM 2012).....	56
Figura 18 Mappa dei SIC/ZPS.....	58
Figura 19 Catasto Regionale Attività Estrattive e Acque minerali e termali (Aggiornamento: 09 febbraio 2012).....	65

---

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>4</b>
		Di <i>of</i>	<b>72</b>

## 1. PREMESSA

Il Molo Polisetoriale, oggetto dell'intervento di adeguamento strutturale, delimita il confine settentrionale del porto fuori Rada nel Mar Grande di Taranto.

La banchina orientale del molo, in concessione a Taranto Container Terminal S.p.A. (TCT), è destinata al traffico di merci containerizzate, categoria merceologica che ha subito nel biennio 2009 - 2010 una forte flessione a causa della crisi economica internazionale ma che ha registrato segnali di ripresa già nell'anno successivo.

L'evoluzione dello shipping internazionale e, marcatamente il fenomeno del gigantismo navale, hanno imposto la necessità di modernizzare il terminal rendendo i primi 1.200m della struttura di ormeggio fruibili a navi portacontainer della capacità di 14.000 TEU e massimo pescaggio di 15,80m e potenziando l'equipment di banchina con n. 4 gru da 24 row.

L'Autorità Portuale ha quindi previsto nel nuovo Piano Regolatore, tra gli interventi ad "alta priorità", l'approfondimento a -16,50 m dei fondali antistanti il Molo Polisetoriale, del bacino di evoluzione e del canale di accesso, previo consolidamento della esistente banchina a cassoni.

Il progetto definitivo dei dragaggi e di un primo stralcio della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente, dove conferire il materiale di escavo, è stato affidato a Sogesid S.p.A..

In considerazione del fatto che le opere perimetrali del molo sono state realizzate alla fine degli anni '70, è stato deciso di non intervenire sulle strutture della banchina esistente per non pregiudicarne la stabilità, e di realizzare un nuovo impalcato su pali di grande diametro.

Stante la difficoltà di dragare tra i pali della nuova banchina, il rischio di danneggiare la nuova struttura, e considerato che quota parte dell'approfondimento del fondale è funzionale alla posa in opera dei massi che formano la berma al piede dei cassoni, i dragaggi nella fascia di ampiezza 20m dall'attuale ciglio banchina, saranno realizzati nell'ambito dei lavori di ammodernamento in esame. Tali dragaggi costituiscono quindi un'attività extra rispetto ai contenuti del progetto definitivo inizialmente affidato.

In virtù dei lavori menzionati, la banchina sarà ampliata di circa 10,00m e, di conseguenza, dovranno essere adeguate le vie di corsa delle gru di banchina e ripristinate le reti impiantistiche.

In definitiva, il progetto in esame include i seguenti interventi:

- costruzione di un nuovo impalcato su pali lungo i primi 1.200 m di banchina;
- adeguamento delle vie di corsa delle gru di banchina (realizzazione della nuova via di corsa lato mare e spostamento della via di corsa lato terra);
- ripristino e adeguamento della rete impiantistica a servizio del terminal interferiti dagli elementi strutturali del nuovo impalcato;

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>					
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>				
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 20px;"><b>5</b></td> <td style="text-align: center; width: 20px;"><b>Di</b></td> <td style="text-align: center; width: 20px;"><b>of</b></td> <td style="text-align: center; width: 20px;"><b>72</b></td> </tr> </table>	<b>5</b>	<b>Di</b>	<b>of</b>	<b>72</b>
<b>5</b>	<b>Di</b>	<b>of</b>	<b>72</b>				

- dragaggio funzionale al progetto, limitato ad una fascia di 1.200m x 20m dall'attuale filo cassoni, conferimento del materiale nelle vasche di deposito temporaneo in area ex-Belleli e sua caratterizzazione ambientale;
- lavori di ripristino e impermeabilizzazione delle vasche di deposito temporaneo in area ex-Belleli;
- posa in opera di nuovi arredi di banchina (parabordi, bitte di ormeggio, etc)
- installazione del nuovo equipment di banchina (4 gru da 24 row);

Il dragaggio sarà preceduto dalla bonifica ambientale dei fondali essendo il porto incluso nel Sito di bonifica di Interesse Nazionale (SIN) di Taranto.

Nelle more della costruzione della cassa di colmata funzionale al V Sporgente, i fanghi di dragaggio saranno temporaneamente depositati all'interno dell'impianto di stoccaggio interno al porto, in area ex-Belleli.

Allo scopo di accelerare le procedure relative ad alcuni interventi urgenti previsti nel porto, tra cui il consolidamento/adequamento della esistente banchina del Molo Polisetoriale, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha rappresentato la necessità di nominare un Commissario straordinario. Tale nomina è stata formalizzata con D.P.C.M. 17 febbraio 2012.

Nel decreto (art. unico, comma 2) è indicato che *"la pronuncia sulla compatibilità ambientale delle suindicate opere ..., è emessa, ... entro sessanta giorni dalla richiesta"*.

Il progetto di ammodernamento della banchina rientra tra quelli *"inerenti le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'allegato II"*, parte Seconda del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. per i quali, ai sensi dell'art. 20, è necessario espletare la procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Ai sensi dell'Art. 6 comma 3-ter del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. *"Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano Regolatore Portuale, già sottoposti ad una Valutazione Ambientale Strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di Impatto Ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano Regolatore Portuale"*.

Il nuovo strumento di pianificazione ha concluso la procedura di VAS con la determinazione Prot. 089/dir/2012/00078 del Dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia che ha espresso il proprio parere motivato con indicazioni e prescrizioni (Allegato 1).

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>6</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

## 2. INQUADRAMENTO STORICO DEL PROGETTO

Tra gli interventi ritenuti strategici e funzionali per rendere lo scalo pugliese più competitivo nell'area mediterranea, figurano l'approfondimento dei fondali della Darsena Polisettoriale, del cerchio di evoluzione e del canale di accesso al porto fino a quota -16,50 m. I dragaggi nell'area Polisettoriale saranno preceduti da interventi strutturali sulla banchina di ormeggio per non inficiare la stabilità dei cassoni per scalzamento al piede. Tali interventi sono previsti nel nuovo PRP adottato dal Comitato Portuale (2007) e licenziato favorevolmente dal C.S.LL.PP. (2010) e dal dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia (2012), nonché nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale 2012-2014.

L'area di intervento ricade nel Sito di bonifica di Interesse Nazionale (SIN) di Taranto, individuato con la legge n. 426/1998 e perimetrato con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 10 gennaio 2000. Allo scopo di promuovere la riqualificazione ambientale delle aree SIN e, contestualmente, interventi di sviluppo infrastrutturale dell'area portuale, il 5 novembre 2009 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Puglia, Provincia di Taranto, Comune di Taranto, Autorità Portuale di Taranto e Sogesid. Tra le attività prioritarie previste dal Protocollo, figurano il dragaggio ai fini della bonifica e la costruzione della vasca di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente, in cui depositare i sedimenti del Molo Polisettoriale e del Molo V.

In veste di soggetto attuatore del Protocollo, Sogesid ha elaborato il Progetto preliminare dei dragaggi dell'area polisettoriale (2.300.000m<sup>3</sup>) e della cassa di colmata, presentato e approvato, in sede di Conferenza dei Servizi Decisoria, dal Ministero dell'Ambiente il 24 febbraio 2011. Il 19 luglio 2011, con apposita Convenzione tra MATT, Regione Puglia, APT e Sogesid, sono state affidate a quest'ultima le attività di progettazione definitiva dei dragaggi e di un primo stralcio della cassa di colmata.

Nel contempo, con nota n. 4487 del 1 febbraio 2012, il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha rappresentato la necessità di provvedere alla nomina di un Commissario Straordinario per realizzare alcune opere di grande infrastrutturazione all'interno del porto di Taranto, tra cui il dragaggio per l'approfondimento dei fondali del Molo Polisettoriale ed il consolidamento/adequamento della banchina di levante. La richiesta è stata recepita dal Presidente del Consiglio dei Ministri per sbloccare la situazione di stallo creatasi anche a causa delle procedure derivanti dall'inclusione del porto nella perimetrazione del S.I.N. Di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, e con l'assenso del Presidente della Regione Puglia, si è provveduto alla nomina del presidente dell'Autorità Portuale di Taranto a Commissario Straordinario (D.P.C. M. 17 febbraio 2012).

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>		
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 50%;"><b>7</b></td> <td style="text-align: center; width: 50%;">Di <i>of</i> <b>72</b></td> </tr> </table>	<b>7</b>	Di <i>of</i> <b>72</b>
<b>7</b>	Di <i>of</i> <b>72</b>				

Lo scopo è accelerare le procedure relative ai suddetti interventi, agevolando l'adozione degli atti connessi alla realizzazione delle infrastrutture, seguire l'andamento delle opere e provvedere alle opportune azioni di indirizzo e supporto promuovendo le intese tra i soggetti pubblici e privati interessati.

Il 20 giugno 2012 i Ministri per la Coesione Territoriale, delle Infrastrutture e Trasporti, dello Sviluppo Economico, dell'Ambiente, la Regione Puglia, l'Autorità Portuale, il Commissario Straordinario, la Provincia di Taranto, il Comune di Taranto, TCT S.p.A., Evergreen Line, Sogesid S.p.A. ed il Gruppo Ferrovie dello Stato hanno sottoscritto l' "Accordo per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il Superamento dello Stato d'Emergenza Socio-Economico-Ambientale", procedendo alla parziale novazione ed integrazione dei Protocolli di Intesa firmati nel 1998 e nel 2009.

## 2.1 Stato di fatto della banchina

La banchina di levante del Molo Polisetoriale ha una lunghezza complessiva di circa 1.800 m; i primi 1.500 m in testata ed il retro piazzale sono in concessione a TCT S.p.A. che gestisce il terminal container del porto di Taranto; i restanti 300 m, in radice, sono, allo stato attuale, utilizzati dal Consorzio Taranto Terminal Rinfuse.

La banchina ha una quota all'estradosso di +3.00 m s.l.m.m. ed è stata realizzata a partire dalla fine degli anni '70 in cassoni cellulari prefabbricati antiriflettenti in calcestruzzo, imbasati a -14.0 m s.l.m.m.. I cassoni sono sormontati da un getto in c.a. all'interno del quale sono stati realizzati i cunicoli per gli impianti di servizio e ricavati gli spazi per la rotaia lato mare delle gru di banchina, adibite alle operazioni di carico/scarico delle portacontainer.

La sezione trasversale tipo della banchina allo stato di fatto è illustrata nella figura seguente.

Il terminal dispone di una rete di smaltimento acque meteoriche e distribuzione acqua potabile ed industriale, dell'impianto aria compressa, dell'impianto elettrico e di illuminazione.

L'equipment attualmente presente in banchina è: 8 gru da 18 row (scartamento 30,48m), sbraccio lato mare di 56,400 m f.t., altezza complessiva in esercizio di 65,75m (altezza massima con braccio alzato di 92,85m); due gru da 22 row e scartamento 30,48m, sbraccio lato mare di 71,34 m f.t. e altezza complessiva in esercizio di 65,75m (altezza massima con braccio alzato di 92,85m).

I fondali antistanti la banchina hanno profondità variabile tra un massimo di -15,50 m (primi 700 m a partire dalla testata del molo) ed un minimo di -14,00 m in radice.



	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>				
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>			
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 20px;"><b>9</b></td> <td style="width: 20px;">Di of</td> <td style="width: 20px;"><b>72</b></td> </tr> </table>	<b>9</b>	Di of	<b>72</b>
<b>9</b>	Di of	<b>72</b>				

### 3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'hub di Taranto si sviluppa a Nord dell'omonimo golfo. Le attività portuali che in un primo tempo impegnavano le aree all'interno del bacino naturale, si sono poi estese oltrepassando il limite naturale di Punta Rondinella. Allo stato attuale si distinguono:

- Bacino del Mar Piccolo suddiviso in Primo Seno, ad occidente, e Secondo Seno, a oriente, che non rientrano nella perimetrazione del Piano Regolatore Portuale;
- Bacino del Mar Grande, in cui si sviluppa il porto in Rada, compreso tra il Molo Sant'Eligio (ad Est) e Punta Rondinella (ad Ovest);
- Porto fuori Rada che insiste sul tratto di costa compreso tra Punta Rondinella, ad Est, e la foce del fiume Tara, a Ovest. Questo costituisce il limite dell'area assoggettata alla disciplina del Piano Regolatore Portuale

Procedendo da Nord verso Sud, il Porto in Rada è protetto dalle seguenti opere di difesa marittime:

- due scogliere con andamento curvilineo che da Punta Rondinella raggiungono l'isola di S. Pietro;
- una seconda opera di difesa rettilinea che si sviluppa tra l'isola di S. Pietro e quella di S. Paolo;
- una scogliera artificiale radicata a Punta S. Vito che, con l'opera di cui al punto precedente, delimita l'imboccatura portuale.

Il canale di accesso alla rada ha un'ampiezza di circa 1,500m e rotta Sud-Ovest.

Il Porto fuori Rada è protetto contro l'azione del moto ondoso, da una diga foranea che delimita il canale di accesso con fondali a -14,00m s.l.m.m..

Le principali infrastrutture portuali sono gli sporgenti compresi tra il Pontile Petroli, a Sud, ed il Molo Polisettoriale, a Nord; il Molo S. Cataldo è attualmente utilizzato da cargo generici; gli altri sporgenti sono tutti in concessione all'ILVA che gestisce direttamente le operazioni di ormeggio e carico/scarico delle merci. Il Molo Polisettoriale è stato dato in concessione a Taranto Container Terminal S.p.a..

Le principali attività del porto sono le seguenti:

- militari nel Mar Piccolo e nel Mar Grande, incluse le attività produttive e cantieristiche dell'Arsenale Militare di Taranto;
- commerciali ed industriali nel Mar Grande e nel Porto fuori Rada (industria cementizia, siderurgica, petrolifera, etc.);
- turistiche con modesti attracchi nel Porto in Rada;
- peschereccia, in particolare nel I Seno del Mar Piccolo

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>
			<b>10</b>
		<b>72</b>	

Altre attività storicamente presenti sia nel Mar Piccolo sia nel Mar Grande, sono la mitilicoltura e la pesca.

Il porto è accessibile attraverso due varchi: il Varco Est e quello Nord, aperto di recente, che consente al traffico veicolare in ingresso e uscita al/dal porto di allontanarsi rapidamente dall'area urbana.

I principali collegamenti stradali sono: la SS 106 "Jonica" tra Taranto e Reggio Calabria, la SS 7 "Appia" in direzione Grottaglie – Brindisi e in direzione Massafra, principale collegamento con l'autostrada Adriatica A14 Taranto – Bari – Bologna e, infine, la SS 172 "dei Trulli" verso la zona a Sud di Bari.

Dal punto di vista del trasporto ferroviario, il porto è collegato alla dorsale adriatica Bari - Bologna e alle direttrici per Potenza - Napoli, Brindisi- Lecce e Reggio Calabria. Il Terminal contenitori, nello specifico, è servito da un collegamento diretto con la rete nazionale, con convogli verso gli interporti di Nola, Bologna e Ancona.

Gli aeroporti più vicini allo scalo portuale sono quelli di Bari e Brindisi, rispettivamente a 90 e 75 km, con voli quotidiani da/verso i principali scali italiani ed europei.



Figura 2 Inquadramento territoriale

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>				
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>			
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">11</td> <td style="text-align: center;">Di of</td> <td style="text-align: center;">72</td> </tr> </table>	11	Di of	72
11	Di of	72				

### 3.1 Molo Polisettoriale

Il Molo Polisettoriale, il cui progetto esecutivo risale al 1977, è il limite occidentale del Porto fuori Rada di Taranto. L'infrastruttura è stata realizzata in fasi successive: le opere di contenimento del terrapieno risalgono al quinquennio 1978 – 83; tra il 1990 ed il 1996 si è intervenuti sulla sistemazione dei piazzali e degli impianti e sull'asta terminale del fiume Tara; sono poi state costruite le dieci palazzine ad uso uffici e servizi portuali ed il ponte per l'accesso al Molo.

Ulteriori lavori di ammodernamento e adeguamento funzionale degli impianti, delle opere di accosto e delle aree di stoccaggio, nonché il raccordo ferroviario alla rete nazionale, sono stati realizzati tra il 1998 ed il 2002, quando si è deciso di destinare il molo al traffico delle merci containerizzate.

Allo stato attuale il molo dispone, a levante, di un fronte di banchina di circa 1.800m, di cui 1.500 destinati all'attracco delle navi portacontainer ed i restanti 300 m, in radice, a servizio del Consorzio Taranto Terminal Rinfuse. La banchina è stata realizzata in cassoni cellulari in calcestruzzo ed i fondali antistanti hanno profondità variabile tra un massimo di -15,50m s.l.m.m (in testata) ed un minimo di -14,00m s.l.m.m., in radice.

Il piazzale ha una superficie di circa un milione di metri quadrati.

La capacità di movimentazione del terminal, gestito da T.C.T. S.p.A., è di oltre 2 milioni di TEU l'anno.

La movimentazione dei container è effettuata, in banchina, con 2 portainers Ultra Post Panamax con portata di 65t al gancio e 55t allo spreader, 8 portainers Super Post Panamax con portata di 55t al gancio e 45t allo spreader, e una gru semovente con portata di 100t. Il piazzale di stoccaggio è servito da 22 transtainers su rotaia della portata di 40t, 3 sollevatori frontali con portata 40t e 5 sollevatori laterali da 10t.

Il fascio ferroviario di 5 binari (lunghezza 1,2km), che garantisce un servizio quotidiano con convogli diretti agli interporti nazionali, è attrezzato con 2 carriponte con spreader di portata pari a 40t per la rapida movimentazione dei contenitori; ad esso, si affianca un fascio di 3 binari per la presa/consegna dei convogli ferroviari.

Il terminal è operativo da giugno 2001, anno in cui è stato registrato un traffico di container pari a circa 197.000 TEU. Il trend di crescita si è mantenuto positivo arrivando a quasi 900.000 TEU nel 2006; nel biennio 2009 - 2010, a causa della nota crisi internazionale, si è assistito ad un periodo di flessione dei traffici che sono ripresi poi nei primi sei mesi del 2011.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>12</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

### 3.2 Sito di Interesse Nazionale di Taranto

Il porto di Taranto ricade nell'area dichiarata "Area ad elevato rischio di crisi ambientale" nel novembre 1990; tale dichiarazione è stata poi reiterata nel luglio 1997.

Con la legge n. 426/1998, è stato individuato il Sito di bonifica di Interesse Nazionale (SIN) di Taranto che comprende aree a mare e a terra, perimetrare con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 10 gennaio 2000.

Il SIN ha una superficie di circa 120km<sup>2</sup>, di cui 22,0km<sup>2</sup> privati e 10,0km<sup>2</sup> pubblici, oltre al Mar Piccolo (22,0km<sup>2</sup>), al Mar Grande (51,1km<sup>2</sup>) e alla Salina Grande (9,8km<sup>2</sup>).

Lo sviluppo costiero è di circa 17 km.

All'interno del sito ricadono: un polo industriale di rilevanti dimensioni (industria siderurgica - ILVA, raffineria - ENI, industria cementiera - CEMENTIR), insediamenti militari, alcune discariche di rifiuti urbani non adeguatamente conterminate e numerosi siti di smaltimento rifiuti abusivi, cave dimesse e industrie manifatturiere di dimensioni medio-piccole.

Per quanto attiene alle aree a mare, sono state riscontrate notevoli criticità dovute alle attività portuali e alla pessima qualità dei corsi d'acqua superficiali che affluiscono nel bacino, a loro volta recapito di reflui scarsamente o per nulla depurati, che compromettono la qualità delle acque e quella dei sedimenti.

Il Mar Grande, nel quale è localizzato il porto commerciale ed industriale, riceve le acque depurate dei maggiori insediamenti industriali dell'area e diversi carichi non depurati provenienti dalla rete fognaria cittadina.

Ai sensi della normativa vigente, la caratterizzazione ambientale dei sedimenti marini della Darsena Polisettoriale, è stata preceduta dall'elaborazione da parte dell'ICRAM (attuale ISPRA), del piano di caratterizzazione ambientale: "Integrazione al documento CII-Pr-PU-T-02.16 di caratterizzazione ambientale dell'area marino costiera prospiciente il sito di interesse nazionale di Taranto: Piano di caratterizzazione ambientale dell'area ad ovest di Punta Rondinella" (rif. doc. # Integrazione CII-Pr-PU-TA-02.16\_v.3), trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con prot. n. 9087/04 del 23 novembre 2004.

Un secondo piano (Piano di caratterizzazione ambientale delle aree da sottoporre a progetti di dragaggio: imboccatura del Porto Fuori Rada e Darsena Polisettoriale, Rif CII-Pr-PU-TA-01.05, Dicembre 2004), è stato redatto per le aree dell'imboccatura portuale e del Molo Polisettoriale, oggetto di interventi di dragaggio. In esso è stato previsto un infittimento del reticolo di campionamento per una caratterizzazione di maggiore dettaglio.

Sulla base dei risultati delle campagne di indagini ambientali sui sedimenti, l'Autorità Portuale ha affidato all'ISPRA ed alle Facoltà di Ingegneria di Taranto e Lecce la redazione di un "Piano di

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i> <b>13</b>	Di <i>of</i> <b>72</b>

gestione dei sedimenti" (PGS) per individuare le possibili alternative di gestione dei materiali risultanti dai dragaggi previsti dal nuovo Piano Regolatore Portuale.

Il PGS è stato approvato dal Ministero dell'Ambiente in Conferenza di Servizi decisoria il 24 febbraio 2011.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>14</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

## 4. INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

La normativa vigente in campo ambientale impone di verificare la coerenza di un progetto con gli strumenti urbanistici e pianificatori vigenti nel territorio, nonché la presenza di aree protette, vincoli ambientali e urbanistici.

Ai sensi dell'Art. 6, comma 3-ter, del D. Lgs 152/2006 e s.m.i. *"Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano Regolatore Portuale, già sottoposti ad una Valutazione Ambientale Strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di Impatto Ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano Regolatore Portuale"*.

Nel paragrafo successivo sono riportate le conclusioni dell'analisi di coerenza svolta nell'ambito del Rapporto Ambientale della VAS del Piano Regolatore Portuale di Taranto, riferite agli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale rilevanti ai fini del progetto in esame.

### 4.1 Piano Regolatore Portuale

La variante generale al Piano Regolatore del Porto Taranto, attualmente vigente, è stata approvata con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n° 976 il 31 Marzo 1980 ed è stata integrata con gli adeguamenti tecnico-funzionali della darsena mezzi pubblici e del prolungamento della diga foranea (voto del CSLP n° 19/00), e dell'ampliamento del IV Sporgente, della darsena ad Ovest e della strada dei moli (voto del CSLP n° 38/02).

Il 10 Luglio 2002, con delibera del Comitato Portuale n° 7/02, l'Autorità Portuale ha avviato la redazione del nuovo PRP adottato, in via preliminare, con Delibera n° 3 del 2 Maggio 2006.

Gli elaborati di Piano sono quindi stati trasmessi all'Amministrazione Comunale di Taranto per il raggiungimento della prescritta intesa, rilasciata dal Commissario Straordinario del Comune con Delibera n° 116 del 25 Agosto 2006 e perfezionata con atto del Consiglio Comunale n° 41 del 18 Ottobre 2007.

Nella Delibera n° 116/06 con cui il Comune si è espresso favorevolmente, seppure con condizioni e prescrizioni, sulle impostazioni del Piano, è previsto che l'Ente provveda all'avvio delle procedure di variante al vigente PRG *riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP sia la riqualificazione delle aree contermini, tenendo conto anche delle eventuali indicazioni che dovessero essere espresse dal CSLP e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Questo in modo tale da consentire la successiva tempestiva e contestuale approvazione da parte della Regione Puglia sia del Piano Regolatore del Porto sia del Piano Strategico delle aree contermini allo scalo.* L'approvazione regionale, alla data di redazione del presente documento, non è stata ancora rilasciata.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>							
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>						
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 20px;"><b>15</b></td> <td style="text-align: center; width: 20px;"><b>Di</b></td> <td style="text-align: center; width: 20px;"><b>72</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>of</b></td> <td></td> </tr> </table>	<b>15</b>	<b>Di</b>	<b>72</b>		<b>of</b>	
<b>15</b>	<b>Di</b>	<b>72</b>							
	<b>of</b>								

L'impegno è stato recepito anche all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore che indicano le destinazioni d'uso delle diverse aree funzionali previste sia dal PRP sia dal PRG attualmente vigente.

Con atto n° 41/07, il Consiglio Comunale di Taranto ha deliberato il perfezionamento dell'intesa, dando atto del rispetto sostanziale delle condizioni/prescrizioni contenute nella relazione dell'Ufficio Urbanistico allegata alla Delibera del Commissario Straordinario del Comune di Taranto n° 116/06.

Il PRP è stato adottato, in via definitiva, dal Comitato Portuale il 30 novembre 2007 con Delibera n° 12 ed esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si è espresso con i voti n. 322 del 23/07/2008 e n. 96 del 22/07/2009 delle Sezioni terza e quarta riunite, e con il parere n. 48/2010, reso nella seduta del 24/03/2010.

Ai sensi della normativa vigente, il PRP è stato sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, conclusasi con la determinazione 089/dir/2012/00078 del 6 aprile 2012 del dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia che ha espresso parere motivato sul Piano con indicazioni e prescrizioni (Allegato 1).

Il Molo Polisetoriale ricade nell'area funzionale CON-1, destinata al traffico dei contenitori ed alle attività complementari. In essa sono previsti la sistemazione della viabilità e gli adeguamenti ed ampliamenti di opere ed impianti al fine di migliorare l'efficienza del terminal portuale.

Per quanto concerne le opere a mare, nel Piano sono previsti l'approfondimento dei fondali della Darsena Polisetoriale, del bacino di evoluzione e del canale di accesso almeno fino a -16,50m s.l.m.m.; il dragaggio deve essere però preceduto dalle opere di consolidamento delle esistenti banchine, intervento necessario per non compromettere la stabilità dei cassoni imbasati a -14,00m s.l.m.m..

In considerazione del fatto che le opere perimetrali del Molo Polisetoriale sono state realizzate alla fine degli anni '70, si è deciso di non intervenire direttamente sulle strutture esistenti e di realizzare, in alternativa, un nuovo impalcato su pali con avanzamento del fronte banchina di circa 10,00m. La variazione dell'assetto plano-altimetrico del Molo Polisetoriale si conforma al criterio di "flessibilità nell'assetto plano-altimetrico" per l'attuazione del nuovo PRP, disciplinato dalle Norme di Attuazione del Piano.

#### **4.1.1 Coerenza del PRP con gli strumenti urbanistici - Esito della VAS**

Il nuovo PRP del porto di Taranto è stato soggetto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica istruita presso l'Area politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche", Assessorato alla qualità dell'ambiente, Servizio Ecologia della Regione Puglia.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>				
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>			
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>16</b></td> <td style="text-align: center;">Di of</td> <td style="text-align: center;"><b>72</b></td> </tr> </table>	<b>16</b>	Di of	<b>72</b>
<b>16</b>	Di of	<b>72</b>				

Nel seguito si riportano le conclusioni in merito alla verifica di coerenza del PRP con gli strumenti urbanistici e pianificatori vigenti del Rapporto Ambientale che ha recepito le indicazioni e prescrizioni dettate nella determinazione 089/dir/2012/00078 del 6 aprile 2012 dal Servizio Ecologia.

**Variante Generale al Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto:** l'Amministrazione comunale di Taranto, nella Deliberazione n° 116/06 con cui si esprimeva riguardo l'intesa sulla proposta di PRP, si è impegnata a provvedere *agli adempimenti immediatamente necessari per l'avvio delle procedure di variante al vigente PRG riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP sia la riqualificazione delle aree contermini, tenendo conto anche delle eventuali indicazioni espresse dal CSLPP e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Questo in modo tale a consentire la successiva tempestiva e contestuale approvazione da parte della Regione Puglia sia del Piano Regolatore Portuale sia del Piano Strategico delle aree contermini il Porto stesso.*

**Piano Generale dei Trasporti e Piano Regionale dei Trasporti:** l'analisi svolta ha evidenziato la coerenza tra gli obiettivi e le azioni del PRP e le indicazioni della pianificazione nel settore trasporti. Si segnala, in particolare, che diverse delle opere previste dal PRP ed incluse nel POT sono in fase avanzata di progettazione e, in alcuni casi, di realizzazione.

**Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio:** l'area in esame è classificata dal PRG di tipo "A" e "B; in esse prevalgono le indicazioni riguardanti i "territori costruiti".

Le prescrizioni del PUTT/P non si applicano all'interno dei "territori costruiti", nelle aree già disciplinate da altri strumenti urbanistici vigenti, qual è l'area portuale che ricade in "zona industriale" ai sensi del PRG del Comune di Taranto.

**Piano di Assetto Idrogeologico:** le aree in prossimità della radice del Molo Polisetoriale sono state classificate a pericolosità idraulica bassa, media ed alta. Le aree ad alta pericolosità sono contigue al Fiume Tara ed al Canale Bellavista; in esse il PRP prevede interventi già realizzati o comunque estremamente contenuti.

Gli interventi ammessi nelle diverse aree sono disciplinati dalla Normativa Tecnica del PAI e, in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, sono assoggettati ad uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica da sottoporre all'AdB.

**Piano Regionale delle Coste:** il porto ricade quasi integralmente in classe C3.S3 (costa a bassa criticità all'erosione e bassa sensibilità ambientale), fatta eccezione per l'estremità Nord Occidentale classificata C3.S2 (costa a bassa criticità all'erosione e a media sensibilità ambientale). Le NTA del Piano disciplinano che in esse "non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalorati a livello locale la classificazione effettuata su base regionale".

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>				
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>			
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>17</b></td> <td style="text-align: center;">Di of</td> <td style="text-align: center;"><b>72</b></td> </tr> </table>	<b>17</b>	Di of	<b>72</b>
<b>17</b>	Di of	<b>72</b>				

**Regime dei vincoli:** il porto non è gravato da vincolo di uso civico (Legge 16 Giugno 1927 No. 1766 – RD 26 Febbraio 1928 No. 332), vincolo sismico (Legge 2 Febbraio 1974 No. 64), vincolo paesaggistico-ambientale (Legge No. 1497/39), vincoli faunistici (Legge 11 Febbraio 1992 No. 157 e classificazione LR No. 10/84), parchi e grotte.

La fascia boscata ad Ovest della Foce del Fiume Tara è interessata dal vincolo dei Decreti Galasso; in essa ricade un'area in radice del Molo Polisetoriale ormai completamente antropizzata. Il nuovo assetto portuale definito dal Piano non andrà ad interferire con le zone disciplinate dai Decreti.

L'unica segnalazione archeologica interessa la zona di Punta Rondinella.

Gli interventi previsti dal PRP non ricadono in aree naturali protette o in siti appartenenti alla Rete Natura 2000, in oasi di protezione o aree umide.

## 4.2 Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale

Coerentemente con l'obiettivo individuato nel POT 2008-2010 di realizzare un porto di "terza generazione" che non fosse solo un centro di movimentazione o un centro di attività industriali ma anche "piattaforma logistica" di interfaccia con le filiere produttive e trasportistiche, il Piano Operativo 2012-2014 include, tra le opere di grande infrastrutturazione per portare a termine il progetto di sviluppo complessivo del porto, i dragaggi di approfondimento dei fondali in Darsena Polisetoriale, previo consolidamento dell'esistente banchina a cassoni.

Nella Sezione attuativa del POT sono elencate le seguenti attività:

- Progettazione preliminare del dragaggio in area Molo Polisetoriale e della cassa di colmata funzionale al c.d. ampliamento del V Sporgente;
- Progettazione, definitiva ed esecutiva, e realizzazione della cassa di colmata, anche con finalità di messa in sicurezza e bonifica (primo lotto funzionale);
- Progettazione, definitiva ed esecutiva, e realizzazione dei dragaggi, anche con finalità di messa in sicurezza e bonifica, al Molo Polisetoriale

Tra le "Attività collaterali e propedeutiche" agli interventi di cui sopra, sono state indicate la progettazione e la realizzazione dell'intervento di consolidamento della banchina del Molo Polisetoriale (a cura di Taranto Container Terminal S.p.A.).

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>18</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

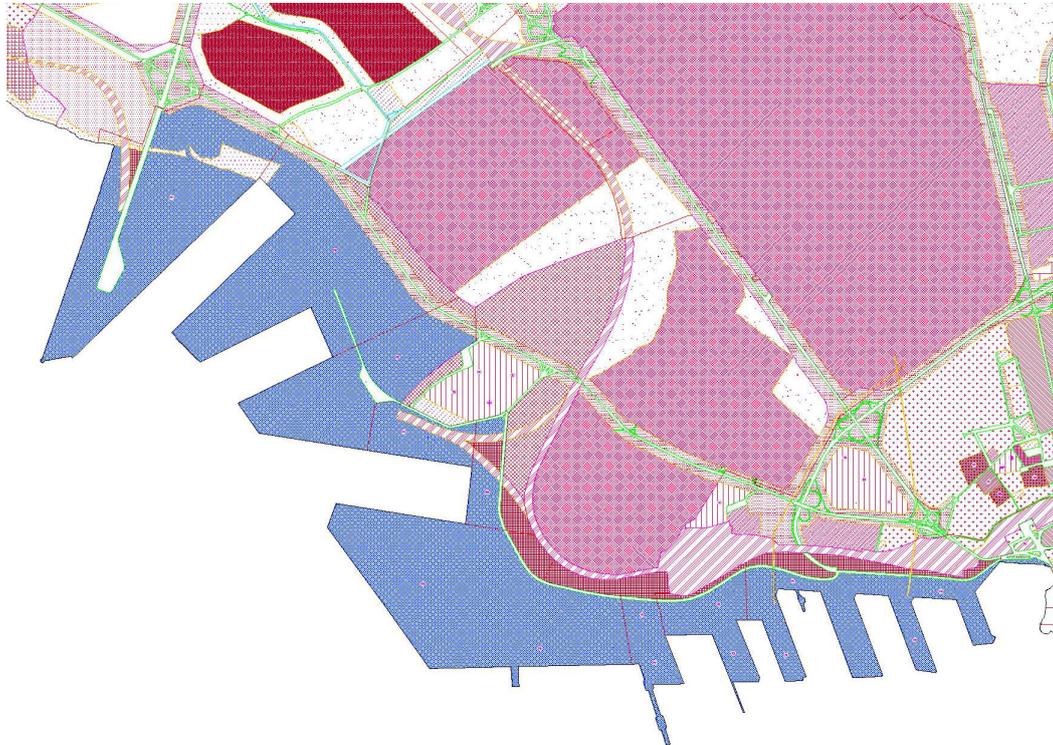
### 4.3 Variante Generale al Piano Regolatore Generale

La Variante Generale al Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto è stata approvata con Delibera della Giunta Regionale n° 614 del 20 Marzo 1978.

Il Molo Polisetoriale ricade nell'ambito delle "Zone per servizi di interesse pubblico – B2", in particolare nel sotto ambito B2.10 F "Porto marittimo" – Prodotti agricoli e alimentari (PF). In esso sono ammessi la trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli ed alimentari, l'imbarco e lo sbarco degli stessi e dei relativi prodotti di lavorazione. Tale destinazione d'uso è superata dalla funzione "movimentazione contenitori" attualmente assegnata alla struttura e riconfermata nel nuovo PRP.

Durante la procedura per il raggiungimento della prescritta intesa sul nuovo Piano Regolatore Portuale, l'Amministrazione Comunale di Taranto, nella Delibera n° 116/06, si è impegnata a provvedere all'avvio delle procedure di variante al vigente PRG riguardante il riconoscimento dell'ambito del PRP e degli interventi e delle destinazioni funzionali in esso previsti.

L'intesa è stata perfezionata con atto n° 41 del 18 Ottobre 2007, in cui il Consiglio Comunale ha dato atto del rispetto sostanziale delle condizioni/prescrizioni contenute nella relazione dell'Ufficio Urbanistico allegata alla Delibera n° 116/06.



**B2. ZONA PER SERVIZI DI INTERESSE PUBBLICO**  
 saranno distinti con simbolo i servizi:

B2.1 - sedi universitarie ed aree annesse	U	SS
B2.2 - scuole dell'ordine superiore (esistenti e di progetto)	DS	+
B2.3 - distretto scolastico	AS	PC
B2.4 - ospedali (unità sanitaria locale)	PR	CM
B2.5 - edificio assistenziale	AP	
B2.6 - protezione civile	PA	PB
B2.7 - Istituti di pena e rieducazione	PC	PD
B2.8 - caserme	PE	PF
B2.9 - aeroporto	PG	
B2.10 - porto marittimo:		
A - passeggeri	STA	STS
B - merci alla rinfusa	IP	
C - merci in containers		
D - materiali industriali		
E - materiali liquidi		
F - prodotti agricoli e alimentari		
G - industrie cantieristiche e riparazioni navali		
B2.11 - servizi stradali:		
A - punti organizzati di servizio		
B - attrezzature per le reti dei servizi di trasporto pubblico		
B2.12 - altri servizi di interesse pubblico		



Figura 3 Stralcio del Piano Regolatore Generale vigente

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i> <b>20</b>	Di <i>of</i> <b>72</b>

#### **4.4 Piano Generale dei Trasporti e Piano Regionale dei Trasporti**

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) delinea strategie, metodologie e criteri di valutazione delle priorità di intervento da osservare nello sviluppo dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti).

Gli obiettivi da perseguire per le infrastrutture portuali, sono due: rafforzare il ruolo strategico dell'Italia nella dinamica dei traffici mondiali e promuovere il trasporto marittimo in alternativa a quello su strada. Tra le azioni strategiche da mettere in atto il Piano individua il completamento e potenziamento dei nodi di transshipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari. A partire da questo quadro di riferimento, il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) traccia, per le diverse modalità di trasporto, il futuro assetto infrastrutturale in grado di migliorare la mobilità interna, potenziare i collegamenti regionali con le reti nazionali e internazionali e garantire la competitività del sistema economico pugliese.

Il Piano Attuativo 2009 – 2013 del PRT indica gli interventi infrastrutturali per le diverse modalità di trasporto e le relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione. Esso è articolato in un progetto, che illustra gli interventi previsti dal Piano per gli orizzonti temporali 2013 e 2020, ed in un'analisi che fornisce, per ciascuna modalità, il quadro dello stato attuale del sistema della mobilità, delle relative criticità rispetto a domanda e offerta di trasporto, e della programmazione pregressa rispetto al Piano Attuativo.

La documentazione consiste in un Quadro conoscitivo ed un Quadro programmatico-progettuale che recepisce tutti gli interventi previsti dagli strumenti di pianificazione e/o programmazione nazionale, regionale e di Enti gestori di infrastrutture o servizi di trasporto, dal 2002 (data di redazione del precedente PRT) ad oggi.

Il quadro conoscitivo sottolinea il ruolo del porto di Taranto nel bacino del Mediterraneo come hub in grado di intercettare i flussi che attraversano il canale di Suez.

In particolare in riferimento al traffico container, il Piano Attuativo mira a rafforzare il ruolo della Puglia nel proporsi come "porta attrezzata dell'Europa aperta al Mediterraneo, all'Africa Settentrionale, all'Est asiatico, al Medio Oriente, a favore dell'apertura "del sistema produttivo pugliese (...) verso i grandi processi di internazionalizzazione dei mercati già in atto" (Documento Strategico Regionale).

Dall'analisi conoscitiva emerge che l'espansione dei volumi di traffico dell'area asiatica ha comportato la crescita della quota di transshipment e l'aumento delle dimensioni delle navi. E' prevedibile, quindi, che nei prossimi anni il traffico intercontinentale si andrà concentrando in pochi porti hub dotati di infrastrutture adeguate (fondali, banchine e aree di movimentazione) e collegati a porti feeder (modello hub&spoke).

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>21</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

In merito alle nuove dotazioni infrastrutturali dei porti di Bari, Brindisi e Taranto, il Piano rimanda ai contenuti dei Programmi Operativi Triennali presentati dalle Autorità Portuali competenti tra il 2007 e il 2008.

Tra gli interventi infrastrutturali già previsti nel PRT 2002 figurano il "dragaggio per l'approfondimento dei fondali al Molo Polisetoriale ed i dragaggi per l'approfondimento dei fondali darsena Molo Polisetoriale e per la manutenzione dei fondali del porto in Rada", annoverati tra gli interventi con copertura finanziaria al 100%, già avviati o di prossima realizzazione.

#### **4.5 Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio**

Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P) della Regione Puglia è stato approvato con Delibera della Giunta Regionale n° 1748 del 15 dicembre 2000.

Il Piano disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio allo scopo di tutelarne l'identità storica e culturale, rendere compatibili l'uso e la qualità del paesaggio e delle sue componenti, e promuovere la tutela e la valorizzazione delle risorse disponibili.

Il campo di applicazione del PUTT/P è limitato alle categorie dei beni paesistici di cui all'art. 1 della legge n° 1497/39, al comma 5 dell'art. 82 del DPR 24/07/77 n° 616 (come integrato dalla legge n. 431/85), all'art. 1 quinquies della legge n. 431/85, con le ulteriori articolazioni e specificazioni, relazionate alle caratteristiche del territorio regionale, individuate nel PUTT/P stesso.

Il Piano individua gli Ambiti Territoriali Estesi (ATE), aree omogenee dal punto di vista della valenza paesaggistica, e vi assegna un valore. In funzione della presenza dei valori paesaggistici, la NTA disciplina il grado di trasformabilità rispetto all'assetto paesaggistico attuale in ogni ATE. Le aree e gli immobili compresi negli Ambiti di valore "eccezionale", "rilevante", "distinguibile" e "relativo" sono sottoposti dal Piano a tutela diretta.

Il PUTT/P individua, inoltre, gli "indirizzi di tutela" per perseguire gli obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica all'interno degli Ambiti Territoriali Estesi.

Le aree portuali ricadono all'interno dell'Ambito "C", avente "valore distinguibile" perché include porzioni di ambiti di tutela, legati alla presenza del litorale (assetto geomorfologico e copertura botanico - vegetazionale), e di ambiti distinti (zone archeologiche).

Gli indirizzi di tutela per gli ambiti di "valore distinguibile C" sono: salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale se qualificato; trasformazione dell'assetto attuale, se compromesso, per il ripristino e l'ulteriore qualificazione; trasformazione dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>			Pagina <b>22</b> <i>Page</i> <i>Di of</i> <b>72</b>

Le porzioni di ambiti di tutela all'interno del porto, tuttavia, non interessano il Molo Polisetoriale che non presenta particolari caratteri paesaggistici. L'intervento di ammodernamento della banchina è pertanto da ritenersi compatibile con il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio.

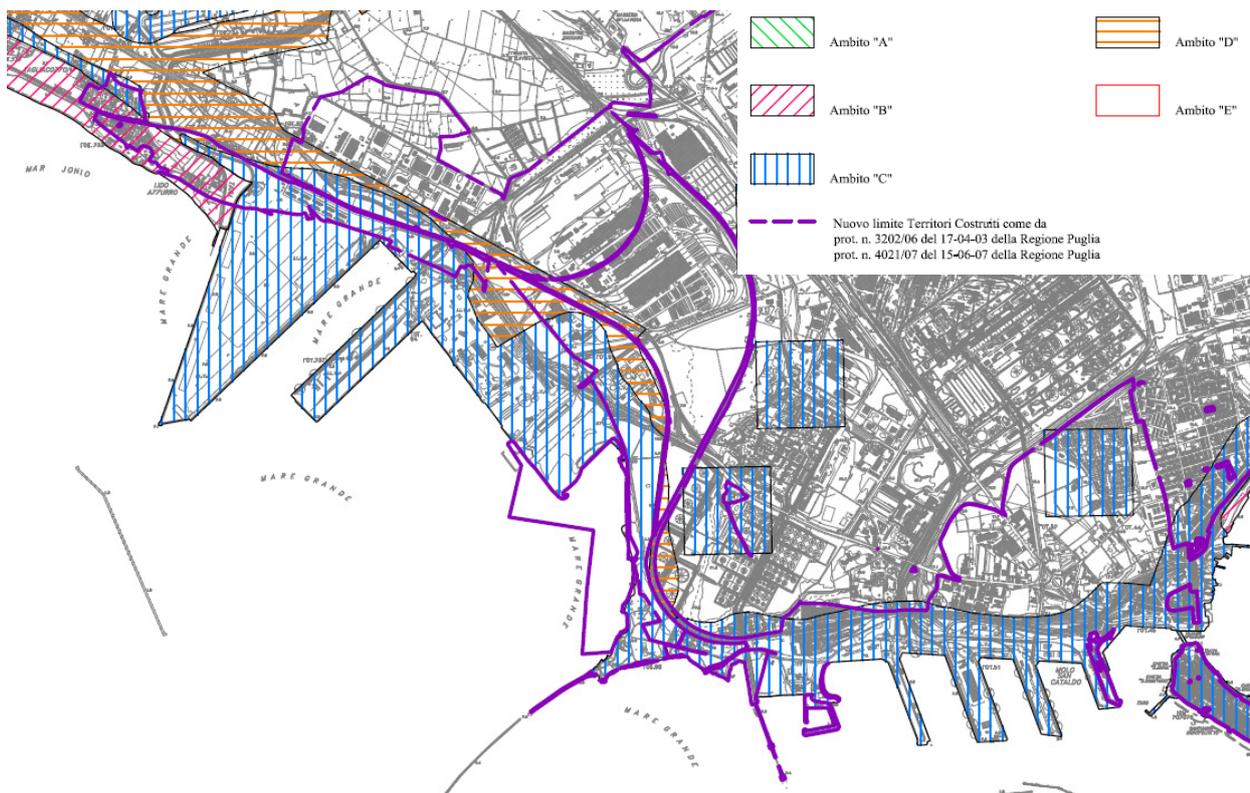


Figura 4 stralcio del Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>23</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

#### 4.5.1 Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia

L'esigenza di redigere un nuovo Piano Paesaggistico è scaturita dalla mancata coerenza del Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio con alcuni elementi di innovazione introdotti dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (D. Lgs. 22 Gennaio 2004, n° 42).

La proposta di Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) è stata approvata dalla Giunta Regionale con D.G.R. n° 1 del 11 gennaio 2010. Tale approvazione consente di conseguire lo specifico accordo con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali previsto dal D. Lgs 42/04 e garantire la partecipazione pubblica prevista dal procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Nelle more dell'entrata in vigore delle misure di salvaguardia dopo l'adozione del Piano, l'unico strumento vigente allo stato attuale è il PUTT/Paesaggio.

#### 4.6 Programma Operativo FESR della Regione Puglia

Il Programma Operativo FESR della Regione Puglia 2007-2013 (PO FESR 2007-2013) è stato approvato con delibera di Giunta Regionale n° 146 del 12 febbraio 2008 dopo la Decisione Comunitaria (CE) n° C/2007/5726 del 20 novembre 2007.

Il programma pluriennale di attuazione dell'Asse V "Reti e collegamenti per la mobilità" individua la crescita dell'attrattività della piattaforma portuale regionale, tra gli obiettivi specifici da perseguire potenziando gli scali di interesse regionale selezionati in funzione della capacità di creare "sistema" rispetto ai tre porti pugliesi di interesse nazionale.

Gli obiettivi sono perseguiti attraverso linee di intervento, come il "consolidamento e rafforzamento dei nodi portuali (linea 5.1)", che mira a potenziare i sistemi della portualità pugliese con specifico riferimento alle infrastrutturazioni, agli interventi "dell'ultimo miglio", al rafforzamento della retroportualità e del sistema della portualità turistica. Tra le azioni da attuare nel periodo di riferimento del PO FESR è menzionato il completamento dell'infrastrutturazione e dell'attrezzaggio dei nodi portuali, al fine di inserirli nelle grandi direttrici del traffico marittimo mediterraneo (Azione 5.1.1). L'azione del PO è rivolta, in particolare, a potenziare le strutture e i servizi "a terra" e "lato mare" dei porti "strategici" di interesse regionale (per i quali non siano previsti interventi nell'ambito del P.O.N. Reti e Mobilità) in un'ottica di specializzazione che integri l'offerta dei porti di interesse nazionale.

Gli interventi sono localizzati nei porti di interesse regionale (Vieste, Rodi Garganico, Molfetta, Trani, Gallipoli, Otranto) e nei porti di interesse nazionale all'interno del territorio regionale (Bari-Monopoli-Barletta, Brindisi, Taranto, Manfredonia).

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>24</b>
		Di <i>of</i>	<b>72</b>

## 4.7 Piano di Assetto Idrogeologico

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) è stato redatto dall'Autorità di Bacino della Puglia ed approvato il 30 Novembre 2005. Con delibere del Comitato Istituzionale del 20 dicembre 2011, d'intesa con le Amministrazioni Comunali, sono state aggiornate le perimetrazioni nell'ambito territoriale di alcuni Comuni.

L'obiettivo del PAI è costruire un quadro conoscitivo generale del territorio di competenza dell'Autorità di bacino, in termini di caratteristiche morfologiche, geologiche ed idrologiche. Sulla base delle informazioni storiche relative ad eventi calamitosi verificatisi in passato, sono state individuate e perimetrare le aree soggette a "pericolosità idraulica e geomorfologica", ovvero "aree inondabili e/o soggette ad allagamento", ed "aree interessate da fenomeni franosi".

Sono poi state indicate le aree soggette a "rischio idrogeologico", fattore che mette in relazione la pericolosità e, quindi, la vulnerabilità di un territorio con la presenza sullo stesso di beni intesi in termini di vite umane, insediamenti urbani, industriali, infrastrutture, beni storici, artistici, ambientali, etc. Le classi di rischio indicano quindi il danno atteso in seguito al verificarsi di un evento calamitoso in un intervallo di tempo e in una data area. La classificazione consente di programmare gli interventi, strutturali e non, per mitigare il rischio in base ad un ordine di priorità.

La banchina oggetto di intervento non ricade in area a pericolosità idraulica o geomorfologica.



Figura 5 Pericolosità idraulica (aggiornamento 02.04.2012)

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>25</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

## 4.8 Piano Regionale e Comunale delle Coste

Il Piano Regionale delle Coste (PRC) è stato approvato con Delibera della Giunta Regionale n° 2273 del 13 ottobre 2011, pubblicata sul BUR della Regione Puglia n° 174 il 9 novembre 2011. Dal giorno successivo a tale data, hanno iniziato a decorrere utilmente i termini previsti per la presentazione dei Piani Comunali delle Coste (PCC).

Il PCC è lo strumento di assetto, gestione, controllo e monitoraggio del territorio costiero comunale che persegue gli obiettivi di tutela del paesaggio, di salvaguardia dell'ambiente, di garanzia del diritto dei cittadini all'accesso e alla libera fruizione del patrimonio naturale pubblico, nonché di disciplina per il suo utilizzo eco - compatibile.

Il Piano individua, nell'ambito del proprio territorio costiero, le aree escluse dalla competenza amministrativa regionale/comunale nelle quali rientrano i porti di rilevanza economica internazionale e nazionale (categoria II, classe I e II) e i porti sede di Autorità portuali.

Il PRC è lo strumento di pianificazione degli ambiti costieri regionali e dell'uso della fascia demaniale marittima; esso contiene gli studi, le indagini e i rilievi sulle dinamiche naturali del sistema geomorfologico e meteomarinico, nonché le linee guida per la progettazione delle opere di ingegneria costiera.

Il Piano suddivide la costa della regione in Unità Fisiografiche e Sub-Unità Fisiografiche, intese quali ambiti costiero - marini omogenei e unitari. Inoltre individua tre differenti livelli di criticità all'erosione dei litorali sabbiosi, definita in funzione della tendenza evolutiva storica del litorale, la tendenza evolutiva recente e lo stato di conservazione dei sistemi dunali, e altrettanti livelli di sensibilità ambientale, definita in funzione di una molteplicità di indicatori che rappresentano lo stato fisico della fascia costiera (comprendente l'area demaniale e il suo contesto territoriale di riferimento), in relazione al sistema delle norme di tutela che ne sottolineano la valenza ambientale.

Le classi di criticità condizionano il rilascio delle concessioni demaniali; quelle di sensibilità ambientale determinano i tipi di concessioni demaniali e le modalità di contenimento dei relativi impatti.

Il Molo Polisettoriale rientra nella sub-unità fisiografica 7.2, che si sviluppa per una lunghezza di circa 54 Km da Capo San Vito, a Sud, al molo nord Darsena Nuova.

Il tratto di costa è classificato C3.S2, quindi costa a bassa criticità e media sensibilità ambientale. Ai sensi delle Norme Tecniche del Piano (Art. 6.2.8) nelle zone classificate C3.S2 non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalorerà a livello locale la classificazione effettuata su base regionale.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>26</b>
		Di <i>of</i>	<b>72</b>

## 4.9 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è lo strumento che definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale, con riferimento al quadro delle infrastrutture, agli aspetti di salvaguardia paesistico-ambientale, all'assetto idrico, idrogeologico e idraulico-forestale.

In materia di protezione della natura, tutela dell'ambiente, delle acque, della difesa del suolo e delle bellezze naturali, il PTCP assume efficacia di piano di settore se la definizione delle relative disposizioni avviene nella forma di intese fra la Provincia e le altre Amministrazioni competenti.

Con D.G.P. 123/2010 la Giunta Provinciale si è espressa in merito alla proposta di adozione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale al Consiglio Provinciale.

In fase di elaborazione di questo studio è stato possibile consultare solo la Bozza Preliminare del PTCP.

## 4.10 Regime vincolistico

Il regime dei vincoli a cui si è fatto riferimento è quello relativo a:

- Zone sottoposte a vincolo paesaggistico (D. Lgs. 42/2004) e ai Decreti Galasso
- Vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)
- Siti di Interesse Naturalistico di Importanza Comunitaria ed aree naturali protette
- Vincoli architettonici e archeologici

La banchina del Molo Polisetoriale oggetto dell'intervento di ammodernamento, non è soggetta a nessuno dei vincoli sopra menzionati.

## 4.11 Coerenza del progetto con gli strumenti urbanistici

In merito al **Piano Regolatore Portuale vigente** (1980) si rileva che l'intervento in esame non comportando modifiche che incidono sulle scelte e sugli indirizzi di piano, si configura come variante "non sostanziale" e costituisce un semplice adeguamento tecnico-funzionale ai sensi della definizione data dall'Assemblea Generale del C.S.LL.PP. nel voto n° 44/99 adeguato con voto n° 93/09.

Il consolidamento della banchina del Molo Polisetoriale è previsto dal nuovo **Piano Regolatore Portuale** e dal **Piano Operativo Triennale 2012-2014** dell'Autorità Portuale quale intervento propedeutico al dragaggio, con finalità di bonifica e di portualità, del terminal container nel Porto

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>27</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

di Taranto. Il PRP è in attesa del provvedimento di approvazione definitiva da parte della Regione Puglia che, alla data di redazione del presente documento, non si è ancora espressa.

Nelle more di approvazione definitiva del Piano, si applica l'art. 5-bis, comma 1 della L. 28 gennaio 1994 n. 84 (introdotto dall'art. 48 del D.L. 1/2012) il quale sancisce che il decreto di approvazione del progetto di dragaggio, comprese le casse di colmata, le vasche di raccolta o le strutture di contenimento, emanato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare "sostituisce a tutti gli effetti le autorizzazioni, le concessioni, i concerti, le intese, i nulla osta, i pareri e gli assensi previsti dalla legislazione vigente, ivi compresi, tra l'altro, quelli relativi alla realizzazione e all'esercizio degli impianti e delle attrezzature necessarie alla loro attuazione. L'autorizzazione costituisce, altresì, variante urbanistica e comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori" (comma 6 dell'art. 252 del D.Lgs. 152/2006).

Ebbene, il progetto di consolidamento della banchina, discende direttamente dalla necessità di assicurare, dal punto di vista della stabilità della struttura della banchina, che il dragaggio non ne comprometta l'integrità. Trattandosi di opera funzionalmente connessa, coerente con la variante al PRP adottato, consente di verificare anche che siano rispettate le norme di salvaguardia che, nella circostanza in specie, scattano all'adozione del nuovo strumento urbanistico.

L'Amministrazione Comunale di Taranto ha espresso l'intesa sul nuovo PRP e ha formalizzato (Delibera n° 116/06) il proprio impegno agli adempimenti necessari per avviare la procedura di **variante al vigente PRG** (1978) e assicurare la coerenza del Piano Regolatore Portuale, quindi degli interventi in esso contenuti, con lo strumento urbanistico vigente del Comune di Taranto.

Il Piano Attuativo 2009 – 2013 del **Piano Regionale dei Trasporti**, recepisce gli interventi contenuti nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Taranto, in particolare il dragaggio per l'approfondimento fondali al Molo Polisetoriale e per la manutenzione del porto in Rada, annoverati tra gli interventi con copertura finanziaria al 100%, già avviati o di prossima realizzazione.

Il Molo Polisetoriale oggetto dell'intervento di ammodernamento della banchina non presenta particolari caratteri paesaggistici e non rientra in nessuno degli ambiti di tutela individuati all'interno dell'area portuale, pertanto l'intervento è da ritenersi compatibile con il **Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio**.

Il progetto in esame è congruente con l'Azione 5.1.1 del **Programma Operativa FESR 2007-2013**, rivolta a completare l'infrastrutturazione e l'attrezzaggio dei nodi portuali regionali, al fine del loro inserimento nelle grandi direttrici del traffico marittimo mediterraneo.

La banchina del Molo Polisetoriale non ricade nelle aree a pericolosità idraulica individuate nell'ambito del **Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico**.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i> <b>28</b>	Di <i>of</i> <b>72</b>

Il tratto di costa su cui insiste il Molo Polisetoriale è classificato, dal **Piano Regionale delle Coste**, a bassa criticità e media sensibilità ambientale, pertanto non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalorò a livello locale la classificazione effettuata su base regionale.

La banchina oggetto dell'intervento di consolidamento non è sottoposta a vincolo paesaggistico (D. Lgs. 42/2004) e ai Decreti Galasso, vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), vincoli architettonici e archeologici, e non ricade in siti di interesse naturalistico di importanza comunitaria ed aree naturali protette.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>29</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

## 5. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO

L'evoluzione dello shipping internazionale e, marcatamente il fenomeno del gigantismo navale, hanno imposto la necessità di modernizzare il terminal rendendo i primi 1.200m della struttura di ormeggio fruibili a navi portacontainer della capacità di 14.000 TEU e massimo pescaggio di 15,80m e potenziando l'equipment di banchina con n. 4 gru da 24 row. L'Autorità Portuale ha quindi previsto nel nuovo Piano Regolatore, tra gli interventi ad "alta priorità", l'approfondimento a -16,50 m dei fondali antistanti il Molo Polisetoriale".

In considerazione del fatto che le opere perimetrali del molo sono state realizzate alla fine degli anni '70, è stato deciso di non intervenire sulle strutture della banchina esistente per non pregiudicarne la stabilità, e di realizzare un nuovo impalcato su pali di grande diametro.

Il progetto in esame include i seguenti interventi:

- costruzione di un nuovo impalcato su pali lungo i primi 1.200 m di banchina;
- adeguamento delle vie di corsa delle gru di banchina (realizzazione della nuova via di corsa lato mare e spostamento della via di corsa lato terra);
- ripristino e adeguamento della rete impiantistica a servizio del terminal interferiti dagli elementi strutturali del nuovo impalcato;
- dragaggio funzionale al progetto, limitato ad una fascia di 1.200m x 20m dall'attuale filo cassoni, conferimento del materiale nelle vasche di deposito temporaneo in area ex-Belleli e sua caratterizzazione ambientale;
- lavori di ripristino e impermeabilizzazione delle vasche di deposito temporaneo in area ex-Belleli;
- posa in opera di nuovi arredi di banchina (parabordi, bitte di ormeggio, etc)
- installazione del nuovo equipment di banchina (4 gru da 24 row)

I lavori, che interessano i primi 1.200m in testata del lato est del Molo Polisetoriale, saranno articolati in due lotti funzionali. Il primo consiste nell'ammmodernamento dei primi 900m di banchina a partire dalla testata; il secondo, disciplinato secondo le procedure di appalto descritte nel Capitolato Speciale, di completamento dei lavori fino alla progressiva 1.200m.

In questa fase della progettazione si è ipotizzato di procedere per tratti successivi di banchina portando avanti le seguenti lavorazioni:

- Realizzazione della prima fila di pali (lato banchina);
- Dragaggio ambientale della prima fascia di 10,0m dal filo cassoni (fino a -15,50m);
- Dragaggio tecnico della prima fascia di 10,0m dal filo cassoni (fino a -17,50m);
- Realizzazione della seconda fila di pali (lato mare);
- Posa in opera del geotessuto e della gettata di massi al piede dei cassoni;

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>30</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

- Realizzazione del nuovo impalcato;
- Dragaggio ambientale fino alla distanza massima di 20m dal filo cassoni;
- Dragaggio tecnico fino alla distanza massima di 20m dal filo cassoni;
- Completamento della berma al piede dei cassoni

## 5.1 Intervento di ammodernamento della banchina di ormeggio

L'ammodernamento della banchina di ormeggio del Molo Polisetoriale è un intervento funzionale all'esecuzione dei dragaggi di approfondimento dei fondali a -16,50 m s.l.m.m., previsto dal nuovo Piano Regolatore Portuale.

La struttura attuale si sviluppa lungo circa 1.800m ed è costituita da cassoni cellulari prefabbricati imbasati a quota -14,00m s.l.m.m.. Il coronamento è costituito da una sovrastruttura monolitica in c.a. con spessore di 1,85m nel quale è stato ricavato un cunicolo per gli impianti ed i cavi di alimentazione delle gru di banchina. L'estradosso della sovrastruttura è a quota +3,00m s.l.m.m..

### 5.1.1 Nuovo impalcato su pali e vie di corsa delle gru di banchina

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova struttura a giorno su pali che facendo avanzare la banchina di circa 10m, consentirà di approfondire i fondali dell'accosto fino alla quota prevista dal PRP senza compromettere la stabilità dello scanno di imbasamento dei cassoni.

Nella fase iniziale del progetto è stata valutata l'opzione di intervenire con un consolidamento dello scanno di imbasamento dei cassoni, cioè direttamente sulle strutture esistenti, ma la vita utile dell'opera realizzata alla fine degli anni '70 e l'entità dei carichi dovuti alle nuove gru di banchina ha indirizzato la scelta progettuale verso la costruzione di una struttura ex novo.

La banchina sarà realizzata con un impalcato a giorno su pali di grande diametro ( $D = 1.200 \text{ mm}$ ) e lunghezza di 45m (fila interna) e 54m (fila esterna).

L'impalcato sarà costituito da un solaio in pannelli prefabbricati con orditura parallela al filo banchina e poggianti sulle coppie di travi di collegamento dei pulvini in testa alle coppie di pali. Sulla sovrastruttura in c.a. saranno collocati i parabordi ed ancorate le bitte di ormeggio; su ciascun impalcato modulare di 46,60m verranno installate n. 2 bitte e 2 parabordi.

La costruzione del nuovo impalcato comporterà la traslazione verso mare delle attuali vie di corsa delle gru con scarto 30,48m. E' stata progettata una nuova via di corsa lato mare posizionata in asse alla fila di pali più esterna del nuovo impalcato (3,00m dal filo banchina) e una nuova via di corsa lato terra, sempre su pali di grande diametro, a distanza di 30,48m dalla prima.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>31</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

La necessità di intervenire sulle nuove vie di corsa deriva essenzialmente dai carichi delle nuove gru da 24 row: le attuali vie di corsa, infatti, sono state progettate per un carico di 55t/m mentre il carico delle nuove gru indicato dal fornitore è pari a circa 100t/m.

I materiali rinvenuti dagli scavi sui piazzali e dalla trivellazione dei pali, i cui volumi sono riportati nella tabella seguente, saranno temporaneamente depositati all'interno dell'impianto di stoccaggio in area ex-Belleli.

<b>ATTIVITA'</b>	<b>VOLUME (mc)</b>
Demolizione pacchetto pavimentazione	10.000
Scavi su piazzale (inerti)	24.800
Scavi su piazzale e trivellazione pali a terra (materiale eterogeneo di riempimento di origine antropica)	16.000
Trivellazione pali a terra e mare (materiale naturale autoctono)	33.000
<b><i>Totale materiale da gestire</i></b>	<b>83.800</b>

Tabella 1 Stima dei volumi di materiale di risulta

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>32</b>
		Di <i>of</i>	<b>72</b>

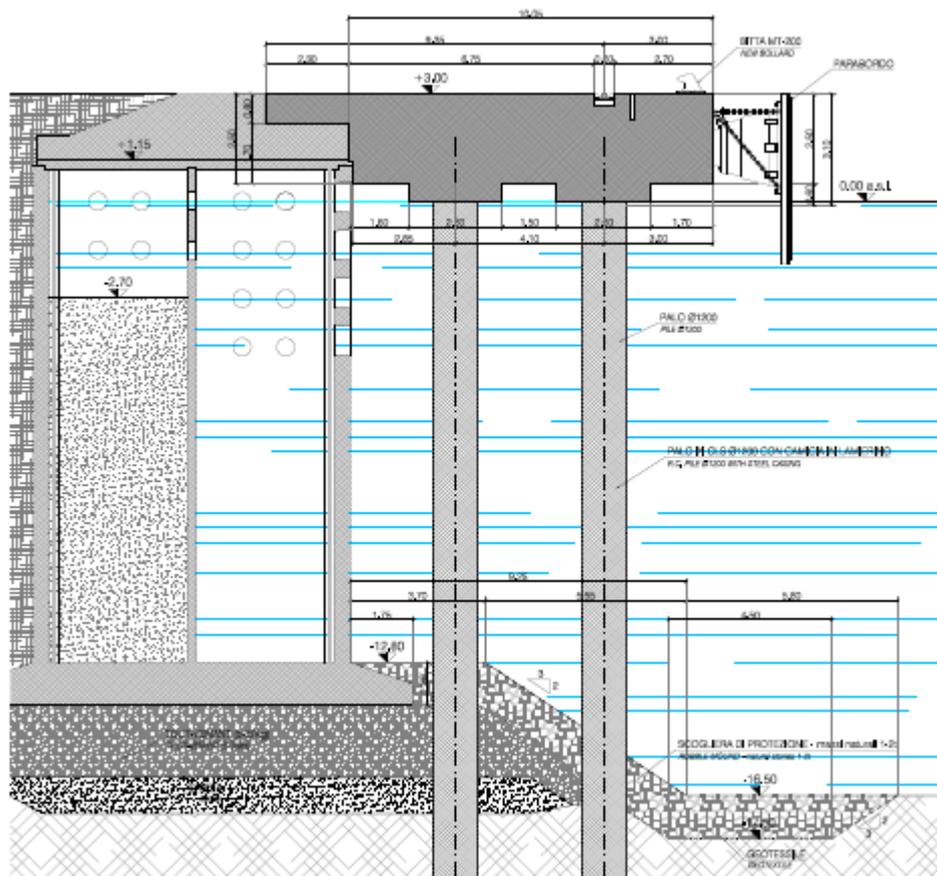


Figura 6 Sezione trasversale tipo della banchina d'ormeggio – progetto

### 5.1.2 Impianti

Il progetto in esame include interventi sugli impianti elettrici, speciali e acque meteoriche. In questo paragrafo si riporta una sintetica descrizione dei lavori previsti per conformare la raccolta ed il trattamento delle acque di prima e seconda pioggia alla normativa vigente in materia.

Per maggiori dettagli sulla progettazione degli impianti si rimanda agli specifici elaborati di progetto.

La rete di drenaggio delle acque di prima e seconda pioggia coprirà un'area scolante pari a circa 54.000 m<sup>2</sup>; dalla progressiva 1.040m all'estremità dell'area di intervento (1.200m) le acque saranno convogliate nella rete di drenaggio preesistente.

Le acque di prima pioggia saranno convogliate, tramite stazione di sollevamento, ad un impianto di trattamento in testata alla banchina. Il trattamento consiste in un processo di grigliatura, sedimentazione e disoleazione a coalescenza con pacchi lamellari degli oli ed idrocarburi non emulsionati, chiarificazione ed adsorbimento su filtro a sabbia silicea e a carboni attivi.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>33</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

Le acque di seconda pioggia, dopo aver subito un trattamento di grigliatura, saranno convogliate in un dissabbiatore/disolettatore statico a flusso orizzontale.

Le sostanze oleose separate dalle acque saranno conferite in discarica autorizzata.

A valle del trattamento le acque saranno scaricate in mare nel rispetto dei limiti dettati dalla Tabella 3, Allegato 5 alla Parte Terza del D.L. 152/2006 e s.m.i..

## **5.2 Bonifica e dragaggi**

I dragaggi inclusi nel progetto in esame interessano esclusivamente la striscia antistante la banchina di ampiezza 20m e lunghezza 1.200m.

L'escavo dei fondali dell'area Polisettoriale è stato affidato, con la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa, a Sogesid S.p.A., soggetto attuatore del progetto dei dragaggi e del primo lotto della cassa di colmata del V Sporgente.

Tuttavia, in considerazione del fatto che il dragaggio deve avvenire previo lavori di consolidamento della banchina ma operare tra i pali di fondazione presenta obiettivi di difficoltà ed il rischio di danneggiare le nuove strutture, e che quota parte dell'escavo del fondale è funzionale alla posa in opera dei massi che formano la berma al piede dei cassoni, i lavori di dragaggio nella suddetta striscia saranno eseguiti nell'ambito delle attività di ammodernamento della banchina

Essendo il porto di Taranto classificato Sito di Interesse Nazionale (SIN), ai sensi della normativa vigente in materia, tutte le attività devono essere precedute dalla bonifica dei sedimenti caratterizzati da una concentrazione di contaminanti superiore ai limiti di intervento dettati da ISPRA.

Alla luce dei risultati della caratterizzazione ambientale dei fondali antistanti il Molo Polisettoriale, Sogesid S.p.A. ha riscontrato che lo spessore di sedimenti oggetto di intervento di bonifica è al massimo di 50cm, ovvero fino a quota -15,50m s.l.m.m..

Le attività di escavo sono state distinte in dragaggi ambientali (o bonifica dei fondali) e dragaggi tecnici fino alla quota di -16,50m s.l.m.m. prevista dal nuovo Piano Regolatore Portuale.

L'attività di bonifica interesserà i fondali naturali al piede della scogliera di imbasamento dei cassoni e sarà eseguita, come concordato con Sogesid, con draghe meccaniche ambientalmente compatibili (o ecodraghe) e, nel caso dei sedimenti potenzialmente pericolosi, con draghe a benna mordente o a grappo (grab dredgers – GD) a chiusura ermetica per minimizzare la fuoriuscita di materiale dal grappo non perfettamente chiuso o dall'apertura posta sulla sua sommità.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>
			<b>34</b>
		<b>72</b>	

L'escavo di approfondimento dei fondali fino a quota -16,50m sarà eseguito con draga meccanica o idraulica, da mare o dal ciglio banchina, con tutti gli accorgimenti necessari per non arrecare danneggiamenti alle strutture e all'imbasamento dei cassoni.

Una stima dei volumi di dragaggio complessivi, suddivisi in funzione del tipo di dragaggio e della presunta pericolosità dei sedimenti, è riportata nella seguente tabella.

Attività	Volume fanghi
	(m <sup>3</sup> )
Dragaggio ambientale	11.800
Dragaggio tecnico	20.600
<b>TOTALE</b>	<b>32.300</b>

Tabella 2 Stima dei volumi di dragaggio

Il materiale di dragaggio sarà conferito all'impianto di stoccaggio situato all'interno dell'area portuale, in area ex-Belleli. Ai sensi della Legge 28.01.1994 n° 84 e s.m.i. il termine massimo del deposito temporaneo è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, purché si assicuri il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti.

### 5.3 Ripristino dell'impianto di stoccaggio in area ex-Belleli

L'impianto di deposito dei fanghi in area ex-Belleli, ad Ovest di Punta Rondinella, è stato autorizzato dalla Provincia di Taranto con delibera n° 222 del 29/06/2001. La sua capacità iniziale di stoccaggio è stata poi incrementata con la costruzione di un nuovo bacino da 90.000 m<sup>3</sup> (Delibera della Giunta Provinciale n. 134 del 29/04/05). Allo stato attuale l'impianto è costituito di n. 4 vasche aventi le seguenti caratteristiche geometriche:

	Superficie	Capacità
	(mq)	(mc)
Vasca 1	8.000	15.000
Vasca 2	10.000	20.000
vasca 3	10.000	20.000
Vasca 4	29.000	90.000
<b>Totale</b>	<b>57.000</b>	<b>145.000</b>

Tabella 3 Caratteristiche geometriche dell'impianto di stoccaggio

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>35</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

Le vasche n. 2 e 3 sono state oggetto in passato di interventi di impermeabilizzazione. In particolare, il fondo e gli argini interni della vasca n. 2, sono stati impermeabilizzati con i seguenti materiali:

- argilla compattata a strati (spessore 50 cm);
- geomembrana in HDPE, di spessore 2mm;
- geotessile non tessuto del peso di 800g/m<sup>2</sup>

La vasca n. 3 è stata impermeabilizzata a mezzo di uno strato di argilla di 50 cm di spessore.

Allo stato attuale le vasche nn. 2, 3 e 4 contengono i fanghi di risulta dei dragaggi del cerchio di evoluzione, del canale di accesso e della banchina del Molo Polisetoriale eseguiti nel 2005. Il 18.07.2012 con nota Prot. 64867/P il Settore Ecologia ed Ambiente della Provincia di Taranto ha rilasciato il nulla osta per lo smaltimento definitivo del materiale in siti di recupero (Allegato 2). Una volta svuotate le vasche, previo ripristino dell'impermeabilizzazione del fondo e degli argini, saranno nuovamente disponibili per lo stoccaggio temporaneo di nuovo materiale.

Nel progetto in esame si è previsto di depositare nelle vasche i sedimenti di dragaggio, distinguendo tra potenzialmente pericolosi e non pericolosi, il materiale eterogeneo di riempimento del Molo Polisetoriale di origine antropica e quello naturale autoctono.

Lo schema di deposito nelle singole vasche è riportato nella seguente tabella.

La vasca n. 4, in cui è già stato ricavato un sub-bacino di circa 1.500 m<sup>2</sup> (4/1), sarà ulteriormente ripartita in due comparti (4/2 e 4/3) per mezzo di un argine a sezione trapezoidale e altezza pari a 3,0m.

ATTIVITA'	VASCA DEPOSITO TEMPORANEO	VOLUME (mc)	CAPACITA' VASCA (mc)
Dragaggio ambientale (pericolosi)	4/1	800	5.000 mc
Dragaggio tecnico + ambientale (non pericolosi)	2 e 3	31.500	40.000 mc
Scavi su piazzale e trivellazione pali a terra (materiale eterogeneo di riempimento di origine antropica)	4/2	16.000	20.000 mc
Trivellazione pali a terra e mare (materiale naturale autoctono)	4/3	33.000	70.000 mc

Tabella 4 Schema di deposito del materiale nell'impianto di stoccaggio

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>
			<b>36</b>
			<b>72</b>



Figura 7 Impianto di stoccaggio in area ex-Belleli

In considerazione del fatto che durante le operazioni di trasferimento dei fanghi attualmente contenuti nelle vasche, la geomembrana in HDPE ed il geotessile posati nella vasca n. 2 potranno subire dei danni, ne è stata prevista la rimozione e lo smaltimento in discarica.

Prima che vi sia conferito il materiale, le vasche 2, 3, 4/1 e 4/2, saranno oggetto di lavori di impermeabilizzazione del fondo e degli argini.

Nello specifico nelle vasche n. 2, 3 e 4/1 è prevista la posa in opera, dal basso verso l'alto, dei seguenti strati:

- strato di argilla compattata (spessore 50 cm)
- GCL – Geocomposito bentonitico (uno strato di bentonite interposta tra due geotessili non tessuti di tipo agugliato in filamenti di polipropilene; i vari componenti sono a loro volta tra loro agugliati ed uno dei due non tessuti risulta laminato con una sottile membrana in polietilene)

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>37</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

- geomembrana in HDPE rinforzato (spessore 2,5 mm), stabilizzata ai raggi solari, con resistenza a trazione e a lacerazione non inferiori rispettivamente a 17 kN/m e a 130 N in senso sia longitudinale che trasversale
- geotessile tessuto non tessuto con funzione di protezione antipunzonamento (massa areica 400-600 gr/mq)
- geocomposito tessile drenante con le seguenti caratteristiche: massa areica > 300 gr/mq (EN ISO 9864), resistenza a trazione longitudinale e trasversale  $\geq 35$  kN/m (EN ISO 10319), allungamento a rottura  $\leq 13\%$  (EN ISO 10319), resistenza a trazione al 5% di allungamento > 16 kN/m, permeabilità verticale > 45 l/mqs (EN ISO 11058), marchiatura dei rotoli secondo la normativa EN ISO 10320, ottenuto accoppiando un tessuto multifilamento realizzato al 100% in poliestere ad alto modulo con un geotessile non tessuto realizzato al 100% in polipropilene a filamenti continui spunbonded, agglomerato mediante il sistema dell'agugliatura meccanica, stabilizzato ai raggi UV

La vasca n. 4/2, in cui sarà depositato materiale con un contenuto limitato o nullo di acqua, sarà impermeabilizzata con uno strato di argilla dello spessore di 50cm, con una geomembrana in HDPE rinforzato (spessore 2,5 mm) e con geotessile tessuto non tessuto con funzione di protezione antipunzonamento.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>38</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

## 6. INQUADRAMENTO AMBIENTALE

In questo capitolo è stato descritto l'attuale stato ambientale dell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento in esame.

### 6.1 Acque superficiali

Il Consiglio Regionale della Puglia ha approvato, con D.C.R. n° 230 del 20 Ottobre 2009, il Piano di Tutela delle Acque (PTA), piano stralcio di settore del Piano di Bacino. Con D.G.R. 10 febbraio 2011, n° 177, la Giunta Regionale si è poi espressa sul documento "Corpi Idrici Superficiali: Stato di Qualità Ambientale", 1° Aggiornamento del PTA.

Il Piano di Tutela delle Acque è lo strumento che mira a raggiungere e mantenere gli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici superficiali e sotterranei, anche a specifica destinazione, e tutelare qualitativamente e quantitativamente il sistema idrico regionale. A tale scopo il PTA recepisce i risultati dell'attività di monitoraggio in corso sulle coste pugliesi da parte di ARPA Puglia.

In merito alle acque marino-costiere, all'atto di adozione del PTA (2007), la rete di monitoraggio regionale era costituita da 7 transetti, per un totale di 21 punti di monitoraggio (3 punti di campionamento lungo ogni transetto a distanza di 500 m, 1.000 m e 3.000 m dalla riva). Nel 2008 la rete di monitoraggio è stata arricchita con 15 nuovi transetti; la stazione più prossima all'area portuale è quella di Foce Lato, a circa 14 km in direzione Ovest.

I dati del biennio 2008 - 2009 indicano che le acque marino-costiere della Puglia possono essere considerate di buona qualità, almeno dal punto di vista trofico. Tuttavia alcune zone sono potenzialmente a maggiore rischio a causa della forte antropizzazione (1° Aggiornamento Piano di Tutela delle Acque) o, come nel caso di Taranto, degli insediamenti industriali a ridosso della costa.

In seguito alla costruzione del Molo Polisetoriale, negli anni '90, è stata modificata l'asta terminale del fiume Tara, localizzata a ponente del molo. Come tutti i corsi d'acqua presenti nell'area portuale, esso ha portate di modesta entità ma un forte apporto di reflui inquinanti di varia natura e provenienza, in particolare dai depuratori presenti nella zona. Per questo motivo il fiume è periodicamente campionato per conto di ARPA Puglia che ne verifica lo stato di qualità delle acque.

Spostandosi verso est, si trovano due canali: il primo, denominato Fiumetto, è un canale di bonifica; il secondo, artificiale, è il 2° Canale dell'ILVA per il deflusso delle acque industriali dell'acciaieria, con una portata di oltre 10m<sup>3</sup>/sec, e delle acque meteoriche provenienti da

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>39</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

piazzali, coperture ed aree non antropizzate. Entrambi i canali sfociano tra il Molo Polisetoriale ed il V Sporgente.

Il 1° Canale ILVA si sviluppa lungo il lato sud orientale del perimetro industriale ILVA e sfocia a mare nei pressi della colmata ex-Belleli. In esso confluiscono acque industriali, acque di dilavamento e acque di scarico dell'impianto di depurazione Bellavista di Taranto.

Due ulteriori canali di scarico sono presenti nei pressi di Punta Rondinella; il primo riceve le acque di raffreddamento della raffineria ENI; il secondo le acque meteoriche dello stesso stabilimento.

Allo stato attuale, sono in corso, nell'area nord dello yard "ex Belleli", i lavori relativi al primo stralcio dell'intervento di messa in sicurezza e bonifica della falda, funzionale alla realizzazione della nuova cassa di colmata del V Sporgente.

## **6.2 Suolo e sottosuolo**

Il Sito di Interesse Nazionale ai fini della bonifica di Taranto comprende aree a mare e a terra; in esso ricadono sia il terrapieno del Molo Polisetoriale sia i fondali oggetto dell'intervento di dragaggio.

In fase di progettazione definitiva dei lavori di ammodernamento della banchina, sono state commissionate delle indagini geotecniche per integrare le conoscenze acquisite durante le campagne precedenti sulle caratteristiche del terrapieno del molo e della fascia di mare interessata dalla costruzione del nuovo impalcato.

Nella figura che segue sono illustrate due delle sezioni stratigrafiche restituite

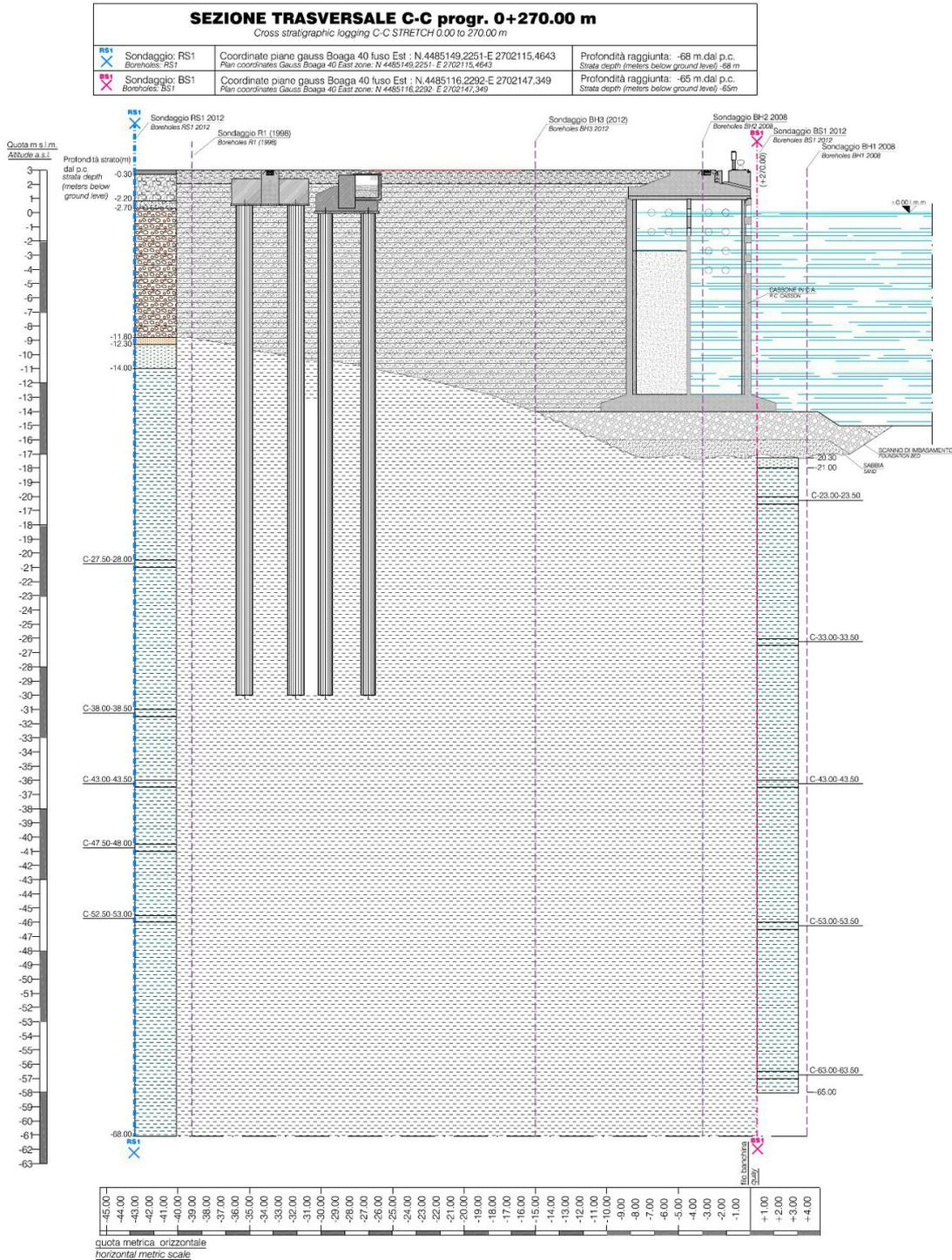


Figura 8 Stratigrafie tipologiche a terra e a mare

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>41</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

### 6.2.1 Area a terra

I tre sondaggi meccanici allineati in corrispondenza della rotaia a terra delle gru di banchina hanno permesso di ricostruire la seguente successione stratigrafica tipo all'interno del terrapieno del molo, a partire dalla superficie a +3,0m s.l.m.m. fino a circa -65,0m s.l.m.m.:

- pavimentazione del piazzale (40cm) in conglomerato bituminoso;
- inerte di cava calcareo e calcarenitico (circa 200cm);
- materiale eterogeneo di riempimento di origine antropica (fino a circa - 14,0m s.l.m.m.);
- argilla verde ben consolidata e/o sovra consolidata (da circa - 14,0m s.l.m.m. a fine palo)

Il materiale di riporto di origine antropica è costituito prevalentemente di inerti grossolani, frammisti a scorie d'altoforno, loppa granulata e tout-venant calcareo.

### 6.2.2 Area a mare

Durante l'ultima campagna di indagini geotecniche (2012) sono stati eseguiti tre sondaggi meccanici allineati in corrispondenza della banchina per ricostruire la stratigrafia dei fondali marini a partire dalla quota fondale di circa -16,0m s.l.m.m.. I sondaggi hanno intercettato l'imbasamento del cassone pertanto la successione stratigrafica risultante è la seguente: uno spessore di cls di 100m (piede del cassone); inerti di varia pezzatura (270÷350cm); argilla limosa (30÷80cm) e, infine, argilla con contenuto variabile di limi (da -18,00m a -65,0m s.l.m.m.).

I fondali, ricadendo nel perimetro del SIN di Taranto, sono stati oggetto di caratterizzazione ambientale dei sedimenti.

Il Commissario Delegato per l'Emergenza ambientale nella Regione Puglia, per il tramite di Sviluppo Italia Aree Produttive, ha realizzato, con il cofinanziamento dell'Autorità Portuale (nota Prot. n. 2560/TEC del 14 aprile 2006), la caratterizzazione preliminare dell'area ad Ovest di Punta Rondinella. I risultati sono stati trasmessi dallo stesso Commissario con nota Prot. n. 3665/CD del 6 novembre 2008 ed elaborati da ISPRA (già ICRAM) su incarico del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (nota Prot. n. 23930/QdV/Di del 21 ottobre 2008).

L'Autorità Portuale ha poi provveduto ad eseguire una caratterizzazione ambientale più dettagliata delle aree oggetto di interventi di infrastrutturazione e dragaggio come la Darsena Polisetoriale; in esse si è proceduto ad un infittimento delle maglie di campionamento (dimensione 50 x 50 m) e al prelievo dei sedimenti fino alla profondità massima di -3,0 m dal fondale marino.

Nel settembre del 2009, sulla base di una convenzione stipulata con l'Autorità Portuale di Taranto, l'ISPRA ha redatto un "Piano di gestione dei sedimenti" del porto (Piano di gestione sedimenti - v.20) allo scopo di elaborare delle linee guida per individuare le opzioni di gestione dei sedimenti

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>42</b>
		Di <i>of</i>	<b>72</b>

di dragaggio nel rispetto della normativa vigente, con particolare riferimento all'articolo 5 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come modificato dal comma 996 della Legge Finanziaria del 27 dicembre 2006.

Dal confronto tra i risultati analitici delle campagne di caratterizzazione ambientale ed i valori di intervento elaborati nel 2004 dall'ICRAM (rif. ICRAM doc. # CII-Pr-PU-TA-valori intervento-01.04), nonché i limiti fissati dalla Tab. 1, Colonna B, dell'All. V al D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., nel PdG sono state definite quattro classi di qualità:

- "VERDE": in essa ricadono i sedimenti in cui non si hanno superamenti dei valori di intervento definiti da ICRAM;
- "GIALLO": in cui ricadono i sedimenti per cui almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di intervento ma inferiori ai valori di concentrazione limite indicati nella Tab. 1, Col. B del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.;
- "ROSSO": i sedimenti appartenenti a questa classe sono quelli in cui almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di concentrazione limite indicati nella Tab. 1, Col. B del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. ma inferiori ai valori limite per la classificazione dei "pericolosi" riportati nell'All. D, Parte IV - Titolo I e II, del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.;
- "VIOLA": i sedimenti con concentrazioni superiori ai valori limite per la classificazione dei "pericolosi".



Figura 9 Darsena Polisetoriale – Superamenti totali relativi allo strato 0-50cm

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>				
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>				
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>43</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>



Figura 10 Darsena Polisetoriale – Superamenti totali relativi allo strato 50-100cm

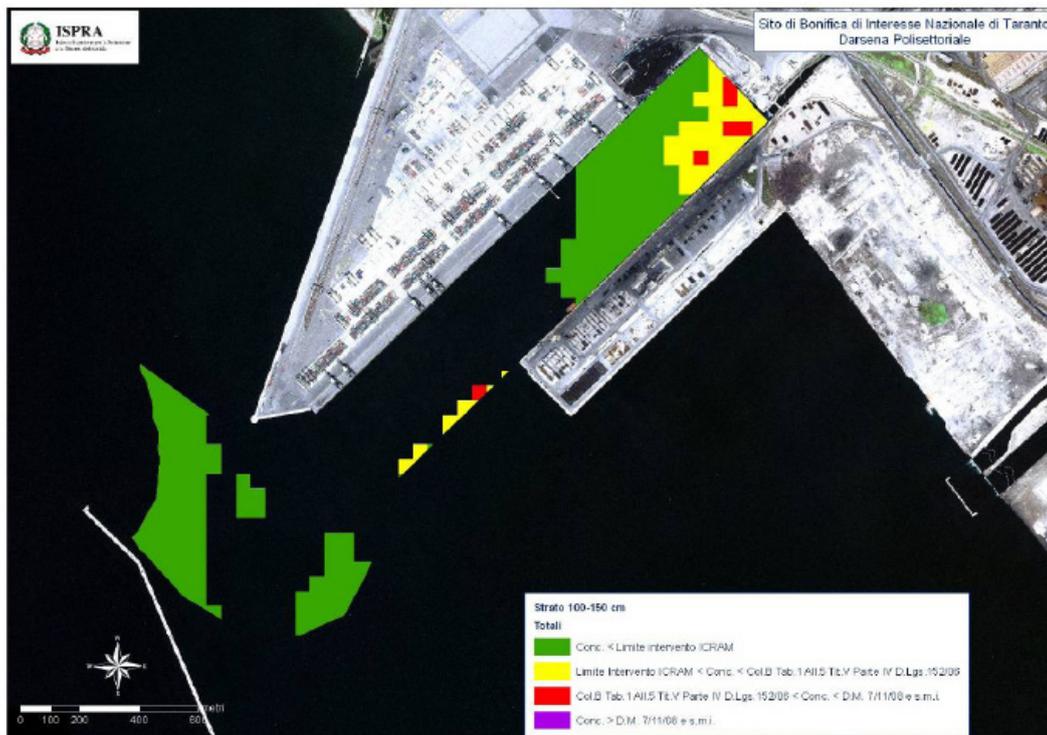


Figura 11 Darsena Polisetoriale – Superamenti totali relativi allo strato 100-150cm

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>				
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>				
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>44</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

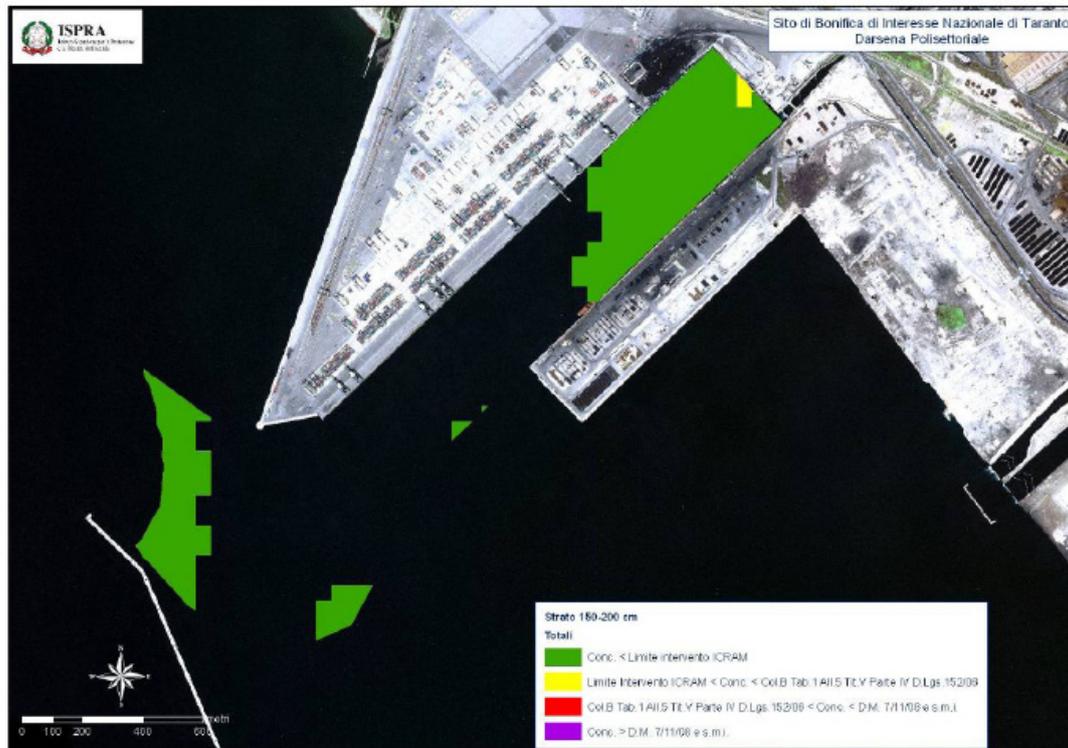


Figura 12 Darsena Polisetoriale – Superamenti totali relativi allo strato 150-200cm

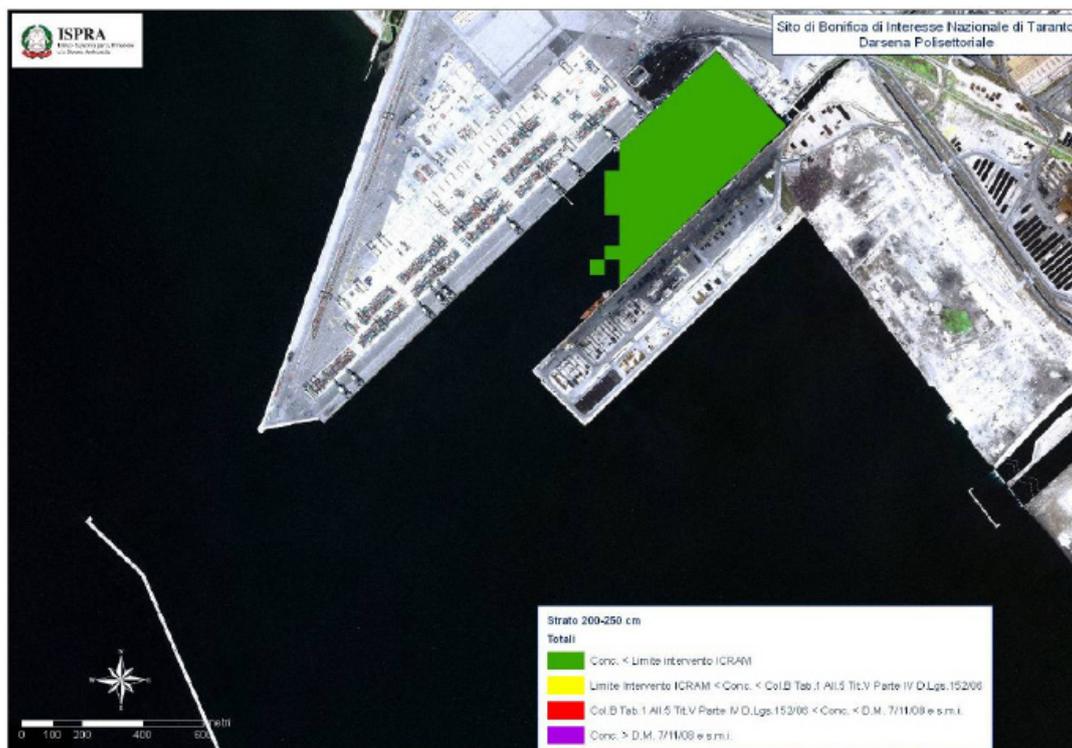


Figura 13 Darsena Polisetoriale –Superamenti totali relativi allo strato 200-250cm

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>45</b>
		Di <i>of</i>	<b>72</b>

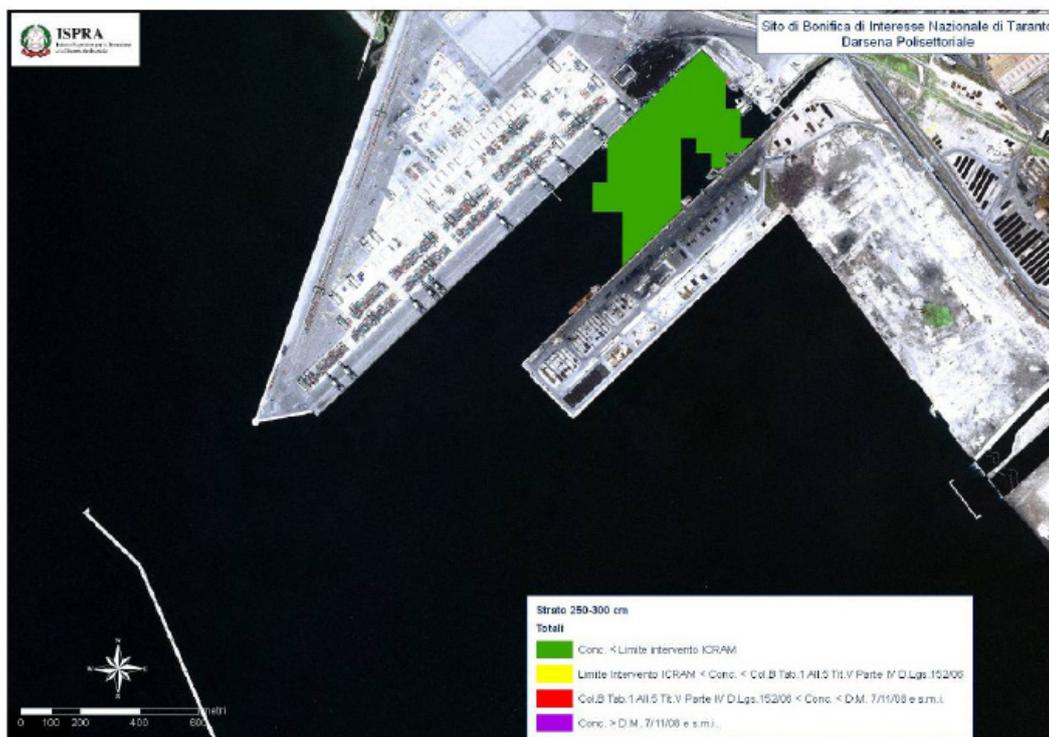


Figura 14 Darsena Polisetoriale – Superamenti totali relativi allo strato 250-300cm

Per ciascuna delle quattro classi sopra definite, sono poi state individuate le seguenti ipotesi di gestione:

- **“VERDE”**: nel rispetto della normativa vigente e dopo verifica di compatibilità ambientale, è ammesso: il refluento dei sedimenti in vasca di colmata (con o senza trattamento di solidificazione/stabilizzazione all’interno della vasca stessa); l’immissione controllata in mare; il ripascimento di arenili o la formazione di sistemi dunali (ad esclusione delle argille) e terrapieni costieri.
- **“GIALLO”**: è possibile refluire i sedimenti in vasca di colmata, prevedendo un eventuale trattamento di solidificazione/stabilizzazione all’interno della vasca stessa oppure il trasporto ad opportuno impianto di trattamento per ridurre le concentrazioni dei contaminanti e/o separare i materiali per caratteristiche fisiche omogenee (peso specifico, granulometria), in modo tale da selezionare le classi di sedimenti più idonee a specifiche destinazioni d’uso.
- **“ROSSO”**: i sedimenti possono essere refluiti direttamente in vasca di colmata, con eventuale trattamento di solidificazione/stabilizzazione del sedimento all’interno della vasca stessa, oppure trasportati ad opportuno impianto di trattamento ai fini della riduzione delle concentrazioni dei contaminanti.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>46</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

- “VIOLA”: una volta disidratati, i sedimenti possono essere conferiti direttamente in discarica di categoria opportuna oppure trasportati ad un impianto di trattamento ai fini del successivo conferimento in discarica di categoria inferiore.

I risultati della caratterizzazione della Darsena Polisetoriale indicano un livello di contaminazione rilevante negli strati più superficiali dei fondali marini a causa delle concentrazioni di composti organici (IPA ed Idrocarburi pesanti). In particolare:

- la concentrazione degli IPA totali nello strato superficiale supera il valore di intervento in quasi tutta l’area indagata (gialli); superamenti anche a maggiori profondità (150-200 cm) sono stati rilevati nell’area più interna della Darsena, nei pressi della costa. Le analisi hanno evidenziato concentrazioni anche superiori ai valori limite della Colonna B del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (rossi) nello strato superficiale dei fondali al centro della banchina TCT e in piccole aree localizzate nella parte più interna della Darsena;
- nelle stesse aree di cui al punto precedente, è stato rilevato anche il superamento del valore di intervento e di quello riportato nella Colonna B, del composto IPA Benzo(a)pirene;
- in un campione superficiale prelevato in corrispondenza del settore centrale del Terminal Container, è stato rilevato il contestuale superamento di 1.000 mg/kg s.s. degli IPA totali e di 100 mg/kg s.s. del Benzo(a)pirene; i sedimenti, nella maglia corrispondente, sono stati classificati pericolosi (viola);
- i metalli (Arsenico, Zinco, Piombo, Mercurio, Rame, Cadmio e Nichel) hanno concentrazioni superiori ai valori di intervento. In particolare:
  - Arsenico: superamenti nello strato più superficiale, abbastanza diffusi in tutta l’area indagata;
  - Zinco: numerosi superamenti nella parte interna della Darsena e nello strato 100-150 cm sotto costa;
  - Piombo: superamenti diffusi nello strato superficiale e, sotto costa, nello strato 100-150 cm;
  - Mercurio: superamenti isolati nello strato superficiale dei fondali della Darsena;
  - Rame e Cadmio: superamenti puntuali nello strato superficiale sotto costa. Il rame è presente anche all’imboccatura della Darsena e a profondità 100-150 cm nell’area adiacente la costa;
  - Nichel: superamenti puntuali nello strato superficiale dei fondali adiacenti il Terminal Container e all’imboccatura della Darsena;
  - Arsenico e Vanadio presentano, in un unico campione, superamenti del limite della Colonna B del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.; in particolare, in un’area adiacente il Terminal Container nello strato 150-200 cm, l’Arsenico e nello strato più superficiale davanti al Molo V, il Vanadio;

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>47</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

- superamenti del valore di intervento sono stati accertati per i PCB totali nel primo metro di sedimento dei fondali compresi tra il Molo V ed il Terminal Container;
- anche i composti organostannici superano, in corrispondenza degli attracchi del Molo V e del Terminal Container, il valore di intervento.

La profondità di caratterizzazione non ha raggiunto sempre la quota prevista a causa della difficoltà, emersa durante il campionamento, di recupero dal vibro carotiere, imputabile in qualche caso alla presenza di trovanti sul fondale, in altri all'aver raggiunto un'argilla fortemente consolidata non campionabile con la strumentazione disponibile. Tale litotipo è ascrivibile alla formazione delle argille grigio-azzurro pliopleistoceniche.

### **6.3 Atmosfera**

Il Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA) è stato adottato con D.G.R. n° 328 del 11 Marzo 2008 e n° 686 del 6 Maggio 2008 ed emanato con Regolamento Regionale n° 6 del 21 Maggio 2008.

In considerazione dei dati sulla qualità dell'aria e sulle sorgenti di emissione a disposizione, il territorio regionale è stato suddiviso in quattro zone omogenee. In esse sono state definite misure di mantenimento, nelle zone che non presentano particolari criticità (Zone D), e misure di risanamento in quelle in cui sono state rilevate situazioni di inquinamento dovuto principalmente al traffico veicolare (Zone A), alla presenza di impianti industriali (Zone B) soggetti alla normativa sull'Integrated Pollution Preventive Control (IPPC) o ad entrambi (Zone C).

Le misure di risanamento prevedono interventi sulla mobilità da applicare nelle Zone A e C, interventi sul comparto industriale nelle Zone B e C, ed interventi mirati alla conoscenza e all'educazione ambientale nelle zone A e C.

Il Porto di Taranto ricade in zona C.

Per quanto concerne la qualità dell'aria, le principali fonti di emissione nei pressi del porto sono gli stabilimenti industriali (l'ILVA e la raffineria ENI con le centrali termoelettriche interne ai due stabilimenti e la Cementir), gli impianti di riscaldamento domestici, il traffico veicolare urbano ed extraurbano e quello navale.

Il polo siderurgico ILVA, la raffineria Eni e il cementificio Cementir contribuiscono in modo rilevante soprattutto in termini di emissioni di polveri.

Il monitoraggio della qualità dell'aria nell'ambito del territorio Regionale è realizzato da ARPA Puglia attraverso la propria rete di monitoraggio costituita da stazioni fisse e laboratori mobili. L'ARPA Puglia gestisce inoltre le centraline della Rete Regionale di Qualità dell'Aria e le stazioni fisse della Rete Provinciale di Taranto. Le stazioni monitorano i seguenti parametri: PM10 (su

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>
			<b>48</b>
		<b>72</b>	

alcuni campioni è misurata, in laboratorio, la concentrazione in aria ambiente di Idrocarburi Policiclici Aromatici e metalli pesanti), NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub>, Benzene, CO, SO<sub>2</sub>.

Alle suddette stazioni si sommano apposite strumentazioni per la rilevazione istantanea dei livelli di inquinanti, adoperate in situazioni di emergenza, quali incendi o esplosioni, per adottare tempestivamente misure di salvaguardia della popolazione esposta.

La stazione di monitoraggio più vicina al Molo Polisetoriale è quella ubicata sulla SS7, presso il ponte radio Wind, nel Comune di Statte (SS7-Wind).

Le registrazioni della stazione SS7-Wind negli anni 2009 e 2010 indicano che tutti i parametri monitorati (SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, CO, O<sub>3</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, PM<sub>10</sub>) sono inferiori al limite di legge su scala mensile. Sono però stati osservati superamenti del limite giornaliero per i PM<sub>10</sub>, ed in particolare 14 superamenti nel 2009, e altrettanti nel 2010. I valori annuali medi (media delle medie mensili), al contrario, non evidenziano superamenti dei limiti nei due anni osservati.

Parametro	Periodo di Mediazione	Valore Rilevato - 2010 [µg/m <sup>3</sup> ]	Limite Normativa (D.Lgs 155/10) [µg/m <sup>3</sup> ]
Biossido di Azoto (NO <sub>2</sub> )	Valore medio annuo	19.8	40
	Valore massimo orario	92.3	200 (da non superare più di 18 volte in un anno)
	No. superi	0	
Monossido di Carbonio (CO)	Media massima giornaliera calcolata su 8 ore	2.4	10
Polveri Sottili (PM <sub>10</sub> )	Valore medio annuo	24.1	40
	Valore massimo orario	112.8	50 (da non superare più di 35 volte in un anno)
	No. superi	14	
Biossido di Zolfo	Valore medio annuo	2.5	20
	Valore massimo orario	90.2	350 (da non superare più di 24 volte in un anno)
	No. superi	0	
	Valore massimo 24 ore	14.4	125 (da non superare più di 3 volte in un anno)
	No. superi	0	20
Benzene (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> )	Valore medio annuo	0.4	5

Tabella 5 S.S.7 – Ponte Wind: Valori Rilevati (2010) e Confronto con i Limiti Normativi (ARPA Puglia)

Dal punto di vista meteo climatico, le registrazioni delle temperature dell'aria indicano che nella città di Taranto i mesi più caldi sono Luglio ed Agosto con oltre 25°C (media), il più freddo è

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>49</b>
		Di <i>of</i>	<b>72</b>

gennaio con 9,1°C. Taranto, infatti, trovandosi sulla costa, risente dell'azione mitigatrice del mare con ridotte escursioni termiche stagionali.

Il clima è tipicamente mediterraneo, semiarido, con una media annuale di 461,5 mm di pioggia su 58,6 giorni l'anno. Il mese più piovoso è Dicembre (64,5 mm su 7,3 giorni); quello meno piovoso Luglio (12 mm su 1,8 giorni).

La direzione e la velocità del vento registrate dalla stazione della Rete Mareografica Nazionale ubicata sul molo S. Eligio nel periodo 01/2009 – 06/2012, sono illustrate nella figura seguente.

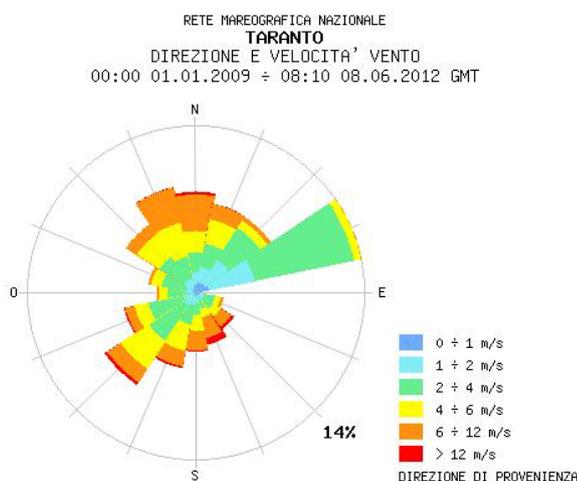


Figura 15 RMN- Stazione di Taranto: Rosa dei venti (da 01/2009 a 06/2012)

## 6.4 Rumore e vibrazioni

La bozza del Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Taranto, datata 1997, è stata adottata con Delibera del Consiglio Comunale n° 62 del 27 aprile 1999. La "zonizzazione" si basa sull'assetto del Piano Regolatore Generale, e le aree portuali sono state inserite nella classe IV, "area di intensa attività umana".

Nel 2003 si è proceduto con l'adeguamento della Zonizzazione Acustica alla nuova normativa regionale (L.R. 3/02); il Piano a tutt'oggi non è ancora stato ufficialmente adottato dal Comune.

I limiti acustici di riferimento per l'area portuale (classe IV) sono quelli riportati nelle Tabelle B e C del D.P.C.M. 14 novembre 1997, ovvero:

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>			Pagina <i>Page</i> <b>50</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

- 60 dB(A) nella fascia diurna (6.00-22.00) e 50 dB(A) nella fascia notturna (22.00-6.00) come valori limite di emissione, cioè massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente;
- 65 dB(A) nella fascia diurna (6.00-22.00) e 55 dB(A) nella fascia notturna (22.00-6.00) come valori limite assoluti di immissione, cioè massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambito abitativo o nell'ambiente esterno, suddiviso in assoluto e differenziale

## 6.5 Paesaggio

Il Molo Polisetoriale è ubicato all'estremità occidentale del Porto Fuori Rada di Taranto, area dello scalo destinata, allo stato attuale, ad attività commerciali ed industriali connesse all'industria pesante (cementizia, siderurgica, petrolifera etc.).

Il paesaggio tra Punta Rondinella, a Sud, e il fiume Tara, a Nord, è caratterizzato dalla presenza di grossi complessi industriali a ridosso della fascia costiera quali:

- il Polo siderurgico ILVA;
- la raffineria ENI;
- l'azienda cementiera CEMENTIR

Nelle previsioni del PRP, il Porto fuori Rada sarà interessato dalla costruzione di nuove imponenti infrastrutture portuali, tra cui l'ampliamento del V Sporgente e la colmata ad ovest di Punta Rondinella.

L'ambito territoriale, fortemente antropizzato, è connotato dalla presenza di elementi tipici di un paesaggio portuale e industriale quali, ad esempio, le gru e le pile di containers del Molo Polisetoriale, gli assi stradali e ferroviari, le ciminiere ed i capannoni degli stabilimenti industriali.



	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>					
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>				
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 50%;">51</td> <td style="text-align: center; width: 50%;">Di of</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: right;">72</td> </tr> </table>	51	Di of	72	
51	Di of						
72							



Figura 16 Taranto Container Terminal e ILVA

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i> <b>52</b>	Di <i>of</i> <b>72</b>

## 7. ANALISI DEL POTENZIALE IMPATTO SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

Ai sensi dell'Art. 6, comma 3-ter, del D. Lgs 152/2006 e s.m.i. *"Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano Regolatore Portuale"*. Pertanto, nei paragrafi successivi, si riportano preliminarmente le conclusioni sull'analisi dell'impatto ambientale a cui si è pervenuti nel Rapporto Ambientale del Piano Regolatore del Porto di Taranto e, quindi, la valutazione dei potenziali effetti del progetto di ammodernamento della banchina sulle diverse componenti ambientali in fase di cantiere.

Gli impatti del progetto in fase di esercizio sono, infatti, già stati valutati nell'ambito della VAS del PRP, nella quale si è tenuto conto della combinazione degli effetti di tutti gli interventi che disegnano il nuovo assetto del porto.

### 7.1 Esito della procedura di VAS del nuovo PRP

La procedura di Valutazione Ambientale Strategica del nuovo PRP del porto di Taranto si è conclusa con determinazione 089/dir/2012/00078 del Servizio Ecologia della Regione Puglia del 6 aprile 2012 (Allegato 1). Le conclusioni riportate di seguito, relative al macroambito "Porto Fuori Rada" sono state stralciate dal Rapporto ambientale datato febbraio 2012 (TRN-RTR-508, Rev.4), che ha recepito le indicazioni e prescrizioni dettate durante l'iter della VAS.

#### **Acque superficiali**

L'impatto ambientale determinato dall'incremento del traffico navale conseguente allo sviluppo infrastrutturale delineato dal PRP, potrà essere mitigato applicando le norme relative alla protezione del mare dall'inquinamento e la gestione dei reflui prodotti.

Lo stato di qualità delle acque marine potrebbe subire un'alterazione a causa delle rilevanti quantità di sedimenti da dragare e del fatto che le attività si concentrano in un Sito di bonifica di Interesse Nazionale. A questo riguardo il Rapporto Ambientale rimanda alle indicazioni contenute nel 'Piano di Gestione dei Sedimenti' elaborato da ISPRA. Inoltre, in merito all'incremento dei volumi di dragaggio previsti dal Piano, nella VAS si sottolinea che esistono azioni progettuali, misure mitigative e strategie gestionali da implementare nella fase esecutiva degli escavi per contenere i potenziali impatti entro limiti di accettabilità.

Nell'ambito del PRP sono previste azioni mirate a migliorare la gestione e lo smaltimento delle acque reflue generate all'interno del porto; strade, piazzali e moli dovranno essere realizzati con pendenze che favoriscano il deflusso in rete delle acque meteoriche da sottoporre ad opportuni

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>53</b>
		Di <i>of</i>	<b>72</b>

trattamenti prima di essere immesse in mare o, nel caso delle acque di seconda pioggia, nel suolo. Acque di prima pioggia e acque nere saranno convogliate all'impianto di depurazione. Queste misure sono coerenti con gli obiettivi fissati dal Piano di Tutela delle Acque della Regione.

Allo stato attuale, presso il Molo Polisetoriale esiste un impianto di raccolta e depurazione delle acque reflue per le esigenze del Terminal Contenitori e delle palazzine logistiche; le altre aree portuali scaricano le acque reflue civili in vasche Imhoff e pozzi a tenuta.

Nell'ambito del progetto della Piastra Portuale di Taranto, approvato dal CIPE con delibera 104/2010, è prevista la progettazione di una dorsale di raccolta delle acque reflue di tutto il porto da convogliare all'impianto di trattamento di Taranto Bellavista. Per le acque meteoriche saranno invece realizzati impianti di trattamento delle acque di prima pioggia, localizzati in funzione dell'andamento plano-altimetrico delle aree portuali.

Le acque reflue depurate e le acque salmastre o salate eventualmente sottoposte a dissalazione potranno essere riutilizzate per le riserve tecnologiche ed antincendio; le acque meteoriche trattate potranno essere riutilizzate per fini irrigui.

Ulteriori interventi finalizzati al risparmio della risorsa idrica potranno essere identificati dall'Autorità Portuale durante il processo per ottenere la certificazione del Sistema di Gestione Ambientale conformemente alla UNI –EN-ISO 14001.

La principale criticità in termini di qualità delle acque all'interno del Porto fuori Rada è comunque ascrivibile alla gestione e allo scarico dei reflui del IV Centro Siderurgico (ILVA) e della raffineria di petrolio ENI.

Tra le attività di monitoraggio previste nell'ambito del PRP, figura quella degli scarichi delle acque reflue nelle acque superficiali.

In radice al Molo Polisetoriale, sono state perimetrare aree a diversa pericolosità idraulica legata alla presenza del Fiume Tara e del Canale Bellavista. La progettazione degli interventi riguardanti tali aree e la nuova viabilità di attraversamento del canale di bonifica "Fiumetto" e del 2° Canale ILVA che sfociano nella Darsena Polisetoriale, non dovrà comportare un aggravio della situazione in termini di rischio idraulico.

Nella VAS si segnala che le opere interrare programmate potrebbero alterare il regime idrico sotterraneo con rigurgito delle acque di falda, anche se non esistono emergenze sorgentizie e la falda artesiani più importante, confinata al di sotto di un banco di argille grigio azzurre impermeabili, si trova ad oltre 50 m di profondità rispetto al l.m.m..

Tutta l'area portuale ricade tra quelle interessate da contaminazione salina delle acque di falda e quindi soggette alla specifica misura di tutela M2.10 del PTA "Tutela aree soggette a contaminazione salina". Il PRP, comunque, non prevede l'utilizzazione di acque sotterranee.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>54</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

## **Suolo e sottosuolo**

La fascia costiera del Porto fuori Rada è fortemente urbanizzata. I suoli sono per lo più costituiti di materiale di riporto antropico (terreno vegetale, tout venant calcareo, e materie seconde siderurgiche quali loppa d'altoforno e scorie di acciaieria). Non sono quindi prevedibili interazioni con la morfologia dei luoghi che possano determinare impatti di un qualche significato sulla componente suolo.

Alcuni interventi, come i dragaggi, consentiranno di rimuovere quei materiali che non presentano caratteristiche idonee per la loro permanenza e utilizzo.

Considerata la morfologia tabulare, il rischio di un impatto in termini di stabilità dei siti è trascurabile a meno di possibili effetti permanenti ascrivibili ad errori di valutazione geotecnica in termini di cedimenti dei terreni di fondazione e di instabilità di pareti di scavo prive di adeguate opere di sostegno

Il PRP non prevede la realizzazione di opere che possano modificare significativamente il regime delle correnti a scala di area vasta e, quindi, innescare fenomeni erosivi nelle aree non banchinate ai limiti della zona portuale.

Lo sviluppo delle attività portuali comporterà un aumento della produzione di rifiuti sia a bordo delle navi sia a terra. Tale aumento sarà determinato, in particolare, dalle nuove attività produttive, industriali di trasformazione e di lavorazione merci introdotte dal Piano con la realizzazione di un nuovo ormeggio (6° Sporgente) e dalla maggiore ricettività di merci. Per implementare le necessarie azioni correttive per la gestione dei rifiuti, si dovrà procedere ad un aggiornamento del "Piano di Raccolta e di Gestione dei Rifiuti Prodotti dalle Navi e dei Residui da Carico nel Porto di Taranto" (approvato con DGR No. 1189 del 6 Agosto 2005).

## **Atmosfera**

L'ambito territoriale disciplinato dal PRP è fortemente antropizzato e connotato dalla presenza di grossi impianti industriali che rilasciano significative emissioni in atmosfera, a cui si sommano quelle generate dalle attività e dal traffico indotto.

La qualità dell'aria, secondo i dati delle centraline di misura vicine al porto non presenta criticità.

La VAS indica che le azioni di piano comporteranno un incremento delle emissioni in atmosfera e un potenziale aumento delle ricadute di inquinanti al suolo; tali effetti saranno parzialmente mitigati dallo sviluppo tecnologico in grado di ridurre le emissioni da parte di mezzi, macchinari e impianti.

Nell'ambito del PRP sono stati previsti interventi sulla viabilità per indirizzare i flussi di merce in uscita ed in entrata verso ovest e limitare la commistione con il traffico cittadino. In particolare:

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>55</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

- il collegamento stradale tra il Porto fuori Rada e la viabilità esterna;
- i raccordi della viabilità portuale interna;
- le relative aree di sosta per i veicoli in attesa dei controlli doganali e quelle pertinenti agli edifici ed agli impianti di servizio;
- il recepimento del progetto della Strada dei Moli;
- un terminal ferroviario (area funzionale CON-2, V Sporgente) raccordato alla rete nazionale

Il Rapporto Ambientale è stato integrato con un aggiornamento delle valutazioni sulla componente atmosfera riportato in appendice al documento. Tale aggiornamento ha preso come scenario di riferimento ante - operam lo stato di qualità dell'aria misurato dalle centraline ubicate in prossimità dell'area portuale o nelle aree limitrofe.

Le simulazioni per valutare l'impatto delle azioni di Piano sull'atmosfera sono state condotte con il software modellistico Calpuff. I risultati hanno evidenziato quanto segue:

- le ricadute di inquinanti al suolo associate all'incremento di traffico portuale terrestre e marittimo nello scenario di Piano sono contenute e inferiori, talvolta sensibilmente, ai limiti della normativa;
- il contributo delle sorgenti portuali (e/o ad esse associabili) allo stato di qualità dell'aria è estremamente contenuto o addirittura trascurabile rispetto a quello dato dall'insieme di tutte le altre emissioni all'interno dell'area urbana e industriale della città. Gli interventi mitigativi in atto sugli impianti industriali e il miglioramento delle caratteristiche emissive del parco veicolare circolante potranno comportare una riduzione delle emissioni (e delle ricadute) associate alle sorgenti extraportuali, garantendo un miglioramento complessivo dello stato di qualità dell'aria.

### **Clima acustico**

Gli effetti del PRP sulla componente rumore sono stati approfonditi e aggiornati in un'appendice dedicata del Rapporto Ambientale.

Trattandosi di valutazioni relative a scenari di Piano e non a progetti di singole opere, nella stima dell'impatto acustico, sono state introdotte delle ipotesi cautelative in merito all'incremento di sorgenti emissive all'interno del porto nell'assetto futuro. In particolare si è assunto che tutte le sorgenti emissive siano in funzione contemporaneamente, senza considerare l'attenuazione dovuta all'assorbimento da parte dell'aria e del terreno e alla presenza di barriere artificiali. Si ritiene ragionevole assumere che tali ipotesi cautelative comportino una sovrastima del livello di pressione sonora compresa tra 5 e 10 dB(A).

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>
			<b>56</b>
			<b>72</b>

Nella figura seguente sono illustrati i livelli di pressione sonora generati dalle sorgenti emissive in fase di esercizio all'interno del porto ed il loro contributo al clima acustico complessivo della zona. I valori sono elevati all'interno dell'area portuale dove, in prossimità delle sorgenti, si raggiungono anche i 70 dB(A) ma il contributo alla rumorosità ambientale è da ritenersi estremamente contenuto nelle zone limitrofe o addirittura trascurabile a breve distanza da esse.

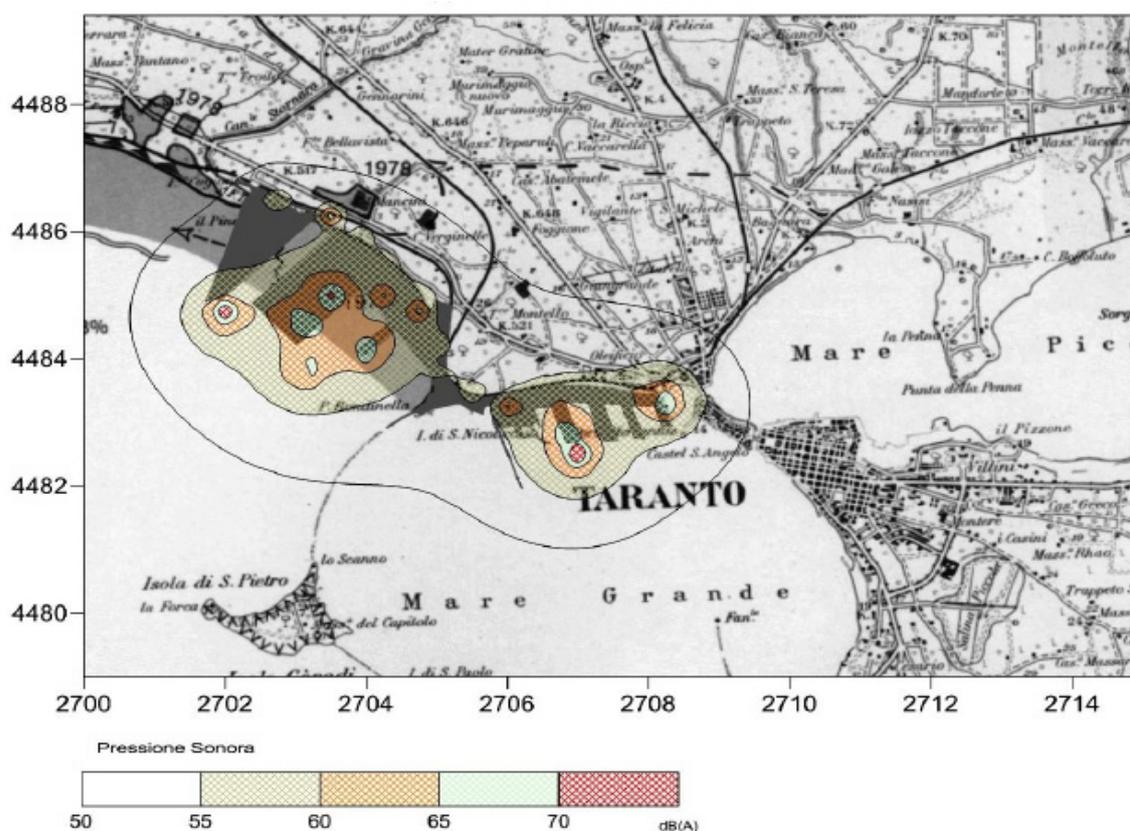


Figura 17 Mappa Livelli di Pressione Sonora (VAS del PRP – Rapporto Ambientale, TANGRAM 2012)

## Paesaggio

L'area in esame è caratterizzata da una bassa qualità paesaggistica, connotata dalla presenza di strutture e impianti portuali (Terminal Container e V Sporgente) ed industriali (ILVA, Raffineria ENI, Cementir) e priva di elementi di naturalità. Gli interventi previsti dal PRP, inserendosi in questo contesto, non modificheranno l'assetto paesaggistico complessivo delle aree e avranno un impatto poco significativo in termini di visibilità in quanto localizzati al di fuori di punti di fruizione visiva di valore paesistico.

Le nuove opere e manufatti non andranno ad inserirsi in percorsi panoramici di valore, ostacolando la vista di elementi paesaggistici di pregio.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>57</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

Le azioni di Piano nel Porto fuori Rada non produrranno alcun impatto sul patrimonio, storico architettonico ed archeologico poiché in questo ambito non sono presenti elementi di interesse storico-culturale.

### **Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi Terrestri e Marini**

Nell'ambito del Porto Fuori Rada non sono presenti habitat di importanza prioritaria o comunitaria né specie vegetali riportate negli allegati della Direttiva Habitat.

In considerazione dell'elevato grado di antropizzazione e di artificialità non sono presenti specie vegetali e faunistiche di interesse.

I dragaggi ed i lavori di realizzazione dei nuovi banchinamenti/sporgenti potrebbero avere ripercussioni sulla qualità delle acque costiere di mare e sulla composizione specifica dei popolamenti planctonici e bentonici. La movimentazione e la risospensione di sedimenti contaminati potrebbe determinare l'ingresso nella catena alimentare degli organismi marini di sostanze inquinanti e l'alterazione qualitativa delle biocenosi sensibili per l'aumento della torbidità. Tali effetti sono comunque assorbibili fisiologicamente dal sistema senza provocare danni rilevanti e irreversibili, attesa anche l'assenza di biocenosi marine di interesse naturalistico all'interno di un contesto già caratterizzato dai forti impatti antropici dovuti alle attività portuali.

In considerazione di quanto sopra, si ritiene che le operazioni di dragaggio, se svolte implementando le misure di mitigazione descritte nel Rapporto Ambientale, non avranno effetti significativi sulla componente.

### **Ecosistemi Antropici ed Aspetti Socio-Economici**

Lo sviluppo funzionale ed operativo del Porto, obiettivo del nuovo PRP, svolgerà un ruolo di spinta per la crescita economica del territorio e comporterà un rilevante incremento occupazionale e conseguente consenso sociale.

#### **7.1.1 Valutazione di incidenza**

Il territorio di riferimento del PRP non include alcuna area di particolare interesse naturalistico o soggetta a tutela ma nell'ambito della VAS è stata comunque valutata la significatività di eventuali incidenze indirette delle azioni di Piano sulle Aree Natura 2000 presenti nel raggio di 5 km dalle aree di intervento.

I Siti Natura 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) e ZPS (Zone di Protezione Speciale) presi in esame sono:

- SIC IT9130004 "Mar Piccolo";

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
		<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>		
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>58</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

- SIC IT9130006 "Pinete dell'Arco Ionico";
- SIC/ZPS IT9130007 "Area delle Gravine";
- SIC IT9130008 "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto".

L'Important Bird Area (IBA) più prossima all'area di intervento è la 139 "Gravine", circa 4 km a Nord; a circa 4,5 km è presente il Parco Naturale Regionale "Terra delle Gravine".

La Valutazione di Incidenza inclusa nella VAS ha escluso incidenze significative e irreversibili sugli habitat e le specie presenti (o potenzialmente presenti) nei Siti Natura 2000 presi in esame nonché interferenze incompatibili con le finalità di gestione e di conservazione dei valori naturali tutelati.

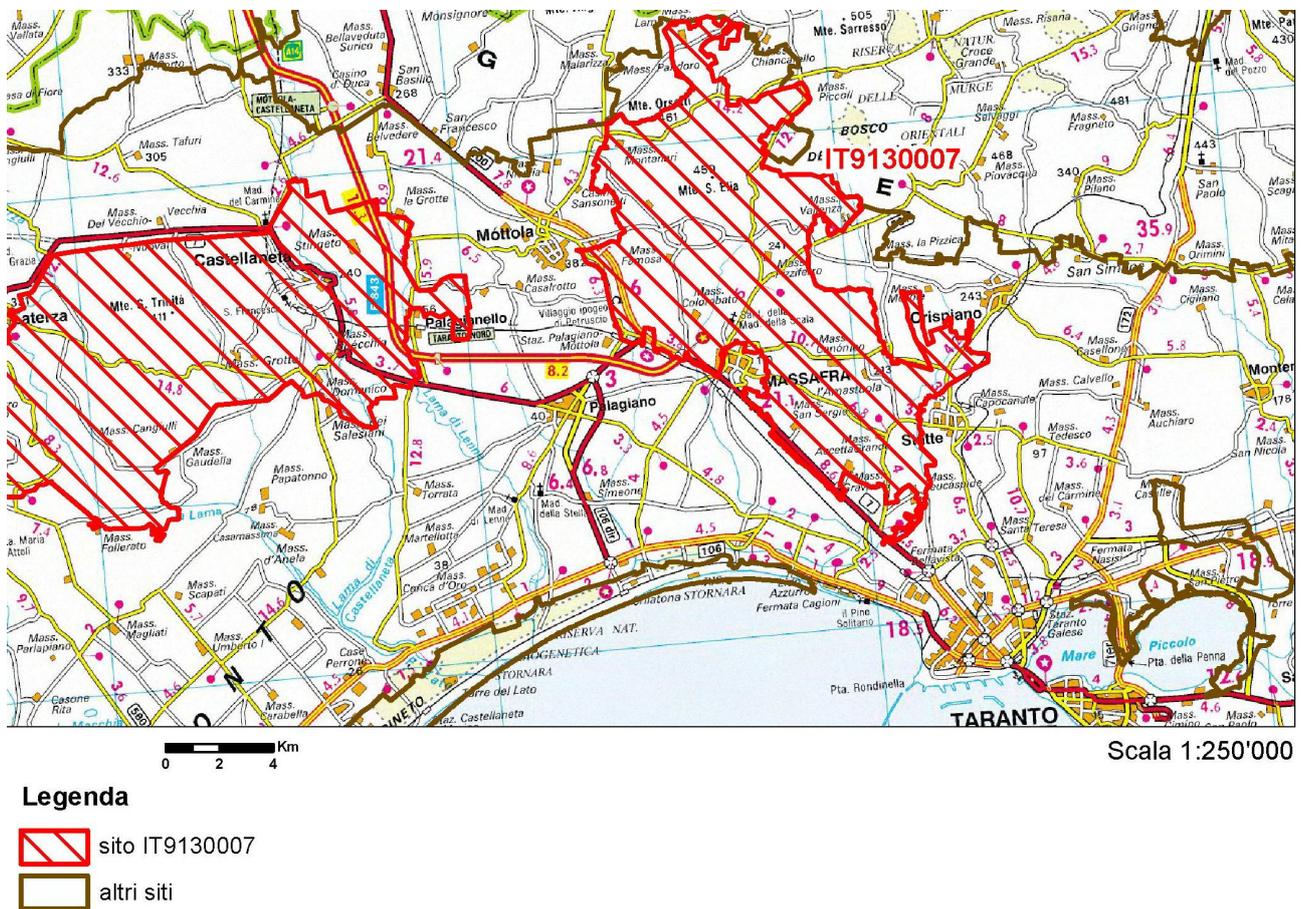


Figura 18 Mappa dei SIC/ZPS

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>59</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

## 7.2 Acque superficiali

Come già indicato nei paragrafi precedenti, i dragaggi si distinguono in ambientali, fino a quota -15,50m s.l.m.m. e tecnici fino a -16,50m/-17,50m s.l.m.m. (solo per la posa in opera dei massi della berma sotto l'impalcato).

L'attività di bonifica interesserà i fondali naturali al piede della scogliera di imbasamento dei cassoni e sarà eseguita, come concordato con Sogesid S.p.A., con draghe meccaniche ambientalmente compatibili (o ecodraghe) che sfruttano i metodi di scavo tradizionalmente adottati sulla terra asciutta. In particolare, per i sedimenti "viola" (con concentrazioni dei contaminanti > Pericolosi) saranno utilizzate draghe a benna mordente o a grappo (grab dredgers – GD), a chiusura ermetica per evitare o minimizzare il backhoe dredger, dovuto alla fuoriuscita di materiale dragato dal grappo non perfettamente chiuso o dall'apertura posta sulla sua sommità.

Terminata la fase di bonifica, potranno essere avviate le attività di approfondimento dei fondali fino alle quote di progetto.

Durante le operazioni di dragaggio si dovranno implementare tutte le precauzioni per:

- evitare di dragare materiale non contaminato;
- evitare che durante le fasi di scavo e trasporto del materiale dragato si verifichino rilasci incontrollati di sedimenti e/o di acqua di miscela in mare;
- ridurre al minimo la turbolenza per minimizzare la torbidità e l'alterazione delle condizioni di ossidoriduzione del sedimento residuo;
- garantire la massima selettività tecnicamente possibile al dragaggio

Allo scopo di mitigare l'impatto delle attività di escavo sulle acque costiere, si dovrà operare per aree limitate, confinate mediante l'installazione di barriere che impediscano l'eventuale diffusione di contaminanti e della torbidità. A questo scopo dovrà essere utilizzato un sistema a panne mobili galleggianti, dotate di appendice zavorrata regolabile ancorata sul fondo, in grado di garantire il confinamento su fondali di vari livelli.

La barriera è composta da una parte galleggiante per il contenimento di schiume e oli in galleggiamento, e una parte immersa che ostacola la dispersione del materiale in sospensione nelle aree limitrofe.

Le barriere saranno ancorate al fondale mediante ancore o corpi morti in calcestruzzo e dislocate in funzione dell'area di intervento. La rimozione delle panne non dovrà avvenire immediatamente al termine delle operazioni di scavo, ma dopo che sia trascorso il tempo sufficiente a favorire la sedimentazione naturale del materiale messo in sospensione.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>60</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

Durante le operazioni di spostamento e riposizionamento delle barriere si dovrà verificare che le panne e gli ancoraggi siano stabili, e porre massima attenzione a che non si generi sospensione dei sedimenti durante le fasi di posizionamento degli elementi di ancoraggio.

Il materiale escavato sarà trasportato, con mezzi terrestri o bettoline, all'impianto di stoccaggio situato all'interno del porto, in area ex-Belleli.

Per quanto concerne la realizzazione dei pali, si procederà in prima analisi alla posa in opera di una camicia metallica e solo successivamente alla trivellazione al loro interno. La fila di pali prossimi alla banchina sarà infissa perforando lo scanno di imbasamento dei cassoni, costituito da tout-venant e sabbia, materiali che per la loro pezzatura sono caratterizzati da una bassa superficie specifica e da una bassa densità di carica superficiale e, quindi, con una scarsa reattività rispetto alle sostanze contaminanti.

La linea di pali lato mare sarà realizzata dopo il dragaggio ambientale.

La nuova banchina sarà dotata di una nuova rete di drenaggio delle acque di prima e seconda pioggia fino alla progressiva 1.040m; oltre tale limite le acque meteoriche saranno convogliate alla rete di drenaggio preesistente.

Le acque di prima pioggia saranno sottoposte ad un trattamento di grigliatura, sedimentazione e disoleazione; quelle di seconda pioggia subiranno un processo di grigliatura prima di raggiungere un dissabbiatore/disoleatore.

Le sostanze oleose separate dalle acque saranno conferite in discarica autorizzata.

A valle del trattamento le acque saranno scaricate in mare nel rispetto dei limiti dettati dalla Tabella 3, Allegato 5 alla Parte Terza del D.L. 152/2006 e s.m.i..

## **7.3 Suolo e sottosuolo**

La questione principale nello studio dell'impatto del progetto di ammodernamento della banchina sulla componente "Suolo e sottosuolo" è la gestione dei materiali risultanti dalle attività di dragaggio dei fondali, dalla demolizione e dagli scavi su piazzale e dalla trivellazione dei pali.

### **7.3.1 Gestione dei fanghi di dragaggio**

La caratterizzazione ambientale portata a termine sui fondali antistanti la banchina di ormeggio del Molo Polisetoriale ha evidenziato che all'interno della fascia oggetto di dragaggi, i sedimenti presentano diversi livelli di concentrazione di sostanze inquinanti.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>
			<b>61</b>
		<b>72</b>	

La contaminazione è limitata agli strati più superficiali dei fondali (max 50cm) e non raggiunge mai profondità maggiori dei 15,50m al di sotto del l.m.m., individuata da Sogesid S.p.A. come quota limite tra i dragaggi ambientali e quelli tecnici.

Negli elaborati grafici di progetto sono state riportate le elaborazioni geostatiche dei risultati della caratterizzazione per strati consecutivi di sedimento di spessore 50cm, fino alla massima profondità di 3m, e le sezioni di calcolo dei volumi di materiale per classi di qualità. Si fa rilevare che i punti di indagine non hanno interessato l'area di imbasamento dei cassoni, e che l'elaborazione geostatistica ha proiettato i risultati della caratterizzazione fino al limite della banchina, senza considerare la presenza della berma che sporge dal cassone per circa 7 m.

Gli strati non caratterizzati sono assimilati ai sedimenti che hanno una concentrazione di inquinanti inferiore al limite di intervento.

Ai sedimenti dragati saranno assegnati i seguenti codici CER:

- CER 17 05 05\* - fanghi pericolosi (classificati "viola" da ISPRA);
- CER 17 05 06 - fanghi diversi da quelli di cui alla voce 17 05 05 (classificati come "rossi", "gialli" e "verdi" da ISPRA)

Una stima dei volumi di dragaggio complessivi, suddivisi in funzione del tipo di dragaggio e della presunta pericolosità dei sedimenti, è riportata nella seguente tabella.

CLASSIFICAZIONE	CLASSE	CODICE CER	VOLUME (mc)
<b>Non caratterizzato</b>	-	17 05 06	20.559
<b>VERDE</b>	<valori intervento ICRAM	17 05 06	4.016
<b>GIALLO</b>	valori intervento ICRAM <almeno 1 valore <Tab. 1, Col. B, D.Lgs. 152/06	17 05 06	5.117
<b>ROSSO</b>	Tab. 1, Col. B, D.Lgs. 152/06<almeno 1 valore <pericolosi	17 05 06	1.796
<b>TOTALE</b>			<b>31.488</b>
<b>VIOLA</b>	Pericolosi (All. D, Parte IV, Titolo I e II, D.Lgs 152/2006)	17 05 05*	726
<b>TOTALE</b>			<b>32.214</b>

Tabella 6 Stima dei volumi di dragaggio per classi di qualità

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>62</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

Si fa rilevare che i punti di indagine non hanno interessato l'area di imbasamento dei cassoni, e che l'elaborazione geostatistica ha proiettato i risultati della caratterizzazione fino al limite della banchina, con il risultato di sovrastimare, a vantaggio di sicurezza, i volumi di sedimenti da bonificare.

I sedimenti rossi, gialli e verdi (11.000mc), ed il materiale di risulta dell'escavo di approfondimento tecnico dei fondali (21.000mc) saranno refluiti nelle vasche di stoccaggio n. 2 e 3 in area ex Belleli. Ai sensi della L. 84/94 e s.m.i., il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. A tale riguardo entrambe le vasche saranno oggetto di un intervento di impermeabilizzazione del fondo e degli argini, per la cui descrizione si rimanda al paragrafo dedicato.

I fanghi subiranno una disidratazione naturale agevolata dall'articolazione in fasi dei dragaggi (ambientali e tecnici) ed, eventualmente, dalla presenza in superficie di un geotessuto drenante. Essi saranno oggetto di una campagna di caratterizzazione fisico-chimica per verificare l'idoneità del materiale ad essere conferito in cassa di colmata o per individuare un'altra modalità di smaltimento ai sensi della normativa vigente in materia.

I fanghi potenzialmente pericolosi (800mc) saranno gestiti separatamente, conferendoli nella vasca 4/1, anch'essa impermeabilizzata. Il materiale dovrà poi essere caratterizzato dal punto di vista ambientale per confermarne o meno la pericolosità e, di conseguenza, definire le modalità di smaltimento definitivo (cassa di colmata o discarica previo trattamento di disidratazione).

Le somme per il trasferimento dei fanghi nella cassa di colmata del V Sporgente, una volta che il primo lotto della stessa sia stato ultimato o in altro sito di recupero/smaltimento, trovano riscontro all'interno del Progetto definitivo dei Dragaggi a cura di Sogesid S.p.A..

In caso di trasporto via terra dei sedimenti dal Molo Polisetoriale al sito di stoccaggio provvisorio, i mezzi adoperati dovranno essere dotati di cassoni ribaltabili e a tenuta. I mezzi saranno sottoposti a lavaggio delle ruote ai sensi dell'articolo 15 del Codice della Strada, al fine di evitare imbrattamento delle strade esterne al cantiere.

### **7.3.2 Gestione del materiale di scavo e trivellazione pali**

Il materiale di risulta delle attività di scavo a terra e di trivellazione dei pali, si distingue in:

- rifiuto dalla demolizione della pavimentazione del piazzale costituita da conglomerato bituminoso;
- materiale inerte;
- materiale eterogeneo di riempimento di origine antropica;
- materiale naturale autoctono (argille)

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>63</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

Il materiale di risulta dalla demolizione della pavimentazione sarà smaltito in idonea discarica per rifiuti speciali.

Al di sotto del pacchetto stradale, è stato rinvenuto uno spessore variabile di inerte calcareo il quale sarà recuperato nell'ambito dello stesso cantiere per il rinterro delle sezioni di scavo dei lavori di collettamento e trattamento delle acque meteoriche, e di spostamento della rotaia delle gru lato terra.

Il materiale di riempimento del molo è molto eterogeneo e costituito prevalentemente da inerti grossolani, frammiste a scorie d'altoforno, loppa granulata e tout-venant calcareo. Tale materiale sarà depositato nella vasca n. 4/2 dell'impianto in area ex-Belleli per essere sottoposto a caratterizzazione ambientale secondo le modalità e le procedure previste nella norma UNI 10802/2004 "Rifiuti liquidi, granulari, pastosi e fanghi – campionamento manuale e preparazione de analisi degli eluati". I risultati delle analisi fisico-chimiche saranno confrontati con i limiti di cui alla Colonna B (suolo e sottosuolo di siti a destinazione commerciale ed industriale), Tabella 1, Allegato V, Parte Quarta del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per verificare la compatibilità del materiale ad essere conferito nella cassa di colmata del V Sporgente, e del D.M. 27/09/10.

Il materiale naturale autoctono, in considerazione della sua natura (argilla ben consolidata/sovracconsolidata) e della profondità di deposizione (da circa – 14,0m s.l.m.m. a fine palo), potrà esse recuperato e conferito nella cassa di colmata del V Sporgente previo deposito temporaneo nella vasca n. 4.3 in area ex-Belleli.

Nella seguente tabella sono riportati i volumi di materiale suddiviso per tipologia.

<b>Demolizione pacchetto pavimentazione</b>	<b>10.000</b>
Scavi su piazzale (inerti)	24.800
Scavi su piazzale e trivellazione pali a terra (materiale eterogeneo di riempimento di origine antropica)	16.000
Trivellazione pali a terra e mare (materiale naturale autoctono)	33.000
<b>Totale materiale da gestire</b>	<b>83.800</b>
Demolizione pacchetto pavimentazione	10.000

Tabella 7 Stima dei volumi di materiale di risulta

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>			
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>			
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>64</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

### 7.3.3 Approvvigionamento materiale da cava

Nella seguente tabella sono riportate le tipologie di materiale da cava necessarie per il progetto in esame, nell'ipotesi di riutilizzare gli inerti di cava calcarei e calcarenitici (24.800m<sup>3</sup>), rinvenuti dagli scavi su piazzale, per il rinterro degli scavi stessi.

Materiale	Quantità
Misto granulare stabilizzato con legante naturale	5.200 m <sup>3</sup>
Materiali idonei alla compattazione provenienti da cave di prestito - rilevati con materiale tufaceo di cava di prestito per nuovo argine in vasca 4	1.445m <sup>3</sup>
Scogli di natura perfettamente calcarea, di 2 <sup>a</sup> categoria, del peso singolo da oltre Kg. 2.000 a Kg. 3.000, per costruzione e rifiorimento di scogliera	42.432 t

Tabella 8 Fabbisogno di materiale da cava

Nell'ambito dello Studio è stata fatta una prima valutazione delle possibilità di reperire il materiale necessario nell'ambito del territorio provinciale sulla base di quanto indicato nel Piano Regionale delle Attività Estrattive.

La Regione Puglia ha approvato con D.G.R. n. 580 del 15.05.07 il Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE). Una nuova revisione è poi stata adottata con D.G.R. n°2112 del 10.11.2009 e successivamente approvata con D.G.R. n°445 del 23.02.2010.

Di particolare rilevanza all'interno del PRAE è il Catasto cave, un database in continuo aggiornamento che contiene le informazioni relative alle autorizzazioni minerarie sul territorio regionale. Alcuni dati, associati all'area georeferenziata delle cave autorizzate, sono stati inseriti in un Sistema Informativo Territoriale ([http://ecologia.regione.puglia.it/index.php?option=com\\_content&view=article&id=223&Itemid=265](http://ecologia.regione.puglia.it/index.php?option=com_content&view=article&id=223&Itemid=265)), che contiene informazioni sulla località, il comune, la provincia, l'estensione, lo stato della cava (attiva/non attiva e stato autorizzativo) ed il materiale estratto.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>				
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Luglio 2012</b>				
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>65</b>	Di <i>of</i>	<b>72</b>

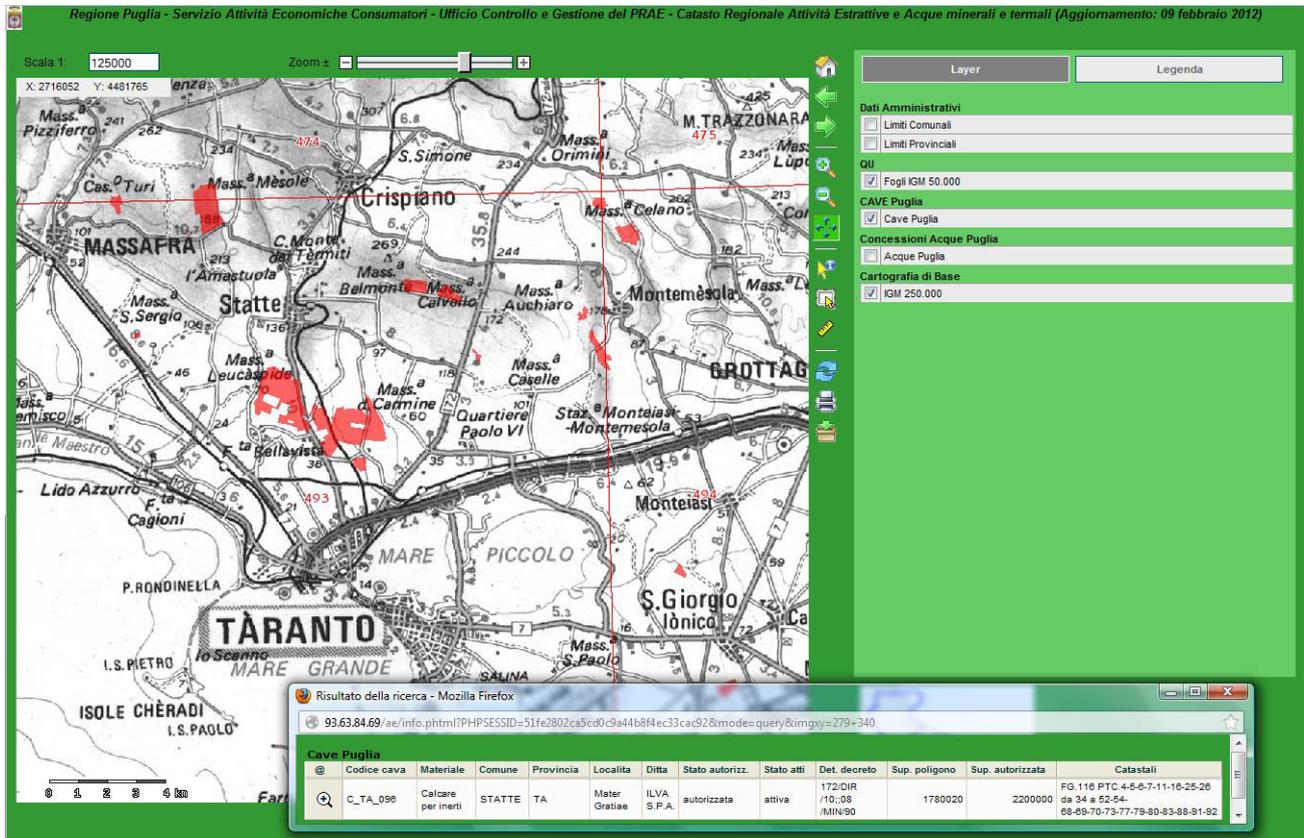


Figura 19 Catasto Regionale Attività Estrattive e Acque minerali e termali (Aggiornamento: 09 febbraio 2012)

Nell'ambito del PRAE è inoltre stata elaborata la Carta Giacimentologica del territorio regionale in cui sono indicati i vincoli di tutela paesaggistica, naturalistica, storico-testimoniale, geomorfologici e idrogeologici, e la collocazione dei giacimenti pugliesi ([http://www.sit.puglia.it/portal/sit\\_cittadino/Dati+Tematici/Carta+Giacimentologica](http://www.sit.puglia.it/portal/sit_cittadino/Dati+Tematici/Carta+Giacimentologica)). Si tratta di uno strumento in grado di coadiuvare l'amministrazione regionale nella scelta di aree meno sensibili del territorio in cui autorizzare la coltivazione di cave.

Nella seguente tabella è riportato il numero di cave autorizzate per provincia e tipologia del materiale.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>						Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>						Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>						Pagina <i>Page</i>	
							<b>66</b>	
						Di <i>of</i>		
						<b>72</b>		

Materiale estratto	BA	BT	BR	FG	LE	TA	TOT	% Materiale autorizzato nello scavo sul totale
Calcare per inerti	50	14	26	19	44	29	182	38,5%
Calcare da taglio	26	54	5	32	6	3	126	26,6%
Calcareniti da taglio	8	5	3	1	29	14	60	12,7%
Calcareniti per inerti	5	1	12	1	21	8	48	10,1%
Inerti alluvionali	0	0	0	21	0	6	27	5,7%
Argilla	0	3	3	6	3	3	18	3,8%
Conglomerati	2	0	0	3	0	0	5	1,1%
Gesso	0	0	0	1	0	0	1	0,2%
Altro	1	0	0	1	1	3	6	1,3%
<b>TOTALE</b>	<b>92</b>	<b>77</b>	<b>49</b>	<b>85</b>	<b>104</b>	<b>66</b>	<b>473<sup>3</sup></b>	<b>100.0%</b>

Tabella 9 Cave autorizzate all'estrazione del materiale per tipologia al 31.12.2010

La Provincia di Taranto rappresenta la penultima in classifica per numero di cave autorizzate, ma la prima in termini di estensione dei siti di estrazione (circa 1.100 ha).

L'Art. 32 delle Norme Tecniche di Attuazione disciplina che "nel caso di costruzione di opere pubbliche necessitanti di materiale di cava da reperire in loco, e qualora il sito si trovi a distanza maggiore di Km. 25 da cave in esercizio, è possibile presentare domanda di autorizzazione per le cosiddette "cave di prestito" del progetto dell'opera pubblica, secondo le modalità indicate dalle presenti norme. Saranno favoriti gli ampliamenti di cave esistenti".

Stante la disponibilità di siti di estrazione già attivi sul territorio, non si ritiene che sarà necessario ricorrere all'apertura di cave di prestito.

La scelta del sito di estrazione del materiale sarà operata anche in funzione dell'ubicazione della cava in quanto il costo del trasporto, in termini economici ed ambientali (incremento di traffico terrestre) è funzione della distanza di quest'ultima dal cantiere.

Nel progetto, inoltre, è stato previsto il riutilizzo dei circa 24.800m<sup>3</sup> di inerti di risulta dalle attività di scavo sul piazzale per il rinterro degli stessi scavi, limitando così il ricorso a materiale di cava.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>		Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>	
	<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	Di <i>of</i>
			<b>67</b>	<b>72</b>

ATTIVITA'	VOLUME (mc)		VASCA DEPOSITO TEMPORANEO	CAPACITA' VASCA (mc)	INTERVENTO DI IMPERMEABILIZZAZIONE	IPOSTESI SMALTIMENTO DEFINITIVO
Dragaggio ambientale (pericolosi)	800	Quota liquida	4/1	5.000 mc	SI	Cassa V Sporgente/Discarica*
Dragaggio tecnico + ambientale (non pericolosi)	31.500	Quota liquida	2 e 3	40.000 mc	SI	Cassa V Sporgente*
Demolizione pacchetto pavimentazione	10.000	Secco	-	-	-	Discarica
Scavi su piazzale (inerti)	24.800	Secco	-	-	-	Recupero cantiere Molo Polisettoriale
Scavi su piazzale e trivellazione pali a terra (materiale eterogeneo di riempimento di origine antropica)	16.000	Secco	4/2	20.000 mc	SI	Cassa V Sporgente/Discarica*
Trivellazione pali a terra e mare (materiale naturale autoctono)	33.000	Quota liquida	4/3	70.000 mc	NO	Cassa V Sporgente*

\* Attività escluse dal progetto in esame

Tabella 10 Tabella riepilogativa di gestione del materiale

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>68</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

## 7.4 Atmosfera

Il Porto di Taranto ricade in una zona extraurbana che, in termini di qualità dell'aria, presenta condizioni di inquinamento provocato sia dal traffico veicolare sia dagli impianti industriali soggetti alla normativa sull'Integrated Pollution Preventive Control (Piano Regionale della Qualità dell'Aria).

In questo quadro, in considerazione della tipologia dei lavori previsti nell'ambito dell'intervento di ammodernamento della banchina del Molo Polisetoriale, l'impatto globale del progetto sull'atmosfera è minimo. I maggiori effetti saranno quelli connessi alla movimentazione del materiale risultante dalle diverse lavorazioni, a terra e a mare, ed al suo trasporto nell'impianto di stoccaggio situato a circa 2,5km, in area ex-Belleli. Tali attività determineranno possibile risospensione di polveri ed un incremento del traffico veicolare che tuttavia daranno un contributo minimo se paragonato a quello proveniente dall'area industriale.

Il trasferimento del materiale sarà comunque affidato a ditte iscritte all'Albo Nazionale Gestori Ambientali, istituito presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e eseguito con automezzi idonei a garantire la regolare copertura del carico per impedire anche la più piccola perdita durante il percorso.

All'interno delle aree cantiere saranno imposti limitazioni di velocità per minimizzare il sollevamento di polvere; tutti i mezzi in uscita dalle aree di lavorazione saranno sottoposti al lavaggio dei pneumatici ai sensi dell'articolo 15 del Codice della Strada, al fine di evitare lo spandimento di polveri sulle strade pubbliche.

All'interno delle aree di lavoro sarà valutata l'opportunità di ricorrere all'installazione di barriere fisiche per evitare la dispersione di polvere, anche accidentale, nell'ambiente circostante.

Misure precauzionali dovranno essere implementate per tutelare la salute degli addetti ai lavori che entreranno a contatto con i materiali potenzialmente contaminati. In particolare dovrà essere previsto l'impiego di un equipaggiamento di protezione individuale (guanti, tute, stivali, mascherine antipolvere, ecc.) per evitare l'insorgere di possibili situazioni di rischio dovute a inalazione di polveri e contatto epidermico.

In coordinamento con l'Autorità Portuale responsabile delle attività di monitoraggio in corso all'interno del porto o prescritte in fase di VAS del nuovo PRP sarà pianificato l'impiego di stazioni mobili di monitoraggio della qualità dell'aria per controllare che i lavori non abbiano effetti imprevisti sull'ambiente.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>69</b> Di <i>of</i> <b>72</b>

## 7.5 Rumore

Ai sensi del D.P.C.M. 14 novembre 1997 l'area portuale rientra all'interno della classe IV, "area di intensa attività umana" in cui i limiti acustici nella fascia diurna (6.00-22.00), variano tra i 60 dB(A) del valore limite di emissione (massimo rumore che può essere emesso da una sorgente) ed i 65 dB(A) del valore limite assoluto di immissione (massimo rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambito abitativo o nell'ambiente esterno). La legge 447/95 prevede comunque che possa essere richiesta l'autorizzazione in deroga ai limiti di rumore ambientale per attività temporanee di cantiere. In considerazione del fatto che i dati di emissione acustica delle macchine e mezzi di cantiere, tratti dalla letteratura, sono compresi tra 80 – 110 dBA, potrebbero essere necessari locali interventi di mitigazione per proteggere gli addetti ai lavori e gli operatori del terminal; in particolare l'installazione di barriere antirumore al perimetro dell'area di cantiere e di barriere mobili durante le attività più critiche, e interventi di coibentazione diretti ai mezzi/macchinari con pannelli fonoassorbenti.

Si evidenzia che macchine e mezzi di cantiere opereranno prevalentemente lungo la banchina. Inoltre sia il Molo Polisetoriale sia l'area ex-Belleli, in cui sono ubicate le vasche per il deposito temporaneo dei materiali di risulta, sono distanti da ricettori sensibili e dal centro urbano.

Infine, come già previsto per la componente atmosfera, saranno impiegate stazioni mobili di monitoraggio del clima acustico per verificare che i lavori non abbiano effetti imprevisti sull'ambiente.

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i> <b>70</b>	Di <i>of</i> <b>72</b>

## 8. CONCLUSIONI

Lo studio preliminare ambientale è relativo al progetto di ammodernamento della banchina di levante del Molo Polisetoriale, propedeutico alle attività di bonifica e approfondimento dei fondali previsto dal Piano Regolatore Portuale.

L'intervento è coerente con le previsioni degli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale a scala comunale, provinciale e regionale.

L'analisi sui potenziali impatti delle azioni di progetto sulle componenti ambientali è stata incentrata sulla fase di cantiere, recependo l'esito della Valutazione Ambientale Strategica del nuovo PRP in merito agli effetti del complesso delle attività portuali nell'assetto futuro disegnato dal Piano.

I lavori a terra e a mare sono concentrati sul Molo Polisetoriale e in area ex-Belleli, interni al porto e distanti dal centro urbano. Le componenti ambientali maggiormente coinvolte dall'intervento sono: le acque marino-costiere, il suolo, l'atmosfera ed il clima acustico.

Le attività potenzialmente più interferenti sono i dragaggi ambientali e tecnici e la gestione del materiale di risulta delle diverse lavorazioni a mare e a terra.

Durante le operazioni di escavo, si adopereranno draghe meccaniche ambientalmente compatibili, con benna mordente o a grappo a chiusura ermetica nel caso dei sedimenti potenzialmente pericolosi. E' poi previsto l'impiego di panne galleggianti per ostacolare la dispersione dei sedimenti in sospensione nelle aree limitrofe.

Tutti i materiali saranno depositati all'interno delle vasche di stoccaggio adeguatamente impermeabilizzate per impedire il trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti.

In considerazione della tipologia dei lavori previsti e trovandosi il Molo Polisetoriale in un ambito territoriale molto compromesso dal punto di vista della qualità dell'aria e del clima acustico, il contributo dell'intervento è minimo. E' stato comunque previsto un monitoraggio con stazioni mobili per verificare che i lavori non abbiano effetti imprevisi sull'ambiente.

Il progetto ha effetti positivi in termini ambientali, in quanto promuove la bonifica dei fondali antistanti la banchina, e sotto l'aspetto sociale. Il terminal infatti ha già perso circa 300.000 dei 700.000 TEU/anno movimentati in media nel corso dell'ultimo decennio e circa 100 navi/anno, con ripercussioni negative sul tasso di occupazione diretta e indiretta che hanno aggravato l'emergenza socio-economica che Taranto vive fin dal 2006. L'unico rimedio è rilanciare le attività portuali accelerando le procedure che consentano di realizzare i dragaggi, a cui il consolidamento della banchina è propedeutico, e le altre opere di infrastrutturazione più urgenti.

Tale necessità è stata ribadita dalla firma del Protocollo di Intesa per promuovere la riqualificazione ambientale delle aree SIN e, contestualmente, interventi di sviluppo

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i> <b>71</b>	Di <i>of</i> <b>72</b>

infrastrutturale dell'area portuale, e dalla nomina del Commissario Straordinario, da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, per uscire dalla situazione di stallo, dovuta anche alle procedure derivanti dall'inclusione del porto nella perimetrazione del S.I.N. di Taranto. Nel decreto di nomina del Commissario è previsto, infatti, che la pronuncia sulla compatibilità ambientale delle opere sia emessa entro sessanta giorni dalla richiesta.

Roma, Luglio 2012

Il Progettista Responsabile  
Dott. Ing. Michelangelo Lentini

	<b>PORTO DI TARANTO</b> <b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE DI TARANTO</b> <b>AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR01004-00-R03</b>					
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Luglio 2012</b>				
<b>STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE</b>		Pagina <i>Page</i>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 50%;"><b>72</b></td> <td style="text-align: center; width: 50%;"><b>Di of</b></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><b>72</b></td> <td style="text-align: center;"><b>72</b></td> </tr> </table>	<b>72</b>	<b>Di of</b>	<b>72</b>	<b>72</b>
<b>72</b>	<b>Di of</b>						
<b>72</b>	<b>72</b>						

**ALLEGATO N. 1** VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TARANTO- DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ECOLOGIA DELLA REGIONE PUGLIA 089/DIR/2012/00078

**ALLEGATO N. 2** NOTA PROT. 64867/P DEL 18.07.2012: NULLA OSTA ALLO SMALTIMENTO FANGHI DI DRAGAGGIO STOCCATI IN AREA EX - BELLELI, PORTO DI TARANTO (SETTORE ECOLOGIA ED AMBIENTE DELLA PROVINCIA DI TARANTO)

Roma, Luglio 2012

Il Progettista Responsabile  
Dott. Ing. Michelangelo Lentini



# R E G I O N E P U G L I A

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER  
L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

**SERVIZIO ECOLOGIA**

UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE VIA E VAS

## DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ECOLOGIA

Codifica adempimenti L.R.15/08 (trasparenza)	
Ufficio istruttore	<input checked="" type="checkbox"/> Uff. programmazione politiche energetiche VIA e VAS
Tipo materia	<input type="checkbox"/> PO 2000-2006 <input type="checkbox"/> PO Fesr 2007-2013 <input checked="" type="checkbox"/> Altro
Misura/Azione	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Privacy	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
Pubblicazione integrale	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No

N. 78 del registro delle determinazioni.

Codice cifra: 089/DIR/2012/00 078

**OGGETTO: D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. - Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale di Taranto – Autorità procedente: Autorità Portuale di Taranto – PARERE MOTIVATO**

L'anno 2012 addì 06 del mese di APRILE in Modugno, nella sede del Servizio Ecologia, il Dirigente del Servizio Ecologia, Ing. Antonello Antonicelli, sulla scorta dell'istruttoria espletata dall'Ufficio Programmazione Politiche energetiche VIA e VAS, e confermata dalla Dirigente dell'Ufficio stesso, Ing. Caterina Dibitonto, ha adottato il seguente provvedimento.

### PREMESSA

- Con nota prot. n. 3623 del 27/04/2010 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 7243 del 25/05/2010), l'Autorità Portuale di Taranto (APT) scriveva al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito, Ministero dell'Ambiente) - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - e al Servizio Regionale Ecologia, chiedendo chiarimenti in merito alla forma di valutazione ambientale cui sottoporre il Piano Regolatore Portuale (PRP) di Taranto, attesa la contemporanea vigenza delle previsioni dell'art. 6 del D.Lgs. 152/2006 in merito alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e dell'art. 5 della L. 84/1994 in merito alla Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA). Alla predetta nota, nella quale si ricostruiva l'iter tecnico e procedurale fino ad allora svolto, risultavano allegati i seguenti documenti:
  - Sommario documentazione PRP (elaborato TRN-RT-417 rev.05);
  - Relazione generale di PRP (elaborato TRN-RT-416 rev.10);
  - Planimetria generale riepilogativa (elaborato C 2.12);
  - Nota Commissione VIA/2005/580 del 188/02/2005 del Ministero dell'Ambiente;
  - Parere n. 149/2009 della Commissione VIA/VAS sul progetto relativo alla "Piastra logistica";
  - Voto definitivo n. 48/2010 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, reso nella seduta del 24/03/2010.

*Handwritten signature and initials.*

- il Servizio Regionale Ecologia riscontrava la predetta richiesta di chiarimento (con nota prot. n. 7760 del 09/06/2010), ritenendo per quanto di propria competenza il PRP soggetto a VAS ai sensi dell'art. 6, comma 2 del D.Lgs. 152/2006 invitando l'APT ad attivare la relativa procedura.
- Con nota prot. n. 394 del 17/01/2011 (acquisita al protocollo del Servizio Regionale Ecologia con n. 979 del 03/02/2011), l'APT avviava la procedura di VAS, trasmettendo ai soggetti competenti in materia ambientale (su supporto informatico) gli elaborati del PRP, una bozza del Rapporto Ambientale (RA) e la relativa sintesi non tecnica e invitandoli a rendere eventuali pareri in merito alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale entro il 07/03/2011, avendo concordato per le vie brevi con la scrivente autorità competente sia le modalità di consultazione sia l'elenco dei soggetti, che si riporta di seguito:
  - Servizio Regionale Urbanistica
  - Servizio Regionale Assetto del Territorio
  - Servizio Regionale Ciclo rifiuti e Bonifica
  - Servizio Regionale Rischio industriale
  - Servizio Regionale Ecologia - Ufficio Parchi
  - Servizio Regionale Risorse Naturali
  - Servizio Regionale Tutela delle Acque
  - Servizio Regionale Demanio e Patrimonio - Ufficio Demanio Marittimo
  - Servizio Regionale Reti ed Infrastrutture per la Mobilità
  - Regione Puglia - Struttura Tecnica Provinciale (ex Genio Civile) di Taranto
  - ARPA Puglia
  - Autorità di Bacino della Puglia
  - Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le Province di Lecce, Brindisi e Taranto
  - Soprintendenze per i Beni Archeologici per la Puglia
  - Acquedotto Pugliese S.p.A.
  - Corpo Forestale dello Stato – Comando Provinciale di Taranto
  - Capitaneria di Porto di Taranto
  - Provincia di Taranto
  - Comune di Taranto.
- Con nota prot. n. 2683 dell'01/04/2011, acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 4301 del 20/04/2011, l'Autorità di Bacino della Puglia (AdBP) rendeva il proprio parere in merito alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel RA, rappresentando quanto segue:
  - in località *Masseria Tre Palmenti – Bivio Bellavista* “si riconosce la presenza di reticoli idrografici rappresentati nelle cartografie ufficiali IGM alla scala 1:25.000, e pertanto tali aree risultano vincolate dalle disposizioni degli artt. 6 e 10 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Assetto Idrogeologico”;
  - in prossimità del Canale della Stornara e del Porto Mercantile di Taranto “si riconosce la presenza di aree identificate ad Alta Pericolosità Idraulica...vincolate dalle disposizioni dell'art. 7 delle N.T.A del PAP”;
  - le opere di progetto ricadenti nelle suddette aree sono soggette a parere vincolante dell'AdBP;
  - è necessario riportare le predette informazioni nel RA e nella sintesi non tecnica;
  - è in corso un tavolo tecnico fra l'AdBP e il Comune di Taranto, finalizzato all'aggiornamento delle perimetrazioni relative alle aree soggette a pericolosità idraulica, delle cui risultanze sarà opportuno tenere conto.
- Con nota prot. n. 2683 del 08/04/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 4301 del 20/04/2011), l'APT inoltrava la predetta nota dell'AdBP al Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (RTP) cui risulta affidata al redazione degli elaborati tecnici del PRP.
- Con nota prot. n. 3315 del 21/04/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 4738 del 27/04/2011), l'APT trasmetteva la proposta di PRP, comprendente il RA e la sintesi non tecnica, sia su supporto cartaceo sia su supporto informatico (CD) alla scrivente autorità competente, ai fini del deposito, della pubblicazione su sito web, dell'esame istruttorio e della valutazione (ai sensi del D.Lgs. 152/2006, art. 13 comma 5, art. 14 comma 2), nonché alla Provincia di Taranto, ai soli fini del deposito. In particolare, risultavano trasmessi in copia cartacea i seguenti elaborati:
  - Relazione generale, elaborato TRN-RT-416, Rev. 10;
  - Norme Tecniche di Attuazione, elaborato TRN-RT-419, Rev. 11;
  - Tavola C 2.1 - Delimitazione dell'ambito portuale, con l'individuazione dei sotto-ambiti;
  - Tavola C 2.2 - Indicazione delle aree demaniali marittime, della cinta doganale, dei confini amministrativi dei Comuni limitrofi;
  - Tavola C 2.3 - Individuazione delle aree funzionali in base alla loro destinazione d'uso;
  - Tavola C 2.4 - Indicazione dei piani sovraordinati e di nuova definizione;
  - Tavola C 2.5 - Indicazione dei caratteri plano-altimetrici dell'area, lato terra e lato mare;
  - Tavola C 2.6 - Indicazione degli specchi acquei soggetti ad escavi;

- Tavola C 2.7 – Definizione delle aree comuni e di servizio;
  - Tavola C 2.8 – Indicazione delle direttrici di viabilità interna;
  - Tavola C 2.9 - Definizione delle interconnessioni con le reti esterne;
  - Tavola C 2.10 – Individuazione delle aree oggetto di attuazioni unitarie;
  - Tavola C 2.11 – Approfondimento progettuale esemplificativo della Darsena Taranto;
  - Tavola C 2.12 – Planimetria generale riepilogativa;
  - Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale di Taranto, Rapporto Ambientale, elaborato TRN-RTR-508, Rev. 02;
  - Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale di Taranto, Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale, elaborato TRN-RTR-509, Rev. 01.
- Con nota prot. n. 4067 del 20/05/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 6347 del 13/06/2011), l'APT trasmetteva la proposta di PRP, comprendente il RA e la sintesi non tecnica solo su supporto informatico (CD), ai soggetti competenti in materia ambientale già individuati in fase di definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel RA (come da elenco precedente), scrivendo per conoscenza anche all'autorità competente per la VAS, comunicando l'avvenuta pubblicazione del relativo avviso sul BURP n. 78 del 19/05/2011 (come previsto all'art. 14, comma 1 del D.Lgs. 152/2006) e invitando i predetti soggetti competenti in materia ambientale a formulare eventuali osservazioni in forma scritta.
  - Con nota prot. n. 8952 del 27/07/2011, acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 8111 del 23/08/2011, l'AdBP richiedeva alcune integrazioni (dettagliate nella sezione seguente relativa agli esiti delle consultazioni) agli elaborati presentati, preliminarmente all'espressione del parere di compatibilità al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), di propria competenza.
  - Con nota prot. n. 7777 del 29/07/2011 il Servizio Ecologia forniva chiarimenti in merito alla procedura di valutazione d'incidenza ai sensi delle Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE (in particolare, così come recepite dal DPR 357/1997 integrato e modificato dal DPR 120/2003, secondo le modalità definite nella LR 11/2001 e s.m.i. e nella DGR 304/2006), per la quale lo stesso risulta autorità competente ai sensi dell'art. 6, comma 1-bis della LR 11/2001 e s.m.i. Nella stessa nota si chiariva che il PRP è soggetto a valutazione d'incidenza, che la stessa è integrata nella procedura di VAS (come previsto dalla Circolare n. 1/2008 del Servizio Regionale Ecologia, adottata con DGR n. 981/2008), fornendo altresì indicazioni sui contenuti dello Studio d'Incidenza, come illustrato nella sezione seguente relativa agli esiti delle consultazioni.
  - Con nota prot. n. 23627 del 15/07/2011, acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 8161 del 23/08/2011, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA)-Settore Valutazioni Piani e Programmi, offriva un articolato contributo su aspetti generali e di dettaglio, come illustrato nella sezione seguente relativa agli esiti delle consultazioni.
  - Con nota prot. n. 6841 del 09/09/2011, acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 9062 del 27/09/2011, l'APT inoltrava allo scrivente le osservazioni pervenute nella fase di consultazione sul PRP, avviata con nota prot. n. 4067 del 20/05/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 6347 del 13/06/2011) per quanto concerne i soggetti competenti in materia ambientale, e con l'avviso pubblicato sul BURP n. 78 del 19/05/2011 per quanto concerne il pubblico.
  - Con nota prot. del Servizio Regionale Ecologia n. 9341 del 10/10/2011, lo scrivente riscontrava la predetta nota prot. dell'APT n. 6841 del 09/09/2011, acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 9062 del 27/09/2011, elencando i pareri allo stesso pervenuti nella fase di consultazione sul PRP, enucleando alcune osservazioni di particolare rilievo svolte dai soggetti competenti in materia ambientale, fornendo le proprie osservazioni su ulteriori aspetti ambientali (come illustrato nella sezione seguente relativa agli esiti delle consultazioni), e inoltrando la nota prot. dell'ISPRA n. 23627 del 15/07/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 8161 del 23/08/2011), che risultava indirizzata unicamente all'autorità competente.
  - Con nota prot. n. 16480 del 06/10/2011, inviata per competenza all'APT e per conoscenza al Servizio Regionale Ecologia (che l'acquisiva con prot. n. 9749 del 24/10/2011), il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Lecce, Brindisi e Taranto – in seguito al sopralluogo precedentemente concordato con l'APT – presentava alcune osservazioni (dettagliate nella sezione seguente relativa agli esiti delle consultazioni) in merito alla conservazione dei tratti costieri (richiamando i pareri espressi nell'ambito di una precedente procedura di VIA relativa alla "Piastra logistica") e alla prospettata realizzazione di un raddoppio del "Ponte di pietra" a servizio della mobilità pedonale.
  - Con nota prot. n. 3288 del 20/10/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 9765 del 24/10/2011), il Servizio Regionale Tutela delle Acque rendeva un articolato parere in merito agli "elementi di connessione con il Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia", i cui contenuti sono illustrati nella sezione seguente relativa agli esiti delle consultazioni.
  - Con nota prot. n. 11213 del 14/12/2011, lo scrivente inoltrava la predetta nota del Servizio Regionale Tutela delle Acque all'APT, la quale veniva invitata a tenerne conto unitamente agli altri pareri richiamati in precedenza.
  - Con nota prot. n. 9894 del 19/12/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 28 del 02/01/2012), l'APT inoltrava allo scrivente la proposta tecnica di adeguamento del Rapporto Ambientale, elaborando lo studio di incidenza, lo studio di impatto acustico e sulla qualità dell'aria, al fine di richiederne la condivisione.

- Con nota prot. n. 369 del 13/01/2012, lo scrivente riscontrava la predetta nota, ribadendo la necessità di tenere conto di tutte le osservazioni pervenute, così come richiamate – in base alla documentazione agli atti del Servizio Regionale Ecologia - nelle note prot. n. 9341 del 10/10/2011 e n. 11213 del 14/10/2011.
- Con nota prot. n. 2172 del 05/03/2012 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 2164 del 12/03/2012), l'APT trasmetteva versioni aggiornate sostitutive dei seguenti elaborati precedentemente allegati alla nota prot. dell'APT n. 3315 del 21/04/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 4738 del 27/04/2011):
  - Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale di Taranto, Rapporto Ambientale, elaborato TRN-RTR-508, Rev. 04;
  - Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale di Taranto, Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale, elaborato TRN-RTR-509, Rev. 03.
- Con nota prot. n. 2514 del 14/03/2012 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 2402 del 20/03/2012), l'APT trasmetteva i suddetti elaborati su supporto informatico.

#### Considerato che

- Alla luce di quanto illustrato nella nota prot. dell'APT n. 3623 del 27/04/2010:
  - il PRP di Taranto, redatto ai sensi dell'art. 5 della L. 84/1994 e s.m.i, è stato adottato dal Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Taranto con delibera n. 12 del 30/11/07;
  - l'Amministrazione Comunale di Taranto ha perfezionato l'intesa con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 41 del 18/10/07 (allegata al Rapporto Ambientale, elaborato TRN-RTR-508, Rev. 04, trasmesso con nota prot. dell'APT n. 2172 del 05/03/2012, acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 2164 del 12/03/2012);
  - ai sensi dell'art. 5 della L. 84/1994, alla fase di elaborazione del PRP è stata affiancata l'attività di redazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), il cui avvio era comunicato all'autorità competente (Ministero dell'Ambiente) con nota prot n. 792 del 02/02/2005;
  - il Ministero dell'Ambiente riscontrava la predetta comunicazione con nota CVIA/2005/580 del 18/02/2005, comunicando la nomina di due osservatori ai sensi del comma 6, art. 6 del DPCM 27/12/1988;
  - il SIA, completato, è stato inoltrato al CSLLPP (ma non al Ministero dell'Ambiente) che l'ha esaminato ai fini dell'adozione del parere tecnico ai sensi della L. 84/1994;
  - il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, tramite il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP), ha espresso parere tecnico favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, con provvedimento n. 322 del 23/07/2008, integrato dal provvedimento n. 96 del 22/07/2009 e perfezionato con provvedimento n. 48 del 24/03/2010;
- Secondo quanto riportato al capitolo 6 dell'elaborato Relazione Generale rev-11 (Febbraio 2010): *“La terza e seconda sezione del Consiglio Superiore dei LLPP nella seduta del 23.7.08 con voto n. 322/07 hanno espresso il parere sul nuovo PRP con prescrizioni e raccomandazioni richiedendo, altresì, la rielaborazione, sotto gli aspetti geotecnica e di idraulica marittima, della pianificazione delle opere foranee allocate nel porto fuori la rada esterna. Con nota 0004416 del 19.9.09, della terza sezione del CSLLPP, sono stati forniti chiarimenti al citato voto. Successivamente nella seduta del 22.7.09 con voto 96/09 il citato consesso ha ribadito la necessità di rielaborare il Piano per la parte relativa alle opere foranee allocate nel porto fuori rada confermando le prescrizioni contenute nel precedente voto 322/07. L'Autorità portuale ha rielaborato il PRP per la parte relativa alle opere foranee del porto fuori rada prevedendo una diversa configurazione delle citate nuove opere foranee. Le prescrizioni/raccomandazioni di cui ai voti 322/07 e 96/09 sono state recepite negli elaborati revisionati ed integrati così come elencati nel “sommario documentazione” (elaborato TRN-RT-417 rev.05). Le osservazioni relative ad aspetti di incongruenza fra i vari elaborati progettuali sono state eliminate in fase di revisione di tali elaborati. Le prescrizioni e raccomandazioni rivolte ad aspetti progettuali saranno tenute in debita considerazione in fase di progettazione delle opere infrastrutturali e di acquisizione dei pareri sui progetti. Invece le prescrizioni e raccomandazioni, non rivolte alla fase di progettazione delle opere infrastrutturali previste nel PRP, sono state recepite negli elaborati di PRP revisionati ed integrati. Per essi si sintetizza:*
  - l'elenco e la priorità degli interventi e l'analisi economico-finanziaria (rif. pg. 63, terzo periodo, del voto 322/07) sono riportate ai paragrafi 7 e 8 della presente relazione;
  - Il quadro normativo è stato aggiornato nei vari elaborati di piano. Il cronoprogramma è riportato al paragrafo 7 della presente relazione (rif. pg. 63 del voto 322/07);
  - sono state inserite le tavole di PUTT (elaborati C.2.12\_a e seguenti) e sono state integrate le NTA (rif. pg. 66/67 del voto 322/07);
  - è stata esaminata la problematica della pericolosità idraulica del PAI nell'elaborato TRN-RT-427\_rv01 - SIA quadro di riferimento programmatico (rif. pg. 68 del voto 322/07);
  - sono stati riportati gli standard urbanistici del vigente PRG del Comune di Taranto nell'elaborato TRN-RT-419 – Norme di attuazione (rif. pg. 73 del voto 322/07).

Relativamente agli aspetti della sicurezza il voto 322/0740 (pg. 81) richiede la preventiva acquisizione dei nulla osta sui progetti definitivi relativi alle opere di Piano, a cura degli organi competenti in materia di incidenti rilevanti ai sensi del D.L.vo 334/99 e s.m.i. In tema di sicurezza l'Autorità portuale ha in corso di redazione il rapporto integrato di sicurezza (DM 293/01). Nel frattempo, la Prefettura di

*At. Alouzi*

Taranto ha elaborato il Piano Provvisorio di Emergenza Esterno Area Industriale di Taranto (giugno 2008) e l'Amministrazione comunale di Taranto ha affidato il servizio per la redazione della carta Rischi Incidenti Rilevanti (dicembre 2009)."

- Nel parere espresso con voto definitivo n. 48/2010 della Sezione Terza nell'Adunanza del 24/03/2010 (allegato alla nota prot. n. 3623 del 27/04/2010 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 7243 del 25/05/2010), il CSLLP ha dichiarato che "sulla base della documentazione esaminata risulta pertanto possibile affermare che il nuovo progetto della diga foranea costituisca una soluzione fattibile rispetto alle problematiche sollevate" e ha ribadito genericamente il rispetto delle "prescrizioni e raccomandazioni" già rappresentate nei precedenti pareri (rispettivamente, il n. 322 del 23/07/2008 e il n. 96 del 22/07/2009), "per quanto non ancora adempiuto".
- Gli elaborati a disposizione del presente Ufficio, ad eccezione del Rapporto Ambientale e della relativa Sintesi non tecnica, risultano aggiornati a Febbraio 2010 - data antecedente all'espressione del parere definitivo del CSLLP (24/03/2010), pertanto rimane nelle responsabilità dell'APT il recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nel suddetto parere "per quanto non ancora adempiuto". In particolare il CSLLP ribadisce:
  - "riguardo alle infrastrutture di viabilità previste nel Piano Regolatore Portuale"...."la necessità di verificare - nelle successive fasi di progettazione - l'adeguatezza funzionale dei tronchi stradali a servizio delle aree portuali e retro portuali, con particolare attenzione all'entità ed alla composizione dei flussi di traffico attesi";
  - "relativamente alla collocazione ed all'andamento plano-altimetrico dei tracciati viari - ferroviari e stradali"...."la necessità di verificare le scelte pianificatorie rappresentate dal piano all'esame, in base alla definizione degli specifici studi riguardanti la destinazione delle aree inerenti gli insediamenti produttivi, con particolare riguardo alle superfici destinate allo stoccaggio di prodotti e materiali classificati come merci pericolose";
  - che, in riferimento al Rischio di Incidenti Rilevanti, prendendo atto dell'elaborazione ancora in corso degli elaborati previsti dal DM n. 293 del 16/05/2001, in attuazione del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i. (Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale e Piano di Emergenza Portuale), "dal Rapporto Integrato di Sicurezza, una volta ultimato, potranno risultare interferenze con possibili e necessarie limitazioni, ai fini della sicurezza stessa, per particolari destinazioni d'uso e/o infrastrutture in aree contigue o prossime, così che potrà rendersi necessario prevedere modifiche alla proposta pianificazione, se non addirittura allo stato di fatto";
  - "per quanto attiene la fase di progettazione dei piani particolareggiati"...."dovranno tener conto delle condizioni riportate nel DPR 23.04.2008 di approvazione del piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della Provincia di Taranto in ordine alla dichiarazione di area ad elevato rischio di crisi ambientale".
- Il 31/07/2007, con l'entrata in vigore della Parte II del D.Lgs. 152/2006, veniva introdotto nell'ordinamento nazionale l'istituto della valutazione ambientale dei piani e dei programmi di cui alla Direttiva 2001/42/CE, nel cui ambito di applicazione (art. 6) rientrano i Piani Regolatori Portuali.
- Nell'ambito di tale procedura sono individuate le seguenti autorità:
  - l'Autorità procedente è l'Autorità Portuale di Taranto;
  - l'Autorità competente è l'Ufficio Programmazione, Politiche Energetiche, VIA e VAS, incardinato nel Servizio Ecologia dell'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente della Regione Puglia (Circolare n. 1/2008, emanata con DGR n. 981 del 13/06/2008);
  - l'organo competente all'approvazione è la Giunta Regionale, ai sensi dell'art.5, comma 4, della Legge n. 84/1994.
- In prossimità dell'area sono presenti siti della rete Natura 2000 su cui il Piano Regolatore del Porto di Taranto può avere incidenza significativa: ciò implica ai sensi dell'art. 6 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. e della DGR n. 304/2006 e ss.mm.ii. la necessità dello svolgimento della procedura di valutazione di incidenza che, ai sensi dell'articolo 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. (come ulteriormente chiarito dalla DGR n. 981 del 13.06.2008), è interna alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Autorità competente per la Valutazione di Incidenza è il Servizio Ecologia, ai sensi dell'art. 6 comma 1bis della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii., rientrando il PRP nella categoria dei "piani territoriali, urbanistici, di settore e loro varianti"; il parere di Valutazione di Incidenza è vincolante secondo quanto indicato dal DPR 357/97 e ss.mm.ii.
- Il D.Lgs. 128/2010, recante modifiche e integrazioni al D.Lgs. 152/2006, introduceva disposizioni specifiche per i Piani Regolatori Portuali all'art. 6, comma 3-ter, che si riporta di seguito:
  - "Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano Regolatore Portuale. Qualora il Piano Regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento".
- Nel presentare l'istanza di avvio del procedimento di VAS (di cui alla nota prot. dell'APT n. 394 del 17/01/2011, acquisita al protocollo del Servizio Regionale Ecologia con n. 979 del 03/02/2011), l'APT, in qualità di autorità procedente, non richiedeva l'attivazione di una procedura integrata VIA/VAS - come reso possibile ai sensi del secondo periodo del citato art. 6, comma 3-ter (introdotto dal D.Lgs. 128/2010, entrato in vigore il 26.08.2010) -

ferme restando le condizioni di semplificazione degli eventuali procedimenti di VIA delle singole opere previste nel PRP, in ossequio al primo periodo del predetto comma.

- A proposito del rapporto fra la procedura di VAS del Piano Regolatore Portuale e le procedure, laddove previste dalla normativa vigente, di VIA e VI delle opere inquadrate dal piano stesso, sarà necessario, ai sensi del comma 5, dell'art.10 del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., nel corso della redazione dei progetti e nella fase della loro valutazione ambientale, tenere in considerazione la documentazione e il presente parere motivato di VAS.
- Fra le opere previste dal PRP risultano già espressi alcuni provvedimenti di VIA e di VI, pertanto rimane nelle responsabilità dell'APT il recepimento delle prescrizioni in essi contenute. Parimenti per le opere previste dal PRP da sottoporre ancora alle procedure di compatibilità ambientale, rimane nelle responsabilità dell'APT la verifica della coerenza fra il Piano e tali proposte. Nel merito, agli atti di quest'Ufficio risulta che:
  - Il Piano regolatore portuale del 1980 è stato oggetto nel tempo di adeguamenti tecnico-funzionali approvati dal CSLPP con voti No. 19/00 (darsena mezzi pubblici e prolungamento diga foranea) e No. 38/02 (ampliamento del 4°Sporgente, darsena ad Ovest, strada dei moli). Quest'ultimo è dotato di parere favorevole di compatibilità ambientale (n. 149 del 14.11.2008) rilasciato dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e prevede: ampliamento del 4° sporgente; sistemazione della darsena ad ovest del 4° sporgente; realizzazione della strada di collegamento dei moli; realizzazione nuova piastra logistica sull'area ex-Squadra Rialzo RFI; realizzazione vasca di contenimento. Tali adeguamenti sono stati recepiti nel Piano regolatore portuale in oggetto, che fa propri anche altri interventi che rientrano nel Piano attuativo del Piano regionale dei Trasporti, su cui l'Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità ha espresso il proprio parere di Valutazione di Incidenza (nota prot. n. 1946 del 15.02.2010), all'interno del parere motivato di VAS di cui alla Determina del Dirigente dell'Ufficio Programmazione VIA e Politiche energetiche/VAS n. 37 del 15.02.2010.
  - Ancora va considerato quanto previsto dal "Protocollo d'intesa con il Ministero dell'Ambiente, Autorità Portuale di Taranto, Provincia e Comune di Taranto concernente la riqualificazione ambientale di aree ricadenti nel SIN di Taranto e lo sviluppo infrastrutturale", ratificato con Deliberazione della Giunta della Regione Puglia n. 2559 del 22.12.2009, le cui azioni prioritarie, relative all'area ex Yard-Belleli, consistono: nella messa in sicurezza e bonifica della falda acquifera e dei suoli demaniali; nel dragaggio ai fini della bonifica; nell'infrastrutturazione portuale. Il "Progetto per la messa in sicurezza e bonifica della falda in area Ex Yard Belleli" previsto da detto Protocollo ha acquisito dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente il parere di non assoggettamento (n. 690 del 15.04.2011) alla Valutazione di Impatto Ambientale Nazionale. Tale progetto prevede, fra l'altro, l'incapsulamento integrale dell'area con la bonifica della falda di monte (lato SS 106 Ionica) e la pavimentazione dell'intera superficie dell'ex Yard Belleli e si inserisce quindi negli interventi di attuazione del PRP del porto di Taranto come propedeutica alla realizzazione della cassa di colmata di ampliamento del V° Sporgente.
  - Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17.02.2012 è stato nominato il Commissario straordinario per le seguenti opere e lavori relativi al porto di Taranto (articolo unico comma unico): piastra portuale di Taranto; dragaggio per l'approfondimento dei fondali al Molo polisettoriale e connessa vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio; consolidamento/adequamento della esistente banchina del Molo polisettoriale; nuova diga foranea a protezione dell'agitazione del moto ondoso in darsena molo polisettoriale; potenziamento collegamenti ferroviari del porto di Taranto.
  - Il Piano recepisce inoltre la pianificazione comunale del distripark in area retro-portuale, nonché la proposta di prolungamento del pontile petrolifero, avanzata dall'AGIP (ora ENI), ed i piani di sviluppo ferroviari e stradali della RFI e dell'ANAS (pag. 157 "Rapporto Ambientale").
  - Nell'area di competenza dell'Autorità portuale di Taranto è stato proposto da ENI s.p.a. l'intervento di "adequamento delle strutture della raffineria di Taranto per lo stoccaggio e la movimentazione del greggio proveniente dal giacimento denominato Tempa Rossa (PZ)" relativo: al prolungamento del pontile esistente, con realizzazione di due nuovi ponti di attracco e relativo sistema di recupero vapori; due nuovi serbatoi di stoccaggio greggio e relativi sistemi di raffreddamento e pompaggio; servizi ausiliari asserviti alle nuove installazioni (antincendio, ecc.). Su tale progetto, nell'ambito di quanto previsto dalla l.r. 11/2001 e ss.mm.ii. e dal D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. si è espressa la Giunta regionale pugliese con Delibera n. 2515 del 22.11.2011, nonché il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con Decreto n. 573 del 27.10.2011.
- Il porto di Taranto è interessato dalla presenza del Sito di Interesse Nazionale di Taranto perimetrato con Decreto del Ministero dell'Ambiente 10 gennaio 2000 (G.U. 24.2.00).

**Espletate le procedure di rito e valutati gli atti tecnico-amministrativi, si ritiene di esprimere il seguente parere motivato.**

Visto il richiamato percorso di formazione del piano oggetto del presente parere motivato, considerato che, ai sensi del comma 5 dell'art. 11 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., "la VAS costituisce per i piani e programmi" a cui si applicano le disposizioni del suddetto decreto "parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione", e che, ai sensi del comma 3 dell'art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., "il Rapporto Ambientale costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione", si richiama quanto previsto dall'art. 15 c. 2 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. che prevede che "L'autorità

precedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvede, prima della presentazione del piano o programma per l'approvazione e tenendo conto delle risultanze del parere motivato di cui al comma 1 e dei risultati delle consultazioni transfrontaliere, alle opportune revisioni del piano o programma" e dall'art. 16 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. che prevede che "Il piano o programma ed il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono trasmessi all'organo competente all'adozione o approvazione del piano o programma". L'organo competente all'approvazione di cui all'art. 16 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. dovrà, nei modi previsti dall'art. 17 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., rendere pubblici:

- il parere motivato oggetto del presente provvedimento
- la dichiarazione di sintesi in cui sia illustrato in che modo le considerazioni ambientali, ivi comprese quelle oggetto del presente parere motivato, sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;
- le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 18 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

## **ESITI DELLA CONSULTAZIONE**

La fase di consultazione preliminare, che mira a definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale - in collaborazione fra autorità procedente, autorità competente e soggetti competenti in materia ambientale - è stata avviata dall'autorità procedente con nota prot. n. 394 del 17/01/2011 (acquisita al protocollo del Servizio Regionale Ecologia con n. 979 del 03/02/2011), coinvolgendo gli enti elencati in premessa.

L'autorità procedente ha in seguito redatto il Rapporto Ambientale - tenendo conto dei pareri pervenuti, con particolare riferimento alla nota prot. dell'AdBP n. 2683 dell'01/04/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 4301 del 20/04/2011) e ha avviato la fase di consultazione del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale ai sensi degli artt. 13 e 14 del D.Lgs. 152/2006. A tal fine, la proposta di PRP, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica (su supporto cartaceo) sono stati depositati per 60 giorni presso la sede dell'autorità procedente, dell'autorità competente, e della Provincia di Taranto, nonché resi disponibili in formato elettronico sui siti web istituzionali delle autorità procedente e competente - a partire dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BURP n. 78 del 19/05/2011 (come previsto all'art. 14, comma 1 del D.Lgs. 152/2006).

Durante il periodo di pubblicazione, risultano pervenute (anche in base al confronto sistematico fra la documentazione agli atti delle autorità procedente e dell'autorità competente, richiamato in premessa) alcune osservazioni - i cui contenuti si richiamano sinteticamente nel seguito.

- L'**AdBP**, con propria nota prot. n. 8952 del 27/07/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 8111 del 23/08/2011), richiedeva le seguenti integrazioni preliminarmente all'espressione del parere di compatibilità al PAI:
  - inserimento del PAI quale "piano territoriale di settore sovraordinato" al punto 1.3 delle NTA del PRP;
  - indicazione in tutti gli elaborati del PRP del corso d'acqua presente all'interno dell'area portuale in prossimità della Zona di Varco Doganale V/Do3, denominato "Canale Bellavista" e riportato nelle cartografie ufficiali (IGM 1:25000, CTR 1:5000), in aggiunta al "Fiume Tara";
  - recepimento delle aree di possibile allagamento dei succitati corsi d'acqua per tempi di ritorno di 30, 200 e 500 anni, così come rivenienti dall'apposito studio idrologico ed idraulico condotto dall'Amministrazione comunale di concerto con l'AdBP, di prossima pubblicazione sul sito ufficiale dell'AdBP;
  - verifica della coerenza delle previsioni delle destinazioni del *Sotto-ambito di interaccia territorio-porto* e del *Sotto-ambito operativo portuale* del PRP con i livelli di criticità idraulica del territorio ed in particolare dell'area portuale e con le prescrizioni di cui agli artt. 7, 8 e 9 delle NTA del PAI.
- Il **Servizio Ecologia della Regione Puglia**, con nota prot. n. 7777 del 29/07/2011, nel ricordare che il PRP è soggetto a valutazione d'incidenza - ai sensi del DPR 357/1997 integrato e modificato dal DPR 120/2003, secondo le modalità definite nella LR 11/2001 e s.m.i. e nella DGR 304/2006 - forniva le seguenti indicazioni sui contenuti dello Studio d'Incidenza:
  - individuazione, coerentemente con quanto rappresentato nel Rapporto Ambientale, dei siti della Rete Natura 2000 per i quali è necessario valutare i possibili effetti degli interventi previsti nel PRP;
  - descrizione sintetica degli obiettivi e delle azioni del PRP;
  - segnalazione di ulteriori aree di interesse naturalistico, così come individuate nel Rapporto Ambientale (Punta Rondinella, Terreni incolti, Sporgenti e terminal container - utilizzati come posatoi dall'avifauna, Foce del Tara);
  - approfondimento sullo stato di conservazione delle comunità bentoniche dei Mari di Taranto, anche in relazione agli impatti causati dalle attività di dragaggio e dagli scarichi idrici;
  - prescrizione di un "approfondimento circa gli impatti del PRP sul Posidonieto, il quale non dovrà essere intaccato né direttamente né indirettamente dalle opere previste, considerando anche l'aumento della torbidità indotto dai dragaggi previsti, valutando altresì la necessità di un adeguamento dei sistemi depurativi e del collettamento degli scarichi ed il sistema delle correnti meteo-marine".

- **ISPRA-Settore Valutazioni Piani e Programmi** (con nota prot. n. 23627 del 15/07/2011, acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 8161 del 23/08/2011) offriva un articolato contributo sui seguenti aspetti generali e di dettaglio:
  - impostazione metodologica, con particolare riferimento alla genericità delle analisi di coerenza esterna, alla mancata considerazione degli obiettivi ambientali nelle analisi di coerenza interna, alla valutazione delle alternative e alla valutazione complessiva degli impatti generati dal PRP;
  - integrazione e aggiornamento degli strumenti di governo del territorio richiamati nel par. 3.3 “Inquadramento vincolistico”;
  - approfondimento degli impatti potenziali sulla qualità dell’aria e sul clima acustico, con riguardo anche alle stime quantitative e agli impatti indiretti e cumulativi;
  - adeguamento del piano di monitoraggio, definendo le responsabilità, le risorse, la tempistica, le modalità di redazione dei rapporti periodici, un set di indicatori di processo che diano conto del grado di attuazione delle singole misure di piano ed uno di indicatori che misurino gli effetti ambientali del piano, integrazione con i monitoraggi previsti dal Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della Provincia di Taranto e, infine, misure di “monitoraggio *ad hoc* (ante operam, in itinere e post operam) per le polveri (PM 10 o/e PM 2,5), in accordo con Regione Puglia e ARPA Puglia, nel caso in cui l’attuale rete di rilevamento della qualità dell’aria non sia idonea a rilevare i contributi alla concentrazione in aria delle polveri provenienti dallo sporgente 2 per il quale, come descritto nel RA, esiste un problema particolare di spargimento di polveri in atmosfera conseguente al traffico di rinfuse solide per il quale sono previste misure di mitigazione”.
- La **scrivente autorità competente per la VAS**, inoltre, nella nota prot. del Servizio Regionale Ecologia n. 9341 del 10/10/2011 con cui riscontrava la nota prot. dell’APT n. 6841 del 09/09/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 9062 del 27/09/2011), oltre ad elencare i pareri alla stessa pervenuti nella fase di consultazione sul PRP, rappresentava la necessità “*che l’autorità procedente provveda ad operare tutte le integrazioni ivi richieste, con le modalità che la stessa riterrà opportune e dandone esplicito riscontro nella versione aggiornata del Rapporto Ambientale*”, e forniva alcune osservazioni integrative come illustrato di seguito:
  - il tema del rischio di incidenti rilevanti (che non risulta trattato nel Rapporto Ambientale) assume una priorità assoluta nel territorio in questione – è pertanto necessario che nella revisione del Rapporto Ambientale trovino spazio una puntuale ricognizione degli adempimenti previsti dalla normativa vigente (D.Lgs. 334/1999 e s.m.i. e DM 293 del 16/05/2001), atteso che in base a quanto riportato nella Relazione Generale del PRP (p. 106) non è stata ancora ultimata la redazione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale, mentre non si fa menzione né del Piano di Emergenza Portuale né dei sistemi di controllo (entrambi previsti dal citato DM 293 del 16/05/2001);
  - appare al contempo necessario verificare le condizioni di coerenza e sinergia fra i suddetti strumenti di prevenzione del rischio di incidenti rilevanti specifici per i porti industriali e petroliferi, e gli altri strumenti di governo del rischio pertinenti, ovvero il Piano di Emergenza Esterno dell’Area Industriale di Taranto e l’elaborato tecnico “Rischio di Incidenti Rilevanti” relativo al Piano Regolatore Generale di Taranto (previsto dal DM Lavori Pubblici del 09/05/2001).
  - è ragionevole supporre che la gestione integrata delle diverse forme di rischio (naturale e tecnologico) nell’ambito portuale e nella fascia di interazione città-porto debba costituire uno dei tratti distintivi della metodologia di valutazione degli effetti ambientali attesi, anche nella prospettiva di un rafforzamento della sezione dedicata alla valutazione delle alternative (5.2) che, allo stato attuale, non appare del tutto coerente con il dettato dell’art. 13, comma 4 del DLgs 152/2006, nella prospettiva di consentire (all’atto della comunicazione della decisione finale in seguito all’approvazione del PRP) l’illustrazione delle “ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”, come previsto all’art. 17, comma 1, lettera b del DLgs 152 /2006).
- Il **Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Lecce, Brindisi e Taranto** – nella nota prot. n. 16480 del 06/10/2011, inviata per competenza all’APT e per conoscenza al Servizio Regionale Ecologia (che l’acquisiva con prot. n. 9749 del 24/10/2011), presentava le seguenti osservazioni:
  - “*L’ipotesi di colmatatura dello specchio acqueo in corrispondenza di quanto resta dell’Isola di San Nicolicchio e del tratto costiero a Nord di Punta Rondinella, appare eccessivamente invasiva degli specifici contesti paesaggistici, producendo la cancellazione definitiva di tratti costieri meritevoli di conservazione e tutela. La medesima proposta progettuale, presentata a questa Soprintendenza in occasione della procedura di V.I.A. riferita alla Piastra Logistica, è stata oggetto di discussione con codesta Autorità Portuale che, infine, modificò il progetto, che nell’ultima stesura fu favorevolmente esaminato sulla base di una variante condivisa. Si invita pertanto a voler aggiornare la proposta di Piano introducendo le soluzioni già approvate e concordate per i suddetti siti*”.
  - “*Non si concorda con la proposta di un secondo ponte pedonale parallelo al ponte di Porta Napoli” in quanto “altererebbe gravemente la visione consolidata di un brano urbano legato alla Città Vecchia, di considerevole valenza panoramica ed identitaria per la collettività locale”. Si propone pertanto di “ottimizzare la pedonalità del “Ponte di Pietra” anche attraverso il recupero dello slargo pubblico in corrispondenza dell’antica Torre della Catena”.*

- Il **Servizio Regionale Tutela delle Acque**, con nota prot. n. 3288 del 20/10/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 9765 del 24/10/2011), approfondiva i seguenti “elementi di connessione con il Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia”:
  - le aree soggette alle previsioni del PRP ricadono interamente tra le “aree interessate da contaminazione salina” che il PTA sottopone a tutela, prevedendo una specifica misura (M.2.10), che non risulta adeguatamente considerata nel PRP, nonostante il Rapporto Ambientale evidenzi che il cuneo salino risulti consistente e crescente in maniera preoccupante;
  - l'area portuale oggetto di pianificazione confina ad ovest con il corso del Fiume Tara (caratterizzato come “corpo idrico superficiale” ai sensi del D.M. 131/2008), per il quale resta fissato l'obiettivo del raggiungimento dello stato ambientale “buono” al 2015; a tale proposito, il Rapporto Ambientale sottolinea la rilevanza della “*Gravina Leucaspide-Gennarini-Stornara-Tara, quale elemento fisiografico di maggior rilievo nell'ambito del PRP, ed evidenzia che l'area di foce del Fiume Tara è stata pesantemente trasformata nella sua morfologia ed artificializzata*” - sarebbe pertanto opportuno specificare le azioni di Piano che potrebbero avere “riscontri di segno positivo connessi alla rimozione di sedimenti e di terreni/materiali contaminati, all'implementazione di sistemi per contenere il sollevamento del polverino e agli interventi di risistemazione delle aree che presentano ancora elementi di naturalità quali Punta Rondinella e la foce del Fiume Tara” (RA, p. 142);
  - le acque marino-costiere antistanti l'area portuale di Taranto sono suddivise dal PTA in due distinti transetti, per i quali il PTA, in ottemperanza alla Direttiva 2000/60/CE, fissa l'obiettivo per il 2015 dello “stato ambientale elevato”; in tal senso, il potenziale impatto dei dragaggi e i problemi inerenti alla gestione dei sedimenti (19 milioni di mc complessivi, con il contestuale riutilizzo di un volume pari a circa 12 milioni di mc di sedimenti nella realizzazione, in ambito portuale, di vasche di contenimento e nuove banchine) impone un'integrazione del Rapporto Ambientale volta a chiarire “con quali tecniche saranno effettuati i dragaggi, come saranno trattate le acque contenute nei fanghi derivanti dalle operazioni di dragaggio, in che modo saranno utilizzati i rimanenti 7 milioni di mc di sedimenti dragati e, non da ultimo, i possibili impatti sul ciclo delle acque connessi al riuso di questi stessi”, tenendo conto dei contenuti del Piano di Gestione dei Sedimenti (sviluppato in convenzione con ICRAM/ISPRA) che tra l'altro afferma che “nella maggior parte dei casi l'acqua contenuta nel fango derivante dal dragaggio dei sedimenti contaminati non ha le caratteristiche di qualità richieste per un eventuale scarico in acque superficiali e pertanto deve essere successivamente trattata”;
  - il trattamento delle acque reflue presenta evidenti criticità (come illustrato nel RA al paragrafo 5.1), alla luce delle quali non è possibile “vincere in che misura il PRP, con il nuovo carico proveniente dalla realizzazione degli interventi previsti, andrà a gravare sulla situazione esistente” ed è pertanto necessario chiarire le “modalità con cui il piano risolve il problema della gestione complessiva del trattamento e dello smaltimento delle acque reflue e quali specifiche misure di mitigazione il piano intenda adottare per la rimozione delle attuali criticità”;
  - per il trattamento delle acque meteoriche, anche in ragione dell'ampiezza delle superfici impermeabilizzate previste dal PRP, appare necessario identificare l'impianto di depurazione cui verranno inviate le acque di prima pioggia e di fogna nera, e garantire il rispetto della normativa regionale in materia (Linee Guida del PTA “Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia” – Decreto del Commissario Delegato n.282/2003 – Appendice A1 al Piano Direttore – decreto del Commissario delegato n.191/2002)
  - infine, nel RA dovrebbero essere chiaramente esplicitate le azioni e i tipi di interventi previsti dal PRP per il perseguimento dell'utilizzo sostenibile, il risparmio e il possibile riuso della risorsa idrica.

Degli esiti della fase di consultazione nonché delle modalità con cui tali esiti sono stati integrati nei documenti di piano, o delle motivazioni per le quali alcuni aspetti osservati sono stati ritenuti non inerenti, l'Autorità procedente non ha fornito un quadro riassuntivo generale. **PERTANTO, SI PRESCRIVE** di elaborare tale quadro riassuntivo, del quale l'organo competente all'approvazione dovrà dare atto nella Dichiarazione di Sintesi prevista dall'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

#### ATTIVITÀ TECNICO-ISTRUTTORIA

L'attività tecnico-istruttoria è stata avviata sul Piano Regolatore del Porto di Taranto, costituito dagli elaborati trasmessi con nota prot. n. 3315 del 21/04/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 4738 del 27/04/2011), sul Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica, così come integrati con nota prot. n. 2172 del 05/03/2012 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 2164 del 12/03/2012), nonché sugli esiti delle consultazioni così come elencati nelle premesse e sopra illustrati.

#### 1. VALUTAZIONE DEL PIANO

Il Rapporto Ambientale è stato valutato con riferimento ai principali contenuti indicati nell'Allegato VI del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.. Di seguito si riportano i principali temi affrontati e le eventuali indicazioni emerse a seguito dell'istruttoria espletata.

## 1.a. Illustrazione dei contenuti e degli obiettivi principali del Piano

Il capitolo 4 del Rapporto Ambientale illustra i contenuti e gli obiettivi del piano. Si dichiara che *“gli obiettivi fondamentali, da perseguire nell'arco temporale prestabilito di circa 10/15 anni, erano stati originariamente fissati nelle Linee Guida elaborate dall'Autorità Portuale (approvate nella seduta di Comitato Portuale del 10 luglio 2002)”*.

L'obiettivo del Piano Regolatore del Porto è quello di *“pianificare lo sviluppo infrastrutturale, funzionale ed operativo del porto svolgendo un ruolo di spinta per la crescita economica del territorio e migliorando la vivibilità ambientale e sociale della cittadinanza”* e nello specifico di:

- provvedere alla *“predisposizione di banchine ed aree per l'acquisizione di traffico commerciale, in quanto il Porto di Taranto è attualmente caratterizzato da una presenza assolutamente marginale od occasionale di attività mercantile;”*
- far divenire il porto di Taranto un *“porto di terza generazione”* nel quale *“l'area portuale non si limita ad essere un luogo di passaggio delle merci, ma si evolve fino a costituire un luogo di convergenza di forze vive (commerciali logistiche e industriali) in modo da diventare elemento di attrazione e sede di svolgimento di attività economiche (industriali e/o commerciali) anche non strettamente collegate alle operazioni portuali tradizionali”*,
- aprire alla città parte del fronte mare *“pur senza rinunciare alla funzionalità portuale, in modo da rispondere positivamente alla domanda proveniente dalla cittadinanza ma anche, nel contempo, per stabilire un rapporto di migliore conoscenza delle problematiche portuali da parte della popolazione locale (cultura portuale).”*

Nel capitolo 3 del Rapporto Ambientale viene descritto lo stato attuale del porto che è situato sulla costa settentrionale del Golfo di Taranto ed è articolato in due bacini, il Mar Grande ed il Mar Piccolo. Le strutture portuali si sono sviluppate inizialmente all'interno del porto naturale e successivamente all'esterno di questo, lungo il tratto di costa a Ponente. Il porto risulta organizzato in due settori:

- *Porto in Rada*, posto sul tratto di costa Nord Occidentale del Mar Grande, compreso tra il Molo S. Eligio a Levante e Punta Rondinella a Ponente. Al suo interno sono posti il bacino storico del Porto, gli Sporgenti dal 1° al 4°, la darsena servizi, il terminale petrolifero (pontile petroli e campo boe).
- *Porto fuori Rada*, che si estende a Ponente di Punta Rondinella fino al Fiume Tara. Le opere portuali presenti sono il 5° Sporgente, la Calata 5 ed il Molo Polisettoriale. Al settore appartengono anche le ampie colmate comprese tra Punta Rondinella e la radice del quinto sporgente, che ricadono nella perimetrazione del Piano, pur non essendo specificamente destinate all'attività portuale.

Dal paragrafo 3.4 del Rapporto Ambientale si ricavano i seguenti dati di superficie:

- area demaniale marittima: 3,291,163 m<sup>2</sup>;
- area non demaniale marittima: 608,897 m<sup>2</sup>;
- banchine: 9,738 m;
- area piazzali: 3,683,426 m<sup>2</sup>;
- aree in concessione: 2,041,750 m<sup>2</sup>;
- aree libere: 1,249,418 m<sup>2</sup>;
- terminal containers (movimentazione annua allo stato attuale: 500,000 TEU);
- area terminal container: 1,000,000 m<sup>2</sup> (a regime);
- banchina: 2,000 m (a regime): al momento sono operativi 1,000 m lineari di banchina.

Dalle Norme Tecniche di Attuazione si rileva che *“l'ambito portuale, come da legge 84/94, non coincide con l'area di demanio marittimo amministrato dall'Autorità portuale, ma comprende anche parti di territorio esterne ricadenti sotto Amministrazioni diverse, funzionalmente collegate con le attività portuali”*. A tal proposito si dichiara che, con l'atto di intesa 116/06, *“l'Amministrazione comunale ha, altresì, manifestato l'impegno per l'espletamento degli adempimenti necessari per l'avvio della procedura di variante al vigente PRG, riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP che la riqualificazione delle aree contermini”*.

Si precisa inoltre che *“il PRP, piano di tipo strutturale, al fine dell'adattamento alla spesso rapida evoluzione delle necessità infrastrutturali di un porto commerciale, potrà essere attuato con criteri di flessibilità, secondo tre livelli:*

- *flessibilità nell'assetto plano-altimetrico: si incorporano in questa categoria le modifiche non sostanziali qualificabili come adeguamenti tecnico-funzionali;*
- *flessibilità all'interno di una famiglia di destinazioni d'uso: con l'individuazione della destinazione d'uso caratterizzante e poi quelle ammissibili (non si incorre in variante se si rimane all'interno della “famiglia” omogenea anche per carichi urbanistici ed ambientali);*
- *flessibilità all'interno della griglia di condizioni, criteri, parametri e livelli prestazionali prescritti dal PRP per le opere da sottoporre a progettazione.*

*Non necessita una variante al PRP per modifiche che non incidono sulle scelte e sugli indirizzi di piano, che possono essere definite “non sostanziali”, così come definite con voto No. 44/99 dell'Assemblea Generale del CSLPP rivisitato ed adeguato con successivo voto No. 93/09 del 9 Ottobre 2009.”*

Si rammenta a tal proposito che rimane nelle responsabilità dell'Autorità procedente, la verifica dell'applicazione della normativa VAS alle varianti al PRP, con riferimento alla definizione di "piani e programmi", lettera e) dell'art.5 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al comma 6 dell'art. 12 dello stesso Decreto.

Dal punto di vista funzionale il PRP suddivide l'ambito portuale in due sottoambiti, uno definito come "**operativo**" e l'altro come "**di interfaccia città-porto**".

Nelle NTA si precisa che *"per quanto concerne il sotto-ambito operativo il contenuto delle Norme di attuazione ha natura prescrittiva ed è finalizzato alla funzionalità delle attività portuali – che spesso sono in rapida evoluzione in un porto commerciale - mentre per il sotto-ambito di interazione territorio-porto il contenuto delle Norme, inevitabilmente più generico, tiene conto non solamente della coerenza con gli altri strumenti di pianificazione territoriale (come prescritto dalla legge) ma anche delle indicazioni, esigenze e preferenze espresse dalla cittadinanza tramite l'intesa, formalizzata con delibera di C.S. n. 116/06 dell'Amministrazione comunale, perfezionata con atto di C.C. 41/07."*

L'intero ambito portuale è suddiviso in aree omogenee dal punto di vista delle funzioni che vi verranno svolte a cui corrispondono delle relative norme di attuazione. Tali aree sono rappresentate nella tavola grafica C.2.3 "*Individuazione delle aree funzionali in base alla loro destinazione d'uso*".

Si riassumono di seguito le caratteristiche delle aree funzionali e degli interventi in esse previsti.

Nel sottoambito "**operativo**" sono previste le seguenti funzioni: passeggeri (**PAS**), multiuso (**MUL-1, MUL-2**), impianti industriali (**IND1, IND2, IND3, IND4**), logistica (**LOG**), servizi portuali (**Spo-1**), rinfuse liquide (**PET**), industriale di produzione e/o trasformazione (**IND-pro-tra**), attività produttive (**PRO-1, PRO-2**), contenitori (**CON-1, CON-2**).

- L'area **PAS** include il Molo S. Cataldo/ lato di levante e la calata 1. Anche in considerazione della sua vicinanza al centro urbano, è destinata, tra l'altro, ad accogliere il traffico passeggeri facente capo al Porto di Taranto. Il PRP prevede che il flusso degli eventuali mezzi pesanti da e per il terminal traghetti utilizzi la viabilità portuale interna di collegamento al varco Nord, evitando di gravare sulla rete urbana. Nelle NTA si dichiara comunque che *"l'apertura alla città dell'area PAS, sottraendo aree alla potenzialità di movimentazione di merci, potrà essere attuata dopo l'individuazione di altre e diverse aree compensative alle operazioni commerciali su merci"*.
- L'area **MUL-1** comprende il lato di Ponente del Molo S. Cataldo, la Calata 2 e le relative aree retrostanti. Le banchine e le aree sono destinate sostanzialmente alle operazioni di sbarco, imbarco e movimentazione di merci varie su veicoli commerciali da e su navi ro-ro e di sbarco, imbarco e movimentazione di merci convenzionali e specializzate.
- L'area **MUL-2** comprende i nuovi sedimi ottenuti dall'allargamento del 4° Sporgente e dalla realizzazione della nuova banchina di riva e della banchina ad Ovest. Il confine a Nord dell'area è costituito dalla nuova viabilità portuale. Il Piano prevede la concentrazione di gran parte delle attività di movimentazione delle merci varie convenzionali previste a medio termine nel Porto di Taranto.
- L'area **IND1** include il 2° e il 3° Sporgente, le Calate 3 e 4, il sedime attuale del 4° Sporgente, le aree retrostanti comprese tra il nastro convogliatore di servizio al 2° Sporgente a Levante, la viabilità portuale e il fascio ferroviario a Nord. L'area comprende le attività portuali collegate alla presenza di impianti industriali siderurgici (sbarco di minerali ferrosi e carbone, carico e scarico di prodotti siderurgici finiti e semilavorati, stoccaggio di materiali ecc.) e di impianti per la movimentazione di rinfuse solide non alimentari.
- L'area **IND-2** si trova a ponente dell'area PET, compresa tra la Strada dei Moli e l'area alla base di Punta Rondinella fino all'area IND-pro-tra. L'area risulta costituita, in parte, da impianti industriali e depositi a monte (esistenti e/o autorizzati).
- L'area **IND-3** comprende il tratto terminale dello scarico a mare degli impianti siderurgici, a Sud della Statale 106. L'area è destinata ad impianti industriali.
- L'area **IND-4** include il 5° Sporgente nell'assetto attuale e le aree retrostanti fino al rilevato della Statale 106 a Nord. Il Piano prevede il mantenimento delle destinazioni d'uso esistenti (sbarco ed imbarco di prodotti siderurgici).
- L'area **LOG** comprende le aree retrostanti la strada dei moli nel tratto che si sviluppa tra Calata 4 e il pontile petroli di ENI. L'intera area LOG è destinata ad accogliere le funzioni logistiche legate al porto ed alla possibilità dell'efficiente collegamento con la rete ferroviaria nazionale. L'area risulta strettamente connessa dal punto di vista funzionale alle latitanti aree MUL-2 ed ASE-1.
- L'area **Spo-1** include le aree retrostanti la darsena di servizio. Il confine a Nord è costituito dalla Strada dei Moli. Il Piano prevede la destinazione di tutte le aree e delle opere di accosto comprese nell'area ai servizi portuali (servizi ecologici, servizi alla nave, servizi tecnici, commerciali ed amministrativi). Per i servizi ecologici il Piano non prevede, in tale area, la realizzazione di impianti di trattamento dei rifiuti.
- L'area **PET** è costituita dal pontile petrolifero, collegato agli impianti industriali retrostanti. Funzionalmente collegato al pontile è il campo boe antistante. L'area è destinata a sbarco ed imbarco di rinfuse liquide (prodotti petroliferi).

- L'area **IND-pro-tra** si estende a ponente di Punta Rondinella e confina a Nord con la linea ferroviaria Bari-Taranto e la Statale 106 e a Ponente con lo scarico a mare dello stabilimento siderurgico. Il Piano prevede di insediare attività industriali di produzione e/o di trasformazione del tipo più vario (costruzione manufatti, centri di produzione energia, impianti di trattamento e di trasformazione chimica e/o fisica, ecc.), in risposta alle esigenze delle strategie di sviluppo industriale locale. E' stata comunque esclusa, nella DCC n. 41/2007, la localizzazione di un rigassificatore.
- L'area **PRO-1** è confinante a Levante con la SPo-1, a Ponente con il pontile ENI (area PET), a Nord con la Strada dei Moli. L'area è destinata a funzioni produttive: lavorazioni, manutenzioni, stoccaggi, ecc., che possano giovare della presenza di una banchina d'ormeggio per operazioni di sbarco, imbarco ed accosto di naviglio.
- L'area **PRO-2** è costituita dalla colmata ex Belleli, dalle aree in radice al 5° sporgente. Il confine settentrionale dell'ambito corre al piede del rilevato della SS 106. Il Piano prevede la destinazione di tutte le aree PRO-2 alle attività di lavorazioni varie (produttive, di trasformazione, di assemblaggio, ecc.) e di magazzinaggio e di logistica, almeno in parte funzionalmente collegate ed integrate alle merci containerizzate, movimentate nell'area CON-2
- L'area **CON-1** include l'intero terrapieno del molo Polisettoriale, parte delle aree retrostanti la sua banchina di riva fino alla sede ferroviaria a Nord e relativi edifici per uffici pertinenti. Il Piano prevede di destinare integralmente l'area CON-1 al traffico dei contenitori e alle attività complementari.
- L'area **CON-2** comprende i nuovi sedimi che verranno ricavati dal prolungamento ed ampliamento del 5° Sporgente. Il Piano prevede di destinare integralmente l'area CON-2 al traffico dei contenitori e alle attività complementari

Nel sottoambito "*di interfaccia città-porto*" sono previste le seguenti funzioni: urbana nautica (**INT-1**), area servizi (**ASe-1 "fascio ferroviario"**, **ASe-2**), varco doganale (**VDo-0**, **VDo-1**, **VDo-2**, **VDo-3**), oasi protezione ambientale (**INT-2**), viabilità (**INT-3**), servizi portuali (**Spo-2**), interfaccia (**INT-4**).

- L'area **INT-1** si estende alla estremità di levante delle aree portuali e comprende la fascia costiera che si sviluppa tra l'estremità Ovest del Castello Aragonese fino al c.d. scivolo terminante nella calata 1. Il settore di levante dell'area presenta carattere prevalentemente urbano, mentre quello di ponente costituisce il punto di raccordo tra le attività portuali e la città.
- L'area **ASe-1 "fascio ferroviario"** si sviluppa a Nord degli Sporgenti 1°, 2°, e 3°, lungo il limite settentrionale dell'ambito portuale. L'area è sostanzialmente costituita da infrastrutture ferroviarie. Coerentemente con le sue caratteristiche infrastrutturali, l'area è destinata a movimentazioni ferroviarie ed intermodali, prevalentemente al servizio del porto.
- L'area **ASe-2** è situata a Nord della linea ferroviaria Metaponto - Taranto nel tratto in radice del Molo Polisettoriale.
- L'area **VDo-0** rappresenta il varco doganale alla radice del S. Cataldo. E' prevista la delocalizzazione dell'esistente verso Ovest.
- L'area **VDo-1** rappresenta l'area di pertinenza del Varco stradale Nord del porto in rada.
- L'area **VDo-2** rappresenta l'area di pertinenza del secondo Varco stradale del porto fuori rada, inserita nell'area **IND-pro-tra** e confinante con l'area dei canali di scarico ILVA.
- L'area **VDo-3** rappresenta l'area di pertinenza del Varco stradale doganale retrostante la banchina di riva del molo Polisettoriale.
- L'area **INT-2** è un'area di interesse di pubblica tutela in quanto di rilevante valore archeologico ed ambientale, pertanto è destinata a fruizione pubblica e di interesse scientifico e culturale.
- L'area **INT-3** si svolge a Nord dell'area PRO-2, comprendendo il sedime della statale 106 e la strada dei Moli nel suo tracciato esterno alla cinta doganale a Nord della statale 106 Jonica.
- L'area **Spo-2** si trova alla radice del molo Polisettoriale, costituita dagli edifici per uffici e dalle aree pertinenti relative. L'area è destinata a servizi e uffici.
- L'area **INT-4** si trova all'estremità occidentale dell'ambito portuale, a cavallo della linea ferroviaria, confinante con la radice del Molo Polisettoriale, con l'area ASe-2, con il fiume Tara.

L'area **DIST**, in accoglimento della prescrizione contenuta nell'atto di intesa comunale n. 116/06, resta al di fuori dell'ambito portuale. Pertanto, è da considerarsi ricadente sotto l'esclusiva competenza dell'Amministrazione comunale, pur nella consapevolezza che le attività che si svolgeranno in tale area saranno collegate alle attività portuali.

Gli interventi previsti si possono riassumere nelle seguenti tipologie.

#### Opere a mare

- avanzamento della linea di costa con la realizzazione di piazzali nella zona scivolo e realizzazione di banchina mento allo scopo di migliorare l'offerta di ormeggio alle imbarcazioni da diporto (**INT-1**);

- recepimento del progetto comunale cosiddetto “isola dei delfini” lungo la linea di costa ad Est del S. Eligio che prevede l’ampliamento della darsena mezzi di servizio e di un terrapieno destinato al servizio di attività e manifestazioni pubbliche locali e a carattere popolare nella zona di confine con il castello Aragonese (INT-1);
- rifiorimento delle esistenti scogliere a protezione del basamento del muraglione del Corso V. Emanuele (INT1);
- scasse alla radice del Molo S. Cataldo per le operazioni di sbarco/imbarco dei mezzi rotabili dai traghetti (PAS);
- rettificazione ed allargamento della banchina di levante (opera già prevista nel vecchio PRP) (PAS);
- intero banchinamento della darsena a Ponente del 4° Sporgente, tombamento e sistemazione superficiale delle aree risultanti, dragaggi degli specchi acquei prospicienti le banchine (- 7.00 m e -12.00 m) (MUL-2);
- modeste opere di protezione e stabilizzazione della linea di costa (IND2);
- allargamento verso levante della darsena servizi con la realizzazione di nuove banchine e piazzali nonché approfondimento dei fondali, contemperando la salvaguardia dell’isolotto di San Nicolicchio, secondo le linee di progetto strategico di interesse nazionale approvato dal CIPE con delibere No. 74/03 e No. 104/10 per la realizzazione e gestione di una piattaforma logistica (Spo-1);
- prolungamento di circa 500 m del pontile petroli in recepimento della proposta avanzata dalla società concessionaria ENI, a suo tempo pre-adottata in variante agli strumenti urbanistici, con delibere di Comitato Portuale No. 4/04 e di Consiglio Comunale No. 11/05 (PET);
- dragaggio fondali (- 15 m) (PET);
- realizzazione del completamento, verso levante, della colmata cosiddetta ex Belleli (IND-pro-tra);
- nuovo sporgente banchinato o pontile al servizio dell’area (6° sporgente) (IND-pro-tra);
- dragaggio del fondale lato levante del 6° sporgente (- 10.00 m) (IND-pro-tra);
- dragaggio del fondale lato ponente del 6° sporgente (- 14.00 m) (IND-pro-tra);
- avanzamento della linea di costa mediante opportuno tombamento e banchina (PRO-1);
- avanzamento della linea di costa mediante opportuno tombamento e banchina, effettuando riprofilatura e banchinamento del terrapieno ex Belleli con dragaggio degli antistanti fondali (PRO-2);
- dragaggio dei fondali lungo la banchina, nel bacino di evoluzione e canale di accesso del molo polisettoriale (-16.5 m) (CON-1);
- opere di consolidamento delle esistenti banchine a cassoni prima del dragaggio (CON-1);
- prolungamento del 5° Sporgente oltre la testata attuale e ampliamento verso Levante (CON-2);
- dragaggio fondali del 5° Sporgente (-16.5 m) (CON-2).

Come ulteriori interventi previsti al di fuori delle aree funzionali ci sono le nuove dighe foranee sia nel porto in rada che fuori rada, dovute ad esigenze di miglioramento della protezione dalla agitazione ondosa di opere esistenti e/o di nuove opere previste dal PRP. Tali opere foranee si integrano con quelle già esistenti e sono costituite da:

- due nuove dighe nel porto in rada per il miglioramento della protezione della darsena Taranto nonché per la darsena mezzi di servizio (CP);
- un’importante nuova diga foranea, a gettata, integrativa di quella esistente a paramento verticale, nel porto fuori rada.

Per l’attuazione del Piano sono previste inoltre una serie di operazioni di dragaggio e di colmata, rappresentate graficamente nella Tavola C.2.6 “Indicazione degli specchi acquei soggetti ad escavi” del Piano regolatore portuale, che interesseranno i seguenti volumi (pag. 166 “Rapporto Ambientale”):

Volumi Approssimativi di Escavo			
Intervento	Quota [m]	Superficie [m <sup>2</sup> ]	Volume [m <sup>3</sup> ]
D1. Molo Polisettoriale	- 16.5	1.024.000	2.380.000
D2. Ampliamento 5° Sporgente	- 16.5	1.871.000	10.100.000
D3. 6° Sporgente testata/ponente	- 14.0	720.000	3.500.000
D4. 6° Sporgente levante	- 10.0	118.000	395.000
D5. Pontile petroli	- 15.0	690.000	1.580.000
D6. Darsena servizi	- 7.0	67.000	110.000
D7. 4° Sporgente	- 12.0	247.000	1.310.000
Totale		4.764.000	19.375.000
Totale approssimato <sup>13</sup>			19.500.000

Volumi Approssimativi di Colmata			
Intervento	Quota [m]	Superficie [m <sup>2</sup> ]	Volume [m <sup>3</sup> ]
R1. Ampliamento 5° Sporgente	+ 2.5	877.000	9.220.000
R2. Riempimento levante yard ex Belleli	+ 2.5	266.000	1.260.000
R3. 6° Sporgente	+ 2.5	69.000	630.000
R4. Riempimento 4° Sporgente ponente	+ 2.5	93.000	660.000
Totale		1.305.000	11.770.000
Totale approssimato <sup>14</sup>			12.000.000

Il PRP prevede la realizzazione di ampie zone di colmate utilizzabili come vasche di contenimento dei fanghi, compatibilmente con la loro possibilità di stabilizzazione e consolidamento in funzione delle caratteristiche geotecniche: a fronte di tali notevoli volumetrie è stato redatto il “Piano di Gestione dei Sedimenti del Porto di Taranto” che ha valutato, sulla base dei dati e degli elementi disponibili, le possibili opzioni di gestione, ai sensi della normativa vigente, dei sedimenti oggetto degli interventi di dragaggio previsti dal P.R.P.; inoltre, in tale contesto, si è proceduto anche alla individuazione di tecnologie di trattamento tecnicamente ed economicamente applicabili ai sedimenti contaminati provenienti dai dragaggi (pagg. 5-6).

### Opere a terra

Le opere a terra in generale comprendono:

- sistemazione e riassetto della viabilità stradale e ferroviaria di servizio e dei piazzali di sosta e di servizio alle funzioni delle singole aree;
- realizzazione di nuova viabilità, principale e secondaria, anche di raccordo con la rete stradale e ferroviaria esistente;
- completamento e/o realizzazione di nuove volumetrie destinate alle attività connesse con la funzione dell'area (gestionale, servizi portuali, attività culturali, accoglienza passeggeri, stoccaggio merci, ricovero mezzi, manipolazione merci, ecc...);
- infrastrutturazione dei sedimi esistenti e di quelli ricavati dalla colmata e la realizzazione degli impianti funzionali alla svolgimento delle attività previste.

In particolare si segnalano:

- recepimento delle linee di progetto dell'infrastruttura strategica della Strada dei Moli approvato con delibere del CIPE No. 74/03 e No. 104/10, comprendenti i raccordi stradali e ferroviari con le reti nazionali (INT3);
- interventi di riconversione ad uso retroportuali delle aree ex parco ferroviario e sistemazione complessiva del comparto secondo le linee di progetto strategico di interesse nazionale approvato dal CIPE con delibere No. 74/03 e No. 104/10 per la realizzazione e gestione di una piattaforma logistica (LOG);
- bonifica ambientale prevista dal protocollo di intesa sottoscritto il 5 Novembre 2009 tra i Ministeri ed i Soggetti pubblici locali individuando come soggetto attuatore la SOGESID Spa (società inhouse del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare);
- realizzazione di un terminal ferroviario, raccordato alla rete nazionale (CON-2);
- delocalizzazione dell'esistente varco doganale alla radice del S. Cataldo verso Ovest (Vdo-0);

- passerella sopraelevata, parallela al ponte S. Egidio per il collegamento pedonale tra le due zone della sub-area di Ponente (INT-1);
- sistemazione, bonifica, valorizzazione e salvaguardia nonché relativi edifici ed impianti strettamente correlati per l'oasi di interesse ambientale (INT-2);
- sistemazione della viabilità ferroviaria e relative opere ed impianti in corrispondenza del PM Cagioni, salvaguardando i caratteri ambientali ed idraulici (INT-4).

Dal punto di vista dell'attuazione si rileva che, secondo le NTA, "si demandano ad altri strumenti, i Piani operativi triennali ma non solo, le funzioni proprie della programmazione attuativa e della progettazione" e che solo per alcune aree (INT-1, INT-2, Ase-2, INT-4), "in accoglimento della prescrizione contenuta nell'atto di intesa comunale n. 116/06"... "preventivamente alla realizzazione degli interventi, è prescritta la redazione di piano esecutivo"...che.... "potrà essere sostituito da progetti urbani, anche di natura complessa, che vadano ad interessare le singole aree sufficientemente vaste".

Si rammenta al proposito che tutti gli eventuali piani esecutivi sono soggetti alla normativa sulla valutazione ambientale strategica, ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Per quanto riguarda gli interventi, sia a terra che a mare, si segnala che alcuni di questi erano già compresi nel Piano Operativo Triennale 2008-2010, come illustrato nel paragrafo 3.3 del Rapporto Ambientale relativo all'analisi di coerenza, pertanto risultano già realizzati, o in fase di realizzazione o in fase di approvazione. Inoltre, come già riportato nelle premesse, per alcuni sono già stati espressi i provvedimenti di VIA o sono in corso le procedure di VIA, se dovute. Si rileva che la situazione in merito a tali interventi non è illustrata in modo sufficientemente chiaro nei documenti disponibili di piano, in quanto le informazioni sono presentate in modo alquanto frammentato e pertanto non di immediata comprensibilità.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di elaborare un quadro di sintesi della situazione degli interventi compresi nel PRP evidenziando il loro stato di attuazione (realizzati, in corso di realizzazione, approvati, in elaborazione), con riferimento alle eventuali procedure di Valutazione di Impatto Ambientale già espletate o da espletare. Tale quadro deve essere aggiornato al momento immediatamente precedente all'approvazione del piano ed integrato nei documenti di piano, in particolare nella Relazione Generale, nelle Norme Tecniche di Attuazione e nel Rapporto Ambientale.

### **1.b. Coerenza con normative, Piani e programmi vigenti**

Nel paragrafo 3.3 del Rapporto Ambientale è riportata un'analisi di Piani e Programmi che interessano l'ambito territoriale oggetto di valutazione. In particolare sono stati considerati:

- POR Puglia 2007-2013 (Piano strategico Area Vasta Tarantina)
- Piano Regionale Trasporti
- Piano Energetico Ambientale Regionale
- Piano Regionale delle Qualità dell'Aria
- Piano di Tutela delle Acque
- Legge n. 349/86 e s.m.i. (Dichiarazione di Area ad Elevato Rischio Ambientale)
- Piano di Disinquinamento per il Risanamento del Territorio della Provincia di Taranto
- Rifiuti e Bonifiche, Sito di Interesse Nazionale
- Piano di Assetto Idrogeologico
- Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale
- Piano Regionale delle Coste
- Piano Territoriale Coordinamento Provinciale
- Siti di Interesse Naturalistico di Importanza Comunitaria ed aree Naturali Protette
- Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto
- Progettazione/programmazione di attività produttive ed infrastrutturali in aree limitrofe all'ambito portuale (Distripark, Agromed, Nuovo mercato ortofrutticolo all'ingrosso, Viabilità di servizio dell'ASI)
- Pianificazione Portuale - POT del Porto

La verifica è stata condotta attraverso l'analisi degli obiettivi, ed in alcuni casi delle azioni, intese come interventi/zonizzazioni/aree tutelate, di tali piani e programmi al fine di accertare che non vi siano interferenze negative e/o che l'attuazione del PRP possa contrastare con le previsioni di questi ultimi. Da tale analisi emergono delle interferenze, come di seguito descritto.

## PRT

Dal RA emerge che in materia di trasporto marittimo il Piano Regionale dei Trasporti 2009-2013 prevede il potenziamento della capacità intermodale e logistica del porto di Taranto e delle relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferro-stradali, realizzando un vero e proprio sistema a rete che si estende verso le altre aree della Puglia e verso le regioni limitrofe. Nel Rapporto Ambientale (pag. 23) si elencano inoltre gli interventi previsti dal Piano Attuativo del PRT per il Porto di Taranto, tra cui alcuni "già avviati o di prossima realizzazione".

Il PRT prevede inoltre come intervento prioritario il completamento entro il 2013 della tangenziale nord di Taranto al fine di assicurare la continuità tra la SS106 Jonica in direzione Gioia Tauro e la SS7 Appia in direzione Brindisi, mentre non prevede potenziamento della linea ferroviaria Taranto - Brindisi. Per quanto riguarda l'aeroporto di Grottaglie, il PRT sottolinea "la possibilità di sviluppare traffico passeggeri a servizio della domanda generata dal proprio territorio di riferimento" rimarcando la sua elevata accessibilità, ulteriormente migliorata dall'adeguamento dello svincolo sulla SS7 e dalla realizzazione della tangenziale di Taranto.

## POR Puglia 2007-2013

A livello di obiettivi il PRP si inserisce nell'Asse V "Reti e collegamenti per la mobilità" che fissa nell'ambito delle attività da svolgere il "Consolidamento e rafforzamento dei nodi portuali". Si rileva che non sono state analizzate le interferenze con i singoli interventi previsti dall'AsseV, in particolare dal Piano Strategico dell'Area Vasta Tarantina, PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il RA in tal senso.

## PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ad oggi non è stato ancora adottato dal Consiglio Provinciale ma la Giunta Provinciale lo ha proposto per l'adozione con DGP n.123 del 06.05.2010 ed è stato aggiornato nel dicembre 2010. Dalla documentazione finora elaborata è possibile trarre alcune informazioni di massima sul quadro programmatico, sulla rete ecologica e sui beni culturali e paesaggistici, sul sistema di gestione dei rifiuti, sugli impianti di depurazione sulle infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie, PERTANTO, SI PRESCRIVE, per quanto possibile di analizzare la coerenza relativamente a tali aspetti.

## Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto, adottato con Delibera del Consiglio Comunale (DGC) il 9 Settembre 1974 e poi approvato definitivamente con Delibera Giunta Regionale (DGR) No. 614 del 20 Marzo 1978, è stato successivamente modificato da una serie di varianti, di cui "l'ultima di un certo rilievo è stata approvata dal Consiglio Comunale con Delibera No. 25 del 21 Gennaio 1997". Nel Rapporto Ambientale si riferisce che "le aree ricadenti nell'ambito portuale furono (e sono tuttora) tipizzate a "Zone per servizi di interesse pubblico - B2: Porto", per le quali sono previste alcune generiche destinazioni d'uso (riportate nell'art. 30 paragrafo B2.10 delle Norme di Attuazione allegate alla Variante Generale)". A pag. 5 delle NTA del PRP, inoltre, sono riportati, come anche richiesto dal CSLLP, i parametri urbanistici dettati dall'art. 29 del PRG vigente per le aree B2. 10 e si dichiara, sempre nelle NTA del PRP, a pag.6, che "I sopra riportati indici, parametri e standard dell'art. 29 delle NTA del PRG, o quelli della variante e/o del nuovo strumento di pianificazione comunale da adottare, valgono per i comparti di sotto-ambito di interfaccia territorio-porto e per quelli di sotto-ambito operativo così come individuati dal PRP. Gli interventi edilizi devono conformarsi, tra l'altro, alla regolamentazione edilizia nel territorio comunale di Taranto sotto gli aspetti tecnico-estetici, igienico-sanitari, di sicurezza, di vivibilità degli immobili e loro pertinenze."

Relativamente alla coerenza del PRP con il Piano Regolatore Generale vigente, si riferisce che il Comune di Taranto, con Deliberazione No. 116/06 del Commissario Straordinario della Città di Taranto, ha espresso l'intesa sul PRP elaborato dalla Autorità Portuale di Taranto prevedendo che il Comune stesso "provvederà agli adempimenti immediatamente necessari per l'avvio delle procedure di variante al vigente PRG riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP sia la riqualificazione delle aree contermini tenendo conto anche delle eventuali indicazioni che dovessero essere espresse dal CSLLP e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Questo in modo tale a consentire la successiva tempestiva e contestuale approvazione da parte della Regione Puglia sia del Piano Regolatore del Porto di Taranto sia del Piano Strategico delle aree contermini al Porto stesso."

Si riferisce inoltre che "successivamente il Consiglio Comunale con Delibera No. 41 del 18 Ottobre 2007 ha espresso il perfezionamento dell'intesa sul PRP elaborato dalla Autorità Portuale di Taranto dando atto del rispetto sostanziale delle condizioni/prescrizioni contenute nella relazione dell'Ufficio Urbanistico allegata alla Deliberazione del Commissario Straordinario del Comune di Taranto No.116/06 (Comune di Taranto, 2011)".

Nella suddetta DCC n. 41/2007 si dichiara che le altre richieste avanzate dall'Amministrazione Comunale nella DCC n.116/06 sono state introdotte negli elaborati di piano, in particolare:

- adozione, per il sottoambito di interfaccia territorio-porto, di un piano esecutivo preventivo alla realizzazione delle opere per le aree INT-1, INT-2, INT-4 e Ase-2;
- nell'area tipizzata IND-PRO-TRA del porto fuori rada viene sancita l'esclusione del previsto rigassificatore;
- esclusione dall'ambito di competenza territoriale portuale dell'area denominata DIST.

Per quanto riguarda la variante al Piano Regolatore Generale, si rileva che, delle informazioni in possesso di quest'Ufficio, non risulta avviata la procedura di approvazione di tale variante, che, si rammenta, comunque è soggetta alla normativa sulla valutazione ambientale strategica, così come tutti gli eventuali piani esecutivi previsti per le aree sopra citate.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di dare conto, d'intesa con l'Amministrazione comunale, dello stato di redazione della suddetta variante, necessaria all'integrazione fra Porto e Città, fornendo tutti gli elementi per evitare il permanere delle incoerenze fra due i due strumenti di pianificazione.  
SI PRESCRIVE INOLTRE di integrare le NTA del PRP con l'indicazione dell'obbligatorietà dell'espletamento della procedura di VAS per i piani esecutivi, dove previsti.

### **Programmazione complessa di attività produttive ed infrastrutturali in aree limitrofe all'ambito portuale (Distripark, Agromed, Nuovo mercato ortofrutticolo all'ingrosso, Viabilità di servizio dell'ASI)**

Il progetto Distripark è costituito da una nuova piattaforma logistica nella parte Ovest dell'area retro portuale, tra la Strada Statale No. 106 Jonica e la Strada Statale No. 7 Appia in prossimità della Stazione Ferroviaria Bellavista ed il Molo Polisettoriale. Tale progetto, si riferisce nel Rapporto Ambientale, "rappresenta un'iniziativa con forte impatto economico e occupazionale, suscettibile di notevoli sviluppi futuri ed in grado di avviare un processo di sviluppo sostenibile del sistema delle piccole e medie imprese dell'area tarantina."

Il progetto Agromed è stato concepito in sinergia con quello del Distripark e "si estende su un'area di circa 162,000 mq (che si aggiunge all'area destinata al Distripark di circa 751,000 mq), all'interno della quale sarà possibile la manipolazione e l'eventuale trasformazione delle merci alimentari."

L'area su cui insiste il Nuovo Mercato Ortofrutticolo di Taranto è posta a sud-ovest di Distripark e si dichiara essere "dotata di collegamento diretto con la grande viabilità regionale e nazionale, con la rete di trasporto su rotaia e facilità di accesso al trasporto via mare, al fine di favorire un facile deflusso verso le destinazioni finali."

Il Consorzio ASI di Taranto, ha provveduto ad eseguire il progetto per la realizzazione della strada di collegamento tra la SS Appia No. 7, la Stazione Bellavista e l'agglomerato industriale lungo la SS 106 Jonica.

Relativamente a tali progetti già previsti, si rileva che nel Rapporto Ambientale non sono stati analizzati i rapporti delle attività previste nel PRP e quelle che si andranno a sviluppare in tali aree retro portuali, in termini soprattutto di incremento dei flussi di traffico. Come anche rilevato nel parere del CSLLP (48/2010) "alcune aree – segnatamente il Distripark – pur rimanendo escluse dal "territorio portuale" ..." dovrebbero comunque potersi collegare più efficacemente alla rete delle infrastrutture"..."In tal senso appaiono piuttosto critiche ed inadeguate, in particolare, le previste connessioni stradali. Pertanto, nella successiva fase di progettazione delle connessioni stradali dovranno essere superate le predette carenze".

Tale osservazione non risulta opportunamente presa in considerazione dall'APT, PERTANTO, SI PRESCRIVE, di esplicitare nei documenti di piano delle azioni volte ad affrontare tale criticità.

### **Piano Operativo Triennale del Porto 2008-2010**

Si richiama quanto prescritto nel paragrafo precedente in relazione alla necessità di un quadro di sintesi delle singole opere previste dal POT 2008-2010

#### **PTA**

Nel Rapporto Ambientale si dichiara che "il Piano Regolatore Portuale risulta essere coerente con i contenuti e gli obiettivi fissati dal PTA; si prevede infatti un miglioramento dello stato della qualità delle acque sotterranee a seguito degli interventi di bonifica della falda interna al SIN che verranno realizzati in alcune aree oggetto di interventi infrastrutturali. A tutela della qualità delle acque superficiali e sotterranee le nuove superfici realizzate in ambito portuale saranno dotate di reti di drenaggio e convogliamento verso gli impianti di depurazione. Nell'ambito delle attività di Monitoraggio del PRP inoltre si prevede di monitorare le sorgenti di inquinamento dell'acqua attraverso il controllo degli scarichi di acque reflue nelle acque superficiali".

Il Servizio Regionale Tutela delle Acque, con nota prot. n. 3288 del 20/10/2011 sopra richiamata, ha espresso alcune considerazioni circa la coerenza con il PTA relativamente ai seguenti aspetti:

- contaminazione salina
- risistemazione delle aree che presentano ancora elementi di naturalità quali Punta Rondinella e la foce del Fiume Tara
- gestione dei sedimenti e delle acque contenute nei sedimenti provenienti dai dragaggi
- trattamento e smaltimento delle acque reflue e delle acque meteoriche in coerenza con le Linee Guida del PTA "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia"
- risparmio e possibile riuso della risorsa idrica

Si rileva che solo di alcune fra queste considerazioni si trova riscontro nel RA aggiornato, PERTANTO, SI PRESCRIVE di esplicitare come si è tenuto conto di quanto osservato dal Servizio regionale di Tutela delle Acque e di aggiornare coerentemente tutti i documenti di piano.

#### **PAI**

Nel Rapporto Ambientale, come richiesto dall' AdB nota prot. n. 8952 del 27/07/2011, si riporta la perimetrazione delle aree a pericolosità idraulica presenti nell'area portuale (aggiornamento al 5 Agosto 2011 approvato con Deliberazione No. 38/2011 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia). Si rileva che "a monte del Molo Polisettoriale sono presenti aree a diverso livello di pericolosità, e in particolare:

- l'area fociiva del Canale Bellavista tra il Molo Polisettoriale e il V Sporgente è classificata ad alta pericolosità;
- allontanandosi dall'alveo del Canale Bellavista, le aree vengono classificate a livello di pericolosità decrescente (medio e basso) interessando le zone di radice del Molo Polisettoriale;

- l'area fociva del Fiume Tara (esterna all'ambito portuale) è classificata ad alta pericolosità;
- lungo il corso del Fiume Tara sono indicate aree a pericolosità idraulica decrescente (principalmente) con la distanza dall'asta del corso d'acqua: parte di queste interessano la radice del Molo Polisettoriale;
- un'altra area ad Alta Pericolosità Idraulica viene riportata a monte della Darsena Taranto, probabilmente determinata da storici allagamenti a seguito di abbondanti precipitazioni."

A tal proposito nel RA "Si evidenzia che le aree caratterizzate da Alta Pericolosità Idraulica sono quelle legate ai due corsi d'acqua presenti nell'area: il Fiume Tara ed il Canale Bellavista ed interessano solo marginalmente l'ambito portuale in aree dove gli interventi previsti dal PRP sono già stati realizzati o sono comunque estremamente contenuti. Dall'analisi delle NTA del PAI risulta che interventi infrastrutturali sono consentiti anche in aree ad Alta Pericolosità Idraulica: il progetto dei singoli interventi/opere di Piano dovrà pertanto ad ogni modo tenere in considerazione le prescrizioni del Piano di Bacino ed essere sottoposto, ove pertinente, all'approvazione dell'Autorità di Bacino."

Si rileva che solo il RA è coerente con quanto espresso dall'AdB nella nota prot. n. 8952 del 27/07/2011, PERTANTO, SI PRESCRIVE di aggiornare in tal senso anche tutti gli altri elaborati del PRP, in particolare le tavole, la Relazione Generale e le NTA, nonché di acquisire il parere definitivo dell'AdB sulla compatibilità al PAI.

#### PUTT/p

Nel RA si dichiara che "l'Ambito Portuale è interessato da porzioni di ambiti di tutela, legati alla presenza del litorale (assetto geomorfologico e copertura botanico-vegetazionale) e di ambiti distinti (zone archeologiche) presenti nel territorio. In particolare l'area portuale ricade all'interno di ATE di tipo "C", in quanto interessata da più di un vincolo e/o segnalazione di Ambiti Territoriali Distinti (ATD)". Tuttavia si dichiara che ricadendo l'area del Porto di Taranto nei "territori costruiti", secondo il PRG vigente "è prevista la deroga alle prescrizioni del PUTT/P, fatta salva la necessità di dimostrare, con idonea Relazione sull'impatto paesaggistico, la compatibilità delle trasformazioni paesaggistiche prodotte dal progetto". A tal proposito SI PRESCRIVE di acquisire il parere del Servizio regionale all'Assetto del Territorio.

#### PRC

Secondo il Piano regionale delle coste l'area portuale ricade nella Unità fisiografica 7 (Maruggio – Roseto Capo Spulico) e nella sub-unità 7.2. (Taranto/Capo San Vito-Taranto/Molo Nord darsena nuova): in merito si conferma quanto affermato nel RA, ossia che "l'area portuale ricade quasi integralmente nell'ambito della classe C3.S3 costa a bassa criticità all'erosione e bassa sensibilità ambientale. Solo l'estremità Nord-Ovest dell'area portuale ricade in classe C3.S2 costa a bassa criticità all'erosione e a media sensibilità ambientale. Gli Artt. 6.3.8 e 6.3.9 delle Norme Tecniche di Attuazione e Indirizzi Generali per la Redazione dei Piani Comunali delle Coste riportano quanto segue: "Nelle zone classificate C3.S2 (e C3.S3) non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalorati a livello locale la classificazione effettuata su base regionale".

#### PRQA

I Comuni nei quali, oltre a emissioni da traffico autoveicolare, si rileva la presenza di insediamenti produttivi rilevanti (impianti soggetti ad AIA), come il caso del Comune di Taranto, sono inclusi nelle Zone B e C. In questi comuni si applicano sia le misure di risanamento rivolte al comparto mobilità sia le misure per il comparto industriale. Il Porto di Taranto ricade in Zona C, pertanto è un'area indubbiamente molto critica dal punto di vista della qualità dell'aria.

#### RETE NATURA 2000

Relativamente alla presenza di siti della Rete Natura 2000, nella zona a mare prossima all'area di riferimento del PRP è presente il Sito di importanza comunitaria a mare "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto" **IT9110032**, mentre nella parte terrestre il medesimo "Rapporto Ambientale" segnala in prossimità dell'area di intervento i SIC a terra "Mar Piccolo" **IT9130004**, "Pineta dell'arco ionico" **IT9130006**, "Masseria Torre Bianca" **IT9130002** ed il SIC-ZPS "Area delle Gravine" **IT9130007** individuati ai sensi delle Direttive 92/43/CEE Habitat e 79/409/CEE Birds, e parte della rete Natura 2000. Per l'interferenza del PRP con tali siti si rimanda al parere di Valutazione di Incidenza.

#### PEAR

Nel RA si dichiara il PRP coerente con gli indirizzi del PEAR, tuttavia non viene approfondita l'analisi, in particolare riguardo la riduzione dei consumi energetici e la produzione di energia da fonti rinnovabili.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare nei documenti di piano, in particolare nel RA, l'analisi di coerenza delle azioni del PRP con gli obiettivi del PEAR di riduzione dei consumi energetici e la promozione della produzione di energia da fonti rinnovabili.

#### Legge n. 349/86 e s.m.i..

Quest'ultima definisce le "Aree ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale" come "gli ambiti territoriali e gli eventuali tratti marittimi prospicienti caratterizzati da gravi alterazioni degli equilibri ambientali nei corpi idrici, nell'atmosfera o nel suolo e che comportano rischio per l'ambiente e per la popolazione". Con Deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata il 30 novembre 1990 il territorio della Provincia di Taranto comprendente i comuni di Taranto, Crispiano, Massafra e Montemesola è stato dichiarato area ad elevato rischio di crisi ambientale. Tale dichiarazione è stata rinnovata con Deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata l'11 luglio 1997.

Il Piano di Disinquinamento per il Risanamento del Territorio della Provincia di Taranto è stato approvato con Decreto del Presidente della Repubblica del 23 Aprile 1998, e definisce, sulla base di obiettivi di qualità da raggiungere e strategie finalizzate al raggiungimento di tali obiettivi, diverse tipologie di interventi

Nel merito si rileva che l'analisi di coerenza fra le azioni del PRP e gli interventi illustrati del Piano di Disinquinamento non è stata effettuata.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il Rapporto Ambientale con tale analisi, evidenziando quali obiettivi/strategie/interventi sono stati fatti propri dal PRP.

### **Rifiuti e Bonifiche (SIN)**

Relativamente alla pianificazione/programmazione in materia di Rifiuti si rileva che, l'analisi è limitata agli obiettivi generali e non si estende alle modalità di smaltimento dei rifiuti, in particolare di quelli speciali, tipologia sicuramente presente in maniera rilevante nell'ambito portuale. Nel paragrafo dedicato agli effetti ambientali viene citato il vigente "Piano di Raccolta e di Gestione dei Rifiuti Prodotti dalle Navi e dei Residui da Carico nel Porto di Taranto (approvato con DGR No. 1189 del 6 Agosto 2005)", previsto dal D.Lgs. 182/03, il quale però non affronta la gestione dei rifiuti dell'intero ambito portuale ma solo una parte della problematica, cioè quella dei rifiuti prodotti dalle navi e dalle operazioni di carico.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il Rapporto Ambientale con tale analisi, evidenziando in particolare le modalità di raccolta/smaltimento in funzione della situazione impiantistica esistente e programmata dagli strumenti vigenti (Piano Regionale dei Rifiuti Urbani, ad oggi in fase di aggiornamento, e Piano Regionale dei Rifiuti Speciali). Tale analisi deve inoltre comprendere l'eventuale relazione con il suddetto Piano di Raccolta e di Gestione dei Rifiuti Prodotti dalle Navi e dei Residui da Carico.

Come già rappresentato il porto di Taranto rientra nel SIN (Sito di Interesse Nazionale), perimetrato con DM Ambiente 10 gennaio 2000, ed il "Rapporto Ambientale" indica, per quel che riguarda le operazioni di bonifica, che "in accordo con gli obiettivi del Piano Regionale delle Bonifiche che prevede il risanamento delle aree del territorio regionale che presentano situazioni di rischio sanitario ed ambientale, nell'ambito delle azioni del PRP verranno realizzati interventi di bonifica della falda interna al SIN di Taranto".

Nel "Protocollo d'intesa con il Ministero dell'Ambiente, Autorità Portuale di Taranto, Provincia e Comune di Taranto concernente la riqualificazione ambientale di aree ricadenti nel SIN di Taranto e lo sviluppo infrastrutturale" sono stati, tra l'altro, individuati i soggetti e le risorse per la progettazione e la realizzazione di: attività di dragaggio di circa 2.300.000 m<sup>3</sup> con finalità di bonifica e di portualità relativamente al terminal contenitori del molo polisettoriale; progettazione preliminare della cassa di colmata ad est del 5° sporgente della capacità di circa 9.000.000 m<sup>3</sup> funzionale alla gestione dei sedimenti dragati in ambito portuale realizzabile in lotti funzionali; progettazione definitiva ed esecutiva nonché realizzazione di un primo lotto funzionale della cassa di colmata di cui al punto precedente anche con finalità di messa in sicurezza permanente dei sedimenti antistanti l'area ex Yard Belleli della capacità di circa 2.300.000 m<sup>3</sup>; sperimentazione di tecniche di dragaggio ambientale; sperimentazione di tecniche di trattamento dei sedimenti funzionali al loro riutilizzo (a fini di ripascimento, ripristino morfologico e paesaggistico di cave e/o discariche presenti nel territorio, collocamento in vasche di raccolta).

Altresì l'allegato "Piano di Gestione dei Sedimenti del Porto di Taranto" (ISPRA 2009b), dopo aver riportato i risultati della caratterizzazione chimico-fisica ed ecotossicologica svolta, illustrati di seguito nel paragrafo sulla stato dell'ambiente, si occupa delle opzioni di gestione dei sedimenti (par. 9): tale sezione oltre ad individuare con precisione la possibile destinazione per le diverse tipologie di sedimenti fornisce chiare indicazioni sulle procedure da seguire per rendere ambientalmente sostenibili tali delicate operazioni.

ALLA LUCE DELLE PRECEDENTI CONSIDERAZIONI SI PRESCRIVE che la coerenza con il Piano Regionale delle Bonifiche sia verificata, per ciascun intervento, all'interno del più ampio procedimento di competenza statale relativo al SIN.

Circa gli interventi di dragaggio previsti dal PRP, si ricorda che, proprio perché il Porto di Taranto è inserito nel contesto del Sito di bonifica di Interesse Nazionale di Taranto, i progetti ad essi relativi dovranno essere presentati ai sensi dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come aggiornato dall'art. 1, comma 996 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296, che stabilisce precise indicazioni relativamente alle operazioni di dragaggio ed alla gestione dei materiali rivenienti dalle stesse operazioni.

Circa la gestione a terra dei sedimenti marini derivanti dalle attività di dragaggio e le difficoltà normative di benefico riutilizzo degli stessi materiali, si rammenta che l'atto di indirizzo della Regione Puglia "Aggiornamento del piano di gestione dei rifiuti speciali nella Regione Puglia" (<http://www.crea.puglia.it/DocumentiPortale/RGRS.pdf>), emanato a maggio 2009, auspica, "per quanto possibile, il riutilizzo in loco dei fanghi per la realizzazione delle opere previste dai piani regolatori portuali oppure la reimmissione in mare, qualora il fango abbia caratteristiche analoghe al fondo naturale e non possa provocare pregiudizi all'ecosistema marino" e confermando che «i rifiuti non riutilizzabili per la realizzazione delle opere previste dai piani regolatori portuali o non refluibili in mare perché dalle caratteristiche non adeguate, dovranno essere gestiti nel rispetto di quanto previsto dal D. lgs 152/06 s.m.i., dalla L. n. 84 del 28.01.1994: "Riordino della legislazione in materia portuale" e dal Dm Ambiente 7.11.2008: "Disciplina delle operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296"». Premesso ciò, in tale atto la Regione "ritiene utile evidenziare (...) le diverse possibilità tecniche di riutilizzo dei sedimenti dragati, già note sulla base di diverse esperienze maturate in ambito internazionale, anche al fine di fornire per le successive azioni di pianificazione e per il rilascio delle autorizzazioni per il riutilizzo in procedura ordinaria, un quadro di riferimento che costituisca il framework sulla base del quale valutare le migliori strategie di gestione e, di volta in volta, i progetti di riutilizzo e valorizzazione". Tra le diverse possibilità tecniche di riutilizzo, riportate nel documento della Regione, figurano la valorizzazione in ambito industriale, per la produzione di clinker di Portland, di laterizi, di aggregati leggeri e di materiali ceramici, e la valorizzazione in ambito civile, per opere in terra, recuperi ambientali di cave dismesse e copertura di rifiuti in discarica.

Il Servizio Tutela della Acque, con nota prot. n. 3288 del 20.10.2011, chiede di integrare il Rapporto Ambientale indicando "con quali tecniche saranno effettuati i dragaggi, come saranno trattate le acque contenute nei fanghi derivanti dalle operazioni di dragaggio, in che

*modo saranno utilizzati i rimanenti 7 milioni di mc di sedimenti dragati e, non da ultimo, i possibili impatti sul ciclo delle acque connessi al riuso di questi stessi?.* Si rileva che a tale osservazione non risulta dato adeguato riscontro, PERTANTO, SI PRESCRIVE di esplicitare come si è tenuto conto di quanto osservato dal Servizio regionale di Tutela delle Acque e di aggiornare coerentemente tutti i documenti di piano.

### 1.c. Analisi del contesto ambientale

Gli aspetti pertinenti allo stato attuale dell'ambiente e le criticità ambientali esistenti nel comune di Taranto sono illustrati nel paragrafo 3.4 del Rapporto Ambientale, anche se vengono integrate dalle considerazioni espresse nel capitolo 5 sulla stima degli effetti del piano. Le componenti ambientali e le tematiche di interesse ambientale prese in considerazione sono quelle ritenute direttamente interessate dalle azioni di piano:

- Climatologia
- Stato della Qualità dell'Aria
- Clima Meteomarinario, Regime delle Onde e delle Correnti
- Stato della Qualità delle Acque Marine
- Idrografia e Qualità delle Acque Superficiali Terrestri
- Suolo, Sottosuolo
- Caratterizzazione dei Sedimenti
- Flora e Fauna in Ambiente Terrestre
- Comunità Bentoniche dei Mari di Taranto
- Ecosistemi Terrestri
- Ecosistema Marino
- Aree Naturali Soggette a Tutela
- Paesaggio
- Patrimonio Storico, Architettonico e Archeologico
- Ecosistemi Antropici e Aspetti Socio-Economici (in particolare dotazione infrastrutturale e attività produttive)

A seguito delle osservazioni inviate da ISPRA-Settore Valutazioni Piani e Programmi, con nota prot. n. 23627 del 15/07/2011, acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 8161 del 23/08/2011, della nota di quest'Ufficio, prot. n. 9341 del 10/10/2011, e della nota del Servizio Ecologia, prot. n. 7777 del 29/07/2011, sono stati integrati i seguenti contenuti del Rapporto Ambientale, trasmettendo l'aggiornamento con nota prot. n. 2172 del 05/03/2012 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 2164 del 12/03/2012):

- approfondimenti sulla qualità dell'aria e sul clima acustico con riguardo anche alle stime quantitative e agli impatti indiretti e cumulativi (Appendice E ed F);
- tematica del "Rischio di Incidenti Rilevanti" (paragrafo 5.2 "Aspetti di sicurezza");
- studio d'Incidenza (Appendice G).

Si rileva che tra le tematiche di interesse ambientale prese in considerazione non compaiono le tematiche "energia", con particolare riferimento ai consumi energetici e alla produzione di energia da fonti rinnovabili, e "rifiuti", in merito alla quale si richiamano tutti i rilievi formulati nei precedenti punti sull'analisi di coerenza. Alcune considerazioni sulla produzione di rifiuti sono contenute nel capitolo 5 sugli impatti, tuttavia non vengono riportati dati, per l'ambito portuale e per il comune di Taranto, sulla produzione di rifiuti, speciali e no, sulle modalità di raccolta, differenziata e no, sulle modalità di recupero/smaltimento, con particolare riferimento alla situazione impiantistica attuale e in programmazione.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare nei documenti di piano, in particolare nel Rapporto Ambientale, tali analisi di contesto in modo da evidenziare eventuali criticità.

Nel merito dell'analisi si evidenzia quanto segue in merito alle maggiori criticità ambientali presenti nell'area in esame e a livello comunale.

#### Qualità dell'aria

Le principali emissioni di inquinanti nell'aria sono dovute agli impianti industriali presenti (stabilimento ILVA, raffineria Eni, centrale Termoelettrica Enipower all'interno della raffineria Eni; stabilimento Cementir; due centrali termoelettriche all'interno dello stabilimento dell'ILVA). A quanto sopra si aggiungono le emissioni tipiche di un ambiente urbano e portuale (impianti di riscaldamento ad uso domestico, traffico urbano ed extraurbano, traffico navale). Nel Rapporto Ambientale vengono presentati i dati provenienti dalla rete di monitoraggio del comune di Taranto, in particolare dalle tre stazioni più vicine all'area portuale (Statte SS7, Via Machiavelli, Via Archimede), relativi all'anno 2009 e per le sostanze PM10, NO2, Benzene. Dal confronto con i limiti di legge (DM 60/02), si conclude che lo stato di qualità dell'aria, con riferimento a tali inquinanti, "può pertanto essere considerato buono."

Nell'Appendice E "Approfondimenti degli Effetti di Piano sulla Componente Atmosferica" vengono riportati i dati rilevati dalle centraline nell'anno 2010 per PM10, PM2,5, NO2, CO, NO2, Benzene, che risultano "sempre inferiori ai limiti di legge", anche se si segnalano valori piuttosto elevati per le stazioni più prossime all'area portuale e industriale (Via Archimede e Via Machiavelli).

A fronte dei dati presentati sulle concentrazioni di inquinanti si afferma tuttavia, nell'analisi degli impatti di cui si riferisce in seguito che "L'emissioni in atmosfera associate all'esercizio degli impianti sono significative, come sono significative anche quelle associate alle attività connesse e al traffico indotto." Della problematica della movimentazione delle rinfuse solide al 2° Sporgente, che può creare fenomeni di inquinamento del centro cittadino in particolari condizioni atmosferiche si riferisce nel paragrafo sugli effetti ambientali.

Si rileva che con riferimento al monitoraggio della qualità dell'aria relativo all'anno 2011, le centraline Taranto Machiavelli e Taranto Archimede hanno rilevato il superamento del limite giornaliero per il PM10 per un numero di volte superiore a 35. I dati di tali centraline non sono particolarmente significativi ai fini della valutazione del carico emissivo riconducibile alle attività svolte nell'area portuale. Sono state effettuate infatti dall'Arpa campagne di monitoraggio con mezzo mobile ubicato nella zona dell'ospedale Testa i cui risultati non sono ad oggi disponibili.

SI RAMMENTA CHE l'autorità portuale dovrà dare corso alle azioni previste dagli eventuali piani di risanamento e/o mantenimento della qualità dell'aria redatti dalla regione ai sensi del d.lgs. 155/2010.

### Qualità delle acque marine

La caratterizzazione della qualità delle acque marine prospicienti l'area portuale di Taranto è stata condotta con riferimento ai dati risultanti dalle campagne di monitoraggio svolte da Arpa Puglia nel periodo 2001 – 2008. Inoltre sono riportati i dati acquisiti nel corso della campagna di monitoraggio condotta nel periodo 2003 – 2008 da ARPA Puglia e riportati nella Relazione sullo Stato Qualitativo dei Corpi Idrici Superficiali del Giugno 2009 contenuta nel PTA della Regione Puglia approvato con DCR No. 230 del 20 Ottobre 2009.

Come indicato dal Servizio Tutela delle Acque nella nota prot. n. 3288 del 20/10/2011 (acquisita al prot. del Servizio Regionale Ecologia con n. 9765 del 24/10/2011), le acque marino-costiere antistanti l'area portuale di Taranto sono suddivise dal PTA in due distinti transetti ("Capo San Vito-Punta Rondinella" e "Punta Rondinella-Chiatona"), per i quali il medesimo Piano, in ottemperanza alla Direttiva 2000/60/CE, fissa l'obiettivo per il 2015 dello "stato ambientale elevato". La nota sottolinea inoltre come nel 2009 entrambi i monitoraggi si siano attestati su livello di qualità "elevato".

### Idrografia e Qualità delle Acque Superficiali Terrestri

Nel Rapporto Ambientale viene descritto il sistema idrografico superficiale presente nell'ambito territoriale interessato. Esso è costituito da

- il Fiume Galeso, il Canale d'Aiedda, il Fiume Tara e il Fiume Patemisco caratterizzati da un regime idrico perenne;
- la Gravina Leucaspide-Gennarini-Stornara-Tara, la quale a valle della SS 7 prende il nome di Canale di Stornara, realizzato per evitare l'impaludamento dei terreni costieri, mentre poco a monte della SS 106 confluisce nel Fiume Tara che riceve i deflussi "residui" delle acque della omonima sorgente e le acque del Canale Maestro; si segnala che "il tratto terminale dell'alveo del Fiume Tara è stato modificato e sistemato negli anni '90, allorché è stata terminata la realizzazione delle opere di completamento del Molo Polisettoriale";
- due Canali, posti ad Est del sistema idrografico del Tara e sfocianti nella darsena esistente fra il 5° Sporgente ed il Molo Polisettoriale, di cui uno "naturale" (di bonifica) denominato Fiumetto e l'altro "artificiale", denominato 2° Canale ILVA; quest'ultimo "possiede un bacino, piuttosto ampio, di superficie pari a 5.6 km<sup>2</sup> che si spinge fino alla località Rubabuoi a 4 km di distanza dal mare" e "garantisce il deflusso delle acque industriali dell'ILVA, valutate in oltre 10 m<sup>3</sup>/sec, e delle acque meteoriche provenienti da piazzali, coperture ed aree non antropizzate";
- il 1° Canale ILVA che si sviluppa lungo il lato sudorientale del perimetro industriale ILVA, fino ad una distanza di 1,500 m circa dal mare; esso "riceve acque industriali, acque di dilavamento e le acque di scarico dell'impianto di depurazione Bellavista di Taranto, ubicato poco a monte della SS 106 prima di sfociare nei pressi della colmata ex-Belleli".
- due canali di scarico dell'Area Industriale ENI, nei pressi di Punta Rondinella, di cui "il primo riceve le acque di raffreddamento di raffineria ed il secondo le acque meteoriche di stabilimento".

Da tale analisi emerge che "tutti i corsi d'acqua presenti nell'area in esame sono di modesta entità e presentano un forte apporto di reflui inquinanti di varia natura e provenienza, in particolare dai depuratori presenti nella zona, non sempre adeguati". Nella nota prot. n. 3288 del 20/10/2011, il Servizio Tutela delle Acque segnala che per il Fiume Tara (caratterizzato come "corpo idrico superficiale" ai sensi del D.M. 131/2008), resta fissato l'obiettivo del raggiungimento dello stato ambientale "buono" al 2015.

Si rileva che non sono stati presentati dati sulla situazione dell'impianto di depurazione "Bellavista" presente nell'area, in particolare sulla sua capacità depurativa e su eventuali interventi di potenziamento in programmazione. PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il RA con tali dati, anche in collaborazione con l'Ente gestore (AQP).

Per quanto riguarda la pericolosità idraulica si richiama quanto prescritto nel paragrafo sulla coerenza con il PAI.

### Suolo e sottosuolo

L'analisi degli usi del suolo nelle aree circostanti l'Ambito Portuale rileva un "elevato grado di antropizzazione dovuto alla presenza della città di Taranto e del complesso industriale. La matrice paesistica dell'area è dunque caratterizzata dall'urbanizzazione e solo marginalmente si registra la presenza di coltivi e frutteti (uliveti). Le aree coperte da vegetazione naturale sono invece quasi assenti, concentrate lungo i corsi d'acqua." Nel Rapporto Ambientale viene presentata un'analisi delle caratteristiche geologiche, geomorfologiche e pedologiche dell'ambito interessato dal PRP, e una descrizione dei processi fisici di sedimentazione. Per quanto riguarda la linea di costa si segnala che "per tutto l'arco costiero a Nord della foce del Fiume Tara sono stati riscontrati fenomeni di arretramento della costa" e che "in quest'area si registra inoltre la presenza di cordoni dunari". Altre considerazioni sull'uso del suolo sono riportate nei paragrafi dedicati a flora, ecosistemi e paesaggio.

### Caratterizzazione dei sedimenti

Il porto di Taranto è interessato dalla presenza del Sito di Interesse Nazionale di Taranto perimetrato con Decreto del Ministero dell'Ambiente 10 gennaio 2000 (G.U. 24.2.00).

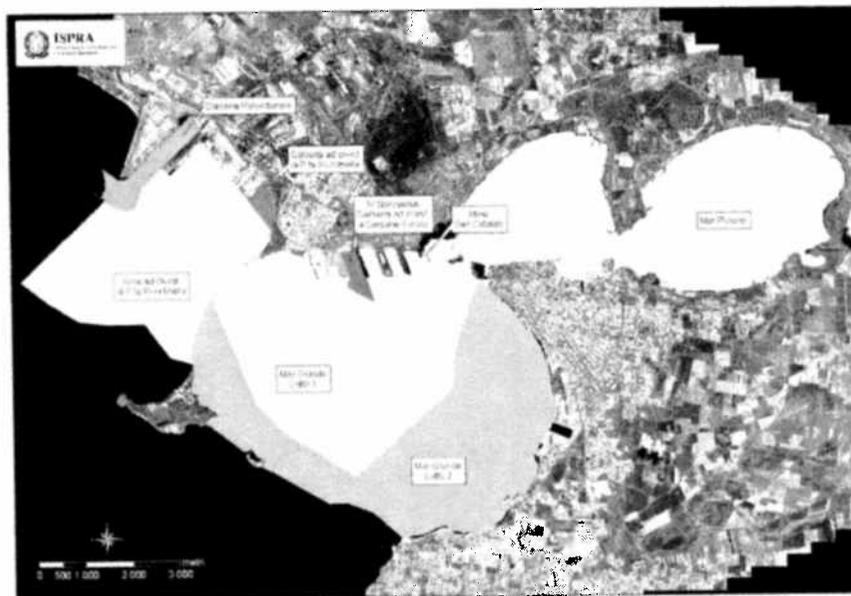


Figura tratta dall'elaborato "Piano di gestione dei sedimenti del Porto di Taranto" (pag. 15) - Inquadramento del SIN.

In merito il "Rapporto Ambientale" evidenzia che "sono state avviate attività di caratterizzazione ambientale per la presenza di sedimenti contaminati nell'ambito dei fondali destinati agli interventi di escavo previsti dal PRP. Inoltre in accordo con gli obiettivi del Piano Regionale delle Bonifiche che prevede il risanamento delle aree del territorio regionale che presentano situazioni di rischio sanitario ed ambientale, nell'ambito delle azioni del PRP verranno realizzati interventi di bonifica della falda interna al SIN di Taranto" (pag. 34).

Il Commissario Delegato per l'Emergenza ambientale nella Regione Puglia ha realizzato la caratterizzazione delle seguenti aree: Area ad Ovest di Punta Rondinella; Mar Grande - I lotto. Inoltre l'Autorità Portuale ha realizzato una caratterizzazione di dettaglio nelle aree oggetto di interventi di infrastrutturazione e di dragaggio di seguito elencate: Darsena Polisettoriale; Area di colmata ad ovest di Punta Rondinella; IV sporgente, darsena ad ovest del IV sporgente e darsena Servizi; Molo San Cataldo (pag. 15 "Piano di Gestione dei Sedimenti del Porto di Taranto", ISPRA).

Le indagini commissionate da Autorità Portuale e realizzate nel 2004 hanno evidenziato la presenza di una contaminazione di origine antropica "a macchia di leopardo" limitata allo spessore dei sedimenti recenti. Queste indagini sono servite successivamente ad ICRAM (ora ISPRA) per l'elaborazione dei valori di intervento. Tali valori sono stati definiti per la maggior parte delle aree marine e salmastre interne alla perimetrazione dei SIN, al fine di valutare il grado di contaminazione dei sedimenti e la loro potenziale pericolosità per l'ambiente acquatico. Essi permettono di individuare la necessità di interventi di bonifica nelle aree oggetto di indagine (pag. 83 "Rapporto Ambientale").

Anche il citato lavoro dell'ISPRA ha evidenziato che una significativa percentuale dei sedimenti da movimentare presenta concentrazioni inferiori ai valori di intervento.

Nell'elaborato "Piano di Gestione dei Sedimenti del Porto di Taranto" (ISPRA 2009b) sono riportati i risultati della caratterizzazione chimico-fisica ed ecotossicologica svolta ("Piano di gestione dei sedimenti", ISPRA - Settembre 2009) e qui sinteticamente rappresentata:

- **area ad ovest di Punta Rondinella**, caratterizzata da una significativa variabilità nella composizione granulometrica dei sedimenti, prevalentemente costituiti da peliti sabbiose con una frequenza minore di sabbie pelitiche. Le indagini chimiche hanno evidenziato uno stato di contaminazione rilevante dovuto principalmente alle elevate concentrazioni di composti organici, come IPA ed Idrocarburi Pesanti, e ad alcuni metalli (Mercurio, Rame e Arsenico). Le aree maggiormente impattate risultano essere: l'area destinata al riempimento Molo V (area R1) e le aree immediatamente adiacenti ad essa ed alla costa (area D2 ed area antistante il primo scarico ILVA) e la parte interna della Darsena Polisettoriale (pagg. 20 e 23);
- **Mar Grande I Lotto**. Anche in questo caso i sedimenti mostrano un'elevata variabilità della composizione granulometrica essendo, infatti, caratterizzati da peliti e peliti sabbiose, con frequenti campioni sabbioso pelitici e sabbiosi. La contaminazione individuata si esaurisce entro il primo metro di sedimento indagato ed è relativa alla presenza di concentrazioni superiori ai rispettivi valori intervento prevalentemente per metalli ed elementi in tracce quali Mercurio (Hg) e Piombo (Pb) e, in misura minore, Zinco (Zn) e Rame (Cu) (pagg. 30 e 34);
- **Darsena polisettoriale**. La caratterizzazione ha evidenziato uno stato di contaminazione rilevante principalmente legata alle elevate concentrazioni di composti organici, in particolar modo IPA ed Idrocarburi pesanti. Le aree maggiormente impattate risultano essere adiacenti i punti di attracco del Terminal Container e del Molo V, nonché la parte più interna della Darsena, adiacente la costa (pag. 39);

- **Vasca di contenimento ad ovest di Punta Rondinella.** In tutto lo spessore investigato si riscontrano prevalentemente sedimenti sabbioso siltosi, con aree di accumulo di sedimento più grossolano che si localizzano prevalentemente nel settore settentrionale dell'area di indagine. La contaminazione di origine antropica "a macchia di leopardo", limitata allo spessore dei sedimenti recenti ed individuabile sino ad una profondità di 2,5 m. La contaminazione da composti organici è attribuibile essenzialmente agli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA tot.). La contaminazione da metalli, dovuta principalmente ad As, Cu, Pb e Zn ed in misura minore Cr e Ni, è invece presente con valori che superano i valori di intervento sino alla profondità di 1,5 m, con alcuni superamenti fino a 2,5 m limitatamente all'As (pagg. 44 e 45);
- **Molo San Cataldo.** I risultati delle attività di caratterizzazione hanno evidenziato una significativa contaminazione da Pb, Hg, Cu, Zn, IPA e PCB (concentrazioni superiori ai valori di intervento fissati, ed in alcuni casi superiori anche al limite di colonna B della Tab. 1 dell'All. 5 al Titolo V alla Parte Quarta del D.Lgs. 152/06) fino alle massime profondità analizzate (4 m) (pag. 88).

Sulla base dei risultati sono state individuate aree in differenti colori in base alla diversa qualità dei sedimenti: "ARGILLE" i sedimenti appartenenti alla formazione delle argille grigio-azzurre; "VERDISSIMO" i sedimenti in cui non si hanno superamenti degli LCB (Manuale ICRAMAPAT); "VERDE" i sedimenti per cui almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori agli LCB (Manuale ICRAM-APAT) ma inferiori ai valori di intervento definiti da ICRAM (ora ISPRA); "GIALLO" i sedimenti per cui almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di intervento ma inferiori ai valori di concentrazione limite indicati nella col. B tab. 1 del D.Lgs. 152/06; "ROSSO" i sedimenti in cui almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di concentrazione limite indicati nella col. B tab. 1 del D.Lgs. 152/06 ma inferiori ai valori limite per la classificazione dei "pericolosi" (valori limite riportati nell'Allegato D del D.Lgs 152/2006 Parte IV - Titolo I e II); "VIOLA" i sedimenti con concentrazioni superiori ai valori limite per la classificazione dei "pericolosi" (in linea con l'Allegato D del D.Lgs 152/2006 Parte IV - Titolo I e II) (pag. 19).

### Comunità Bentoniche dei Mari di Taranto, Ecosistema Marino

L'area a mare, descritta nel paragrafo 4.3. *Comunità bentoniche dei Mari di Taranto* dello "Studio di Incidenza", risente fortemente delle attività antropiche (attività industriali, scarichi fognari non adeguatamente depurati ed impianti di miticoltura): al di fuori del Mar Grande, nei pressi del Molo polisettoriale, sono presenti fanghi pelitici compromessi dall'attività industriale; a ridosso dell'isola di San Pietro, da Punta la Forca verso Ovest, si estende una prateria di *Posidonia oceanica* con presenza di un'area a detritico infangato con nuclei di coralligeno. La documentazione evidenzia una riduzione delle tipologie biocenotiche rispetto al passato: alcune biocenosi risultano, infatti, scomparse a favore dello sviluppo di biocenosi caratteristiche di ambienti degradati (l'ampia prateria di *Posidonia oceanica* presente in Mar Grande è degradata nella forma delle *matte morte* ed è stata in parte colonizzata da alghe invasive come *Caulerpa racemosa*) (pag. 50 "Studio di Incidenza"). L'analisi svolta nello "Studio di Incidenza" e nel "Rapporto Ambientale" ha evidenziato una forte riduzione quali-quantitativa delle biocenosi e delle specie presenti sino a 30-40 anni fa legata oltre che ai reflui urbani non depurati ed allo sviluppo industriale con la presenza di scarichi idrici anche ai dragaggi dei lavori portuali (pag. 102 "Rapporto Ambientale"). Più nello specifico per quel che attiene la distribuzione della *Posidonia oceanica*, habitat definito prioritario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, il proponente cita come riferimento lo studio realizzato dal CRISMA "Inventario e Cartografia delle praterie di *Posidonia* nei Compartimenti Marittimi di Manfredonia, Molfetta, Bari, Brindisi, Gallipoli e Taranto" dal quale si evince che il posidonieto è nella realtà più vicino all'area portuale rispetto alla localizzazione del SIC a mare "Posidonieto Isola di San Pietro - Torre Canneto" IT9130008 (pag. 51 "Studio di Incidenza"). La scheda bioitaly di tale SIC così recita in merito alle caratteristiche ambientali dell'area che racchiude "i macchioni di *Posidonia oceanica* si presentano rigogliosi con altezza media variabile intorno ai 70-80 cm. La presenza di residui di prateria in tratto prospiciente le Isole Cheradi è probabilmente dovuto alla presenza di postazioni militari che precludono qualsiasi attività nell'area di mare. Verso Torre Canneto la maggiore rigogliosità e buona salute del posidonieto è probabilmente dovuta ad una diminuzione della pressione antropica sulla fascia costiera. Lungo il limite inferiore della prateria è presente una biocenosi Coralligena ricca e diversificata dal punto di vista biologico. Il coralligeno presenta, infatti, una notevole varietà di specie vegetali come alghe incrostanti Rodoficee (*Peyssonnelia*, *Melobesia*) e Cloroficee (*Codium bursa*, *Halimeda tuna*) ed animali come Poriferi (*Agelas oroides*, *Axinella* sp.), Briozoi (*Schizobrachiella sanguinea*), Anellidi (*Protula* sp., *Hydroides* sp.), Echinodermi (*Echinaster sepositus*) ed infine Tunicati (*Halocynthia papillosa*, *Didemnum* spp.)."

Sempre dallo studio realizzato dal CRISMA si evince che "Il posidonieto indagato, pur evidenziando alcuni gravi segni di disturbo soprattutto nell'ambito della zona superficiale e intermedia, mostra tutto sommato un accettabile grado di salute. Va comunque segnalato che il versante della prateria a N-NW di P.ta La Forca risulta da decenni direttamente interessato dalla zona industriale (ILVA, Raffineria, Cementificio) nonché dall'area portuale e urbanizzata di Taranto con i relativi effluenti di scarico (circa una trentina) posti lungo il margine costiero, a circa 3-4 km di distanza dal posidonieto in esame. Su tale versante è evidente un'ampia fascia di degrado con presenza di "matte morte" ricoperta da sedimento fine di chiara provenienza continentale. Inoltre, essa si mostra spesso priva di ciuffi di *Posidonia* e con una morfologia a "gradini di matite" ricolonizzata da specie algali, dominate dalle specie invasive *Caulerpa racemosa* e *C. prolifera* già diffuse lungo il litorale tarantino" (pagg. 31-32) e che "In prossimità del limite inferiore del Posidonieto è stata osservata la presenza di numerose formazioni coralligene che diventano più diffuse e imponenti man mano che si procede verso il largo e più in profondità" (pag. 31). Il "Rapporto Ambientale" e lo "Studio di Incidenza" rispecchiano nei contenuti generali quanto riportato nella bibliografia citata e nella scheda bioitaly.

Di seguito le figure relative alla distribuzione generale delle biocenosi nel Golfo di Taranto ed alla reale distribuzione della *Posidonia oceanica*.

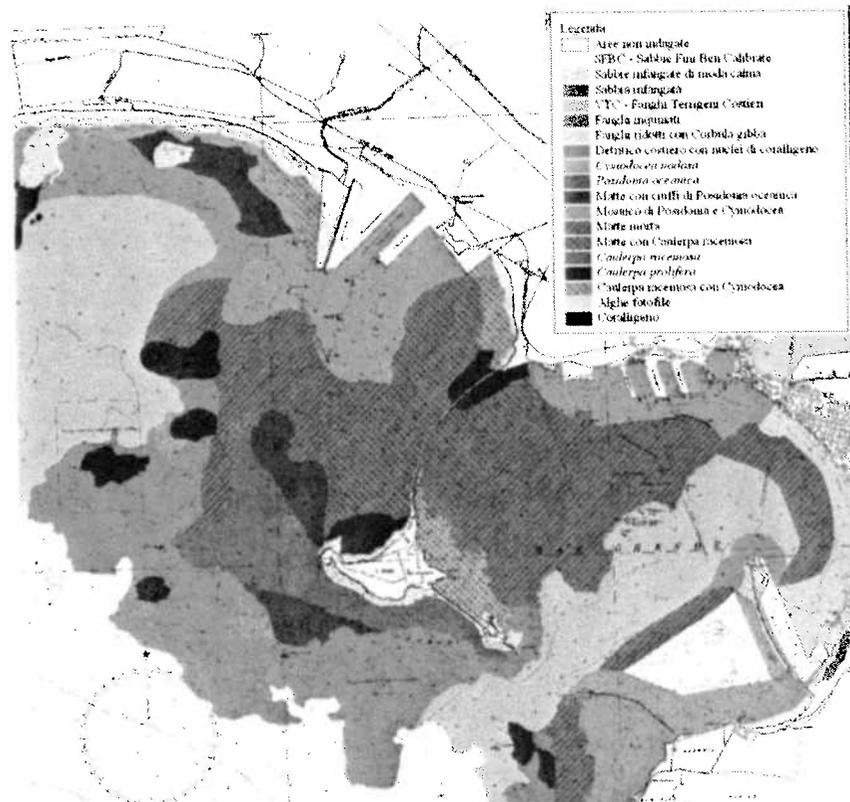


Figura tratta dall'elaborato "Studio di Incidenza" (pag. 48) - Biocenosi dei Mari di Taranto.

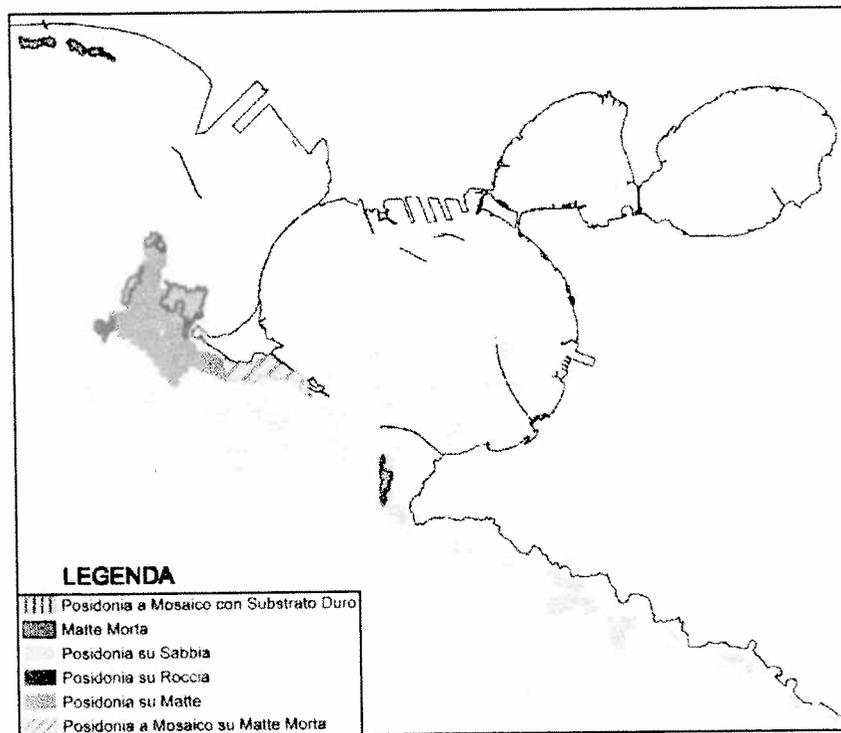


Figura tratta dall'elaborato "Studio di Incidenza" (pag. 51) - Distribuzione della *Posidonia oceanica*.

### Flora e Fauna in Ambiente Terrestre, Ecosistemi Terrestri, Aree Naturali Soggette a Tutela

Come per le aree a mare, anche per quello che attiene alle zone a terra forte risulta l'impatto delle attività antropiche su tali componenti. Nonostante gran parte dell'area portuale sia adibita alle diverse attività, peraltro fortemente impattanti, resistono alcune zone ancora degne di tutela, recupero e conservazione. Lo stesso "Studio di Incidenza" individua:

1. **Punta Rondinella.** Area importante per la fauna che la rende una vera e propria oasi naturale all'interno dell'area portuale. La vegetazione presente è alofila, si rileva la presenza di lembi di macchia costiera pioniera (*Thymelaea hirsuta* ed *Elichrysum italicum*), di vegetazione erbacea di ricolonizzazione di coltivi abbandonati, di un piccolo nucleo non autoctono di pino d'Aleppo (*Pinus halepensis*) (pag. 45-46);
2. **Terreni incolti.** In alcuni, quelli posti nella parte nord-ovest, si trovano acquitrini che nelle ore diurne ospitano molte specie ornitiche in prevalenza dell'ordine Ciconiformi. Le più frequenti sono l'airone cenerino (*Ardea cinerea*) e la garzetta (*Egretta garzetta*) (pag. 46);
3. **Sporgenti e terminal container.** La zona risulta totalmente cementificata e priva di naturalità. Le aree sono utilizzate come posatoi dall'avifauna (pag. 47);
4. **Foce del Tara.** Ospita oltre ad una ricca comunità ornitica, distribuita soprattutto nella fascia di vegetazione ripariale, anche rettili quali la testuggine palustre (*Emys orbicularis*) e la natrice dal collare (*Natrix natrix*) ed anfibi quali la rana verde (*Rana esculenta*). Sono, inoltre, importantissime aree riproduttive per alcuni anfibi: la raganella (*Hyla intermedia*), il rospo smeraldino (*Bufo viridis*) e il rospo comune (*Bufo bufo*). Tra gli uccelli, si riproduce nei canneti il tarabusino (*Ixobrychus minutus*), la folaga (*Fulica atra*), la gallinella d'acqua (*Gallinula chloropus*) e il tuffetto (*Podiceps ruficollis*). Il canneto svolge, inoltre, un importantissimo ruolo quale "roost" (dormitorio notturno) tanto in fase migratoria quanto di svernamento per molte specie. È rilevante, infatti, la presenza della rondine (*Hirundo rustica*) e dello strillozzo (*Miliaria calandra*) che si raggruppano in dormitori serali che possono arrivare a contenere migliaia di esemplari. La presenza del corso d'acqua determina anche un forte incremento del numero di specie presenti negli habitat circostanti (pag. 47).

### **Paesaggio, Patrimonio Storico, Architettonico e Archeologico**

L'area di studio "si colloca nella tipologia dei Pianori Calcarei ed in particolare del sottopiano Tarantino distinto dalle linee costiere del Mar Piccolo, del Mar Grande e delle isole Cheradi, definita da terrazze sub-pianeggianti che degradano verso la costa con netti gradini. In particolare l'area è caratterizzata da una piana costiera che degrada verso il mare con quote comprese tra gli 8 e 10 m; un gradino morfologico di altezza media pari a 10 m s.l.m. che raccorda la piana costiera con l'altopiano sovrastante ed infine l'altopiano con quote medie di circa 20 m s.l.m. Con riferimento all'ambiente naturale specifico del sito in oggetto, gli insediamenti industriali presenti ne hanno influenzato e continuano ad influenzare in modo piuttosto pronunciato il quadro ambientale e paesaggistico." ... "L'area retroportuale, così come sviluppata, presenta insediamenti industriali che hanno ridotto o quasi annullato la naturalità dell'area. L'agrosistema si presenta con diversificazione e complessità nulla".

Si segnala inoltre la presenza di una sola segnalazione archeologica in ambito portuale presso Punta Rondinella e altre segnalazioni/vincoli architettonici e archeologici individuati in zona retroportuale, comunque già significativamente antropizzata e fuori dalle aree di intervento:

- Masseria Santa Maria della Giustizia,
- Masseria del Mucchio e della Chiesa,
- Masseria il Foggione,
- Chiesa Rupestre Santa Chiara alle Petrose.

Come principali elementi del patrimonio archeologico si segnala:

- Zona Scoglio del Tonno (Insediamento Preistorico), localizzato sul promontorio Punta Tonno rivolto verso i due seni di Mar Grande e Mar Piccolo nel Golfo di Taranto
- Punta Rondinella, "caratterizzata da presenze di insediamenti umani di età differenti, testimoniate sia da reperti rinvenuti in superficie sia da quelli rinvenuti sui fondali".

Relativamente alle aree e i beni tutelati dal PUTT/P, si conferma quanto prescritto nel paragrafo relativo alla coerenza.

### **Ecosistemi Antropici e Aspetti Socio-Economici (in particolare dotazione infrastrutturale e attività produttive)**

Dal punto di vista della dotazione infrastrutturale, nel Rapporto Ambientale si afferma che "Taranto è fra le province del Mezzogiorno con la dotazione infrastrutturale migliore", tuttavia "l'area è fortemente penalizzata sia dalla qualità delle infrastrutture viarie, sia dal mancato completamento di alcuni interventi fondamentali quali:

- prolungamento autostradale Massafra – Taranto;
- collegamento Massafra – Taranto via Palagianò."

Gli assi viari principali sono rappresentati dalle direttrici: A 14 Taranto – Bari; SS100 Taranto – Gioia del Colle-Bari; SS7 Taranto – Brindisi; SS7ter Taranto – Lecce; SS106 "Ionica" Taranto – Reggio Calabria.

In particolare i collegamenti del Porto sono assicurati dall'autostrada adriatica A14 Taranto-Bari-Bologna che "rappresenta per il Porto di Taranto il collegamento stradale strategico per il trasporto su lunga distanza, garantendo un rapido inoltro terrestre verso i mercati dell'Italia settentrionale e del Centro Europa. Il prossimo adeguamento di una bretella autostradale renderà ancora più agevole il flusso dei veicoli commerciali". L'arco ionico e la penisola salentina, è connesso a Taranto da una rete di strade statali tra cui la SS 7 Taranto-Brindisi-Lecce e la SS 106 che collega Taranto a Reggio Calabria, passando per la Basilicata. Nel Rapporto Ambientale si dichiara che "la recente apertura di un nuovo varco di ingresso al Porto Commerciale, il Varco Nord, garantisce una migliore accessibilità delle aree portuali rispetto alla grande viabilità e contribuisce a decongestionare il traffico cittadino in corrispondenza del Varco Est, più vicino alla città. Infine, la viabilità interna portuale sarà ottimizzata con la realizzazione a breve della Strada dei Moli, destinata a mettere in comunicazione diretta tutti i moli del Porto di Taranto."

I collegamenti ferroviari della provincia di Taranto sono: Taranto – Bari; Taranto – Brindisi; Taranto – Potenza – Napoli; Taranto – Reggio Calabria; Taranto – Martina Franca – Bari (FSE).

Il Porto di Taranto è pertanto collegato alla dorsale adriatica Bari-Bologna e alle direttrici per Potenza-Napoli, Brindisi-Lecce e Reggio Calabria. Nel Rapporto Ambientale si afferma che *“nel complesso la rete di trasporto ferroviario risulta adeguata all'obiettivo di raggiungere la massima celerità e il trasferimento di maggiori quote di traffico merci dalla strada alla ferrovia. Il Terminal contenitori del Porto di Taranto è dotato di un collegamento ferroviario diretto con la rete nazionale”*.

L'aeroporto della Provincia di Taranto è sito nel Comune di Grottaglie a soli 20 km di distanza dalla città, ed è collegato direttamente al porto grazie alla strada Porto (Varco Nord) – Grottaglie – Brindisi. Tuttavia si dichiara che attualmente *“è interessato da un modesto traffico passeggeri legato principalmente ai servizi di aerotaxi e da attività militari”*. Inoltre i numerosi progetti per il suo sviluppo *“hanno registrato sempre scarso successo”*, mentre *“potrebbe rappresentare un'opportunità di sviluppo per un'ulteriore modalità del trasporto delle merci mediante aerei cargo che possono usufruire di una pista di 3.2 km”*.

Per quanto riguarda i parcheggi si segnala nel Rapporto Ambientale che *“il piano strategico di Area Vasta Tarantina prevede la creazione di un “sistema integrato di linee veloci riservate al trasporto pubblico urbano e di parcheggi di interscambio ad esse connessi”, tra cui uno da ubicare in località Croce, nel quartiere Tamburi, a Nord della stazione ferroviaria, in prossimità delle direttrici di collegamento con la SS 7 per Bari e la SS 106 per Reggio Calabria)*.

Relativamente alle attività produttive presenti, come già detto, le attività industriali caratterizzanti l'area retroportuale tarantina fanno principalmente capo a ILVA S.p.a., ENI S.p.a. e Cementir. Questi impianti svolgono le loro attività anche nell'ambito portuale come sbarco di materie prime e sottoprodotti (ILVA), di prodotti petroliferi (ENI), di cemento (Cementir).

#### **1.d. Descrizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale**

Nel paragrafo 4.2 sono elencati gli obiettivi di sostenibilità ambientale del PRP, sia generali che specifici, che si dichiara *“devono essere necessariamente inclusi tra gli obiettivi generali del PRP”*.

##### **OG-1 Individuazione degli elementi di criticità ambientale e definizione delle eventuali misure di limitazione degli impatti**

- OS-1-1 Favorire le campagne di monitoraggio al fine di delineare con maggior dettaglio il quadro ambientale
- OS-1-2 Favorire, compatibilmente con le azioni correlate alla attività portuale, la tutela delle componenti ambientali potenzialmente impattate, mediante l'implementazione di adeguate misure di contenimento.

##### **OG-2 Promozione dell'uso sostenibile delle risorse ambientali**

- OG-2.1 Promozione dell'uso sostenibile delle risorse naturali (si veda OG-3; OG-5 e OG-8)
- OG-2.2 Promozione dell'uso razionale/sostenibile dell'energia (si veda OG-7)
- OG-2.3 Introduzione di criteri ecologico/ambientali nelle procedure di appalto

##### **OG-3 Tutela dello stato di qualità dell'aria**

- OG-3.1 Riduzione delle emissioni di inquinanti da attività portuali e correlate
- OG-3.2 Riduzione della risospensione e dispersione di particolato da attività portuali e connesse
  - OS-3.2-1 Favorire interventi contenitivi primari (riduzione della risospensione) e secondari (riduzione della dispersione)
- OG-3.3 Riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra dalle attività portuali e connesse
  - OS-3.3-1 Incremento della quota di utilizzo di energie da fonti rinnovabili
  - OS-3.3-2 Definizione, anche per i concessionari, di obblighi di utilizzo di fonti energetiche rinnovabili
  - OS-3.3-3 Acquisizione di mezzi a basso impatto ambientale da utilizzare per gli spostamenti all'interno dell'area di competenza portuale

##### **OG-4 Tutela dell'ambiente acustico**

- OG-4.1 Riduzione delle emissioni acustiche
  - OS-4.1-1 Acquisizione/utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale
  - OS-4.1-2 Installazione di barriere passive

##### **OG-5 Tutela della risorsa idrica**

- OG-5.1 Riduzione dei consumi
  - OS-5.1-1 Razionalizzazione dei consumi associati agli usi civili e non produttivi (i.e. irrigazioni etc.)
  - OS-5.1-2 Definizione di obblighi specifici per i concessionari relativamente all'utilizzo dell'acqua
  - OS-5.1-3 Adozione di sistemi di riutilizzo delle acque meteoriche o di reflui recuperabili
- OG-5.2 Riduzione della contaminazione delle acque da attività antropiche
  - OS-5.2-1 Incentivazione di opportuni sistemi di collettamento e smaltimento delle acque reflue e di sistemi di depurazione che riducano l'impatto ambientale dei processi depurativi
  - OS-5.2-2 Definizione di obblighi specifici per i concessionari relativi allo scarichi di reflui da aree/edifici, mezzi terrestri e marittimi

##### **OG-6 Gestione sostenibile dei rifiuti**

- OG-6.1 Riduzione della produzione di rifiuti
  - OS-6.1-1 Attivazione di procedure interne che consentano la riduzione della produzione di rifiuti (i.e. riduzione degli imballaggi; trasmissione informatica dei dati senza utilizzo di carta; riduzione dell'archiviazione cartacea dei documenti, etc.)

- OS-6.1-2 Monitoraggio della produzione di rifiuti dalle attività di pulizia, al fine di ottimizzare l'utilizzo di materiali e ridurre la produzione di rifiuti
- OG-6.2 Aumento della percentuale di raccolta differenziata
  - OS-6.2-1 Implementazione di un sistema di raccolta differenziata spinta ai sensi della vigente normativa di settore
  - OS-6.2-2 Dotazione degli strumenti e materiali necessari per l'attuazione del sistema di cui al punto OS-6.2-1
  - OS-6.2-3 Definizione di obblighi specifici per i concessionari

#### **OG-7 Risparmio energetico**

- OG-7.1 Riduzione dei consumi energetici
  - OS-7.1-1 Promozione dell'uso di utensili, mezzi e macchinari a ridotto consumo energetico
- OG-7.2 Promozione/incremento della produzione di energia da fonte rinnovabile
  - OS-7.2-1 Incremento della quota di utilizzo di energie da fonti rinnovabili
  - OS-7.2-2 Definizione, anche per i concessionari, di obblighi di utilizzo di fonti energetiche rinnovabili
- OG-7.3 Promozione dell'efficienza energetica degli edifici
  - OS-7.3-1 Promozione, per le nuove edificazioni, di strutture che richiedano l'utilizzo di tecniche di bioedilizia

#### **OG-8 Conservazione della biodiversità**

- OG-8.1 Prevenzione e riduzione degli impatti sugli habitat e specie naturali

#### **OG-9 Sensibilizzazione del personale e degli utenti dell'ambito portuale in relazione alle tematiche ambientali**

- OS-9-1 Individuazione di programmi di informazione e di incentivazione di comportamenti personali atti a:
  - al risparmio energetico
  - al riciclaggio dei rifiuti
  - alla tutela delle risorse naturali
  - all'utilizzo razionale della risorsa idrica

Tali obiettivi sono stati correttamente utilizzati per la verifica degli interventi/misure che il piano può mettere in atto per il perseguimento della sostenibilità ambientale (paragrafo 6.2) e per la definizione degli indicatori presenti nel piano di monitoraggio (capitolo 7), di cui si riferisce in seguito.

### **1.e. Analisi degli effetti ambientali**

Nel capitolo 5 del Rapporto Ambientale è stata effettuata la valutazione, relativamente ai due macroambiti "Porto in Rada" e "Porto Fuori Rada, dei potenziali effetti del PRP possono avere sulle componenti ambientali per i seguenti temi: Atmosfera, Rumore, Ambiente Idrico Terrestre e Marino, Suolo e Sottosuolo (Geologia e Geomorfologia, Rifiuti), Vegetazione, Flora, Fauna, Ecosistemi Terrestri, Ecosistema Marino, Ecosistemi Antropici ed Aspetti Socio-Economici, Paesaggio, Patrimonio Storico, Architettonico ed Archeologico. Inoltre, a seguito della richiesta avanzata dall'Ufficio scrivente con nota prot. n. 9341 del 10/10/2011, è stato analizzato il problema della sicurezza legato al Rischio di Incidenti Rilevanti.

Si rileva che non sono stati considerati gli impatti dovuti all'aumento dei consumi, idrici ed energetici per i quali occorre orientare l'attuazione del piano verso l'utilizzo di sistemi di risparmio idrico ed energetico ed impianti di riutilizzo delle acque e di produzione di energia da fonti rinnovabili come successivamente argomentato.

#### **Atmosfera**

L'analisi effettuata evidenzia maggiori criticità per il macroambito Porto in Rada, in quanto le azioni di PRP prevedono l'acquisizione di traffico commerciale, l'incremento del mercato del traffico traghetti e crociere, lo svolgimento di interventi di cantieristica navale, la realizzazione di un terminal multiuso al 4° Sporgente, interventi di infrastrutturazione, etc. che comporteranno "un possibile aumento delle emissioni in atmosfera da traffico veicolare e navale". Anche per il macroambito Porto fuori Rada si conclude che "la realizzazione delle azioni di piano comporterà un incremento delle emissioni in atmosfera e un potenziale conseguente incremento delle ricadute di inquinanti al suolo."

Tuttavia nell'Appendice E, che costituisce un aggiornamento dell'analisi già effettuata nello Studio di Impatto Ambientale (2010), prendendo in considerazione sia le sorgenti extraportuali (traffico urbano, traffico extraurbano, sorgenti industriali, altre sorgenti diffuse di particolato) che portuali (traffico veicolare associato alle attività portuali, traffico navale), si afferma che, per gli inquinanti considerati (CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>) e in tutti gli scenari (ex-ante e di Piano), "il contributo delle sorgenti portuali (intese in senso lato) allo stato della qualità dell'aria in ambiente urbano risulta assolutamente marginale".

In particolare, nel processo di formazione del PRP, è emersa la problematica della movimentazione delle rinfuse solide afferenti alle attività dell'ILVA nel 2° Sporgente, che potrebbero determinare in talune condizioni atmosferiche fenomeni di inquinamento nell'area cittadina, prossima al suddetto Sporgente. A seguito delle riunioni del tavolo tecnico istituito tra Comune di Taranto, Autorità Portuale e ILVA S.p.a., di cui si riferisce nella DCC n. 41/2007, nella stessa Delibera si dà atto "della attuale impossibilità di localizzare in tempi brevi le attività di movimentazione delle rinfuse del 2° sporgente", pertanto si stabilisce:

- di procedere, alla stesura di uno schema di protocollo d'Intesa Comune- Autorità Portuale – ILVA da sottoscrivere dagli Enti suddetti al fine di garantire l'impegno a individuare congiuntamente i necessari criteri di mitigazione ambientale per le operazioni di

*scarico e trasporto delle rinfuse che, con l'ausilio delle nuove tecnologie, concorrano da subito al miglioramento delle condizioni complessive di vivibilità di un'area a rischio come quella dei quartieri limitrofi;*

Successivamente, nel verbale d'intesa sottoscritto il 30/11/2007 dal Comune di Taranto, dall'ILVA s.p.a. e dall'Autorità Portuale di Taranto, vengono stabiliti gli interventi/attività a cui dovranno essere condizionate le operazioni di sbarco e trasporto delle materie prime alle banchine del 2° sporgente lato di levante e che sono elencate nel Rapporto Ambientale:

- installazione di reti frangivento, sovrapposte alle due paratie esistenti. Tali reti eviteranno lo spolveramento nel senso Nord-Sud e viceversa in caso di condizioni meteo climatiche avverse;
- installazione di sistemi tipo "Fog Cannon" posizionati sui due angoli opposti delle tramogge e direzionati verso l'area sovrastante l'apertura delle benne, sugli scaricatori DM/1-2-3-4 sul 2° Sporgente. Con tali sistemi si realizza l'abbattimento (attraverso la nebulizzazione di acqua) delle polveri durante lo scarico materie prime in tramogge;
- realizzazione di paratie "mobili" sul lato Ovest agli scaricatori di banchina. Il lato interessato a tale installazione è sul lato opposto al lato di transito della benna di ritorno dalla nave in fase di scarico dopo averne prelevato il materiale. Tale intervento verrà realizzato al fine di impedire lo spolveramento sulla tramoggia in caso di vento proveniente dal lato Ovest o dal lato Est dello stesso scaricatore, tenendo conto che la parte sommatata degli scaricatori è comunque chiusa;
- limitazione della velocità dei mezzi di trasporto, in modo da minimizzare il possibile sollevamento delle polveri da strade, banchine e piazzali;
- realizzazione di nuovo sistema di monitoraggio con telecamere degli impianti di discarica materie da navi, per il miglioramento del controllo dell'efficienza;
- modifica strutturale del sistema di contenimento nastri materie prime sul 2° Sporgente, per il miglioramento del contenimento emissioni diffuse;
- pavimentazione delle superfici del 2° Sporgente interessate dalla movimentazione di materiale, in modo da consentirne un'efficiente pulizia e la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque.

Si rileva che di tale intesa e delle misure sopra citate si trova riscontro nell'analisi di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale effettuata nel paragrafo 6.2.2. del Rapporto Ambientale come misura per perseguire l'obiettivo di miglioramento/conservazione della qualità dell'aria, tuttavia non se ne trova riscontro esplicito nella Relazione Generale e nelle NTA. Si riferisce genericamente:

- a pag. 81 della Relazione Generale, che *"il permanente esercizio di sbarco delle materie prime dovrà essere effettuato con le massime garanzie ambientali secondo le più moderne tecnologie, e l'Autorità portuale e le Amministrazioni di vigilanza ambientale dovranno attentamente prescrivere e controllare la buona esecuzione delle operazioni (come, d'altronde, raccomandato con il voto 322/07 del CSLLP al paragrafo aspetti ambientali)";*
- a pag. 23 delle NTA, che per l'area IND1 *"Il Piano prevede il mantenimento delle destinazioni d'uso esistenti, a condizione che le operazioni in banchina siano effettuate applicando tutte le tecnologie e le cautele necessarie per evitare inquinazione atmosferica di polveri."*

In considerazione della criticità rappresentata dalla dispersione di sostanze polverulente in assenza di adeguato contenimento e in assenza di un quadro conoscitivo esaustivo relativo al contributo delle attività portuali allo stato di qualità dell'aria nelle aree urbane, SI PRESCRIVE di integrare nei documenti di piano, in particolare nella Relazione Generale e nelle NTA, il riferimento esplicito alla suddetta intesa e alle condizioni in essa contenute

### **Rumore**

La valutazione degli effetti relativi al Piano sulla componente rumore sono riportati in Appendice F, che costituisce un aggiornamento dell'analisi già effettuata nello Studio di Impatto Ambientale (2010) e che contiene alcune simulazioni che hanno come finalità quella di *"stimare il contributo delle sorgenti portuali al clima acustico complessivo della zona"*. Prendendo in considerazione quali sorgenti sonore il traffico veicolare leggero e pesante circolante sulla viabilità esterna ed interna dell'area portuale, il traffico veicolare di treni passeggeri, merci e tradotte container circolanti sulla rete ferroviaria e gli impianti industriali multi sorgente, e quali recettori rappresentativi dell'area il Quartiere Città Vecchia e Porta Napoli e l'abitato della Circoscrizione Lido Azzurro ubicato presso la foce del Fiume Tara, si afferma che *"per quanto riguarda la configurazione di Piano, le valutazioni condotte hanno evidenziato che l'incremento delle emissioni sonore non è tale da modificare sostanzialmente i livelli sonori rilevabili presso gli stessi ricettori considerati per la caratterizzazione dello stato ex-ante"*. Dai dati presentati risulta che *"in corrispondenza delle aree urbane residenziali, poste nelle immediate vicinanze della Darsena Taranto il modello ha evidenziato valori di rumorosità generata da sorgenti portuali dell'ordine di 55 dB(A) che decrescono rapidamente fino all'isofona dei 50 dB(A). Nell'area della foce del Fiume Tara caratterizzata dalla presenza di un buon livello di naturalità e di aree residenziali (Lido Azzurro) si riscontrano valori di rumorosità generata da sorgenti portuali dell'ordine di 45-50 dB(A)"*.

### **Ambiente Idrico Terrestre e Marino**

Si riferisce che *"nel macroambito del Porto in Rada non sussistono particolari criticità relativamente all'ambiente idrico. Si evidenzia solamente che, a monte della Darsena Taranto (area funzionale INT-1), è presente un'area ad Alta Pericolosità Idraulica perimetrata dall'Autorità di Bacino della Regione Puglia, probabilmente determinata da storici allagamenti a seguito di abbondanti precipitazioni."* In tale area *"le opere previste a ridosso della "Calata 1" potranno essere realizzate solamente dopo lo studio e la realizzazione di interventi di eliminazione del rischio"*.

Per quanto riguarda le aree a media ed alta pericolosità idraulica a monte del Molo Polisettoriale legate alla presenza del Fiume Tara e del Canale Bellavista si sottolinea nel Rapporto Ambientale che interessano marginalmente l'ambito portuale e che "saranno caratterizzate da interventi minimi o in gran parte già realizzati".

La nuova viabilità di Piano interesserà l'attraversamento del canale "Fiumetto" e del 2° Canale ILVA, entrambi sfocianti nella darsena esistente tra il 5° Sporgente ed il Molo Polisettoriale (area funzionale VDo3). Per tutti gli interventi, sia in aree perimetrale dal PAI che per quelle che interesseranno i canali, si assicura genericamente nel rapporto ambientale che la progettazione non comporterà "un aggravio della situazione in termini di rischio idraulico, contribuendo, ove possibile alla risoluzione di eventuali criticità localizzate".

A tal proposito si richiama quanto prescritto nel paragrafo relativo alla coerenza con il PAI.

Per quanto riguarda la foce del Fiume Tara, "pesantemente trasformata nella sua morfologia ed artificializzata", il Servizio Regionale Tutela delle Acque, con nota prot. n. 3288 del 20/10/2011 sopra richiamata, ha evidenziato l'obiettivo del raggiungimento dello stato ambientale "buono" al 2015 e la sua significatività come area che presenta ancora elementi di naturalità, chiedendo di specificare le azioni di Piano che potrebbero avere impatti positivi, per esempio connessi alla rimozione di sedimenti e di terreni/materiali contaminati, all'implementazione di sistemi per contenere il sollevamento del polverino e agli interventi di risistemazione.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di esplicitare come si è tenuto conto di quanto osservato dal Servizio regionale di Tutela delle Acque e di aggiornare coerentemente tutti i documenti di piano.

Dal punto di vista dello smaltimento delle acque reflue si segnala che, in particolare nel macroambito del Porto Fuori Rada, dove vengono scaricati a mare i reflui del IV Centro Siderurgico (ILVA) e quelli della raffineria di petrolio ENI, sussistono delle forti criticità. In riscontro a quanto richiesto dal Servizio regionale di Tutela delle Acque, in merito al problema della gestione complessiva e dello smaltimento delle acque reflue, si segnala nel RA che "ad oggi, presso il Molo Polisettoriale (ubicato nel Macroambito Porto Fuori Rada) esiste un impianto di raccolta e depurazione delle acque reflue per le esigenze del Terminal contenitori e delle palazzine logistiche", mentre "le altre aree portuali scaricano le acque reflue civili in vasche imhoff e pozzi a tenuta". Inoltre "è in fase di progettazione esecutiva (nell'ambito dell'intervento di Piastra Portuale di Taranto approvato dal CIPE con delibera 104/2010) la dorsale di raccolta delle acque reflue per l'intero porto che recapiterà i reflui all'impianto di trattamento di Taranto Bellavista (gestito da AQP)". Tali affermazioni non sono supportate dai dati sui nuovi carichi generati dall'attuazione del piano e sulle effettive capacità depurative degli impianti esistenti, utili a verificare la necessità di un potenziamento della situazione impiantistica, PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare quanto più possibile tale analisi in modo da individuare le opportune misure di mitigazione.

Per quanto riguarda le acque meteoriche, in riscontro a quanto richiesto dal Servizio regionale di Tutela delle Acque, nel RA si segnala:

- la realizzazione di impianti capaci di trattarle e renderle riutilizzabili per fini irrigui;
- la realizzazione di pavimentazioni di strade, piazzali e moli caratterizzate da pendenze atte al deflusso in rete delle acque meteoriche;
- il convogliamento in vari impianti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche e di servizio, che subiranno idoneo trattamento prima dello scarico in mare o sul suolo (acque meteoriche di seconda pioggia), e invio all'impianto di depurazione per le acque di prima pioggia insieme a quelle di fogna nera (acque di servizio).

Infine si riferisce nel RA che "l'Autorità Portuale ha in corso il processo per ottenere la certificazione del Sistema di Gestione Ambientale conformemente alla UNI -EN-ISO 14001: in tale ambito potranno essere identificati ulteriori interventi finalizzati al risparmio della risorsa idrica".

PERTANTO, SI PRESCRIVE di verificare, in collaborazione con l'Ente gestore dell'impianto di trattamento, l'effettiva possibilità di raccolta delle acque reflue dell'intero ambito portuale o di una sua parte, e favorire tutte le iniziative per un eventuale adeguamento della capacità depurativa ai nuovi carichi.

L'intera area portuale ricade tra le aree interessate da contaminazione salina soggette alla specifica misura di tutela M2.10 del PTA. Si afferma inoltre nel Rapporto Ambientale che "il grado di contaminazione marina (cuneo salino) delle acque di falda risulta consistente (>3 g/l) e crescente in maniera preoccupante come rilevato da indagini eseguite in zona". Come richiesto dal Servizio Regionale Tutela delle Acque, con nota prot. n. 3288 del 20/10/2011, il RA è stato integrato con il riferimento alla misura M2.10 che "prevede per le aree costiere interessate da contaminazione salina la sospensione del rilascio di nuove concessioni per il prelievo di acque dolci di falda per usi irrigui o industriali. In tali aree possono inoltre essere consentiti prelievi di acque marine di invasione continentale per tutti gli usi produttivi a condizione che le opere siano realizzate in modo da assicurare il perfetto isolamento del perforo nel tratto acquifero interessato dalla circolazione di acque dolci e di transizione".

In accordo con quanto riportato nell'ambito della sopra citata misura di tutela si evidenzia, nel RA, che "nell'ambito del PRP non si prevede l'utilizzazione di acque sotterranee provenienti dalla falda superficiale data la ridotta potenza dell'acquifero e dato l'elevato grado di contaminazione della stessa. Si può invece prevedere l'uso di acque reflue depurate provenienti dal vicino impianto di depurazione, nonché acque salmastre o salate da sottoporre a dissalazione. Inoltre le acque marine potranno essere utilizzate soltanto per cicli tecnologici di cantiere che consentano l'uso di acque salate. Si prevede infine il recupero delle acque meteoriche di seconda pioggia preventivamente trattate per le riserve tecnologiche ed antincendio."

Si segnala che "nelle aree funzionali LOG e IND-2 può rivelarsi una circolazione idrica di tipo superficiale (falda freatica) che si esplica nei depositi marini terrazzati (sabbie, ghiaie e calcareniti) e possiede una quota di livello statico inferiore a 1 m s.l.m.. In tali aree potrebbero quindi

determinarsi impatti a seguito della realizzazione di opere interrato che potrebbero localmente rigurgitare la falda idrica superficiale". A fronte di tale criticità non vengono fornite ulteriori indicazioni in merito.

PERTANTO, SI PRESCRIVE che tale fenomeno venga preso in considerazione nelle fasi di progettazione dei singoli interventi

### **Acque marino-costiere**

L'ultima problematica analizzata relativamente all'ambiente idrico è quella della potenziale modifica dello stato della qualità delle acque marino-costiere connesse alla realizzazione dei rilevanti interventi di dragaggio previsti dal Piano. Questo aspetto riveste una significativa importanza, sia per l'ingente quantitativo di materiali da movimentare sia per il fatto di trovarsi all'interno del Sito di bonifica di Interesse Nazionale di Taranto. Tale problematica risulta ancor più rilevante alla luce della forte incidenza degli scarichi dei reflui, compreso quello delle acque meteoriche, che trovano in tale ambiente il principale recettore. Tale aspetto viene analizzato nel dettaglio nell'ambito delle considerazioni relative alla valutazione di incidenza.

### **Suolo e Sottosuolo (Geologia e Geomorfologia, Rifiuti)**

Se si esclude il promontorio di Punta Rondinella (area funzionale INT-2), le aree del Porto risultano completamente urbanizzate con "sostanziale assenza di elementi di natura lungo la fascia costiera", pertanto si ritiene nel RA che "la realizzazione degli interventi di Piano non siano tali da andare a modificare la struttura geologica e geomorfologica del sito" e che "consentiranno inoltre (in analogia a quanto avviene per i sedimenti marini) la rimozione di quei materiali che non presentano caratteristiche idonee per la loro permanenza e utilizzo". Per quanto riguarda l'erosione costiera nelle aree non banchinate ai limiti della zona portuale in esame, si ritiene improbabile in quanto "il PRP non prevede la realizzazione di opere per le quali ci si possa aspettare una significativa modifica del regime delle correnti (se non su aree localizzate)".

Sulla tematica rifiuti, vengono individuati potenziali impatti negativi in relazione all'aumento del carico urbanistico, del traffico navale e terrestre, delle attività produttive, industriali di trasformazione e di lavorazione merci previsti dal PRP con conseguente "aumento della produzione di rifiuti generati dalle navi ed i residui del carico e della produzione dei rifiuti prodotti nelle parti comuni delle aree portuali a terra". A fronte di tale impatto si propone di aggiornare il "Piano di Raccolta e di Gestione dei Rifiuti Prodotti dalle Navi e dei Residui da Carico nel Porto di Taranto (approvato con DGR No. 1189 del 6 Agosto 2005)", che tuttavia non affronta la gestione dei rifiuti dell'intero ambito portuale ma solo una parte della problematica, cioè quella dei rifiuti prodotti dalle navi e dalle operazioni di carico. Come già rilevato, non sono stati forniti dati sulla produzione di rifiuti, sulle modalità di raccolta, differenziata e no, e smaltimento dei rifiuti, speciali e no, con particolare riferimento alla situazione impiantistica attuale e in programmazione, pertanto si richiama quanto già prescritto nei paragrafi precedenti sull'analisi dello stato attuale di tale problematica e INOLTRE, SI PRESCRIVE di adeguare l'analisi degli impatti alle informazioni disponibili, in modo da prevedere opportune misure di mitigazione.

### **Vegetazione, Flora, Fauna, Ecosistemi Terrestri, Ecosistema Marino**

Per l'analisi degli impatti su tali componenti si rimanda alla Valutazione d'Incidenza riportata di seguito.

### **Ecosistemi Antropici ed Aspetti Socio-Economici**

Riguardo la mobilità, atteso il previsto sviluppo funzionale ed operativo del Porto, che dovrebbe portare ad "una crescita economica del territorio e realizzerà un rilevante incremento occupazionale ottenendo pertanto un conseguente consenso sociale", si sottolinea che potrebbero verificarsi impatti negativi dovuti all'incremento di traffico, su gomma e su ferro, sia all'interno dell'ambito portuale che verso l'esterno. In linea generale l'assetto del PRP è finalizzato ad "indirizzare i flussi di merce in uscita ed in entrata verso il ponente del porto, in modo da evitare ogni possibile commistione con il traffico cittadino", in particolare poi per mitigare il potenziale impatto negativo sulla mobilità, nel RA vengono citati alcuni interventi previsti dal PRP, fra cui:

- per il macroambito del Porto in Rada, la realizzazione di parcheggi nella zona retrostante la banchina dell'area funzionale INT-1, la sistemazione razionale della viabilità e dei piazzali per la movimentazione dei mezzi (area funzionale MUL-1), un riassetto plano-altimetrico della viabilità stradale e ferroviaria di servizio alle aree operative (area funzionale IND-1), nuova viabilità portuale di servizio oltre le relative opere di raccordo (area funzionale IND-2).
- per il macroambito del Porto Fuori Rada, la realizzazione del collegamento stradale tra il porto e la viabilità esterna, la realizzazione dei necessari raccordi stradali per la viabilità portuale interna, delle relative aree di sosta dei veicoli in entrata ed uscita da porto in attesa dei controlli doganali, degli edifici ed impianti di servizio (area funzionale VDo-2), il recepimento del progetto dell'infrastruttura strategica della Strada dei Moli (area funzionale INT-3 e CON-2) e la realizzazione di un terminal ferroviario (area funzionale CON-2), raccordato alla rete nazionale.

Si rileva che il CSLLPP, nel parere definitivo (48/2010) sottolinea la necessità di verificare – nelle successive fasi di progettazione – l'idoneità funzionale dei tronchi stradali a servizio delle aree portuali e retro portuali, con particolare attenzione all'entità ed alla composizione dei flussi di traffico attesi, nonché, relativamente alla collocazione ed all'andamento plano-altimetrico dei tracciati viari – ferroviari e stradali, la necessità di verificare le scelte pianificatorie rappresentate dal piano, in base alla definizione degli specifici studi riguardanti la destinazione delle aree inerenti gli insediamenti produttivi, con particolare riguardo alle superfici destinate allo stoccaggio di prodotti e materiali classificati come merci pericolose.

Si rileva che di tali osservazioni, in particolare per quelle riferite alle scelte pianificatorie, non si trova adeguato riscontro nei documenti di piano, PERTANTO, SI PRESCRIVE di dare evidenza di come si tiene conto di quanto osservato dal CSLLPP.

## Paesaggio, Patrimonio Storico, Architettonico ed Archeologico

Gli impatti sulle componenti paesistico-ambientali sono ritenuti trascurabili in quanto si dichiara nel RA che:

- gli interventi previsti dal PRP per il macroambito in esame si inseriscono all'interno di un vasto comprensorio industriale e portuale privo di elementi paesaggistici di pregio;
- solo gli interventi previsti per il macroambito Porto Fuori Rada saranno visibili dalla SS 106 ma la loro realizzazione e quindi la loro posizione "non modificheranno l'assetto paesaggistico complessivo";
- l'implementazione degli interventi di Piano non comporterà la realizzazione di opere e manufatti che andranno ad inserirsi in percorsi panoramici di valore, andando ad ostacolare la vista di elementi paesaggistici di pregio.

Riguardo l'ultimo punto, in realtà si precisa che gli interventi del macroambito Porto in Rada risulteranno visibili dal lungomare della Città Vecchia ma che tuttavia "non comporteranno sostanziali modifiche allo skyline e in generale alla tipologia di panorama (portuale) che caratterizza la zona da tempo".

Anche l'impatto sulla segnalazione archeologica dell'area di Punta Rondinella è ritenuto trascurabile "alla luce del limitato interessamento di tale sito". Per la Chiesa di S. Maria della Giustizia, localizzata in adiacenza alla recinzione settentrionale della raffineria ENI, tra il muro di cinta e la SS 106 Ionica, ma comunque esterna all'ambito portuale, vengono ricordati gli interventi di inserimento paesaggistico già programmati "nell'ambito di un progetto che prevede la creazione di un nuovo centro culturale da inserire nel contesto della zona industriale della città".

Relativamente ai piani esecutivi previsti per le aree funzionali più prossime alla Città Vecchia (INT-1 PAS) nel RA si dichiara che gli interventi saranno "finalizzati al miglioramento degli aspetti urbanistici, panoramici e di fruibilità collettiva prevedendo anche aree ad esclusivo accesso pedonale".

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Lecce, Brindisi e Taranto, nella nota prot. n. 16480 del 06/10/2011 riportata in precedenza, ha osservato, relativamente alla fascia costiera, che l'ipotesi di colmatare dello specchio acqueo in corrispondenza dell'Isola di San Nicolicchio e del tratto a Nord di Punta Rondinella produrrebbe la cancellazione definitiva di tratti costieri meritevoli di conservazione e tutela e che quanto riportato nelle tavole del Piano non coincide con le modifiche al progetto di "Piastra logistica" approvate in sede di relativo procedimento di VIA.

Inoltre la Soprintendenza non concorda con la proposta di un secondo ponte pedonale parallelo al ponte di Porta Napoli in quanto altererebbe gravemente la visione consolidata di un brano urbano legato alla Città Vecchia, di considerevole valenza panoramica ed identitaria per la collettività locale, pertanto propone di ottimizzare la pedonalità del "Ponte di Pietra" anche attraverso il recupero dello slargo pubblico in corrispondenza dell'antica Torre della Catena che consentirebbe di dare continuità al percorso ipotizzato alla base della cinta muraria dell'isola con affaccio al Mar Grande.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di verificare quanto affermato dalla suddetta Soprintendenza, in particolare riguardo la non coincidenza degli elaborati di Piano con quelli approvati nell'ambito della VIA del progetto della Piastra Logistica, nonché di dare conto nei documenti di piano di come tale contributo è stato preso in considerazione. Inoltre si prescrive di indicare come l'APT ha tenuto in considerazione le osservazioni relative alla proposta di secondo ponte pedonale parallelo al ponte di Porta Napoli

## Rischio di Incidenti Rilevanti

Per quanto riguarda gli aspetti della sicurezza, nel paragrafo 5.2 del RA, integrato a seguito della richiesta avanzata dallo scrivente ufficio con nota prot. n. 9341 del 10/10/2011, si dichiara che "in ottemperanza a quanto previsto dal Decreto Ministeriale 16 Maggio 2001 No. 293, Autorità Portuale ha implementato l'iter procedurale previsto per la redazione del "Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale" (RISP) la cui prima versione è datata Ottobre 2005." ..... "A seguito del parere tecnico favorevole sul Piano Regolatore Portuale del Porto di Taranto perfezionato con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 24 Marzo 2010, si è provveduto a riattivare l'iter procedimentale con nota No. 9419/AGE/SIC in data 13 Novembre 2009 a seguito del quale è emerso che le Società interessate alla problematica sono le Società Raffineria ENI S.p.A., Taranto Container Terminal S.p.A. ed ILVA S.p.A.. Le suddette società hanno avviato la redazione del documento di cui è stata emessa una prima bozza nel Gennaio 2012, in vista della convocazione della Conferenza dei Servizi ai sensi di quanto previsto dalla normativa in materia." Inoltre si dichiara che a valle dell'approvazione del RISP, "l'autorità competente, predisporrà il Piano di Emergenza Portuale finalizzato al contenimento degli effetti dannosi derivanti da incidenti rilevanti e ne coordinerà l'attuazione".

Il Rapporto Integrato ad oggi predisposto non è a disposizione di quest'Ufficio, pertanto si riporta quanto dichiarato nel RA: "l'elaborazione del Rapporto Integrato di sicurezza ha accompagnato lo sviluppo degli studi inerenti la predisposizione del Piano Regolatore Portuale e le sue successive fasi autorizzative, garantendo un adeguato livello di armonizzazione dei due strumenti. La prima bozza del nuovo RISP (Gennaio 2012) è dunque coerente con le scelte di Piano (PRP) perfezionato con voto del CSLLPP del 24 Marzo 2010. In funzione della reale implementazione delle azioni e degli scenari del PRP con la realizzazione dei progetti dei singoli interventi gli strumenti e la pianificazione della sicurezza portuale e dell'area esterna potranno essere successivamente adeguati e, viceversa, il dettaglio degli interventi in ambito portuale terrà conto delle indicazioni della pianificazione di sicurezza."

Come già rilevato dal CSLLP nel proprio parere definitivo espresso con voto n. 48/2010, si sottolinea l'importanza del completamento e dell'approvazione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale previsto dal DM n. 293 del 16/05/2001, in attuazione del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i., in quanto "dal Rapporto Integrato di Sicurezza, una volta ultimato, potranno risultare interferenze con possibili e necessarie limitazioni, ai fini della sicurezza stessa, per particolari destinazioni d'uso e/o infrastrutture in aree contigue o prossime, così che potrà rendersi necessario prevedere modifiche alla proposta pianificazione, se non addirittura allo stato di fatto".



Nelle more dell'adozione del RISP PAPT nella sua qualità di Autorità competente ai sensi del DM 293/2001 è tenuta ad adottare, nell'esercizio dei poteri di ordinanza e di regolamentazione, i provvedimenti anche interdittivi necessari ad assicurare il rispetto dei livelli di sicurezza in materia di rischi da incidenti connessi alle attività svolte dai soggetti di cui all'articolo 4, comma 2, del citato decreto.

L'APT è inoltre tenuta alla predisposizione del Piano di emergenza portuale secondo le disposizioni dell'art. 6 del DM 293/2011.

Inoltre si deve tener conto che anche a livello comunale è prevista la redazione dell'elaborato tecnico "Rischio di Incidenti Rilevanti" nell'ambito del Piano Regolatore Generale della città. La DCC n. 41/2007 infatti ha stabilito "di dare mandato alla Giunta Comunale e all'Ufficio Direzione Urbanistica-Edilità per gli adempimenti da adottare, con la massima urgenza, finalizzati all'attribuzione dell'incarico specialistico per la redazione del RIR a garanzia della salute pubblica e della sicurezza del lavoro, assicurando per legge, altresì, che i cittadini siano informati sulla problematica". A tal proposito nel Rapporto Ambientale si riferisce che, con la stessa Delibera, l'Amministrazione Comunale "non avendo al momento redatto il RIR elaborato tecnico relativo al Rischio di incidenti Rilevanti si riserva pertanto di procedere alla verifica, anche successivamente all'adozione del PRP, della congruenza dello studio redatto dall'Autorità Portuale in relazione alle prescrizioni che DM 9 Maggio 2001 e s.m.i.. Tale verifica è finalizzata a scongiurare/escludere un eventuale, potenziale "effetto domino" in ragione della esistenza in zona: dell'abitato cittadino, della funzione industriale e petrolifera del Porto, di altri stabilimenti industriali e delle infrastrutture stradali e ferroviarie;"

Ad oggi, dalle informazioni in possesso di quest'Ufficio e dal RA, non risulta redatto il RIR da parte dell'Amministrazione comunale, tuttavia occorre sottolineare l'importanza del coordinamento tra i documenti relativi alla sicurezza, quello relativo all'ambito portuale e quello relativo alla città.

PERTANTO, SI PRESCRIVE, in collaborazione con la Prefettura di Taranto e il Comune di Taranto, di integrare i contenuti dei documenti relativi alla prevenzione del Rischio di Incidenti Rilevanti nonché i percorsi di redazione ed approvazione degli stessi.

#### **1.f. VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

Come riportato nell'introduzione, in prossimità dell'area sono presenti siti della rete Natura 2000 su cui il Piano Regolatore del Porto di Taranto può avere incidenza significativa: ciò implica ai sensi dell'art. 6 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. e della DGR n. 304/2006 e ss.mm.ii. la necessità dello svolgimento della procedura di valutazione di incidenza che, ai sensi dell'articolo 10, comma 3 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. (come ulteriormente chiarito dalla DGR n. 981 del 13.06.2008), è interna alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Qui di seguito è riportato il Parere di valutazione di incidenza:

Il Porto di Taranto è localizzato nella porzione centro-meridionale della Puglia all'interno dell'ambito paesaggistico ed ambientale denominato "arco-ionico" e ad ovest dell'abitato della Città dei due mari: esso si affaccia sul Mar grande, nel quale è presente ad una certa distanza (circa 2 - 2,5 km della Nuova opera di difesa indicata dalla Figura 4.6. allegata al "Rapporto Ambientale") il Sito di importanza comunitaria a mare "Posidonieto Isola di San Pietro - Torre Canneto" **IT9110032**. Nella parte terrestre il medesimo "Rapporto Ambientale" segnala in prossimità dell'area di intervento i SIC a terra "Mar Piccolo" **IT9130004**, "Pineta dell'arco ionico" **IT9130006**, "Masseria Torre Bianca" **IT9130002** ed il SIC-ZPS "Area delle Gravine" **IT9130007** individuati ai sensi delle Direttive 92/43/CEE Habitat e 79/409/CEE Birds, e parte della rete Natura 2000.

Limite occidentale è il Fiume Tara, in cui confluiscono le acque della Gravina Leucaspide-Gennarini, le acque della sorgente Tara e le acque del Canale Maestro. La sua foce è stata modificata nel corso degli anni 80-90 proprio a seguito della costruzione del molo polisettoriale. Nel Rapporto Ambientale (pag. 79) si rileva come "tutta l'area ha subito negli anni passati le vicissitudini ambientali connesse alla costruzione del vicino bacino portuale, compresi gli effetti di discariche di sedimenti provenienti dall'escavazione del vicino bacino portuale" e che "il Fiume Tara è periodicamente campionato per conto di ARPA Puglia che ne verifica lo stato di qualità delle acque".

Più in generale il territorio di competenza del Piano Regolatore Portuale è oggetto della pressione esercitata dal tessuto industriale della retroportualità (il siderurgico ILVA ex ITALSIDER, la raffineria ENI, l'impianto CEMENTIR) che ne ha condizionato e ne condiziona significativamente il profilo e quindi il tipo di attività presente nei vari settori; l'osservazione dell'area ad una scala più vasta non nasconde il notevole livello di inquinamento ambientale dipendente dalla antropizzazione che, a partire dal secolo scorso, ha interessato il capoluogo tarantino. Ciò si ripercuote inevitabilmente nell'area di interesse del PRP con l'esistenza di varie problematiche ambientali (ad esempio presenza di scarichi industriali e civili, inquinamento aria, suolo, sottosuolo e falda), che hanno determinato l'inserimento di tale zona all'interno del Sito di Interesse Nazionale di Taranto. L'area è stata in parte caratterizzata ed in alcuni casi sono stati già predisposti i progetti di bonifica (ad esempio nel caso dell'area ex Yard Belleli) che risultano recepiti nel Piano in oggetto. Né va trascurato l'impatto legato alle attività portuali. A fronte di ciò, nonostante le pressioni ed i conseguenti impatti, si rileva che continuano a permanere a tratti elementi di naturalità che, per quanto inseriti in un contesto in generale compromesso, sono degni di nota (il Posidonieto in alcune porzioni, l'area di Punta Rondinella, il Tara) e che nell'attuazione del Piano si dovrà aver cura di preservare e salvaguardare. In effetti il sistema territoriale ed ambientale si presenta così complesso ed articolato che diversi e molteplici sono gli aspetti di cui tener conto ai fini della salvaguardia degli ecosistemi e della biodiversità; essi si riferiscono non solo alle varie fasi di cantiere relative ai progetti previsti (dragaggi, realizzazione di moli), ma anche a quella di esercizio e di gestione che dovrà essere fortemente incentrata sulla gestione ambientale.

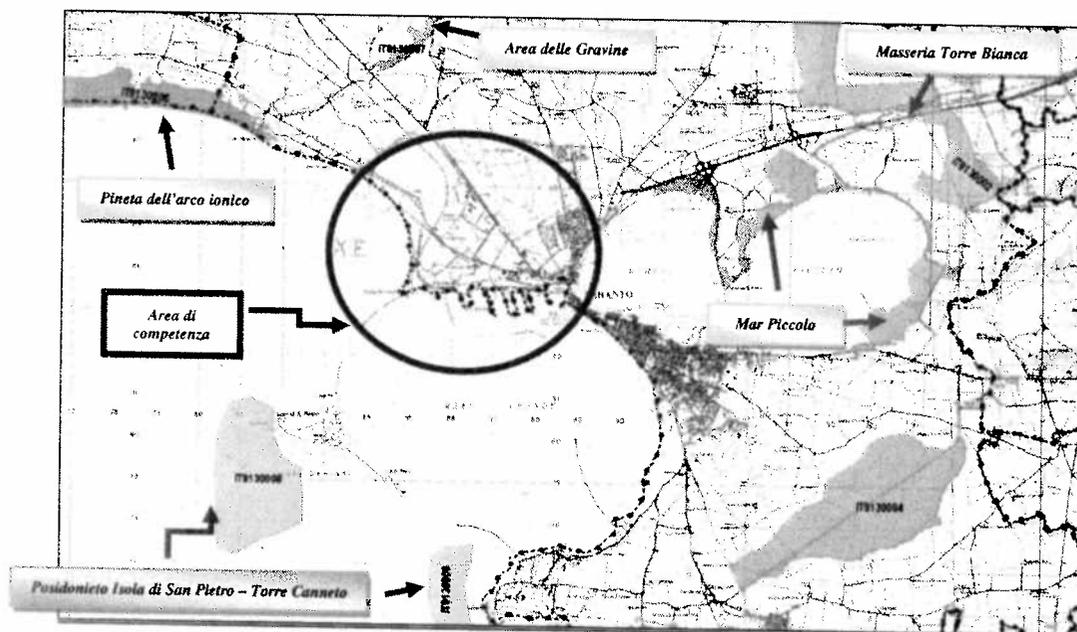


Figura - Siti rete Natura 2000.

**Pertanto alla luce di quanto sopra, vista la legge regionale n. 11/2001 e ss.mm.ii. e considerati gli atti dell'Ufficio, si esprime ai fini della sola valutazione d'incidenza, parere favorevole subordinato alla presa d'atto delle seguenti prescrizioni:**

- nel "Rapporto Ambientale" (pag. 192) si sottolinea che Autorità Portuale ha in corso il processo per ottenere la certificazione del Sistema di Gestione Ambientale conformemente alla UNI-EN-ISO 14001. L'Ufficio scrivente raccomanda il conseguimento di tale certificazione, a fronte della significatività degli interventi previsti dal PRP ed alla luce delle numerose attività industriali e commerciali che si svolgono all'interno del territorio di competenza che determinano inevitabili impatti anche cumulativi su tutte le componenti ambientali. In effetti l'adozione di un opportuno sistema di gestione ambientale è necessario per migliorare le prestazioni ambientali, prevenire l'inquinamento e puntare anche alla conservazione della natura. Particolare attenzione andrà posta alle procedure di gestione delle operazioni di carico e scarico merci prodotte che dovranno minimizzare le perdite di sostanze nei pressi di moli e di pontili, ridurre l'inquinamento acustico e porre attenzione sullo smaltimento di rifiuti, nonché alla prevenzione di incidenti ambientali e al mantenimento di un elevato livello di preparazione per ridurre gli effetti di eventuali incidenti;
- l'area di Punta Rondinella, in cui il PRP individua il sottoambito INT-2 (sottoambito di interfaccia territorio-porto che può essere oggetto di pianificazione attuativa congiunta Autorità Portuale/Comune di Taranto) sarà interessata da un Piano di riqualificazione ambientale con realizzazione di un Parco attrezzato fruibile anche dalla collettività (pag. 196 "Rapporto Ambientale"). Si precisa che il Piano di riqualificazione dovrà essere sottoposto a verifica di assoggettabilità a VAS. Preliminarmente, sotto il profilo della potenziale incidenza degli interventi dallo stesso Piano previsti sugli habitat tutelati, si raccomanda che il contesto ambientale dell'area di Punta Rondinella rimanga inalterato e che comunque gli eventuali interventi da prevedere non comportino alcun danneggiamento o compromissione della vegetazione presente dell'area, né l'introduzione di specie estranee all'ambiente originario;
- le aree destinate ad incolti, là dove compatibili con le esigenze del Piano, dovranno essere lasciate come tali;
- tutte le sistemazioni a verde devono essere realizzate con piantumazioni arboree-arbustive autoctone ai sensi del D.lgs 386/2003;
- il PRP, individua in corrispondenza del fiume Tara (margine occidentale dell'area portuale) il sottoambito INT-4 (sottoambito di interfaccia territorio-porto che può essere oggetto di pianificazione attuativa congiunta Autorità Portuale/Comune di Taranto), prevedendo il recupero e la riqualificazione di tale corpo idrico, che, a seguito dello spostamento della foce per i lavori di realizzazione del Molo Polisettoriale, è stato interessato da una serie di problematiche ambientali. Tenuto conto che lo stesso Piano regionale delle coste (approvato con DGR n. 2273 del 13.10.2011) riconosce l'importanza dell'area (infatti, essa è l'unica all'interno della sub-unità fisiografica 7.2 individuata come S2 a "sensibilità media"), si precisa il Piano esecutivo comprendente le operazioni di recupero e riqualificazione del Tara dovrà essere sottoposto a verifica di assoggettabilità a VAS. Preliminarmente, sotto il profilo della potenziale incidenza degli interventi previsti dallo stesso Piano esecutivo sugli habitat e specie tutelati, l'analisi dovrà riguardare non solo la vegetazione presente, ma anche la qualità delle acque attualmente interessate da apporto di reflui fortemente inquinanti, come segnalato dal "Rapporto Ambientale": "tutti i corsi d'acqua presenti nell'area in esame sono di modesta entità e presentano un forte apporto di reflui inquinanti di varia natura e provenienza, in particolare dai depuratori presenti nella zona, non sempre adeguati" (pag. 77). Tale Piano e quello di cui al punto precedente dovranno comunque prevedere un sistema di gestione e manutenzione;

- nell'area di competenza del Piano regolatore portuale sono previsti una serie di interventi aventi un diverso livello di progettazione (alcuni dei quali dotati di pareri ambientali) che il PRP recepisce fra le sue previsioni. Alla luce di ciò si ritiene fondamentale che il Rapporto Ambientale, oltre ad integrare al suo interno le prescrizioni date dai vari Enti coinvolti nella procedura di approvazione del Piano in oggetto, comprenda nel programma di monitoraggio del Piano, strumento di pianificazione e di raccordo generale, le indicazioni e le prescrizioni già previste nei precedenti pareri di compatibilità ambientale dei singoli interventi. Giusto come esempio il programma di monitoraggio dovrà integrare il monitoraggio svolto da ARPA Puglia sul fiume Tara, tenendo presente quanto rilevato dal Servizio Tutela delle Acque della Regione Puglia (nota prot. n. 3288 del 20.10.2011) che ha individuato il corso d'acqua come "corpo idrico superficiale" ai sensi del D.M. 131/2008 e per cui resta fissato l'obiettivo del raggiungimento dello stato ambientale "buono" al 2015 o il monitoraggio inserito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nel decreto n. 573 del 27.10.2011 relativo al progetto "Raffineria di Taranto – Adeguamento stoccaggio del greggio proveniente dal giacimento 'Tempa rossa' da realizzarsi nel Comune di Taranto" o il monitoraggio richiesto dal Servizio Ecologia sempre relativamente al progetto precedente, all'interno della DGR 2515 del 22.11.2011, "finalizzato a valutare gli effetti delle emissioni diffuse sugli habitat e sulle specie menzionate sulle Schede dei Siti della Rete Natura 2000 prossimi all'area di intervento";
- importante dovrà essere l'attenzione posta all'interazione fra l'ambiente marino e le attività svolte nell'ambito portuale e retro portuale:
  - particolarmente decisivi si presentano la gestione ed il monitoraggio degli impatti degli scarichi presenti, sia di natura industriale che civile. In questo e negli altri aspetti rilevati relativamente alla risorsa acqua, si sono fatte proprie le criticità avanzate e le indicazioni fornite dal Servizio Tutela delle Acque della Regione Puglia (nota prot. n. 3288 del 20.10.2011) secondo cui nel macro-ambito fuori rada "le principali criticità sono costituite dalla gestione e dallo scarico dei reflui. Nell'ambito del porto Fuori Rada infatti sussiste la presenza di scarichi di reflui. In particolare a nord della città, oltre Punta Rondinella, vengono scaricati a mare i reflui del IV centro siderurgico (ILVA) e quelli della raffineria di petrolio ENP"; in accordo con quanto segnalato dalla citata nota, il Rapporto Ambientale dovrà essere integrato chiarendo le modalità con cui il Piano risolverà il problema della gestione complessiva del trattamento e dello smaltimento delle acque reflue e quali specifiche misure di mitigazione saranno adottate per la rimozione delle attuali criticità.  
Altro aspetto importante è il trattamento delle acque meteoriche: secondo il Rapporto Ambientale "nell'ambito del PRP si prevede di realizzare pavimentazioni di strade, piazzali e moli caratterizzate da pendenze atte al deflusso in rete delle acque meteoriche. Le opere di collettamento delle acque meteoriche e di quelle di servizio, subiranno idoneo trattamento prima dello scarico in mare e sul suolo (acque meteoriche di seconda pioggia) e invio di all'impianto di depurazione per le acque di prima pioggia insieme a quelle di fogna nera (acque di servizio)". Sempre come previsto dal Servizio Tutela delle Acque, il Rapporto Ambientale dovrà identificare e monitorare l'impianto di depurazione cui verranno inviate le acque di prima pioggia e di fogna nera, in conformità alla normativa regionale in materia.  
Ulteriore punto da integrare nel Rapporto Ambientale, e da inserire nel relativo Programma di monitoraggio, è l'attenzione da porre al trattamento delle acque derivanti dal trattamento dei sedimenti dragati. In effetti non è chiara la modalità con cui saranno trattate le acque contenute nei fanghi derivanti dalle operazioni di dragaggio ed in che modo saranno utilizzati i rimanenti 7 milioni di m<sup>3</sup> di sedimenti dragati e, non da ultimo, i possibili impatti sul ciclo delle acque connessi al riuso di questi stessi. Si ritiene quindi necessario prescrivere che in via preventiva siano scelte le migliori tecnologie e tecniche disponibili, oltre che sia adottato un approccio volto alla minimizzazione degli impatti sull'ambiente circostante, che non causi ripercussioni significative sulla componente acqua;
- alla primaria necessità di intervento e controllo sugli scarichi esistenti nel bacino portuale, si aggiunge la problematica legata all'approfondimento dei fondali, attraverso le operazioni di dragaggio e al passaggio di navi di maggior pescaggio. A carico del Sito di Importanza Comunitaria a mare "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto" IT9130008 si aggiungerà dunque il possibile impatto dovuto al transito delle navi le cui rotte potrebbero interferire con il Posidonieto e il coralligeno ancora presente e ancora in condizioni soddisfacenti. Nell'ambito del Piano di monitoraggio di cui al relativo successivo paragrafo, dovrà essere verificato lo stato di qualità di tali habitat tutelati dovuti non solo alla fase di realizzazione delle opere (prime fra tutte quelle di dragaggio), ma anche in fase di esercizio. Per quanto attiene più strettamente alle operazioni di dragaggio, queste dovranno comunque risultare coerenti con quanto previsto dal "Piano di Gestione dei Sedimenti del Porto di Taranto" dell'ISPRA, individuando le migliori tecnologie per rendere minimi gli effetti di tali operazioni. Tra le diverse ipotesi di gestione del materiale dovranno essere preferite quelle finalizzate al riutilizzo degli stessi materiali.
- si raccomanda di integrare le NTA estendendo alle fasi di cantiere di tutti gli interventi le prescrizioni contenute nel Decreto n. 149 del 14.11.2008 rilasciato dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente:
  - predisporre quanto necessario per adottare prima della data di consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al sistema EMAS;
  - predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di: percorsi impegnati; tipo di

- mezzi, volumi di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito; percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati; percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate; messa in evidenza se del caso delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili;
- le sorgenti di rumore in fase di cantiere dovranno essere silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti;
- il Piano Regolatore Portuale relativamente all'attuazione dei singoli interventi dovrà prevedere l'introduzione di meccanismi compensativi, da concordare con il Comune di Taranto, al fine di compensare gli effetti sociali ed ambientali legati alla realizzazione delle opere.

### **1.g. Misure di mitigazione**

Nel paragrafo 6.2 è stata effettuata una verifica degli interventi/misure che il piano può mettere in atto per il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale così come definiti precedentemente.

#### **Miglioramento/conservazione dello stato di qualità dell'aria (OG3)**

- L'incremento di traffico comporterà un incremento delle emissioni di inquinanti in atmosfera: lo sviluppo delle tecnologie delle navi potrà portare ad un bilanciamento di tale incremento.
- Potrà essere implementata l'alimentazione elettrica di navi in banchina.
- La problematica relativa alla emissione di polveri da movimentazioni rinfuse solide (2° Sporgente) sarà gestita mediante l'implementazione di opportune misure gestionali, come previsto dalla Intesa con il Comune di Taranto di cui alla Deliberazione del Commissario Straordinario No. 116 del 25 Agosto 2006 successivamente perfezionata con DCC No. 41 del 18 Ottobre 2007.

#### **Miglioramento/conservazione dello stato di qualità delle acque superficiali e falda (OG5)**

- Le nuove superfici saranno dotate di reti di drenaggio e convogliamento verso gli impianti di depurazione.
- Gli interventi di bonifica della falda interna al SIN di Taranto contribuiranno a migliorare lo stato di qualità delle acque.
- Gli interventi relativi ai sistemi di raccolta e trattamento delle acque dilavanti i piazzali contribuiranno a migliorare lo stato della qualità delle acque di mare.
- Se correttamente applicate, le direttive internazionali per la protezione dell'inquinamento del mare e per la gestione dei reflui prodotti, consentiranno di evitare il peggioramento dello stato di qualità delle acque.
- L'implementazione delle misure operative, gestionali e di mitigazione previste nel Piano di Gestione dei Sedimenti consentirà di contenere entro un livello ambientalmente accettabile l'impatto associato alla fase di dragaggio.
- Gli interventi di bonifica della falda interna al SIN di Taranto contribuiranno a migliorare lo stato di qualità delle acque

#### **Miglioramento/conservazione dello stato di qualità di suoli e fondali**

- Gli interventi di dragaggio consentiranno la rimozione di materiale di fondo contaminato come anche gli interventi generali di bonifica interni al SIN, portando in superficie materiali di migliore qualità.
- A terra è prevista la rimozione di quei materiali che non presentano caratteristiche idonee per la loro permanenza e utilizzo.
- Gli interventi di Piano non saranno tali da causare alterazioni della morfologia dei luoghi.

#### **Miglioramento/conservazione di flora, fauna ed ecosistemi (OG-8)**

- Unica area interna di valenza naturalistica è Punta Rondinella: previsti interventi di recupero e rinaturalizzazione
- Area fociva del Fiume Tara (margine Ovest del Porto), esterna all'ambito portuale: interventi di rinaturalizzazione.
- Presenza di posidonia all'esterno dell'ambito portuale. Le misure di contenimento degli impatti in fase di dragaggio e il rispetto delle normative vigenti in materia di navigazione, consentono il rispetto dell'habitat in questione.

#### **Miglioramento/conservazione del paesaggio e dei beni storico-culturali**

- Gli interventi di piano si inseriscono in un ambito fortemente antropizzato. Non sono previsti significative modifiche allo skyline complessivo dell'area.
- Le uniche aree costiere di qualche pregio e attualmente libere da manufatti portuali (Punta Rondinella e la zona fociva del Fiume Tara) non saranno interessate da interventi per la realizzazione di infrastrutture portuali, al contrario, per tali aree sono previsti interventi di recupero.

Si rileva che non c'è un'esatta corrispondenza fra gli obiettivi di sostenibilità riportati nel paragrafo 4.2 e l'analisi di coerenza effettuata nel paragrafo 6.2, e che, relativamente alle modalità di integrazione nel piano, la maggior parte di tali misure orientate alla sostenibilità ambientale non trova riscontro negli altri documenti di piano, in particolare nelle Norme Tecniche di Attuazione del PRP.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di individuare le modalità di integrazione delle misure di mitigazione nel piano, in particolare nelle Norme Tecniche di Attuazione del PRP, in modo da poter indirizzare verso la sostenibilità ambientale la fase attuativa

e la progettazione delle opere previste. Tali misure, dettagliate il più possibile anche con percentuali minime da rispettare, devono riguardare quanto segue.

- In considerazione della criticità rappresentata dalla dispersione di sostanze polverulente in assenza di adeguato contenimento e in assenza di un quadro conoscitivo esaustivo relativo al contributo delle attività portuali allo stato di qualità dell'aria nelle aree urbane, attuare tutti gli interventi/attività previsti nel verbale d'intesa sottoscritto il 30/11/2007 dal Comune di Taranto, dall'ILVA s.p.a. e dall'Autorità Portuale di Taranto, per le operazioni di sbarco e trasporto delle materie prime alle banchine del 2° sporgente lato di levante in precedenza riportate, monitorandone l'efficacia e introducendo se necessario ulteriori misure di mitigazione fino al totale contenimento delle emissioni diffuse di polveri
- Ricerca soluzioni che minimizzino l'impatto sulla qualità dell'aria delle attività produttive comprese nell'ambito portuale nonché del traffico indotto.
- Come rappresentato nella sezione contenente il parere di Valutazione d'Incidenza, attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti derivanti dalle operazioni di dragaggio in coerenza con quanto previsto dal "Piano di Gestione dei Sedimenti del Porto di Taranto" dell'ISPRA, individuando le migliori tecnologie per rendere minimi gli effetti di tali operazioni.
- Riduzione delle emissioni acustiche tramite acquisizione/utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale.
- Riduzione dell'inquinamento acustico tramite l'installazione di barriere passive da localizzare in maniera opportuna sulla base dei monitoraggi effettuati.
- Realizzare/completare la rete di raccolta delle acque reflue per l'intero ambito portuale da convogliare all'impianto di trattamento Taranto Bellavista, verificando con l'Ente gestore un suo eventuale adeguamento ai nuovi carichi, o se necessario ad altri impianti.
- Realizzare/completare i sistemi di raccolta e collettamento delle acque meteoriche, i relativi impianti di trattamento e, se possibile, riutilizzare tali risorse per fini irrigui.
- Attuare tutti gli interventi per la protezione della falda acquifera, prima della realizzazione delle opere.
- Attivazione di procedure interne che consentano la riduzione della produzione di rifiuti.
- Implementazione di un sistema di raccolta differenziata spinta ai sensi della vigente normativa di settore.
- Promozione dell'uso di utensili, mezzi e macchinari a ridotto consumo energetico.
- Promozione/incremento della produzione di energia da fonte rinnovabile.
- Promozione dell'efficienza energetica degli edifici e, per le nuove edificazioni, di strutture che richiedano l'utilizzo di tecniche di bioedilizia, con riferimento ai criteri di cui all'art. 2 della L.R. 13/2008 "Norme per l'abitare sostenibile".
- Introduzione di criteri ecologico/ambientali nelle procedure di appalto, con riferimento al risparmio energetico, al riciclaggio dei rifiuti, alla tutela delle risorse naturali, all'utilizzo razionale della risorsa idrica.
- Per la realizzazione delle aree a verde (ad uso privato e pubblico), in particolare per il sottoambito di interfaccia città-porto, si richiama quanto rappresentato nella sezione contenente il parere di Valutazione d'Incidenza.
- Prevedere opportune misure volte a favorire i sistemi di trasporto pubblico locale per il collegamento con il centro urbano e con i principali nodi di collegamento del territorio provinciale, regionale e nazionale, quali la stazione ferroviaria di Taranto, gli aeroporti di Bari, Brindisi e Grottaglie (es. potenziamento/attivazione di linee di autobus/navette e dei collegamenti ferroviari).
- Prevedere opportune misure volte a favorire gli spostamenti all'interno dell'area in esame con mezzi a basso impatto ambientale.
- Per le fasi di cantiere si richiama quanto espresso nella sezione contenente il parere di Valutazione d'Incidenza.

SI RACCOMANDA INOLTRE, come rappresentato nella sezione contenente il parere di Valutazione d'Incidenza, il completamento del processo, che si dichiara essere già in atto, per ottenere la certificazione del Sistema di Gestione Ambientale conformemente alla UNI -EN-ISO 14001

Per quanto riguarda le misure di compensazione, si richiama quanto rappresentato nel parere di Valutazione d'Incidenza riguardo la necessità di prevedere, nella fase di attuazione dei singoli interventi, l'introduzione di meccanismi compensativi, da concordare con il Comune di Taranto, al fine di compensare gli effetti sociali ed ambientali legati alla realizzazione delle opere.

Di quanto ai precedenti punti e delle modalità con cui gli stessi sono stati integrati nei documenti di piano l'organo competente alla decisione di cui all'art. 16 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. dovrà dare atto nella Dichiarazione di Sintesi prevista dall'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

#### **1.h. Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate**

Per quanto riguarda le alternative, nel paragrafo 5.3 sono state analizzate alcune delle principali scelte effettuate nella fase di elaborazione del Piano per quanto concerne:

M  
Alvarez  
N

- movimentazione delle rinfuse, in particolare la scelta di non delocalizzare tali operazioni in un ambito portuale più lontano dal centro abitato, atteso i possibili fenomeni di inquinamento;
- configurazione finale delle opere marittime per la rada interna e la rada esterna ai fini di un'efficace protezione delle opere portuali da moto ondoso

Nella nota prot. n. 9341 del 10/10/2011, l'Ufficio scrivente aveva richiesto un rafforzamento della sezione dedicata alla valutazione delle alternative (5.2) che non appariva del tutto coerente con il dettato dell'art. 13, comma 4 del DLgs 152/2006, suggerendo di approfondire il tema della gestione integrata delle diverse forme di rischio (naturale e tecnologico). Tale approfondimento non risulta essere stato effettuato nella versione modificata del RA, che non appare rivista in modo significativo.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il paragrafo 5.3 del Rapporto Ambientale al fine di dare evidenza nella Dichiarazione di Sintesi delle scelte operate riguardo al complesso delle azioni previste dal PRP, con particolare riguardo a:

- Opere a mare
- Opere a terra
- Gestione delle attività portuali (dirette e indirette) al cui servizio si pongono le predette opere.

Nel prendere atto che talune azioni sono già in corso di realizzazione, ovvero per le stesse sono in corso i procedimenti autorizzativi (ivi incluse le procedure di valutazione dell'impatto ambientale), come già rappresentato nei paragrafi precedenti, è possibile concentrare la valutazione delle alternative in direzione delle scelte non univocamente determinate, nonchè prendere in considerazione le modifiche eventualmente intervenute in sede di approvazione dei progetti già consolidati.

L'integrazione dovrà esplicitare le ragioni per le quali sono state scelte le azioni inserite nel PRP, alla luce delle principali alternative possibili, fra le quali dovranno necessariamente essere comprese il vigente PRP e la versione di PRP adottata dal Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Taranto con delibera n. 12 del 30/11/07. Inoltre, la gestione integrata delle diverse forme di rischio (naturale e tecnologico) nell'ambito portuale e nella fascia di interazione città-porto dovrà essere inserita fra i criteri utilizzati per la valutazione delle alternative, anche alla luce delle considerazioni disponibili relative agli adempimenti previsti dalla normativa vigente in materia di prevenzione e gestione del rischio di incidenti rilevanti (D.Lgs. 334/1999 e s.m.i., DM Ambiente n. 293 del 16/05/2001, DM Lavori Pubblici del 09/05/2001).

## 1.i. Monitoraggio e indicatori

L'art. 10 della Direttiva 2001/42/CE prevede che gli Stati membri controllino *gli effetti ambientali significativi dell'attuazione dei piani e dei programmi al fine, tra l'altro, di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e essere in grado di adottare le misure correttive che ritengono opportune. La descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o programma proposto* è espressamente indicata al punto i) dell'Allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. come una delle informazioni da fornire nel Rapporto Ambientale. A tal fine nel capitolo 7 del Rapporto Ambientale del PRP sono elencati gli indicatori di monitoraggio, la cui scelta *"è stata effettuata in modo da intercettare le varie componenti della sostenibilità ambientale e socio-economica del territorio sul quale il PRP sviluppa la propria azione, secondo l'organica visione del "Modello PSR", che schematizza la complessità dei sistemi territoriali individuando tre componenti principali (la Pressione, lo Stato e la Risposta), ponendole in un rapporto di causa-effetto."*

Nella tabella 7.1 gli indicatori sono stati suddivisi nelle tre tipologie principali, Pressione-Stato-Risposta, definendone nome, tipologia (ambientale, impiantistico/progettuale, gestionale, grado di attuazione delle misure di piano, socio-economico), unità di misura, frequenza monitoraggio, autorità preposta per le misurazioni, componente ambientale, obiettivo dell'azione di monitoraggio, obiettivo ambientale target.

### PRESSIONE

- Emissioni da macchinari e impianti portuali
- Quantità e gestione del materiale dragato
- Qualità del materiale dragato
- Volumi delle aree di colmata
- Produzione totale rifiuti prodotti nelle aree a terra
- Produzione totale rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico
- Scarichi di acque reflue in acque superficiali
- Eventi incidentali a mare

### STATO

- Attuazione PRP
- Qualità delle acque portuali
- Ricadute di inquinanti in atmosfera al suolo - In considerazione della particolare sensibilità dell'aspetto, si propone di individuare un programma di monitoraggio del particolato (e in particolare il PM10 e/o il PM2.5) in accordo con la Regione Puglia e ARPA Puglia a eventuale integrazione dell'attuale rete di monitoraggio, anche con riferimento al rilevamento dei contributi alla concentrazione in aria delle polveri provenienti dallo Sporgente 2.
- Rumorosità al perimetro dell'area portuale e ai ricettori
- Tasso di occupazione

*Handwritten signature and initials*

- Percentuale di raccolta differenziata
- Praterie di Posidonia
- Accessibilità all'area portuale (pedonale, mezzi pubblici, ferro e gomma)
- Area di sosta
- Traffico (natanti, stradale e ferroviario)
- Traffico passeggeri
- Traffico navale pesante
- Traffico merci, di cui pericolose
- No. e tipologia di associazioni e operatori portuali presenti in ambito portuale
- No. iscritti di operatori portuali

#### RISPOSTE

- Ditte appaltatrici o concessionarie che attuano sistemi di gestione ambientale e dotate di elevati standard ambientali
- Interventi con misure di risparmio idrico ed energetico
- Utilizzo di energia da fonti rinnovabili
- Interventi per il contenimento delle emissioni in atmosfera (inclusa la dispersione di materiali polverulenti)
- Interventi per il contenimento delle emissioni acustiche

Dall'esame di tale elenco, comunque condivisibile, emerge che gran parte degli indicatori contiene più di una grandezza da monitorare, alcune quantitative altre qualitative, e che non vengono esplicitate le modalità di popolamento e l'ambito territoriale di riferimento (provincia, comune, ambito portuale, sottoambito portuale).

PERTANTO, SI PRESCRIVE di esplicitare l'ambito territoriale di ciascun indicatore e le relative modalità di popolamento, nonché di integrare l'elenco con le seguenti categorie di indicatori:

- Qualità dell'aria, con riferimento agli inquinanti normati dalla disciplina in materia di qualità dell'aria ambiente
- Qualità delle acque sotterranee con riferimento a tutti i parametri previsti dalla vigente normativa in materia
- Rumore ambientale
- Uso del suolo, con particolare riferimento alle aree impermeabilizzate, alle aree degradate, alle aree edificate o occupate da infrastrutture, alle aree di naturalità
- Quantità di rifiuti conferiti in discarica, urbani e speciali
- Quantità di rifiuti avviati a recupero, urbani e speciali
- Consumi idrici
- Superfici ad habitat o vegetazione naturale direttamente o indirettamente interessate dagli interventi
- Superfici piantumate
- Mezzi a basso impatto ambientale disponibili per la fruizione dell'area
- Sistemi di raccolta/trattamento/riutilizzo delle acque meteoriche realizzati
- Sistemi di raccolta/trattamento/riutilizzo delle acque reflue realizzati

In linea generale si rileva che non è stato presentato un vero e proprio sistema di monitoraggio, come anche richiesto da ISPRA nella nota prot. n. 23627 del 15/07/2011) limitandosi ad affermare che i risultati del monitoraggio saranno riportati in "rapporti che presentano informazioni e considerazioni in forma qualitativa e discorsiva basate sulla quantificazione di una serie d'indicatori e che ha la funzione di conservare la memoria del piano. Tali rapporti rappresentano i documenti di pubblica consultazione che l'amministrazione responsabile deve emanare con una periodicità fissata, in questo caso con cadenza triennale." Per quanto riguarda le responsabilità, per gli indicatori descrittivi dello stato dell'ambiente, si afferma che la competenza è demandata comunemente ad enti sovraordinati, quali ARPA, Regione, Provincia e Comune, per quelli prestazionali "può invece essere affidata all'Amministrazione responsabile del piano, opportunamente organizzata". Occorre tuttavia rilevare che anche gli indicatori di stato, riferiti all'ambito portuale, ricadono nelle responsabilità dell'Autorità procedente, come anche indicato in tabella 7.1., in particolare per la rilevazione della qualità dell'aria, delle acque, terrestri e marine, del clima acustico.

Non vengono individuate specificatamente le modalità di gestione del sistema di monitoraggio, le responsabilità, nonché la sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e la gestione. Inoltre si segnala che tale sistema dovrà tener conto dei dati raccolti nell'ambito di eventuali monitoraggi previsti nell'ambito di altri strumenti di pianificazione e per le opere realizzate o da realizzare, nonché fornire utili indicazioni per lo svolgimento di tali monitoraggi.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di elaborare un Piano di monitoraggio e di implementare il relativo sistema di monitoraggio tenendo conto:

- dello stato dell'ambiente in ambito portuale, con particolare riferimento alla qualità dell'aria, delle acque e del rumore ambientale, utilizzando sistemi di rilevazione fissi e/o campagne di misurazione ad hoc (ante operam, in itinere e post operam) anche in collaborazione con altri Enti (es. Comune di Taranto, Provincia di Taranto, ARPA); si richiama inoltre quanto rappresentato in merito nella sezione contenente il parere di Valutazione d'Incidenza,
- delle prestazioni ambientali del piano, in relazione alle opere realizzate, alla pianificazione attuativa successiva e alla gestione delle attività portuali,

Nel Piano di monitoraggio devono essere anche esplicitate le responsabilità e la sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio.

**Tali considerazioni dovranno essere esplicitate nelle misure in merito al monitoraggio che, ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., devono essere rese pubbliche insieme alla Dichiarazione di Sintesi e al parere motivato.**

In conclusione, tutto quanto innanzi detto costituisce il **parere motivato** relativo alla sola Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore del Porto di Taranto proposto. Tale parere non esclude né esonera l'Autorità procedente dall'acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione per norma previsti ivi inclusa la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione di Incidenza delle opere e dei progetti laddove prevista ai sensi del D. Lgs 152/06 e s.m.i. e della L.R. 11/01 e s.m.i. ed è altresì subordinato alla verifica della legittimità delle procedure amministrative messe in atto

- Vista la Legge Regionale 4 febbraio 1997 n. 7;
- Vista la deliberazione della Giunta regionale n. 3261 del 28/7/98 con la quale sono state emanate direttive per la separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa;
- Viste le direttive impartite dal Presidente della Giunta Regionale con nota n. 01/007689/1-5 del 31/07/98;
- Visto il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- Vista la circolare 1/2008 del Settore Ecologia di cui alla DGR n. 981 del 13.06.2008;
- Richiamati gli obblighi a carico dell'Autorità Procedente di cui all' art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

**“COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. 28/01 E S.M. E I.”**

**Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dallo stesso non deriva alcun a carico del bilancio regionale.**

Tutto ciò premesso il dirigente del servizio Ecologia,

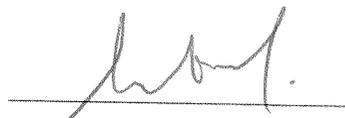
**DETERMINA**

- di esprimere, ai sensi del art. 15 comma 2 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., **parere motivato** del Piano Regolatore del Porto di Taranto– Autorità procedente: Autorità Portuale di Taranto, così come esposto in narrativa e che qui si intende integralmente richiamato, con tutte le indicazioni e prescrizioni ivi richiamate;
- di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Ecologia, all'Autorità Portuale di Taranto, al Servizio Lavori Pubblici e al Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Comune di Taranto;
- di far pubblicare il presente provvedimento sul BURP;
- di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;
- di trasmettere copia conforme del presente provvedimento al Servizio Segreteria della Giunta Regionale;

Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4° della L. 241/90 ss.mm.ii., può proporre nei termini di legge dalla notifica dell'atto ricorso giurisdizionale amministrativo o, in alternativa, ricorso straordinario (ex D.P.R. 1199/1971).

*Il dirigente del Servizio Ecologia*

*Ing A. Antonicelli*



*Il dirigente di Ufficio*

*Ing. C. Dibitonto*



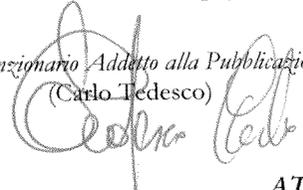
I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dallo stesso predisposto ai fini dell'adozione da parte del Dirigente del Servizio Ecologia è conforme alle risultanze istruttorie.

*Il funzionario istruttore*                      *Ing. A. Arrivo*                      

*Il funzionario istruttore*                      *Ing. R. Racioppi*                      

*Il funzionario istruttore*                      *Dott. V. Moretti*                      

Il presente provvedimento, composto da n. 40 (quaranta) facciate compresa la presente, è pubblicato sull'Albo istituito presso l'Assessorato alla Qualità dell'ambiente – Servizio Ecologia – Viale delle Magnolie, 6-8 - Zona Industriale Bari - Modugno, dove resterà affisso per dieci giorni lavorativi consecutivi, a partire dal **06 APR. 2012**  
Il presente provvedimento ai sensi di quanto previsto dall'art. 16 c. 3 del DPGR n. 161 del 22/02/2008 viene pubblicato all'Albo telematico nelle pagine del sito [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it), dal \_\_\_\_\_ al \_\_\_\_\_

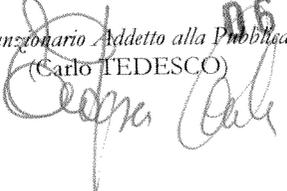
*Il Funzionario Addetto alla Pubblicazione*  
(Carlo Tedesco)  


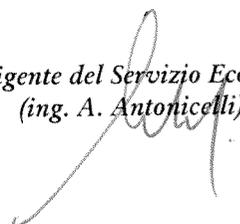
#### ATTESTAZIONE DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

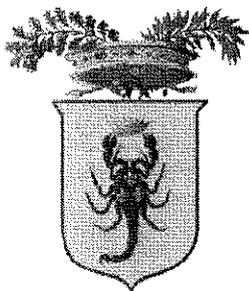
Il sottoscritto, dirigente *del Servizio Ecologia* visti gli atti d'ufficio,

**ATTESTA**

Che la presente determinazione è stata affissa all'Albo del Servizio Ecologia – Via delle Magnolie, 6-8 z.i. – Modugno – per 10 (dieci) giorni lavorativi, dal **06 APR. 2012** al **20 APR. 2012**

*Il Funzionario Addetto alla Pubblicazione*  
(Carlo TEDESCO)  


*Il Dirigente del Servizio Ecologia*  
(ing. A. Antonicelli)  




# PROVINCIA DI TARANTO

9° SETTORE

Ecologia ed Ambiente – Aree Protette –  
Parco Naturale Terra delle Gravine – Protezione Civile

**Raccomandata A.R.**



**S.J.S. Engineering S.r.l.**  
Via Collina, 36  
00187 Roma

A00 Prov. TA - A00  
Class.

PTA/2012/0064867/P



18/07/2012

**ARPA Puglia**  
Dipartimento di Taranto  
C.da Rondinella c/o Ospedale Testa  
74100 - Taranto

**Presidente**  
Autorità Portuale  
C/o Porto Mercantile  
74100 Taranto

**T.C.T S.p.a.**  
C/o Porto Mercantile  
74100 Taranto

**Oggetto: Smaltimento fanghi di dragaggio stoccati in ex area Bellelli, Porto di Taranto**

Premesso che con nota di cui al prot. 0045653/a del 24.05.2012 pervenuta a questa Provincia con la quale è stata inoltrata istanza al fine di ottenere il nulla-osta necessario per l'avvio delle operazioni di carico-trasporto e conferimento presso il sito di recupero dei fanghi di dragaggio in oggetto emarginato, a tal proposito, la Società ha trasmesso documentazione integrativa ovvero caratterizzazione ambientale dei fanghi acquisita al pro. Prov. 0062940/a.

L'ARPA Puglia, per quanto di competenza viste le analisi integrative presentate dalla società, ha ritenuto che tali materiali possano essere avviati a recupero, previo controllo analitico durante le operazioni di rimozione.

Provincia e ARPA Puglia, ai fini del rilascio del nulla osta definitivo propedeutico all'esercizio dell'attività di che trattasi richiedevano :

- 1) Disponibilità delle aree oggi sottoposte a sequestro ;
- 2) Crono- programma degli interventi opportunamente dettagliato;
- 3) Disponibilità impianto a ricevere i rifiuti e i quantitativi giornalieri e procedure di accettazione;
- 4) Autorizzazioni di tutte le società che parteciperanno ai lavori.

Con nota di cui al Prot. Prov. 0064620/a del 17.07.2012 la società ha trasmesso, il crono programma, l'elenco dei siti e le autorizzazioni in merito ai trasporti, pertanto nel prendere atto di quanto trasmesso, fatte salve le valutazioni di ARPA Puglia in merito alle caratterizzazioni dei rifiuti che dovranno essere programmate all'inizio dei lavori, nonché le disponibilità degli impianti al ricevimento dei rifiuti, in considerazione della loro capacità autorizzata, si comunica il nulla osta fatto salvo il rispetto della normativa vigente in materia di gestione rifiuti.

II DIRIGENTE  
*Dott. Angelo Raffaele BORGIA*

