



Ministero della Transizione Ecologica

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

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 572 del 10 ottobre 2022

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p style="text-align: center;">Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm³ di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto. Verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n. 3 del decreto VIA (DM 34/2022) del 09/03/2022</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP: 8581</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto</p>

La Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS);
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio (d’ora innanzi Commissione);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

PREMESSO che:

- l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, con nota prot. n. 11061 del 11/08/2022 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n. 3 contenuta nel provvedimento di VIA D.M. n.34 del 09/03/2022 relativamente al progetto “*Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm³ di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all’ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto*”; infatti, con tale D.M. è stato espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del progetto con l’obbligo di ottemperare le condizioni ambientali di cui al parere CTVA n.211 del 03/02/2022;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MiTE/101854 del 17/08/2022;
- la Divisione con nota prot. n. MiTE/104099 del 29/08/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/6160 in data 29/08/2022 ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione ed ha comunicato la pubblicazione della documentazione sul sito internet istituzionale;
- con la stessa nota la Divisione ribadiva che “*Si resta in attesa del contributo da parte dell’ARPA Puglia, quale ente coinvolto nella verifica di ottemperanza alla condizione ambientale in argomento, al fine di concludere il procedimento nei tempi stabiliti dall’art. 28 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.*”;

RILEVATO che per il progetto in questione:

- con D.M. n.34 del 09/03/2022 è stato espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del progetto in questione con l’obbligo di ottemperare le condizioni ambientali di cui al parere CTVA n.211 del 03/02/2022;

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della seguente documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza e relativa alla condizione ambientale n. 3 di competenza del MiTE così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot. n. MiTE/104099 del 29/08/2022:

- Progetto Costruttivo “DRAGAGGIO AREA MOLO POLISETTORIALE E CONFERIMENTO IN CASSA DI COLMATA DEI SEDIMENTI – Piano di dragaggio sistema di refluo in cassa di colmata e controllo attività”;

RILEVATO che:

- il Proponente nella domanda presentata specifica che **“Il piano aggiornato recepisce le prescrizioni del nuovo Decreto VIA (DM 34/2022) e contiene tutti gli adeguamenti previsti per il Piano di Monitoraggio, da adottare per l’esecuzione del dragaggio”**;

- in allegato alla domanda il Proponente inoltre ha trasmesso anche la domanda e relativi allegati inviati ad ARPA. Tali allegati non risultano acquisiti agli atti. A ogni modo si specifica, con riferimento agli atti in possesso della Divisione e della Commissione, che:

- in data 01/06/2022 con nota prot.n.7147, acquisita con prot. n. MiTE/69122 del 01/06/2022, il Proponente ha trasmesso all’ARPA, **“ai fini della preventiva condivisione di codesta Agenzia - necessaria per la successiva istanza di verifica di ottemperanza da sottoporre al Ministero – la proposta di posizionamento delle panne antitorbidità e delle sonde CF1 e CF2 formulata dall’Appaltatore. Detta proposta tiene conto di quanto indicato nel cit. parere 211, ossia della possibilità di prevedere un corridoio per il passaggio delle imbarcazioni di dragaggio e per altro traffico non diversamente delocalizzabile”**.
- l’ARPA con nota acquisita con prot. n. MiTE/75883 del 16/06/2022, l’ARPA risponde che **“la documentazione trasmessa non è accompagnata da una nota tecnica esplicativa che descriva dettagliatamente quanto rappresentato nella tavola grafica in relazione alle fasi di lavorazione e al crono programma previsto. Dall’analisi della documentazione fornita alla scrivente Agenzia ovvero l’Allegato “Proposta appaltatore posizionamento panne e sonde”, si rappresenta inoltre quanto segue. All’ultimo capoverso della predetta condizione ambientale, si richiede che le sonde CF1 e CF2 siano “riposizionate in maniera rappresentativa rispetto all’area vasta”; questo aspetto non appare evidente **nell’elaborato proposto poiché risultano carenti le seguenti informazioni: 1) Geolocalizzazione sonde; 2) Patterns correntometrici prevalenti in relazione alla posizione delle sonde e al crono programma dei lavori (andamento stagionale dei patterns); 3) Informazioni sull’area vasta (i.e. posizionamento sonde CF3, CF4, CF5, CF6 e CF7; presenza di barriere artificiali). Questa Agenzia ritiene, inoltre, necessario acquisire informazioni più precise sul posizionamento delle panne antitorbidità. Dalla documentazione fornita non si evince, infatti, se l’indicazione della posizione delle panne riguardi le diverse fasi di progressione del cantiere (Fase 1 e Fase 2) o se esse saranno posizionate contemporaneamente. Infine, non sono presenti riferimenti alla localizzazione del “corridoio” per il passaggio delle imbarcazioni di dragaggio e per altro traffico non diversamente delocalizzabile. Si rappresenta, inoltre, che per la verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n. 3 si rimane in attesa dell’adeguamento del PMA secondo quanto richiesto al secondo capoverso della suddetta condizione.”**;**
- il Proponente con nota prot.n.11061 del 11/08/2022, con prot. n. MiTE/101854 del 17/08/2022, ha presentato domanda per l’avvio di verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n. 3;
- con nota acquisita con prot. n. MiTE/102141 del 18/08/2022 e con prot. n. CTVA/5931 del 18/08/2022, l’ARPA specifica quanto segue: **“si prende atto della documentazione trasmessa che verrà valutata dall’Agenzia, tuttavia si desidera chiarire come la verifica di ottemperanza di questa prescrizione, essendo caratterizzata dalle tempistiche su richiamate (in corso d’opera e post operam) , non si potrà concludere semplicemente con una verifica documentale , piuttosto dovrà protrarsi per tutta la durata dei lavori anche tramite verifiche in campo e pertanto non risultano applicabili i termini concessi dal D.L. n. 1/2015”**;

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

Per quanto riguarda la condizione ambientale n. 3

RILEVATO che:

- la condizione ambientale n. 3 riporta:

*“Quale intervento di mitigazione, si ritiene necessaria l'adozione di **panne antitorbidità**, conformemente a quanto prescritto nella condizione n. 6 del D.M n. 80/2014, prevedendo, in ragione del prealert di monitoraggio fissato all'80% del valore soglia, la realizzazione di un corridoio per il passaggio delle imbarcazioni di dragaggio e per altro traffico non diversamente delocalizzabile, da ubicarsi tenuto conto delle aree maggiormente sensibili e dei flussi prevalenti di corrente.*

In relazione alle modifiche progettuali definite e a quelle da individuarsi per effetto del precedente capoverso, coerentemente con il Progetto di monitoraggio ambientale (PMA) precedentemente approvato e con il previsto pre-alert all'80% del valore soglia, tenuto conto delle risultanze delle attività di controllo finora eseguite, sulla base delle specifiche indicazioni fornite dall'ARPA, il PMA dovrà essere opportunamente adeguato, in funzione:

a) delle profondità dei fondali, delle profondità di dragaggio e delle diverse granulometrie e relativi quantitativi di sedimenti;

b) dei livelli di torbidità e di concentrazione dei solidi sospesi preesistenti nelle acque dei siti oggetto dei dragaggi e in area vasta;

c) delle possibili alterazioni delle biocenosi di elevato pregio naturalistico.

Le sonde CF1 e CF2 dovranno essere riposizionate in maniera rappresentativa rispetto all'area vasta.”;

- il termine di avvio della verifica di ottemperanza risulta *“Al termine della predisposizione delle opere di mitigazione al dragaggio. Alla ripresa delle attività di dragaggio, per le misure in continuo/con le cadenze definite nel PMA.”;*

- come ente coinvolto risulta ARPA Puglia per la validazione degli interventi e per le verifiche;

CONSIDERATO che con riferimento alla documentazione presentata:

Ai fini della verifica di ottemperanza alla **Condizione Ambientale n. 3**, il Proponente ha trasmesso al MiTE la relazione che recita in Premessa: *“La presente relazione integra ed aggiorna il documento di Progetto Esecutivo (PE) "Piano di Dragaggio e Sistema di refluentamento in cassa di Cornata - PEGENDROOOORE01B" e descrive le modalità che si intendono adottare per l'esecuzione del dragaggio così come modificate in relazione all'esigenza, non prevista in sede di PE, di garantire l'operatività dell'area da dragare del porto di Taranto (darsena del Molo Polisetoriale - V Sporgente) e che recepisce le prescrizioni del nuovo Decreto VIA (DM 34/2022).”*

RILEVATO che tale attività non è oggetto della Condizione Ambientale oggetto del presente parere poiché lo stesso in questa sede verifica esclusivamente l'ottemperanza della Condizione Ambientale n. 3 assegnata all'opera e **non può considerarsi in alcun modo come approvazione dell'aggiornamento del documento di Progetto Esecutivo (PE)** relativo al "Piano di Dragaggio e Sistema di refluentamento in cassa di Cornata".

TENUTO CONTO innanzitutto, che la condizione ambientale n. 3 cita testualmente:

“In relazione alle modifiche progettuali definite e a quelle da individuarsi per effetto del precedente capoverso, coerentemente con il Progetto di monitoraggio ambientale (PMA) precedentemente approvato e con il previsto pre-alert all’80% del valore soglia, tenuto conto delle risultanze delle attività di controllo finora eseguite, sulla base delle Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell’Ambiente specifiche indicazioni fornite -dall’ARPA, il PMA dovrà essere opportunamente adeguato,”;

Il Proponente fornisce un elaborato rappresentato da un aggiornamento del Progetto Costruttivo (PC) senza di fatto prevedere un raccordo con il PMA;

TENUTO CONTO in particolare che, con riferimento alla condizione ambientale il Parere dell’ARPA Puglia, acquisito al prot. n. CTVA/6820 del 19/09/2022 recita:

a) *“(...omissis...) il PMA dovrà essere opportunamente adeguato, in funzione delle profondità dei fondali, delle profondità di dragaggio e delle diverse granulometrie e relativi quantitativi di sedimenti”.*

Nell’elaborato oggetto di valutazione che, come già evidenziato, non può considerarsi come un aggiornamento del PMA, non è fatto alcun cenno a quanto richiamato dal punto a) su esposto. **Si chiede pertanto al Proponente di esplicitare l’intervento di adeguamento dell’intero PMA previsto rispetto alla condizione ambientale n. 3.**

b) *“(...omissis...) il PMA dovrà essere opportunamente adeguato (...omissis...), in funzione dei livelli di torbidità e di concentrazione dei solidi sospesi preesistenti nelle acque dei siti oggetto dei dragaggi e in area vasta”.*

1. Per quanto riguarda il posizionamento delle panne antitorbidità, la proposta dell’appaltatore non circoscrive per intero l’area oggetto del dragaggio in virtù del traffico navale non diversamente delocalizzabile. La scelta sia dello sviluppo lineare delle panne sia della loro posizione relativa (posizione 1, 2 e 3) non è comunque supportata da uno studio idrodinamico, pertanto non è possibile valutare se tali elementi, posizione ed estensione delle panne, siano sufficienti a garantire la conterminazione della torbida eventualmente prodotta. **Non è stata prodotta, inoltre, una cartografia che mostri con sufficiente dettaglio quali corridoi siano destinati al passaggio delle imbarcazioni secondo le diverse fasi del dragaggio**, in modo da verificare se l’estensione delle panne sia effettivamente coerente con i necessari spazi di manovra delle imbarcazioni. **Il Proponente dovrà pertanto presentare una proposta maggiormente dettagliata e supportata da uno studio idrodinamico che garantisca la migliore opzione per il confinamento dell’area di dragaggio**, indicando chiaramente anche quanto previsto dalla condizione 3 del Decreto VIA n. 34 del 09/03/2022 e cioè il posizionamento di *“un corridoio per il passaggio delle imbarcazioni di dragaggio e per altro traffico non diversamente delocalizzabile, da ubicarsi tenuto conto delle aree maggiormente sensibili e dei flussi prevalenti di corrente”*. Questa Agenzia, pertanto, potrà valutare pienamente l’adeguatezza del PMA da prodursi solo dopo che sia stata definita la corretta posizione ed estensione delle panne antitorbidità;

2. **non appare chiara la posizione delle sonde CF1 e CF2** per le quali il Proponente ha previsto il riposizionamento secondo le coordinate indicate a pagina 32 dell’elaborato. La posizione indicata non è però confermata nelle immagini presenti nel medesimo elaborato e trova contraddizioni nel testo (cfr. §6.2 dove si afferma che *“prima ancora del posizionamento delle panne, saranno spostate tra le panne antitorbidità ed il perimetro sud del cerchio di evoluzione”* mentre nei §§ 9 e 10 *“le nuove posizioni delle sonde CF1 e CF2 sono all’esterno del cerchio di evoluzione”*); non è possibile, pertanto, verificare la posizione relativa rispetto l’area di lavoro e l’area vasta. **Il Proponente dovrà considerare l’eventuale riposizionamento delle sonde in virtù di quanto già osservato al punto 1 di questo parere**. Il Proponente dovrà infine aggiornare sia l’elaborato che gli allegati digitali (*shapefiles*) in funzione delle nuove posizioni pianificate;

3. si chiede al Proponente di riformulare in maniera chiara ed incisiva il § 12, in particolar modo di esplicitare le seguenti frasi “*le altre sonde CF1, CF2 e CF3 saranno utilizzate come sentinelle per il controllo ravvicinato della torbidità creata nelle zone di lavoro*”, “*in funzione di questi dati saranno gestite le operazioni di dragaggio prevedendo lo spostamento dei mezzi marittimi all'interno delle aree in modo da contenere i valori di torbidità*”, “*tale procedura sarà in seguito supportata da studi di correlazione dei dati di torbidità con i dati correntometrici e con i valori di solidi sospesi rilevati*”. In relazione a quest'ultima affermazione si chiede, inoltre, di **definire tempi e modalità di realizzazione dei succitati “studi di correlazione”** in modo da permettere una valutazione dell'effettivo supporto alle operazioni di dragaggio;

4. per quanto riguarda le procedure di intervento in caso di superamento dei valori limite (valore di *Pre-alert* e valore di *Alert*) il Proponente dichiara “... *sulle sonde attivate sarà impostato un valore di pre-alert, che sarà utilizzato per la scelta degli interventi di mitigazione*”; atteso che come misura di mitigazione espressa dalla condizione ambientale n.3 è stata prescritta l'adozione di panne anti torbidità, **si chiede di volere chiarire in che cosa consista la “scelta” di interventi di mitigazione;** si rileva inoltre che la procedura di intervento nei casi di superamento dei valori limite di torbidità risulta carente delle tempistiche previste per le diverse fasi (sopralluogo squadra di intervento, verifica sonda, ecc...) e non indica la sospensione delle attività come potenziale misura di intervento;

5. il Proponente dovrà **prevedere che il sistema di allarme comunichi in tempo reale l'avvenuto superamento anche ad ARPA Puglia,** presso il Dipartimento Territoriale di Taranto. Si chiede, infine, di confermare che i tempi di attivazione dei messaggi di pre-Alert e Alert rispettivamente a 2 e 3 ore dal superamento dei valori soglia.

c) “*(...omissis...) il PMA dovrà essere opportunamente adeguato, (...omissis...) in funzione delle possibili alterazioni delle biocenosi di elevato pregio naturalistico*”.

A tale scopo, Il Proponente dichiara di adottare un sistema di monitoraggio della torbidità, costituito da stazioni di monitoraggio programmate per inviare un segnale di *pre-Alert* nel momento in cui venga raggiunto l'80% del valore limite. In particolar modo, al fine di proteggere siti sensibili da eventuali perturbazioni, la sonda CF7 fungerà da presidio del SIC “Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto, come prescritto nel Decreto di Compatibilità Ambientale n.8/2014”. La condizione ambientale n. 3 richiede infine “*le sonde CF1 e CF2 dovranno essere riposizionate in maniera rappresentativa rispetto all'area vasta*”. Per quanto riguarda questo punto, si richiamano le osservazioni espresse al punto b e nella nota prot. ARPA n. 51737 del 18/07/22.

Si chiede al Proponente di fornire un cronogramma di dettaglio di tutte le fasi previste al § 6 al fine di predisporre eventuali azioni di verifica e controllo e si sottolinea che il presente parere è una verifica documentale della prescrizione in oggetto (cfr. nota prot. Arpa n. 57447 del 18/08/22) e deve essere considerato parziale e non esaustivo della verifica di ottemperanza definitiva alla condizione n. 3.

VALUTATO che,

dalla documentazione presentata dal Proponente si evince che gli elementi che supportano la proposta qui esposta sono sinteticamente i seguenti:

- tempi lunghi di osservazione dei rilievi del monitoraggio ambientale (2017 - 2021) hanno portato ad individuare un'attività di controllo del dragaggio più mirata ed efficace;
- il piano di monitoraggio approvato in precedenza con D.M. n. 80/2014 prevede che 3 stazioni fisse siano posizionate all'interno dell'area di lavoro; tali stazioni fisse (CF1, CF2, CF3) sono state installate per altri scopi, in particolare per il controllo dei valori di torbidità nel corso di un dragaggio di carattere ambientale con volumi molto ridotti e condotto al di fuori del presente appalto;
- per ottemperare alla condizione ambientale del nuovo decreto VIA n. 34 del 9 marzo 2022, le sonde CF1 e CF2 saranno posizionate in maniera rappresentativa rispetto all'area vasta, all'esterno del cerchio di evoluzione e precisamente alle seguenti coordinate;

- la stazione CF6 risulta risentire delle turbolenze causate dallo scarico ILVA prossimo alla stazione, che può portare a derive nei dati rilevati (come condiviso anche da ARPA Puglia nel report trasmesso ad ASTALDI ed agli Enti Competenti con propria nota prot. n. 49106-2 del 8.8.2017); inoltre, la stazione di monitoraggio CF6 si trova in una zona sotto costa, che non sarà interessata dalle attività di dragaggio;
- i valori di torbidità rilevati nelle le stazioni situate in prossimità dei siti sensibili (nello specifico la stazione CF7, posizionata a controllo del sito sensibile del SIC "Posidonieto Isola di San Pietro - Torre Canneto") meritano un'attenzione particolare nell'ottica di proteggere tali siti da eventuali perturbazioni con l'adozione di idonee azioni correttive per evitare qualsiasi tipo di contaminazione;
- i mezzi proposti per l'esecuzione del dragaggio sono diversi sia da quanto previsto in PD che da quanto previsto in PE. La scelta di effettuare il dragaggio esclusivamente con benna mordente e benna a cucchiaio rovescio, consente di prelevare un sedimento più concentrato in tenore di solidi e con minore percentuale di acqua, evitando pertanto l'aumento della torbidità;
- in tale documento, quindi, limitatamente alle attività di dragaggio, si stabilisce che le stazioni che risulteranno attivate nella procedura di *alert* saranno le stazioni dalla CF1 alla CF7, con l'attivazione di un valore di *pre-alert* (impostato all'80% del valore limite); esse daranno indicazioni sulle mitigazioni da adottare (spostamento dei mezzi effossori in una zona diversa con riferimento anche alle condizioni meteo e di traffico al contorno);
- con l'attivazione del valore di *alert* esse daranno avvio a tutte le procedure che saranno nel seguito descritte (cfr. Paragrafo 13) così come previsto nel Piano di Monitoraggio Approvato;
- infine esse daranno utili indicazioni per la valutazione della effettiva dispersione del plume di torbidità.
- nel seguito saranno espone con maggior dettaglio le considerazioni che hanno portato all'individuazione di un piano di controllo mirato per il controllo ambientale dell'attività di dragaggio.

VALUTATO inoltre che:

1. in relazione al seguente Punto della condizione ambientale n. 3:

“Quale intervento di mitigazione, si ritiene necessaria l'adozione di panne antitorbidità, conformemente a quanto prescritto nella condizione n. 6 del D.M n. 80/2014, prevedendo, in ragione del prealert di monitoraggio fissato all'80% del valore soglia, la realizzazione di un corridoio per il passaggio delle imbarcazioni di dragaggio e per altro traffico non diversamente delocalizzabile, da ubicarsi tenuto conto delle aree maggiormente sensibili e dei flussi prevalenti di corrente.”

Il Proponente afferma che sarà impostato un valore di *pre-alert*, che sarà utilizzato per la scelta degli interventi di mitigazione e un valore di *alert*, che rappresenterà il vero valore soglia. Sulle sonde CF4, CF5, CF6 e CF7 sarà impostato un sistema di allarme che consente, una volta rilevato il superamento del valore soglia (valore di *Alert*), l'invio di un messaggio telefonico. Il messaggio identifica il valore di torbidità rilevato. Tale sistema di allarme si attiva ogni volta che è rilevato un superamento, fino a un massimo di 24 volte in un giorno. In tal modo il raggiungimento di situazioni di criticità ambientale è rilevato in tempo reale, consentendo di intervenire in maniera tempestiva per verificare lo stato di allarme, anche con misurazioni mediante sonda mobile.

La squadra di intervento appositamente formata, allertata dal Responsabile di cantiere, procederà in modo da individuare la causa del superamento del valore soglia, escludendo che l'allarme sia stato inviato per cause esterne non riconducibili alla realizzazione dell'intervento in argomento. Successivamente, allo scopo di verificare la rappresentatività del dato trasmesso e il corretto funzionamento della sonda, la squadra effettuerà letture con sonda mobile del valore di torbidità nei paraggi in prossimità della sonda in allarme. Se il valore misurato risulta inferiore al prefissato valore di *Alert*, l'evento è identificato come falso allarme: in

tal caso, si procederà a calibrare il sensore di torbidità della sonda, annotando il temporaneo malfunzionamento. Se il valore misurato conferma il superamento del valore di *Alert* si rileva la necessità di intervento.

2. in relazione ai seguenti punti della condizione ambientale n. 3:

“Il PMA dovrà essere opportunamente adeguato, in funzione:

- **a) delle profondità dei fondali, delle profondità di dragaggio e delle diverse granulometrie e relativi quantitativi di sedimenti;**

Rispetto a questo punto il Proponente nel documento fornito non sembra definire le misure.

- **b) dei livelli di torbidità e di concentrazione dei solidi sospesi preesistenti nelle acque dei siti oggetto dei dragaggi e in area vasta”;**

Il Proponente non spiega quali misure ulteriori - oltre alla previsione obbligatoria e continuativa di panne antitorbidità (barriere fisiche per limitare la diffusione dei sedimenti movimentati dall'attività di dragaggio e degli eventuali contaminanti associati alla loro frazione fine) - sono previste in caso di superamento dei limiti.

Tra le misure da delineare in modo chiaro nel piano di monitoraggio, a titolo di esempio, dovrebbero essere previste le seguenti azioni:

- a) l'immediata cessazione delle attività di dragaggio;
- b) inglobamento totale del sistema dragante;
- c) chiusura parziale dell'area di escavo, a valle delle operazioni;
- d) chiusura totale dell'area di escavo, con eventuale realizzazione di un'intercapedine per il passaggio delle imbarcazioni;
- e) protezione di un'area sensibile nei pressi delle attività di dragaggio.

Appare inoltre evidente che i limiti di torbidità previsti nel monitoraggio da parte delle sonde CF1-CF6 non possono essere validi per la CF7 posta in prossimità del posidonieto poiché le caratteristiche di questa biocenosi sono molto più sensibili alla torbidità. Vanno pertanto indicati livelli soglia molto più restrittivi e basati su evidenze scientifiche. Il valore di 237,69 NTU pari a quello presente all'interno dell'area portuale è evidentemente ingiustificato.

- **c) delle possibili alterazioni delle biocenosi di elevato pregio naturalistico:**

Tale aspetto è stato affrontato dal Proponente prevedendo azioni non quantificate e non specificate di monitoraggio del posidonieto. Le indicazioni fornite sembrano non essere state redatte da un biologo/ecologo esperto e mancano quasi completamente di elementi atti a permettere una valutazione di ottemperanza da parte della scrivente.

A tale proposito si precisa che, in accordo con le indicazioni dell'ISPRA, lo studio delle possibili alterazioni bio-morfologiche delle biocenosi sensibili presenti nell'area (es. Prateria di *Posidonia oceanica*) sono solo una parte (peraltro in questo documento non specificata) dei possibili effetti.

Per completezza devono essere presi in considerazione anche:

- i possibili effetti dei contaminanti rimessi in circolo dal dragaggio, presenti in fase disciolta nella colonna d'acqua o associati alle particelle in sospensione, su differenti organismi marini;

- le possibili alterazioni qualitative e quantitative della componente macrozoobentonica presente nello strato subsuperficiale della matrice sedimentaria (0-20 cm);
- possibili alterazioni qualitative delle biocenosi sensibili presenti nell'area.

Nessuno di questi elementi è apparentemente stato preso in considerazione dal Proponente.

3. in relazione al seguente punto della condizione ambientale n. 3:

“Le sonde CF1 e CF2 dovranno essere riposizionate in maniera rappresentativa rispetto all’area vasta.”

Vedasi commento ARPA Puglia.

la Sottocommissione VIA

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

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

sulla base della documentazione agli atti la Condizione Ambientale 3 del decreto VIA (DM 34/2022) del 09/03/2022, relativa all’opera denominata “*Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm³ di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all’ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto*”, proposta dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, alla luce delle carenze riscontrate, **è da considerarsi, al momento, non ottemperata.**

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla