



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

Parere n. 1097 del 30 novembre 2012

Progetto	Verifica di assoggettabilità Porto di Taranto – Riqualficazione del molo polisetoriale di Taranto – ammodernamento della banchina di ormeggio
Proponente	Commissario Straordinario e Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto

Handwritten notes and signatures are present throughout the document. On the left, there is a large handwritten 'T' and the number '201'. On the right, there are several vertical signatures and initials, including 'Rue', 'Fon', and 'R'. At the bottom, there are more signatures and the number '15'.



LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del d.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., relativamente al progetto **“Porto di Taranto – Riqualificazione del molo polisettoriale di Taranto – ammodernamento della banchina di ormeggio”** presentata dal Commissario Straordinario e Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, con nota del 6 agosto 2012, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali al prot. DVA-2012-19590 del 14/08/2012;

VISTA la nota prot. DVA-2012-24297 del 10/10/2012 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, a seguito delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità e della pubblicazione dell'avviso sulla Gazzetta Ufficiale dello Stato, ha trasmesso l'istanza del Commissario Straordinario e Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto e la relativa documentazione alla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS, che l'ha acquisita al prot. CTVA-2012-3607 del 10/10/2012;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e successive modificazioni e integrazioni;

VISTO il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. “Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248” ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria” ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

PRESO ATTO che con il voto n. 81 del 28 novembre 2012 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, terza sezione, ha approvato il progetto **“Porto di Taranto – Progetto definitivo di riqualificazione del molo polisettoriale di Taranto – Ammodernamento della banchina di ormeggio – Progetto di adeguamento tecnico funzionale del piano regolatore portuale”**, rinviando gli aspetti ambientali alla *Verifica di Assoggettabilità a VIA* ex art. 20 del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni e riportando le prescrizioni formulate in seno alla commissione relatrice (e poi condivise dalla Sezione) dal rappresentante della competente Direzione Generale del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare (dette prescrizioni sono riportate anche nel parere della Sezione sul relativo progetto definitivo);

PRESO ATTO che con il voto n. 71 del 28 novembre 2012 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, terza sezione, ha approvato il progetto definitivo **“Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17 Febbraio 2012 – Adeguamento strutturale per l'ampliamento del porto di Taranto – Progetto definitivo di riqualificazione del Molo Polisettoriale – Ammodernamento della banchina di ormeggio TARANTO”**



formulando prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni ai fini dello sviluppo del successivo progetto esecutivo;

PRESO ATTO che il progetto riguarda la ristrutturazione e riqualficazione di infrastrutture esistenti del terminale contenitori del Porto di Taranto oggi esistente e operante;

PRESO ATTO che secondo il PRP vigente, variante generale, approvato con D.M. n° 976 il 31 Marzo 1980 e le successive integrazioni, il Molo Polisettoriale ricade in "Ambito portuale esistente" nella categoria "Opere progettate" ed è destinato al traffico merci; il terminal container è operativo dal giugno 2001;

PRESO ATTO che le opere sono previste dal nuovo Piano Regolatore Portuale, in corso di approvazione, e fanno parte delle scelte strategiche atte a perseguire gli obiettivi fissati dallo stesso PRP;

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione tecnica generale;
- Studio preliminare ambientale;
- Progetto definitivo;
- Atti amministrativi;

VISTA la documentazione integrativa esaminata, inviata con nota del 21/11/2012, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali al prot. DVA-2012-28403 del 23/11/2012, inviata alla Commissione VIA VAS con nota prot. DVA-2012-28429 del 23/11/2012 acquisita dalla Commissione VIA VAS al protocollo CTVA-2012-4274 del 23/11/2012, concernente chiarimenti allo studio preliminare ambientale, ritenuti necessari a seguito della riunione del 09/11/2012 intercorsa tra il proponente il progetto e il Gruppo istruttore della Commissione tecnica VIA-VAS;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del D.Lgs. 152/2006, e successive modificazioni, è avvenuta in data 14/08/2012 sulla Gazzetta Ufficiale, parte seconda, della Repubblica Italiana n. 95;

PRESO ATTO che non risultano essere pervenute osservazioni ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni;

PRESO ATTO che, allo scopo di accelerare la realizzazione di alcuni interventi urgenti previsti nel porto "funzionali a rendere l'infrastruttura portuale di Taranto rispondente agli standard competitivi dell'area mediterranea, e obiettivo prioritario, per i suoi riflessi positivi in termini di sicurezza e di celerità dei trasporti marittimi e per lo sviluppo economico-competitivo dell'intero paese", con D.P.C.M. 17 febbraio 2012 il Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto è stato nominato Commissario Straordinario per le seguenti opere e lavori relativi al Porto di Taranto:

- a) Piastra portuale di Taranto;
- b) Dragaggio per l'approfondimento dei fondali al Molo Polisettoriale e connessa vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio;
- c) Consolidamento/adequamento della esistente banchina del Molo Polisettoriale;
- d) Nuova diga foranea e protezione dall'agitazione del moto ondoso in Darsena Molo Polisettoriale;
- e) Potenziamento collegamenti ferroviari del porto di Taranto;
- f) Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della Calata I;

PRESO ATTO che, secondo il D.P.C.M. 17 febbraio 2012, la pronuncia sulla compatibilità ambientale delle suindicate opere è emessa, ai sensi dell'articolo 13 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, entro 60 giorni dalla richiesta;

PRESO ATTO che il 20 giugno 2012 i Ministri per la Coesione Territoriale, delle Infrastrutture e Trasporti, dello Sviluppo Economico, dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione Puglia, l'Autorità Portuale di Taranto, il Commissario Straordinario, la Provincia di Taranto, il Comune di Taranto,

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



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;

CONSIDERATO che il progetto oggetto del presente parere è presente alla lettera c) dei sopraccitati interventi, come risultanti dagli accordi sottoscritti dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

CONSIDERATO che l’intervento conferma la destinazione d’uso per il traffico merci che caratterizza già il Molo Polisettoriale;

CONSIDERATO che il progetto di consolidamento della banchina è funzionale e propedeutico, per ragioni di stabilità e sicurezza, al progetto di approfondimento a -16,50 m dei fondali antistanti il Molo Polisettoriale, del bacino di evoluzione e del canale di accesso, progetto quest’ultimo che seguirà una procedura autonoma di VIA, ai sensi dell’articolo 25 e seguenti del d.lgs 152 del 2006, e successive modificazioni, e che permetterà l’effettivo potenziamento del terminale contenitori del porto di Taranto e l’adeguamento dello stesso all’evoluzione dello *shipping* internazionale;

VALUTATO che le necessità di rispettare i tempi previsti dagli accordi sottoscritti, che in particolare prevedono l’esecuzione in 24 mesi degli sopraccitati interventi b), c) e d), in combinazione con le difficoltà tecniche connesse alla successione temporale dell’esecuzione delle opere e con i tempi richiesti per l’indizione delle gare d’appalto, hanno obbligato il Commissario Straordinario a non presentare un unico progetto per il consolidamento della banchina e per l’escavo dei fondali, anticipando le procedure amministrative per il consolidamento della banchina e per la relativa gara d’appalto;

in merito alla LOCALIZZAZIONE DELLE OPERE

CONSIDERATO che

- il Molo Polisettoriale, 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;
- a causa dell’accelerazione del processo spontaneo di aggiornamento delle flotte portacontainer che, nell’ottica di una riduzione dei costi di trasporto, ha visto una impetuosa crescita degli ordini di navi transoceaniche con capacità di stiva, via via crescente, il Porto di Taranto, in considerazione dell’inadeguatezza delle attrezzature installate e l’altezza dei fondali, con pescaggio medio di 15 metri, a fronte dei 16,50 richiesti, non potrebbe candidarsi a Porto Hub nel prossimo futuro, situazione quest’ultima che rende improcrastinabile e urgente l’ammodernamento del terminale;
- le opere perimetrali del molo sono state realizzate alla fine degli anni '70 e non permettono interventi diretti sulle strutture della banchina esistente, per non pregiudicarne la stabilità, e pertanto il progetto prevede la realizzazione di un nuovo impalcato su pali di grande diametro; stante la difficoltà di dragare tra i pali della nuova banchina e il rischio di danneggiare la nuova struttura, il progetto prevede il dragaggio anche di una fascia di ampiezza di 20m dall’attuale ciglio banchina nell’ambito dei lavori di ammodernamento;
- il progetto ricade nel Sito di bonifica di Interesse Nazionale (SIN) di Taranto, che comprende aree a mare e a terra, è stato individuato ai sensi della legge n. 426 del 1998 e perimetrato con Decreto del Ministero dell’Ambiente del 10 gennaio 2000;

VALUTATO che

- l’area di interesse è sottoposta ad una forte pressione antropica a causa dell’attività portuali in essere;
- l’area di progetto è esterna a qualsiasi area naturale classificata protetta ai sensi del DPR 357/97 come modificato dal DPR 120/2003;



in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che

- lo studio effettuato ha fatto riferimento ai seguenti piani e programmi: Piano Regolatore Portuale vigente, variante generale, approvato con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n° 976 il 31 Marzo 1980, e successivi aggiornamenti; nuovo Piano Regolatore Portuale in corso di approvazione; Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale; Variante Generale al Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto; Piano Generale dei Trasporti e Piano Regionale dei Trasporti; Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio; Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia in corso di approvazione; Piano di Assetto Idrogeologico; Piano territoriale di coordinamento provinciale in corso di approvazione; Piano Regionale e comunale delle Coste; regime dei vincoli; Programma Operativo FESR della Regione Puglia;
- secondo quanto esposto nell'ambito della documentazione integrativa, la variante generale al Piano Regolatore del Porto Taranto, attualmente vigente, di cui al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n° 976 il 31 Marzo 1980 è stata integrata con gli adeguamenti tecnico-funzionali della darsena mezzi pubblici e del prolungamento della diga foranea (voto del CSLLPP n° 19/00), e dell'ampliamento del IV Sporgente, della darsena ad Ovest e della strada dei moli (voto del CSLLPP n° 38/02). Il progetto esecutivo del Molo Polisettoriale risale al 1977. Le opere di contenimento del terrapieno sono state realizzate tra il 1978 ed il 1983; tra il 1990 ed il 1996 si è intervenuti sulla sistemazione dei piazzali e degli impianti. 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 il molo è stato destinato al traffico delle merci containerizzate;
- l'Autorità portuale di Taranto ha avviato la redazione del nuovo PRP il 10 Luglio 2002, che è stato adottato in via preliminare con Delibera n° 3 del 2 Maggio 2006. L'intesa con il Comune di Taranto è stata ottenuta 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. Il 30 novembre 2007 il PRP è stato adottato, in via definitiva dal Comitato Portuale con Delibera n° 12 e quindi 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;
- 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; le conclusioni in merito alla verifica di coerenza del PRP con gli strumenti urbanistici e pianificatori vigenti del Rapporto Ambientale non rilevano contrasti e criticità per l'area di intervento;
- il Molo Polisettoriale ricade nell'area funzionale CON-1 del nuovo PRP, destinata al traffico dei contenitori ed alle attività complementari; sono previsti la sistemazione della viabilità e gli adeguamenti ed ampliamenti di opere ed impianti al fine di migliorare l'efficienza del terminal portuale; sono programmati l'approfondimento dei fondali della Darsena Polisettoriale, del bacino di evoluzione e del canale di accesso almeno fino a -16,50m s.l.m.m;
- il nuovo PRP prescrive che il dragaggio deve essere preceduto dalle opere di consolidamento delle esistenti banchine, intervento necessario a garantire la stabilità dei cassoni imbasati a -14,00m s.l.m.m;
- il Commissario Straordinario rileva che 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 Polisettoriale e per la manutenzione del porto in rada, annoverati tra gli interventi con copertura finanziaria al 100%, già avviati o di prossima realizzazione;



L'area del Molo Polisettoriale 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, dal Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio;

- si evidenzia che l'area del Molo Polisettoriale oggetto dell'intervento di ammodernamento della banchina non è soggetta a vincolo paesaggistico ex D. Lgs. 42/2004) e Decreti Galasso, non è soggetta a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), non rientra nei Siti di Interesse Naturalistico di Importanza Comunitaria ed aree naturali protette, non ricade in vincoli architettonici e archeologici;
- il progetto 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 Polisettoriale, oggetto dell'intervento di consolidamento, non ricade nelle aree a pericolosità idraulica individuate nell'ambito del Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico;
- il tratto di costa su cui insiste il Molo Polisettoriale 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 avvalorerà a livello locale la classificazione effettuata su base regionale;

VALUTATO che

- il progetto non modifica la destinazione d'uso già esistente per il traffico contenitori;
- il Comune di Taranto ha espresso il proprio parere alla realizzazione del progetto, il 22 ottobre 2012, attestando la sussistenza del requisito di non contrasto con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica;
- il Comitato Portuale, con delibera n. 18/12 del 29 ottobre 2012, ha adottato il progetto come "Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore portuale – ammodernamento della banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nel riconoscere la fattispecie di adeguamento tecnico funzionale riguardo alle opere del progetto ha espresso voto favorevole n. 81 del 28 novembre 2012;
- il progetto di realizzazione del Molo Polisettoriale non è stato sottoposto alle procedure di valutazione di impatto ambientale in quanto è stato realizzato in data antecedente all'introduzione di tali norme;
- il consolidamento della banchina è previsto dal nuovo Piano Regolatore Portuale dell'Autorità Portuale quale intervento propedeutico al dragaggio, con finalità di bonifica e di portualità, del terminal container nel Porto di Taranto; il nuovo PRP, che è stato licenziato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e ha terminato la procedura VAS ed è attualmente in attesa del provvedimento di approvazione definitiva da parte della Regione Puglia;
- in relazione al SIN di Taranto, il progetto delle operazioni di dragaggio e della costruzione delle vasche di contenimento, previo espletamento della VIA, seguirà la procedura ex art. 5-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994 n. 84, come introdotto dall'articolo 48 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, il quale sancisce l'applicazione del comma 6 dell'art. 252 del D.Lgs. 152/2006, ai sensi del quale il decreto di approvazione del progetto di da parte del 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"*;



- il progetto di consolidamento della banchina, discende direttamente dalla necessità di assicurare, da un punto di vista della stabilità della struttura della banchina, che il dragaggio non ne comprometta l'integrità;

in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che in merito allo stato di fatto:

- la lunghezza della banchina in concessione è di 2050m, attualmente risultano essere nella disponibilità del terminalista solo 1.500 m così composta: da 0 m a 350 m profondità 15.12m e pescaggio massimo 14.5m; da 351 m a 700 m profondità 14.50m e pescaggio massimo 13.90m; da 701m a 1500 m profondità 14.20m e pescaggio massimo 13.50m;
- la manovra di ormeggio avviene in tempi brevi, circa 45 minuti; il bacino di evoluzione con diametro di 600 m e profondità pari a 15.2 m, protetto dalla esistente diga foranea, permette una manovra di ormeggio con posizione "lato dritto" che concede una rapida manovra di disormeggio della nave;
- la capacità delle bitte esistenti è di 100 tonnellate, con un interasse medio tra le bitte di 23,50m;
- l'estensione totale del terminal è di 1.100.000 mq, di cui 250.000mq, destinati allo stoccaggio dei contenitori. Per i contenitori vuoti l'area a disposizione ha una estensione di 120.00mq; le aree di stoccaggio per i contenitori pieni sono disposte su 4 linee, per un totale di 20 aree;
- il terminal è anche dotato di 3 aree di stoccaggio per contenitori IMO, idoneamente allestite, nel rispetto della normativa vigente: DG Infiammabili: 321 TEU; D1 altri tipi di merci pericolose: 324 TEU; DE esplosivi: 10 TEU;
- la banchina di ormeggio è equipaggiata con 8 Post Panamax 18 file e outreach di circa 52m, con carico massimo in sicurezza allo spreader di 45 Ton, al gancio 50,8 Ton, l'interasse tra le vie di corsa su rotaia è di 30,48m; 2 Gantry Crane Super Post Panamax 22 file e outreach di circa 67m, con carico massimo in sicurezza allo spreader di 45 Ton, al gancio 65.0 Ton, l'interasse tra le vie di corsa su rotaia è di 30,48m;
- le aree di stoccaggio contenitori pieni sono equipaggiate con 20 RailMounted Yard Gantry Crane con carico massimo in sicurezza allo spreader di 40.8 Ton, al gancio 50.6 Ton, l'interasse tra le vie di corsa su rotaia è di 32,20m (Linea 1: 7, Linea 2: 6, Linea 3: 5, Linea 4:2);
- il raccordo ferroviario alla linea ferrata nazionale (Taranto Metaponto), risulta essere costituito da una fascia binari di 5 linee con lunghezza 1 km equipaggiato come segue: 2 Rail Mounted Railway Gantry Cranes con carico massimo in sicurezza allo spreader di 40.8 Ton, al gancio 50.6 Ton, l'interasse tra le vie di corsa su rotaia è di 25,50m; 2 locomotive diesel, bidirezionali, con capacità al traino di 1.200 tonnellate;
- per le operazioni di movimentazione nelle aree di stoccaggio sono utilizzate: 1 gru mobile con outreach 50m, capacità massima allo spreader 35.5 tonnellate, e 100 tonnellate al gancio; 3 Reach Stackers con portata 40 tonnellate; 5 Side Loader per la movimentazione dei contenitori vuoti con portata massima di 9 tonnellate
- l'accesso e l'uscita al Terminal è costituito attualmente, da due corsie di ingresso con larghezza di 4m e altezza massima 4.50 m, e da due corsie in uscita con analoghe dimensioni. Un nuovo Gate è stato recentemente completato e prevede una generosa dotazione di uffici per una superficie coperta così articolata: Blocco uffici 290 mq; Locali tecnologici 16,80 mq; Impronta struttura metallica 1.400 mq; da un punto di vista del traffico gestito, il nuovo Gate dispone di 13 corsie, di cui 3 servite da bilici. Tutta l'area di controllo è protetta da una copertura di 1.400 metri quadri ad una altezza di 12 metri;
- l'ammodernamento della banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale 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 e non facente parte della presente istanza;



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..

CONSIDERATO che in merito al traffico:

- da una analisi dello storico degli ultimi anni, lo studio rileva la massima affluenza di mezzi navali in banchina;
- il picco settimanale, rilevato nel 2006, ha fatto registrare la presenza di:
 - n° 23 navi/settimana con una media di 3/4 navi per giorno
 - n° 4 navi da 8100 teus (super post panamax lunghezza 334m)
 - n° 1 nave da 7000 teus (post panamax lunghezza 300m Serie S)
 - n° 2 navi da 3700/4500 teus (post panamax lunghezza 275m Serie GX)
 - n° 2 navi da 2900 teus (post panamax lunghezza 230/ 245m)
 - n° 6 navi da 1500 teus (post panamax lunghezza 187/193m)
 - n° 2 navi da 2900 teus (post panamax lunghezza 230/ 245m)
 - n° 6 navi da 1200 teus (post panamax lunghezza 130/160m)
- il picco giornaliero ha registrato la seguente situazione:
 - n° 5 navi al giorno
 - n° 1 nave da 8100 teus (super post panamax lunghezza 334m)
 - n° 1 nave da 3700/4500 teus (post panamax lunghezza 275m Serie GX)
 - n° 1 navi da 1500 teus (post panamax lunghezza 187m)
 - n° 2 navi da 1200 teus (post panamax lunghezza 130/160m)
- 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 Polisettoriale";
- le future previsioni pertanto vedono, a parità di numero di navi la settimana, l'introduzione di Navi madre di ultima generazione con portata massima di 14.000 TEU's;

VALUTATO che il progetto complessivo degli interventi nella darsena polisettoriale, ossia ammodernamento della banchina, approfondimento dei fondali e realizzazione della relativa colmata di contenimento, non prevede un incremento sensibile del numero di navi per il terminale contenitori del porto di Taranto, ma solo un incremento considerevole delle quantità di merci trasportate; tali previsioni sono strettamente legate alle attività del dragaggio e all'incremento della profondità del porto, attività che non fanno parte della presente istanza;

CONSIDERATO che in merito al progetto:

- le opere perimetrali del molo sono state realizzate alla fine degli anni '70 e pertanto il progetto prevede la realizzazione di un nuovo impalcato su pali di grande diametro, senza intervenire sulle strutture della banchina esistente per non pregiudicarne la stabilità;
- il progetto prevede, in particolare, 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'attacco al 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)

[Handwritten signature]

CONSIDERATO che in merito alle fasi di realizzazione delle opere

- il progetto prevede di garantire la continuità del servizio, anche se per modeste quantità di merci, ricorrendo a gru mobili e con traffico molto ridotto, e questo comporta la necessità di completare interamente tutti i lavori fino alla progressiva 900,00 prima di cominciare le demolizioni verso la radice del molo; pertanto, il progetto prevede di realizzare i lavori, che interessano i primi 1.200m in testata del lato est del Molo Polisettoriale in 470 giorni, articolati in due lotti funzionali. Il primo consiste nell'ammodernamento dei primi 900m di banchina a partire dalla testata e il secondo, disciplinato secondo le procedure di appalto descritte nel Capitolato Speciale, nel completamento dei lavori fino alla progressiva 1.200m;
- procedendo per tratti successivi di banchina si prevede di portare 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;
 - 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

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

CONSIDERATO che in merito alle aree di cantiere:

- il progetto indica l'area del terminal che verrà occupata dal cantiere per la realizzazione del Lotto I, ed una possibile dislocazione e allestimento delle zone operative e funzionali;
- allo scopo di non ostacolare le attività del terminal container, durante il secondo lotto dei lavori, si è previsto di allestire l'area cantiere in radice del Molo Polisettoriale, in una zona già in concessione a TCT S.p.A. e attualmente utilizzata dal Consorzio Taranto Terminal Rinfuse; in questa seconda e ultima fase, si potranno distinguere: 300m di banchina (dalla progressiva +900m a +1.200m): oggetto dell'intervento di ammodernamento; 300m di banchina (dalla progressiva +1.200m a +1.500m): zona destinata alla viabilità di collegamento tra l'area di intervento ed il cantiere; 300m di banchina (dalla progressiva +1.500m a +1.800m) e piazzale a tergo: area di allestimento del cantiere;

CONSIDERATO che in merito alla descrizione delle opere:

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 di grande diametro (D = 1.200 mm) e lunghezza di 45m (fila interna) e 54m (fila esterna), 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 d'imbasamento dei cassoni.
- 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;

[Handwritten signature]

[Large handwritten signature and notes at the bottom of the page]



La costruzione del nuovo impalcato comporterà la traslazione verso mare delle attuali vie di corsa delle gru con scarto 30,48m; 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; è 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;

- 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;

Attività	Volume mc
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
<i>Totale materiale da gestire</i>	<i>83.800</i>

Impianti

- il progetto include interventi sugli impianti elettrici, speciali e acque meteoriche;
- la rete di drenaggio delle acque di prima e seconda pioggia coprirà un'area scolante pari a circa 54.000 mq; 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; le acque di seconda pioggia, dopo aver subito un trattamento di grigliatura, saranno convogliate in un dissabbiatore/disoleatore statico a flusso orizzontale;
- le sostanze oleose separate dalle acque saranno conferite in discarica autorizzata. A valle del trattamento si prevede di scaricare le acque in mare nel rispetto dei limiti dettati dalla Tabella 3, Allegato 5 alla Parte Terza del D.L. 152/2006 e s.m.i;
- nell'ambito della documentazione integrativa sono fornite alcune informazioni in merito all'impianto di trattamento delle acque prima pioggia esistente e della rete di captazione attualmente in esercizio sul piazzale del Terminal Container e sui 600m di banchina non oggetto di intervento; tale impianto di depurazione delle acque è attualmente autorizzato per 4 anni, allo scarico in mare delle acque reflue industriali, civili e meteoriche trattate, con Determina N. 1 del 7 Gennaio 2009 della Provincia di Taranto, rilasciata alla Taranto Container Terminal S.p.A. In data 5 Dicembre 2011, la Taranto Container Terminal S.p.A. ha presentato alla Provincia di Taranto, istanza di rinnovo della suddetta autorizzazione allo scarico;
- le zone di stoccaggio delle merci pericolose hanno una rete di captazione delle acque meteoriche, che in caso di incendio, può essere disconnessa idraulicamente dalla rete a servizio dei piazzali, permettendo in questo modo il convogliamento e lo stoccaggio delle acque di spegnimento in appositi serbatoi; per gli sversamenti accidentali esistono inoltre delle aree attrezzate con vasche di contenimento che evitano lo scarico nel corpo ricettore delle sostanze eventualmente fuoriuscite dai contenitori;
- le analisi condotte in merito alla verifica delle prestazioni dell'impianto antincendio esistente, ai sensi della normativa vigente (UNI EN 10779:2007), hanno rilevato misure della portata e della



- pressione residua, riferite all'idrante alimentato dalla rete idrica idraulicamente più sfavorevole, hanno consentito di ritenere l'impianto esistente idoneo alla prevenzione incendi anche nella configurazione della banchina di approdo;
- l'impianto elettrico per l'alimentazione delle gru rispetta, oltre che le normativa vigente e i livelli di sicurezza stabiliti, il criterio del bilanciamento dei carichi sulla rete, escludendo la possibilità di sovraccarichi (e di fuori servizio) sulle utenze prioritarie del terminal; inoltre, con alcuni interventi sulle reti, sono state risolte le interferenze garantendo così la continuità dei sotto-servizi e la stabilità dell'infrastruttura;
- nell'area del terminale contenitori insiste un impianto di illuminazione con torri faro a piattaforma porta-proiettori, mobile, con altezza da 36 a 40 metri, provvisti di proiettori, dotati di lampade ai vapori di sodio ad alta pressione da 1000 W; è stata effettuata la verifica illuminotecnica dell'impianto d'illuminazione esistente sulla nuova struttura, quindi della banchina allargata di 10m a partire dalla testata;

Allestimenti e strutture

- il progetto include i calcoli per il dimensionamento e la scelta del parabordo e delle bitte e gli studi di progettazione delle strutture: analisi di sicurezza, caratterizzazione sismica, analisi strutturale, durabilità delle strutture;

Bonifica e dragaggi

- 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; essendo il porto di Taranto classificato Sito di Interesse Nazionale, tale progetto seguirà le procedure ex art. 5-bis della legge 84/94, e successive modificazioni, previa valutazione d'impatto ambientale ai sensi degli articoli 25 e seguenti del d.lgs n. 152/2006;
- il progetto di cui alla presente istanza prevede di eseguire, nell'ambito delle attività di ammodernamento della banchina, i dragaggi che interessano esclusivamente la striscia antistante la banchina di ampiezza 20m e lunghezza 1.200m, allo scopo di evitare di danneggiare successivamente le nuove strutture, permettere la posa in opera dei massi che formano la berma al piede dei cassoni e facilitare le attività di bonifica del fondale;
- tutte le attività verranno precedute dalla bonifica dei sedimenti caratterizzati da una concentrazione di contaminanti superiore ai limiti di intervento dettati da ISPRA; lo studio rileva che sulla base della caratterizzazione dei sedimenti effettuata, 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;
- 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. Il materiale di dragaggio sarà conferito all'impianto di stoccaggio situato all'interno dell'area portuale, in area ex-Belleli. Il progetto fissa il termine massimo del deposito temporaneo in trenta mesi, secondo quanto disposto dalla Legge 28.01.1994 n° 84 e s.m.i, tenendo conto che tutta l'attività di dragaggio, compresa la parte relativa ai primi 20 m lungo la banchina, sarà oggetto di procedura ex art 5-bis della citata



legge 84 del 1994, come introdotto dall'articolo 48 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;

Attività	Volume fanghi mc
Dragaggio ambientale	11.800
Dragaggio tecnico	20.600
TOTALE	32.300

Ripristino dell'area dell'impianto di stoccaggio situato 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 m³ (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 mq	Capacità 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
Totale	57.000	145.000

- 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 argilla compattata a strati (spessore 50 cm), geomembrana in HDPE, di spessore 2mm, geotessile non tessuto del peso di 800g/mq; 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 Polisettoriale 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. 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 Polisettoriale 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 mq (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;

Attività	Vasca deposito temporaneo	Volume mc	Capacità 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

- il progetto prevede la rimozione e lo smaltimento in discarica della geomembrana in HDPE ed il geotessile posati nella vasca n. 2; 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, che secondo quanto dichiarato nell'ambito della documentazione integrativa sono in grado di assicurare il livello di impermeabilizzazione richiesto dalla normativa (equivalente a uno strato di materiale naturale dello spessore di 1 metro con K minore o uguale a $1,0 \times 10^{-9}$ m/s):
 - o strato di argilla compattata (spessore 50 cm)
 - o 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)
 - o 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
 - o geotessile tessuto non tessuto con funzione di protezione antipunzonamento (massa areica 400-600 gr/mq)
 - o geocomposito tessile drenante con le seguenti caratteristiche: massa areica > 300 gr/mq (EN ISO 9864), resistenza a trazione longitudinale e trasversale ≥ 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;
- il progetto prevede un'impermeabilizzazione della vasca n. 4/2, in cui sarà depositato materiale con un contenuto limitato o nullo di acqua, 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;

VALUTATO che l'inizio delle attività di dragaggio, è subordinato all'approvazione, ai sensi dell'articolo 5-bis della Legge 84/94, del progetto dei dragaggi e della relativa colmata, ai fini di bonifica e portualità, da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; i progetti preliminari di dragaggio della darsena polisetoriale e della cassa di colmata, redatti da Sogesid S.p.A., sono stati preliminarmente approvati nell'ambito della Conferenza di Servizi Decisoria tenutasi presso il Ministero dell'Ambiente in data 24.02.2011;

VALUTATO che non si prevede l'utilizzo della vasca n. 1 dell'Area ex-Belleli;

CONSIDERATO che in merito alle indagini effettuate

- sono state effettuate, preventivamente, le seguenti indagini volte ad ottenere un quadro dettagliato dello stato dei luoghi:



- indagini geologico-geotecniche tese: alla definizione del quadro litologico locale, con definizione spinta degli strati di colmata caratterizzanti l'area di sedime sulla quale posizionare le strutture; alla definizione del quadro litologico dei fondali antistanti il piede dei cassoni costituenti la banchina esistente;
- indagine visiva dello stato dei luoghi con puntuali rilievi topografici delle reti e ricostruzione dei disegni di as-built ai fini della verifica delle interferenze;
- verifica strutturale delle esistenti vie di corsa delle gru di banchina, tese ad individuare le cause dei cedimenti registrati a causa dei cicli di fatica, cui erano state sottoposte le parti costituenti il pacchetto di posa dei binari;
- indagine ed analisi dello stato di conservazione delle apparecchiature elettriche installate, con particolare riferimento alle sezioni in Media Tensione;

CONSIDERATO che in merito ai piani di sicurezza sono state prodotte le prime indicazioni per l'elaborazione dei piani di sicurezza e sono state prese in esame i rischi relativi all'area del cantiere, ossia rischi ambientali presenti nell'area, rischi trasmessi al cantiere dall'area circostante e rischi trasmessi dal cantiere all'area circostante; è stata presa a riferimento l'area e l'organizzazione del cantiere, le lavorazioni e le loro interferenze, secondo quanto disposto dal D.lgs. 81/2008; lo studio precisa che il Piano di sicurezza e coordinamento dovrà tenere conto che le lavorazioni effettuate su piattaforme mobili a mare sono soggette all'applicazione del D.Lgs. 271/99; il Piano di Sicurezza e Coordinamento dovrà, inoltre, recepire i piani di evacuazione del terminalista e stabilire modi e tempi di evacuazione del personale in cantiere;

CONSIDERATO che in merito agli studi idraulico-marittimi

- al fine di stimare l'azione del moto ondoso sui pali del nuovo impalcato è stato effettuato uno studio meteo marino ed è stata determinata l'evoluzione delle onde nella loro propagazione da largo a sotto costa e la penetrazione residua del clima ondoso all'interno del bacino portuale, tenendo in considerazione le nuove profondità dei fondali che verranno raggiunte a seguito dell'approvazione, previa VIA del progetto di dragaggio del canale e del bacino di evoluzione (non oggetto della presente istanza);
- l'analisi è stata condotta applicando due moduli di calcolo del modello numerico MIKE 21 del DHI: SW (Spectral waves) e BW (Boussinesq Waves). Con il primo è stato simulato il cambiamento dei parametri caratteristici delle onde (altezza d'onda significativa, direzione e periodo) nel loro passaggio dalle acque profonde alle acque basse, sulla base di un rilievo batimetrico del 2012, integrati con i dati su larga scala tratti da carte nautiche ufficiali; con il BW è stata stimata l'agitazione residua all'interno del porto e, in particolare, l'altezza d'onda in prossimità della banchina di accosto del Terminal Container;
- l'analisi è stata eseguita sia per le onde ordinarie, acquisendo i dati registrati dalla boa onda metrica ormeggiata al largo di Capo S. Vito, sia per quelle estreme di assegnato periodo di ritorno, determinate nello "Studio dell'Agitazione Ondosa nella Rada del Porto di Taranto con Modelli Spettrali", allegato al nuovo Piano Regolatore Portuale;
- per il clima ordinario, è stato valutato il down time, ovvero il numero medio di giorni/anno nei quali l'altezza delle onde all'accosto è maggiore di un'altezza limite di operatività della banchina, che sono mediamente di pochi giorni l'anno; per gli eventi estremi, è stata stimata l'azione del moto ondoso sulle strutture di progetto in funzione di assegnati periodi di ritorno;



- il settore di traversia principale del paraggio in esame ricade nel II quadrante ed è delimitato dalla penisola salentina ad oriente (direzione 125°N) e dalla costa Ionica della Calabria ad occidente (direzione 175°N). Il settore secondario, con fetch di lunghezza molto limitata, è compreso tra le direzioni 180°N e 225°N;
- sono stati simulati 152 eventi ordinari (o classi) rappresentativi del clima meteomarinico al largo, definiti in base ad altezza d'onda significativa (Hs), periodo di picco (Tp), direzione media di propagazione (MWD) e frequenza di accadimento (percentuale annua); 48 eventi estremi per assegnato periodo di ritorno, tratti dallo studio integrativo allegato al nuovo Piano Regolatore del Porto di Taranto
- per il calcolo del downtime sono stati fissati due valori di Hs limite che garantiscono le condizioni di sicurezza durante le operazioni di carico/scarico delle navi: 0,5m per la nave madre (ovvero superiore agli 8.000 TEU, fino alla nave di progetto pari a 14.000 Teus) e 0,3m per i feeder; è stato stimato, per le diverse lunghezze di navi assunte a base dei calcoli, un downtime compreso tra 34gg/anno per i feeder e mediamente 10-15gg/anno per la nave madre (in particolare 15gg per una Samsung - 8.500 TEUs, 10gg per una Hyundai - 13.800 TEUs, 9gg per una Samsung - 16.000 TEUs);
- a seguito della realizzazione della nuova diga foranea di 1.300m di lunghezza, prevista dal nuovo PRP, in termini di giorni medi di inoperatività, il downtime stimato è di 10gg/anno per i feeder e di 4-7gg/anno per navi portacontainer aventi dimensioni maggiori;
- l'accesso al Molo Polisettoriale avverrà attraverso un canale di larghezza pari a 350 m orientato in direzione NNE con fondali di profondità costante pari a 16,50 m. sino alla progressiva 1200 dalla testata e di 14,50 m dalla progressiva 1.200 sino alla radice, progressiva 1.800 metri; le indagini effettuate in merito alla manovrabilità rilevano che l'orientamento del canale è tale da consentire un ingresso delle navi in condizioni di sicurezza anche in situazioni in cui vi siano venti di particolare entità. Infatti la direzione dei venti dominanti con maggiore frequenza è SSW parallelo all'asse longitudinale delle navi. Il futuro prolungamento previsto dal PRP della Diga foranea, consentirà, inoltre, di ottenere un significativo abbattimento dell'altezza d'onda residua all'interno del bacino portuale;
- l'influenza delle correnti, rispetto alla manovra di accosto, non si è rilevata incidente alla zona del cerchio di evoluzione che ha un diametro di 680m e un fondale di 16,5m. Considerando che le navi previste raggiungeranno lunghezze fino a circa 400m, ed assumendo un diametro del cerchio di evoluzione pari a 1,5 volte la lunghezza della nave (Raccomandazioni PIANC-AIPCN), si ottiene un valore di 600 m. ampiamente superate dalla previsione di progetto;

VALUTATO che:

- il progetto della ristrutturazione e ammodernamento della banchina è funzionalmente legato all'approfondimento dei fondali; l'incremento della potenzialità del terminale avverrà solo a seguito di tale approfondimento;
- l'intervento di cui alla presente istanza rappresenta un intervento su una struttura portuale preesistente, ricadente all'interno del porto, che consente il miglioramento della qualità dei servizi forniti e una migliore operatività delle banchine;
- il traffico indotto dalle attività di cantiere non incide in maniera rilevante sul traffico complessivo della zona, anche in considerazione della localizzazione dell'intervento;
- tutte le opere a mare ricadono nel Sito di Bonifica di Interesse Nazionale - di cui all'art. 1 della Legge 5 dicembre 1998 n. 426, perimetrato ai sensi del DM 10 gennaio 2000; l'area è stata già oggetto di caratterizzazione da parte dell'ISPRA, i cui risultati sono stati approvati nella conferenza di servizi del 24 febbraio 2011;
- per tutte le attività di dragaggio, compresa la parte riguardante la striscia di 20 m-lungo la banchina

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]



si prevede la procedura ex art 5-bis della citata legge 84 del 1994, come introdotto dall'articolo 48 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, previo parere di verifica di assoggettabilità a VIA per la citata parte dei 20 m relativa alla presente istanza e previo parere di VIA per la restante parte delle escavazioni e la realizzazione della cassa di colmata; pertanto l'inizio dei lavori di dragaggio deve avvenire solo a seguito del completamento delle sopraccitate procedure autorizzative;

- tutte le opere a terra ricadono anche esse nel SIN di Taranto. Pertanto tutte le attività della trivellazione per il posizionamento dei pali e degli scavi per il posizionamento delle strutture necessarie per la movimentazione delle gru e per le travi di collegamento, nonché tutte le parti relative alle demolizioni, devono essere accompagnate dalle procedure di caratterizzazione delle terre e degli scavi e dalle relative attività di bonifica o messa in sicurezza;
- la parte a terra corrisponde ad una colmata realizzata a partire dagli anni '70 che ha una parte superiore con inerte di cava calcareo e calcarenitico (circa 200cm) e una pavimentazione (40cm) in conglomerato bituminoso; le demolizioni previste interessano soprattutto tale parte superiore ma la trave di corsa della gru lato terra, di dimensioni in sezione pari a 2,5mx2,5m e la sovrastruttura in plinti dei pali trivellati interessano senz'altro anche il materiale eterogeneo di riempimento della colmata; i pali trivellati, che rappresentano le strutture in profondità sono realizzati con camicia in lamierino e quindi isolati dai materiali di riempimento della colmata e dalle argille in profondità;

in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

CONSIDERATO che:

- la documentazione presentata ha analizzato le componenti ambientali con riferimento al sito di progetto, specificando che per quanto riguarda il progetto di consolidamento della banchina, gli impatti attesi nella fase di esercizio hanno una natura identica a quella delle attività attuali, sia come traffico marittimo e traffico indotto, e solo a seguito dell'approfondimento dei fondali dell'intero bacino portuale avverrà un potenziamento del terminale e, questo, solo come quantità di merci trattate ma non come numero di navi;
- l'area di interesse è sottoposta ad una forte pressione antropica; l'intervento previsto appare, per ubicazione e tipologia delle opere da realizzarsi, tale da non creare sostanzialmente impatti ambientali aggiuntivi significativi e negativi, atteso che si opererà all'interno di una struttura portuale con interventi di completamento/riordino delle opere preesistenti;
- lo studio ha anche riportato le conclusioni della procedura di VAS del Nuovo PRP del Porto di Taranto che si è conclusa con determinazione 089/dir/2012/00078 del Servizio Ecologia della Regione Puglia del 6 aprile 2012, relative al macroambito "Porto Fuori Rada", che costituiscono dati acquisiti ai fini della valutazione del progetto; pertanto tutte le attività e i lavori devono applicare integralmente le prescrizioni del documento conclusivo della VAS;

CONSIDERATO che in merito alla componente ambiente idrico acque superficiali:

- i dati del monitoraggio regionale disposto dal Piano di Tutela delle Acque, per il 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;
- la costruzione del Molo Polisettoriale ha comportato la modifica dell'asta terminale del fiume Tara, localizzata a ponente del molo; il fiume è periodicamente campionato per conto di ARPA Puglia che ne verifica lo stato di qualità delle acque;
- le conclusioni della VAS sul Nuovo PRP del Porto di Taranto rilevano che 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; ai fini della gestione dei sedimenti si rimanda alle indicazioni contenute nel 'Piano di Gestione dei Sedimenti' elaborato da ISPRA e a mitigazioni per



contenere i potenziali impatti entro limiti di accettabilità; per le acque meteoriche si prevedono impianti di trattamento delle acque di prima pioggia, localizzati in funzione dell'andamento altimetrico delle aree portuali;

- secondo le previsioni del nuovo PRP, 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. Si prevede inoltre che 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;

VALUTATO che

- i dragaggi previsti dal progetto sono distinti in ambientali, fino a quota -15,50m s.l.m.m, e tecnici fino a -16,50m s.l.m.m. e fino a -17,50m s.l.m.m. 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, si prevedono le attività di approfondimento dei fondali fino alle quote di progetto. Il progetto prevede alcune precauzioni per le operazioni di dragaggio per 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, per ridurre al minimo la turbolenza e minimizzare la torbidità e l'alterazione delle condizioni di ossidoriduzione del sedimento residuo, per garantire la massima selettività tecnicamente possibile al dragaggio;
- lo studio relativo al regime correntometrico del Porto di Taranto che potrebbe interessare la darsena del Molo Polisettoriale è stato rinviato al progetto relativo all'approfondimento dei fondali dell'intera darsena; i dragaggi inclusi nel presente progetto riguardano una fascia lungo il filo banchina, non esposta alle correnti; sono comunque considerate misure di conterminazione delle aree dei lavori;
- allo scopo di mitigare l'impatto delle attività di escavo sulle acque costiere, si propone di operare per aree limitate, confinate mediante l'installazione di barriere che impediscano l'eventuale diffusione di contaminanti e della torbidità, ed in particolare mediante 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 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;
- si prevede di trasportare il materiale escavato, con mezzi terrestri o bettoline, all'impianto di stoccaggio situato all'interno del porto, in area ex-Belleli;
- ai fini della realizzazione dei pali il progetto prevede la posa in opera di una camicia metallica e solo successivamente la 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; la linea di pali lato mare sarà realizzata dopo il dragaggio ambientale;
- il progetto prevede una nuova rete di drenaggio delle acque di prima e seconda pioggia per la nuova banchina, fino alla progressiva 1.040m; oltre tale limite le acque meteoriche saranno convogliate alla rete di drenaggio preesistente; nell'ambito della documentazione integrativa è stata inviata la determinazione del Dirigente del settore ecologia-ambiente della Provincia di Taranto, n. 1 del 07.01.2009 che ha autorizzato lo scarico a mare delle acque trattate dall'impianto per 4 anni; è in corso di esame la nuova richiesta di autorizzazione allo scarico;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



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, si prevede di scaricare in mare le acque, nel rispetto dei limiti dettati dalla Tabella 3, Allegato 5 alla Parte Terza del D.L. 152/2006 e s.m.i;

- durante le attività di cantiere, occorre effettuare un monitoraggio continuo sulla qualità delle acque, per valutare eventuali impatti sulle biocenosi, con particolare riferimento al SIC IT9130008 “Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto”, e per prevenire fenomeni di redistribuzione dei contaminanti nelle acque marine; a tal fine, occorre provvedere al posizionamento di apposite stazioni di monitoraggio, in accordo con l’ARPAP;

CONSIDERATO *che in merito alla componente 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 Polisettoriale 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;
- per quanto riguarda l’area a terra, sono stati eseguiti tre sondaggi meccanici allineati in corrispondenza della rotaia a terra delle gru di banchina che 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;
- per quanto riguarda l’area a mare, sono stati eseguiti nel 2012 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 Polisettoriale; 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 allo scopo di elaborare delle linee



guida per individuare le opzioni di gestione dei sedimenti di dragaggio nel rispetto della normativa allora vigente, con particolare riferimento all'articolo 5 della Legge 28 gennaio 1994, n. 30, 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”;
- 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;
 - “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 Polisettoriale 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;
- 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 plioleistoceniche;

VALUTATO che

- 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 sia a mare che a terra;
- le conclusioni della VAS sul Nuovo PRP del Porto di Taranto rilevano una forte urbanizzazione della fascia costiera del Porto fuori Rada, che risulta costituita da materiale di riporto antropico, e per tanto non sono prevedibili interazioni con la morfologia dei luoghi che possano determinare impatti di un qualche significato sulla componente suolo; si ritiene trascurabile il rischio di un impatto in termini di stabilità dei siti, a meno di possibili effetti permanenti ascrivibili ad errori di valutazione geotecnica;
- secondo le stesse conclusioni della VAS, 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;

CONSIDERATO che in merito alla gestione di fanghi di dragaggio



- in merito alla gestione dei fanghi di dragaggio, la caratterizzazione ambientale portata a termine sulle fondali antistanti la banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale ha evidenziato che all'interno della fascia oggetto di dragaggi, i sedimenti presentano diversi livelli di concentrazione di sostanze inquinanti;
- 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;
- il progetto assegna ai sedimenti dragati i 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);
- sono stimati i seguenti volumi di dragaggio complessivi, suddivisi in funzione del tipo di dragaggio e della presunta pericolosità dei sedimenti:

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

VALUTATO che:

- i risultati della campagna di indagini sono stati elaborati e valutati da ISPRA ed approvati in Conferenza di Servizi Decisoria dal Ministero dell'Ambiente in data 24.02.2011;
- le osservazioni emerse nella conferenza di servizi effettuano una serie di prescrizioni: tra l'altro, prescrivono che tutte le attività di movimentazione dei sedimenti, siano essi contaminati o meno, devono comunque rispettare i principi di uno scavo ambientale, minimizzando gli impatti sull'ambiente circostante; le indagini ambientali integrative devono fare riferimento ai parametri analitici da ricercare di cui all'allegato A al DM 7 novembre 2008 e ai parametri marcatori Benzo(J)fluorantene e Benzo(a)pirene per le aree caratterizzate da particolare contaminazione, nelle quali è stata evidenziata anche la presenza di sedimenti con concentrazioni superiori al limite definito per la classificazione di pericolosità; il piano di monitoraggio alle attività di movimentazione di sedimenti deve tenere conto delle caratteristiche del progetto e dell'area di intervento, in termini di frequenza, matrici ambientali e parametri da monitorare ed ubicazione delle stazioni di monitoraggio; la verifica dei fondali dragati dovrà essere condotta in relazione all'intero

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'TSI' and various illegible marks.



Progetto di dragaggio e non solo limitatamente alla rimozione dei sedimenti contaminati, così come previsto dal DM 7 novembre 2008;

- i punti di indagine non hanno interessato l'area di imbasamento dei cassoni, e 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, con il risultato di sovrastimare, a vantaggio di sicurezza, i volumi di sedimenti da bonificare;
- il progetto assimila gli strati non caratterizzati ai sedimenti che hanno una concentrazione di inquinanti inferiore al limite di intervento;
- i sedimenti rossi, gialli e verdi (circa 11.000mc), ed il materiale di risulta dell'escavo di approfondimento tecnico dei fondali (circa 21.000mc) saranno refluiti nelle vasche di stoccaggio n. 2 e 3 in area ex-Belleli. Il piano di gestione dei sedimenti previsto dal progetto fissa in trenta mesi il termine massimo di deposito temporaneo, come previsto dall'articolo 5-bis della L. 84/94 e s.m.i; entrambe le vasche saranno oggetto di un intervento di impermeabilizzazione del fondo e degli argini, come descritto al quadro di riferimento progettuale;
- il progetto ipotizza una disidratazione naturale dei fanghi nelle vasche 2 e 3, agevolata dall'articolazione in fasi dei dragaggi (ambientali e tecnici) e dalla presenza in superficie di un geotessuto drenante. Si prevede una campagna di caratterizzazione fisico-chimica successiva 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;
- si prevede la gestione separata dei fanghi potenzialmente pericolosi (circa 800mc), conferendoli nella vasca 4/1, anch'essa impermeabilizzata. Si prevede una campagna di caratterizzazione fisico-chimica successiva per confermarne o meno la pericolosità e, di conseguenza, definire le modalità di smaltimento definitivo (cassa di colmata o scarica previo trattamento di disidratazione);
- lo studio rimanda al progetto dei dragaggi come verrà definito da Sogesid S.p.A il calcolo dei volumi 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;
- il trasporto via terra dei sedimenti dal Molo Polisetoriale al sito di stoccaggio provvisorio prevede l'utilizzo di mezzi dotati di cassoni ribaltabili e a tenuta, sottoposti a lavaggio delle ruote ai sensi dell'articolo 15 del Codice della Strada, al fine di evitare imbrattamento delle strade esterne al cantiere;

CONSIDERATO che in merito alla gestione degli scavi a terra

- il materiale di risulta delle attività di scavo a terra e di trivellazione dei pali, si distingue in: a) rifiuto dalla demolizione della pavimentazione del piazzale costituita da conglomerato bituminoso; b) materiale inerte; c) materiale eterogeneo di riempimento di origine antropica; d) materiale naturale autoctono (argille); il progetto prevede la seguente gestione di tali materiali:
 - il materiale di risulta dalla demolizione della pavimentazione sarà smaltito in idonea discarica per rifiuti speciali;
 - lo spessore variabile di inerte calcareo rinvenuto al di sotto del pacchetto stradale 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;

- o il materiale naturale autoctono, in considerazione della sua natura (argilla ben consolidata/sovraconsolidata) 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:

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
Demolizione pacchetto pavimentazione	10.000
Totale materiale da gestire	83.800

VALUTATO che la parte a terra del molo polisetoriale è costituita da una colmata realizzata a partire dagli anni '70 e ricade all'interno del SIN di Taranto; non risulta ancora effettuata la caratterizzazione di tale area ai fini della bonifica, anche a causa della pavimentazione del piazzale e il suo utilizzo in maniera intensiva e continua come terminale contenitori;

CONSIDERATO che in merito alla gestione degli scavi a terra

- il progetto ipotizza di riutilizzare gli inerti di cava calcarei e calcarenitici (24.800mc), rinvenuti dagli scavi su piazzale, per il rinterro degli scavi stessi, e inoltre, prevede l'approvvigionamento dei seguenti materiali da cava:

Materiale	Quantità
Misto granulare stabilizzato con legante naturale	5.200 m ³
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 ³
Scogli di natura perfettamente calcarea, di 2 ^a categoria, del peso singolo da oltre Kg. 2.000 a Kg. 3.000, per costruzione e rifiorimento di scogliera	42.432 t

- 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 (PRAE), di cui alla D.G.R. n. 580 del 15.05.07 e dalla revisione adottata con D.G.R. n°2112 del 10.11.2009 e successivamente approvata con D.G.R. n°445 del 23.02.2010, e sono state riportate le cave autorizzate per provincia e tipologia del materiale; 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); stante la disponibilità di siti di estrazione già attivi sul territorio, il progetto non ritiene necessario ricorrere all'apertura di nuove cave di prestito;

VALUTATO che lo studio prevede di effettuare la scelta del sito di estrazione del materiale in funzione dell'ubicazione della cava riducendo i costi del trasporto, in termini economici ed ambientali;

CONSIDERATO che in merito alla componente atmosfera:

(Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials on the right.)



Lo studio effettuato ha fatto riferimento al Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA), 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; tale Piano suddivide il territorio regionale in zone omogenee a cui sono applicate misure di mantenimento o di risanamento; il Porto di Taranto ricade in zona C, in quanto rilevate situazioni di inquinamento dovuto sia al traffico veicolare sia alla presenza di impianti industriali soggetti alla normativa sull'IPPC;

- 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), che contribuiscono soprattutto in termini di emissione di polveri, gli impianti di riscaldamento domestici, il traffico veicolare urbano ed extraurbano e quello navale;
- 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 alcuni campioni è misurata, in laboratorio, la concentrazione in aria ambiente di Idrocarburi Policiclici Aromatici e metalli pesanti), NOx, O3, Benzene, CO, SO2; la stazione di monitoraggio più vicina al Molo Polisettoriale 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 (SO2, NO2, CO, O3, C6H6, PM10) sono inferiori al limite di legge su scala mensile. Sono però stati osservati superamenti del limite giornaliero per i PM10, 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;
- 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 gennaio con 9,1°C; 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). Sulla base delle registrazioni effettuate dalla stazione della Rete Mareografica Nazionale ubicata sul molo S. Eligio nel periodo 01/2009 – 06/2012, sono predominanti i venti da terra ma anche il vento da direzione SO;
- le conclusioni della VAS sul Nuovo PRP del Porto di Taranto rilevano una forte antropizzazione del territorio, ma non rilevano criticità nelle aree vicine al Porto, secondo i dati delle centraline di misura; l'incremento delle emissioni e il potenziale aumento delle ricadute di inquinanti al suolo derivante dal potenziamento delle attività portuali sarà parzialmente mitigato dallo sviluppo tecnologico in grado di ridurre le emissioni da parte di mezzi, macchinari e impianti; il Rapporto ambientale fa riferimento ad interventi sulla viabilità e sulla rete ferroviaria per indirizzare i flussi di merce in uscita ed in entrata verso ovest e limitare la commistione con il traffico cittadino;
- le simulazioni effettuate per valutare le azioni del PRP sull'atmosfera non hanno evidenziato criticità associate all'incremento del traffico portuale, terrestre e marittimo; secondo tali simulazioni, le conclusioni della VAS ritengono il contributo delle sorgenti portuali (e/o ad esse associabili) allo stato di qualità dell'aria, 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;

VALUTATO che

- 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;
- in questo quadro, in considerazione della tipologia dei lavori previsti nell'ambito dell'intervento di ammodernamento della banchina del Molo Polisettoriale, l'impatto aggiuntivo globale del progetto sull'atmosfera non si ritiene significativo e negativo. 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, adeguatamente mitigate, daranno un contributo minimo se paragonato a quello proveniente dall'area industriale;

- il progetto prevede il trasferimento dei materiali da 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 dei cantieri si prevede l'imposizione di 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;
- il progetto prevede di valutare successivamente l'opportunità di ricorrere all'installazione di barriere fisiche all'interno delle aree di lavoro, per evitare la dispersione di polvere, anche accidentale, nell'ambiente circostante;
- si prevedono inoltre misure precauzionali per tutelare la salute degli addetti ai lavori che entreranno a contatto con i materiali potenzialmente contaminati. In particolare si prevede 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 si prevede di pianificare l'impiego di stazioni mobili di monitoraggio della qualità dell'aria per controllare che i lavori non abbiano effetti imprevisti sull'ambiente;

VALUTATO che in merito agli impatti potenziali sulla qualità dell'aria durante la fase di esercizio dell'ampliamento della banchina, il progetto produce modifiche di una struttura portuale già esistente e non incide in maniera significativa sui traffici marittimi e quindi sulla qualità dell'aria;

VALUTATO che si prevedono misure mitigative in fase di cantiere per evitare il sollevamento di grandi quantità di polveri con aumento della concentrazione di particolato PM10; le misure di mitigazione degli impatti, che in ogni caso saranno limitati al periodo delle attività di cantiere, dovranno essere introdotte nel Capitolato Speciale d'Appalto;

CONSIDERATO che in merito ai rifiuti:

- secondo le conclusioni della VAS sul Nuovo PRP del Porto di Taranto, 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);

VALUTATO che occorre prevedere la gestione differenziata dei rifiuti prodotti dalle attività di cantiere e la protezione dei stoccaggi temporanei dalle intemperie e dal vento; in particolare occorre stoccare in appositi contenitori etichettati e di smaltire secondo quanto previsto dalla normativa vigente eventuali rifiuti pericolosi provenienti dalle attività di cantiere e di trattare le terre e rocce da scavo provenienti dalle opere a terra secondo quanto disposto nel piano di gestione delle terre e rocce da scavo e, se contaminate, di smaltirle adeguatamente in adeguate discariche;

CONSIDERATO che in merito alla componente rumore e vibrazioni:

- lo studio effettuato rileva che la zonizzazione acustica del Comune di Taranto si basa sulla Delibera del Consiglio Comunale n° 62 del 27 aprile 1999; le aree portuali sono state inserite nella classe IV.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]



“area di intensa attività umana”; il Piano della zonizzazione acustica comunale secondo la nuova normativa regionale, L. 3/02, non è stato ancora adottato ufficialmente 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: 60 dB(A) nella fascia diurna e 50 dB(A) nella fascia notturna come valori limite di emissione; 65 dB(A) nella fascia diurna e 55 dB(A) nella fascia notturna come valori limite assoluti di immissione;

- secondo le conclusioni della VAS sul Nuovo PRP del Porto di Taranto, i livelli di pressione sonora generati dalle sorgenti emmissive in fase di esercizio all’interno del porto ed il loro contributo al clima acustico 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;

VALUTATO che

- la valutazione degli impatti rileva un’alterazione del clima acustico essenzialmente durante la fase di realizzazione dell’opera, in quanto non si prevedono incrementi dell’attività portuale durante la fase di esercizio; l’inquinamento acustico e da vibrazioni durante la fase di cantiere sarà generato soprattutto dai mezzi meccanici adoperati per la costruzione delle opere;
- il progetto prevede, in caso di necessità, la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti di rumore ambientale per attività temporanee di cantiere, ai sensi della legge 447/95; 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, si rileva la necessità di 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;
- sia la banchina di intervento che 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;
- lo studio prevede l’impiego di stazioni mobili di monitoraggio del clima acustico per verificare che i lavori non abbiano effetti imprevisi sull’ambiente;

CONSIDERATO che in merito alla componente paesaggio

- il Molo Polisettoriale 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;
- secondo le conclusioni della VAS sul Nuovo PRP del Porto di Taranto, 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;
- il documento conclusivo della VAS non rilava criticità; le nuove opere e manufatti del PRP non andranno ad inserirsi in percorsi panoramici di valore, ostacolando la vista di elementi paesaggistici di pregio; 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;

VALUTATO che 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 Polisettoriale, gli assi stradali e ferroviari, le ciminiere ed i capannoni degli stabilimenti industriali;

CONSIDERATO che in merito alla componente *Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi terrestri e marini*

- come emerso dalle conclusioni della VAS, 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;
- lo studio riporta quanto rilevato nell'ambito della VAS che, attesa l'assenza di biocenosi marine di interesse naturalistico all'interno di un contesto già caratterizzato dai forti impatti antropici dovuti alle attività portuali, non individua danni rilevanti e irreversibili al sistema delle acque di mare e sulla composizione specifica dei popolamenti planctonici e bentonici, che potrebbero essere causati dai dragaggi e dai lavori di realizzazione dei nuovi banchinamenti/sporgenti; le operazioni di dragaggio, se svolte implementando le misure di mitigazione descritte nel Rapporto Ambientale, non avranno effetti significativi sulla componente;

CONSIDERATO che in merito alla componente *ecosistemi antropici ed aspetti socio economici*

- lo studio ha riportato le conclusioni della VAS sul Nuovo PRP del Porto di Taranto secondo cui 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;

CONSIDERATO che in merito alla *Valutazione di incidenza*

- lo studio ha riportato le conclusioni della VAS sul Nuovo PRP del Porto di Taranto; 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";
 - 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";

VALUTATO che 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, rinviando ai singoli progetti eventuali approfondimenti; i lavori dell'ampliamento della banchina sono esterni e distanti dalle sopraccitate aree protette; il SIC più vicino è il IT9130006 "Pinete dell'Arco Ionico" che è fisicamente distaccato dall'area dei lavori attraverso l'interposto piazzale contenitori;

CONSIDERATO E VALUTATO che in merito alla *componente salute pubblica*

- non si riscontrano incidenze sulla componente salute pubblica; l'alterazione dello stato di qualità dell'aria e del regime acustico durante la fase di costruzione delle opere in progetto crea impatti temporanei che non potrebbero incidere in modo significativo e negativo sullo stato di salute della popolazione locale;

VALUTATO che:

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]



- il progetto di ammodernamento della banchina di levante del Molo Polisettoriale rappresenta un consolidamento e rafforzamento della banchina esistente al fine di migliorare le caratteristiche strutturali del Molo Polisettoriale;
- il progetto di ammodernamento della banchina di levante del Molo Polisettoriale rientra negli interventi urgenti di cui all'“Accordo per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il Superamento dello Stato d’Emergenza Socio-Economico-Ambientale” del 20 giugno 2012 ed è propedeutico alle attività di bonifica e approfondimento dei fondali della darsena polisettoriale, previste dal Piano Regolatore Portuale e dallo stesso accordo del 20 giugno 2012; tutte le attività devono essere portate a termine entro 24 mesi dalla sottoscrizione del citato accordo e pertanto ragioni tecniche connesse alla successione temporale dell’esecuzione delle opere e i tempi richiesti per l’indizione delle gare d’appalto, hanno richiesto la divisione dei due progetti, come risulta dagli stessi accordi sottoscritti, anticipando la realizzazione dell’ammodernamento della banchina e del relativo dragaggio della fascia di 20 metri lungo il filo della banchina medesima, dalla realizzazione del progetto del dragaggio complessivo della darsena, del bacino di evoluzione e del canale di accesso e della relativa colmata di deposito dei sedimenti; quest’ultimo progetto verrà sottoposto a valutazione d’impatto ambientale ai sensi degli articoli 25 e seguenti del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni;
- da quanto dedotto dall’analisi della documentazione, si può escludere che a seguito della realizzazione del solo intervento di ammodernamento e ristrutturazione della banchina vi saranno impatti permanenti che possano accrescere i valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti significativi e negativi dalla realizzazione dei lavori alle componenti ambientali e alla salute pubblica;
- infatti, l’intervento non si ritiene in grado di incidere in maniera significativa sul contesto territoriale, sia con riferimento alle imbarcazioni sia con riferimento al traffico indotto, in quanto il potenziamento delle attività del terminale contenitori è strettamente connesso all’approfondimento dei fondali che potrà permettere l’arrivo di navi più grandi rispetto all’attuale ricettività del Molo; peraltro, tale potenziamento riguarda le dimensioni delle navi e non il numero e l’eventuale incidenza sulle componenti ambientali dovrà essere valutata nell’ambito della V.I.A. relativa al progetto del dragaggio della darsena e del bacino di evoluzione;
- l’intervento è coerente con le previsioni degli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, risulta adatto al carattere dei luoghi e non incide sul funzionamento territoriale e sulla qualità paesaggistica esistente;
- 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 corso di approvazione, in merito agli effetti del complesso delle attività portuali nell’assetto futuro disegnato dal Piano;
- gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere; tuttavia si tratta di impatti non significativi se gestiti con iniziative mitigatrici e opportuni accorgimenti. Ciò anche tenendo conto che gli interventi, a terra e a mare, sono concentrati sul Molo Polisettoriale e in area ex-Belleli e circoscritti all’interno dell’area portuale, distanti e staccati dal centro urbano della città di Taranto dall’interposta area industriale, e si presentano limitati a fronte dell’estensione dell’area stessa. In ogni caso si tratta di impatti transitori che termineranno con l’ultimazione dei lavori;
- le attività potenzialmente più interferenti con l’ambiente sono i dragaggi ambientali e tecnici e la gestione del materiale di risulta delle diverse lavorazioni a mare e a terra; il progetto prevede l’utilizzo di draghe meccaniche ambientalmente compatibili, con benna mordente o a grappo a chiusura ermetica, nel caso dei sedimenti potenzialmente pericolosi, e 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, impermeabilizzate per impedire il trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti;



- non si prevedono impatti significativi dal punto di vista della qualità dell'aria e del clima acustico; in considerazione soprattutto della localizzazione degli interventi, tuttavia il progetto prevede un monitoraggio con stazioni mobili per verificare che i lavori non abbiano effetti imprevisti sull'ambiente;
- tutti i lavori a terra e a mare ricadono all'interno del SIN di Taranto; l'inizio delle attività di dragaggio, è subordinato all'approvazione, ai sensi dell'articolo 5-bis della Legge 84/94 e successive modificazioni, del progetto dei dragaggi e della relativa colmata, da parte del MATTM; i risultati della campagna di indagini della caratterizzazione dei sedimenti sono stati elaborati e valutati da ISPRA ed approvati in Conferenza di Servizi Decisoria dal Ministero dell'Ambiente in data 24.02.2011; anche tutte le attività a terra, come la trivellazione per il posizionamento dei pali, gli scavi per il posizionamento delle strutture necessarie per la movimentazione delle gru e per le travi di collegamento, nonché tutte le demolizioni, devono essere accompagnate dalle procedure di caratterizzazione delle terre e degli scavi e dalle relative attività di bonifica o messa in sicurezza;
- il progetto ha effetti positivi in termini ambientali, in quanto è funzionale alla bonifica dei fondali antistanti la banchina, e comporta benefici al territorio 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; a tale emergenza rimedia il rilancio delle attività portuali e le accelerazioni delle procedure per la realizzazione delle infrastrutture e dei dragaggi, a cui il consolidamento della banchina è propedeutico;
- tale necessità è stata ribadita dalla firma del Protocollo di Intesa di cui all'accordo del 20 giugno 2012, per promuovere la riquilificazione ambientale delle aree SIN e, contestualmente, interventi di sviluppo 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;
- sottoscrivendo l' "Accordo per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il Superamento dello Stato d'Emergenza Socio-Economico-Ambientale", TCT S.p.A. si è impegnata ad "effettuare ... una movimentazione di contenitori su base annua non inferiore ai 700.000 Teus e una movimentazione non inferiore ad 1.000.000 Teus/anno per i successivi anni", a condizione che l'Autorità Portuale realizzi gli interventi infrastrutturali ed i dragaggi necessari al rilancio del porto;
- in linea generale, tale traguardo non determina un incremento del traffico container; esso è infatti inferiore alle 18.834.000 t/anno di stazza lorda (circa 1,8 milioni di Teu) previste dal nuovo Piano Regolatore Portuale nello scenario futuro di riferimento (15 anni); gli effetti sull'ambiente di tale P.R.P. sono stati valutati nell'ambito della procedura di VAS, conclusasi favorevolmente con la determinazione Prot. 089/dir/2012/00078 del Dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia;
- la zona di progetto risulta completamente esterna da siti Natura 2000; la Valutazione di Incidenza redatta in fase di VAS del nuovo PRP ha escluso incidenze significative e irreversibili sugli habitat e le specie presenti nei Siti Natura 2000 che ricadono nel raggio di 5 km dalle aree di intervento;

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A. del progetto relativo al "Porto di Taranto – Riquilificazione del molo polisettoriale di Taranto – ammodernamento della banchina di ormeggio" presentata dal Commissario Straordinario e Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere,

a condizione che si osservino le seguenti prescrizioni:

1. il progetto di realizzazione dell'approfondimento dei fondali antistanti il Molo Polisettoriale, del bacino di evoluzione e del canale di accesso e della relativa colmata di deposito dei sedimenti, dovrà



essere sottoposto a valutazione d'impatto ambientale, ai sensi degli articoli 25 e seguenti del decreto legislativo 152 del 2006 e successive modificazioni; nell'ambito di tale valutazione devono essere verificate anche eventuali incidenze sulle componenti ambientali e sulle aree Natura 2000 determinate dal potenziamento del terminale e dal traffico indotto;

2. lo studio ha riportato le conclusioni della procedura di VAS del Nuovo PRP del Porto di Taranto, che si è conclusa con determinazione 089/dir/2012/00078 del Servizio Ecologia della Regione Puglia del 6 aprile 2012, relative al macroambito "Porto Fuori Rada", rilevando, in più punti, che tali conclusioni costituiscono dati acquisiti ai fini della valutazione del progetto, ai sensi dell'Art. 6 comma 3-ter del D.Lgs 152/2006 e successive modificazioni; pertanto tutte le attività e i lavori devono applicare integralmente le prescrizioni del documento conclusivo della VAS, come allegato alla documentazione consegnata;
3. durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata e esposte nelle premesse, ivi compresa l'installazione di barriere mobili antirumore in caso di superamento dei valori limite di immissione presso recettori residenziali o sensibili e di barriere fisiche all'interno delle aree di lavoro per evitare la dispersione di polveri; tutte le misure di mitigazione dovranno essere introdotte nel Capitolato Speciale d'Appalto;
4. in particolare dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro), e dal trasporto dei sedimenti e materiali nell'area del deposito temporaneo, e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale;
5. nell'ambito dei monitoraggi prescritte in fase di VAS del nuovo PRP in corso di approvazione, dovrà essere individuata, in accordo con l'ARPA Puglia, la localizzazione di una stazione di monitoraggio della qualità dell'aria idonea a verificare eventuali aumenti delle emissioni in atmosfera dovute ai lavori durante tutta la fase del cantiere;
6. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate le analisi idrogeologiche e le indagini geognostiche e geotecniche ed attuate le prescrizioni tecniche di cui al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, terza sezione, n. 71 del 28 novembre 2012; il progetto dovrà rispettare le Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al DM 14 gennaio 2008, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 29 del 4 febbraio 2008 - Suppl. Ordinario n. 30;
7. prima dell'inizio dei lavori a mare dovranno essere effettuate indagini per la localizzazione e bonifica delle aree mediante ricerca profonda di eventuali ordigni esplosivi, eseguite da tecnici specializzati, che dovranno essere sottoposte a verifica da parte del Commissario straordinario;

in merito alla movimentazione dei sedimenti marini

8. prima dell'inizio delle attività di dragaggio nella striscia di 20 m lungo la banchina del Molo Polisettoriale, dovranno essere ottenute le autorizzazioni ai sensi dell'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994 n. 84, come introdotto dall'articolo 48 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;
9. i lavori di dragaggio dovranno seguire le prescrizioni della Conferenza di servizi decisoria del 24 febbraio 2011 relativa al progetto di bonifica della darsena polisettoriale di Taranto, le prescrizioni impartite dalla Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM, come riportate nei pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, terza sezione, n. 71 del 28 novembre 2012 e n. 81 del 28 novembre 2012, e devono essere eseguiti sotto il controllo dell'ARPA Puglia; durante tutto il corso dei lavori a mare, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorbidamento della colonna d'acqua; la bonifica deve riguardare tutti i sedimenti caratterizzati da una concentrazione di contaminanti superiore ai limiti di intervento dettati da ISPRA, su tutti i livelli dei fondali; le indagini ambientali integrative devono fare riferimento ai parametri analitici da



ricercare di cui all'allegato A al DM 7 novembre 2008 e ai parametri marcatori Benzo(J)fluorantene e Benzo(a)pirene per le aree caratterizzate da particolare contaminazione, nelle quali è stata evidenziata anche la presenza di sedimenti con concentrazioni superiori al limite definito per la classificazione di pericolosità; tutte le attività di movimentazione dei sedimenti, siano essi contaminati o meno, devono comunque rispettare i principi di uno scavo ambientale, minimizzando gli impatti sull'ambiente circostante; eventuali acque di risulta del dragaggio dovranno essere gestite nel rispetto di quanto previsto dal D.lgs. 152/2006 e successive modificazioni;

10. deve essere concordato con l'ARPA Puglia un piano di monitoraggio alle attività di movimentazione di sedimenti, da avviare prima dell'inizio delle attività, che deve tenere conto delle caratteristiche del progetto e dell'area di intervento, in termini di frequenza, matrici ambientali e parametri da monitorare ed ubicazione delle stazioni di monitoraggio; in particolare occorre effettuare un monitoraggio continuo sulla qualità delle acque, per valutare eventuali impatti sulle biocenosi, con particolare riferimento al SIC IT9130008 "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto", e per prevenire fenomeni di redistribuzione dei contaminanti nelle acque marine; a tal fine, occorre provvedere al posizionamento di apposite stazioni di monitoraggio, in accordo con l'ARPAP, che tengano conto della distribuzione delle correnti marine e che riguardano sia l'imboccatura della darsena polisettoriale sia la parte del mare prospiciente il deposito temporaneo in area ex-Belleli;
11. prima del posizionamento dei pali deve essere effettuata la verifica ambientale dei fondali dragati, che dovrà essere condotta con la supervisione dell'ARPA Puglia, in relazione all'intero progetto di dragaggio e non solo limitatamente alla rimozione dei sedimenti contaminati, così come previsto dal DM 7 novembre 2008;
12. gli strati di impermeabilizzazione di tutte le vasche del deposito temporaneo e quindi anche quelli delle vasche 4/2 e 4/3, al perimetro e al fondo, devono assicurare requisiti di permeabilità equivalenti a quelli di uno strato di materiale naturale dello spessore di 1 metro con K minore o uguale a $1,0 \times 10^{-9}$ m/s;

in merito alle operazioni a terra

13. fatte salve le prescrizioni impartite dalla Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM, come riportate nei pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, terza sezione, n. 71 del 28 novembre 2012 e n. 81 del 28 novembre 2012, in considerazione che tutte le opere a terra ricadono anche esse nel SIN di Taranto, tutte le attività della trivellazione per il posizionamento dei pali e degli scavi per il posizionamento delle strutture necessarie per la movimentazione delle gru e per le travi di collegamento, nonché tutte le parti relative alle demolizioni, devono essere accompagnate dalle procedure di caratterizzazione delle terre e degli scavi e dalle relative attività di bonifica o messa in sicurezza, secondo le prescrizioni che saranno impartite dalla Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM e devono essere eseguite sotto il controllo dell'ARPA Puglia; le diverse ipotesi di gestione dei materiali di risulta dovranno essere preventivamente autorizzate in base al piano di gestione e alle specifiche norme di settore. Parimenti dovranno essere autorizzate, previa caratterizzazione le ipotesi di gestione dei sedimenti e dei materiali stoccati in area ex-Belleli, ai fini della loro allocazione definitiva; il relativo Piano di gestione, come concordato con l'ARPA Puglia dovrà essere inviato al MATTM ai fini dell'ottemperanza; dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata tutti i materiali da demolizione,

in merito alla rete di drenaggio e depurazione delle acque piovane

14. il nuovo impianto di raccolta e depurazione delle acque di prima e seconda pioggia previsto dal progetto deve essere autorizzato allo scarico e funzionante prima della messa in esercizio della banchina; il progetto prevede inoltre di convogliare alla rete di drenaggio preesistente le acque di prima e seconda pioggia dalla progressiva 1.040m all'estremità dell'area di intervento (1.200m); fatta salva la proroga dell'autorizzazione per lo scarico a mare delle acque trattate dall'impianto preesistente, tutte le acque di prima pioggia dei piazzali devono essere raccolte, depurate e scaricate a mare attraverso scarichi autorizzati; ai fini del risparmio della risorsa idrica, in sede di attuazione del nuovo PRP, tutte le acque reflue depurate e le acque meteoriche trattate dovranno essere riutilizzate o per le riserve tecnologiche ed antincendio o per fini irrigui;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



- 15. per garantire l'efficacia della sequenza di depurazione prevista per le acque di pioggia, si raccomanda di tenere sotto controllo l'efficienza dei filtri a carbone attivo, provvedendo tempestivamente alla loro rigenerazione/sostituzione prima dell'esaurimento;
- 16. deve essere elaborato e attuato un piano di sicurezza ambientale delle attività di trasporto dei materiali escavati a terra e a mare all'impianto di stoccaggio situato in area ex-Belleli, da ottemperare da parte del Commissario straordinario;
- 17. dovrà essere rispettato il piano di raccolta differenziata dei rifiuti a terra e il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Taranto;
- 18. ai fini delle attività di controllo, il Commissario Straordinario dovrà comunicare la data dell'inizio dei lavori alla Regione Puglia, alla Provincia di Taranto al Comune di Taranto, nonché all'ARPA Puglia che dovrà effettuare anche la verifica di ottemperanza delle prescrizioni.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

[Handwritten signature]
.....

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

[Handwritten signature]
.....

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

[Handwritten signature]
.....

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

[Handwritten signature]
.....

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

[Handwritten signature] (ASSENTE)
.....

Prof. Saverio Altieri

[Handwritten signature]
.....

Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE
.....

Dott. Renzo Baldoni

[Handwritten signature]
.....

Dott. Gualtiero Bellomo

ASSENTE
.....

Vs
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE
.....

Ing. Stefano Bonino

[Handwritten signature]
.....

Dott. Andrea Borgia

ASSENTE
.....



Ing. Silvio Bosetti

[Handwritten signature]

Ing. Stefano Calzolari

[Handwritten signature]

Ing. Antonio Castelgrande

[Handwritten signature]

Arch. Giuseppe Chiriatti

[Handwritten signature]

Arch. Laura Cobello

[Handwritten signature]

Prof. Carlo Collivignarelli

[Handwritten signature]

Dott. Siro Corezzi

[Handwritten signature]

Dott. Federico Crescenzi

[Handwritten signature]

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

[Handwritten signature]

Cons. Marco De Giorgi

[Handwritten signature]

Ing. Chiara Di Mambro

[Handwritten signature]

Ing. Francesco Di Mino

[Handwritten signature]

Avv. Luca Di Raimondo

[Handwritten signature]

Ing. Graziano Falappa

[Handwritten signature]

Arch. Antonio Gatto

[Handwritten signature]

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

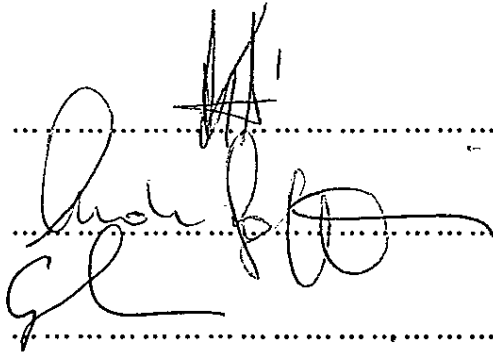
Prof. Antonio Grimaldi

[Handwritten marks]

[Handwritten mark]



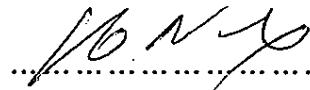
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo




Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

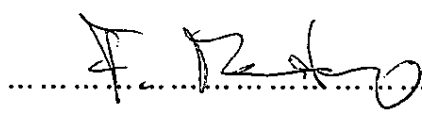
Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli




Ing. Francesco Montemagno



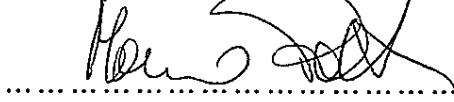
Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis




Ing. Mauro Patti



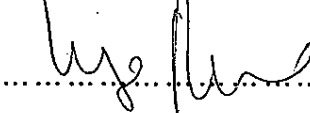
Avv. Luigi Pelaggi



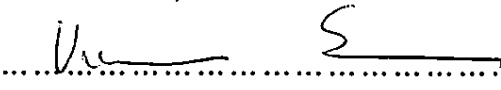
Cons. Roberto Proietti



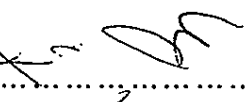
Dott. Vincenzo Ruggiero



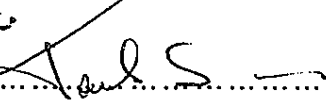
Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Ing. Caterina Dibitonto
(rappresentante regione Puglia)

[Handwritten signatures]
.....
.....
.....
..... (APT B. PUGLIA)

ASSENTE



La presente copia fotostatica composta
da N. 18 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 30/11/2012 *[Signature]*

