



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

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

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2012 - 0004615 del 14/12/2012

Pratica N: .....

Ref. Alimento: .....



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2012 - 0030869 del 18/12/2012

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

➔ Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede

od

**OGGETTO: trasmissione parere n. 1108 CTVA del 7 dicembre 2012. Verifica di  
assoggettabilità alla VIA porto di Taranto rettifica allargamento e  
adeguamento strutturale della banchina di levante del molo di San  
Cataldo, proponente Autorità Portuale di Taranto.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le  
successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si  
trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla  
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 7  
dicembre 2012.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-06  
CTVA-US-06\_2012-0172.DOC



il Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta di N° 211 fogli è conforme al suo originale. Roma, li 14/12/2012

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

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

\*\*\*

Parere n. 1108 del 07 dicembre 2012

<b>Progetto</b>	<p align="center"><b>Verifica di Assoggettabilità</b></p> <p align="center"><b>Porto di Taranto rettifica allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo</b></p>
<b>Proponente</b>	<b>Autorità Portuale di Taranto</b>

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including 'IS', 'BR', and various initials.

**LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'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 s.m.i., delle opere di "Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto." nel porto di Taranto, presentata dalla Autorità Portuale di Taranto, in data 13/06/2012, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) al prot. DVA-2012-14775 del 13/06/2012 acquisita dalla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione) al prot. CTVA-2012-2569 del 17/07/2012

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e successive modifiche e integrazioni

**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 ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e 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 Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 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 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** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**VISTA** la documentazione esaminata, acquisita al prot. DVA-2012-14775 del 13/06/2012, costituita dai seguenti elaborati: Progetto Preliminare, Studio Preliminare Ambientale e Valutazione di incidenza

**VISTA** la documentazione integrativa acquisita al prot. DVA-2012-28023 del 20/11/2012

**VISTA** l'ulteriore documentazione integrativa acquisita al prot. CTVA-2012-4336 del 28/11/2012

**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 s.m.i., è avvenuta in data 23/06/2012 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 73

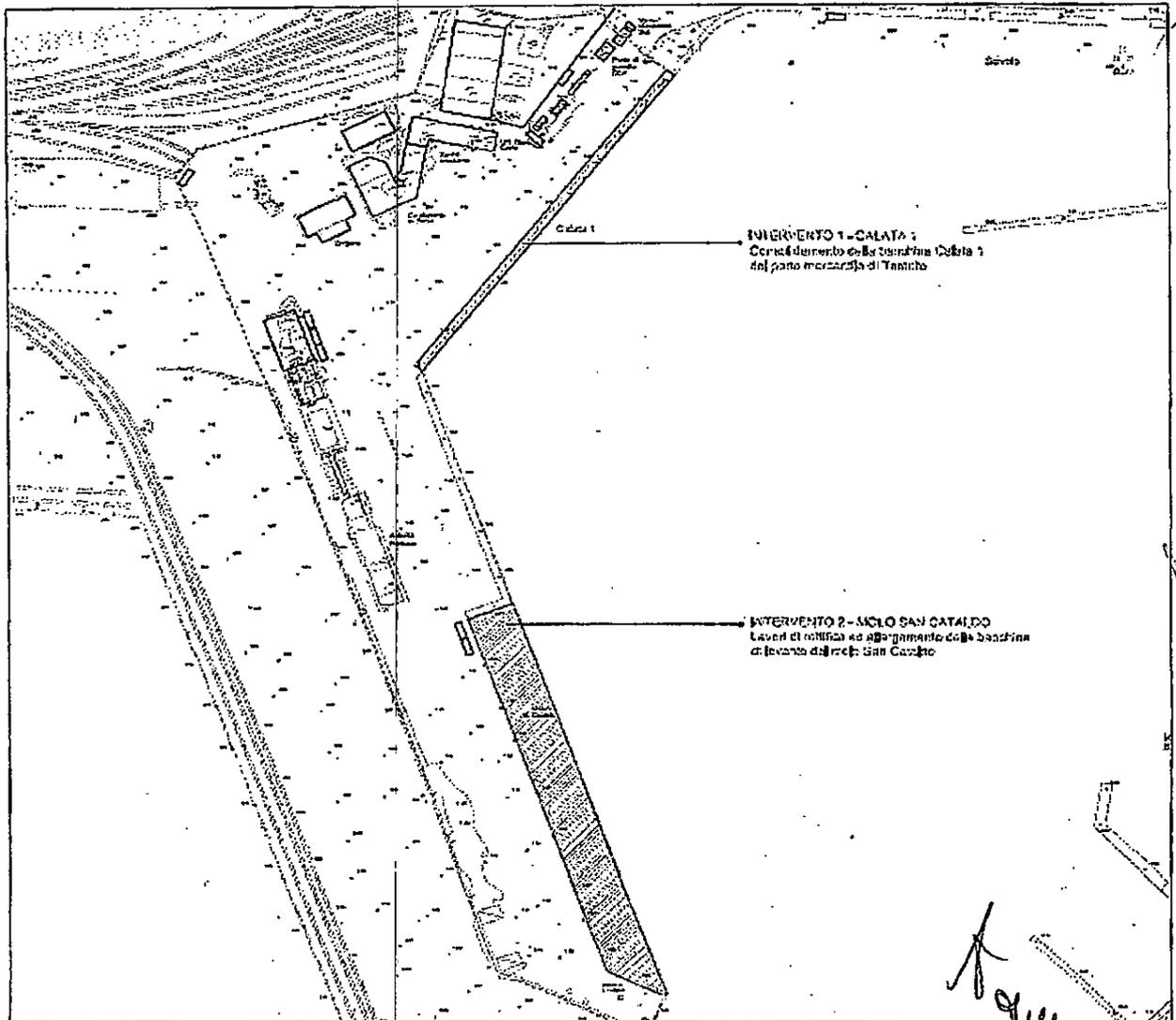
**PRESO ATTO** che alla Commissione non risulta l'avvenuta pubblicazione sull'Albo Pretorio del Comune di Taranto

**PRESO ATTO** che non risultano essere pervenute osservazioni ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

**PREMESSO** che:

- l'intervento, come evidenziato nella figura successiva, consiste:

1. rifodero della Calata 1 attraverso la realizzazione dell'incapsulamento della banchina esistente mediante la realizzazione di un telaio costituito lato mare da una paratia costituita da coppie di pali di ca. e pannelli prefabbricati di c.a. utilizzati come casseri a perdere per il successivo getto di calcestruzzo collegata attraverso una soletta di impalcato a singoli pali di ca. alle spalle del muro attuale
2. rettifica ed allargamento della Calata di Levante del Molo S. Cataldo mediante la realizzazione di una banchina su pali con impalcato costituito da una struttura scatolare internamente destinata a parcheggio per una larghezza complessiva di 25 m ed una lunghezza di 230 m circa ed infine la sistemazione delle aree retrostanti (di superficie pari a circa 13.000 mq)



- Il Proponente chiarisce che: "... anche se nella presente procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA i due interventi sono stati ricompresi in un unico progetto, nelle fasi esecutive è intenzione dell'Autorità portuale procedere con due lotti funzionali ..." e continua "... l'intervento di rifodero della banchina Calata 1 consiste in un intervento di manutenzione straordinaria del muro e della banchina esistente, che attualmente presenta vistosi segni di cedimenti strutturali che ne hanno interdetto l'uso e la sua esecuzione non prevede l'eventuale preventiva esecuzione di interventi di bonifica ..."

- Le opere in progetto sono localizzate nel Porto Storico di Taranto, ovvero alla confluenza tra il "mare Grande", ed il "Mare Piccolo", in una zona urbana di cerniera, tra il centro storico, e l'espansione prevalentemente industriale, a ovest del primo
- Le opere si inseriscono in un contesto di banchine adiacenti già realizzate e operative
- Nella zona di contatto tra le due banchine sono posizionati una serie di edifici adibiti a diverse funzioni portuali (Capitaneria di Porto, Autorità Portuale, uffici pertinenziali...)
- La finalità delle opere è:
  1. nel caso della Calata I: il recupero della funzionalità di una banchina il cui uso attualmente, a causa dei diffusi fenomeni di degrado e di dissesto che interessano sia il muro di banchina che i terrapieni a tergo, è stato interdetto per motivi di sicurezza
  2. nel caso dell'intervento sul Molo San Cataldo: il completamento del molo secondo le previsioni del P.R.P. rettificandone la banchina di Levante così da ottenere un fronte di accosto continuo lungo circa 360 m

**VALUTATO** che le due opere risultano non interferenti tra loro, tanto che nelle fasi esecutive è intenzione dell'Autorità Portuale procedere con due lotti funzionali distinti

**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", è stato emanato il D.P.C.M. 17 febbraio 2012, con il quale 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/adeguamento 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
- 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.
- 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, 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 f) dei sopraccitati interventi, come risultanti dagli accordi sottoscritti dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico, sono stati presi in esame i seguenti strumenti di programmazione e pianificazione:

- Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico (PUTT) della Regione Puglia è stato assorbito nella pianificazione comunale grazie l'approvazione dei "Primi Adempimenti" - Delibera di consiglio comunale n. 57 del 5 agosto 2009. L'ambito di progetto, rientrando nella perimetrazione dei c.d. territori costruiti (art.1.03 delle NTA), implica la non applicabilità delle norme di Piano
- La proposta di Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) recentemente approvata (Gennaio 2010) dalla Giunta Regionale non ha effetti sull'ambito di progetto in quanto le opere previste si inquadrano come interventi in un'area portuale sulla quale sono già vigenti strumenti di pianificazione del territorio (PRP)
- 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 (VAS), 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 Porto di Taranto rientra nella Variante al Piano Regolatore del Comune di Taranto approvata nel 1974. In particolare l'ambito interessato dal progetto fa parte delle aree omogenee B2 : zona per servizi di interesse pubblico - B2.10 Porto marittimo - la cui edificazione è disciplinata con l'art. 29 delle norme tecniche di attuazione del PRG. Il PRG rimanda la definizione degli interventi e dei programmi funzionali al piano di settore portuale
- Le aree oggetto dell'intervento sono destinate, sia nelle previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente che del nuovo in fase di approvazione, ad attività di servizio ai viaggiatori (PAS). Nelle nuove NTA (Norme Tecniche di Attuazione) del piano, per la zona PAS in questione, sono indicate le seguenti funzioni caratterizzanti: "Attracco, attesa e servizi ai traghetti; attracco e servizi alle crociere; gestione e servizi portuali; attività culturali"
- L'Autorità Portuale, con la Delibera del Comitato portuale n.12/2007 ha adottato gli elaborati del Nuovo Regolatore del Porto, rispetto al quale il Comune di Taranto, avendone presa visione, aveva espresso parere favorevole all'intesa sul nuovo PRP, con Delibera n. 116/2006 del 25/08/2006
- Gli interventi risultano inoltre inseriti all'interno dell'elenco triennale dei LL.PP. 2010/2012, adottato con Delibera di Comitato Portuale n. 10 del 09/09/2009
- Per quanto riguarda i beni archeologici si evidenzia che l'unico elemento di interesse nell'ambito portuale è rappresentato dall'area di Punta Rondinella individuata come sito di interesse archeologico

che dista circa 3 km dalle aree di intervento

- L'area degli interventi in oggetto 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
- Il sito in cui si localizzano gli interventi in analisi non ricade all'interno di aree naturali protette o in siti appartenenti alla Rete Natura 2000

#### VALUTATO CHE

- La documentazione prodotta ha analizzato gli strumenti di Programmazione e Pianificazione territoriale e settoriale vigenti, non rilevando incoerenze tra il progetto e tali strumenti
- Il progetto di completamento della banchina San Cataldo e di riqualificazione strutturale della Calata 1 risulta conforme sia al PRP vigente del 1980 (e successivi adeguamenti tecnici) che al nuovo PRP adottato dal Comitato portuale con delibera n. 12 del 30/11/2007 ed approvato dal C.S.LL.PP. con voto n°48/2010 del 24/03/2010
- Emerge una piena rispondenza dell'attività di servizio ai viaggiatori con la destinazione territoriale dell'area stabilita dalla pianificazione vigente
- Il progetto è conforme alla pianificazione regionale e comunale e costituisce una razionalizzazione e un ampliamento delle attività già esistenti
- Il Proponente dichiara che dovrà ottenere il parere favorevole da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prima dell'esecuzione dei lavori sulle banchine
- 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

#### CONSIDERATO che:

##### in relazione all'inquadramento dell'area:

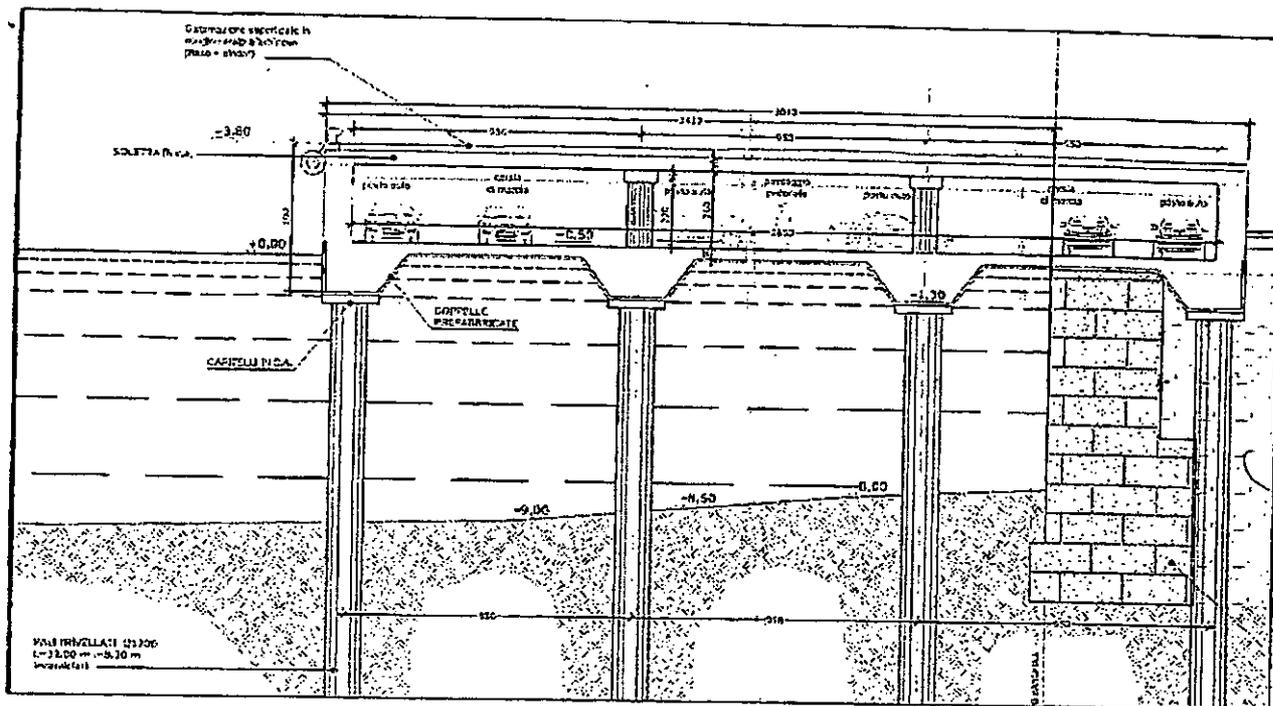
- Le opere in progetto sono localizzate nel Porto Storico di Taranto, ovvero alla confluenza tra il "Mare Grande", ed il "Mare Piccolo", in una zona urbana di cerniera, tra il centro storico, e l'espansione prevalentemente industriale, a ovest del primo
- L'area complessiva, nella quale si inseriscono gli interventi si estende, nel suo complesso, per circa sei ettari, ed è conformata dalle due banchine oggetto degli interventi, e dalle zone ad esse retrostanti, fino al confine con le aree ferroviarie poste a nord del porto
- La banchina Calata 1, si sviluppa per complessivi 230 metri circa, mentre la banchina di levante del Molo San Cataldo ha un'estensione in lunghezza pari a circa 360 metri. Nella parte meridionale della banchina è presente una rientranza, di circa 25 metri di profondità e lunghezza pari a 230 metri (lato banchina)
- Nella zona di contatto tra le due banchine sono posizionati una serie di edifici adibiti a diverse funzioni portuali (Capitaneria di Porto, Autorità Portuale, uffici pertinentziali...)

##### in relazione alla Calata 1:

- come si deduce dalle perizie tecniche messe a disposizione dall'Autorità Portuale di Taranto, le banchine a massi sovrapposti, realizzati in calcestruzzo, presentano un avanzato stato di degrado mentre nei piazzali retrostanti si osservano cedimenti diffusi del piano campagna, probabilmente dovuti alla fuoriuscita della parte fina del materiale di riempimento attraverso i massi. Ciò ha portato l'Autorità Portuale a recintare l'area e a interdirne l'accesso in attesa dei lavori di adeguamento

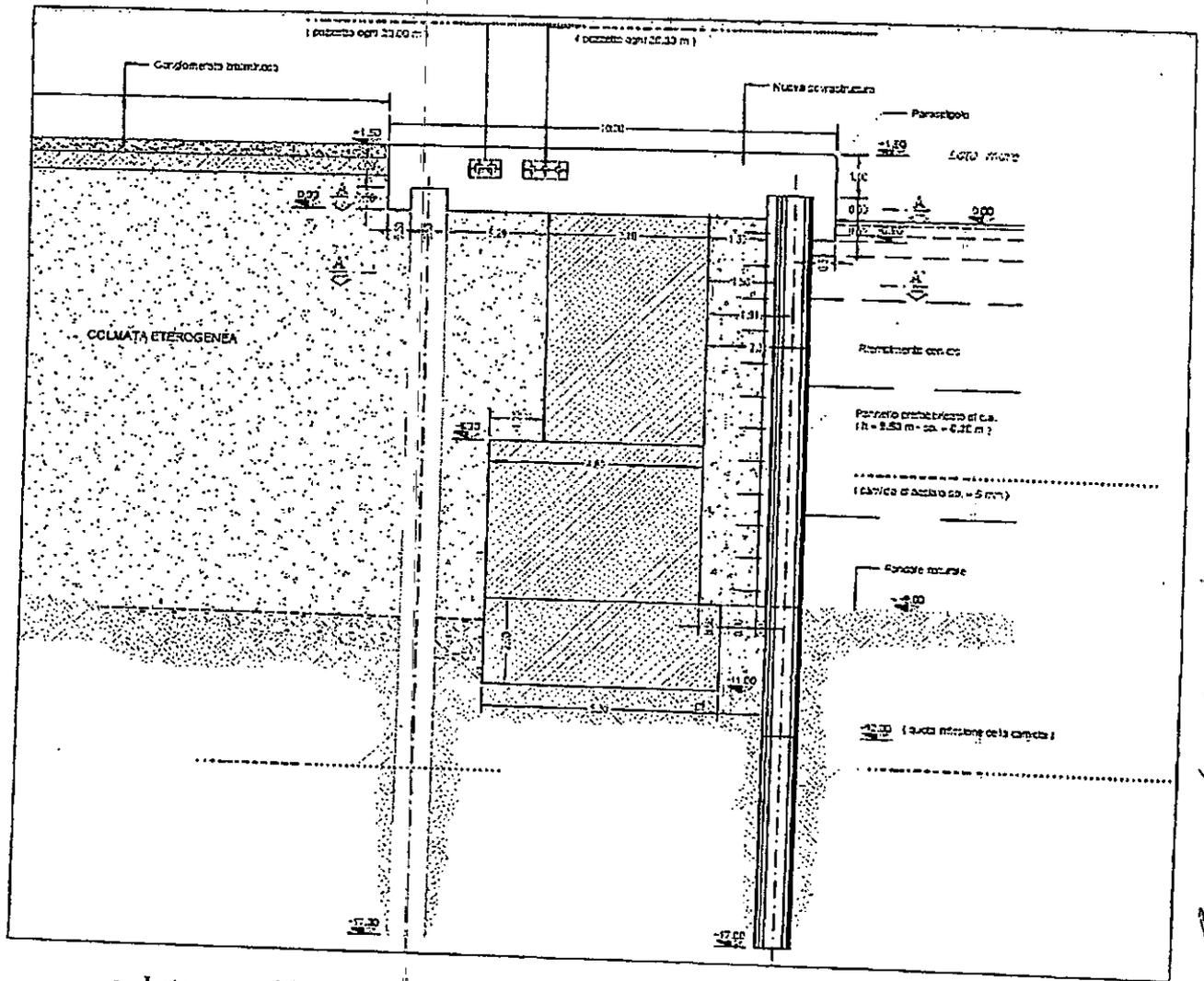
**in relazione al quadro di riferimento progettuale:**

- Il Proponente ha studiato e messo a confronto tra loro alcune soluzioni tecniche finalizzate all'individuazione degli interventi più idonei al conseguimento degli obiettivi prefissati dall'Autorità Portuale di Taranto
- La soluzione scelta dal Proponente per gli interventi su Calata di Levante del Molo S. Cataldo è la seguente:
  - Nuova struttura realizzata attraverso pali di fondazione di diametro pari a 1,20 m, infissi fino alla quote delle argille grigio - azzurre e disposti secondo una maglia regolare. La geometria degli elementi di sostegno è tale da garantire, da una parte l'allineamento esterno dell'ampliamento, rispetto al ciglio di banchina esistente, e dall'altra, la costruzione dell'allineamento interno, al di là del presunto ingombro del muro a gravità esistente
  - I pali di fondazione risultano coronati da capitelli in C.A. di forma quadrata, su cui poggiano coppelle prefabbricate, di dimensione 9,50 x 8,30 metri, che costituiscono i casseri a perdere per la struttura del primo solaio. Le coppelle sono sagomate in maniera tale da creare una soletta bidirezionale nervata
  - Le quote di imposta delle strutture provvisorie sono tali da garantire che, ad eccezione delle parti inferiori delle travi, il resto della struttura orizzontale di questo primo solettone, rimane al di sopra del livello medio mare, semplificando in questo modo la realizzazione dei getti. Per quanto riguarda le zone che rimarranno sommerse, per le stesse dovrà essere approntato un adeguato sistema di aggettamento. A questo proposito, le strutture prefabbricate stesse saranno realizzate in modo tale da contribuire alle delimitazioni dei campi, su cui procedere all'aggettamento e successivo getto
  - Raggiunta la quota di estradosso del primo solettone orizzontale (quota +0,50 smm), si procederà in modo convenzionale, con la struttura in elevazione fino al completamento del secondo solettone di copertura. In questo caso viene replicato, con sistemi costruttivi convenzionali, lo schema strutturale prima descritto per la struttura sottostante
  - Da un punto di vista funzionale, lo spazio interno così ricavato, sarà destinato a parcheggio auto. La superficie lorda interna del parcheggio è pari a circa 5.500 mq. Il parcheggio è organizzato mediante due corsie, di sei metri di larghezza, le quali danno accesso ai posti di parcheggio, posti a entrambi i lati del corsello, a 90° verso la mezzeria del parcheggio, ed in linea (0°), verso l'esterno della struttura. Il numero complessivo di posti auto è pari a 200 circa. Al centro della struttura è previsto un camminamento pedonale, di 1,50 m di larghezza. L'accesso carrabile è previsto in corrispondenza dell'estremo nord ovest della struttura, ovvero dove la stessa è lambita dall'anello di viabilità interna al molo San Cataldo
  - Gli ingressi pedonali, posti tutti sul lato occidentale della struttura, collegano il piano di calpestio del parcheggio, con le aree prospicienti gli edifici esistenti
  - Nella figura successiva è rappresentata la sezione degli interventi della banchina San Cataldo:



- La soluzione scelta dal Proponente per gli interventi di rifodero della Calata 1 è la seguente:

- L'incapsulamento della banchina esistente attraverso la realizzazione, lato mare, di un telaio costituito da coppie di pali di c.a. collegate attraverso una soletta di impalcato a singoli pali di c.a. alle spalle del muro attuale. Tale soluzione consente da un lato di non far gravare sul terrapieno a tergo della banchina i sovraccarichi variabili di progetto riducendo la spinta del terreno sulla struttura e dall'altro di consentire che tali carichi siano direttamente ricondotti nel banco di argille caratterizzato da buoni parametri geomeccanici. Le coppie di pali sono costituite da pali trivellati di c.a. di diametro  $\Phi 800$  disposti tra di loro ad interasse di 1,25 m. I pali hanno una lunghezza totale di 17,75 m (dalla +0,75 m s.m.m. alla -17,00 m s.m.m.) e sono incamicati fino alla profondità di -12,00 m s.m.m. con un lamierino di acciaio di spessore 5 mm. Le coppie di pali sono disposte ad interasse costante di 3,66 m e tra di loro sono posti in opera pannelli prefabbricati di c.a. di larghezza pari a 3,66 m, altezza 9,50 m e spessore 0,20 m utilizzati come casseri a perdere per il contenimento del getto di calcestruzzo tra il muro di banchina esistente e la nuova struttura e collegate al getto stesso con staffe annegate al loro interno
- Le armature dei pannelli prefabbricati lato mare sono realizzate in acciaio tipo B450C zincato a caldo per garantire una maggiore durabilità dell'opera nel tempo
- La soletta di impalcato che collega i pali lato mare con quelli a tergo del muro di banchina esistente è realizzata, come i pali trivellati e le dalle prefabbricate, in c.a. con calcestruzzo di classe di resistenza C35/45, classe di consistenza S4/S5 e classe di esposizione XS3
- L'impalcato, che presenta uno spessore di 1,50 m ed una larghezza di 10,00 m, oltre ad unire i pali trasversalmente, ne garantisce il collegamento anche in senso longitudinale consentendo una migliore diffusione delle azioni orizzontali lungo l'intera banchina
- Nella figura successiva è rappresentata la sezione dell'intervento Calata 1



- o Lato mare l'impalcato presenta quota di imposta alla  $-0,50$  m s.m.m. per una maggiore protezione dei lamierini di acciaio dei pali ed è armato con barre di acciaio tipo B450C zincate a caldo per aumentarne la durabilità nel tempo
- o I pali interni sono del tutto uguali a quelli esterni lato mare e sono disposti ad interasse longitudinale costante di  $3,66$  m (in corrispondenza di ciascuna coppia di pali) e trasversale di  $8,20$  m
- o L'intervento prevede un avanzamento della linea di banchina di circa  $2,30$  m per un volume complessivo dell'ampliamento di circa  $6.700$  mc. Pertanto, considerato che l'area di intervento ricade all'interno del S.I.N. di Taranto e che il progetto prevede l'occupazione di una porzione di fondale marino, nelle successive fasi di progettazione il Proponente dichiara che verrà eseguita la caratterizzazione dei suddetti sedimenti e qualora i risultati delle prove di laboratorio rilevino la presenza di concentrazioni di contaminanti superiori ai limiti di intervento verrà redatto uno specifico progetto di bonifica
- o La realizzazione degli interventi consiste nell'avanzamento di un tratto di banchina esistente così da realizzare un unico allineamento del fronte di accosto del lato est del molo S. Cataldo e nella riqualificazione strutturale di una banchina esistente (Calata 1), ed è finalizzata alla razionalizzazione delle banchine della darsena Taranto destinate al traffico passeggeri, senza aumentarne lo sviluppo complessivo. Quindi, secondo il Proponente, l'intervento non comporterà alcun aumento delle emissioni in atmosfera da traffico veicolare e navale

- Il Proponente afferma che: *“le infissioni mediante vibrazione delle camice metalliche non implicano asportazione del materiale. In genere le vibrazioni non provocano fenomeni di risospensione, in ogni caso la realizzazione dei pali sarà conterminata da panni che delimitano l'area di lavoro per l'intera durata delle operazioni in mare”*
- Il Proponente afferma inoltre che gli unici scavi previsti sono quelli da eseguire per la realizzazione dei pali che saranno preceduti dall'infissione, mediante l'utilizzo di vibroinfessori, delle camicie metalliche. I suddetti scavi, vista la modesta distanza dall'attuale linea di banchina, saranno eseguiti utilizzando un escavatore dotato di benna stagna che opera da terra. Il materiale scavato verrà conferito immediatamente all'interno di cassoni a tenuta stagna
- Prendendo in esame i due interventi il volume del materiale di trivellazione dei pali previsti nei relativi progetti è limitato a 566,20 mc per la rifodera della Calata 1 e 3.993,48 per la rettifica della banchina di levante del molo S. Cataldo. Per la gestione di questi materiali è prevista, nella fase precedente la progettazione esecutiva, la campagna di caratterizzazione e la relativa classificazione secondo da effettuarsi secondo le norme in vigore per il caso dei Siti di Interesse Nazionale e in accordo con il progetto preliminare ICRAM, oggi ISPRA.
- L'intero volume di sedimenti proveniente dai suddetti escavi, una volta caratterizzato, sarà conferito in discarica autorizzata

**in relazione al S.I.N. di Taranto, perimetrato con D.M. Ambiente 10 gennaio 2000:**

- Le aree di intervento si trovano all'interno del perimetro del S.I.N. di Taranto. Pertanto, come previsto dall'attuale normativa, prima di poter procedere all'esecuzione di un qualsiasi tipo di intervento all'interno del porto è necessario attuare il Piano di Caratterizzazione dei sedimi marini e procedere con il progetto di bonifica dei sedimenti
- Nel corso della campagna di caratterizzazione ambientale eseguita dall'Autorità Portuale nel maggio 2004 sulla base del Piano approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio nel corso della Conferenza di Servizi Decisoria del 17/12/2003, nell'area di intervento sono state rilevate concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti di intervento fino alla massima quota indagata (-13,00 m s.m.), e quindi, allo stato attuale delle conoscenze, è necessario procedere con la bonifica della porzione di sedime marino contaminata
- Nel 2007, nell'ambito della caratterizzazione dell'area vasta Mar Grandè I lotto, è stata eseguita una indagine specifica che ha interessato i primi 3 metri dell'intero bacino della Darsena Taranto, dove sono localizzate le opere in oggetto. I risultati della caratterizzazione, elaborati da ISPRA e riportati nel Piano di Gestione dei Sedimenti del Porto di Taranto (ISPRA 2009), hanno evidenziato l'assenza di contaminazioni significative in tutti i campioni di sedimenti analizzati che sono stati caratterizzati come verdi ad eccezione di un'area posta sulla sponda opposta della darsena, in prossimità del ponte girevole, dove, nel primo metro di sedimenti, è stata misurata una concentrazione di metalli ed elementi in tracce (mercurio, piombo zinco e rame) superiori ai valori limite di intervento
- Viste le notevoli incongruenze tra i risultati delle due campagne di indagini l'Autorità Portuale, nell'ambito della progettazione delle opere in oggetto, ha deciso di ripetere le indagini di caratterizzazione dei sedimenti nell'area interessata dalle opere previste sul molo S. Cataldo:
  - In particolare l'area a mare interessata dalla realizzazione dei lavori in oggetto di dimensioni in pianta 226x25 mq circa è stata suddivisa in 5 maglie quadrate di lato pari a 50 m ed in ciascuna maglia è stato previsto il prelievo di un campione. Considerato che nel corso della campagna di caratterizzazione ambientale eseguita dall'Autorità Portuale nel maggio 2004 sono state rilevate concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti di intervento fino alla massima quota indagata (-13,00 m s.m.), è stato previsto di estendere il prelievo delle carote fino a quota -15,00 m s.m.

- In data 02/02/2011 l'Autorità Portuale ha quindi bandito una gara per la esecuzione delle suddette indagini di caratterizzazione ambientale dei sedimenti e di altre indagini geognostiche a terra ed mare finalizzate allo sviluppo delle successive fasi di progettuale delle opere di cui trattasi
- A seguito di una serie di ricorsi amministrativi da parte delle ditte che hanno partecipato all'appalto è stato necessario attendere la sentenza del Consiglio di Stato n. 5231/2012, depositata in data 08/10/2012. Pertanto l'Autorità Portuale sta procedendo all'aggiudicazione definitiva della gara
- Per quanto riguarda la **Calata di Levante del Molo S. Cataldo**
  - Il Proponente in particolare afferma che: *"l'intervento che richiede la preliminare caratterizzazione e l'eventuale bonifica dei sedimenti marini è quello che ha per oggetto la rettifica e l'allargamento della banchina di levante del molo S. Cataldo in quanto in questo caso le nuove opere vanno ad occupare un porzione di area marina libera da infrastrutture"*
  - Inoltre il Proponente sottolinea come la soluzione tecnica di progetto scelta per la realizzazione dell'intervento di ampliamento della banchina di levante del Molo San Cataldo (struttura a giorno su pali) non prevede la realizzazione di un rilevato a mare
  - A breve saranno attivate le attività di caratterizzazione dei sedimenti e, qualora verranno confermate la presenza nell'area di intervento di sedimenti con concentrazioni di inquinanti superiori alle soglie di intervento, si procederà con la redazione del relativo progetto di bonifica e verranno attivate le relative procedura di autorizzazione presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e gli altri Enti coinvolti. Si precisa che in questo caso è intenzione dell'Autorità Portuale, una volta ottenute le necessarie autorizzazioni, procedere con un unico appalto alla realizzazione dell'intervento di bonifica dei sedimenti e di rettifica ed allargamento del molo S. Cataldo.
  - Infine, il Proponente ritiene che *"la realizzazione delle nuove opere di banchinamento non interferisca in alcun modo, con l'esecuzione di un intervento di bonifica dei sedimenti marini contaminati posti al disotto dell'impronta delle nuove opere"*, pertanto *"tale intervento di bonifica non è stato incluso all'interno del presente progetto ma sarà oggetto di uno specifico progetto di bonifica che sarà sottoposto all'iter di approvazione previsto dalla vigente normativa in materia. Pertanto anche lo studio dei potenziali impatti ambientali indotti dalla realizzazione delle opere previste nel presente progetto prescinde da quelli indotti dalla movimentazione dei suddetti sedimenti contaminati che dovrà essere eseguito in occasione della redazione del relativo progetto di bonifica"*
- Per quanto riguarda la **Calata 1**:
  - Il Proponente in particolare afferma che: *"il rifodero della banchina Calata 1 consiste in un intervento di manutenzione straordinaria del muro di banchina esistente, che attualmente presenta vistosi segni di cedimenti strutturale che ne hanno interdetto l'uso, e la sua esecuzione non richiede l'eventuale preventiva esecuzione di interventi di bonifica"*
  - In particolare con ordinanza 03/09 del 9.5.2009, il tratto della banchina Calata 1 inibito all'utilizzo è quello compreso tra la progressiva 0,00 e 85,00 m ed il relativo piazzale a tergo. Pertanto i traffici marittimi della Calata 1 attualmente sono concentrati nella restante porzione di banchina e terrapieno provocando a volte fenomeni di congestione. A seguito della realizzazione dell'intervento di rifodero potrà essere recuperata quindi la funzionalità dell'intera banchina e quindi verranno eliminati gli attuali fenomeni di

congestione

- o Il Proponente, con le ultime integrazioni del novembre 2012, conferma che nel progetto è previsto solo il ripristino strutturale del muro di banchina e non è previsto alcun dragaggio dei fondali

**in relazione allo scavo dei sedimenti marini all'interno delle camicie metalliche:**

- Per quanto riguarda la gestione dei sedimenti marini, potenzialmente inquinati, derivanti dalle operazioni di scavo (all'interno delle camicie metalliche) durante le fasi di realizzazione dei pali di fondazione previsti, il progetto prevede che l'asportazione dei sedimenti necessaria per la realizzazione dei pali di c.a. sarà preceduta dall'infissione delle camicie metalliche. Pertanto le operazioni di scavo avverranno all'interno di un'area perfettamente confinata dalla camicia metallica stessa e quindi non producendo alcuna dispersione di sedimenti in mare non provocheranno alcun aumento della torbidità delle acque marine
- Gli unici rischi di dispersione a mare del materiale proveniente dai suddetti scavi (all'interno delle camicie metalliche) si potranno verificare durante le fasi di trasferimento a terra
- Al fine di ridurre tale rischio oltre a prevedere l'utilizzo di metodologie di scavo (all'interno delle camicie metalliche) di tipo ambientale, con benne a tenuta stagna, il progetto prevede che lo specchio acqueo nel quale verranno eseguiti i lavori, sia durante le operazioni di infissione delle camicie metalliche che durante l'intero svolgimento delle operazioni di scavo, venga completamente delimitato con barriere anti-torbidità (panne galleggianti dotate di gonfi) così da impedire la dispersione nell'ambiente marino esterno all'area di intervento di sedimenti eventualmente caduti a mare. L'intero volume di sedimenti proveniente dai suddetti escavi, una volta trasferito a terra e caratterizzato, sarà conferito in discarica autorizzata
- Le procedure di scavo (all'interno delle camicie metalliche) e la gestione/destinazione dei sedimenti marini previste in progetto sono conformi alle indicazioni del Piano di Gestione redatto da ICRAM (2009) e preliminarmente approvato in Conferenza di Servizi decisoria presso il Ministero dell'Ambiente in data 24/02/2011
- Inoltre nel caso che prima di procedere con la realizzazione delle opere di rettifica ed allargamento del molo S. Cataldo fosse necessario procedere con la bonifica dei sedimenti marini dell'area a mare oggetto dell'intervento, il Proponente è intenzionato a redigere il relativo progetto di bonifica secondo le indicazioni del suddetto Piano di Gestione dei sedimenti e procedere con un unico appalto dei lavori

**in relazione alle attività di cantiere**

- Per quanto riguarda la durata dei lavori per l'intervento sulla Calata 1 è prevista una durata di 10 mesi, mentre per l'intervento di rettifica ed allargamento della banchina del molo S. Cataldo la durata prevista dei lavori è di 24 mesi
- In entrambi i progetti non è previsto l'impiego di materiale di cava
- Il Proponente ha individuato la posizione della cava più vicina alle aree di intervento nonché il percorso che verrà utilizzato dei mezzi di trasporto per approvvigionare i materiali in cantiere
- Per quanto riguarda le aree di cantiere nei lavori di rifodero della banchina Calata 1 queste occuperanno tutto il terrapieno a tergo della banchina da consolidare fino al limite della recinzione portuale. Per quanto riguarda delle protezioni lungo il perimetro lato terra delle

aree di cantiere sarà prevista la posa in opera di una recinzione metallica mentre a mare sarà prevista la posa in opera di boe luminose

- Per quanto riguarda l'intervento sul molo San Cataldo le aree destinate al cantiere saranno quelle della porzione di molo a tergo della banchina oggetto dell'intervento. Anche in questo caso le aree di cantiere a terra verranno delimitate con una recinzione metallica ed a mare con boe luminose
- Si prevede lo smaltimento dei rifiuti provenienti dalle attività cantieristiche secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 e successive modificazioni
- Il Proponente dichiara che il Porto di Taranto è dotato, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, del "Piano di Raccolta e di Gestione dei Rifiuti Prodotti dalle Navi e dei Residui da Carico nel Porto di Taranto" (approvato con DGR N 1189 del 6 Agosto 2005)
- La realizzazione degli interventi previsti in progetto, non producendo alcuna variazione all'attuale volume di traffici, non causerà modifiche all'attuale carico urbanistico e al traffico navale e terrestre e, secondo il Proponente, non avrà impatti negativi sulla produzione e gestione dei rifiuti
- In relazione alla gestione delle terre o rocce da scavo che verranno prodotte nell'ambito dello svolgimento delle lavorazioni previste in progetto, tutti i volumi di materiali di risulta provenienti dagli scavi e demolizioni previsti in progetto, riportati nella seguente tabella separatamente per i due interventi, dopo la loro caratterizzazione verranno conferiti in discarica autorizzata

Rifodero della banchina Calata 1	
Demolizioni di strutture di calcestruzzo	4.05 m <sup>3</sup> /m x 235 m = 951.75 m <sup>3</sup>
Rimozione di pavimentazione stradale bituminosa	0.50 m <sup>3</sup> /m x 235 m = 117.50 m <sup>3</sup>
Rimozione di fondazione stradale	7.00 m <sup>3</sup> /m x 235 m = 1645.00 m <sup>3</sup>
Rettifica ed allargamento della banchina di levante del Molo San Cataldo	
Demolizioni di strutture di calcestruzzo	2.52 m <sup>3</sup> /m x 230 m = 579.60 m <sup>3</sup>

- Con riferimento al bilancio degli inerti il Proponente precisa che in entrambi i progetti le demolizioni riguardano esclusivamente le sovrastrutture di c.a. delle banchine esistenti che consistono in cordoli/travi di calcestruzzo armato

**in relazione al trattamento delle acque meteoriche:**

- Attualmente sia le aree del molo S. Cataldo che quelle della banchina Calata 1 non sono dotate di un sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche
- Nell'ambito di un progetto dell'Autorità Portuale di dotare tutti i piazzali del molo s. Cataldo, della banchina Calata 1 e dell'area posta alla radice del molo stesso di un sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche, nel presente progetto è stata prevista la realizzazione di due reti di raccolta (una per il piazzale di levante del molo s. Cataldo ed una per il piazzale a tergo della banchina Calata 1) che convogliano le acque meteoriche a degli impianti di trattamento (disoleazione e sedimentazione) con caratteristiche conformi alle prescrizioni della legislazione vigente in materia

**in merito agli studi specialistici e agli approfondimenti effettuati**

- Per quanto riguarda l'esposizione della darsena Taranto all'ingresso del moto ondoso si precisa che dallo studio specialistico condotto in sede di redazione di P.R.P., risulta che nell'attuale configurazione delle opere di protezione in prossimità delle banchine operative, in occasione di eventi estremi (tempo di ritorno 100 anni) si verificano condizioni di moto ondoso che seppur non eccessive potrebbero condizionare l'operatività delle banchine. Pertanto nel nuovo P.R.P. del porto di Taranto è stata prevista la realizzazione di una barriera frangiflutti che migliora ulteriormente la protezione della darsena
- In merito al piano di sicurezza sono state prodotte le prime indicazioni per la sua elaborazione prendendo 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, inoltre 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)
- Ai fini dei controlli e delle operazioni di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, si prevede la tenuta dell'apposito fascicolo dell'opera ai sensi del D.Lgs. 81/08
- Si prevede l'esecuzione delle lavorazioni secondo piani di lavoro e procedure, nel rispetto di quanto disposto dalla normativa specifica sulla sicurezza nei luoghi di lavoro e nei cantieri mobili ex T.U sulla sicurezza di cui al D.lgs 9 aprile 2008, n°81 e successive modifiche ed integrazioni

**VALUTATO che**

- Le opere in progetto intervengono ai fini della sistemazione ordinata dell'area e della sicurezza
- Dalle valutazioni effettuate sulle alternative emerge che in relazione agli interventi di rifodero della Calata 1 la soluzione proposta è minimale, in quanto prevede la sistemazione della banchina esistente; la localizzazione della banchina inoltre offre vantaggi come: il posizionamento all'interno di un sistema portuale consolidato (tra due banchine esistenti) ed entro una rete di servizi portuali ed industriali, di facile accesso via mare e via terra, senza la necessità di creare nuove strade di accesso; il posizionamento è tale da renderlo al riparo rispetto alle mareggiate, e si inserisce in un punto senza particolari criticità ambientali
- I due interventi oggetto della progettazione sono stati affrontati all'interno di una logica unitaria, ovvero definendo un assetto urbano all'area di intervento nel suo complesso
- La realizzazione del nuovo parcheggio interrato, ricavato in corrispondenza dell'ampliamento della banchina di levante del Molo San Cataldo, si propone come integrazione dell'opera di ampliamento della banchina, funzionalmente giustificata dalla presenza dei diversi volumi edificati sul sedime della

banchina stessa

- Gli interventi nel loro complesso si configurano essenzialmente come ampliamento, adeguamento e consolidamento di opere esistenti, poste all'interno di un bacino portuale, che già ospitano le stesse funzioni previste nel nuovo PRP, senza modificare le attuali dotazioni di infrastrutture in termini di lunghezze di banchine attraccabili e quindi senza modificare le capacità operative del molo S. Cataldo e della Calata 1, sia in termini di tipologia che di volumi di traffico terrestre e marittimo
- Si tratta di un intervento di limitata entità su una struttura portuale preesistente, ricadente su un litorale già antropizzato e utilizzato per insediamenti industriali
- Per quanto riguarda il traffico indotto dalle attività di cantiere, questo non incide in maniera rilevante sul traffico complessivo della zona industriale, anche in considerazione della consistenza dell'intervento, la cui realizzazione si prevede in soli 6 mesi; la movimentazione massima dei mezzi d'opera prevista è quella dell'autobetoniera, durante i getti del calcestruzzo della banchina e dell'invaso, pari a 30 viaggi in 10 giorni lavorativi
- La realizzazione dell'allargamento della banchina di levante del molo S. Cataldo e l'adeguamento strutturale della Calata 1 non producono alcuna modifica né alla dotazione di banchine commerciali, adibite al traffico passeggeri, della darsena Taranto, né agli attuali volumi di traffico
- Non è prevista in progetto alcuna operazione di dragaggio dei fondali

#### CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti:

- la documentazione presentata ha analizzato le componenti ambientali con riferimento al sito specifico di progetto, specificando che nella fase di esercizio gli impatti attesi hanno una natura identica a quella delle attività attuali. La vocazione del sito non è modificata dagli interventi in progetto
- Come evidenziato in precedenza le aree di intervento sono collocate all'interno della darsena Taranto, che costituisce il bacino storico del porto di Taranto, e quindi in un'area che risulta antropizzata
- Gli impatti attesi nella fase di realizzazione delle opere consistono nella produzione di polveri causate sia dal transito dei mezzi operanti in cantiere, che dalla realizzazione delle opere, nella produzione di rumori causati dalle attività del cantiere, nella modifica della linea di costa, causata dall'ampliamento delle banchine con il loro avanzamento in mare, nonché dalla movimentazione di sedimenti contaminati
- Gli impatti in fase di esercizio, possono essere ricondotti essenzialmente al completamento funzionale del terminal passeggeri
- Nelle successive fasi di progettazione, per entrambi i progetti, oltre alla redazione di un apposito Piano di Gestione delle Emergenze che si potrebbero verificare durante lo svolgimento dei lavori (ad es. lo spargimento in mare o in terra di idrocarburi e/o di residui delle lavorazioni) il Proponente (così come illustrato nelle ultime integrazioni del mese di novembre 2012) concorderà con ISPRA il Piano di monitoraggio da attuare per la verifica degli effetti che l'esecuzione dei dragaggi ha sull'ambiente marino

#### Atmosfera

- Per la caratterizzazione anemometrica dell'area sono state prese in considerazione sia la stazione di S. Vito Pugliese (quota +14 m s.m., periodo di osservazione pari a 30 anni, dati forniti dall'Istituto Idrografico della Marina Militare), che la stazione di Policoro (quota +28 m s.m., periodo 1953-

1962, dati forniti dal Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare (CNMCA) posta più a sud-ovest lungo il litorale meta pontino. Dall'analisi dei dati si ricava che, per il sito di Taranto, i venti locali regnanti sono diretti lungo l'asse sud-sud-est e nord-nord-ovest, sono cioè orientati parallelamente all'asse del molo s. Cataldo. La direzione del vento dominante sembrerebbe favorire la dissipazione delle sostanze in direzione dell'area industriale (direzione nord-nord-ovest) oppure direttamente verso il mare aperto (direzione sud-sud-est) lontano quindi dal centro abitato

- La stima degli impatti per la fase del cantiere ha rilevato fenomeni di inquinamento atmosferico di durata limitata nel tempo e circoscritti come area di influenza che non potrebbero causare disagi significativi, legati soprattutto alla movimentazione dei mezzi di trasporto di materiale ed apparecchiature da e per il sito di costruzione: in questa fase preliminare, sono ipotizzabili circa 30 viaggi giorno distribuiti nelle 8 ore
- L'aumento del traffico stradale in conseguenza dei viaggi dei mezzi che approvvigionano in cantiere i materiali necessari per la realizzazione delle opere previste in progetto è un impatto locale e di breve durata
- Si prevede l'adozione di interventi di mitigazione nella fase di costruzione delle opere in oggetto come ad esempio l'uso di sistemi di abbattimento delle polveri, soprattutto durante le giornate piovose, bagnando opportunamente le piste utilizzate dai camion, venga attuata una rete di controllo e monitoraggio della qualità dell'aria con particolare riferimento all'inquinamento atmosferico proveniente dalle aree più prossime al cantiere
- Inoltre per l'accesso alle aree di cantiere i mezzi potranno utilizzare la E90, accedere attraverso il varco Ovest del porto interno e percorrere la viabilità interna alle aree portuali senza quindi impegnare la viabilità cittadina da cui deriva una sostanziale assenza di interferenze con il traffico cittadino
- La stima dell'impatto della fase di cantiere tiene conto della distanza, che si aggira intorno ai 500 m, tra l'area di cantiere e il centro abitato
- Il Proponente evidenzia che tra gli obiettivi del nuovo P.R.P. del Porto di Taranto rientra anche:
  - lo sviluppo tecnologico che potrà consentire una riduzione delle emissioni specifiche di mezzi, macchinari e impianti
  - la riorganizzazione delle attività portuali che potrà comportare una riduzione dei tempi di stazionamento dei mezzi marittimi e una conseguente riduzione delle emissioni.

Pertanto ai fini della qualità dell'aria si può concludere che la realizzazione delle opere previste in progetto, nelle fasi di esercizio, non produrrà effetti significativi

#### Ambiente idrico

- Durante le operazioni di infissione dei pali, si prevede, quale misura di mitigazione, l'utilizzo di panne galleggianti, in modo da impedire o comunque limitare fortemente la diffusione di eventuali sospensioni dei sedimenti che dovessero essere sollevati dalle operazioni di scavo (all'interno delle camicie metalliche)
- Il Proponente evidenzia che nella zona a tergo della sponda nord della darsena Taranto, opposta al molo S. Cataldo, posta ad una distanza minima di circa 400 m in linea d'aria dalla zona di intervento, è presente un'area ad Alta Pericolosità Idraulica perimetrata dall'Autorità di Bacino della Regione Puglia, probabilmente determinata da storici allagamenti a seguito di abbondanti precipitazioni, sulla quale la realizzazione delle opere previste in progetto non presenta alcuna interferenza

- Nell'ambito del banchinamento sono previsti appositi impianti, ad oggi non ancora presenti, di convogliamento e trattamento delle acque delle banchine, attraverso un disoleatore e separatore, al fine di limitare fenomeni di inquinamento del mare
- 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 plano-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

Suolo e sottosuolo

- Dal punto di vista morfologico l'area costiera, prescindendo dalle variazioni topografiche legate agli interventi portuali, si estende con direzione est-ovest e con quote intorno a 2,8-3,1 m s.l.m. In particolare il Molo San Cataldo presenta, nel settore di ponente, quote intorno a 2,8-3,1 m s.l.m., mentre nel settore di levante (zona del Molo Storico) assume quote relativamente minori e dintorno a 1,3-1,5 m s.l.m. Nel settore di ponente del Molo San Cataldo, ove sono stato eseguiti 3 sondaggi a mare, il fondale è stato individuato a circa -9-10 m dal livello marino
- La prevalente presenza di rocce calcaree più o meno fratturate determina in grande una diffusa permeabilità per fratturazione; la permeabilità può essere localmente ridotta in corrispondenza di livelli calcareo- marnosi, con caratteri variabili da media ad elevata permeabilità. Questa falda profonda, alimentata dalle piogge, drena verso le zone costiere con gradienti piuttosto blandi
- In base all' Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20/03/2003, il Comune di Taranto, nel quale è collocato il progetto in esame, è stato incluso nella Zona Sismica 3; nella precedente normativa (Decreti fino a 1996) il Comune di Taranto non era classificato. Successivamente la Regione Puglia ha emanato una DR n. 153 del 02/03/2004 che conferma l'appartenenza del Comune di Taranto alla Zona Sismica 3. La bassa sismicità dell'area tarantina è giustificata dall'assenza di strutture sismo genetiche nelle immediate vicinanze, le quali sono localizzate in prevalenza nell'area appenninica e nell'area del Gargano
- la documentazione contiene alcune simulazioni fotografiche, che mostrano la situazione attuale e quella a conclusione di lavori, rilevando l'assenza di modifiche rilevanti nel contesto del Porto di Taranto
- Le aree delimitate a nord dalla Calata 1 e a ovest dal molo S. Cataldo, risultano completamente urbanizzate e hanno perso la originaria conformazione geologica e geomorfologica dei luoghi
- Nel 2010 l'Autorità Portuale ha commissionato una indagine geognostica (2010) nel settore di levante del Molo San Cataldo e finalizzata alla progettazione dell'Edificio Polifunzionale. L'indagine è consistita nell'esecuzione di n. 5 sondaggi geognostici, con prelievo di campioni indisturbati e relative prove di laboratorio. Da tali indagini emerge che la struttura storica del settore di levante del Molo San Cataldo è costituita da materiale eterometrico di natura calcarea e calcarenitica

Rumore e vibrazioni

- Il cantiere è ubicato in area portuale, perciò le eventuali modifiche al clima acustico indotte dalla presenza del cantiere saranno poco percepibili
- Durante la fase di cantiere si prevede che i rumori saranno ampiamente contenuti entro i 65 dB previsti dalla normativa anche in considerazione del fatto che i primi fabbricati posti all'esterno del limite portuale distano oltre 500 m dal molo S. Cataldo e oltre 300 m dalla Calata I
- La realizzazione delle opere previste in progetto non produce alcuna variazione all'attuale dotazione di banchine destinate al traffico passeggeri del bacino storico del porto di Taranto e quindi non producono alcuna modifica agli attuali volumi di traffico sia marittimo che terrestre. Pertanto gli unici impatti sull'ecosistema marino connessi alla realizzazione degli interventi previsti nel presente progetto sulle componenti rumore e traffico sono quelli connessi alle fasi di cantiere.

Ecosistemi, Vegetazione, Flora e fauna

- Nessun habitat di importanza prioritaria o comunitaria è presente nel sito d'intervento né sono state rinvenute specie vegetali riportate negli allegati della Direttiva Habitat e nelle Liste rosse nazionali o regionali
- All'interno di tutte le aree del porto di Taranto, ed in particolare nella zona di intervento, non sono presenti aree sottoposte a tutela ambientale, tuttavia, per completezza, è importante segnalare che esternamente all'ambito portuale sono presenti numerose aree che fanno parte della Rete Natura 2000 oltre ad alcune Aree Naturali Protette
- Di seguito sono riportati i Siti di Interesse Comunitario e le Zone di Protezione Speciale più prossimi all'area portuale con l'indicazione delle distanze minime da essa:
  - SIC IT9130008 "Posidonieto Isola San Pietro – Torre Canneto" (circa 4.0 km)
  - SIC IT9130004 "Mar Piccolo" (circa 3.3 km)
  - SIC IT9130006 "Pineta dell'Arco Ionico" (circa 5.1 km)
  - SIC IT913002 "Masserie Torre Bianca" (circa 7.0 km)
  - SIC/ZPS IT9130007 "Area delle Gravine" (circa 5.4 km)
- È stata redatta apposita Relazione di Incidenza allegata dalla quale si evince che gli interventi in oggetto non hanno interazioni con le aree protette
- Inoltre l'area di studio è situata lungo un litorale sottoposto ad innumerevoli sorgenti di impatto, principalmente riconducibili alla presenza della città di Taranto con le sue attività produttive, turistiche e residenziali, con particolare riferimento al porto industriale, commerciale e turistico. Ciò determina il sovrapporsi di effetti di diversa origine
- L'area di intervento non è limitrofa alle suddette zone di protezione, ma si trova in un'area industriale autorizzata, a distanza di alcune miglia e non interferisce con le misure di protezione delle suddette aree protette
- Il Proponente dichiara che nella fase di realizzazione si dovrà porre particolare attenzione nella movimentazione dei sedimenti marini, le aree e gli specchi acquei di competenza del porto rientrano infatti nel Sito di Interesse Nazionale di Taranto e campagne di caratterizzazione già effettuate hanno evidenziato concentrazioni di inquinanti superiori ai

limiti di intervento rendendo necessario, allo stato attuale delle conoscenze, procedere con la bonifica della porzione di sedime marino contaminata. A tal proposito i siti protetti che potrebbero risentire di un impatto di questo tipo sono i SIC IT9130008 "Posidonio Isola San Pietro - Torre Canneto" (circa 4.0 km) e il SIC IT9130004 "Mar Piccolo" (circa 3.3 km), caratterizzati da una fauna/flora acquatica importante e fragile, la cui vulnerabilità principale, come sopra già esposto, è dovuta essenzialmente alla presenza del porto

- In data 12/12/2007, l'Autorità Portuale ha sottoscritto con ICRAM (ora ISPRA) un Accordo Quadro per attività di collaborazione tra i due enti in relazione a diversi temi di carattere ambientale. Successivamente, Autorità Portuale ha sottoscritto una convenzione con ICRAM/ISPRA per lo sviluppo di un Piano di Gestione dei sedimenti del Porto di Taranto interessati da progetti di escavo per la realizzazione di opere portuali e la definizione di linee guida per l'individuazione delle opzioni di gestione dei sedimenti di dragaggio nel rispetto della normativa vigente
- Il Proponente, nelle operazioni che coinvolgono i sedimenti, si atterrà a quanto stabilito nel Piano di Gestione dei sedimenti del Porto di Taranto

#### Paesaggio e beni culturali

- L'intervento insiste in un'area industriale fortemente antropizzata;
- La realizzazione degli interventi in progetto non comporterà la copertura di alcun tratto di costa e non prevede modifiche sostanziali allo skyline percettivo del Porto di Taranto
- La linea di riva non presenta caratteristiche di particolare pregio, risultando in un'area altamente degradata per le attività industriali che si svolgono nelle vicinanze
- Sono state realizzate simulazioni foto realistiche ai fini della verifica della potenziale incidenza degli interventi proposti sullo stato del contesto paesaggistico dell'area
- Analizzando inoltre la proposta di Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) recentemente approvata si può affermare che l'interferenza sul paesaggio prodotta dal prolungamento delle banchine in esame è praticamente nulla; viste in una planimetria generale del porto tali modifiche sono irrilevanti
- La zona portuale è già altamente antropizzata, soprattutto dal punto di vista industriale e l'adeguamento delle banchine non produrrà alterazioni significative sulle relazioni di intervisibilità attualmente presenti tra il fronte storico della città e il porto
- Nell'area non risultano "emergenze paesaggistiche" né elementi di pregio di natura ecologica o di matrice culturale o storico-testimoniale. L'ambito di indagine è prevalentemente dedito ad attività di tipo industriale e pertanto sono rimasti pochi brani paesaggistici allo stato originale dedicati agli impianti vegetazionali

#### **VALUTATO CHE**

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e le misure di mitigazione degli impatti:

- L'opera non produrrà alcuna modifica né alla dotazione di banchine commerciali adibite al traffico passeggeri né agli eventuali volumi di traffico; gli impatti quindi sono da ricondurre essenzialmente alla fase di costruzione, limitata nel tempo. Tali impatti interesseranno le componenti ambientali nelle immediate vicinanze della zona di realizzazione delle opere le quali, come ben evidenziato in precedenza, sono localizzate a distanze significative dai siti di interesse naturalistico oggetto di valutazione, per cui si escludono anche effetti significativi

connessi alla fase di realizzazione delle suddette opere

- 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
- Le uniche movimentazioni di sedimenti marini previste nel progetto sono quelle relative alla realizzazione dei pali di fondazione della struttura di banchina previsto nell'ambito del progetto di allargamento e rettifica della banchina di levante del Molo S. Cataldo e dell'interventi di rifodero della Calata 1
- Le misure progettuali, mitigative e gestionali messe in campo dal Proponente sono tali da poter contenere i potenziali impatti entro limiti di accettabilità ambientale
- Non si rilevano impatti significativi aggiuntivi nella fase di esercizio, rispetto alla situazione attuale
- Gli impatti provocati dal traffico indotto dalle attività di trasporto dei materiali si ritengono trascurabili in quanto temporanei e puntuali e interessanti un'area industriale
- Non si prevedono interazioni o impatti rispetto alle sensibilità ambientali dei SIC e ZPS presenti nell'area vasta, in considerazione delle dimensioni dell'intervento e della distanza dalle aree protette
- Le azioni previste dal progetto nella fase di cantiere sono di portata limitata, sia dal punto di vista quantitativo (limitata estensione e dimensionamento delle strutture), che temporale (limitata durata dei lavori); le azioni presenti in fase di esercizio inoltre sono già in gran parte presenti e non incideranno sull'assetto ambientale dell'area, soprattutto considerando il traffico marittimo già presente
- La percezione visiva dal lato mare non subisce modifiche significative; l'intervento si inserisce in un contesto di per sé poco sensibile

#### VALUTATO CHE

- Si tratta della realizzazione di un'opera di limitata consistenza; complessivamente la proposta progettuale risulta congruente al carattere dei luoghi, tale da non produrre danni al funzionamento territoriale e da non abbassare la qualità paesaggistica esistente
- 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
- 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
- Gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere. Tuttavia si tratta di impatti non significativi che potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili. Ciò anche tenendo conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale, in area industriale, e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area stessa. In ogni caso si tratta di impatti transitori che termineranno con l'ultimazione dei lavori

**VALUTATO** che l'Autorità Portuale intende procedere con due lotti funzionali da realizzare in due distinte fasi e con due distinti appalti:

1. Intervento di manutenzione straordinaria della Calata 1
2. Intervento di rettifica della Calata di Levante del Molo S. Cataldo

In particolare l'intervento sul molo S. Cataldo è correlato all'intervento di bonifica dei sedimenti marini inquinati; pertanto l'Autorità Portuale realizzerà questa opera con un solo appalto/progetto per la bonifica dei sedimenti e per la realizzazione delle opere relative alla rettifica della banchina

**VALUTATO** che ai sensi dell'art. 20 comma 5 del D.Lgs. 152/2006 il progetto non ha impatti negativi, significativi sull'ambiente

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 "Porto di Taranto rettifica allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo" 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, e condizione che si osservino le seguenti prescrizioni da applicare ad entrambi i lotti funzionali sopra descritti:

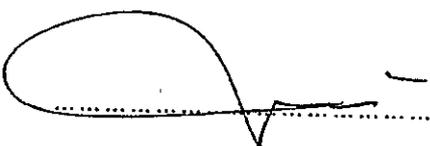
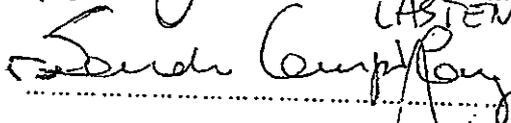
1. In considerazione che tutte le opere ricadono nel SIN di Taranto, tutte le attività afferenti gli interventi in questione (sia per la manutenzione straordinaria della Calata 1 che per la rettifica della banchina di Levante del Molo S. Cataldo), devono essere precedute dalle procedure di caratterizzazione dei sedimenti marini, delle terre e degli scavi e dalle relative attività di bonifica o messa in sicurezza, ovvero dalla procedura ex art. 5 bis della L. n. 84 del 28/01/1994, come introdotto dall'art. 48 del D.L. 24/01/2012 n. 1 convertito con modificazioni dalla L. n. 27 del 24/03/2012. Le suddette attività dovranno essere svolte secondo quanto previsto dalle normative vigenti e in accordo con le prescrizioni impartite dalla Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche del MATTM
2. 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 prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere, 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
3. Durante tutto il corso dei lavori, 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'intorpidimento della colonna d'acqua, anche in considerazione delle attività di mitilicoltura presenti nell'area
4. Prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti gli impianti di trattamento delle acque delle banchine previste dal progetto
5. Il Proponente dovrà ottemperare eventuali nuove determinazioni che potranno essere assunte in sede di adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale
6. Adottare tutte le procedure previste dalla VAS del Porto di Taranto che si è conclusa con determinazione 089/dir/2012/00078 del Servizio Ecologia della Regione Puglia del 6 aprile 2012, in particolare quelle relative ai lavori che devono tenere conto delle prescrizioni del documento conclusivo della VAS Regionale

- 7. 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. Dovranno inoltre essere previste 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
- 8. Deve essere concordato con l'ARPA Puglia un piano di monitoraggio alle attività di movimentazione di sedimenti che deve tenere conto delle caratteristiche del progetto e dell'area di intervento, in termini di frequenza, matrici ambientali e parametri da monitorare, rumore e ubicazione delle stazioni di monitoraggio; in particolare occorre effettuare un monitoraggio continuo sulla qualità delle acque, per valutare eventuali impatti e per prevenire fenomeni di redistribuzione dei contaminanti nelle acque marine
- 9. Tutte le acque di prima pioggia dei piazzali dovranno 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
- 10. Deve essere elaborato e attuato un piano di sicurezza ambientale delle attività di trasporto dei materiali escavati a terra e a mare alla discarica competente, da concordare con ARPA PUGLIA
- 11. 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
- 12. Il Commissario Straordinario dovrà comunicare all'ARPA Puglia la data dell'inizio dei lavori, ai fini dell'attività di controllo e della verifica di ottemperanza delle prescrizioni

L'ottemperanza della prescrizione n. 1 è di competenza della Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM.

L'ottemperanza delle prescrizioni dalla n. 2 alla n. 12 è di competenza dell'ARPA Puglia.

- Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)
- Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)
- Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)
- Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)
- Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

  
 .....  
 ASSENTE  
 .....  
  
 .....  
  
 .....  
  
 .....



- Prof. Saverio Altieri
- Prof. Vittorio Amadio
- Dott. Renzo Baldoni
- Dott. Gualtiero Bellomo
- Avv. Filippo Bernocchi
- Ing. Stefano Bonino
- Dott. Andrea Borgia
- Ing. Silvio Bosetti
- Ing. Stefano Calzolari
- Ing. Antonio Castelgrande
- Arch. Giuseppe Chiriatti
- Arch. Laura Cobello
- Prof. Carlo Collivignarelli
- Dott. Siro Corezzi
- Dott. Federico Crescenzi
- Prof.ssa Barbara Santa De Donno
- Dott. Marco De Giorgi
- Ing. Chiara Di Mambro
- Ing. Francesco Di Mino
- Avv. Luca Di Raimondo
- Ing. Graziano Falappa
- Arch. Antonio Gatto
- Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini
- Prof. Antonio Grimaldi
- Ing. Despoina Karniadaki
- Dott. Andrea Lazzari
- Arch. Sergio Lembo
- Arch. Salvatore Lo Nardo

*[Handwritten signature]*

ASSENTE

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

ASSENTE

*[Handwritten signature]*

ASSENTE

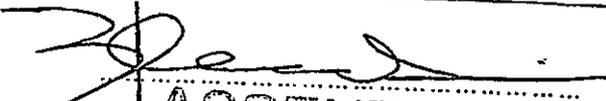
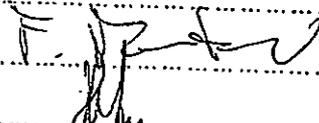
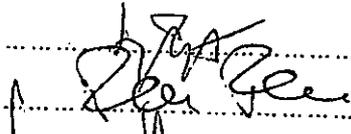
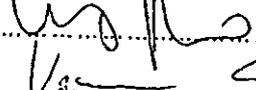
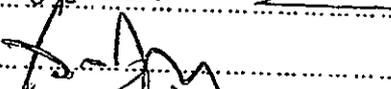
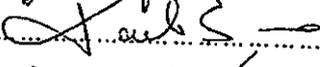
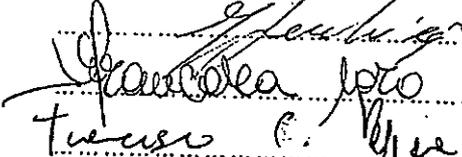
*[Handwritten signature]*

ASSENTE

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*

- Arch. Bortolo Mainardi
- Avv. Michele Mauceri
- Ing. Arturo Luca Montanelli
- Ing. Francesco Montemagno
- Ing. Santi Muscarà
- 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

  
ASSENTE  
ASSENTE  
  
ASSENTE  
  
  
  
  
  
  
ASSENTE  
ASSENTE