



# Ministero della Transizione Ecologica

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

**Parere n. 342 del 24/10/2022**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><i>Parere Tecnico</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Porto di Taranto Riqualficazione del Molo Polisetoriale Nuova diga foranea di protezione del Porto fuori rada di Taranto - Tratto di Ponente. Proroga del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 92 del 19/05/2015</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID VIP 7438</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p style="text-align: center;"><b>Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Commissario Straordinario Porto di Taranto</b></p>



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

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

- il D.Lgs. del 3 aprile 2006, n.152, recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm.ii. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;
- il D. Lgs. del 3 aprile 2006, n.152 ed in particolare l’art. 25 comma 5 come modificato dal D.L. n. 50/2022, come convertito in legge, art. 10 comma 1 lett. c);

**PREMESSO** che:

- l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Commissario Straordinario Porto di Taranto (di seguito, Proponente) con nota prot. n. 5872 del 20/05/2020, acquisita al prot. 36877/MATTM del 21/05/2020, ed assegnata alla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (di seguito: Div. V della DVA) solo in data 16/09/2021, per quanto precisato nella nota della Div. V prot. n. 116745 del 26/09/2022, ha presentato alla DVA istanza di proroga della validità temporale del D.M. n. 92 del 19/05/2015, con il quale è stata determinata la compatibilità ambientale del progetto “Riqualficazione del Molo Polisettoriale - Nuova diga foranea di protezione del Porto fuori rada Taranto - Tratto di Ponente” nel porto di Taranto, presentato dal Commissario Straordinario del Porto di Taranto;
- la Div. V con nota n. 100068/MATTM del 20/09/2021 che, per mero errore materiale, per quanto precisato nella citata nota prot. n. 116745 del 26/09/2022, è stata correttamente trasmessa al Proponente solo in data 23/06/2022, nel comunicare l’accoglimento dell’istanza, chiedeva di procedere ad una serie di adempimenti ai fini dell’avvio dell’istruttoria;
- il Proponente con note n. 11376 del 23/08/2022, assunta al prot. n. 106031/MITE del 2/09/2022, n. 12174 del 9/09/2022 assunta al prot. n. 109503/MITE del 9/09/2022, e n. 12911 del 23/09/2022 assunta al prot. n. 116014/MITE del 23/09/2022 allegate alla nota della Div. V prot. n. 116745 del 26/09/2022, ha dato riscontro a quanto richiesto dalla Div. V, precisando in particolare che la durata della proroga richiesta è pari a 7 anni, fino al 29/06/2029, per quanto riportato nella medesima citata nota prot. n. 116745 del 26/09/2022 che ne precisa i riferimenti normativi: Deliberazione del Consiglio dei ministri del 22 luglio 2021, ai sensi dell’art. 103, commi 1 e 2 del Decreto-Legge 18/2020 c.d. “Cura Italia”, come modificato e integrato dall’articolo 3-bis del Decreto-legge 125/2020, convertito dalla Legge 159/2020;
- la Div. V con nota prot. n. 116745 del 26/09/2022 acquisita al prot. CTVA n. 7190 del 29/09/2022, nel fornire i riferimenti documentali e normativi sopra indicati ha comunicato l’avvio del procedimento amministrativo e dell’istruttoria tecnica presso la Commissione tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA/VAS (di seguito: Commissione) e che la documentazione trasmessa è pubblicata sul sito web del Ministero all’indirizzo <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1402/13316>;
- con la stessa nota la Div. V ha chiesto al Ministero della Cultura il nulla osta tecnico alla concessione della proroga richiesta, ai fini della predisposizione del decreto interministeriale di proroga, in coerenza con quanto stabilito all’art. 25, comma 5 del D.Lgs.n.152/2006;

- l'istruttoria tecnica è stata assegnata al G.I. 3 della Commissione;
- il Ministero della Cultura Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio - Servizio V (di seguito: MIC DG ABAP) con nota prot. n. 0036083-P del 06/10/2022 acquisita in pari data al prot. CTVA n. 7396, nel richiedere i pareri endoprocedimentali ha chiesto al Proponente se sussistono le condizioni per l'applicazione dell'articolo 5 comma 1 septies della legge numero 84/1994 e ss.mm.ii. sul riordino della legislazione in maniera portuale;
- il Proponente con nota prot. n. 13901 del 12/10/2022, acquisita in pari data al protocollo MITE n. 126136, in riscontro alla citata nota MIC ha comunicato che la nuova diga foranea di che trattasi è inserita nello strumento di pianificazione portuale vigente (PRP) ed è interna all'ambito portuale dallo stesso delimitato;
- il Proponente con nota prot. n. 14156 del 17/10/2022, acquisita in pari data al protocollo CTVA n. 7743, ha comunicato al Progettista, e p.c. al MiC, al MiTE, alla Regione e all'ARPA Puglia, che la "proroga si intende resa in senso favorevole ai sensi dell'art. 7, comma 2 del D.L. n. 1/2015", come convertito in legge, con validità fissata in 7 anni a decorrere dalla data del 15/10/2022;

**RILEVATO** che

- con l'istanza acquisita il 29/09/2022 il Proponente ha trasmesso la seguente documentazione:
  - o "Richiesta di proroga valutazione di impatto ambientale VIA - Relazione tecnica", codice elaborato 130TAR16-1R-AMB-00100-00R08 datato Agosto 2022;

**CONSIDERATO** che

- non essendo stata fornita dalla Div. V alla Commissione documentazione attestante il pagamento degli oneri istruttori e specificamente:
  - o dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante l'importo del contributo pari al 25% di quanto già in precedenza versato a titolo dello 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare ai sensi dell'art. 4 del decreto interministeriale n. 1 del 04/01/2018,
  - o quietanza di pagamento relativa agli oneri istruttori per il riesame dei provvedimenti di VIA di cui al D.I. n. 1 del 04/01/2018 e del D.D. di attuazione n. 47 del 02/02/2018,

si rimanda alla Div. V la verifica di detti adempimenti;

**RILEVATO** che il Proponente nel documento trasmesso afferma che:

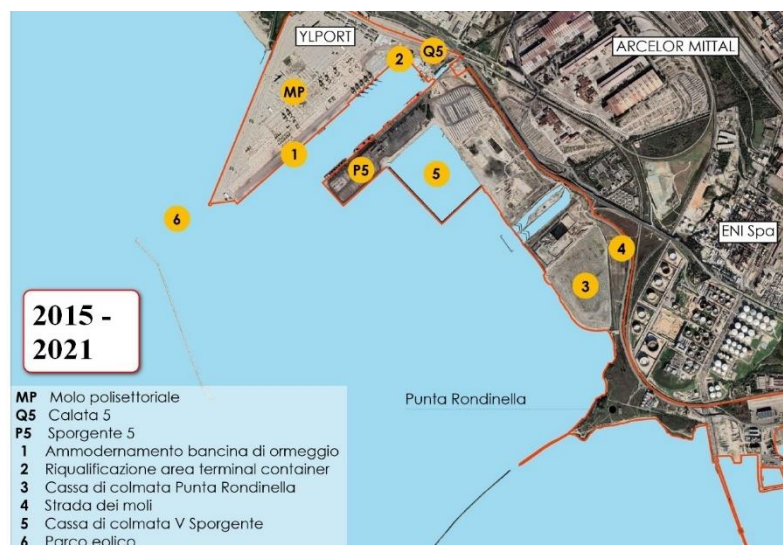
- il Porto di Taranto è localizzato sulla costa settentrionale del golfo e la volontà di avviare un ampio piano di ammodernamento del Porto, utile a garantire il suo rilancio e quello dell'indotto a esso collegato, ha visto attuare, nell'ultimo decennio, una serie di iniziative da parte dell'Autorità Portuale di Taranto, già previste all'interno del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.).
- dal 2014, anno della redazione dello SIA, a oggi, in corrispondenza del tratto del Porto di Taranto, compreso tra Punta Rondinella e il Molo Polisettoriale, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza del terminal portuale, sono stati alcuni conclusi mentre altri risultano tuttora in corso, diversi interventi finalizzati alla realizzazione di nuove infrastrutture e opere portuali, di carattere primario per l'intero hub.
- le principali opere portuali, presenti nel 2014 e ubicate a Ponente di Punta Rondinella, comprendevano:
  - il V Sporgente, in Concessione a ILVA S.p.A, situato a circa 2,5 km ad Ovest di Punta Rondinella, caratterizzato da banchine e aree retrostanti, servite da un fascio di binari raccordati direttamente allo stabilimento siderurgico, utilizzate per l'imbarco di prodotti siderurgici;
  - la Calata 5, tra il V Sporgente e il Molo Polisettoriale, le cui banchine e i piazzali retrostanti risultavano in Concessione al Consorzio Terminal Rinfuse Taranto per la movimentazione e lavorazione di merci alla rinfusa e alla cui estremità di Levante della banchina, risultava collocato

l'impianto per la prefabbricazione dei cassoni cellulari in calcestruzzo, di proprietà G.L. FINCOSIT S.p.A.;

- il Molo Polisettoriale all'epoca caratterizzato da una banchina, di circa 1.800 m, realizzata con cassoni cellulari in calcestruzzo e da retrostanti piazzali di estensione di circa 1 milione di m<sup>2</sup>. Le aree risultavano in concessione, dalla metà del 2001, alla società terminalistica *Terminal Container* di Taranto (T.C.T. S.p.A), controllata dal gruppo *Evergreen*, impegnata nelle operazioni di sbarco/imbarco contenitori da nave, groupage, manutenzione contenitori e stoccaggio *reefer*.



- nel periodo 2015-2021 il Porto di Taranto, e più nello specifico nell'area compresa tra Punta Rondinella e il Molo Polisettoriale, ha visto numerosi e importanti interventi di riquilificazione di opere già esistenti e la realizzazione di nuove infrastrutture, finalizzate al rilancio del *hub* tarantino all'interno del bacino del Mediterraneo:
  1. Riquilificazione del Molo Polisettoriale (banchina ormeggio)
  2. Riquilificazione del Molo Polisettoriale (terminal container)
  3. Realizzazione della cassa di colmata Punta Rondinella
  4. Realizzazione della nuova Strada dei Moli
  5. Realizzazione della cassa di colmata V Sporgente
  6. Realizzazione del Parco Eolico Offshore



- in particolare, nel periodo 2015-2021, relativamente ai predetti interventi:

1. Riqualficazione del Molo Polisettoriale, ammodernamento della banchina portuale, realizzato per consentire l'approfondimento dei fondali da -14,50/-15,50 m s.l.m.m. a -16,50 m s.l.m.m., come previsto dal PRP, salvaguardando la stabilità della banchina, è stato eseguito da dicembre 2014 a luglio 2017;
  2. Riqualficazione del Molo Polisettoriale, Terminal Container, lavorazioni che hanno interessato le strutture e gli impianti in radice del Molo Polisettoriale, presso l'area *Terminal Rinfuse*, sono state avviate nel 2017 e concluse nel 2019, mentre a partire da marzo 2020, la SCCT SpA ha avviato ulteriori lavori di manutenzione presso il Molo Polisettoriale, in gran parte conclusi nel 2021 e in parte nei primi mesi del 2022;
  3. Realizzazione della cassa di colmata Punta Rondinella, di ampliamento del IV Sporgente e Darsena ovest, che prevedevano il dragaggio di circa 1.600.000 m<sup>3</sup> di sedimenti e il riutilizzo in vasca di colmata con superficie di circa 270.000 m<sup>2</sup> confinata per mezzo di una diga a scogliera con sviluppo di circa 770 m, è stata conclusa nel 2021;
  4. Realizzazione della nuova Strada dei Moli, che ha previsto l'adeguamento, l'ampliamento e la razionalizzazione della "strada dei moli" con l'obiettivo di realizzare un collegamento organico e funzionale dei siti del "porto in rada" con quelli del "porto fuori rada", è stato avviato nel 2015 e si è concluso nel 2017;
  5. Realizzazione della cassa di colmata V Sporgente, che consentirebbe l'ormeggio per le navi *portacontainer* di ultima generazione (con capacità fino a 18.000 TEUS e pescaggio fino a 16 m), presenta infatti un duplice scopo: il potenziamento delle infrastrutture del Porto di Taranto e l'incremento della funzione di HUB Internazionale, è stato avviato nel 2018 e tuttora in corso di realizzazione;
  6. Realizzazione del Parco Eolico Offshore, costituito da 10 aerogeneratori su pali alti 110 metri, collocati in due zone separate, la prima ubicata a ridosso della diga foranea prospiciente il V sporgente, la seconda parallelamente al lato occidentale del V Sporgente del Molo polisettoriale è stato inaugurato il 21/04/2022;
- gli investimenti e le opere realizzati finora non hanno pienamente raggiunto l'obiettivo di rilanciare il Porto di Taranto, come confermano i dati dei traffici portuali registrati negli ultimi anni che, sulla base dei dati consultabili sul sito Assoport, analizzate le variazioni relative alle movimentazioni delle rinfuse solide e liquide, delle merci *container* oltre che del numero di navi in arrivo e in partenza del Porto di Taranto per il periodo 2014-2021, indicano una netta decrescita delle movimentazioni delle rinfuse pari al -30% rispetto all'anno 2015 per le rinfuse liquide e per quelle solide del -40%, mentre per la movimentazione di merci in *container* risulta un gap di circa il -90% rispetto ai valori registrati nel 2015, quanto infine al numero di navi in ingresso e uscita dal porto si riscontra una diminuzione dei traffici del 30% rispetto al 2015;
  - la mancata realizzazione della cassa di colmata del V sporgente, che a oggi non è completata, implica una serie di criticità, con riverbero sia sull'operatività portuale sia sull'avvio di altre attività a esse connesse, quali il dragaggio previsto nell'area di circa 2 milioni di m<sup>3</sup> e la realizzazione della nuova diga foranea e dei dragaggi connessi, essendo la cassa di colmata il destino finale dei fanghi di dragaggio di entrambi gli interventi;
  - la disamina delle opere realizzate in ambito tra Punta Rondinella e Molo Polisettoriale nel periodo 2015-2021, negli anni successivi a quello di redazione dello SIA (2014) del progetto approvato con provvedimento di cui si richiede la proroga di validità, ha consentito di analizzare gli effetti ambientali sul contesto territoriale circostante, connessi alla loro realizzazione;
  - l'analisi qualitativa di previsione degli impatti esercitati dagli interventi di riqualficazione è stata condotta mediante giudizio di Gravità dell'impatto dell'opera, espressa attraverso i valori:
    - A = alta
    - M = media
    - B = bassa

facendo riferimento al parametro Tempo, espresso negli intervalli o stati indicati:

AREA	INTERVENTI ✓ REALIZZATI	2015-2021	STATO ATTUALE	STATO FUTURO
Molo Polisettoriale	✓ Banchina portuale ✓ Terminal Container	B	B	M
Punta Rondinella	✓ Cassa di colmata	B	B	B
Collegamento strada portuale	✓ Strada dei Moli	B	B	M
V Sporgente	Cassa di colmata	B	B	A
Porto fuori rada	✓ Parco eolico	N/A (1)	B	B
(1) nel periodo, l'opera non esisteva				

- relativamente all'intervento non ancora completato di realizzazione della nuova Cassa di colmata V Sporgente, il giudizio di alta gravità dell'impatto in relazione allo stato futuro è dato ritenendo che mentre le attività a oggi condotte, avviate nel 2018, riferibili dunque sia al periodo 2015-2021 sia allo stato attuale, di marginamento a mare e a terra della cassa, consentono di esprimere un giudizio di bassa gravità dell'impatto determinato sul contesto territoriale circostante, le attività ancora da eseguirsi, di dragaggio e refluitamento nella cassa dei sedimenti e di completamento dell'opera, con conseguente incremento dei traffici marittimi, sono tali da far ritenere alta la gravità dell'impatto dell'opera sul contesto circostante;
- è stato raffrontato il contesto ambientale valutato nell'ambito dello Studio d'Impatto Ambientale (2014) e lo stato attuale dei luoghi:
  - Comparto atmosferico: si è fatto riferimento al Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA), sulla base dei report annuali sulla qualità dell'aria redatti da ARPA Puglia, analizzando e confrontando i seguenti dati:
    - o i dati registrati nel 2011, analizzati nel 2014, per la redazione dello Studio d'Impatto Ambientale;
    - o i dati registrati nel 2015, anno di emissione del Decreto VIA 92/2015;
    - o i dati registrati nell'anno 2021 in corrispondenza delle stazioni ARPA Puglia installate per il monitoraggio dell'area della città di Taranto. Fra tutti, sono stati analizzati esclusivamente i dati registrati in corrispondenza di n. 5 stazioni (Colonia S. Vito, Via Alto Adige, Via Macchiavelli, SS7 Massafra e Via Archimede) che sono le più prossime all'area oggetto di valutazione;

per quanto riguarda il Biossido di azoto, nel corso degli anni considerati non sono stati mai superati i valori limite imposti dalla normativa sia come media annua di 40 µg/m<sup>3</sup> sia come limite orario da non superare più di 18 volte l'anno di 200 µg/m<sup>3</sup>;

per il particolato PM<sub>10</sub> mentre nell'anno 2011 si sono verificati, a via Machiavelli e a via Archimede, rispettivamente 45 e 41 superamenti rispetto al valore limite di 35 superamenti giornalieri del valore di 50 µg/m<sup>3</sup>, negli anni successivi non ci sono stati superamenti, ciò denotando una progressiva diminuzione fino al di sotto della soglia della normativa;

per quanto riguarda il Benzene, nelle tre stazioni esaminate di via Alto Adige, via Machiavelli e SS7 per Massafra più vicine all'area portuale, non sono mai stati riscontrati superamenti rispetto al valore limite di legge di concentrazione annua di 5 µg/m<sup>3</sup>;

- Suolo: per quanto riguarda gli aspetti programmatici non si riscontrano variazioni rispetto alle condizioni analizzate nel SIA 2014, mentre per quanto riguarda i sedimenti marini si riportano i risultati delle tue campagne di caratterizzazione ambientale condotte negli anni 2006 e 2012 che hanno evidenziato la necessità, nel tratto di ponente della diga foranea, di realizzare la bonifica del fondale per uno spessore massimo di 150 cm per la rimozione dei sedimenti Gialli e Rossi per un volume stimato in circa 30.000 m<sup>3</sup> e il dragaggio tecnico per la totale rimozione dei sedimenti comprimibili del Litotipo A, fino al raggiungimento dell'argilla consolidata, con volume stimato di circa 90.000 m<sup>3</sup>, confermando che prima dell'inizio dei lavori saranno condotte ulteriori indagini ambientali di caratterizzazione nel solo tratto di ponente della diga al fine di confermare l'idoneità dello stato qualitativo dei sedimenti marini nell'area rispetto ai riutilizzi previsti;
- Ambiente idrico, acque superficiali: sono stati esaminati i risultati dei piani di monitoraggio, di durata sessennale, riportati nei Piani di Gestione e dei Piani di Tutela delle Acque (PTA), il primo ciclo sessennale svolto nel periodo 2010-2015, il secondo nel periodo 2016-2021:
  - o dall'analisi condotta, per le acque interne non si rilevano variazioni fra i due periodi, solo il corso d'acqua del fiume Tara presenta un peggioramento della sua classe di qualità chimica rispetto al sessennio precedente, ma l'area d'impronta dell'opera in oggetto è ben distante dal fiume Tara;
  - o per le acque di transizione, nel triennio in corso si assiste a un peggioramento della classe di qualità ecologica e chimica del corpo idrico "Mar Piccolo – Secondo Seno" rispetto al sessennio precedente, corpo idrico ben distante dall'opera in progetto;
  - o per le acque marino costiere, per quanto riguarda lo stato ecologico è mantenuta la stessa classificazione del sessennio precedente, mentre per lo stato chimico, si è verificato un peggioramento nel tratto di costa tra Capo San Vito Punta Rondinella e Chiatona – Foce Lato, ma si è riscontrato un miglioramento per l'area Foce Lato –Bradano; i prelievi eseguiti nel 2017 per il monitoraggio della cassa di colmata V Sporgente, in punti ubicati fra la Cassa e la diga esistente, hanno riscontrato superamenti per il carbonio organico totale, arsenico, cadmio, nichel, piombo, rame, vanadio e zinco, in linea con quanto riportato nel SIA 2014 in cui si rilevava la presenza di concentrazioni significative di metalli e sostanze organiche;
- Ambiente idrico, acque sotterranee: per il confronto con il SIA 2014 è stato considerato l'approvato "Programma di monitoraggio qualitativo dei corpi idrici sotterranei per il triennio 2016-2018", da cui lo stato chimico dei corpi idrici sotterranei della provincia di Taranto risulta essere "scarso", conformemente con quanto già riportato nello SIA, in cui gli acquiferi sotterranei ricadevano in classe 4 (impatto antropico rilevante con caratteristiche idrodinamiche scadenti).
- Flora, Fauna, Ecosistemi: per quanto riguarda gli aspetti programmatici non si riscontrano variazioni rispetto alle condizioni analizzate nel SIA 2014, mentre per quanto riguarda lo stato qualitativo del comparto flora e fauna ed ecosistemi, questo è del tutto conforme a quanto valutato nell'ambito della redazione dello SIA con le seguenti specifiche:
  - o per le comunità bentoniche marine, al fine di avere un quadro di raffronto con quanto valutato in sede di redazione del SIA 2014 sono state analizzate le risultanze dei prelievi di sedimenti superficiali per il riconoscimento delle biocenosi condotti nell'area nell'Aprile 2021 per il progetto "Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto", da cui è emerso che il sedimento è caratterizzato da un'elevata componente fangosa e che il popolamento è composto da specie caratteristiche di biocenosi che presentano affinità per le sabbie ad alta e media componente fangosa; l'applicazione dell'indice M-Ambi ha fornito indicazioni relative allo stato di salute del sito con il risultato "indisturbato" che indica un ambiente in buono stato;
  - o per il posidonieto di San Pietro, in prossimità delle Isole Cheradi, il più vicino all'area di progetto, che rientra nell'ambito del SIC IT9130008 "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto" e che rientra nel monitoraggio previsto da ARPA PUGLIA - modulo 10 (Habitat



delle praterie di Posidonia oceanica), nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale relativo all'opera in oggetto è prevista l'installazione di tre trappole di sedimento in cui si effettuerà il prelievo di campioni della colonna d'acqua;

- **Rumore e vibrazioni:** premesso che nel 2014, anno di redazione del SIA, il Comune di Taranto non aveva ancora adottato un piano di zonizzazione acustica, ai fini di analizzare lo stato attuale del comparto acustico, si è fatto riferimento alla mappatura acustica dell'agglomerato di Taranto, redatta da Arpa Puglia a Marzo 2022;

Dall'analisi condotta si evince che:

- o per quanto riguarda le infrastrutture stradali, rispetto al 2014, si è avuto un aumento dei mezzi pesanti, dovuto prevalentemente alla lenta ripresa del traffico di contenitori (totalmente assente nella precedente mappatura);
- o per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie, rispetto al 2014, si è avuto un aumento dei treni, dovuto prevalentemente alla lenta ripresa del traffico di contenitori (totalmente assente nella precedente mappatura);
- o il rumore prodotto dalle attività ferroviarie e industriali/portuali risulta avere scarsa incidenza in termini di popolazione esposta, concentrata sugli intervalli più bassi di rumore sia per *Lden* che per *Lnight*;
- **Salute pubblica:** sono stati raffrontati i dati analizzati nell'ambito della redazione dello Studio Impatto Ambientale, relativi al progetto "SENTIERI" (Studio Epidemiologico Nazionale dei Territori e degli Insediamenti Esposti a Rischio da Inquinamento – 2011) che analizzava il periodo 1995 al 2002 e gli ultimi dati ISTAT disponibili nell'arco temporale di 7 anni 2012-2019:

nell'area del SIN di Taranto è stato riscontrato un aumento esponenziale della mortalità in particolare:

- o +184% di mortalità per tumori per entrambi i generi;
- o +182% di mortalità per malattie del sistema circolatorio per entrambi i generi;
- o +188% di mortalità per malattie del sistema respiratorio per entrambi i generi;
- o +70% di mortalità per malattie del sistema digerente per entrambi i generi;
- o +293% di mortalità per malattie del sistema genitourinario per entrambi i generi;

che conferma quanto riportato nello SIA, ovvero l'esistenza di un ambiente di vita insalubre; complessivamente, il notevole incremento del tasso di mortalità della popolazione residente nell'area di Taranto, indica una variazione in linea con l'evoluzione e la diffusione degli impianti industriali e dei processi emissivi all'interno dell'area;

**i dati forniti dal Proponente non possono essere presi in considerazione** perché si tratta del numero totale di morti per causa specifica e non degli opportuni tassi di mortalità, ma soprattutto mentre i dati dello studio SENTIERI (1995/2002) si riferiscono ai Comuni di Taranto e Statte, presenti nel SIN di Taranto, i dati dal 2012 al 2019 si riferiscono all'intera provincia di Taranto; ciò spiega la differenza riscontrata dal Proponente;

**Paesaggio e patrimonio culturale:** si ritiene che le nuove opere realizzate dal 2015 al 2021 non abbiano avuto ripercussioni sul contesto paesaggistico dell'area, che risulta essere invariato e del tipo "portuale e industriale";

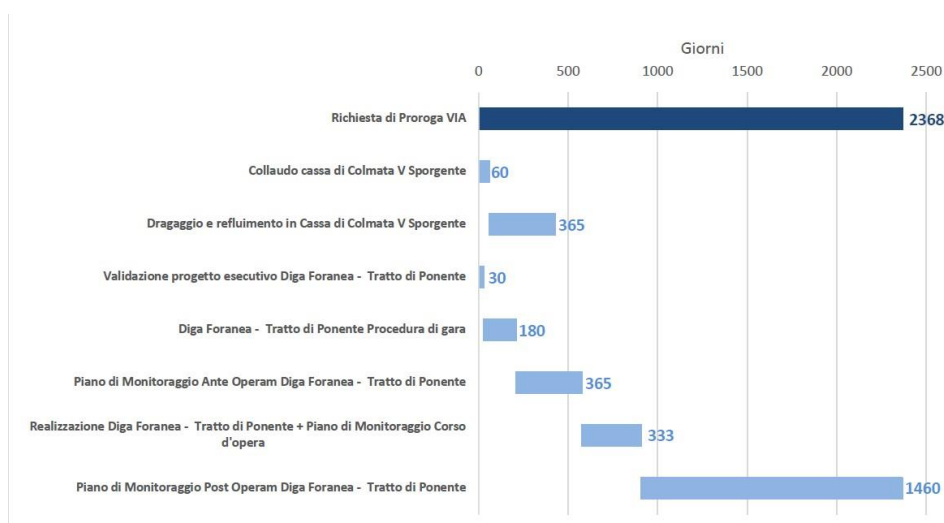
- complessivamente, il Proponente ritiene che lo stato delle componenti ambientali nel periodo 2015 al 2021 sia stazionario rispetto al periodo precedente di redazione del SIA, con un *trend* positivo per quanto riguarda il comparto atmosferico;
- la campagna di **indagini integrative**, condotte nel 2019 a cura di Prisma s.r.l. in corrispondenza dell'area di progetto, che ha previsto i seguenti rilievi:
  - rilievo batimetrico con ecoscandaglio idrografico di tipo *Single Beam*;
  - rilievo geomorfologico *Side Scan Sonar* (SSS);
  - rilievo stratigrafico *Sub Bottom Profile* (SBP);
  - rilievo Magnetometrico;

non ha rilevato, in corrispondenza dell'area oggetto di valutazione, presenza di reperti mobili o corpi estranei sul fondale; tuttavia, così come prescritto dal decreto VIA, preliminarmente all'avvio dei

lavori e dei dragaggi saranno condotte prospezioni archeologiche subacquee strumentali su tutta l'area interessata dalla costruzione dell'opera;

- per la valutazione del nuovo termine temporale di validità della VIA necessario per il completamento dell'opera, di cui la richiesta di proroga, sia gli stati di avanzamento delle opere attualmente in corso di realizzazione sia gli adempimenti tecnico-amministrativi degli interventi non ancora avviati sono i seguenti:
  - la cassa di colmata è stata realizzata, nei marginamenti a terra e a mare, mentre sono in corso le attività di collaudo;
  - le attività di dragaggio non sono ancora state avviate;
  - il progetto esecutivo della nuova diga foranea, tratto di ponente, è in fase di approvazione;

per quanto sopra, si è proceduto alla redazione del cronoprogramma, di seguito riportato, con indicati i tempi necessari per la realizzazione delle opere e quindi coincidenti con quelli della richiesta proroga per la validità del provvedimento di VIA, pari a 7 anni corrispondenti a circa 2.500 giorni:



## CONSIDERATO che

- con il D.M. n. 92 del 19/05/2015 è stata determinata la compatibilità ambientale del progetto “Riquilificazione del Molo Polisettoriale - Nuova diga foranea di protezione del Porto fuori rada Taranto - Tratto di Ponente” nel porto di Taranto, presentato dal Commissario Straordinario del Porto di Taranto;
- il D.M. n. 92 del 19/05/2015 fissa in 5 anni il termine per la realizzazione del progetto, a decorrere dalla pubblicazione in G.U., avvenuta il 13/06/2015;
- il Proponente con nota acquisita il 21/05/2020 e assegnata alla Div. V della DVA solo in data 16/09/2021 ha presentato istanza di proroga della validità temporale del D.M. n. 92 del 19/05/2015;
- la Div. V con nota del 20/09/2021 che, per mero errore materiale, è stata correttamente trasmessa al Proponente solo in data 23/06/2022, nel comunicare l'accoglimento dell'istanza, chiedeva di procedere a una serie di adempimenti ai fini dell'avvio dell'istruttoria;
- il Proponente con note assunte al prot. MITE il 02/09/2022, 09/09/2022 e 23/09/2022, ha dato riscontro a quanto richiesto dalla Div. V, precisando in particolare che la durata della proroga richiesta è pari a 7 anni, fino al 29/06/2029;
- la Div. V con nota acquisita al prot. CTVA il 29/09/2022 ha comunicato l'avvio dell'istruttoria tecnica presso la Commissione e che la documentazione trasmessa è pubblicata sul sito web del Ministero all'indirizzo <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1402/13316>;
- il termine dei 30 giorni entro cui deve essere reso il provvedimento di competenza, ai sensi dell'art. 7, comma 2 del D.L. n. 1/2015, decorre dalla data del protocollo CTVA della nota di procedibilità del

29/09/2022 e dunque, considerata la sospensione di 6 giorni dal 06/10/2022 al 12/10/2022 in relazione alla richiesta di chiarimenti del MiC citata in premessa, scade lo 04/11/2022;

- per il termine di validità del provvedimento di VIA D.M. n. 92 del 19/05/2015, inizialmente fissato al 13/06/2020, deve intendersi prorogato fino al 29/06/2022 (Deliberazione del Consiglio dei ministri del 22 luglio 2021, ai sensi dell'art. 103, commi 1 e 2 del Decreto-Legge 18/2020 c.d. "Cura Italia", come modificato e integrato dall'articolo 3-bis del Decreto-legge 125/2020, convertito dalla Legge 159/2020), per cui per effetto della richiesta proroga di ulteriori 7 anni, la richiesta di validità del provvedimento deve intendersi fino al 29/06/2029;

#### **PRESO ATTO che**

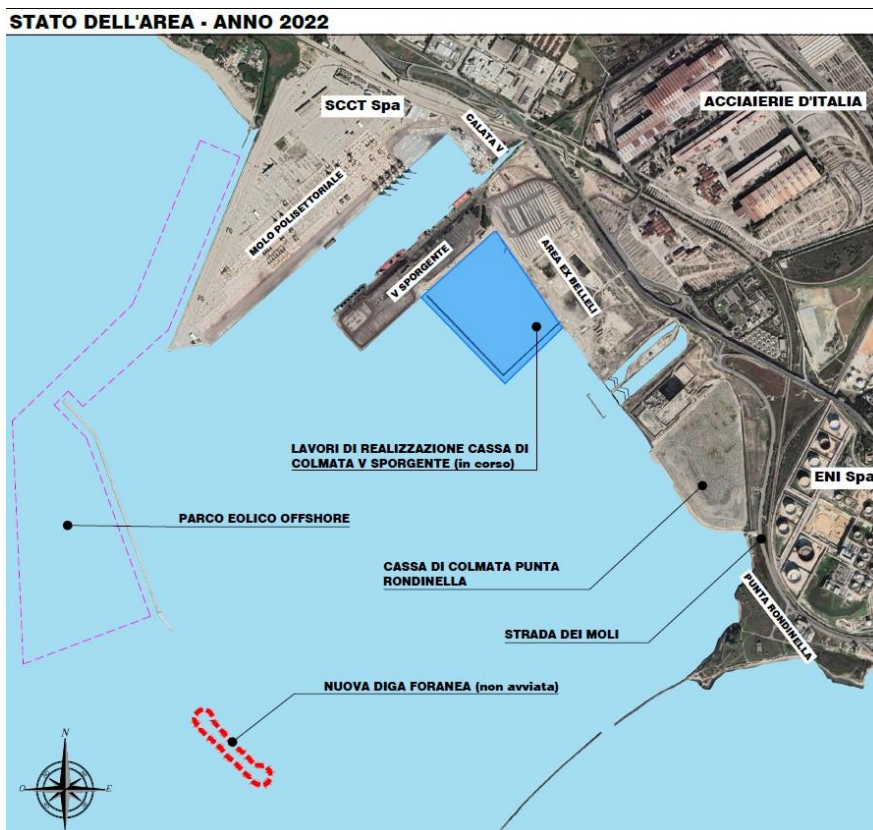
- sulla base delle informazioni fornite dal portale di accesso alle Valutazioni ambientali della DVA alla pagina <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/1402> relativa al presente progetto "Porto di Taranto - Riqualificazione del Molo Polisettoriale - Nuova Diga foranea di protezione del Porto fuori rada di Taranto - Tratto di Ponente", non risulta che sia stato avviato, alla data del presente Parere, alcun procedimento di verifica d'ottemperanza alle prescrizioni del provvedimento di VIA D.M. n. 92 del 19/05/2015, in particolare a quelle di cui all'Art. 1, Sez. A), dettate dalla Commissione nel Parere n. 1744 del 20/03/2015;

#### **CONSIDERATO che, in merito agli aspetti Programmatici**

- sulla base delle dichiarazioni e informazioni rese nel documento allegato alla presente richiesta di proroga, non si riscontrano variazioni rispetto al quadro di riferimento esposto nel SIA del 2014 e rispetto al quale il progetto è stato valutato conforme e coerente;

#### **CONSIDERATO che, in merito agli aspetti Progettuali**

- sulla base delle dichiarazioni e informazioni rese nel documento allegato alla richiesta di proroga, non risulta al corrente anno che i lavori di costruzione della nuova diga foranea tratto di ponente, compresi i dragaggi, siano stati avviati e che, allo stato della progettazione esecutiva dichiaratamente in fase di approvazione, siano intervenute modifiche rispetto al progetto già valutato;



- peraltro, dalla redazione del SIA nel 2014 a oggi, in corrispondenza del tratto del Porto di Taranto compreso tra Punta Rondinella e il Molo Polisettoriale, con l’obiettivo di migliorare l’efficienza del *terminal* portuale, sono stati conclusi altri interventi, non facenti parte del progetto in esame, finalizzati alla realizzazione di nuove infrastrutture e opere portuali, di carattere primario per l’intero *hub*;
- in particolare, nel periodo 2015-2021 sono stati conclusi i lavori relativi alla realizzazione di:
  - Molo Polisettoriale (banchina ormeggio)
  - Molo Polisettoriale (terminal container)
  - Cassa di colmata Punta Rondinella
  - Nuova Strada dei Moli
  - Parco Eolico Offshore
- Nello stesso periodo 2015-2021 non sono stati invece completati i lavori relativi alla realizzazione di:
  - Cassa di colmata V Sporgente

per il cui progetto, già approvato con D.M. n. 80 del 20/02/2014, decorsi i termini della sua validità, la Commissione, con Parere n. 211 del 3 febbraio 2022, parte integrante del D.M. n. 34 del 09/03/2022 di compatibilità ambientale del progetto “*Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all’ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto*”, si è espressa favorevolmente rispetto alle attività condotte successivamente alla scadenza del D.M. n. 80 del 20/02/2014, che non hanno creato impatti significativi negativi e comunque non diversi da quelli previsti e mitigati dalle prescrizioni del decreto medesimo;

#### **CONSIDERATO che, in merito agli aspetti Ambientali**

- l’analisi di “*incidenza*” sul contesto territoriale degli interventi portuali estranei al progetto in esame, realizzati e in corso di realizzazione, intesa come analisi dei potenziali impatti indotti da dette opere mediante una valutazione qualitativa di gravità dell’impatto di ciascuna opera nel periodo 2015-2021, attuale e futuro, ritenuti *Bassi* nel periodo intercorrente fra il provvedimento ambientale, la cui proroga

è oggetto del presente parere e oggi, *Medi* in alcuni casi e *Alti* nel caso del V Sporgente nel futuro, in funzione degli incrementi di traffico sia marittimo sia terrestre attesi al completamento degli interventi medesimi e della nuova diga foranea tratto di ponente, non appare rilevante ai fini della valutazione in essere riguardante esclusivamente il tratto di ponente della nuova diga, i cui effetti indiretti derivanti dalla sua realizzazione, legati al potenziale aumento di traffico marittimo assicurato dalla maggiore protezione dell'opera rispetto alla diga esistente, sono già stati valutati compatibili nel D.M. n. 92/2015 in termini di incidenza dell'opera sulla navigabilità e sui traffici marittimi;

- relativamente al raffronto dello stato ambientale descritto nello Studio d'Impatto Ambientale del 2014 e attuale, ai fini delle valutazioni del presente parere sull'invarianza delle valutazioni espresse dalla Commissione con il D.M. n. 92 del 19/05/2015:
  - Atmosfera: per lo stato della componente ambientale successivo al SIA del 2014 si è fatto riferimento ai *report* annuali sulla qualità dell'aria redatti da ARPA Puglia, confrontando i dati precedenti con quelli del 2015 e del 2021 nelle cinque 5 stazioni (Colonia S. Vito, Via Alto Adige, Via Macchiavelli, SS7 Massafra e Via Archimede) più prossime all'area a mare oggetto dell'intervento e alle aree di cantiere, la cui analisi evidenzia per il Biossido di azoto il non superamento dei valori limite di legge sia come media annua di  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  sia come limite orario da non superare più di 18 volte l'anno di  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ; per il  $\text{PM}_{10}$  nelle stazioni di via Machiavelli e via Archimede, rispettivamente 45 e 41 superamenti nell'anno 2011, già oggetto delle valutazioni del provvedimento in proroga, rispetto al valore limite di 35 superamenti giornalieri del valore di  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , mentre negli anni successivi non ci sono stati superamenti, ciò denotando un progressivo miglioramento; per il Benzene, non sono mai stati riscontrati superamenti rispetto al valore limite di legge di concentrazione annua di  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nelle tre stazioni esaminate di via Alto Adige, via Machiavelli e SS7 per Massafra più vicine all'area portuale; si ritiene tuttavia di confermare la necessità di ottemperare, fra le altre, alla prescrizione art. 1 Sez. A) n. 6 del D.M. n. 92 del 19/05/2015;
  - Suolo: per quanto riguarda i sedimenti marini sono stati riportati sinteticamente i risultati delle tue campagne di caratterizzazione ambientale condotte negli anni 2006 e 2012, già oggetto delle valutazioni del provvedimento in proroga che hanno evidenziato la necessità, nel tratto di ponente della diga foranea, di realizzare la bonifica del fondale per la rimozione dei sedimenti Gialli e Rossi per un volume stimato in circa  $30.000 \text{ m}^3$  e il dragaggio tecnico per rimozione dei sedimenti del Litotipo A, scadenti dal punto di vista geomeccanico, con volume stimato di circa  $90.000 \text{ m}^3$ , mentre devono ancora essere condotte le ulteriori indagini ambientali, relativamente al dragaggio e alla movimentazione dei sedimenti marini e ai relativi effetti, prescritte nel provvedimento, art. 1 Sez. A) nn. da 10 a 16 del D.M. n. 92 del 19/05/2015, al fine di confermare l'idoneità dello stato qualitativo dei sedimenti marini nell'area di progetto rispetto ai requisiti di qualità per il riutilizzo previsto, di reflimento nella cassa di colmata del V Sporgente;
  - Ambiente idrico, acque superficiali: il raffronto, eseguito sulla base dei risultati dei piani di monitoraggio nel periodo 2010-2015 e nel periodo 2016-2021, ha evidenziato alcuni peggioramenti per le acque interne e quelle di transizione, mentre per le acque marino costiere i risultati dei prelievi eseguiti nel 2017 per il monitoraggio della cassa di colmata V Sporgente, in punti ubicati fra la Cassa e la diga esistente, hanno riscontrato superamenti per alcuni metalli, in linea con quanto riportato nel SIA 2014; le acque superficiali non sembrano poter risentire di pressioni ambientali generate dal progetto della nuova diga diverse e maggiori di quelle già valutate, ritenendo al riguardo necessario ottemperare, fra le altre, alle prescrizioni art. 1 Sez. A) nn. 2, 3 e 17 del D.M. n. 92 del 19/05/2015;
  - Ambiente idrico, acque sotterranee: è confermato lo stato di qualità "scarso" delle acque degli acquiferi sotterranei che, tuttavia, non sembrano poter risentire di pressioni ambientali generate dal progetto della nuova diga, tratto di ponente, diverse e maggiori di quelle già valutate, ritenendo al riguardo necessario ottemperare, fra le altre, alle prescrizioni art. 1 Sez. A) nn. 2, 3 e 18 del D.M. n. 92 del 19/05/2015;
  - Flora, Fauna, Ecosistemi: per quanto riguarda le comunità bentoniche marine, sono state analizzate le risultanze dei prelievi di sedimenti superficiali, per il riconoscimento delle biocenosi, condotti

nell'Aprile 2021 nell'ambito del progetto di dragaggio di sedimenti presso il Molo Polisettoriale per la cassa di colmata del V Sporgente, da cui è emerso che l'applicazione dell'indice M-Ambi ha fornito il risultato "indisturbato", mentre per il posidonieto di San Pietro il provvedimento di compatibilità ambientale oggetto della richiesta di proroga prescrive attività specifiche di monitoraggio e rilievi di durata pluriennale, prescrizioni art. 1 Sez. A) nn. 8 e 9 del D.M. n. 92 del 19/05/2015, che si intendono confermate assieme alle valutazioni espresse nel relativo Parere della Commissione n. 1744 del 20/03/2015; si ritiene altresì di confermare la necessità di ottemperare, oltre alle precedenti, alle prescrizioni art. 1 Sez. A) nn. 15 e 16 del D.M. n. 92 del 19/05/2015;

- **Rumore e vibrazioni:** si è fatto riferimento alla mappatura acustica dell'agglomerato di Taranto, redatta da Arpa Puglia a Marzo 2022, dalla quale si evince un aumento di traffico di mezzi pesanti stradali e di treni, mentre il rumore prodotto dalle attività industriali/portuali risulta avere scarsa incidenza in termini di popolazione esposta, concentrata sugli intervalli più bassi di rumore sia per *Lden* che per *Lnight*; si ritiene tuttavia di confermare la necessità di ottemperare, fra le altre, alla prescrizione art. 1 Sez. A) n. 3 del D.M. n. 92 del 19/05/2015;
- **Paesaggio e patrimonio culturale:** il Proponente ritiene che le nuove opere realizzate dal 2015 al 2021 non abbiano avuto ripercussioni sul contesto paesaggistico dell'area, che risulta essere invariato e del tipo "portuale e industriale"; a ogni modo, si ritiene che detti aspetti paesaggistici e culturali, per quanto di competenza, non possano essere alterati significativamente dalla realizzazione della nuova diga foranea posta a una distanza di non meno di 1,5 km dalla costa (Isola di S. Pietro), ciò non mutando, in ogni caso, le valutazioni espresse dalla Commissione nel Parere n. 1744 del 20/03/2015;
- la campagna di indagini e rilievi integrativi del 2019 finalizzata all'eventuale individuazione di reperti mobili o corpi estranei sul fondale, preliminarmente all'avvio dei lavori e dei dragaggi, attiene per quanto dichiarato al patrimonio archeologico e non ha rilevanza rispetto al presente parere;

#### VALUTATO che:

- la Relazione allegata alla richiesta di proroga del provvedimento di VIA presenta la struttura e i contenuti idonei alla verifica all'attualità degli strumenti di pianificazione, dei vincoli e dei regimi di tutela ambientale, e all'analisi del contesto ambientale e paesaggistico con lo stato di aggiornamento delle interferenze del progetto sulle varie componenti ambientali;
- nel periodo intercorrente tra il decreto di compatibilità ambientale e la presentazione della domanda di proroga gli aspetti ambientali di riferimento non hanno subito modifiche tali da richiedere una nuova procedura di valutazione di compatibilità ambientale;
- possono ritenersi confermate le analisi e le valutazioni già effettuate dalla Commissione in merito al progetto di che trattasi, nell'ambito della procedura nazionale di valutazione di impatto ambientale conclusa con il D.M. n. 92 del 19/05/2015;
- tutte le prescrizioni contenute nel decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 92 del 19/05/2015 sono da ritenersi confermate e da ottemperarsi entro il termine di validità di cui alla presente richiesta di proroga, con modalità e tempistica che non risulti in contrasto con quella delle condizioni ambientali di cui al D.M. n. 34 del 09/03/2022 di compatibilità ambientale del progetto "*Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm<sup>3</sup> di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto*";
- la necessità di completamento della cassa di colmata del V Sporgente implica la necessità di avvio delle attività a esso connesse, ossia il dragaggio previsto nei pressi del sito, oggetto del progetto citato al punto precedente, e la realizzazione della nuova diga foranea e dei dragaggi preparatori connessi, essendo la cassa di colmata sito di refluentamento dei sedimenti di dragaggio di entrambi gli interventi;
- le motivazioni per la proroga richiesta, di 7 anni, della validità del D.M. n. 92 del 19/05/2015, sono condivisibili e risiedono nella necessità di avviare la fase di costruzione della nuova diga foranea,

tratto di ponente, previo completamento della nuova cassa di colmata del V Sporgente e avvio delle attività di monitoraggio prescritte con il medesimo D.M. n. 92 del 19/05/2015;

**la Commissione VIA**

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

**MOTIVATO PARERE**

in considerazione di quanto dichiarato dal Proponente, sussistono le condizioni per la concessione della proroga del termine di validità quinquennale del D.M. n. 92 del 19/05/2015, posticipato al 29/06/2022 per effetto dei provvedimenti conseguenti alla pandemia da Covid-19, in quanto si possono ritenere confermate le analisi e le valutazioni compiute nell'ambito della procedura nazionale di valutazione di impatto ambientale conclusa con il D.M. citato, con l'effetto di ritenere, sul piano tecnico di competenza, congrua la proroga di 7 anni, fino al 29/06/2029, della validità del provvedimento citato con il quale è stata determinata la compatibilità ambientale del progetto "*Riqualificazione del Molo Polisettoriale - Nuova diga foranea di protezione del Porto fuori rada Taranto - Tratto di Ponente*" nel porto di Taranto, presentato dal Commissario Straordinario del Porto di Taranto; restano ferme tutte le condizioni ambientali di cui al D.M. n. 92 del 19/05/2015.

**La Presidente f.f.**

**Avv. Paola Brambilla**