

DELLA
Commissione
dell'Impatto Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 112/a
00147 ROMA



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

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

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi
strategici e di interesse nazionale.

Parere n. 149 del 14.11.08

Progetto:	Istruttoria VIA Piastra Portuale di Taranto
Proponente:	Società Taranto Logistica S.p.A.

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

DEI
di

La Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale - VIA e VAS

visto l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che delega il Governo ad individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

visto l'allegato 2 della Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 che contempla tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della Legge n. 443 del 2001, la "Piastra Portuale di Taranto";

visti gli art. 182 e ss. del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale;

visto l'art. 183 comma 5 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (ex art. 18 comma 5 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002; n. 190), che stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione speciale VIA;

visti in particolare l'art. 183 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, sulle finalità dell'istruttoria e le norme tecniche, l'art. 184 dello stesso decreto che individua il contenuto della valutazione di impatto ambientale nonché l'art. 185 secondo il quale alla Commissione, spetta di svolgere l'istruttoria tecnica e di esprimere il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione dell'impatto ambientale;

visto il Decreto del Presidente della Repubblica 14 Maggio 2007, n. 90 "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 decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248";

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; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

visto il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90 e successiva conversione in Legge 14 luglio 2008, n. 123 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;

visti i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

vista la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del Progetto "Piastra Portuale di Taranto", presentata dalla soc. TARANTO LOGISTICA S.p.A. assunta al protocollo DSA-2007-0028799 del 07/11/2007 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,

Via Cristoforo Colombo, 112/a
00147 ROMA

Direzione per la Salvaguardia Ambientale, a corredo della quale il Proponente ha trasmesso copia degli elaborati progettuali e dello studio di impatto Ambientale e copia degli avvisi al pubblico;

vista la nota prot. DSA-2008-1789, del 22/01/08, con la quale la Divisione III, completati gli adempimenti di competenza, ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale l'esito positivo delle verifiche tecnico-amministrative per la procedibilità dell'istanza;

considerato che la corrispondenza al vero degli allegati relativi allo Studio di Impatto Ambientale è attestata da apposita dichiarazione giurata resa ai sensi dell'art. 2, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988;

vista la comunicazione di avvio del procedimento effettuata il 26/02/08 con nota prot. CTVA-2008-00734;

esaminata, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali;

considerato che, con nota prot. CTVA-2008-1655 del 23/04/2008, il Segretario della Commissione di Verifica dell'Impatto Ambientale ha comunicato alla società TARANTO LOGISTICA S.p.A. che la Commissione aveva ritenuto di *"poter avviare il procedimento finalizzato alla pronuncia di compatibilità, soltanto dopo l'avvenuta acquisizione del parere favorevole del C. S. LL.PP. sul Progetto Definitivo in questione, ovvero anche sul P.R.P."*

visto il Parere espresso, in data 23 luglio 2008, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul PRP di Taranto;

espletata l'istruttoria, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria", e costituiscono presupposto delle valutazioni espresse e delle prescrizioni impartite con il presente atto;

considerata la Relazione Istruttoria che costituisce parte integrante del presente parere;

**ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI
IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA**

[Area containing numerous handwritten signatures and initials, including names like 'G', 'R', 'P', 'S', 'M', 'L', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z', 'AA', 'BB', 'CC', 'DD', 'EE', 'FF', 'GG', 'HH', 'II', 'JJ', 'KK', 'LL', 'MM', 'NN', 'OO', 'PP', 'QQ', 'RR', 'SS', 'TT', 'UU', 'VV', 'WW', 'XX', 'YY', 'ZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ']

1 Aspetti programmatici

1.2 La programmazione di settore a livello nazionale

Il Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), risalente al 2001, pone le premesse per definire una politica integrata dei trasporti indispensabile per recuperare i ritardi infrastrutturali, sia sulle reti che sui nodi di interscambio, e ricollocare l'Italia nelle reti europee.

Tra gli obiettivi del PGTL, è indicata, per la zona mediterranea, la creazione di una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di transhipment - che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni - e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno, grazie all'accresciuta "risorsa distributiva" del territorio. Il Piano non prevede la realizzazione di nuovi porti ma il completamento delle opere di grande infrastrutturazione nella rete portuale esistente. Assegna invece grande importanza alla specializzazione dei porti ed ai collegamenti tra questi ed il territorio.

Le indicazioni strategiche contenute nel Piano hanno portato alla identificazione territoriale delle seguenti "macroaree di interesse logistico", macro-aree che, come indicato nel citato documento programmatico del luglio 2005, con adeguata caratterizzazione funzionale, possono diventare le piattaforme logistiche del Paese:

- la piattaforma logistica del Nord-Ovest;
- la piattaforma logistica del Nord-Est; la piattaforma logistica tirrenico-adriatica del Nord;
- la piattaforma logistica tirrenico-adriatica centrale; la piattaforma logistica tirrenico Sud;
- la piattaforma logistica adriatica Sud; la piattaforma logistica del Mediterraneo Sud.

In questo contesto macroterritoriale sono inseriti tre hub portuali: Gioia Tauro, Taranto e Cagliari.

1.3 La programmazione di settore a livello regionale

La Regione Puglia, con delibere di Giunta Regionale del 6 novembre 2002, nn. 1719 e 1720, ha approvato definitivamente il Piano Regionale dei Trasporti ed il Piano Triennale dei Servizi. Gli obiettivi del PRT 2002 risultano in piena coerenza con gli obiettivi del PGT e gli obiettivi della pianificazione alla scala regionale e locale.

Il Piano dei Trasporti recepisce i contenuti di tali strumenti di programmazione che risultano coerenti con le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e che rispondono ai seguenti obiettivi strategici, individuati per l'intero sistema della portualità regionale:

- Riconoscimento del ruolo di Porto di Taranto come Hub di Transhipment di valenza internazionale, come porto industriale di riferimento per il comparto siderurgico, petrolifero e dei cementi e come porto commerciale a servizio dell'area più meridionale della regione; il Porto di Taranto è un terminale del Corridoio Adriatico.

1.4 Gli strumenti di pianificazione territoriale

Il sistema dei vincoli e le aree protette

Il sito in cui si localizzano gli interventi in analisi non ricade all'interno di zone sottoposte a vincoli territoriali. In riferimento all'area vasta si segnala, in quanto più prossimi al porto di Taranto, i seguenti Siti di Interesse Comunitario, inseriti nel D.M. 25 marzo 2005 "Elenco dei proposti S.I.C. per la Regione Biogeografia Mediterranea ai sensi della Direttiva 92/43/CEE":

• S.I.C. IT9130004 Mar Piccolo. Il Sito è caratterizzato da depressioni costiere connotate da ristagno idrico ed elevata alofilia. Il substrato è prevalentemente composto da argille e limi pleistocenici, e sono presenti depressioni umide costiere con vegetazione alofita, saline e un corso d'acqua facente parte del gruppo di brevi ma caratteristici fiumi jonici. L'habitat è ad elevata fragilità e il problema più rilevante è costituito dalla bonifica delle steppe salate per la messa a coltura e per gli insediamenti abitativi.

• S.I.C. IT9130008 Posidonieto Isola di San Pietro - Torre Canneto. Fuori dai fondali del Mar Grande, ed esternamente al Porto di Taranto, in corrispondenza delle isole Cheradi e di Capo San Vito, sono presenti due delle sei aree costituenti il SIC IT9130008, che si estende a spezzoni verso sud-est a ridosso della costa orientale del Tarantino. Esso è stato istituito perché l'area risulta essere una delle poche stazioni marine a presentare, sui suoi fondali, importanti associazioni biologiche come posidonia oceanica, zoostere e cimotocece. Inoltre, tale stazione risulta essere l'unico posidonieto del territorio ed uno dei sedici della mappatura regionale redatta dal Ministero dell'Ambiente nel 2002 in base alla L.426/98.

Sulle coste del Mar Piccolo insiste anche il vincolo paesaggistico ai sensi del Codice dei Beni culturali e paesaggistici (i testi dei piani territoriali rimandano ancora alla Legge 431/85, ora compresa nel D.Lgs. 42/2004 Codice dei beni culturali). L'imposizione del vincolo risale al D.M. 1 agosto 1985 ed è stato giustificato sulla base del particolare interesse conferito dall'eccezionalità del luogo, dominato dal mare che risulta stretto tra due lingue di terra, tanto che l'insieme costa e specchio d'acqua assume la connotazione di un paesaggio quasi lacustre; a questo si aggiunge la presenza di estese pinete degradanti verso il mare, nonché della foce del fiume Galeso, fiancheggiato da una foresta di eucalipti. Tale contesto comunque non risulta compromesso dagli interventi in esame.

Piano di Assetto Idrogeologico della Puglia

Il Piano di Assetto Idrogeologico è stato approvato il 30 novembre 2005, successivamente con Delibere del Comitato Istituzionale del 9 Maggio 2007, sono state aggiornate alcune perimetrazioni che però hanno riguardato territori dei comuni di Foggia e Bari; in base a quanto riportato nel PAI della Puglia, l'area costiera di Taranto, salvo alcuni limitati settori non coinvolti però dal progetto, non è soggetta a pericolosità di frana o idraulica, pertanto non è classificabile come zona a rischio idrogeologico.

Piano Urbanistico Territoriale Tematico - Paesaggio

Il P.U.T.T./P., approvato con D.G.R. n. 1748 del 15 dicembre 2000, è uno strumento di disciplina dei processi di trasformazione fisica e dell'uso del territorio allo scopo di tutelarne l'identità storica e culturale, renderli compatibili con la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti e il suo uso sociale nonché promuovere la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse territoriali. Esso adempie a quanto disposto dall'art. 149 del D. Lgs. 490/99 (ora art. 135 del Codice dei Beni culturali e del Paesaggio D.Lgs 42/04) e dalla L.R. 56/80. Attraverso la valutazione delle cartografie di analisi (relativa ai vincoli paesaggistici, della carta relativa alla vulnerabilità idrogeologica, della carta relativa alle emergenze naturalistiche e culturali) il Piano ha prodotto la carta degli Ambiti Territoriali Estesi (ATE), che è il risultato della valutazione contestuale di tutte le emergenze.

DEI
de

L'area oggetto di intervento ricade all'interno di ATE di tipo "C". In questi ambiti, le direttive di tutela sono:

- per il "sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico", le previsioni insediative e i progetti delle opere di trasformazione del territorio devono mantenere l'assetto geomorfologico d'insieme e conservare l'assetto idrogeologico delle relative aree;
- per il sistema "copertura botanico-vegetazionale e colturale" tutti gli interventi di natura fisica vanno resi compatibili con la conservazione degli elementi caratterizzanti il sistema botanico-vegetazionale, la sua ricostituzione, le attività agricole coerenti con la conservazione del suolo.

per il sistema "stratificazione storica dell'organizzazione insediativa" va evitata ogni destinazione d'uso

non compatibile con le finalità di salvaguardia e, di contro, vanno individuati i modi per innescare processi di corretto riutilizzo e valorizzazione.

Tuttavia, poiché l'area in esame è classificata dal P.R.G. di tipo "A" e "B", si prefigura la situazione prevista P.U.T.T/P in cui prevalgono le indicazioni riguardanti i "territori costruiti"; per questi è prevista la deroga alle prescrizioni del P.U.T.T/P, fatta salva la necessità di dimostrare, con idonea Relazione sull'impatto paesaggistico, la compatibilità delle trasformazioni paesaggistiche prodotte dal progetto.

1.5 La programmazione di settore a livello locale

Il Piano Regolatore del Porto vigente e la sua rimodulazione

Il Porto di Taranto, di interesse nazionale, rientra nella Classe I della II Categoria dei porti marittimi (porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica internazionale), per cui ad esso si applica la normativa introdotta dalla Legge 28 gennaio 1994 n.84 "Riordino della legislazione in materia portuale"; in virtù di tale collocazione è sede di Autorità Portuale.

La presenza del terminal di trasbordo dell'Evergreen costituisce un punto di forza per la collocazione del Porto nel settore della distribuzione e della raccolta di flussi di traffico di merce containerizzata di provenienza/destinazione transoceanica. Tuttavia sussiste, in questa presenza, un risvolto negativo dovuto proprio alla gestione terminalistica esclusiva da parte di questo importante operatore internazionale; in altri termini risulta poco probabile che altre compagnie dirigano il loro traffico verso un terminal gestito dalla concorrenza. L'acquisizione di ulteriore traffico containers, tra cui quelli per il mercato locale sarebbe facilitata dalla presenza di un terminal per conto terzi, specialmente se operante (direttamente o tramite un hub) su linee atlantiche. Un incremento sostanziale dell'offerta terminalistica per contenitori consentirebbe, con la sua potenzialità di nuove acquisizioni di traffico, sia un valido utilizzo dell'area destinata al Distripak retroportuale, sia per incentivare possibili attività produttive collegate alle merci movimentate.

La disponibilità di aree per ampliamenti appare, alla situazione attuale, ragionevolmente sufficiente, anche se permangono limitazioni dovute alla presenza della linea ferroviaria che introduce un elemento di cesura tra le attuali strutture e le aree retrostanti potenzialmente utilizzabili. Con la realizzazione della Colmata ad ovest di Punta Rondinella, oggetto della presente valutazione ed il parziale banchinamento, si potrà conseguire un valido ampliamento delle aree portuali e ciò anche oltre i limiti temporali del futuro piano.

Il Piano Regolatore del Porto vigente risale al 1980 (approvato dal Ministero dei LL.PP. con Decreto 976/1980) a cui sono stati apportati i seguenti adeguamenti tecnico-funzionali:

- Modifica ed ampliamento della darsena per mezzi pubblici e di servizio e prolungamento della diga foranea a protezione del molo polisettoriale (voto Consiglio Superiore LL.PP del 2/02/2000).

• Ampliamento del IV sporgente e sua darsena ad Ovest e Strada dei Moli (voto Consiglio Superiore LL.PP n. 38 del 1/03/2002).

Gli interventi inseriti nell'*Adeguamento tecnico funzionale alle opere previste nel Piano Regolatore Portuale di Taranto*, oggetto dell'approvazione n°38/2002, riguardano:

- Ampliamento 4° sporgente;
- Sistemazione darsena ad ovest del 4° sporgente;
- Realizzazione strada di collegamento dei moli;
- Modifica del sistema di collegamento con la S.S. 106.

In sede di approvazione degli adeguamenti venne ribadito che i progetti di adeguamento proposti risultavano del tutto assimilabili alla categoria delle modifiche tecniche e pertanto non in grado di pregiudicare le previsioni di Piano regolatore portuale relative alle singole opere interessate. Tali aspetti sono stati verificati e in sede di istruttoria accettati con l'approvazione.

In particolare, dal Documento di approvazione si legge:

Per quanto riguarda la Strada dei Moli, il nuovo tracciato non si discosta nella sostanza da quello previsto dal vigente PRP, ma tiene conto dell'attuale sviluppo portuale, realizzando un più efficace collegamento con la darsena servizi. Come previsto dal vigente PRP la nuova viabilità viene collegata alla Strada Jonica esistente. Il tratto stradale tra Punta Rondinella e l'intersezione con la SS Jonica ricalca le previsioni di PRP utilizzando però lo svincolo di collegamento con la citata S.S. 106, di recente realizzato da SISRI (ex ASI) con una diversa conformazione planimetrica rispetto alle previsioni di PRP. Dopo la S.S. Jonica il tracciato della strada prosegue in direzione del molo polisettoriale andando ad interessare un corridoio dell'area di PRP. Completa l'intervento una diramazione per il piazzale di stoccaggio del molo polisettoriale.

L'allargamento del IV Sporgente costituisce una soluzione accettabile in quanto mantenendo inalterata la larghezza della originaria darsena tra 4° e 5° Sporgente, consente l'acquisizione di maggiori superfici da destinare a piazzali per il deposito delle merci a tutto vantaggio della migliore operatività dello sporgente medesimo. La sistemazione della Darsena, ad ovest del IV Sporgente della Darsena, già prevista nel VPRP, riproposta, sia nel suo assetto planimetrico, in relazione all'ampliamento del IV Sporgente sia alla nuova imboccatura della darsena servizi, presenta anch'essa una modifica ascrivibile alla categoria degli adeguamenti tecnico-funzionali.

Per quanto riguarda la Vasca di colmata, la superficie a ciò destinata, si trova in adiacenza ad aree per le quali in passato (1980) è già stata autorizzata la realizzazione di colmate a mare (ad es. Yard ex-Belleli); tuttavia per la stessa non è prevista la realizzazione di opere portuali.

Il Nuovo Piano Regolatore Portuale

L'Autorità Portuale ha adottato in via preliminare, gli elaborati del Nuovo Regolatore del Porto (maggio 2006), rispetto al quale il Comune di Taranto, avendone presa visione, ha espresso parere favorevole all'intesa sul nuovo PRP, con Delibera n. 116/2006 del 25/08/2006.

In virtù di tale atto il Comune di Taranto sta provvedendo agli adempimenti immediatamente necessari per l'avvio delle procedure di variante al vigente PRG.

Il nuovo PRP ha appena iniziato l'iter previsto dalla L.84/94, tuttavia le indicazioni assunte, che ne delineano l'assetto futuro, risultano un importante punto di riferimento per valutare la coerenza tra il progetto in esame e l'assetto evolutivo che gli Enti preposti intendono assegnare al Porto di Taranto.

Il Nuovo Piano, nel dare attuazione alle indicazioni del Piano dei Trasporti Regionale, evidenzia due macro linee di sviluppo: lo sviluppo portuale in relazione ai traffici (commerciali, industriali) e lo sviluppo in relazione al territorio, quest'ultima implica

DET
d

necessariamente un'assunzione di responsabilità rispetto all'ambiente e alla qualità del tessuto urbano integrato al porto stesso.

Le proposte di modifica del nuovo PRP (si sottolinea che il Piano non essendo ancora adottato è privo di cogenza ai fini dell'apposizione dei vincoli di salvaguardia; a dimostrazione della "fluidità" delle indicazioni in esso contenute in sede di Comitato Portuale alcune indicazioni sono state riviste senza per questo produrre uno snaturamento delle linee di intervento) sono di seguito sinteticamente illustrate (per una maggiore acquisizione di informazioni si rimanda all'Elaborato citato - Documento illustrato nella presentazione al Comune di Taranto).
Zona radice (levante) del Molo Polisettoriale e Banchina di riva (assentita in concessione al T.C.T. ma non ancora consegnata al concessionario). Relativamente al Molo Polisettoriale esiste un problema di fondali di conseguenza appare indispensabile provvedere ad un dragaggio in banchina al Molo Polisettoriale fino ad un fondale di 16,50m.

- 5° Sporgente. Il nuovo terminal realizzato mediante l'allargamento verso levante di circa 400 m ed il prolungamento di circa 300 m del 5° Sporgente, programmabile in due fasi, potrà assicurare fondali di 16,50m.
- Zona ex Belleli. L'Area compresa tra il 5° Sporgente ed i canali ILVA continuerà ad essere destinata ad attività industriali.
- Zona a ponente di Punta Rondinella. Attualmente quest'area è programmata come vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio, tra cui quelli provenienti dall'ampliamento del 4° Sporgente (vasca di colmata). Con il suo successivo utilizzo si potrà disporre di nuove aree da destinare alle attività del Porto, anche se si renderanno necessarie altre opere, già preventivate (canale di accesso e opere di protezione).
- Zona a ponente del 4° Sporgente. L'allargamento, con sistemazione della banchina di riva e la darsena, è già quello previsto (vd. Modifiche funzionali approvate dal Consiglio LL.PP). Esso è posto in corrispondenza della Piastra logistica di cui fa parte integrante; l'insieme delle opere rende il comparto idoneo alla realizzazione di un terminal multiuso.
- Zona del Molo di San Cataldo. La zona definisce un comparto in cui si ha una sovrapposizione tra funzioni strettamente portuali e funzioni urbane (parziale apertura alla fruizione pubblica, con il terminal passeggeri).
- Il collegamento stradale, fra tutte le aree del porto, sarà assicurato dalla Strada dei Moli, compresa nel progetto complessivo relativo all'area del 4° Sporgente.
- Infine, si dovrà giungere all'unificazione di tutte le aree portuali in un'unica area doganale, con eliminazione di varchi interni al porto, e ciò comporta la sistemazione dei varchi di collegamento con l'esterno.

Il proponente sottolinea che, con il potenziamento delle attività commerciali del Porto, si potranno sicuramente conseguire delle nuove opportunità anche per il Distripark (come anche all'area destinata all'agroalimentare Agromed) collocato in stretta vicinanza al Porto. Questa infrastruttura, pur non essendo collegato alle attività portuali, potrà comunque operare in modo sussidiario, in alcuni segmenti della logistica.

Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto

Il Comune di Taranto è dotato di una Variante Generale del Piano Regolatore Generale risalente al 1974. Il Piano è stato digitalizzato recentemente (2003) su base catastale aggiornata al 2000.

Gli ambiti interferiti, relativamente ai vari interventi in progetto, ricadono nelle zone di seguito descritte.

Strada dei moli

Il progetto della Strada dei Moli, anche se si configura come un intervento di adeguamento/potenziamento di un'infrastruttura esistente, comporta la variazione di gran

parte del tracciato dell'infrastruttura stradale riportata nelle tavole del PRG, per cui sono implicate aree eventi destinazioni d'uso diverse.

Nello specifico, relativamente ai seguenti tratti.

Tratto Inizio Lotto - Rotatoria B.

B2 Zona per servizi di interesse pubblico: porto marittimo (PD materiali industriali, PB carico e scarico merci alla rinfusa).

Tratto Rotatoria B - Rotatoria G

B2 Zona per servizi di interesse pubblico: porto marittimo (PE carico e scarico materiali liquidi, PA passeggeri)

Nel tratto in cui si distacca dalla linea ferroviaria zona A8 parco territoriale.

Tratto rotatoria G - Rotatoria C

Nel tratto in cui si distacca dalla linea ferroviaria zona A8 parco territoriale. L'insieme delle aree libere o interessate da vegetazione di basso e alto fusto, che il PRG identifica come Parco, ancorché interstiziali sono destinate a costituire un insieme organico d'interesse ecologico, paesaggistico, naturale, ambientale, il cui interesse sta nella rarità di detti spazi liberi nel contesto in cui ricadono. All'interno di tale insieme di aree è vietato edificare ed è vietata qualsiasi trasformazione dei luoghi e delle colture. I soggetti arborei ricadenti all'interno del perimetro del Parco Territoriale, che per qualsiasi motivo avessero a venir meno, saranno reintegrati.

In prossimità della rotatoria C, i presupposti di aree libere non sussistono più in quanto sono già subentrate delle trasformazioni d'uso.

Rotatoria C

Zona F6 Attrezzature di interesse collettivo (AM Amministrative).

Tratto Rotatoria C - Rotatoria D

Zona E1 Verde di rispetto alle strade (art. 13). Qui, entro i limiti delle zone o delle aree di rispetto, istituite in particolare per garantire la formazione di distacchi a vario titolo, è vietata qualsiasi costruzione e qualsiasi installazione anche se modesta (tralicci, pali, cartelli, fili, ecc.).

Rotatoria D

Zona E1 Verde di rispetto; zona A8 parco territoriale (per la sua specificazione vd. sopra).

Tratto Rotatoria D - Rotatoria E

Zona E1 verde di rispetto alle strade.

Tratto Rotatoria E - Bretella di raccordo alla S.S. Jonica

Zona E1 Verde di rispetto; Zona B2 per servizi di interesse pubblico: porto marittimo (PD materiali industriali).

IV Sporgente e Darsena servizi

Il vigente PRG, classifica l'area, in cui andranno a ricadere gli interventi di progetti, come "Zone di interesse pubblico" B2 disciplinate dall'Art.29 N.t.A. Nelle Norme è ribadito che "La struttura del porto e la destinazione d'uso delle aree portuali quali risultano in linea di massima individuate nella planimetria della Variante Generale, debbono essere ulteriormente previste in un piano particolareggiato redatto dal Comune ovvero in un progetto globale di esecuzione, redatto dall'Ente preposto alla Gestione del Porto", cui pertanto è necessario far riferimento.

Rispetto al futuro PRP si ribadisce che nell'esprimere formale ai sensi della L.84/94, ha disposto l'avvio degli adempimenti per la Variante al vigente PRG.

In particolare:

4° Sporgente

B2 Zona per servizi di interesse pubblico (art. 29). L'area ricade all'interno di sub-ambito destinato al servizio denominato B2.10 Porto marittimo, in particolare in una zona assegnata all'imbarco e allo sbarco di merci alla rinfusa (PB).

DEF
di

2AV
012

Darsena
B2 Zona per servizi di interesse pubblico (art. 29). L'area ricade all'interno di sub-ambito destinato al servizio denominato B2.10 Porto marittimo, in particolare in una zona assegnata all'imbarco e allo sbarco di materiali liquidi (PE). Il dimensionamento e l'individuazione delle aree portuali a terra risultanti da colmata a mare debbono soddisfare le suddette destinazioni d'uso e salvaguardare i valori ecologici e paesaggistici del territorio.

Piattaforma logistica

Secondo l'azzoneamento del PRG, l'ambito interferito dall'intervento, ricade nella seguente zona:

B3 Zona ferroviaria (art. 30). La zona vincola tutte le aree destinate a infrastrutture ferroviarie. In essa possono trovar sede tutti gli edifici e le attrezzature connessi ed attinenti al traffico ferroviario per viaggiatori e merci, alle partizioni dei vincoli e delle attrezzature, al deposito merci.

Vasca di colmata

L'intervento ricade in parte nella Zona B1-10 Zona per attrezzature d'interesse collettivo (tutte le attrezzature minori di interesse collettivo non determinabili a priori) e in parte nella Zona B2-10 Zona per servizi di interesse pubblico. Anche per questo intervento vale quanto affermato sopra, relativamente all'ambito del Porto.

Valutazioni

Il progetto in esame risulta coerente con le linee e gli strumenti della programmazione e pianificazione comunitaria, nazionale.

Le opere in progetto, per quanto riguarda le destinazioni d'uso dei settori esterni ai limiti di competenza del vigente PRP e interessati dalle nuove opere, non risultano conformi al Piano regolatore del Comune di Taranto. Il Comune di Taranto, nell'esprimere formale intesa sul PRP (ai sensi della L.84/94), ha disposto l'avvio degli adempimenti per la Variante al vigente PRG, riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP che la riqualificazione delle aree contermini.

In data 9/10/2008 con prot. CTVA n.3701 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Struttura Tecnica Di Missione ha comunicato alla CSVIA il parere relativo al nuovo piano regolatore del Porto di Taranto che rilascia PARERE che deve essere adeguato "alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nei considerato; per quanto attiene la pianificazione delle opere foranee allocate nella rada esterna. La stessa debba essere rielaborata per gli aspetti geotecnica e di idraulica marittima di cui ai precedenti considerato". In particolare per quanto attiene al quadro programmatico il Comune di Taranto "dovrà procedere all'adozione di una specifica variante al Piano regolatore generale comunale per le aree portuali, da approvare con le procedure stabilite dalla vigente legislazione urbanistica regionale, al fine di rendere conformi i due strumenti pianificatori generali (P.R.G. e P.R.P.)

La nuova opera non interferisce direttamente con alcun Sito di Interesse Comunitario (S.I.C.) o Zona di Protezione Speciale (Z.P.S.).

2

Aspetti progettuali

2.1 Descrizione dell'opera

Le opere progettate per la Piastra Portuale, comprendono:

- Ampliamento del **IV Sporgente**;
- **Darsena** ad Ovest del IV Sporgente;
- Adeguamento e potenziamento della "**Strada dei moli**";
- Nuova **Piattaforma Logistica** sull'area ex-Squadra Rialzo RFI.
- **Vasca di contenimento** resasi necessaria per collocazione dei materiali di risulta dei dragaggi per la realizzazione del progetto di banchinamento del IV Sporgente e della Darsena ad ovest.

2.1.1 Ampliamento del IV Sporgente

Finalizzato alla corretta funzionalità dell'opera in termini di sicurezza, operatività e miglioramento dei servizi resi, consente di utilizzare le innovazioni intervenute nel corso del tempo per quanto riguarda sia l'evoluzione del naviglio che dei mezzi tecnici di trasbordo e movimentazione merci. L'opera consiste nella realizzazione di una nuova banchina lato ovest per una lunghezza complessiva di 600 m., ampliando la larghezza dell'attuale sporgente da 80 a 200 metri circa. E' previsto il dragaggio di tutta l'area antistante lo sporgente in modo da arrivare alla profondità finale di progetto di 12.0 m. Successivamente ai dragaggi necessari si provvederà alla realizzazione della banchina e dei piazzali.

2.1.2 Darsena

La sistemazione della darsena ad Ovest del IV sporgente ed il relativo terrapieno tra il IV sporgente e la darsena servizi ha l'obiettivo di migliorare l'operatività degli accosti in base alle esigenze del porto di Taranto. È previsto il dragaggio di tutta l'area antistante lo sporgente in modo da arrivare alla profondità finale di progetto di 7.0 m l.m.m; è inoltre previsto il dragaggio anche nella zona a Ovest fino a raggiungere una profondità di almeno 4.0 m l.m.m.

2.1.3 Adeguamento della "Strada dei moli"

Il progetto consiste di un intervento principale dello sviluppo di circa 5173 metri e di una bretella di raccordo con la S.S. 106 "Jonica" Taranto - Reggio Calabria con origine in corrispondenza della progressiva 4+757,01 dell'asse principale e uno sviluppo complessivo planimetrico di 1185,90 m.

La strada prevede le seguenti sezioni tipo:

- Asse principale:
 - Cat. D (urbane di scorrimento) - Larghezza 20,80 m (tratto in variante o allargamento in sede, o allargamento in sede con muro di sostegno);
 - Cat. D (urbane di scorrimento ridotta) - Larghezza 17,35 m - con muro di sostegno;
- Rotatorie di svincolo - Larghezza 10,00 - 11,75 m;
- Bretella di raccordo con la S.S. 106 "Jonica" - Cat. CI (extraurbana secondaria) - Larghezza 10,50 m.

[Handwritten signatures and notes on the right margin]

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

- Impianti: acquedotti, rete di distribuzione acque industriali, illuminazione e reti elettriche, fognature acque nere, fognature acque bianche, vasche di accumulo e disoleazione.

2.1.4 Nuova Piattaforma Logistica

L'intervento complessivamente riguarda la riqualificazione di un'area portuale di circa 148.000 m², in località San Nicolicchio, in precedenza occupata quasi interamente dal deposito ferroviario San Nicola e la Squadra Rialzo delle Ferrovie dello Stato.

Le opere principali sono:

- magazzini merci;
- magazzini refrigerati per prodotti e merci deperibili;
- stoccaggio su piazzali di auto;
- servizi di allestimento e assemblaggi auto;
- packaging, etichettatura, confezionamento e riconfezionamento merci.

E' inoltre previsto il collegamento ferroviario tra il terminal all'interno della Piattaforma Logistica e la rete nazionale RFI Taranto – Metaponto, costituito da:

- la realizzazione dei binari interni alla Piattaforma Logistica non elettrificati;
- la realizzazione dell'allacciamento dei binari della Piattaforma Logistica a quelli dell'esistente fascio "S. Nicola" della stazione di Taranto. L'utilizzazione del 1° e/o 2° binario del predetto "fascio" per la presa e consegna dei carri ferroviari impiegati nelle attività di logistica previste nella Piattaforma.
- la manutenzione ordinaria del tratto di binario che sarà concesso in uso per l'effettuazione delle attività di presa e consegna.

2.1.5 Vasca di colmata

Le attività di ampliamento del Quarto Sporgente e della Darsena ovest, finalizzate alla realizzazione di una nuova piattaforma logistica integrata per il Porto di Taranto, implicano il dragaggio di circa 1.600.000 m³ di terreno.

Per il deposito di tali materiali è prevista la realizzazione di una vasca di colmata in corrispondenza del tratto di costa appartenente all'area portuale, compreso tra l'area denominata "ex Belleli" e Punta Rondinella.

Il progetto della vasca di contenimento prevede la realizzazione di un bacino chiuso, delimitato da una diga a scogliera che, partendo dal limite dell'area denominata "ex Belleli" chiude l'insenatura esistente.

La vasca ha una superficie di circa 285.000 m² ed una capacità volumetrica complessiva pari a circa 1.300.000 m³, per una quota di riempimento prevista di +3.00 m s.l.m.m..

In sommità la diga ha una larghezza di circa 10 m e una quota lato vasca pari a +3.00 m s.l.m.m..

2.2 Variante

Con nota del 15 settembre 2008 l'Autorità Portuale di Taranto ha trasmesso un'integrazione alla documentazione riguardante le opere in oggetto, costituita da un progetto di variante finalizzato a migliorare in particolare l'inserimento nel paesaggio. Le nuove soluzioni proposte concernono:

- Nuova conformazione planimetrica della vasca di colmata allo scopo di salvaguardare Punta Rondinella, con mantenimento della linea di costa originaria in corrispondenza della punta e riqualificazione paesaggistica in adiacenza alla strada dei moli.

Via Cristoforo Colombo, 112/a
00147 ROMA

- Inserimento paesaggistico della colmata con sistemazione ambientale della vasca di colmata e individuazione di un'area destinata a piazzale portuale, protetta da dune di mitigazione ambientale e riqualificazione dell'area interclusa tra la nuova strada dei moli e la ferrovia esistente.
- Integrazione ambientale della strada dei moli con incremento delle superfici a verde.
- Nuova configurazione geometrica della Darsena Servizi allo scopo di salvaguardare l'isola di San Nicolicchio con realizzazione di un molo a giorno in luogo dei cassoni previsti in precedenza. Al fine di rendere fruibile l'Isola di S. Nicolicchio è prevista la realizzazione di un pontile in legno, di una struttura integrata, in grado di garantire l'osservazione da parte di eventuali fruitori, oltre alla formazione di sentieri predisposti per la percorrenza in sicurezza da parte degli eventuali fruitori dell'isola.
- Studio cromatico della pavimentazione in blocchetti della darsena e del IV sporgente.
- Definizione di una diversa caratterizzazione architettonica degli edifici della piattaforma logistica, agendo sui colori dei materiali e sulle tipologie di rivestimenti con salvaguardia dei volumi e delle geometrie.

2.3 Alternative progettuali

Le alternative hanno riguardato le soluzioni progettuali di alcuni interventi, in quanto si opererà o su infrastrutture esistenti o su aree vincolate, in particolare sono state vagliate:

- localizzazione e tipologia delle intersezioni e collegamenti - sulla Strada dei Moli a partire dalla viabilità esistente;
- layout della piattaforma (dimensioni e caratteristiche fabbricati, ecc.), all'interno dell'area ferroviaria delimitata, sia per esigenze di collegamento ferroviario sia di contiguità al molo; Sostanziale è stata l'analisi e la valutazione di alternative concernenti la bonifica e i dragaggi, che hanno riguardato i seguenti aspetti:

- tecnologie di pre-trattamento e trattamento dei materiali contaminati;
- modalità e tecnologie di dragaggio;
- smaltimento e destinazione finale dei materiali di esubero provenienti dai dragaggi.

Nell'ambito delle attività di dragaggio sono state analizzate le seguenti possibilità tecniche:

- dragaggio ambientalmente compatibile (precauzioni, trasporto, impiego di panne e barriere, ecc.);
- dragaggio meccanico (draga a secchie, draga a cucchiaio, a benna mordente o "clamshell bucket");
- dragaggio idraulico (draga aspirante - rifluente e draga aspirante - autocaricante);
- altri sistemi di dragaggio ambientale (escavatore anfibo, "Cable Arm clamshell", ecc.).

In relazione alla scelta della migliore tecnica di intervento e trattamento dei fanghi sono state valutate le seguenti tecnologie:

- Pre - trattamento dei sedimenti:
 - dewatering passivo;
 - separazione granulometria dei sedimenti;
 - disidratazione meccanica;
 - disidratazione termica.
- Trattamento dei sedimenti:
 - soil washing;
 - inertizzazione;
 - vetrificazione;
 - tecnologie note su scala pilota.

Per lo smaltimento dei materiali di dragaggio in esubero, per la frazione di materiali non contaminati, sono state valutate le possibili destinazioni e le modalità di conferimento, riconducibili alle seguenti modalità:

- confinamento in ambito portuale conterminato: vasche di colmata, vasche di contenimento ed altri ambienti conterminati;
- recupero e riutilizzo dei materiali dragati;
- immersione dei materiali di dragaggio in area marina non costiera;
- deposizione in aree costiere sommerse o emerse a contatto con il mare.

La valutazione ha portato ad escludere le seguenti opportunità:

- utilizzo del materiale dragato per il ripascimento di arenili; considerato che il materiale in questione è costituito principalmente da argilla, questo non è adatto alle operazioni di ripascimento.
- utilizzo del materiale per formazione di terrapieni costieri in ambito portuale; dall'analisi delle condizioni d'uso è emerso che l'argilla è inadatta a tale utilizzo a causa delle sue scadenti caratteristiche meccaniche.

2.4 Interventi di bonifica ambientale

Le aree dove sono previste le opere sono all'interno del Sito di Intervento Nazionale, gli interventi di bonifica si configurano quali parti sostanziali degli interventi in progetto e ciò con particolare riferimento alle opere a mare.

E' stata pertanto necessaria un'indagine per la caratterizzazione dei siti che hanno portato a esiti specifici relativi ai diversi ambiti progettuali.

In particolare sono state individuate le seguenti strategie di intervento:

- *Piattaforma logistica*: sulla base delle risultanze della caratterizzazione effettuata, al sito è stata applicata la procedura di analisi di rischio sito specifica. L'esito di tale analisi ha consentito di escludere la necessità di interventi di bonifica a meno di un intervento di messa in sicurezza di emergenza mediante rimozione e smaltimento del terreno contaminato da PCB.
- *Opere a mare - Darsena e Sporgente*: L'Autorità Portuale ha affidato la caratterizzazione ambientale dell'area IV Sporgente e relativa Darsena Ovest ad ICRAM. Le indagini effettuate da ICRAM hanno evidenziato la presenza di contaminazione in tracce di tipo sia organico sia inorganico, nell'area esaminata.

Per quanto riguarda la contaminazione di tipo organico, idrocarburi policiclici aromatici sono stati individuati nello strato di sedimento più superficiale, prevalentemente in corrispondenza dell'area di banchinamento. Le concentrazioni massime misurate superano di un ordine di grandezza il valore di intervento stabilito da ICRAM per il sito di bonifica di interesse nazionale di Taranto. La contaminazione di tipo inorganico è legata alla presenza di metalli che, a differenza degli IPA, sono stati individuati anche a profondità maggiori e diffusi in modo più capillare. Come conseguenza dello stato della contaminazione sono state individuate, nell'ambito di un progetto di bonifica dedicato, le aree e le modalità di intervento in funzione dei diversi livelli di inquinamento riscontrati. In particolare gli interventi di trattamento adottati saranno:

- sedimenti rossi (concentrazione > 90% col B DM 471/99) la tipologia di trattamento è la separazione di tipo meccanico mediante idrociclonaggio, per la disidratazione dei fanghi all'uscita dall'impianto di idrociclonaggio sarà predisposta una unità di post trattamento mediante pressatura;
- sedimenti gialli (concentrazione < 90% col B DM 471/99) non si prevede alcun trattamento, i sedimenti estratti saranno confinati in area portuale conterminata.
- *Strada dei moli*: Dalla caratterizzazione dei suoli dell'area emerge che il corridoio di intervento insiste su terreni costituiti da riporti derivanti dalle attività del polo industriale ed in

Per la Strada dei moli gli esuberanti da collocare a discarica, ammontano a 225.350 mc (88.800 da scavo di sbancamento e 136.550 da scavi di fondazione).

L'entità del riutilizzo dei materiali provenienti da scavo ammonta a 50.800 mc pari al 18% del materiale scavato (276.150 mc).

Il fabbisogno complessivo di inerti per la realizzazione dell'opera è di 319.700 mc, di cui 50.800 mc coperti con materiale proveniente dagli scavi, i rimanenti 268.900 mc circa da reperire sul mercato.

2.5.4 Cave e discariche

I materiali necessari alla realizzazione dell'opera saranno recepiti nell'ambito delle disponibilità previste nel Piano Regionale delle Attività Estrattive.

Il quadro della caratterizzazione definitiva dei possibili materiali renderà necessario per lo smaltimento dei materiali disporre di diverse tipologie di impianti, ivi compresi anche quelli autorizzati per rifiuti pericolosi.

E' stato individuato l'elenco delle Aziende autorizzate al trattamento dei materiali prodotti dal progetto più vicine al porto di Taranto.

2.6 Mitigazioni e compensazioni

In relazione alla destinazione d'uso dell'area della Piattaforma Logistica e delle Opere a mare (IV Sporgente e Darsena Ovest) e vista la tipologia di automezzi che possono circolare su tali aree, le superfici scolanti risultano interessate da possibile transito e stoccaggio di merci pericolose. Pertanto, al fine di contenere le ricadute derivanti dallo smaltimento delle acque di dilavamento della piattaforma, coerentemente con la normativa di settore, è stata prevista la separazione delle acque di prima pioggia ed il loro trattamento.

Sono previsti interventi finalizzati al miglioramento estetico formale di alcune opere (Strada dei moli e Piattaforma Logistica). Con tali interventi si potrà conseguire anche un miglior inserimento nel territorio delle stesse, contribuendo, nel limite del possibile, ad una riqualificazione del contesto attraversato.

3 Aspetti ambientali: effetti diretti ed indiretti del progetto.

3.1 Atmosfera e clima

Piattaforma logistica e opere a mare

L'analisi dei risultati delle stime condotte sul carico inquinante indotto dalle attività di gestione del terminal consente di poter trarre le seguenti considerazioni:

- per quanto riguarda i parametri CO e PM, la stima del carico inquinante indotto dai mezzi di movimentazione dei container a terra risulta essere confrontabile rispetto a quello che può essere stimato per il traffico marittimo, così come definito in relazione all'area di studio;
- per quanto riguarda il parametro NOX i valori del carico inquinante prodotto dalle navi e dalle imbarcazioni è circa il doppio di quello che verrebbe prodotto dai mezzi a terra.

Il confronto degli scenari emissivi descritti con i dati relativi all'inventario delle emissioni aventi come riferimento le attività delle limitrofe attività industriali (Ilva, Cementir,

Agip.) evidenzia un contributo alle emissioni decisamente trascurabile.

Sulla base delle ipotesi descritte per la definizione degli scenari di emissione sono state pertanto prodotte delle mappe di distribuzione dei valori di concentrazione delle polveri fini "PM" (Particulate matter), confrontabili da un punto di vista normativo con il PM10. Il calcolo effettuato consente di evidenziare che i contributi ai livelli di concentrazione delle polveri nell'area in esame, prodotti dallo scenario di progetto, risultano essere confinati nell'ambito delle aree portuali e non raggiungono le zone residenziali presenti più a nord (NW).

Nella fase realizzativa l'indicatore maggiormente significativo è costituito dalle polveri e, in particolare, dalle polveri fini, prodotte tanto dal funzionamento dei motori a combustione dei mezzi d'opera che dalle altre attività caratteristiche del cantiere in oggetto.

Strada dei moli

La stima dell'inquinamento indotto mostra che per quanto riguarda il CO, anche con l'impiego di fattori di emissione di una certa entità (nel caso specifico 15 g/miglio*veicolo, ossia circa 9 g/km*veicolo, per le condizioni di emissione maggiormente gravose) e con la definizione di un "worst case scenario" meteorologico, variazioni indotte dei flussi di traffico inferiori ai 100 veicoli/ora comportano variazioni potenziali della qualità dell'aria poco significativi, inferiori a 0,5 mg/m³.

In relazione al biossido di azoto, le valutazioni effettuate con il modello di simulazione portano alla stima di valori massimi pari a 0,04 ppm (circa 80 µg/m) a distanze pari a 20 - 30 m dall'infrastruttura e pari a circa 0,03 ppm (circa 60 µg/m) per distanze dell'ordine dei 100 m. L'effetto della sorgente stradale è pertanto rilevabile all'interno di un corridoio decisamente ristretto a cavallo dell'infrastruttura in progetto.

Con riferimento alle polveri i risultati consentono di poter confermare che anche dal punto di vista delle polveri fini i transiti previsti comportano un contributo relativo trascurabile rispetto alla soglia normativa di riferimento fissata per il PM10 a 50 µg/m³.

Il massimo dei valori calcolati corrisponde, infatti, a circa 3 µg/m³ in corrispondenza dell'asse stradale e decresce rapidamente già entro le prime decine di metri.

Vasca di Colmata

La fase di realizzazione dell'intervento prevede un'attività di movimentazione e stoccaggio (abbancamento) di materiali argillosi. Lo scenario emissivo indotto dall'esercizio dei mezzi d'opera, stanti i fattori di emissione evidenziati in corrispondenza degli altri ambiti progettuali e la distanza da ambiti sensibili, può essere ritenuto trascurabile.

Una maggiore rilevanza assume il problema della potenziale dispersione delle polveri legata allo stoccaggio degli inerti, per quanto meno facilmente analizzabile. I valori calcolati sono dell'ordine massimo di grandezza dei 10 g PM10/m² al mese. Per una superficie esposta assunta pari a circa 285.000 m² (la superficie totale della vasca di colmata) si tratterebbe di un valore medio orario di circa 2,85 kg PM10/h, valore non trascurabile, anche rispetto alle altre sorgenti considerate nell'ambito degli interventi analizzati.

Valutazioni

Lo studio e le modellazioni risultano approfondite e condivisibili nelle scelte metodologiche e dei fattori di emissione. Pur non emergendo particolari criticità si ritiene che il proponente debba caratterizzare un nuovo scenario che consideri non separatamente i contributi inquinanti del traffico veicolare a terra e quelli delle emissioni delle navi.

Più rilevante risulta il contributo inquinante durante la fase di cantiere, le misure mitigative individuate risultano tuttavia adeguate per contenere gli impatti previsti.

3.2 Ambiente idrico

Piattaforma Logistica

In fase di esercizio, gli impatti potenziali sono indotti dallo scarico a mare delle acque di dilavamento delle superfici pavimentate.

La predisposizione di un sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche assicura, tuttavia, un efficace controllo del carico inquinante derivante dal dilavamento della Piattaforma Logistica e degli eventuali sversamenti accidentali, contenendo il rischio di impatto sull'ambiente marino.

In fase di costruzione i potenziali impatti temporanei derivanti dalla realizzazione della Piattaforma Logistica sono principalmente connessi al dilavamento delle aree di cantiere ed alla gestione degli scarichi temporanei (drenaggi, lavaggi, ecc.). Tali impatti potranno, tuttavia, essere efficacemente contenuti mediante una corretta gestione delle aree operative, anche attraverso la predisposizione di idonee opere e presidi finalizzati ad ottimizzare le prestazioni ambientali dei cantieri.

Opere a mare

Il previsto dragaggio di circa 1.600.000 m³ di materiale, in parte con livelli di inquinamento significativi, rappresenta il principale rischio, le tecnologie e le metodologie di dragaggio adottate consentono, tuttavia, di ridurre al minimo la probabilità di impatto legate alla movimentazione dei materiali contaminati.

In relazione alle condizioni operative è invece maggiormente significativo il temporaneo intorbidimento dei volumi di acqua circostanti le aree di escavo dei materiali non contaminati (prevalentemente argille).

Per quanto riguarda il rischio di sversamenti accidentali la fase di realizzazione dovrà adottare gli opportuni accorgimenti e procedure (stoccaggi, aree rifornimento, manutenzione, trattamento dei reflui, ecc.) per limitare il rischio di eventuali sversamenti non controllati con particolare attenzione alle operazioni effettuate in banchina; in fase di esercizio l'impatto di uno sversamento accidentale è potenzialmente significativo, tuttavia la pavimentazione delle aree operative (banchine) e il sistema di gestione e trattamento delle acque di piattaforma rendono poco probabile il verificarsi di condizioni di impatto rilevante.

Valutazioni

Lo studio della componente risulta sufficientemente approfondito da parte del Proponente in relazione alla fase progettuale. In relazione al contesto interferito, alle opere in progetto ed alle soluzioni impiantistiche previste per la gestione delle acque reflue, è, pertanto, possibile concludere che la realizzazione e l'esercizio della Piattaforma Logistica non comporteranno importanti ricadute sulla componente.

La tipologia di impatto che manifesta effetti potenzialmente negativi sulla componente è rappresentata dalla mobilitazione di inquinanti in fase di dragaggio. Il dragaggio presuppone la rimozione dei sedimenti ed il loro trasporto, queste operazioni possono costituire una turbativa per l'ambiente marino poiché durante la movimentazione una parte del materiale più fine viene rimesso in sospensione nella colonna d'acqua, determinando così un aumento della torbidità, della concentrazione di materiale in sospensione, della domanda chimica di ossigeno, della dispersione di nutrienti e della riduzione dell'ossigeno disciolto con effetti sulla fauna bentonica e sugli organismi della colonna d'acqua. Le modalità di dragaggio che saranno adottate sono adeguate a limitare entro limiti accettabili

3.2 Suolo e sottosuolo

Gli interventi di bonifica previsti per gli ambiti di progetto esaminati avranno impatto positivo in quanto consentono di risolvere alcune situazioni di contaminazione localizzate entro i fanghi di dragaggio collocati nell'area IV Sporgente e Darsena Ovest del porto di Taranto, in corrispondenza degli interventi a terra (Piattaforma logistica e adeguamento della Strada dei Moli), nonché in prossimità dell'intersezione della diga a scogliera della futura vasca di contenimento (Vasca di colmata) con il rilevato della colmata ex-Belleli.

L'ambito di progetto di maggiore criticità in termini di volume e di movimentazione del materiale è rappresentato dai dragaggi nell'area IV Sporgente e Darsena Ovest. Per tale ambito si prevede l'asportazione dei sedimenti contaminati e la loro bonifica attraverso un impianto di idrociclonaggio e filtropressatura.

Negli ambiti della Piattaforma logistica e lungo la Strada dei Moli saranno rimosse alcune contaminazioni di tipo hot spot (PCB) localizzate, con effetti generati localmente anche sulla falda.

Anche la contaminazione presso la vasca di colmata, di tipo hot spot (IPA, metalli), risulta di modesta entità e sarà affrontata in modo analogo al precedente (rimozione e smaltimento in regime di messa in sicurezza di emergenza).

Valutazioni

Le analisi condotte nell'ambito del progetto, del SIA risultano sufficientemente approfondite da parte del Proponente in relazione alla fase progettuale e per il contesto dei luoghi.

Lo studio della dinamica costiera appare soddisfacente: la realizzazione delle opere previste non può influenzare il litorale indipendentemente dalla geometria delle stesse

In fase di cantiere dovranno essere adottate tutte le misure di salvaguardia possibili nelle aree instabili individuate.

Le risoluzioni delle contaminazioni individuate si configurano come impatti positivi, in termini di miglioramento delle caratteristiche chimiche dei suoli.

Un ulteriore impatto positivo è rappresentato negli ambiti delle opere a terra. In relazione al rischio residuo associato a contaminazioni aventi sorgenti esterne alle aree di progetto, gli interventi prevedono l'adozione di pavimentazioni impermeabili in grado di segregare definitivamente le vie di esposizione potenzialmente attive.

3.3 Vegetazione, flora e fauna - Ecosistemi

Piattaforma logistica

In generale, dato il contesto fortemente influenzato da pressioni antropiche in cui andrà ad inserirsi la piattaforma logistica, si ritiene che le modifiche al territorio indotte dalle operazioni di realizzazione del progetto e dal suo esercizio siano ammissibili e causanti un impatto basso dato che l'ambito di inserimento è poco sensibile.

La realizzazione dell'infrastruttura non si configura come intervento rilevante sul piano delle ricadute negative sulle componenti, anche se l'impermeabilizzazione di un'area relativamente ampia, dato l'elevato livello di antropizzazione del contesto, introduce comunque un'alterazione nel mosaico a scapito delle poche tessere non ancora antropizzate.

Darsena e IV Sporgente

In generale, trovandosi all'interno di una zona portuale ed essendo le cause di possibile impatto temporanee e localizzate alla zona di intervento, si ritiene che la componente florofaunistica possa subire impatti poco rilevanti sia reversibili che irreversibili. Le attività di

cantiere dovrebbero essere limitate e non avere ricadute all'esterno dell'area di intervento. Si verificherà un aumento dell'artificialità dovuto alla realizzazione della nuova piastra portuale che provocherà un impatto medio - basso.

Strada dei Moli

La nuova opera, che rimarca in parte la viabilità già esistente correndo per lunghi tratti in stretto parallelismo ad infrastrutture lineari (ferrovia Taranto - Napoli e S.S. Jonica), che hanno già da tempo consolidato la frammentazione del territorio, si trova ad essere collocata in un ambito mediamente sensibile; il tutto è aggravato dalla presenza di grandi insediamenti, che hanno apportato un notevole incremento all'artificializzazione dell'area, dalla tipologia di ambiente coinvolto, costituito, dal punto di vista vegetazionale, solo da incolti di secondo livello e da formazioni a steppa e a gariga.

I cambiamenti dovuti alla creazione dell'intervento causeranno un aumento dell'artificializzazione poco significativo con la possibilità di introduzione di specie sinantropiche. Date le condizioni generali dell'area, la realizzazione dell'infrastruttura non si configura come aggravamento significativo della situazione presente o come un intervento rilevante sul piano delle ricadute negative all'assetto vegetazionale. In altri termini non si prevedono eliminazione di vegetazione di rilievo o interferenze con elementi della struttura dell'ecomosaico.

Vasca di colmata

La realizzazione della vasca di colmata costituirà un impatto di livello basso. L'area intaccata, infatti, pur essendo l'unico tratto di costa ancora libero e con aspetto naturaliforme, si presenta spoglia, priva di vegetazione sia marina che costiera.

Valutazioni

Nell'ambito della valutazione degli impatti generati dalle opere sulle componenti biotiche degli ecosistemi, lo studio ha fornito un quadro complessivo delle interferenze a carico della vegetazione e della fauna. Lo studio della componente risulta nel complesso esauriente in relazione al tipo di opere in progetto e al contesto ambientale interessato (assenza di habitat e specie vegetali ed animali di particolare pregio/sensibilità). Le misure di mitigazione previste risultano idonee ed efficaci, costituiscono anche un miglioramento delle condizioni.

Vista la distanza (più di 6 km) dal porto e la collocazione del IV Sporgente si può affermare che sicuramente le operazioni di dragaggio e di ampliamento della nuova piastra portuale non avranno influenze né primarie né secondarie sulle praterie di Posidonia oceanica del SIC IT9130008 - "Posidonieto Isola di San Pietro - TorreCanneto".

3.4 Rumore

Opere a mare

Le fasi di costruzione significative per il contributo emissivo sono le seguenti:

- attività di dragaggio;
- movimentazione di materiale a terra mediante mezzi d'opera.

Il contesto territoriale interessato dalle emissioni acustiche in oggetto non risulta particolarmente sensibile e pertanto non si prefigurano interventi mitigativi specifici, ma si raccomandano altresì le prescrizioni di buona norma, presso le aree di cantiere.

A valle degli interventi in progetto, la previsione di utilizzo del molo, si configura come un potenziamento dei servizi portuali, tipologicamente affini alle emissioni acustiche attualmente presenti nell'area.

Lo scenario emissivo previsto conserva i caratteri di variabilità tipici del porto di tipo commerciale/industriale.

Strada dei moli

L'area di indagine presenta in larga prevalenza aree di natura industriale di dimensioni medie e grandi (es. ILVA, Cementir, ecc.)

Come prevedibile, data la vocazione produttiva del contesto territoriale, ha prodotto esito negativo la verifica dell'esistenza di edifici di particolare sensibilità al rumore, quali scuole, ospedali, case di cura e di riposo.

Per la simulazione del rumore del progetto definitivo della strada dei Moli è stato utilizzato il modello previsionale

Soundplan: i calcoli sono stati svolti in accordo al metodo di calcolo ufficiale francese NMPB-Routes-96.

Si rilevano condizioni di generale conformità ai limiti normativi, con margini ampi già a distanze limitate dall'infrastruttura stradale in esame.

In particolare presso i ricettori a destinazione residenziale o ufficio, per i quali si può considerare un livello di sensibilità superiore alle destinazioni di tipo industriale, tipiche dell'area portuale, i livelli di impatto acustico sono significativamente bassi.

In fase di esercizio stradale, il traffico in progetto sulla strada dei Moli non risulta incompatibile con il contesto territoriale interferito. Laddove a margine della destinazione industriale si rileva la presenza di residenze o uffici, i livelli di rumore previsti si mantengono abbondantemente al di sotto dei limiti normativi.

In fase di costruzione, valgono considerazioni analoghe in relazione al contesto di sensibilità attraversato, nonché alla presenza di sorgenti acustiche di tipo industriali caratterizzanti il clima acustico esistente.

Piattaforma logistica

Le attività previste per la realizzazione della piattaforma logistica coinvolgono mezzi e attrezzature potenzialmente impattanti dal punto di vista acustico.

Le fasi di costruzione significative per il contributo emissivo sono le seguenti:

- attività di demolizione di fabbricati preesistenti;
- movimentazione di materiale mediante mezzi d'opera.

Il contesto territoriale interessato dalle emissioni acustiche in oggetto non risulta particolarmente sensibile e pertanto non si prefigurano interventi mitigativi specifici. L'impatto potenzialmente associato alle singole attività (es. fasi di demolizione fabbricati esistenti), è pertanto da ritenersi elevato in prossimità degli unici ricettori a destinazione non industriale

All'interno della fascia di pertinenza dell'infrastruttura, non si evidenziano aree residenziali.

Valutazioni

L'impatto acustico durante l'esercizio delle opere si configura come basso. Le attività portuali hanno una variabilità elevata dei profili di emissione ma si sviluppano in un contesto privo di ricettori sensibili. E' necessario tuttavia considerare nella simulazione il contributo congiunto dell'esercizio delle opere a terra e a mare.

Per le attività di cantiere la valutazione degli impatti bassi in relazione al contesto è da verificare attraverso una specifica simulazione.

3.5 Paesaggio

Strada dei moli

Nei contesti interessati le modificazioni indotte dal progetto in analisi si configurano come interventi non in contrasto con l'assetto paesaggistico esistente.

Rispetto all'intervisibilità degli interventi, si osserva che le modificazioni indotte dall'introduzione di una nuova viabilità stradale non recano un aggravio significativo, poiché si sviluppano per la maggior parte in sub-ambiti poco sensibili, in cui, peraltro, sono già presenti corridoi infrastrutturali (ferrovia Taranto - Napoli e S.S. Jonica). Inoltre, vista la scarsa altezza dei rilevati, la visibilità alle medio-lunghe distanze è impossibile.

DELLA
C.
dell'Im.
Vice
Lg

Darsena e IV Sporgente

Rispetto all'intervisibilità degli interventi a terra, si osserva che le modificazioni indotte producono soltanto un impatto basso, poiché essi si inseriscono in un ambito poco sensibile. Inoltre l'area dell'intervento non è visibile da punti di visuale privilegiati a breve distanza. L'impatto a carico della linea di costa il cui grado di artificializzazione risulterebbe aumentato, tuttavia la riduzione della darsena così come configurata nelle integrazioni progettuali consente di mantenere dell'Isola di San Nicolicchio, interessante dal punto di vista archeologico

Vasca di colmata

La realizzazione della vasca di colmata costituisce l'intervento più critico poiché interessa l'unico tratto di costa che conserva ancora un aspetto naturaliforme e rimane ancora libero dal costruito.

Il tratto di costa, pur non possedendo in termini assoluti particolare valore ecologico, acquisisce un ruolo di rarità all'interno dell'ambito paesaggistico del porto. Pertanto l'interferenza ecologica e visiva con quest'area apporterebbe un ulteriore aggravio alla situazione già molto compromessa dell'ambito portuale.

La configurazione che assume la vasca così come prevista nelle integrazioni progettuali si presenta come soluzione in grado di mitigare gli effetti impattanti e meglio inserirsi nel paesaggio

Valutazioni

La componente è stata esaurientemente trattata. Il Proponente ha evidenziato tutti gli aspetti di maggior criticità che sono stati opportunamente vagliati nella fase di valutazione e stima degli impatti. Le soluzioni progettuali previste nella variante in seguito alle integrazioni fornite, risultano decisamente migliorative e in grado di mitigare gli impatti sulla componente.

**LA COMMISSIONE INOLTRE PRENDE ATTO CHE NON SONO STATE
PRESENTATE OSSERVAZIONI DA PARTE DEL PUBBLICO**

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE

ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA

COMPATIBILITÀ AMBIENTALE,

PARERE POSITIVO

Sul progetto "Piastra Portuale di Taranto", fatte salve le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente. Il parere positivo è tuttavia condizionato all'ottemperanza alle seguenti prescrizioni:

- 1) Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere approvato nelle sedi competenti il Progetto Definitivo della Bonifica dei sedimenti e delle matrici ambientali interagenti con le opere a mare connesse alla Piastra Portuale di Taranto ai sensi del D.M. 471/99; dovrà inoltre essere approvato nelle sedi competenti il Progetto Definitivo delle attività di Messa In Sicurezza di Emergenza dei siti delle Piattaforma Logistica e della Strada dei Moli ai sensi dell'art.242 del D.Lgs 152/06 e dovranno essere attuate le prescrizioni previste;
- 2) Recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, e le opere di compensazioni così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e nelle integrazioni, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici; nel caso degli interventi di ingegneria naturalistica garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni;
- 3) Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere, con particolare riferimento alla prevenzione e/o minimizzazione dei fenomeni di *cross contamination* in relazione alla costruzione di opere di fondazione profonde;
- 4) Predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
- 5) Nella configurazione della vasca di colmata dovrà essere adottare la soluzione prevista nella variante individuata nelle integrazioni, caratterizzata da un andamento naturaliforme del profilo di costa che ne migliora l'inserimento paesaggistico..
- 6) La soluzione progettuale della darsena dovrà assumere la soluzione prevista nella variante individuata nelle integrazioni, che ne riduce la superficie consentendo la conservazione dell'isola di S. Nicolicchio.
- 7) Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
 - percorsi impegnati;
 - tipo di mezzi;
 - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
 - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
 - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate;

messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili.

8) Approfondire e verificare l'analisi previsionale del rumore in fase di cantiere; specificando la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica.

9) Verificare l'analisi previsionale dei livelli di qualità dell'aria considerando i contributi emissivi complessivi del traffico marittimo e terrestre nelle condizioni più gravose di esercizio.

10) Prevedere una analisi del rischio di navigazione, tramite simulatore di manovra con comandante, per le diverse tipologie di navi, in base all'analisi statistica delle calette prevedibili nelle condizioni meteo marine più gravose.

11) Elaborare il progetto di Monitoraggio Ambientale secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.

12) Adottare la massima efficienza energetica nella scelta dei componenti e dei sistemi di costruzione negli edifici da realizzare, integrandone le coperture con impianti di produzione con energia solare.

13) Le sorgenti di rumore in fase di cantiere dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti.

MINISTERO
DELLA
INFRASTRUTTURAZIONE
E
TRASPORTI
Via Cristoforo Colombo
00147 ROMA

Dott. Andrea Borgia

Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Laura Cobello

Prof. Ing. Collivignarelli

Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Giuseppe Franco Ferrari

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL PAESAGGIO
Commissione Amministrativa
dell'Impatto Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 112/c
00147 ROMA

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Handwritten signature: Filippo Gargallo

Prof. Antonio Grimaldi

Assente

Ing. Despoina Karniadaki

~~*Handwritten signature*~~

Dott. Andrea Lazzari

~~*Handwritten signature*~~

Arch. Sergio Lembo

~~*Handwritten signature*~~

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

~~*Handwritten signature*~~

Prof. Mario Manassero

~~*Handwritten signature*~~

Avv. Michele Mauceri

Assente

Ing. Arturo Luca Montanelli

Assente

Ing. Santi Muscarà

Assente

Avv. Rocco Panetta

~~*Handwritten signature*~~

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Handwritten signature: Eleni Papaleludi

Ing. Mauro Patti

Handwritten signature: Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Absente

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Absente

Arch. Giuseppe Venturini

Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani

Il Segretario della Commissione
 dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
 Commissione Tecnica di Verifica
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
 MINISTERO DELL'AMBIENTE

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
 Commissione Tecnica di Verifica
 dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
 Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
 di N° 14 fogli è conforme al
 suo originale.
 Roma, li 25 NOV. 2008