



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Terza Sezione

| |
|------------------------------------|
| DATA DI ARRIVO |
| 22 GEN. 2013 |
| AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO |
| PROT. <i>0710</i> DEL 22 GEN. 2013 |
| ASSEGNATO AL SERVIZIO |
| IL SEGRETARIO GENERALE |
| IN SENSO DELL'ART. 6 L. 241/1990 |
| ASSEGNATO A |
| IL CAPO DEL SERVIZIO |

Roma 7. 01. 2013



Al Presidente dell'Autorità
Portuale di Taranto
Porto Mercantile
74100 - Taranto
Fax 099-4706877

E p. c.

Alla Segreteria Generale del
Consiglio Superiore dei LL.PP.
SEDE

Oggetto: Affare n. 81 - Progetto definitivo di Riqualficazione del Molo Polisettoriale.- Ammodernamento della banchina di ormeggio.- Porto di Taranto.- Progetto di Adeguamento Tecnico-Funzionale del Piano Regolatore Portuale.

In riscontro alla nota Prot. n. 8748 del 1 Ottobre 2012 inviata del' Autorità Portuale di Taranto si trasmette il parere n. 81 / 2012 reso da questa Sezione nell'Adunanza del 28 Novembre 2012 sull'argomento in oggetto.

Gli atti trasmessi si possono ritirare presso la Segreteria della 3[^] Sezione.

Il Segretario della 3[^] Sezione

Arch. Luigi MARINI

Per ricevuta:

inf. Arch. Marini



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Terza Sezione

Adunanza del 28 Novembre 2012

N. del Protocollo 81/2012

OGGETTO: Porto di Taranto - Progetto definitivo di riqualificazione del Molo Polisetoriale – Ammodernamento della banchina di ormeggio
Progetto di adeguamento tecnico funzionale del piano regolatore portuale
TARANTO

LA SEZIONE

VISTA la nota del 01.10.2012 n° 8748, con la quale l’Autorità Portuale di Taranto ha trasmesso, per esame e parere, elaborati relativi alla proposta di adeguamento tecnico funzionale in oggetto;

ESAMINATI gli atti pervenuti e quelli successivamente trasmessi con nota del 31.10.2012 n° 9798;

UDITA la Commissione relatrice (Ferrante, Fabrizi, Arena E., Stura, Arena F., Chirivì, Borzi, Polizy, Di Prete, Russo, De Angelis, Simeone, Altomare)



PER DOCUMENTAZIONE

PREMESSO

Preliminarmente, si riportano di seguito, in forma integrale, i "considerato" del parere n° 93/2009 della Assemblea Generale di questo Consesso, in quanto in esso si rinvenivano gli aggiornati indirizzi procedurali e metodologici per la fattispecie all'esame.

"La materia della pianificazione portuale ha ricevuto nel nostro Paese, dopo l'emanazione della Legge n° 84/1994, un significativo impulso.

Ciò in quanto la norma, innovando profondamente rispetto al passato, ha conferito al Piano Regolatore Portuale (di seguito: "PRP") dignità di strumento di pianificazione, superando un consolidato approccio tecnico e culturale che lo collocava, piuttosto, nel più angusto ambito degli strumenti di programmazione di opere marittime.

Il PRP, secondo la definizione data dall'art. 5 – comma 1 della Legge n° 84/1994, delimita e disegna "l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie". Inoltre, il PRP individua "le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate."

Successivamente, con voto n° 44/1999 questa Assemblea Generale ha formulato un indirizzo metodologico e procedimentale in materia di pianificazione portuale, ponendo l'accento su quella categoria di "variazioni" all'assetto delle opere previste nel PRP (definite "modifiche non sostanziali") che, per la loro natura, non comportano "variante" al PRP medesimo.

Il parere espresso ha posto l'invarianza delle "scelte e degli indirizzi di piano" quale imprescindibile condizione per il riconoscimento della fattispecie di "modifica non sostanziale". La modifica non sostanziale non ha rilevanza significativa sulle previsioni di piano e costituisce pertanto un adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal piano e non una variante del piano stesso.

Detto criterio direttore può trovare la sua pratica declinazione, sotto il profilo infrastrutturale, nella possibilità di introdurre "modifiche più o meno rilevanti della forma e

della lunghezza di moli e banchine, modifiche delle dimensioni e localizzazioni di fabbricati di servizio (...) una diversa articolazione della viabilità portuale”.

Sotto il **profilo delle funzioni portuali**, invece, la modifica non sostanziale non può introdurre nuove destinazioni d'uso, in quanto queste ultime definiscono il piano medesimo, indicandone gli ambiti operativi e i carichi ambientali.

Riguardo al rapporto tra l'adeguamento tecnico funzionale e lo strumento di pianificazione urbana, il voto n° 44/1999 sottolinea la necessità della previa verifica di compatibilità, per quanto riguarda in modo particolare l'ambito di interazione città-porto, che trova traduzione procedimentale con il perfezionamento di “intese formali con l'Amministrazione Comunale interessata”. Ciò in armonia con il dettato della norma vigente in materia di piani regolatori portuali.

Come ricordato nella nota dei Provveditorati Interregionali riportata nelle premesse che precedono, il voto n° 44/1999 ha costituito, in questi ultimi dieci anni, una preziosa fonte di giurisprudenza tecnica nel settore della infrastrutturazione dei porti nazionali, fornendo i presupposti per il superamento di problematiche nella fase di programmazione e progettazione delle correlate opere pubbliche.

Aspetti metodologici

Condividendo le ragioni di opportunità sollevate nella citata nota, l'Assemblea è dell'avviso che, alla luce:

- dei numerosi “casi di studio” sui quali, nel recente passato, questo Consesso ha espresso parere;
- dell'atto di indirizzo emanato dalla Amministrazione Centrale in materia (Circolare del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 15.10.2004 n° 17778 recante “Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali”, di seguito “Linee Guida”);
- delle norme sopravvenute in materia ambientale (D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii.);
- di norme regionali emanate in materia di approvazione dei PRP, nell'ambito della potestà legislativa conferita alle Regioni ai sensi del riformato art. 117 della Costituzione (L.R. del

12.03.2003 n° 9 della Regione Liguria),

si possa pervenire ad una "rivisitazione" dei contenuti del voto n° 44/1999, adeguandolo alla sopravvenuta cornice normativa e metodologica e alla prassi tecnico-amministrativa che si è consolidata nel tempo.

Più in particolare, le "Linee guida" suggeriscono, come è noto, il consolidato modello di "piano strutturale" per il PRP.

La portata innovativa dell'atto di indirizzo è ben evidente: le impetuose, spesso imprevedibili, dinamiche di un porto non possono essere governate da uno strumento di pianificazione "rigido", che definisca gli assetti plano-altimetrici e batimetrici delle infrastrutture con un linguaggio "progettuale", ma, piuttosto, da una pianificazione per "obiettivi", che porta con sé un intrinseco carattere di ragionata flessibilità negli assetti stessi.

Un piano strutturato per obiettivi, peraltro, si pone in stretta coerenza concettuale con il "performance based approach" della moderna pianificazione portuale a livello internazionale, come ben messo in evidenza nella Sessione Speciale "Ports of the future" organizzata da FIANC Italia all'interno del Congresso Mondiale PIANC 2006.

Secondo la scansione metodologica del "Quadro Logico" già adottato dall'Unione Europea nella formazione di programmi infrastrutturali complessi (e mutuato nelle "Linee guida"), a seguito della **analisi dei problemi** e della successiva **analisi degli obiettivi** (gerarchizzati e prioritizzati), il Piano Regolatore Portuale esprime le conclusioni di una **analisi delle strategie** che altro non sottende, sotto il profilo infrastrutturale, se non un ottimizzato assetto plano-altimetrico e batimetrico di opere atto a perseguire con efficacia ed efficienza gli obiettivi e che non definisce rigidamente geometrie e tipologie strutturali ma, piuttosto, i requisiti prestazionali (la "griglia di condizioni e criteri" delle "Linee guida") che dovranno essere soddisfatti dai progetti delle opere che dal piano medesimo discendono.

In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la "modifica non sostanziale" è riconoscibile allorquando nell'ambito del "sistema porto", per effetto di una sopravvenuta "forzante", sia necessario modificare l'assetto plano-altimetrico e batimetrico

delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i tragguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.

Ma, come detto, il modello di "piano strutturale" presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la "modifica non sostanziale". Quest'ultima, pertanto, introduce soltanto un adeguamento infrastrutturale delle opere previste nel piano nell'ambito delle originarie e confermate scelte strategiche, atte a perseguire i prefissati obiettivi.

Diversamente, il mancato adeguamento infrastrutturale alle variate condizioni al contorno potrebbe portare, nel tempo, al non soddisfacimento delle prestazioni tragguardate dagli obiettivi di piano, che rappresentano l'essenza del piano medesimo.

L'adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal piano, ovviamente, non deve essere rilevante sotto il profilo ambientale e deve comunque rispondere ai requisiti di **fattibilità tecnica** e di **non contrasto** con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall'art. 5 – comma 2 della legge n° 84/1994.

L'adeguamento tecnico funzionale delle opere previste da un piano è quindi ben distinto dalle **modifiche minori** di un piano (secondo l'accezione di cui all'art. 6 comma 3 del D. l.gs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii.). Infatti, l'adeguamento tecnico funzionale non altera i contenuti di piano (rappresentati da obiettivi e dalle correlate scelte strategiche) mentre le **modifiche minori** di un piano, con l'**alterazione** (anche parziale) degli obiettivi e delle strategie, introducono una **variante al piano stesso**, con la conseguente necessità di percorrere l'iter procedimentale dell'art. 5 della Legge n° 84/1994 e ss. mm. e ii., sia pure in forma potenzialmente più speditiva (preventiva verifica di assoggettabilità a V.A.S. ai sensi del citato art. 6 comma 3 del D. l.gs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii., prevista nel caso di **modifiche minori**).

Aspetti procedurali

Su ciascuna motivata e documentata proposta di "adeguamento tecnico funzionale", questo Consiglio Superiore si esprimerà, pertanto, in ordine:

- al riconoscimento della fattispecie di "adeguamento tecnico funzionale" delle opere



previste dal piano e, conseguentemente, della non modificazione degli obiettivi e del generale assetto strategico del porto, sia in termini infrastrutturali che funzionali (aspetto di metodo);

- *alla fattibilità tecnica e alla non rilevanza ambientale degli adeguamenti delle opere previste dal piano e della eventuale valutazione tecnica del relativo progetto definitivo, se congiuntamente trasmesso (aspetto di merito).*

Per garantire la completezza del parere nei suoi aspetti sia tecnici che ambientali, a tutto vantaggio della speditezza dell'azione amministrativa, questo Consiglio Superiore si esprimerà sulle proposte di adeguamento tecnico-funzionale:

- a) previa acquisizione, per il tramite dei due componenti di diritto dell'Assemblea Generale come individuati ai sensi dell'art. 3, comma 4, lett. q) ed r) del DPR n. 204/2006, delle determinazioni della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale adottate in base al parere reso ex artt. 2 e 9 del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare da parte della Commissione tecnica CTVIA di cui al DPR n. 90/2007 e della Direzione Generale per la Qualità della Vita del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sulla eventuale necessità di sottoporre il progetto delle opere sottese dall'adeguamento tecnico funzionale alla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. di cui all'art. 20 del d.lgs. n. 152/2006, nonché sulla eventuale necessità di adeguamento alle procedure di bonifica previste dalle norme vigenti (nel caso in cui il progetto delle opere ricada all'interno di un sito di bonifica di interesse nazionale). Le determinazioni delle suddette Direzioni sono rese entro 60 giorni dalla consegna degli elaborati nella prima riunione della Commissione relatrice incaricata di riferire sull'affare;*
- b) previa acquisizione dell'avviso della Regione medesima, per quanto di competenza, per il tramite del proprio rappresentante ex art. 3 - comma 5 del DPR n° 204/2006, entro il medesimo termine di cui al punto precedente.*

Sotto il profilo procedimentale, il soggetto proponente l'"adeguamento tecnico funzionale" procederà:



- preliminarmente alla richiesta di parere tecnico, alla formale adozione della proposta di "adeguamento tecnico funzionale" previa la verifica, da parte della competente Amministrazione Comunale, della sussistenza del requisito di "non contrasto" con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica;
- a trasmettere a questo Consesso gli elaborati del proposto "adeguamento tecnico funzionale" con il corredo di una **relazione sintetica** che individui, descriva ed analizzi gli effetti dell'intervento su tutte le componenti ambientali sottese, anche utilizzando formati elettronici;
- successivamente al parere tecnico di questo Consesso, alla formale comunicazione alla Amministrazione Regionale dell'esito del parere medesimo, in quanto detta Amministrazione è competente in materia di approvazione dei piani regolatori portuali".

Si riporta di seguito uno stralcio della relazione tecnica del progetto definitivo delle opere sottese dalla presente proposta di adeguamento tecnico funzionale, al fine di rintracciarne le motivazioni e di individuarne i contenuti.

"L'intervento attiene ad opere strutturali lungo l'esistente banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale di Taranto, finalizzate a perseguire una molteplicità di scopi:

Consentire, salvaguardando la stabilità delle strutture a cassoni esistenti, l'approfondimento dei fondali: dagli attuali- 14,50 - 15,50, metri ai richiesti -16,50 metri.

Il tutto conformemente alle previsioni della Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Taranto (edizione 2007).

Realizzare le vie di corsa in grado di servire le gru di banchina di ultima generazione aventi caratteristiche: intervento sino alla 24^a fila della stiva delle portacontainer di nuova generazione; movimentazione contemporanea di 4 container da 20 piedi per volta. Il che si traduce in un trasferimento di carico per ruota della gru pari a circa 100 tonnellate/metro lineare rispetto alle attuali 50 tonnellate/metro lineare.

Aggiornare le reti di utenza: impianto di drenaggio, alimentazione elettrica in Media Tensione.

Verificata l'impossibilità di far convivere le strutture esistenti con la nuova profondità dei fondali, si è individuato nella realizzazione di un impalcato su pali, affiancato all'esistente linea dei cassoni, la



configurazione strutturale adatta allo scopo.

Le indagini geologiche recentemente condotte, che vanno a sommarsi con la già cospicua documentazione prodotta negli anni precedenti, hanno consentito di determinare un quadro geotecnico chiaro e conseguentemente determinare un corretto dimensionamento dei pali.

Lo schema più rispondente alle esigenze è risultato essere quello che vede coppie di pali phi 1200, di lunghezza media pari a 50 metri lineari, adeguatamente armato, sormontato da una struttura parzialmente prefabbricata il cui profilo è riportato nell'illustrazione che riporta la figura tipica della banchina.

Per consentire la translazione lungo la banchina delle gru è prevista una trave portarotaia su pali di dimensioni analoghe, che corre parallelamente all'impalcato con uno scartamento di 100 piedi. Scartamento che conserva le dimensioni dell'esistente e che consentirà di riutilizzare le gru installate sulla vecchia banchina.

L'estensione della banchina che si traduce in una striscia di 1.200 x 10 metri di larghezza comporta l'integrazione del sistema di drenaggio delle acque meteoriche che riguarderà, non solo la captazione, ma la sua regimentazione verso le sue unità di trattamento, conformemente alle norme di tutela dell'ambiente.

Per ciò che attiene gli allestimenti elettrici, l'introduzione di 4 nuove gru da 24 rows (estendibili sino ad 8), ha introdotto la necessità di incrementare ed aggiornare gli impianti esistenti in Media Tensione. Va segnalato che gli assorbimenti introdotti dalle nuove gru risultano essere più che doppi rispetto alle gru già installate.

Infine, la previsione di ormeggiare navi portacontainer di classe pari a 14.000 Teus ha comportato l'adozione di parabordi e bitte di adeguate caratteristiche disposte tuttavia in modo da rendere possibile anche l'accosto di navi di classe inferiore, feeders compresi.

L'intervento comporta attività di dragaggio, limitatamente a una striscia di 20 metri, che corre adiacente e parallela alla banchina esistente.

Dette attività di dragaggio, trattandosi di area SIN (Sito di Interesse Nazionale), devono sottostare a procedure e precauzioni particolari. Un piano di caratterizzazione dell'area a mare è stato preventivamente condotto dall'ISPRA ed ha consentito di individuare le modalità di escavo, i trattamenti necessari e le opzioni di refluitamento, in ragione delle caratteristiche dei materiali

analizzati. Il progetto preliminare di Bonifica e dragaggio a cura di Sogesid, già assentito dal MATT nell'ambito di una Conferenza di Servizi in data 24 febbraio 2011 ha fissato i criteri indicatori, tutti recepiti nel progetto, che troveranno puntuale riscontro nel Progetto generale definitivo dei dragaggi, redatto a cura della Sogesid.

I dragaggi previsti nel presente progetto sono complementari a quelli previsti dal Progetto generale, da questo stralciati, in quanto comportano l'adozione di precauzioni tecniche per garantire la stabilità della banchina che, propriamente, questo progetto tratta".

Si riporta di seguito l'elenco degli elaborati trasmessi:

- relazione tecnica
- studio ambientale – relazione di sintesi
- stralcio del PRP vigente
- stralcio della variante al PRP adottata
- planimetria stato di fatto
- planimetria raffronto stato di fatto e progetto
- planimetria e sezione di progetto

Chilover

[Signature]

CONSIDERATO

Preliminarmente, la Sezione rileva che la proposta di che trattasi costituisce concreta e coerente declinazione dei principi direttori di cui al parere di indirizzo di questo Consesso intorno alla materia degli adeguamenti tecnico funzionali alle opere previste dai piani regolatori portuali (voto n° 93/2009).

Alla luce di ciò, la Sezione è dell'avviso che la impostazione dei "considerato" secondo il "format" ormai consolidatosi con i precedenti casi di studio possa costituire strumento metodologico a garanzia di una trattazione formalmente omogenea delle proposte di adeguamento tecnico funzionale.

1. Aspetti amministrativi e procedurali

1.1 L'atto amministrativo del Comitato Portuale

Si rinviene in atti la delibera del competente Comitato Portuale del 29.10.2012 n° 18/12 con la quale, all'unanimità, si è deliberato *"di adottare la proposta di adeguamento tecnico funzionale del vigente piano regolatore portuale..."*, avendo preliminarmente riconosciuto la sussistenza della fattispecie di che trattasi, secondo i criteri del richiamato voto n° 93/2009 dell'Assemblea Generale di questo Consesso.

1.2 La posizione del Comune di Taranto (requisito del "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti)

Con nota del 24.10.2012 n° 147760, di seguito riportata, il Comune di Taranto si è favorevolmente espresso sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale di che trattasi, verificando la sussistenza del requisito del "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti.

"L'Autorità Portuale di Taranto con istanza prot. n. 8732/TEC del 01.10.2012, acquisita al prot. n. 135484 del 01.10.2012 di questa Direzione, ha chiesto la verifica di sussistenza del requisito di "non contrasto" con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica comunale per le



opere di Riqualificazione del Molo Polisetoriale – Ammodernamento della banchina di ormeggio, al fine di avviare, presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il procedimento teso all'ottenimento dell'Adeguamento Tecnico Funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale.

La procedura per l'ottenimento dell'Adeguamento Tecnico Funzionale è individuata dal parere n.93 del 09.10.2009 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – Assemblea Generale.

Dal parere emerge l'obbligo, in capo al soggetto proponente "l'adeguamento tecnico funzionale", di procedere preliminarmente alla verifica, presso la competente Amministrazione Comunale, della sussistenza del requisito di "non contrasto" con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica.

Premesse:

Il Comune di Taranto è dotato di Piano Regolatore Generale approvato dalla Regione Puglia con Decreto n. 421 del 20.03.1978.

Con Decreto del Ministero LL.PP. n. 976 del 31.03.1980 è stata approvata la vigente Variante al Piano Regolatore del Porto, successivamente integrata con gli Adeguamenti Tecnico-Funzionali relativi alla darsena mezzi pubblici e al prolungamento della diga foranea (voto del C.S.LL.PP. n. 190/00), e all'ampliamento del IV sporgente, alla darsena ad Ovest e alla strada dei moli (voto del C.S.LL.PP. n. 38/02).

L'Autorità Portuale si è dotata di un Nuovo Piano Regolatore del Porto di Taranto, adottato in via definitiva dal Comitato Portuale il 30.11.2007 con Delibera n. 12 ed esaminato dal C.S.LL.PP. che si è espresso con i voti n. 322 del 23/07/2008 e n. 96 del 22/07/2009 delle Sez. III e IV riunite e con il parere n. 48/2010 reso nella seduta del 24/03/2010. Sul Piano l'Autorità competente per la procedura di VAS, il Servizio Regionale Ecologia, con determinazione Dirigenziale n. 78 del 6.4.12 (in BURP n°64 del 03.05.12) ha espresso un articolato parere motivato, con indicazioni e prescrizioni da recepire da parte dell'Autorità Portuale.

Questa Amministrazione Comunale sul citato Nuovo PRP di Taranto ha già espresso l'intesa con Delibera di Commissario Straordinario n. 116//06, perfezionata con Delibera di Consiglio Comunale n. 41/07, impegnandosi ad avviare le procedure di variante al vigente PRG Comunale e a rendere coerenti i due strumenti regolatori. La procedura di variante è stata avviata e momentaneamente sospesa in attesa che l'Autorità Portuale adegui gli elaborati del PRP alle prescrizioni espresse dall'Ufficio VAS regionale.



Aspetti Urbanistici:

L'intervento progettato consiste nell'allargamento di 10 metri verso il mare dell'esistente banchina del molo polisettoriale, per un tratto complessivo pari a 1.200m a partire dalla testata per adeguare strutturalmente la banchina stessa alla nuova profondità di pescaggio di 16,50 m.

Sinteticamente le opere consistono nella creazione dell'allargamento della banchina verso mare con un impalcato misto di travi in cemento armato precompresso e getti di completamento, su fondazioni costituite da una doppia fila di pali trivellati incamiciati dal diametro di 1200 cm., nella realizzazione delle vie di corsa per le nuove gru e nell'adeguamento degli impianti esistenti.

L'intervento di bonifica e dragaggio dei fondali sarà oggetto di progettazione e realizzazione, a meno dei 20 metri prospicienti la banchina, da approvarsi ai sensi dell'art. 5 bis della Legge 84/94.

La Variante Generale al Piano Regolatore del Comune di Taranto, approvata dalla Regione Puglia con Decreto n. 421 del 20.03.1978, tipizza l'area in questione nell'ambito dei "Servizi di Interesse Pubblico - B2.10 F", regolata dall'art. 29 delle N.T.A., all'interno della quale sono realizzabili "Attrezzature, edifici e spazi liberi organizzati a disposizione del traffico marittimo e delle attività ammesse nell'area portuale. E' consentita la trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli e alimentari, imbarco e sbarco degli stessi e dei relativi prodotti di lavorazione -PF-.

Tale destinazione, assegnata dal PRG del 1978, può essere oggi inserita nella destinazione d'uso più generale espletata all'interno di un terminale marittimo per contenitori, che, d'altronde, è attualmente assegnata alla struttura e riconfermata nel Nuovo Piano Regolatore Portuale, adottato in via definitiva dal Comitato Portuale il 30.11.2007 con Delibera n. 12.

Per quanto sopra, considerato che dalla lettura del parere n.93 del 09.10.2009 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - Assemblea Generale, di approfondimento del parere n. 44/1999 della stessa Assemblea, emerge che i lavori progettati non incidono sulle scelte e sugli indirizzi di piano e pertanto ne possono costituire modifica "non sostanziale", si ritiene di poter attestare la sussistenza del requisito di "non contrasto con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica", ovvero il vigente PRG, anche in forza del citato atto di intesa Città-Porto sul Nuovo PRP.

Resta inteso che il perfezionamento della procedura amministrativa in oggetto è subordinato al parere del CSLP così come indicato dal voto n. 93 del citato Consesso".

1.3 La posizione della Regione Puglia

Con nota del 23.11.2012 n° AOO_148_4323 la Regione Puglia ha espresso il seguente avviso:

“Il Consiglio Superiore dei lavori Pubblici – Terza Sezione – nell’ambito della riunione tecnica preliminare tenutasi in data 21.11.2012 a Roma nella sede del CSLP di via Nomentana, 2, in accordo alla procedura dettata dal parere n. 93 del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici – Assemblea Generale – Adunanza del 9 Ottobre 2009, in tema di “Adeguamenti tecnico funzionali dei piani regolatori portuali, Indirizzi tecnici, metodologici ed ambiti procedimentali”, ha richiesto l’acquisizione dell’avviso della Regione Puglia, per quanto di competenza, sull’Affare in oggetto.

Relazione Tecnica

L’area di interesse ricade nel Comune di Taranto, all’interno dell’area portuale indicata del foglio 493 – Taranto dell’IGM in scala 1:50.000.

L’intervento riguarda la Riqualificazione del molo polisettoriale – Ammodernamento della banchina di ormeggio – Porto di Taranto, come indicato nell’“Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato di emergenza socio-economico-ambientale”, approvato con DGR n. 1243 del 19.06.2012 (BURP n. 100 del 10.07.2012).

L’attuale banchina del molo polisettoriale ha una lunghezza complessiva di circa 1.800 m, i primi 1.500 m, in testata, ed il retro del piazzale sono in concessione a TCT s.p.a. che gestisce il terminal container del porto di Taranto, i restanti 300 m, in radice, sono, allo stato attuale, utilizzate dal Consorzio Taranto Terminal Rinfuse (pag. 7 “Studio preliminare ambientale”). Tale banchina è stata realizzata in cassoni cellulari in calcestruzzo ed i fondali antistanti hanno una profondità variabile tra un massimo di -15,50 m (primi 700 m a partire dalla testata del molo) ed un minimo di -14,00 m in radice (pag. 11 “Studio preliminare ambientale”).

Nel merito, l’intervento attiene ad opere strutturali lungo l’esistente banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale di Taranto, finalizzate a perseguire una molteplicità di scopi (pag. 6 “Relazione generale”):

Consentire, salvaguardando la stabilità delle strutture a cassoni esistenti, l’approfondimento dei fondali: dagli attuali -14,50 a -15,50, metri ai richiesti -16,50 metri.

Realizzare le vie di corsa in grado di servire le gru di banchina di ultima generazione aventi

caratteristiche: intervento sino alla 24a fila della stiva delle portacontainer di nuova generazione; movimentazione contemporanea di 4 container da 20 piedi per volta. Il che si traduce in un trasferimento di carico per ruota della gru pari a circa 100 tonnellate/metro lineare rispetto alle attuali 50 tonnellate/metro lineare.

Aggiornare le reti di utenza: impianto di drenaggio, alimentazione elettrica in Media Tensione.

Per far ciò si è deciso di realizzare un impalcato su pali, affiancato all'esistente linea dei cassoni, con coppie di pali phi 1200, di lunghezza media pari a 50 metri lineari, adeguatamente armato, sormontato da una struttura parzialmente prefabbricata (pag.6-7, "Relazione generale").

Strumenti di pianificazione

Il Porto di Taranto è dotato di un Piano regolatore portuale attualmente vigente datato 1980 rispetto al quale l'Autorità portuale ha richiesto di riconoscere il progetto di Ammodernamento della banchina di ormeggio – Porto di Taranto come adeguamento Tecnico Funzionale.

Contestualmente si rileva l'esistenza del nuovo PRP adottato dal Comitato portuale dell'Autorità portuale con Delibera n. 12 del 30.11.2007 in merito al quale:

- l'Amministrazione Comunale di Taranto ha perfezionato l'intesa con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 41 del 18.10.07;
- codesto Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, tramite il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP), ha espresso parere tecnico favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, con provvedimento n. 322 del 23.07.2008, integrato dal provvedimento n. 96 del 22.07.2009 e perfezionato con provvedimento n. 48 del 24.03.2010;
- la Regione Puglia, con Determinazione del Dirigente del Servizio Ecologia n. 78 del 6.4.2012 ha rilasciato il parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica.

La Regione Puglia, cui spetta l'approvazione di detto Piano, al momento è in attesa che l'Autorità portuale ottemperi alle prescrizioni/indicazioni contenute nel citato parere motivato per giungere alla prioritaria approvazione definitiva.

L'intervento in oggetto risulta conforme al nuovo PRP adottato che tipizza l'area di interesse come area funzionale Con-1, destinata al traffico dei contenitori ed alle attività complementari (pag. 11 "Relazione generale"). In effetti dalla lettura del "Rapporto Ambientale" relativo al PRP si evince che per l'area tipizzata CON 1 il Piano prevede che "Per quanto riguarda le opere a mare il Piano

prevede l'approfondimento dei fondali almeno fino a m 16.5 lungo la banchina, nel bacino di evoluzione e canale di accesso. Il dragaggio sarà preceduto dalle opere di consolidamento delle esistenti banchine a cassoni. Le opere a terra previste in area CON-1 ricomprendono le sistemazioni viarie e gli adeguamenti ed ampliamenti di opere ed impianti al fine di migliorare l'efficienza del terminal portuale" (pag. 173).

Per quel che riguarda il dato urbanistico, il Comune di Taranto – Direzione Urbanistica Edilità, con nota prot. n. 147760 del 24.10.2012, ha segnalato che la variante generale al Piano regolatore generale del Comune di Taranto, approvata dalla Regione con proprio Decreto n. 421 del 20.03.1978, tipizza l'area in questione nell'ambito dei Servizi di Interesse pubblico – B.2.10F", regolata dall'art. 29 delle NTA, all'interno del quale sono realizzabili "Attrezzature, edifici e spazi liberi organizzati a disposizione del traffico marittimo e delle attività ammesse nell'area portuale. È consentita la trasformazione e la conservazione dei prodotti agricoli e alimentari, imbarco e sbarco degli stessi e dei relativi prodotti di lavorazione".

Pertanto ha attestato la sussistenza del requisito di "non contrasto con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica", ovvero il vigente PRG.

Procedura

L'Autorità portuale ha avviato presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (con nota prot. n. 31/CS/TEC del 6.8.2012 come si evince dal verbale dell'incontro del 20.09.2012 di cui alla nota prot. n. 8732 del 1.10.2012 dell'Autorità portuale), la procedura tesa ad individuare il consolidamento/adeguamento della esistente banchina del molo polisettoriale come adeguamento tecnico funzionale del Piano regolatore portuale, sulla base di quanto indicato dal parere 93 del 9.10.2009 del CSLLPP.

Contestualmente ha richiesto al Comune di Taranto, con nota prot. n. 8732 dell'1.10.2012, la verifica del requisito di non contrasto con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica a cui il Comune di Taranto – Direzione Urbanistica Edilità – con parere n. 147760 del 24.10.2012 come sopra evidenziato ha verificato la sussistenza del requisito stesso.

PARERE

Considerato che l'intervento progettato consiste nell'allargamento di 10 metri verso il mare dell'esistente banchina del molo polisettoriale, per un tratto complessivo pari a 1200 m, con

impalcato su pali, a partire dalla testata per adeguare strutturalmente la banchina stessa alla nuova profondità di pescaggio di 16,50 m, che è possibile effettuare interventi che costituiscono modifiche "non sostanziali" al vigente Piano Regolatore Portuale ovvero modifiche che non incidono sulle scelte e sugli indirizzi di piano, costituendo semplici adeguamenti tecnico-funzionali delle opere, che l'adottato nuovo PRP prevede la possibilità di effettuare lavori di consolidamento, riqualificazione ed ammodernamento dell'infrastruttura portuale esistente senza incorrere in varianti se tali lavori sono qualificati come "non sostanziali".

La Regione Puglia, per il tramite del proprio rappresentante (ex art. 3 – comma 5 del DPR n. 204/2006) Ing. Enrico Campanile, nominato con nota Prot. N. 4569/SP del 06.11.2012, ritiene che in merito al riconoscimento della fattispecie di "adeguamento tecnico funzionale" delle opere previste dal piano, la proposta in argomento sia meritevole di approvazione.

Quanto agli aspetti concernenti la non rilevanza ambientale, l'Autorità portuale di Taranto, con nota prot. n. 32/CS/TEC del 6.08.2012, ha richiesto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l'attivazione della procedura art. 20 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. relativamente al progetto di "Riqualificazione del molo polisettoriale – Ammodernamento della banchina di ormeggio – Porto di Taranto" trasmettendo in allegato la relativa documentazione.

Il progetto de quo, rientra tra quelli identificati nell'All. IV della Parte II del DLgs 152/2006 e ss.mm.ii. al punto 7 lett. q) ovvero progetti di intervento su porti già esistenti.

Con nota U.prot. DVA – 2012-0024297 del 10.10.2012 la Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha fatto richiesta al Servizio Ecologia della Regione Puglia di rappresentare l'eventuale volontà di partecipare all'istruttoria. Quest'ultimo con nota prot. n. 9365 dell'8.11.2012 ha riscontrato rappresentando il proprio interesse concorrente e la volontà di esprimersi all'interno dei procedimenti ministeriali.

Sempre il Servizio Ecologia, in occasione delle Conferenze dei Servizi convocate il 20.09.2012 ed il 16.11.2012 dall'Autorità portuale di Taranto, il Servizio Ecologia ha rammentato la necessità di esprimersi all'interno dei procedimenti ministeriali segnalando inoltre, nella nota prot. n. 9745 del 22.11.2012, che i lavori di ammodernamento non possono essere disgiunti dalle opere di movimentazione dei sedimenti marini in area SIN (Sito di Interesse Nazionale) e che, nell'ambito del citato parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui alla Determina del

Dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia n. 78 del 6.4.2012, relativo al Piano regolatore portuale di Taranto, sono state già fornite una serie di indicazioni in merito alla realizzazione dei predetti lavori che nella presente si intendono integralmente riportate (si allega alla presente copia della predetta Determinazione).

I pareri risultanti e le eventuali prescrizioni saranno contenuti nell'ambito dei procedimenti in essere, comprese altresì le risultanze della Conferenza di Servizi su progetto definitivo (art 14 bis Legge 241/90) attualmente in corso".

2. Aspetti metodologici (ammissibilità all'esame)

2.1 Riconoscibilità della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente piano regolatore portuale

Si rammenta, ancora una volta, il criterio direttore esplicitato nel citato voto di indirizzo n° 93/2006:

"In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la "modifica non sostanziale" è riconoscibile allorquando nell'ambito del "sistema porto", per effetto di una sopravvenuta "forzante", sia necessario modificare l'assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i traggurdati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.

Ma, come detto, il modello di "piano strutturale" presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la "modifica non sostanziale". Quest'ultima, pertanto, introduce soltanto un adeguamento infrastrutturale delle opere previste nel piano nell'ambito delle originarie e confermate scelte strategiche, atte a perseguire i prefissati obiettivi".

Orbene, nel caso all'esame, la Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale all'esame colga in pieno lo spirito del sopra riportato criterio direttore. La "forzante", nel caso in esame, si materializza nelle nuove dimensioni della "nave di progetto" (ultra-large containership) che scala il terminal container, ferme restando le strategie per il perseguimento degli obiettivi di piano.

Trattasi, quindi, di una razionalizzazione/adeguamento del patrimonio infrastrutturale esistente alla luce delle rinnovate condizioni al contorno, senza comportare potenziamento delle attività portuali.

La Sezione, pertanto, non può non condividere l'avviso già preliminarmente ed inequivocamente espresso in tal senso dal Comune di Taranto e dalla Regione Puglia.

2.2 Completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico-funzionale

Gli elaborati a corredo della proposta appaiono formalmente completi, tali da assicurare adeguata leggibilità alla proposta medesima.

3. Aspetti di merito (fondatezza della proposta)

3.1 Considerazioni tecniche (requisito della "fattibilità tecnica" delle opere sottese dall'adeguamento tecnico-funzionale)

Le osservazioni e le prescrizioni della Sezione sotto il profilo strettamente tecnico sono esplicitate nel parere della Sezione sul progetto definitivo delle opere che discendono dal presente adeguamento tecnico-funzionale. In detto parere è chiaramente riconosciuto il requisito della fattibilità tecnica delle opere.

3.2 Considerazioni ambientali (valutazione di impatto ambientale e bonifica dei siti contaminati)

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha comunicato, per il tramite dei propri rappresentanti, che il progetto definitivo delle opere sottese dalla proposta di adeguamento tecnico funzionale di che trattasi è in fase di verifica preliminare di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii..

Si rammenta, inoltre, che lo specchio acqueo del porto di Taranto è all'interno di un sito di bonifica di interesse nazionale (S.I.N.).



Si riportano di seguito le prescrizioni formulate in seno alla commissione relatrice (e poi condivise dalla Sezione) dal rappresentante della competente Direzione Generale del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare (dette prescrizioni sono riportate anche nel parere della Sezione sul relativo progetto definitivo):

- *“in relazione ai sedimenti che nel testo vengono definiti “potenzialmente pericolosi” o di “presunta pericolosità”, si precisa che dall’esito delle caratterizzazioni condotte nel 2008 dal Commissario delegato e dall’Autorità Portuale di Taranto tali sedimenti, presenti a ridosso della banchina del Molo Polisettoriale per un totale di 1987 m³, sono stati classificati come “pericolosi” in quanto presentano concentrazioni di Benzo(a)pirene superiori ai valori limite riportati nell’Allegato D del D.Lgs 152/2006 Parte IV - Titolo I e II. Tali sedimenti, che il progetto in esame prevede siano rimossi in due fasi distinte e separate temporalmente (726 m³ previsti dal presente progetto e 1.261 m³ previsti dal progetto di Sogesid SpA per il “Dragaggio dei sedimenti con finalità di bonifica ambientale e di portualità relativamente all’area del Molo Polisettoriale del porto di Taranto” trasmesso al MATTM con nota n. 004138 del 8 agosto 2012), considerata la loro pericolosità e il modesto quantitativo, dovranno essere rimossi in un’unica soluzione, al fine di limitare il più possibile la diffusione della contaminazione nelle aree adiacenti;*
- *in merito alle attività di rimozione dei sedimenti, descritte nella documentazione in esame, si concorda in linea generale con le modalità, la strumentazione individuata e con le misure di mitigazione previste. Si evidenzia però che nel progetto, pur ritrovando un riferimento alle indicazioni contenute nel “Piano di Gestione dei Sedimenti”, elaborato da ISPRA, in merito alle misure di mitigazione e monitoraggio, e una previsione di monitoraggio, manca completamente la progettazione di uno specifico piano di monitoraggio delle attività di dragaggio in esame. Tale piano dovrà comprendere tutte le fasi di intervento e consentire la verifica dell’assenza di effetti negativi sull’ambiente circostante e dell’efficacia delle misure di mitigazione e contenimento adottate. Il monitoraggio dovrà essere elaborato sulla base di un’attenta analisi delle caratteristiche del progetto e dell’area d’intervento, in termini di frequenza di campionamento, matrici ambientali e parametri da monitorare e ubicazione delle stazioni di monitoraggio. Dovrà, inoltre, essere avviato con sufficiente anticipo rispetto all’inizio delle operazioni di*

dragaggio, e proseguire anche dopo la loro conclusione per un periodo di tempo sufficiente alla verifica del ripristino delle condizioni chimico-fisiche iniziali o, alternativamente, al raggiungimento di una situazione stabile.

A tal proposito, si sottolinea che, a differenza di quanto riportato nello "Studio preliminare ambientale", è presente nelle immediate vicinanze del porto il Sito di Importanza Comunitaria dell'isola di San Pietro (SIC IT9130008), caratterizzato dalla presenza di una prateria di *Posidonia oceanica* che potrebbe risentire delle attività dragaggio e, in particolare, delle alterazioni dei parametri fisico-chimici della colonna d'acqua in seguito alla risospensione dei sedimenti.

Si osserva, inoltre, che analoga considerazione è stata formulata dalla Regione Puglia nel parere relativo alla procedura di VAS del Piano Regolatore Portuale di Taranto (Allegato 1 dello "Studio Preliminare Ambientale", Rif. 0130TAR01004) dove si riporta che: "le operazioni di dragaggio dovranno essere coerenti con quanto previsto dal "Piano di gestione dei sedimenti del Porto di Taranto" predisposto da ISPRA" e dovrà essere elaborato un apposito piano di monitoraggio ambientale, finalizzato anche a prevenire i possibili impatti negativi che tali opere possono avere sul "Posidonieto e sul coralligeno ancora presente e ancora in condizioni soddisfacenti";

- per quanto riguarda l'impianto di stoccaggio temporaneo, si ricorda che, ai sensi di quanto previsto dall'art. 5 bis, comma 5 della legge n. 84/1994, così come aggiornata dall'art. 48 della Legge 24 marzo 2012, n. 27, tale struttura deve assicurare "il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti". Pertanto si ritiene necessario che anche la vasca 4/3 risponda ai requisiti sopra richiesti;
- per quanto riguarda i materiali destinati al conferimento nella vasca di colmata funzionale all'ampliamento del V° sporgente, che come riportato in precedenza è attualmente in fase di progettazione da parte di Sogesid S.p.A., è necessario che questi, sia per qualità che per origine, rispettino i requisiti di cui all'art. 5 bis, comma 2 della legge n. 84/1994;
- si fa presente, infine, che i sedimenti aventi caratteristiche di pericolosità, i materiali di risulta delle attività di scavo a terra e trivellazione dei pali, nonché le acque di risulta del dragaggio, dovranno essere gestiti nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

- *le opere di fondazione puntuali e lineari e i collettori previsti sulla banchina, dovranno essere realizzati previa verifica dell'assenza di materiale contaminante o di rifiuti sul fondo e sulle pareti degli scavi del piano di posa; i materiali contaminanti o i rifiuti eventualmente rinvenuti dovranno essere rimossi e gestiti in conformità alla disciplina dettata dalla Parte IV del DLgs 152/2006;*
- *i materiali provenienti dagli scavi dovranno essere gestiti ai sensi della vigente normativa di settore. L'eventuale riutilizzo di materiale in situ è vincolato al rispetto delle seguenti condizioni:*

1. *le risultanze analitiche di detti materiali, ottenute sulla frazione passante il vaglio a 2 mm e riferite alla totalità dei materiali secchi (frazione inferiore a 2 cm), risultino conformi ai limiti di Tabella 1, Allegato 5, Titolo IV Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 colonna B (siti ad uso commerciale e industriale)*
2. *nel caso in cui la frazione granulometrica compresa tra 2 mm e 2 cm sia significativa nel terreno da riutilizzarsi, ad integrazione dell'analisi chimica sulla frazione inferiore, deve essere effettuato per maggior cautela anche il test di cessione su tale frazione, da condursi in accordo alla norma UNI 10802. Per una definizione di significativo, si ritiene che possa adottarsi come criterio generale di massima quello del 30%. In ogni caso, la percentuale suggerita può essere adeguata al contesto specifico in cui si va ad operare, facendo particolare riferimento alla distribuzione delle componenti granulometriche presenti nell'area oggetto di indagine. In quest'ultimo caso, la decisione sulle modalità di applicazione del test di lisciviazione deve essere demandata alla autorità locale competente al controllo e collaudo.*

La Provincia di Taranto dovrà verificare il rispetto della normativa vigente con particolare riferimento alla classificazione dei rifiuti e al ciclo di gestione dei medesimi sino allo smaltimento finale".

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione, all'unanimità, è del

PARERE

- che sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente Piano Regolatore Portuale di Taranto, redatta dalla competente Autorità Portuale, si possa esprimere un **avviso favorevole** alla luce:
 - dell'atto amministrativo del Comitato Portuale di cui al punto **1.1**;
 - della posizione espressa dal Comune di Taranto di cui al punto **1.2** (requisito del "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti);
 - della posizione espressa, **con prescrizioni**, dalla Regione Puglia di cui al punto **1.3**;
 - dal riconoscimento della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente piano regolatore portuale di cui al **2.1**;
 - della completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico funzionale di cui al punto **2.2**;
 - delle considerazioni relative al requisito della "fattibilità tecnica" delle opere sottese dall'adeguamento tecnico-funzionale di cui al punto **3.1**;
 - delle considerazioni ambientali, **con prescrizioni**, di cui al punto **3.2**,
- che occorra pervenire alla formale comunicazione alla Regione Puglia dell'esito del parere medesimo, per opportuno conclusivo provvedimento nei modi e nelle forme amministrative di propria esclusiva competenza.

