

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 10 agosto 2016, n. 1280

D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., d.m. 161/2012 - ID_VIP: 3123 - Valutazione di impatto ambientale di competenza ministeriale Realizzazione di un deposito costiero di idrocarburi (gasolio e benzina) con annesso terminale di carico sito nell'area prospiciente la banchina Costa Morena, nel porto di Brindisi - Proponente Brundisium S.p.a. - Parere regionale non favorevole di compatibilità ambientale.

L'Assessore alla Qualità dell'Ambiente, dott. Domenico Santorsola, sulla base dell'istruttoria espletata dai Servizi e confermata dal Dirigente della Sezione Ecologia, ing. Giuseppe Tedeschi, riferisce:

PREMESSO CHE:

- con nota prot. n. 126 del 17.08.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/11609 del 24.08.2015, Brundisium S.p.A. – Via Ettore Maiorana 6/a - Z.I. Brindisi - presentava istanza di avvio del procedimento di V.I.A. di competenza statale per l'intervento in oggetto, nell'ambito del quale la Regione Puglia è tenuta a rendere il proprio parere endoprocedimentale.

La medesima società provvedeva alle pubblicazioni di rito concernenti l'avviso di deposito della predetta istanza e della relativa documentazione progettuale sui quotidiani "Il Messaggero" e "Il Nuovo quotidiano di Puglia", entrambi dell' 8 settembre 2015.

Il progetto in argomento, soggetto alla procedura di sicurezza per il controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose di cui al D.Lgs.334/1999 e s.m.i., è localizzato in un lotto di terreno ricadente in area ASI prospiciente la banchina Costa Morena Riva del porto di Brindisi.

Lo stesso progetto prevede la realizzazione di un deposito costiero per lo stoccaggio di idrocarburi, gasolio per autotrazione e benzina, con annesso terminale di carico. Il deposito sarà composto da n. 8 serbatoi circolari a tetto galleggiante collocati fuori terra, di cui quattro della capacità utile di 6.000 m³ per lo stoccaggio del gasolio, e numero quattro serbatoi di capacità utile 3.000 m³ per lo stoccaggio della benzina. Il deposito verrà collegato attraverso una condotta di adduzione alla banchina di riva del porto di Brindisi ove potranno attraccare le navi cisterna per l'approvvigionamento degli idrocarburi; tale condotta, realizzata con tubi a doppia parete, e monitoraggio in continuo delle eventuali perdite, si svilupperà per circa 540,0 m.

- Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito MATTM) – Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali – con nota prot. n. DVA-2015-23192 del 15.09.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/12749 del 23.09.2015, comunicava alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale, VIA/VAS nonché agli enti territorialmente interessati l'esito positivo dell'esame preliminare dell'istanza in argomento;

VISTO CHE:

- la Sezione Ecologia, con nota prot. n. AOO_89/12922 del 28.09.2015, richiedeva le valutazioni di competenza agli Enti ed alle Amministrazioni coinvolte a vario titolo nella realizzazione del progetto;

RILEVATO CHE:

- con nota prot. n. 12510 del 02.10.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/13522 del 06.10.2015, il Ministero dell'Interno – Direzione Regionale Vigili del Fuoco della Puglia – rappresentava che non risultava avviato alcun procedimento afferente l'attività in argomento e pertanto riteneva opportuno rammentare al gestore della Ditta l'ottemperanza agli obblighi connessi con l'applicazione del d.lgs. 26.06.2015. n. 105 in materia di pericoli di incidente rilevante e l'attivazione, presso il Comando Provinciale VV.F. di Brindisi, delle procedure di prevenzione incendi di cui al d.p.r. 01.08.2011, n. 151.
- Con nota prot. n. 53303 del 30.10.2015 la Provincia di Brindisi – Servizio Ambiente ed Ecologia – richiedeva integrazioni progettuali;
- con nota prot. n. 8723 del 06.10.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/14789 del 03.11.2015, il Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Brindisi, facendo seguito a quanto rappresenta-

- to dalla Direzione Regionale VV.F. Puglia con nota prot. n. 12510 del 02/10/2015, in narrativa esplicitata, informava che non risultava avviato alcun procedimento inerente l'attività proposta. La stessa, qualora assoggettabile, avrebbe dovuto presentare apposita istanza di parere di conformità antincendio e successiva Segnalazione Certificata di Inizio Attività (S.C.I.A.) ex artt. 3 e 4, D.P.R. n. 151/2011 oltre ad ottemperare agli obblighi connessi all'applicazione del d. lgs. n. 105/2015 secondo le modalità ivi indicate;
- con nota prot. n. 4566 del 02.11.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/15249 del 10.11.2015, il Consorzio ASI di Brindisi trasmetteva articolate osservazioni relativamente agli aspetti urbanistici e di conformità al P.R.T. ASI ed a quelli concernenti lo Studio di Impatto Ambientale.
 - Con nota prot. n. 10252 del 09.11.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/15381 del 12.11.2015, l'Autorità Portuale di Brindisi riteneva che, anche al fine di non determinare pregiudizi per l'operatività del bacino portuale su cui insiste la banchina di Costa Morena riva, il proponente dovesse approfondire maggiormente i temi rilevati per il tramite di relazioni integrative specialistiche, con particolare riguardo agli aspetti legati alla sicurezza portuale come ora regolati dall' Ordinanza di polizia marittima n. 16/74 e dal Rapporto integrato di sicurezza portuale da ultimo approvato con Decreto Presidenziale n. 186 del 27.12.2013;
 - Con nota prot. n. 13438 del 06.10.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/16121 del 27.11.2015, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo – Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Lecce, Brindisi e Taranto - ai sensi dell'art. 15, comma 2, lettera m) del Regolamento di organizzazione di cui al DPCM 171/2014, comunicava di aver provveduto a trasmettere le proprie valutazioni di merito alla competente Direzione Generale del MIBACT, organo qualificato ad esprimere il relativo parere *"acquisite le valutazioni delle altre competenti direzioni generali"*, istruendo il procedimento di valutazione di impatto ambientale per le successive determinazioni del Ministero;
 - Con nota prot. n. 16339 del 23.11.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/16152 del 27.11.2015, l'Autorità di Bacino della Puglia faceva presente che non risultavano vincoli PAI per l'area d'intervento;
 - con nota prot. n. DVA-2015-4131 del 27.11.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/16690 del 10.12.2015, il MATTM richiedeva integrazioni concernenti il quadro progettuale ed il quadro ambientale nonché controdeduzioni alle osservazioni pervenute;
 - Con nota prot. n. AOO_169/5196 del 03.12.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/16835 del 14.12.2015, la Sezione regionale Rischio Industriale richiedeva chiarimenti ed integrazioni di natura progettuale e normativa alla società proponente ed al Comune di Brindisi. In particolare con riferimento agli aspetti legati al rischio di incidente rilevante, veniva evidenziata la mancanza del Rapporto Preliminare di Sicurezza previsto dal d.lgs. 105/2015, in vigore dal 29.07.2015;
 - Con nota prot. n. 30445 del 09.12.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/16929 del 15.12.2015, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo – Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio – Servizio III - comunicava che la Soprintendenza Archeologia della Puglia con nota prot. n. 12395 del 06/11/2015 aveva formulato una richiesta di integrazioni alla documentazione progettuale e al SIA presentati ai fini della compatibilità ambientale di cui al D. lgs. 152/2006. Successivamente, la Direzione generale Archeologia, con nota prot. n. 10882 del 27/11/2015, aveva confermato quanto richiesto dalla Soprintendenza Archeologia competente. Pertanto invitava il proponente a riscontrare quanto richiesto e, in merito a quanto segnalato in entrambe le note sopra richiamate, si chiedeva inoltre di fornire degli approfondimenti riguardo l'applicazione del PPTR ovvero del PUTT/P (in caso di vigenza dell'art. 106 *"Disposizioni transitorie"* delle NTA del PPTR) all'area interessata dal progetto e alla conseguente necessità di adeguare o meno il SIA al PPTR;
 - con nota prot. n. DVA-2015-31510 del 17.12.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/17470 del 24.12.2015, il MATTM invitava Brundisium S.p.A. a riscontrare le richieste contenute nella nota prot. n. AOO_169/5196 del 03.12.2015 della Regione Puglia - Sezione Rischio Industriale - , in narrativa esplicitata;

- con nota prot. n. DVA-824 del 14.01.2016, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/651 del 19.01.2016, il MATTM comunicava la trasmissione della documentazione richiesta dal medesimo Ministero;
- Con prot. n. AOO_89/778 del 22. 01.2016 la Sezione Ecologia, a seguito delle determinazioni assunte dal Comitato reg.le di v.i.a. nella seduta del 12.01.2016, richiedeva al proponente integrazioni progettuali fornendo un termine di 30 gg. per la presentazione delle stesse;
- Con nota prot. n. AOO_075/796 del 16.02.2016, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/2294 del 23.02.2016, la Sezione regionale Risorse Idriche comunicava che nulla osta alla realizzazione dell'intervento a condizione che:
 - la realizzazione delle opere previste non vada a determinare ripercussioni negative sulla qualità delle acque;
 - Sia garantita la protezione della falda acquifera e del mare, e più in generale della intera perimetrazione, anche da possibili sversamenti casuali di sostanze pericolose e sia assicurata, in ogni caso, la tenuta idraulica dell'intera area interessata;
 - Ove fossero previsti impianti per il trattamento di reflui civili e di acque meteoriche, dovranno essere conformi alla normativa vigente, con particolare riferimento ai Regolamenti Regionali n. 26/2011 (acque reflue ove previsto) e n. 26/2013 (trattamento acque meteoriche), ponendo particolare attenzione alla depurazione prevista dalla normativa regionale;
- con nota prot. n. 141 del 19.02.2016, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/2445 del 25.02.2016, il proponente trasmetteva le integrazioni richieste dal Comitato reg.le di v.i.a. nella seduta del 12.01.2016. Con successiva nota acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/4205 del 05.04.2016 veniva trasmesso il Rapporto Preliminare di Sicurezza alla Direzione Regionale Vigili del Fuoco Puglia per la valutazione ai sensi dell'art. 17, d. lgs. 105/2015 ai fini del Nulla Osta di Fattibilità. Dell'avvenuto deposito della documentazione integrativa il proponente dava pubblico avviso sui quotidiani "Il Messaggero" e "Il Nuovo quotidiano di Puglia", entrambi del 02 aprile 2016;
- Con nota prot. n. AOO_009/1037 del 06.04.2016 la Direzione del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche e Paesaggio ravvisava ad una prima analisi progettuale che, pur in presenza di un sito sensibile quale il SIN brindisino, la progettazione dell'opera proposta rivelava diverse lacune, tra cui:
 - l'assenza di alternative progettuali con evidenza dei criteri preferenziali a vantaggio del sito prescelto,
 - l'assenza di recepimento delle più recenti direttive comunitarie su emissioni industriali e sicurezza/rischio industriale,
 - l'assenza di uno studio di impatto cumulativo sulla matrice aria,
 - alcun riferimento alla normativa sulle emissioni odorigene (attesa anche l'incertezza sul contenuto delle rinfuse liquide che si prevede di stoccare/movimentare);
- con nota prot. n. 15089 dell'08.04.2016, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia n. AOO_89/4539 dell'11.04.2016, la Provincia di Brindisi – Servizio 6 – Ambiente ed Ecologia – riferiva quanto segue:

"Con nota prot. n. 138 dell'1/02/2016... è stata richiesta ai sensi dell'art. 14 comma 5 della L.R. n. 11/2001 e s.m.i., la proroga per ulteriori 5 anni del termine di efficacia del provvedimento positivo di Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto riguardante la riconversione del complesso ex vitivinicolo Brundisium sito in Brindisi alla Z.I., nonché la realizzazione di un impianto per la produzione, estrazione tramite spremitura, raffinazione, stoccaggio ed utilizzazione oli vegetali per l'alimentazione di una centrale di cogenerazione da 49,9 Mwt, rilasciato dal Servizio scrivente con determinazione dirigenziale n. 233/2011, al fine di consentire alla stessa società di ultimare le azioni propedeutiche al rilascio dell'autorizzazione unica da parte della Regione Puglia.

Con nota prot. n. 143 del 24/03/2016... è stata trasmessa la documentazione richiesta dal servizio scrivente con nota prot. n. 8322 del 24/02/2016 e la stessa è all'esame istruttorio.

La medesima società...ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare istanza di avvio del procedimento di V.I.A. di competenza statale, per la realizzazione di un deposito costiero di

idrocarburi (gasolio e benzina) con annesso terminale di carico sito nell'area prospiciente la banchina "Costa Morena" nel porto di Brindisi, nell'ambito della quale la Provincia è tenuta a rendere il proprio parere endo-procedimentale .

Atteso che, i due progetti sopra richiamati, ricadono nello stesso sito, l'istanza presentata per il rilascio della proroga del provvedimento di VIA, in oggetto indicata, risulterebbe in contrasto con quella presentata al Ministero dell'Ambiente, pertanto, si rende necessario acquisire preliminarmente i dovuti chiarimenti in merito.

Inoltre, dalla documentazione trasmessa per il procedimento di VIA di competenza statale...risulta che il contratto di locazione commerciale tra il locatore Ecologica S.p.A. e Brundisium S.p.A. della durata di sei anni con inizio dal 01/08/2009, è scaduto.

Altresì, si fa presente che al punto 5 del suddetto contratto, si legge che i locali si concedono per le attività previste dall'oggetto sociale del conduttore. A tal riguardo, si rende necessario specificare a quali attività si fa riferimento...".

Per quanto sopra evidenziato, l'amministrazione provinciale di Brindisi richiedeva integrazioni che venivano riscontrate dal proponente con nota prot. n. 146 del 18.04.2016;

CONSIDERATO CHE:

- Il Comitato Regionale V.I.A., cui compete la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi del comma 6, art. 4 e del comma 4, art. 11 del Regolamento Regionale 10/2011, nella seduta del 12.04.2016, si esprimeva come da parere allegato alla presente deliberazione;
- La Giunta Regionale esprime, ai sensi dell'art. 20, l.r. n. 11/2001 e s.m.i., il parere relativo alla pronuncia di compatibilità ambientale di cui all'articolo 6, comma 3, l. 349/1986;

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N. 28/01 E S.M. E I.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze dell'istruttoria innanzi illustrate, propone alla Giunta Regionale l'adozione del conseguente atto finale, rientrando il medesimo nella fattispecie e della lett. K) c.4, art.4, L.R. n.7/97.

LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alla Qualità dell'Ambiente;
- Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal funzionario istruttore e dal Dirigente della Sezione;
- Ad unanimità di voti espressi nei modi di legge

DELIBERA

- di esprimere, ai sensi dell'art. 20, comma 3, l.r. n. 11/2001 e s.m.i., nell'ambito del procedimento ministeriale di Valutazione di Impatto Ambientale, in conformità al giudizio reso dal Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta del 12.04.2016, allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante, **parere non favorevole di compatibilità ambientale** per il progetto concernente la realizzazione di un deposito costiero di idrocarburi (gasolio e benzina) con annesso terminale di carico sito nell'area prospiciente la banchina Costa Morena, nel porto di Brindisi, proposto da Brundisium S.p.a. -Via Ettore Maiorana 6/a - Z.I. Brindisi -
- di notificare il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione

Generale per le Valutazioni Ambientali –, a cura all'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente della Regione Puglia -;

- di pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P.

Il segretario della Giunta
dott.a Carmela Moretti

Il Presidente della Giunta
dott. Michele Emiliano

UFF. VIA/UMCA
MATERICA

REGIONE PUGLIA
DIREZIONE REGIONALE
12 APR. 2016



REGIONE PUGLIA
AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER
L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE
ASSESSORATO ALLA QUALITA' DELL'AMBIENTE
SERVIZIO ECOLOGIA – UFFICIO PROGRAMMAZIONE, POLITICHE ENERGETICHE, V.I.A. E V.A.S.

Regione Puglia
Servizio Ecologia
PROG. 4659
11 APR. 2016

Al Dirigente Ufficio Programmazione,
Politiche Energetiche, V.I.A. e V.A.S.
SEDE

Parere espresso nella seduta del 12.04.2016
ai sensi del Regolamento Regionale n. 10/2011, approvato con D.G.R. n. 1099 del 16.05.2011

OGGETTO:

D.lgs. 152/06 e smi, L 241/90 e smi, LR 11/01 e smi. Procedura ministeriale di VIA del Progetto:
PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN DEPOSITO COSTIERO DI IDROCARBURI - GASOLIO E BENZINA –
CON ANNESSO TERMINALE DI CARICO SITO NEL L'AREA PROSPICIENTE LA BANCHINA COSTAMORENA
RIVA DEL PORTO DI BRINDISI
Proponente: Brundisium S.p.A.

Premessa

Il progetto, riguardante la realizzazione di un deposito costiero di idrocarburi - gasolio e benzina – con annesso terminale di carico sito nel l'area prospiciente la banchina Costamorena Riva del Porto di Brindisi, è assoggettato a VIA ministeriale.

In data 20.6.2014 il Ministero dell' Ambiente ha comunicato alla Direzione Ambiente della Regione Puglia e a tutte le Amministrazioni interessate l'esito favorevole delle verifiche tecnico-amministrative relative alla procedibilità della istanza in oggetto, avviando così il procedimento di VIA. In data 27/11/2015 il CTVIA nazionale ha formulato una richiesta di integrazioni al progetto da presentarsi entro 30 gg, pena la decadenza dall' iter autorizzativo.

L'area individuata per la realizzazione dell'impianto di stoccaggio è ubicata nell'area industriale, ad Est dell'abitato di Brindisi lungo la via Majorana, nei pressi del molo Costa Morena. Essa ricade in area regolamentata dal piano regolatore consortile del Consorzio ASI di Brindisi che destina tale area a Zona produttiva Industriale D3 – ASI.

Il Porto di Brindisi è classificato come appartenente alla Categoria II, Classe I (porto di rilevanza internazionale con funzioni commerciale, industriale e petrolifera). Corograficamente è suddiviso in tre bacini:

1. il porto esterno;
2. il porto medio;
3. il porto interno.



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Il progetto proposto si inserisce nell'area portuale prospiciente il molo di Costa Morena nel porto medio, destinato principalmente alle attività commerciali.

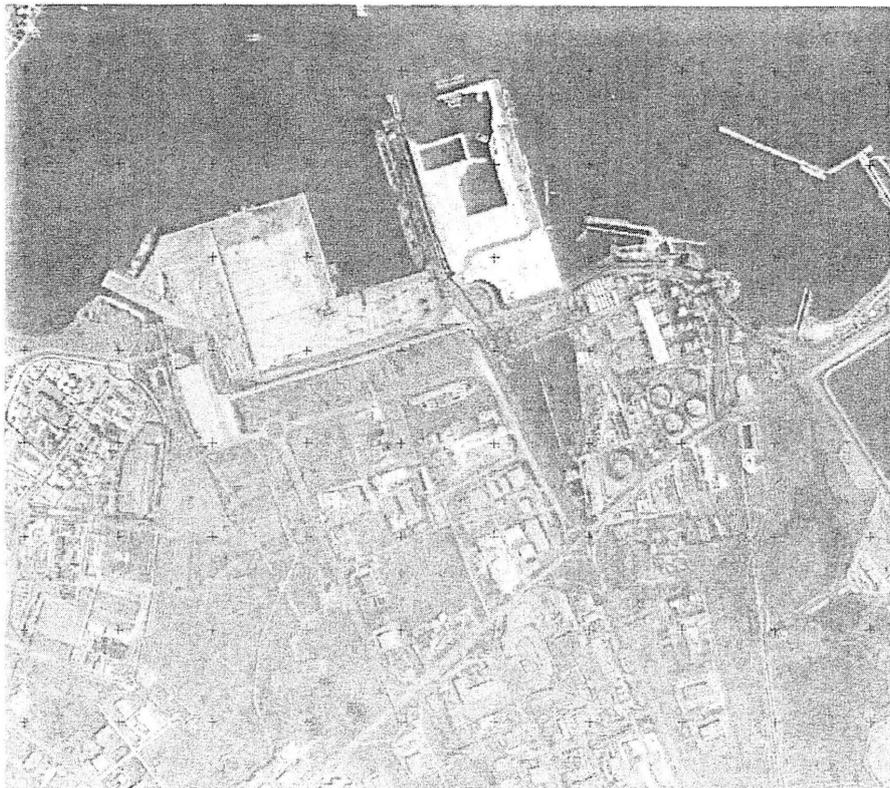


Fig. 1 – Lotto di intervento

L'area è individuata nel catasto terreni alle particelle 855, 214, 215, 216 del Foglio di mappa n. 58 del Comune di Brindisi.

Pareri pervenuti

1. Consorzio ASI (Area di Sviluppo Industriale) di Brindisi che, con una nota (prot. 0004566 del 2/11/2015) pone in evidenza alcune criticità e lacune degli studi e del progetto consegnato. Le particolarità segnalate e l'importanza delle stesse, impongono il richiamo integrale della nota ASI suddetta che pertanto deve considerarsi allegata al presente per farne parte integrante. Le particolarità suddette, fra l'altro, trovano fondamento ed il Comitato VIA le pone pertanto in risalto condividendone i contenuti generali e particolari;
2. Parere del Servizio Rischio Industriale della Regione Puglia (prot. n. 0005196 del 3/12/2015), nel quale l'Ente pone una serie di osservazioni che nel seguito sinteticamente si riportano:
 - per il progetto devono essere attivate le procedure di cui al D. Lgs. 105/2015 (Seveso III), contrariamente a quanto affermato dal Proponente; è necessario quindi procedere alla redazione e trasmissione del Rapporto Preliminare di Sicurezza secondo le modalità stabilite



Handwritten signatures and initials: A, n, 2, 9, 10, 2

dalla parte 2 dell'Allegato C al suddetto decreto. L'Ente reputa che il Proponente debba inoltre provvedere a pubblicare nuovamente l'avviso sui quotidiani, evidenziando gli aspetti relativi ai rischi di incidente rilevante.

- Il Comune di Brindisi deve informare il pubblico della proposta progettuale secondo le modalità previste dalla normativa; deve, inoltre, verificare la compatibilità territoriale e ambientale del progetto rispetto alla strumentazione urbanistica vigente (DM 9 maggio 2001) trattandosi di un nuovo stabilimento ed attivare l'eventuale variante urbanistica.
- 3. Parere dell'Autorità di Bacino della Puglia (prot. n. 0016339 del 23/11/2015), nel quale l'Ente osserva che l'area di intervento non risulta interessata da vincoli PAI.
- 4. Parere dell'Autorità Portuale di Brindisi (prot. 15381 del 12/11/2015), con il quale l'Ente ritiene che che debbano essere integrati i temi relativi alla sicurezza portuale;
- 5. Parere della Provincia di Brindisi, Servizio Ambiente Ecologia (prot. n. 53407 del 2/11/2015); l'Ente osserva che il progetto deve essere assoggettato alla procedura di VIA di competenza della Provincia di Brindisi (visto il punto A2.c "stoccaggio di petrolio, prodotti petroliferi..." dell'Allegato A della L.R. 11/2001 e ss.mm.ii). Il Servizio Ecologia della Provincia osserva che vi sono alcune carenze negli studi esaminati e richiede quindi la seguente documentazione integrativa:
 - Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA);
 - relazione sugli impatti cumulativi del progetto con le attività presenti nell'intorno di almeno 1 km dal sito in questione;
 - integrazione sul tema del trattamento delle acque meteoriche, in relazione a quanto disciplinato dal Regolamento regionale n. 26 del 09/12/2013 "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia";
 - titolo di disponibilità dell'area;
 - relazione dettagliata inerente le emissioni in atmosfera con l'indicazione di tutti i punti di emissione convogliata e diffusa.

Il Servizio Ecologia della Provincia osserva inoltre che lo studio di impatto ambientale risulta carente e generico nell'analisi degli impatti ambientali e che manca totalmente alcun riferimento al PPTR nel SIA e nella relazione paesaggistica.

L'ARPA Puglia ha svolto una Valutazione speditiva del Danno Sanitario nell'area di Brindisi, ai sensi della L.R. 21/2012, datata dicembre 2014. Lo studio è di carattere preliminare e non riguarda nello specifico il progetto in esame rientrando tra gli studi eseguiti nella più vasta area di intervento; sembra importante riportarne le conclusioni al fine di comprendere meglio il grado di criticità dell'area vasta indagata:

"I risultati della valutazione del rischio, effettuata tramite le simulazioni modellistiche a partire dalle emissioni in aria degli insediamenti industriali per l'area di Brindisi, hanno evidenziato un livello massimo per il rischio cancerogeno inalatorio pari a 30 per milione ($0,3 \cdot 10^{-4}$), ed un Hazard Index >1 per quanto riguarda il rischio inalatorio non cancerogeno.

Per quanto riguarda il quadro epidemiologico, le stime di mortalità, ospedalizzazione e incidenza indicano la permanenza di alcune criticità sanitarie, rispetto a quanto già noto sulla base di precedenti studi e segnalano, in conclusione, la presenza di criticità in ordine alle patologie a breve latenza (cardiovascolari e respiratorie) nell'area a rischio e nel comune di Brindisi ... *omissis* ..."

"Si ritiene pertanto necessario applicare la procedura prevista dalla normativa, in particolare per quanto riguarda:

- la diminuzione del rischio non cancerogeno inalatorio, con la gestione e il controllo delle emissioni in aria delle aziende all'origine di tale rischio (le due discariche Formica ambiente e comunale di Autigno), con particolare riferimento alle emissioni di H_2S e ammoniaca10;



Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature that appears to be 'A. R. 30' and other smaller initials. A small number '3' is written at the end of the line.

- l'approfondimento epidemiologico sul rischio cancerogeno per via inalatoria; in proposito, si riporta che è già stato avviato, in collaborazione con il Dipartimento di Epidemiologia della Regione Lazio, un apposito studio di coorte, la cui conclusione si prevede entro la fine del mese di dicembre 2015."

Osservazioni pervenute:

- Associazione Salute Pubblica, nota inviata al Ministero dell'Ambiente (non datata);
- Comitato No al Carbone, nota inviata al Ministero dell'Ambiente (datata 19/11/2015).

Per i dettagli dei contenuti si rimanda alle note stesse (presenti sul sito del MATTM) qui richiamate.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**Piano Regolatore Consortile del Consorzio ASI**

Il lotto di intervento ricade all'interno del Comune di Brindisi in area regolamentata dal piano regolatore consortile del Consorzio ASI di Brindisi che destina tale area a Zona produttiva Industriale D3 – ASI.

Il parere dell'ASI pone in risalto molte criticità (come prima detto); con riferimento al PRT, il Consorzio ASI ha richiesto con propria nota un'approfondita integrazione per gli aspetti urbanistici. Il Consorzio ASI segnala inoltre che l'area immediatamente a ridosso del porto è destinata dal vigente PRT dell'ASI "ad area produttiva intermodale che mal si svilupperebbe con la presenza di un deposito di idrocarburi".

PPTRStruttura idrogeomorfologica

Il lotto di intervento non ricade in nessuna delle particolarità della struttura idrogeomorfologica. È presente ad ovest rispetto al lotto di intervento il reticolo di un corso d'acqua iscritto nell'elenco delle acque pubbliche (150 m); tutta la fascia a ridosso del mare è interessata poi dai territori costieri (300 m).



Handwritten notes and signatures in the bottom right corner, including the word "Atmosfera" and various initials.

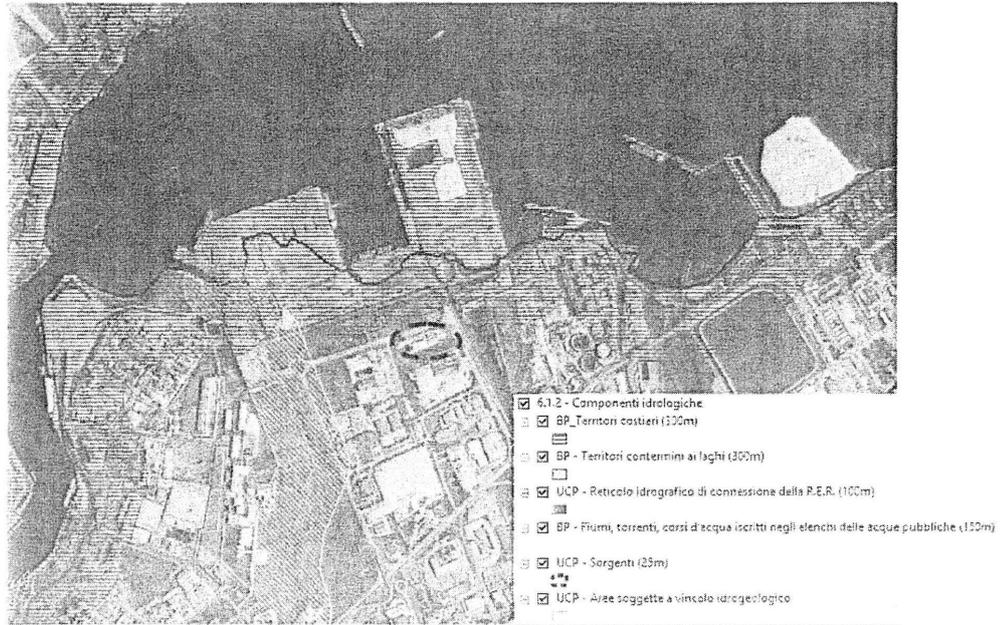


Fig. 2 – Stralcio struttura idrogeomorfologica (in nero è individuato il lotto di intervento)



5
R
9
5

At
R
9
5

At
R
9
5

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Struttura ecosistemico-ambientale

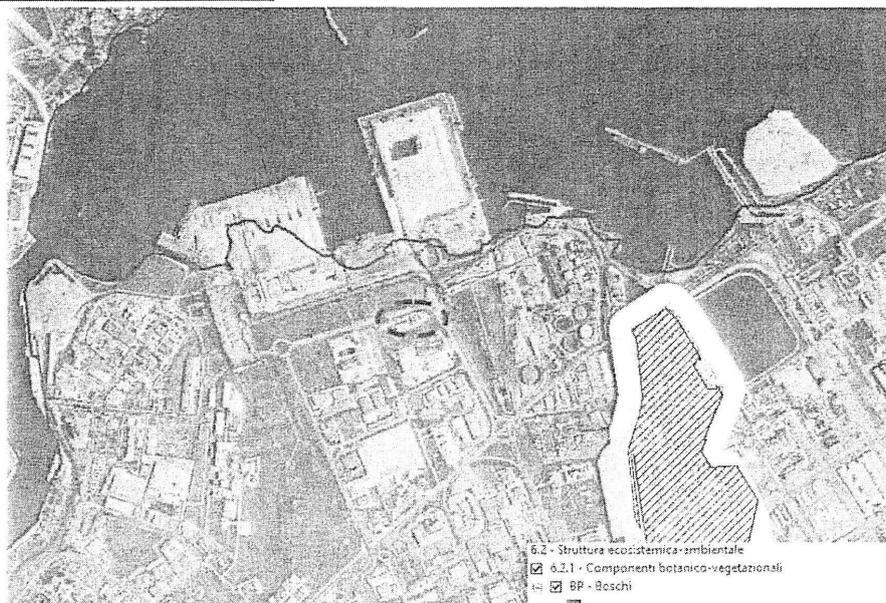


Fig. 3 – Stralcio struttura ecosistemico-ambientale (in nero è individuato il lotto di intervento)

Ad est rispetto al lotto di intervento è presente un'area Umida, individuata in parte tra i "parchi e riserve", accanto alla quale il Piano riconosce una formazione arbustiva in evoluzione naturale.

Struttura antropica e storico-culturale

Nell'area vasta indagata sono presenti alcuni siti storico-culturali e una zona ad interesse archeologico. Quest'ultima è denominata "Punta delle Terrare" e risulta un vincolo archeologico.



Handwritten notes and signatures:
 6 R 9
 H 2 C 9 6
 [Signatures]

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

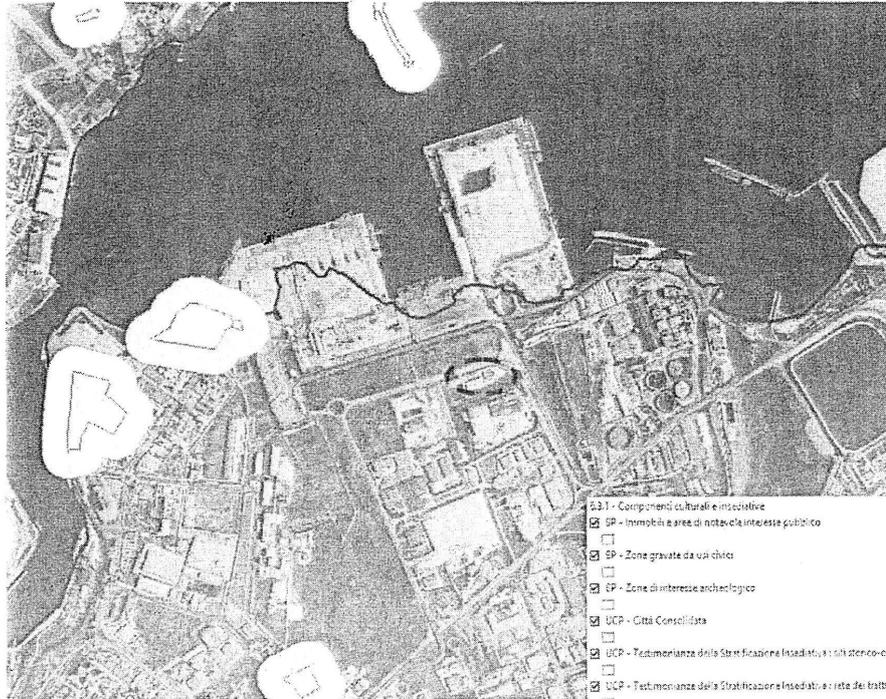


Fig. 4 – Stralcio struttura ecosistemico-ambientale (in nero è individuato il lotto di intervento)

- 6.3.1 - Componenti culturali e insediative
- SP - Immobili e aree di notevole interesse pubblico
- SP - Zone gravate da vincoli
- SP - Zone di interesse archeologico
- UCP - Città Consolidata
- UCP - Testimonianze della Stratificazione Insediativa e del patrimonio storico-culturale
- UCP - Testimonianze della Stratificazione Insediativa e rete dei tratturi
- UCP - Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (100m - 120m) tratturi
- UCP - Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (100m - 120m) di tipo storico culturale
- UCP - Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (100m - 120m) in zone di interesse archeologico
- UCP - Paesaggio rurale
-



Handwritten signatures and initials, including 'R', '9', and '7'.

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

PAI

Il lotto di intervento non è interessato da aree a pericolosità idraulica o geomorfologica. Nelle vicinanze sono presenti alcune aree ad alta, bassa e media pericolosità idraulica e ad alcuni brevi tratti costieri interessati da pericolosità geomorfologica.

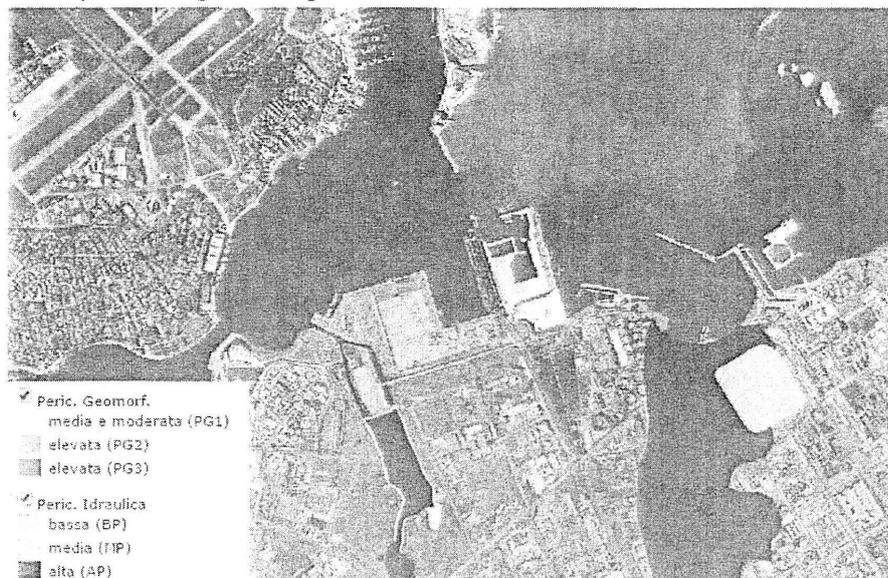
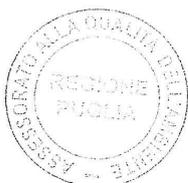


Fig. 5 – Perimetrazioni del PAI Puglia (in rosso il lotto di intervento)

Rete Natura 2000 e aree protette

L'area non è interessata da siti appartenenti alla Rete Natura 2000 o ad altre aree protette. Nell'area vasta indagata sono presenti il Parco Naturale regionale "Salina di Punta della Contessa" e il Sito di Interesse Comunitario "Stagni e Saline di Punta della Contessa".



Handwritten notes and signatures, including the number '8' and various initials and scribbles.

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

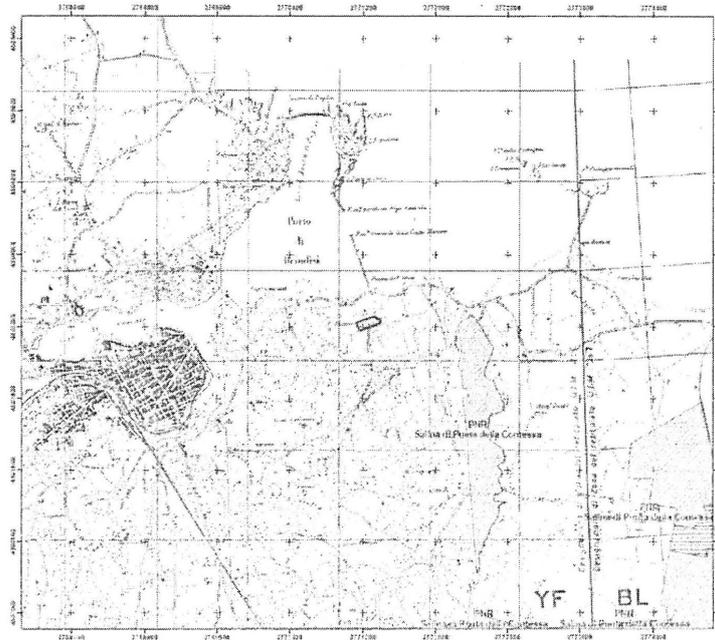


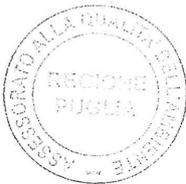
Fig. 6 – Perimetrazione delle aree protette

Siti di interesse nazionale

Il lotto di intervento ricade all'interno della perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale (L. 426/98) di Brindisi (D.M. 10/01/2000).



Fig. 7 – Perimetrazione SIN comune di Brindisi (il retino blu rappresenta il SIN)



Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large 'A' and 'R' and other illegible marks.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'A R D' and 'O S G A'.

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il lotto, oggi nella disponibilità della società Brundisium S.p.A. in forza di un contratto di locazione con la proprietà Ecologica S.p.A., è stato utilizzato in passato dal Consorzio Cooperativo Vitivinicolo "Brundisium" Soc. Coop. a r.l. per la produzione e lo stoccaggio di vini.

Le aree scoperte sono in gran parte asfaltate e destinate alle manovre dei mezzi, al parcheggio ed ai depositi vinari in silos. La zona serbatoi dello stabilimento è collegata con il molo attraverso un vinodotto interrato della lunghezza di circa 450,0 m realizzato con tre tubi metallici da 140 mm utilizzato per il carico diretto delle navi. Nell'area si trovano:

- capannone di 1.942 mq oltre a deposito per 330 mq;
- palazzina uffici, servizi e laboratorio per mq 350;
- terreno di 23.197 mq di cui circa 10.000 mq urbanizzati;
- serbatoi esterni (n. 12 da 500 mc cadauno, n. 2 da 1.000 mc cadauno);
- serbatoi interni (n. 9 da 60 mc cadauno, n. 2 da 30 mc, n. 3 da 100 mc cadauno, n. 30 di volumetria varia);
- impianti generali;
- cabina di trasformazione;
- impianto di depurazione a fanghi attivi per il trattamento delle acque di lavorazione e acque nere.

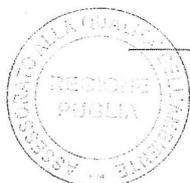
L'area scelta per la realizzazione delle opere a progetto non è direttamente interessata dalla presenza di Siti di Interesse Comunitario e da Zone a Protezione Speciale. L'area di intervento non risulta inserita in aree a pericolosità idraulica ed in aree a rischio del Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) né si evince interferenza dell'area di progetto con il reticolo idrografico superficiale e aree con condizioni di instabilità geomorfologica.

Il complesso industriale Brundisium è collegato alla viabilità terrestre tramite le principali connessioni stradali, quali la strada Provinciale SP 1/bis (ex SS 16) che si sviluppa dalla S.S. 379, collegata alla E55, e che prosegue sino alla provinciale di Lecce. La 379 si immette nella SS 613 che consente l'accesso all'areoportuale. Il collegamento via mare si attua attraverso la banchina di Costa Morena che si sviluppa per 1.170 m, con profondità di 14 metri e piazzali per 300.000 mq.

Il lotto di terreno di proprietà della Brundisium dove saranno ubicati i serbatoi è stato già caratterizzato nel marzo 2008 e sottoposto a Messa in Sicurezza di Emergenza per la componente suolo e restituito agli usi in forza all'Accordo di Programma Quadro del SIN Brindisi con atto transattivo del 16 giugno 2009. La fase di cantiere per la realizzazione delle opere di progetto non si attiverà comunque prima dell'esecuzione delle indagini ambientali della porzione di suolo interessata dalla posa del terminale di carico.

Obiettivi dell'intervento

Il progetto riguarda le opere per la realizzazione di un deposito costiero e di un terminale per il carico di idrocarburi da ubicarsi in un'area prospiciente il molo di Costa Morena nel Porto di Brindisi; il deposito sarà composto da n. 8 serbatoi circolari a tetto galleggiante collocati fuori terra, di cui quattro della capacità utile di 6.000 mc e diametro di 23,80 m (gasolio), e numero quattro di capacità utile di 3.000 mc e diametro 16,80 m (benzina); l'altezza dei serbatoi sarà di 15,40 m.



10
AR
10

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Per la realizzazione delle opere di progetto si prevede preliminarmente la demolizione/dismissione delle opere d'arte esistenti (edifici/serbatoi) e la predisposizione del piazzale all'accoglimento dell'area di stoccaggio e degli impianti.

Sinteticamente si riportano i dati significativi di progetto e le scelte progettuali di base:

- potenzialità minima di prodotto movimentato pari a 250.000 t/anno;
- cadenza di scarico di 2 navi al mese da 20.000 ton;
- parco serbatoi: 70 % gasolio, 30 % benzina;
- n° 2 sale pompe (una per gasolio e una per benzina);
- sostituzione delle 3 linee esistenti da 4" che collegano la banchina di scarico all'area di stoccaggio con nuove tubazioni per il trasporto dei prodotti dalla banchina al deposito;
- sistemi di antincendio automatici (serbatoio stoccaggio acqua nel deposito, sala pompe, anello per idranti e monitori, sistema di controllo, skid agenti schiumogeni, anello spray per raffreddamento sui serbatoi, foam discharge pourers, etc.);
- nuovi sistemi di scarico dei prodotti da nave, ubicati centralmente rispetto alla banchina e relativi sistemi antincendio ed utilities;
- utilities necessarie alla gestione del deposito assunte disponibili al confine perimetrale dell'area oggetto di studio;
- pensiline di carico multiprodotto con sistemi di accertamento fiscale di tipo volumetrico; n°2 turni giornalieri di carico delle autocisterne (non considerato il carico notturno);
- n°2 stazioni di pesatura delle autocisterne;
- disponibilità all'esterno del sito di un'adibita area adibita alla sosta dei mezzi in attesa di carico.
- per la gestione operativa del deposito, realizzazione di un'unica struttura capace di contenere gli uffici (ufficio Capo deposito, uffici gestionali, ufficio della Guardia di Finanza), spogliatoio, mensa, cabina elettrica e sala controllo.
- realizzazione di un secondo varco di entrata/uscita dal deposito, per motivi di sicurezza e logistici di movimentazione dei mezzi;
- portata braccio caricamento 120 mc/h;
- portata braccio scarico nave 500 mc/h;
- tempo necessario dalla fine caricamento del singolo serbatoio alla disponibilità per lo scarico verso autocisterna: 24 ore (per la decantazione del prodotto, pratiche fiscali, etc.);
- tempo necessario al caricamento di una autocisterna, compresi tempi morti, pari a 30 min.

La classe del deposito è:

- Classe 1ª - Depositi con serbatoi fuori terra (o interrati), capacità totale superiore a 3.500 mc.

Secondo la normativa vigente, valgono, inoltre, le seguenti assunzioni di base:

- Tipologia deposito:
- costiero;
- misto.

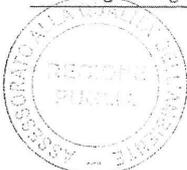
Capacità equivalente:

- Benzina: 12.000 mc;
- gasolio: 24.000 mc;

Sicurezza deposito:

- Grado 2ª.

L'immagine seguente riporta, in stralcio, la planimetria di progetto (cfr. RIF. DOC. BRUND_PD_EG.4-001).



Handwritten notes and signatures in the right margin, including the number '11' and various initials.

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

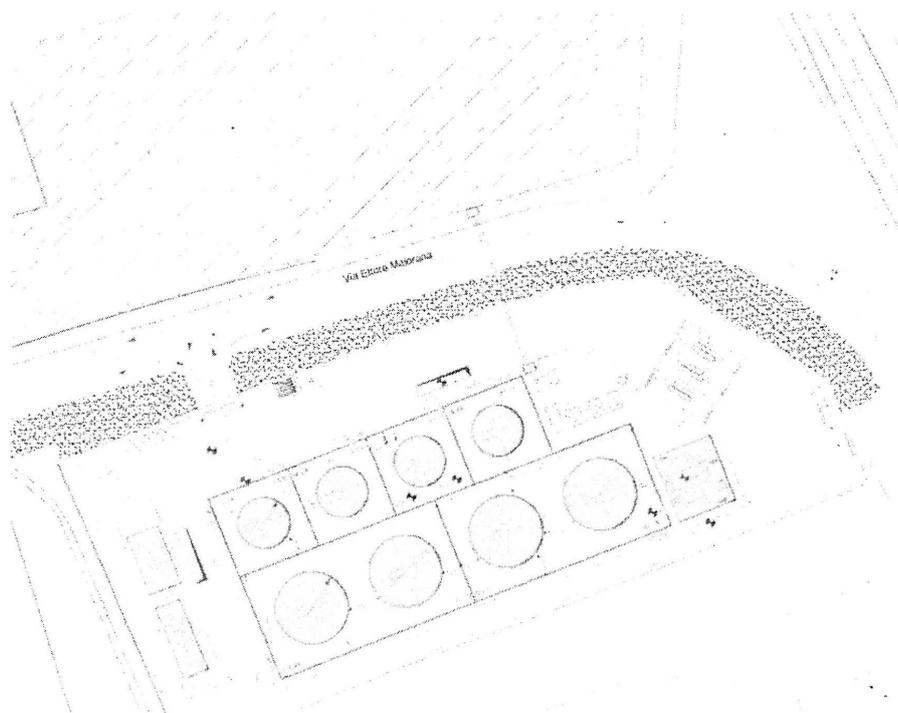
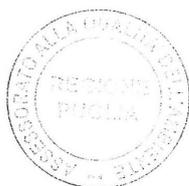


Fig. 8 – Stralcio della planimetria di progetto



Handwritten notes and signatures in the bottom right corner of the page, including the number '12' and various illegible scribbles.

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Per rispondere ai requisiti costruttivi, i serbatoi saranno allocati all'interno di un bacino di contenimento (capace di contenere 1/3 del volume complessivo stoccato per i gasoli e lo stesso volume per le benzine) e provvisto di sistema di drenaggio verso un pozzetto interno e a tenuta per la raccolta delle acque piovane e degli eventuali ed accidentali sversamenti. Le acque piovane saranno opportunamente filtrate in impianto dedicato, e dopo la separazione le acque oleose saranno temporaneamente stoccate nel serbatoio *slop*, mentre le acque pulite saranno riutilizzate per i servizi dell'impianto.

I serbatoi, i percorsi di carico e scarico, le trincee e l'area pompe saranno servite da impianto antincendio autonomo, con alimentazione idrica da vasca accumulo.

Il deposito verrà collegato attraverso una condotta di adduzione alla banchina di riva del porto di Brindisi ove potranno attraccare le navi cisterna da circa 20.000 tonnellate di prodotto, di cui il 70% gasolio (14.000 t) e 30% benzine (6.000 t). Tale condotta, realizzata con tubi a doppia parete, e monitoraggio in continuo delle eventuali perdite, si svilupperà per circa ml 540,00 di cui m 232,00 all'interno dell'area portuale.

In corrispondenza del punto di attracco della nave, ogni qualvolta si effettueranno le operazioni di scarico, sarà allestita una piazzuola mobile con new jersey in PVC, per alloggio terminali di scarico, con pompa per drenaggio acque piovane ed eventuali sversamenti da inviare al serbatoio *slop* ubicato nell'area stoccaggio.

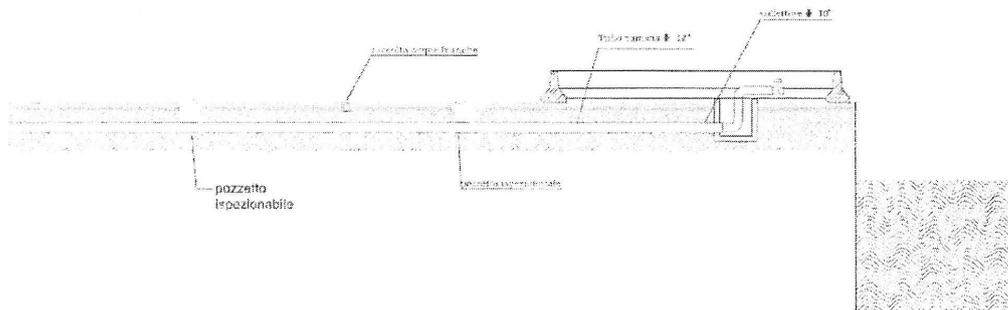
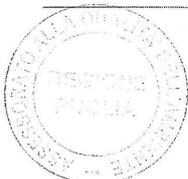


Fig. 9 – Dettagli della condotta di adduzione alla banchina di riva

I carburanti verranno stoccati in serbatoi fuori terra, cilindrici e ad asse verticale, e costruiti in lamiera di acciaio di idoneo spessore a tenuta stagna; la superficie esterna sarà trattata con sostanze antiossidanti e non solubili nell'acqua.

La particolare conformazione planimetrica del sito, la superficie dello stesso, in aggiunta alle restrizioni normative, consentono l'allocazione di n° 4 serbatoi in acciaio a tetto galleggiante di diametro interno di 23,80 m (capacità geometrica mc 6.600 cadauno) e di n° 4 serbatoi di diametro interno di 9,80 m (capacità geometrica 3.300 mc cadauno). L'altezza al colmo dei serbatoi è posta am 15,40. L'accesso ai serbatoi è garantito da una scala alla marinara in acciaio con corrimano h=1,10 m e passerella alla sommità.

Il tetto sarà di tipo galleggiante (grado di sicurezza 2) in modo da diminuire la superficie libera del liquido infiammabile a contatto dell'aria (con diminuzione delle perdite per evaporazione, nonché del pericolo d'incendio e di scoppio). Esso avrà una struttura leggera a tenuta di vapori; sarà costituito da un lamiera formante tetto circolare di appoggio sul liquido, purché completato, nella parte periferica, da una cassa a corona circolare ed a struttura cellulare, rigidamente connessa al tetto, del quale assicura la galleggiabilità, e da un anello di tenuta, flessibile ed elastico, premuto da appositi pattini di scorrimento, spinti da molle, contro la superficie interna del serbatoio sui cui giunti e chiodature l'anello stesso deve scorrere a leggerissimo attrito.



13
[Handwritten signatures and initials]

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

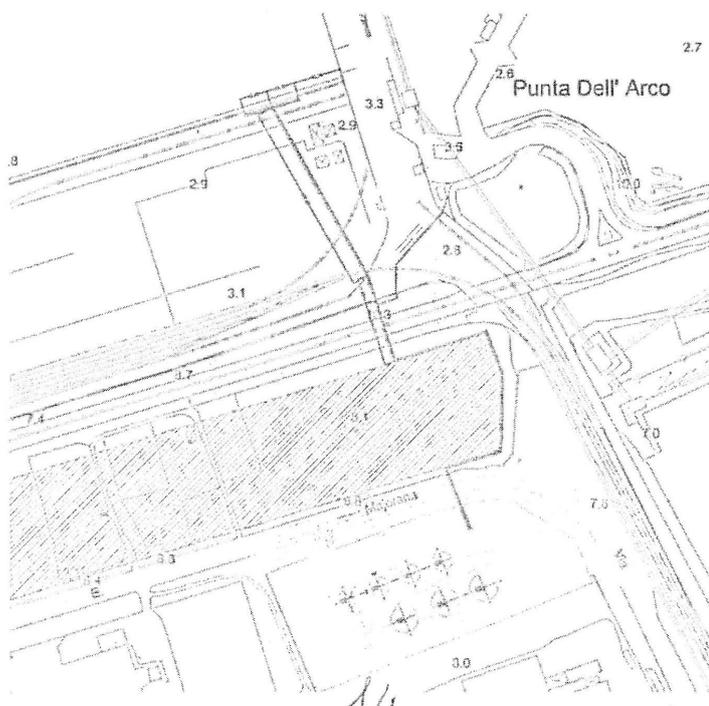
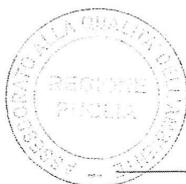
Il parco serbatoi gasolio è composto da n° 4 serbatoi ognuno con volume utile pari a 6.000 mc, per un totale utile di 24.000 mc di prodotto stoccabile.

Si è considerata la disponibilità allo scarico di una nave da 20.000 t di prodotto, di cui 70% gasolio (14.000 t), regime di scarico di 450 mc/h, scarico contemporaneo di benzina e gasolio mediante i sistemi previsti in banchina. In tali condizioni possono essere scaricati da nave circa 16.470 mc, tali da riempire due serbatoi più il 75% circa in volume del terzo. La nave in tali condizioni può scaricare il gasolio con continuità; il tempo impiegato per lo scarico è di circa 33 ore.

Il parco serbatoi benzina è composto da n° 4 serbatoi ognuno con volume utile pari a 3.000 mc, per un totale di 12.000 mc utili di prodotto stoccabile. Si è considerata la disponibilità allo scarico di una nave da 20.000 t di prodotto, di cui 30% benzina (6.000 t), regime di scarico di 450 mc/h, scarico contemporaneo di benzina e gasolio mediante i sistemi previsti in banchina. La nave in tali condizioni può scaricare la benzina con continuità; il tempo per lo scarico è stimato di circa 16 ore.

Il collegamento tra deposito e banchina portuale – area di scarico navi, sarà realizzato mediante la posa delle linee di trasferimento prodotti, delle linee di alimentazione dei sistemi antincendio previsti in banchina, della linea di alimentazione acqua dolce servizi per lo spiazzamento delle linee di trasferimento prodotti, dei cavi elettrici di alimentazione delle apparecchiature, dei cavi segnali e della linea per aria strumenti. L'impianto esistente è asservito da condotta vinicola per il carico in nave di prodotti vitivinicoli che la Brundisium S.p.A. ha acquisito dalla vecchia proprietà.

L'ipotesi iniziale, in una prima fase, prevedeva di mantenere il tracciato esistente e annessi diritti di servitù e concessioni riattando e sostituendo i terminali per renderli idonei al trasporto e carico di idrocarburi. A seguito di colloqui con il Consorzio ASI Brindisi, si è ritenuto opportuno modificare il percorso delle tubazioni aggirando il lotto di terreno della ditta confinante per poi proseguire sull'area demaniale già in concessione.



Handwritten notes and signatures on the right side of the plan, including a large signature and several initials.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number '14' and several initials.

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Fig. 10 – Tracciato della condotta di progetto

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Il Porto di Brindisi è stato classificato come appartenente alla Categoria II, Classe I, ossia porto di rilevanza internazionale con funzioni commerciale, industriale e petrolifera.

il porto di Brindisi è suddiviso in tre bacini:

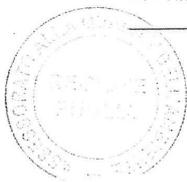
1. il porto esterno, della superficie di 3.000.000 mq, limitato a Sud dalla terraferma, a est dalle isole Pedagne, a ovest dall'isola Sant'Andrea e dalla parte esterna del molo di Costa Morena e a nord dalla diga di Punta Riso;
2. il porto medio, della superficie di 1.200.000 mq, si sviluppa nello specchio d'acqua racchiuso a nord dalla diga di Bocche di Puglia, che ne forma il relativo bacino, a ponente dal canale d'accesso al porto interno, detto Canale Pigonati, a sud dalla parte meridionale del Molo di Costa Morena;
3. il porto interno, della superficie di 727.000 mq, a sua volta formato da due diramazioni detti: "Seno di Ponente", adibito, ancora in parte a porto militare, lungo circa 1,5 km, e "Seno di Levante", con funzioni a porto commerciale, lungo circa 1 km.



Fig. 11 – Planimetria di inquadramento del porto di Brindisi

Nel seno di levante del porto interno sono attive dieci banchine, tra cui Santa Apollinare, Punto Franco, Feltrinelli, Carbonifera (con il Terminal di Levante), Dogana e Centrale, per uno sviluppo di 1.925 metri lineari con fondali da 8,5 a 10 metri. Nel porto medio, destinato principalmente alle attività commerciali, vi sono le banchine di Costa Morena che si sviluppano per 1.170 metri, con profondità di 14 metri, e piazzali per 300.000 metri quadrati.

Sulla diga di Costa Morena si sviluppa il sistema per lo sbarco dei combustibili delle centrali termoelettriche di Brindisi sud e nord. A Punta delle Terrare sono operativi 270 metri di banchine per il traffico ro-ro.



15
[Handwritten signature]

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Nel porto esterno vi sono i moli industriali con strutture utilizzate per lo sbarco di materie destinate agli stabilimenti del polo chimico industriale.

Impatti PrevistiVIABILITÀ E INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Il maggiore impatto determinato sulla viabilità è riconducibile ad un aumento del traffico veicolare e non indotto dalla costruzione e dalle opere di riconversione del complesso Brundisium.

L'impatto generato dai mezzi su indicati è stimato come poco significativo in considerazione della durata della fase di cantiere (stimata in 14 mesi) e della tipologia del contesto di riferimento che è tale da garantire una buona viabilità. Come già ricordato, il sito è collegato agevolmente alle principali arterie stradali presenti sul territorio. Lo stesso impatto risulta tra l'altro mitigato dal contenuto numero di viaggi in questa fase, concentrati per lo più nelle primissime ore del mattino.

In merito alle infrastrutture di trasporto, si può affermare che l'impatto delle opere è compatibile con la dotazione infrastrutturale del territorio di riferimento. L'impatto generato dall'esercizio dell'impianto viene descritto come compatibile con l'area e poco rilevante. Infatti il traffico veicolare in questa fase è limitato a quei soli viaggi necessari all'approvvigionamento delle benzine e dei gasoli e pertanto descritto come assolutamente irrilevante rispetto al sito in considerazione del fatto che l'area è ubicata nel porto di Brindisi.

AMBIENTE IDRICO, MARINO E SOTTERRANEO

In fase di cantiere non è previsto alcun impatto significativo sull'ambiente idrico. I quantitativi di acqua prelevati si stimano modesti e limitati nel tempo, forniti dall'acquedotto consortile.

In base alle caratteristiche fisiche delle opere in progetto, non si prevedono interazioni delle fondazioni con la falda, che presenta una soggiacenza media di circa 6,0 m. Inoltre, considerando il modesto interessamento della falda da parte delle opere di fondazione si ritiene che l'intervento non avrà influenza sul deflusso idrico, con un impatto associato ritenuto trascurabile.

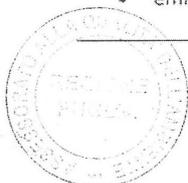
Si noti che l'impianto è dotato di un impianto di raccolta e trattamento delle acque meteoriche ricadenti sul deposito (dai piazzali, dai bacini di contenimento dei serbatoi, dalla sala pompe e dalla trincea tubi????). I fanghi prodotti saranno smaltiti come rifiuti mentre le acque trattate saranno riutilizzate in sito (accumulo antincendio) e, per la quota parte eccedente, inviate al depuratore consortile.

La realizzazione del Deposito Costiero non determinerà alcuna modifica della circolazione idrica superficiale e sotterranea dell'area in quanto non sono previste interazioni con i flussi idrici riconducibili alla realizzazione delle fondazioni delle opere civili, delle nuove strutture e dei basamenti dei serbatoi, in considerazione della tipologia e delle dimensioni delle opere. Gli scavi saranno realizzati di sopra del livello medio mare. Per i motivi sopra esposti si escludono interazioni con l'assetto idrico superficiale e sotterraneo dell'area. Si ritiene pertanto che l'impatto associato possa essere di bassa entità.

EMISSIONE DI GAS E POLVERI SOTTILI IN ATMOSFERA

Gli impatti potenzialmente generati in fase di cantiere sono ricollegabili a variazioni delle caratteristiche di qualità dell'aria dovute a:

- demolizione/dismissione delle opere d'arte esistenti;
- emissioni di inquinanti gassosi dai motori dei mezzi impiegati nelle attività di costruzione;



16
A R S E I A 16

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

- emissioni di inquinanti gassosi ad opera del traffico indotto;
- sollevamento di polveri come conseguenza delle attività di ampliamento dei manufatti (movimenti terra, transito mezzi, etc.).

È stata condotta una valutazione indicativa di tali impatti considerando che l'area interessata dalle attività di cantiere sarà complessivamente pari a circa 13.500 mq (area deposito e area di impronta del terminale) e che il volume di terra rimosso è pari a circa 11.300 mc, a cui vanno aggiunti circa 13.600 mc di materie provenienti dalle demolizioni.

La stima della produzione di polveri totali legate alle suddette attività viene effettuata attraverso l'utilizzo di opportuni fattori di emissione proposti dall'US EPA (Environmental Protection Agency) per le attività di cantiere. Considerando un valore medio di peso specifico del terreno pari a 1,5 t/mc, dai volumi sopra citati si ricava una massa di materiale asportato pari a 37.350 t.

Dalle tabelle riportate si ricava un'emissione di polveri complessiva pari a 2,52 t. Ipotizzando inoltre circa 320 giorni lavorativi totali per la realizzazione del progetto, si ottiene una produzione giornaliera di PTS (polveri totali sospese) pari a circa 6,0 kg/giorno.

In considerazione della durata temporanea (14 mesi) del cantiere, tali impatti vengono descritti come completamente reversibili.

Gli impatti potenziali ascrivibili alla fase di esercizio sono riconducibili alla variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria per:

- a. emissioni convogliate dai serbatoi di stoccaggio;
- b. emissioni fuggitive di composti volatili dai punti di potenziale perdita;
- c. emissioni da traffico veicolare indotto;
- d. emissioni da traffico marittimo.

Emissioni dai serbatoi

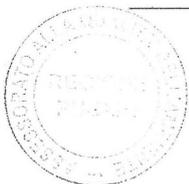
Tutti i serbatoi saranno dotati di filtri a carboni attivi per garantire la qualità dell'aria nel sito d'intervento e nelle zone circostanti. Nel piano di gestione e monitoraggio che si concerterà con ARPA Puglia – ST Brindisi, si valuteranno mediante periodiche prove e campionamenti sperimentali di campo l'effettiva presenza, qualità e quantità dei composti organici volatili presenti nell'aria e se necessario si procederà al potenziamento del sistema di captazione e abbattimento di tali composti.

FLORA FAUNA ED ECOSISTEMI

I principali effetti negativi connessi alla realizzazione dell'impianto in progetto consistono nell'eliminazione della rada vegetazione, nella sottrazione dei preesistenti habitat e nella modifica della struttura e della composizione di flora e fauna. Il primo effetto è di tipo reversibile e minimizzabile al termine della fase di cantiere, mediante operazioni di ripristino, riguardante la ricostituzione della vegetazione eliminata nelle aree libere dall'impianto. In particolare, l'eliminazione della vegetazione riguarderà esclusivamente specie vegetali eurivalenti, resilienti e sinantropiche, in larghissima parte rappresentate da piante cespugliose appartenenti a specie ruderali molto comuni.

Ciò nonostante, per mitigare tale impatto è prevista una barriera perimetrale arborea, composta da esemplari di specie autoctone compatibili con la locale vegetazione naturale. Il secondo e terzo impatto sono in genere di tipo irreversibile e non mitigabile, ma interesseranno nel caso specifico degli ecosistemi di scarso pregio in quanto il contesto ambientale cui si riferisce si presenta a bassa naturalità a causa della esistente attività antropica in area portuale.

Per quanto riguarda la salute pubblica del numero limitato di persone costituenti i due gruppi a rischio



17
 12
 17

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

individuati (operatori marittimi e passeggeri), nello studio si ritiene che sia i criteri costruttivi esposti nel quadro di riferimento progettuale, sia i criteri gestionali di cui ai piani di gestione operativa e di monitoraggio e controllo, consentiranno di espletare le attività di gestione degli idrocarburi mantenendole entro livelli pienamente accettabili per l'incolumità della salute pubblica: in caso di eventuali alterazioni dei fattori igienico-ambientali, questi ultimi verrebbero monitorati con le campagne previste dal piano di monitoraggio. Inoltre, il gruppo a rischio potenzialmente più esposto, rappresentato dal personale che sarà impiegato negli impianti in progetto, verrebbe tutelato dagli accorgimenti tecnici, organizzativi e procedurali previsti dalla vigente normativa per la tutela della salute e per la sicurezza dei lavoratori. I disturbi ambientali connessi alla componente ambientale rumore saranno invece rappresentati dalle emissioni sonore dei mezzi di trasporto dei carburanti e delle macchine operatrici. Malgrado ciò, per motivi non direttamente legati alla attività dell'impianto, bensì alla sua costruzione, può accadere che nelle normali condizioni di utilizzo siano raggiunti valori di rumorosità elevati.

PAESAGGIO

La circostanza che il bacino di stoccaggio sia inserito in un contesto industriale rappresenta un vantaggio anche dal punto di vista degli impatti ambientali sulla componente paesaggio. La percezione visiva del territorio rimarrà infatti praticamente inalterata anche in presenza delle opere in progetto, ed anzi per mascherare ulteriormente l'impianto si provvederà alla realizzazione della già menzionata barriera perimetrale arborea.

Anche la componente legata all'incremento del traffico su gomma non avrà impatti significativi. A regime si prevedono circa 35÷40 cisterne/giorno che veicoleranno su strada il carburante; benché non siano disponibili delle analisi traffico, la localizzazione dell'impianto in prossimità degli svincoli delle strade provinciali a servizio della zona portuale, secondo lo studio, minimizza tale l'influenza sul centro urbano.

Il deposito tratterà benzina e gasolio; tali sostanze figurano tra quelle riportate in Allegato I – Parte 1 e 2 del D. Lgs. 334/99 e s.m.i. (D. Lgs. 238/05), cioè tra gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante. Poiché la capacità volumetrica utile dell'impianto è posta a circa 36.000 mc complessivo di prodotti petroliferi (distinti in 24.000 mc di gasolio e 12.000 mc di benzina), considerando una densità pari a 750 kg/mc per le benzine e di 850 kg/mc per i gasoli, la quantità massima in tonnellate dell'impianto è di circa 29.400 t. Pertanto, lo stabilimento della proponente Brundisium S.p.A. dovrà assoggettarsi agli adempimenti previsti dagli artt. 6, 7, 8 della direttiva Seveso III.

VALUTAZIONI

Sulla base di quanto sopra esposto e contenuto nel SIA, il Comitato Regionale VIA/VAS/AIA ritiene di esprimere le seguenti considerazioni:

- trattandosi di una nuova installazione industriale da realizzarsi in zona ASI, è necessario ottemperare a quanto stabilito nel relativo piano regolatore consortile, ai cui obblighi il Comitato rimanda, facendo proprio il parere espresso dalla ASI Brindisi in data 2.11.2015;
- alcune delle operazioni più rischiose e potenzialmente inquinanti, in contiguità ad acque marine, si svolgeranno in area confinata all'interno del porto medio, e perciò saranno sottoposte ai regolamenti portuali e alle ordinanze della locale Capitaneria di Porto. Si rimanda a queste (72/2013, 19/2009 e alla 16/1974), facendole proprie, e alle conseguenti osservazioni e richieste di chiarimenti formulati dall' Autorità Portuale in data 9.11.2015;
- le emissioni volatili dai serbatoi di stoccaggio non sembrano essere state adeguatamente considerate né modellizzate per quantità e possibile dispersione areale;



18
 [Handwritten signatures and initials]

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

- non appare adeguatamente considerato l'incremento del traffico pesante ed il relativo impatto sulla viabilità e sulla qualità dell'aria;
- è necessario adeguare il progetto alle previsioni del vigente PPTR;

CONCLUSIONI

Lo scrivente Comitato, nella seduta del 12 gennaio 2016, si era così espresso:

"Da quanto sopra esposto, ed in considerazione delle carenze evidenziate nelle argomentazioni offerte a supporto di una corretta stima degli impatti ambientali attesi, il Comitato regionale VIA/VAS/AIA ritiene di richiedere, per quanto di propria competenza, una integrazione documentale utile alla valutazione completa dell'intervento proposto, facendo inoltre proprie le richieste di integrazioni già formulate da altri Enti.

Nello specifico, il Proponente dovrà fornire:

1. una previsione di compatibilità dell'accosto delle navi cisterna alla banchina individuata, in presenza di altre unità trasportanti carichi pericolosi all'ormeggio ai moli "Seveso";
2. una valutazione della compatibilità dell'intervento proposto con altre installazioni nell'area a rischio di incidente rilevante e a rischio di conseguente "effetto domino";
3. una relazione tecnica riportante una previsione di emissione di idrocarburi volatili e di diffusione areale degli stessi in relazione a possibili recettori sensibili;
4. una relazione tecnica sugli effetti sulla viabilità dell'incremento del traffico pesante e sugli effetti delle emissioni di polveri, gas di scarico e rumore nell'ambiente circostante e su recettori sensibili;
5. un adeguato inquadramento territoriale dell'opera in relazione alle previsioni del PPTR."

Il Proponente ha provveduto ad integrare quanto richiesto sopra con una relazione unica denominata "Relazione integrativa al progetto definitivo" (RI-R6), non datata ma con codice di riferimento "BRUND_PD_RI_06_001".

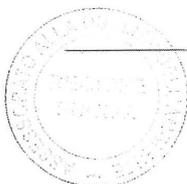
Dalla lettura della suddetta relazione integrativa scaturiscono le seguenti considerazioni che portano a formulare un parere come di seguito esposto.

A pag. 21 della citata relazione integrativa il proponente distingue un impatto negativo sulla componente atmosfera a breve termine legato alle fasi di cantiere ed un impatto a tempo indeterminato derivante dalle attività di esercizio impiantistico. Nell'ambito di questa primaria distinzione, a sua volta vengono distinte le emissioni diffuse e quelle convogliate; tra le emissioni diffuse vengono contemplate le emissioni dai motori delle autocisterne e delle navi, tra le emissioni convogliate sono annoverate le emissioni dai serbatoi di stoccaggio, le emissioni fuggitive dei composti volatili dai punti di potenziale perdita e le emissioni dai bracci di carico delle autocisterne. Risulta immediatamente palese una confusione nelle proposizioni tecniche a riguardo.

È noto che con il termine emissione si intende "qualsiasi sostanza solida, liquida o gassosa introdotta nell'atmosfera che possa causare inquinamento atmosferico" (art. 268, comma 1, lettera b), del D.Lgs. n. 152/2006 ss.mm.ii.); alla luce di ciò, una fonte emissiva/sorgente può essere, ad esempio, un impianto produttivo od il traffico automobilistico.

L'impatto emissivo di una sorgente è quantificabile attraverso il flusso di massa inteso come la quantità di agente inquinante emessa per unità di tempo, esprimibile ad esempio in grammi/secondo, chilogrammi/ora etc..

Se la sorgente emissiva è convogliata come quella assimilabile ad un camino industriale si può parlare di emissione puntuale, se la sorgente emissiva è riconducibile ad un tratto di strada percorso da automezzi ed autoveicoli si può parlare di emissione lineare, infine se la sorgente emissiva proviene ad esempio da una



19
 [Handwritten signatures and initials]

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

vasca di accumulo, dalla bocca di un impianto di riduzione volumetrica di rifiuti, da un serbatoio da cui evapora un certo inquinante etc. trattasi di emissione areale.

Se invece l'emissione dell'effluente gassoso non avviene attraverso un camino si parla di emissione diffusa. Un'emissione fuggitiva è individuabile quale perdita fisiologica e non accidentale dagli organi di tenuta di un impianto.

A pag. 23 della relazione integrativa si afferma che le emissioni provenienti dai serbatoi di stoccaggio sono ridotte data la particolare tecnologia proposta (serbatoi a tetto galleggiante) e che le emissioni sono definibili a inquinamento poco significativo ex art. 272 comma 1 del D.Lgs 152/06.

Indipendentemente dal corretto inquadramento di Legge, il Comitato scrivente ha chiesto di valutare in via previsionale gli impatti derivanti anche da questi impianti partendo da un "flusso di massa" conosciuto o bibliografico.

A pag. 25 della relazione integrativa si descrive sommariamente il sistema "vapour recovery unit" a servizio delle baie di carico; non viene definito però quale sia il flusso di massa degli inquinanti emettabili e non si propone uno studio modellistico delle ricadute.

Gli effetti sulla viabilità dell'incremento del traffico pesante e sugli effetti delle emissioni di polveri e gas di scarico sono stati valutati in maniera tabellare computando, in riferimento al data base della Rete del Sistema Informativo Nazionale Ambientale, solo il flusso di massa annuo degli inquinanti comuni senza tener conto della richiesta di modellizzazione delle ricadute al suolo degli stessi.

Non vengono valutate le emissioni fuggitive anche in relazione alla presenza di attività industriali non compatibili.

Non viene inoltre presentato uno studio di impatto cumulativo che tenga conto dei principali inquinanti sulla matrice aria.

Il Comitato ritiene inoltre importante segnalare che la Provincia di Brindisi ha posto in risalto la richiesta in data 01/02/16 da parte del proponente, di ottenere la proroga per ulteriori 5 anni del provvedimento positivo di VIA per il progetto riguardante la riconversione del complesso ex Vitivinicolo Brundisium sito nella zona industriale di Brindisi, nonché la realizzazione di un impianto per la produzione, estrazione (tramite spremitura), raffinazione, stoccaggio ed utilizzazione olii vegetali per l'alimentazione di una centrale di cogenerazione da 49,9 Mwt. Nel contempo la Provincia pone in risalto che lo stesso proponente ha presentato in data 18/08/15 al MATTM un'istanza di avvio del procedimento di VIA di cui al presente parere. Risulta pertanto un evidente contrasto tra quanto richiesto alla Provincia di Brindisi e quanto invece richiesto al Ministero. Di ciò la Provincia ha richiesto opportuni chiarimenti che allo stato non sono stati consegnati da parte del proponente o, quanto meno, non sono noti al Comitato.

La Provincia segnala inoltre la mancanza del titolo ad avviare la procedura da parte del proponente, atteso che il contratto di locazione commerciale (della durata di sei anni e con inizio dall'1/8/2009), risulta scaduto da vari mesi e non si è a conoscenza di un possibile avvenuto rinnovo.

Il Comitato rileva che dalla lettura della relazione archeologica emerge un rischio elevato in corrispondenza dell'area di intervento (con riferimento a quanto reso evidente dalla figure); tale aspetto rischierebbe di arrecare rilevanti danni al patrimonio archeologico eventualmente riscontrabile (e non indagato).

Il Comitato evidenzia inoltre l'assenza nel SIA di un'analisi delle alternative, che ponga in evidenza quelle sia di tipo localizzativo che progettuale. Questa rappresenta una grave carenza nello studio, specie in mancanza dell'esame dell'alternativa "zero". Andrebbero inoltre posti in risalto i vantaggi economico-ambientali della soluzione scelta rispetto alla cosiddetta alternativa "zero", aspetto non riscontrato ma ritenuto fondamentale.



20
 [Handwritten signatures and initials]

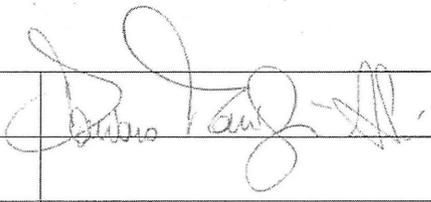
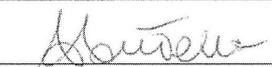
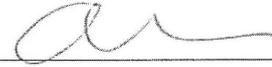
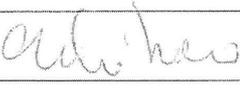
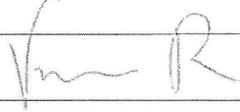
COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

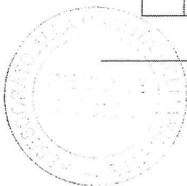
In considerazione della rilevante pressione ambientale sull'area di intervento, posta in risalto da numerosi Enti, oltre che nel parere ASI ed in una nota del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche e Paesaggio, il Comitato ritiene che siano elevati i rischi sotto il profilo ambientale per l'area, già fortemente "appesantita" nelle sue componenti ambientali per la presenza di numerose attività a rischio di incidente rilevante.

Infine è doveroso evidenziare che, il proponente individua la banchina n.24 quale banchina di accosto che dovrebbe alloggiare nelle vicinanze il terminal di collegamento con l'impianto, dove, da regolamento portuale, è consentito l'accosto a navi portacontainer o vinaccere e non a petroliere.

Pertanto stante quanto precedentemente posto in risalto, il Comitato ritiene che un intervento della portata di quello proposto sia in grado di generare criticità ambientali irreversibili nel sito di intervento e con pesanti incidenze negative sulla collettività.

Per tutto quanto sopra esprime il proprio parere negativo.

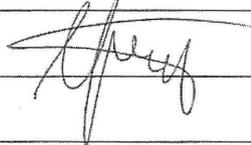
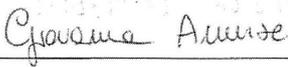
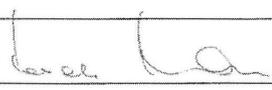
	Esperto in Chimica Dott. Damiano Antonio Paolo MANIGRASSI	
2	Esperto in Gestione dei Rifiuti Dott. Salvatore MASTRORILLO	
3	Esperto in gestione delle acque Ing. Alessandro ANTEZZA	
4	Esperto giuridico-legale Avv. Vincenzo COLONNA	
5	Esperto in igiene ed epidemiologia ambientale Dott. Guido CARDELLA	
6	Esperto impianti industriali e diffusione degli inquinanti nell'ambiente Ing. Ettore TRULLI	
7	Esperto in Urbanistica Ing. Claudio CONVERSANO	
8	Esperto in Infrastrutture Arch. Antonio Alberto CLEMENTE	
09	Esperto in paesaggio Arch. Paola DIOMEDE	
10	Esperto in scienze ambientali Dott. Gianluigi DE GENNARO	
11	Esperto in scienze forestali	
12	Esperto in scienze geologiche Dott. Oronzo SANTORO	
13	Esperto in scienze marine Dott. Giulio BRIZZI	
14	Esperto in scienze naturali Dott. Vincenzo RIZZI	



21
At

21
At

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

15	Esperto in valutazioni economico-ambientali Ing. Tommaso FARENGA	
16	Rappresentante Provincia BAT Avv. Vito BRUNO	
17	Rappresentante Provincia di Lecce Ing. Dario CORSINI	
18	Rappresentante Provincia di Foggia Dott. Giovanni D'ATTOLI	
19	Rappresentante della Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia Arch. Donatella CAMPANILE o componente supplente arch. Anita GUARNIERI	
20	Rappresentante Provincia di Brindisi Ing. Giovanna ANNESE (su delega dott. Epifani)	
21	Rappresentante Provincia di Taranto Ing. Dalila BIRTOLO o delegato ing. Emiliano MORRONE	
22	Rappresentante Provincia di Bari Ing. Francesco LUISI	
23	Rappresentante dell'Autorità di Bacino della Puglia Dott.ssa Daniela DI CARNE	
24	Rappresentante dell'ARPA Puglia Dott. Vito PERRINO	
26	Rappresentante dell'Ass.to reg.le alla Qualità del Territorio Dott. Michele BUX	



Il presente allegato è costituito da n. 2/2 fasciate ed è parte integrante del provvedimento avente codice cifra ECO/DEL/2016/00010
IL DIRIGENTE NELLA SEZIONE ECOLOGIA A.I.
(ING. G. TEDESCHI)

