



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

E.prot DVA – 2014 – 0001492 del 22/01/2014

SEDE NAZIONALE
Viale San Martino, is. 11
98123 MESSINA
ITALIA
Tel/Fax: 090 6514789
Cell.: 329 7696176
Email: mediterraneanatura@alice.it

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

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali –
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale,
Via Cristoforo Colombo 44,
00147 Roma

Messina, 20 dicembre 2013

Oggetto: verifica di esclusione/assoggettabilità a VIA del porto denominato “San Francesco” ditta Cantiere Navale DREPANUM srl presso Trapani – richiesta di procedura VIA e Valutazione di Incidenza

Dal sito del Ministero dell'Ambiente si è presa visione dei diversi elaborati del progetto di cui in oggetto e si fa presente quanto segue:

- a) **La vicinanza con la ZPS ITA 010028 e SIC ITA010007 richiede la stesura di apposita Valutazione di Incidenza.** Le dinamiche idriche, i componenti inquinanti rilevati nella caratterizzazione dei fondali da dragare, la realizzazione in tempi recenti di nuove opere portuali, dighe foranee incluse, richiedono che il progetto venga sottoposto a corretta Valutazione di Incidenza come previsto dall'art. 5 comma 3 del DPR 357/97 e smi non essendo sufficiente il semplice screening. Si rammenta che l'articolo sopraccitato prevede la Valutazione di incidenza per ciò che può avere effetto “sui” siti e non “nei” siti. Tale specifica è fondamentale anche per quanto riguarda l'area prevista per l'improvvido collocamento di 40.120 mc di materiale di dragaggio, di cui diremo successivamente.
- b) La sentenza della CGE 2009/2086 ha portato alla emanazione della L. 97/2013 che all'art. 23, comma 2 prevede che – in attesa delle linee guida – *“ le tipologie progettuali di cui all'allegato IV alla parte seconda del predetto decreto legislativo sono sottoposti alla verifica di assoggettabilità, senza alcuna previsione di criteri e soglie”*. Nei diversi elaborati si afferma che il progetto esula dalla procedura VIA, non rientrando nell'allegato IV, decidendo comunque di inviarlo al Ministero proprio per la verifica di esclusione/assoggettabilità, riportando nel documento *“studio di inserimento ambientale e paesaggistico “* (file elab.E1M), *“le informazioni necessarie previste nell'all. V del D.Lgs 152/2006 affinché l'Autorità sia messa nelle condizioni di valutare quanto riportato”* (pag. 5).

Analisi delle informazioni contenute nello “studio di inserimento ambientale e paesaggistico”

Nella premessa viene effettuata una disamina sulla normativa vigente in materia di VIA, con riferimento al progetto e si afferma (pag. 5):

“ risultano sottoposti a verifica di assoggettabilità i progetti elencati nell'allegato IV. L'allegato IV) al punto 7 “progetti di infrastrutture” comma “q” comprende “porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, e le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e

i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri...".Con riferimento al caso di specie, si osserva che il progetto proposto non sembra rientrare neanche in tale suddetta tipologia".

Al di là delle novità introdotte dall'art. 23 comma 2 della L.97/2013 già sopra richiamato, si fa presente che il progetto rientra pienamente in questo allegato IV. La dimensione del porto (circa 2 ettari), con moli inferiori a 500 m, rientra infatti pienamente in questa classificazione.

Il proponente, successivamente alla frase sopra riportata, effettua una disamina delle definizioni di "porto" e "approdo" richiamando il D.P.R. 509/97 all'art 2 c.1 punto a e punto c. Riteniamo che le conclusioni di tale disamina non possano essere considerate pertinenti, laddove si debba analizzare l'impatto ambientale di opere che - contrariamente a quanto si tende a far credere - comportano un impatto negativo. All'ambiente, che un porto non sia definito porto ma approdo ai sensi di un'altra norma, poco importa se - come vedremo - le ipotesi progettuali non sono affatto esenti da impatto.

La normativa in materia di impatto ambientale deve essere - ora più che mai - considerata nel pieno della sua importantissima valenza, ovvero, evitare che progetti di ogni genere, bypassino in ogni modo, il vaglio - doveroso e serio - dell'analisi degli impatti.

Non è dissertando su porto/approdo, dimensioni, pontili galleggianti o no, che si fa l'interesse della collettività.

L'opera, apparentemente irrilevante, non lo è affatto.

Essa insiste su di un porto che è già stato oggetto di ampliamenti oltre che di indagini giudiziarie che hanno evidenziato criticità notevoli nei fanghi di dragaggio in occasione dell'America's Cup. Ma gli effetti dei dragaggi possono essere fortemente negativi anche a distanza su una importantissima ZPS e R.N.O, con la preoccupante e irricevibile previsione di destinare il materiale di dragaggio in un habitat prioritario.

Inoltre, in ciò che viene relazionato nell'elaborato, non si fa cenno alle opere terrestri (che insisterebbero su un tessuto urbano già esistente ancorchè non fruito), rendendo impossibile comprendere la reale dimensione del progetto, limitandosi a sottolineare dimensioni (spazio acqueo) e lunghezze (pontili) al di sotto di soglie (10 ettari e 500 ml rispettivamente) che sono comunque ricomprese nell'allegato IV.

Il progetto peraltro prevede l'utilizzo di:

20.400 mq di mare (in concessione demaniale), "l'installazione di n.3 pontili galleggianti collegati tra loro da un pontile galleggiante di riva ed aventi lunghezza rispettivamente 87 m, 75 e 140 m" il cui ancoraggio avverrebbe "mediante catenarie e corpi morti", per un totale di n. 93 posti barca (posti anche per imbarcazioni di grosse dimensioni). "E' previsto un approfondimento del fondale marino fino a -3.00 e -4.00 m per un totale di 40.100 mc"

Vanno poi valutate le attività nautiche e le azioni connesse (ad esempio, l'ancoraggio anche degli stessi pontili) ed è necessario infine **indicare/segnalare/evidenziare se vi sia un piano del porto**, se il medesimo sia stato sottoposto a procedura VAS e Valutazione di Incidenza, e come eventuali ulteriori opere, ancorchè non realizzate, possono cumularsi. Non si ritiene sufficiente affermare che "Non sono previsti altri cantieri con riferimento all'ambito portuale al momento della realizzazione del presente progetto. Non si ritiene, pertanto, che la realizzazione dello stesso possa comportare effetti cumulativi negativi per l'ambiente". Del resto nella frase stessa viene indicata una temporalità precisa ("al momento") che indirettamente conferma la non valutazione con piani eventualmente esistenti, opere recentemente realizzate (America's Cup), opere in itinere. **Si ritiene pertanto che la Commissione VIA - VAS debba acquisire ulteriori elementi e richiedere la procedura VIA.**

In merito al materiale di dragaggio, si riporta quanto affermato:

"La fase di cantiere non prevede produzione di rifiuti. Ed inoltre con riferimento particolare alla fase di dragaggio dei fondali, si riferisce che i sedimenti marini verranno trattati in base alle indicazioni già predisposte dal CONISMA (Consorzio Interuniversitario Nazionale per le scienze del Mare). Infatti tale Istituto Universitario ha già effettuato la caratterizzazione dei sedimenti marini in sito individuandone le opportune ipotesi di gestione. Per maggior dettaglio si rimanda all'elaborato E2/M".

Leggendo l'elaborato richiamato, ci preme segnalare che in esso risultano sopra i valori, diverse sostanze altamente inquinanti: Cadmio (Cd), Zinco (Zn), Mercurio (Hg) e il Rame (Cu), oltre ad alcuni composti organici (acenaftene, fluorene), pesticidi organo clorurati (2,4,6 TCP) e il TBT (pag. 35).

Ma questi sono solo quelli che hanno superato le soglie, il resto di ciò che giace negli strati che si intendono dragare, potrebbe risultare dannoso per l'ambiente, a prescindere dalle norme vigenti.

Non si può considerare il dragaggio, irrilevante e tollerabile in un ambiente così delicato, **dove a poche centinaia di metri si utilizza l'acqua di mare per la produzione di sale per uso alimentare**, oltre agli aspetti ambientali delicatissimi delle Saline di Trapani e Paceco.

Inoltre, la specifica che viene fatta dal proponente, che il Molo Ronciglio non sia più in zona B di Riserva, non comporta che lo stesso sia sottratto alla tutela posta dalla Direttiva 147/2009 CE (ex 79/409/CE), inducendo a credere che la distanza oggettiva dall'area protetta sia maggiore di quanto non sia in realtà. A pag. 9 dell'elaborato *"studio di inserimento ambientale e paesaggistico"* si riporta correttamente che il molo Ronciglio non è più in Riserva naturale, includendo le mappe e il decreto di ripermimetrazione. Nelle pagine successive si riportano le mappe della ZPS, dove si vede chiaramente che il molo Ronciglio è in ZPS e SIC, ma si afferma che *"Lo specchio acqueo richiesto in concessione non ricade all'interno delle zone di protezione speciale di cui sopra ed inoltre in riferimento alla distanza ed alle modeste dimensioni del progetto non si ritiene che lo stesso possa produrre effetti sui sopradetti siti "Natura 2000". E' vero che non ricade all'interno della ZPS, ma è vero che è in prossimità di essa e che la stessa, inevitabilmente, risente di tutto ciò che avviene nello spazio marino. Inoltre, mentre si rimarca che il molo Ronciglio è fuori dalla Riserva, non si rimarca con uguale enfasi, che il medesimo è in piena ZPS.*

Si induce a credere che la ZPS sia esente da qualsivoglia impatto (e di conseguenza il progetto debba essere esente da ulteriori procedure e studi specifici), semplicemente omettendo di valutare appieno la normativa vigente (*"sui"* siti e non *"nei"* siti, come abbiamo esplicitato prima), non evidenziandone le reali distanze (mappe di pag. 11 e a seguire), e affermando – non correttamente – che *"Come mostrato nella figura 1 a sud della riva meridionale del porto sorgono le saline di Trapani. In riferimento alle modeste dimensioni del progetto nonché alla distanza tra i luoghi, non si ritiene che lo stesso possa produrre effetti significativi sulle anzidette zone umide"*. Certo, limitando tale affermazione alle sole zone umide, si restringe il campo della influenza, ma i sistemi ambientali sono aperti, e interventi anche apparentemente distanti possono avere incidenze negative.

Non riteniamo che sia corretto segnalare quando serve, che si è distanti dalla ZPS e, non segnalare la sua oggettiva vicinanza (ZPS, Molo Ronciglio), non indicare (se esistono) opere a terra che renderebbero più ampia l'area oggettiva di progetto, non valutare (se esistono) piani ed eventuali ulteriori opere, omettendo una valutazione congiuntamente ad altri piani/progetti, per indurre a credere che il progetto sia irrilevante per l'ambiente.

In ultimo, la proposta progettuale di destinare ad una zona umida il materiale di dragaggio è inaccettabile.

Nell'elaborato E4/M (*"area di destinazione dei sedimenti gragati"*, la parola errata è dell'elaborato), si vedono le foto di questa porzione superstite di salina, un tempo in IBA (Important Bird Area).

La salina, ancorchè non più produttiva, è ricchissima di specie vegetali in allegato B della Direttiva 92/43/CE, è habitat prioritario (salicornieti, laguna costiera), sito di sosta e svernamento di diverse specie in Allegato I della direttiva 147/2009/CE, e sito di riproduzione del Cavaliere d'Italia.

Inoltre, si tratta di terreni alluvionali ed è ormai nella cronaca annuale sia locale che non, che ad ogni pioggia intensa, la città di Trapani e le relative pertinenze, si allaga. Andare a colmare un habitat importantissimo, che ha già subito i fortissimi impatti di scelte scellerate del passato (oltre che di illegalità diffusa), significa incrementare irresponsabilmente le superfici impermeabili e aggravare gli effetti degli eventi meteorici, al di là del grave inquinamento che ne deriverebbe sul sistema idrico superstite, visto che non è stato redatto alcuno studio sul suolo e sottosuolo e componente idrica.

Inoltre, si richiama la normativa comunitaria che prevede la tutela di habitat e specie (animali e vegetali) anche al di là del mero confine amministrativo dettato da ZPS e SIC. Si fa inoltre presente che la Riserva Naturale, è – dal 2011 – anche sito internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar.

In ultimo, si rappresenta che il progetto ad avviso della scrivente associazione, è supportato da informazioni incomplete che non consentono di poterlo escludere dalla procedura VIA senza incorrere in errore.

Si fa anche presente che la Regione Sicilia e la quasi totalità dei comuni della medesima regione, non mettono on line i progetti che vanno a Valutazione di Incidenza e a VIA. Qualora questo progetto dovesse venire escluso dalla procedura VIA (che riteniamo debba essere fatta), e dovesse tornare alla Regione Sicilia per la procedura VINCA (e di conseguenza, al Comune di Trapani) esso rischierebbe di non essere sottoposto ad evidenza pubblica, con quel che ne consegue in termini di costante depauperamento del patrimonio naturale e del cumulo di attività che incidono negativamente anche in

termini di sostenibilità. Né risulta che il progetto preliminare sia stato già sottoposto a Valutazione di Incidenza, non avendo l'ente gestore della RNO Saline di Trapani e Paceco – da coinvolgersi per legge – ricevuto alcunché per il parere di competenza, nonostante il medesimo progetto sia stato oggetto di specifica conferenza di servizi il 18 aprile 2012.

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra evidenziato, si chiede che il progetto venga sottoposto a procedura VIA e a corretta stesura di Valutazione di Incidenza, stante il possibile cumulo di impatto con altri piani e/o progetti, il possibile danno derivante dal dragaggio e dall' incauto e pericolosissimo collocamento del materiale da esso risultante in una zona umida con habitat e specie prioritarie e la mancata presentazione delle possibili alternative.

Il Presidente
Deborah Ricciardi



Perrone Raffaele

Da: mediterraneanatura@postacertificata.com
Inviato: lunedì 20 gennaio 2014 08:51
A: Panella Monica
Oggetto: via Trapani
Allegati: richiesta procedura VIA Trapani.pdf

scusi, vedo solo ora che non era stato aggiunto l'allegato.
Saluti

Deborah Ricciardi

