



Roma, 14 MAR. 2005 ...

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione per la Valutazione di Impatto Ambientale di
Infrastrutture, Opere Civili e Impianti Industriali

Protocollo N.: DSA/2005/06646

Pratica N.:

Ref. Mittente:

protocollo in

del

risposta

All'Ente Porto di Giulianova
Lungomare Spalato
64022 GIULIANOVA LIDO
(TE)Al Ministero per i Beni
e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMAAlla Regione Abruzzo
Direzione territorio
Settore Urbanistica
Beni Ambientali
Via Leonardo da Vinci, 1
67100 L'AQUILA**OGGETTO: PROGETTO: "AMPLIAMENTO DEL PORTICCIOLO CON
APPRODO CATAMARANO, PORTO DI GIULIANOVA (TE)" VERIFICA DI
ESCLUSIONE DALLA VIA**

In data 29 ottobre 2004 L'Ente Porto di Giulianova, ha presentato istanza di esclusione dalla VIA per il progetto consistente nel "Ampliamento Porticciolo con approdo catamarano Porto di Giulianova (TE)", acquisita in data 5 novembre al prot. n. DSA/2004/24595.

Si riassumono le seguenti considerazioni in merito a tale istanza, sulla base delle valutazioni della Commissione VIA espresse in data 10.02.05, con parere n. 658.

Premessa

Il progetto in questione costituisce una variante di un precedente progetto di "Ampliamento del porticciolo turistico con approdo per Catamarano", che prevede la possibilità di approdo, in corrispondenza del molo meridionale del porto di Giulianova, di navi veloci con capacità di trasporto autovetture oltre che di passeggeri.

Il molo di approdo della nave veloce, posto ad est del porticciolo turistico, spicca dal molo che delimita a sud il porto di Giulianova e costituisce il muro di sponda della banchina di accosto. Sarà costituito da cassoni assorbenti atti a dissipare l'energia delle onde di traversa, dalle quali l'attuale imboccatura non offre adeguata copertura.

Il molo prenderà il posto della attuale scogliera assorbente che delimita ad est gli approdi turistici.

Sul molo troveranno posto la Stazione Marittima, dotata anche di servizi e zone ristoro, un'area di attesa per le autovetture e un'eventuale rampa metallica per l'accesso delle automobili al traghetto.

Per l'accesso delle autovetture alla zona di imbarco, il progetto prevede l'utilizzo di due corsie da realizzare sul molo meridionale. Sempre sullo stesso molo è prevista la realizzazione di una terza corsia di emergenza.

L'accesso alle corsie di approclo all'imbarco dovrebbe avvenire mediante un varco da aprire sul muro che delimita il porto da un parcheggio comunale prospiciente la palazzina dell'Ente Porto. Il parcheggio verrebbe quindi utilizzato come area di raggruppamento prima di entrare nell'area portuale.

Nella relazione allegata al progetto non si parla mai di dragaggi, anche se nelle tavole allegate, su un profilo trasversale al molo da realizzare, è genericamente riportata la scritta «Quota Dragaggi (-4.50 m slm)». Al problema del dragaggio si accenna anche nello «Studio di Fattibilità Ambientale» per dire, genericamente, che il materiale dragato sarà utilizzato per la realizzazione della banchina, senza tuttavia riportare un bilancio dei materiali.

Lo «Studio di Fattibilità Ambientale» allegato al Progetto considera tutte le componenti ambientali connesse alla realizzazione del progetto. Tuttavia, non vengono chiariti alcuni aspetti, in merito agli impatti, e le argomentazioni prodotte non riescono a rimuovere alcune perplessità circa gli effetti ambientali di alcune scelte progettuali.

In particolare si evidenziano i seguenti punti.

Piano Regolatore Portuale:

Non è chiaro, anche perché non è analizzato, come le opere progettate si inseriscano nel Piano Regolatore Portuale. Ciò appare di non secondaria importanza considerato che il porto è definito essenzialmente turistico e peschereccio, benché non venga mai citata la categoria di appartenenza al porto.

Dragaggi:

La documentazione allegata accenna in maniera generica e fugace al problema dei dragaggi, senza mai riportare i volumi interessati e senza fornire un bilancio dei materiali.

Anche se le autorizzazioni relative ai dragaggi e all'eventuale scarico a mare del corrispondente materiale sono esterne alla procedura di VIA, tuttavia le loro implicazioni in termini ambientali, investendo gli escavi direttamente la componente suolo e sottosuolo, debbono essere presi in considerazione nel processo di Valutazione di Impatto Ambientale; ciò anche per ricercare eventuali misure di mitigazione.

Differenze tra il "Progetto Originario" e la "Variante Ante Operam":

Anche se nella documentazione progettuale non si accenna mai alle dimensioni dei battelli che dovrebbero espletare il servizio, da alcuni dettagli dei disegni sembrerebbe evincersi che le unità previste per espletare il servizio di traghetto assunte nel progetto per cui si chiede l'esclusione dalla VIA, siano di dimensioni ben maggiori del catamarano considerato nel progetto originario. A ciò sembrerebbero riferirsi le diverse dimensioni delle banchine riportate nelle tavole progettuali.

Significative e di notevole valenza ambientale appaiono anche alcune scelte progettuali in merito alle modalità esecutive delle opere.



Non si può che ribadire, anche in questo caso, l'esigenza di un processo di valutazione completo che chiarisca tutti gli aspetti progettuali e le relative implicazioni ambientali.

Moto ondoso interno al porto:

Nella documentazione allegata al progetto è più volte evidenziata la circostanza che la attuale configurazione delle opere di difesa del porto presentano una scarsa efficacia. Il moto ondoso, in caso di mareggiate provenienti dal I° quadrante, riesce «a penetrare all'interno del bacino portuale, rendendo inutilizzabile la banchina meridionale e determinando condizioni di pericolosità per le manovre di ingresso».

Non a caso nella documentazione progettuale è più volte richiamata la presenza, lungo il molo meridionale e trasversalmente a questo, di una scogliera in funzione di assorbente del moto ondoso.

Le nuove opere in progetto dovrebbero proprio prendere il posto della barriera assorbente, accostata alla banchina meridionale, che è attualmente definita inutilizzabile in caso di mareggiate.

E' vero che la nuova banchina verrà realizzata in cassoni cellulari assorbenti, ma non viene prodotto alcuno studio o simulazione, pur in presenza di tale delicata situazione, per verificare che l'efficacia della funzione assorbente del moto ondoso nella nuova configurazione sia pari o superiore a quella della scogliera.

Resta il fatto che, allo stato attuale, non sempre è garantita l'operatività della banchina sud del porto e le argomentazioni prodotte non riescono a fugare i dubbi che possano rendersi necessarie, per garantire l'operatività dei traghetti, modifiche alle opere di difesa portuale.

Un fatto del genere non potrebbe esser contemplato altro che in un nuovo Piano Regolatore Portuale. Allo stato attuale, senza il servizio di traghetto attestato sul molo meridionale e con la presenza della scogliera assorbente, il porto di Giulianova ha trovato un suo equilibrio ed una sua operatività;

La sostituzione della scogliera assorbente con la banchina in cassoni cellulari non garantisce la stessa efficacia agli effetti della difesa degli altri settori più interni del porto e che non sia necessario intervenire con ulteriori opere in un secondo momento. Infine, osservando che l'approdo del traghetto è posto "lato mare" dello sporgente di accosto e che quindi l'imbarcazione risente del moto ondoso penetrato nel porto prima che questo raggiunga la schiera dei cassoni cellulari e ricordando che il traffico previsto è unicamente passeggeri, non si può prescindere dal valutare le condizioni di pericolo che si producono, eventualmente anche mediante una analisi di rischio.

Anche in questo caso sembra necessario un percorso che consenta di analizzare le eventuali alternative progettuali valutandone l'efficacia rispetto all'operatività del porto, ciò che è possibile solo all'interno di una procedura di VIA.

Si sottolinea ancora che tale compito sarebbe fortemente facilitato se il progetto in esame venisse visto contestualmente al nuovo PRP.

Interferenze con la città e con l'ambiente antropico:

E' in questo ambito che sembrano delinearci gli impatti più significativi, forse non completamente risolti allo stato attuale e che comunque meritano un approfondimento maggiore. La documentazione progettuale dichiara che la capacità di carico del traghetto è di 80 autovetture. Ciò significa che per ogni corsa del battello occorre prevedere il movimento



di 160 autoveicoli (80 in partenza, 80 in arrivo) che attraverseranno la città.

Genericamente viene detto che la viabilità cittadina è tale da sopportare ampiamente il volume di traffico previsto, ma senza alcuna indicazione circa i percorsi che tali vetture compiranno e senza alcun accenno sul traffico che già impegna le strade cittadine.

Non è possibile, dalla documentazione progettuale, stimare gli impatti generati dal traffico connesso all'attività portuale in termini di rumore e qualità dell'aria. Ciò assume un rilievo particolare tenendo conto del fatto che i maggiori afflussi al traghetto saranno presumibilmente in estate e durante i periodi festivi, allorché la quotidianità turistica e balneare appesantisce già la città.

Ancora di più non sembrano completamente risolti, gli impatti generati dalle operazioni propedeutiche all'imbarco ed all'incollamento, nel porto e fuori dal porto.

In particolare per quel che riguarda le operazioni fuori dal porto viene genericamente detto che le autovetture, prima del loro ingresso nel porto, verranno concentrate nel parcheggio comunale posto di fronte alla palazzina dell'Ente Porto. Non viene data alcuna indicazione sulla capacità del parcheggio, la sua viabilità interna ed il suo accesso. Ancora di più non viene indicato in quale modo si potrà supplire, nei giorni di imbarco, ai posti-macchina sottratti al parcheggio per destinarli alle operazioni di imbarco sul traghetto. Sembra difficile credere che il parcheggio, posto in prossimità del porto e della spiaggia, in un ambito cittadino densamente popolato, costruito di recente presumibilmente per venire incontro ad esigenze ben individuate, risulti sempre vuoto ed a disposizione delle operazioni di imbarco, soprattutto nel periodo estivo. Ciò è tanto più importante quando si pensi che il parcheggio e l'accesso al porto si innestano praticamente direttamente sul lungomare; è quindi ragionevole ritenere, nel caso di inconvenienti che rallentino la fluidità delle operazioni, che si possano avere ripercussioni sul traffico del lungomare, con intasamenti e quindi con impatti generali dal rumore e dalle emissioni delle autovetture.

Anche all'interno del porto, mancando un inquadramento del progetto nell'ambito di un Piano Regolatore Portuale con le destinazioni d'uso delle aree e con la viabilità interna delineata, è difficile valutare gli effetti del traffico ed i possibili impatti, soprattutto in prossimità dell'uscita su cui graverebbero i flussi pertinenti allo sbarco dal traghetto, all'area diportistica, alla zona della pesca, alle aree dei cantieri navali ed ai mezzi di servizio.

Anche in questo caso si deve ribadire che gli impatti, soprattutto relativi al traffico, al rumore ed alla qualità dell'aria, possono essere definiti e valutati unicamente attraverso una regolare procedura di valutazione che li quantifichi e giudichi in quale misura essi sono mitigabili ovvero sono ostativi al progetto.

Inoltre poiché gli impatti suddetti hanno immediate ripercussioni sull'ambiente antropico, non sembra opportuno privare la popolazione della possibilità di interloquire nel processo decisionale attraverso l'istituto delle osservazioni che solo la pubblicità del progetto, prevista nella normativa sulla VIA, può garantire.

In conclusione, emerge l'opportunità che il progetto venga presentato contestualmente al nuovo PRP, così da risolvere ogni interferenza e collocarsi in un contesto ordinato. Non si può ignorare che già il precedente attracco del catamarano adibito al solo traffico passeggeri (senza autovetture) generava disagi e intralci alla normale attività portuale e cantieristica. Non restava quindi che constatare da parte del Proponente, nell'ambito del "Progetto Originario", che «*le due richieste relative all'approdo turistico e quello del catamarano non possono trovare, allo stato attuale, una soddisfacente e completa risposta per la mancanza di un Piano Regolatore Portuale operante.*

In tale fase potranno essere presi in considerazione solo modesti interventi con moli "a



giorno" che non alterano il regime ondoso nell'ambito portuale»

Tale intendimento progettuale, che sottolinea l'importanza di un nuovo PRP e che rimanda alle considerazioni svolte a proposito del moto ondoso interno al porto, è stato non completamente rispettato con la progettazione della "Variante in Corso d'opera" di cui si chiede l'esclusione dalla procedura di VIA.

In conclusione,

VISTA la Direttiva 97/11/CE ed in particolare i criteri di esclusione definiti nell'allegato III;

VISTA la richiesta di esclusione VIA da parte del proponente Ente Porto di Giulianova, in data 29.10.04 e acquisita dalla Direzione DSA il 05.11.04;

CONSIDERATO che:

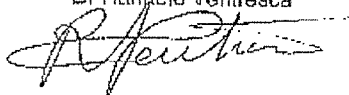
- Il Progetto prende le mosse da un "Progetto Originario" di cui costituisce la "Variante in corso d'opera" e prevede la realizzazione di un molo per l'attracco di un traghetto veloce per il collegamento con la costa dalmata e la collocazione della banchina in corrispondenza di una scogliera avente funzioni assorbenti del moto ondoso per le ondate provenienti dal I° quadrante che le opere di difesa esterne lasciano penetrare nel porto durante le mareggiate;
- non è possibile inquadrare le opere progettate nell'ambito del Piano Regolatore Portuale vigente e che non si hanno sufficienti informazioni circa il nuovo Piano Regolatore Portuale che dovrebbe entrare a breve in vigore;
- la posizione della scogliera assorbente richiede una più attenta analisi della capacità di smorzamento del moto ondoso da parte delle strutture che prenderanno il suo posto, onde evitare che successivamente si rendano necessarie ulteriori opere per garantire l'operatività del porto e che quanto sopra troverebbe una soluzione ottimale inquadrando il complesso delle opere in progetto in un nuovo Piano Regolatore Portuale;
- permangono incertezze:
 - sugli impatti generati dai dragaggi;
 - sulle diverse scelte progettuali tra il così detto "Progetto Originario" e la "Variante in corso d'opera";
 - sull'operatività del porto nel nuovo assetto determinato dalla presenza della banchina di attracco a causa del moto ondoso che penetra in occasione di mareggiate provenienti dal I° quadrante;
- è pertanto necessario approfondire la valutazione degli impatti in termini di rumore, qualità dell'aria e disagi alla popolazione generati dal traffico automobilistico connesso all'attività del traghetto e dalle soluzioni proposte;

si ritiene che il progetto di "Ampliamento del porticciolo turistico con approdo per cafiamarano" presentato dall'Ente Porto di Giulianova non possa essere escluso dalla procedura di VIA, di cui all'art 6 della Legge 349/1986 e successive disposizioni.



Si invita pertanto codesto Ente ad attivare le procedure necessarie previste dalla normativa vigente in materia di VIA.

Il Direttore della Divisione III
Dr Raffaele Ventresca



Il Direttore Generale
(Ing. Bruno Agricola)

