



Roma. 09 MAG. 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. SSA/2005/11680

Pratica N. _____

Ref. Mittente: _____

protocollo n. _____

del _____

pratica _____

Al Ministero dei Trasporti
e delle infrastrutture
Servizio Integrato Infrastrutture
e trasporti Lazio, Abruzzo e Sardegna
Via Monzambano 10
00185 ROMA

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 ROMA

Al Ministero dei Trasporti e
Infrastrutture
Direzione Generale Demanio e Porti
Piazzale Asia, 44
00144 ROMA

Alla Regione Lazio
Assessorato Utilizzo
Tutela e Valorizzazione
delle Risorse Ambientali
Via del Caravaggio, 99
00147 ROMA

Al Presidente della
Commissione VIA
SEDE

OGGETTO:

**VERIFICA DI ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VIA DELLE
OPERE RELATIVE AL PORTO DI PONZA**

Si fa seguito alla nota del 3/11/04, pervenuta il 4/11/2004, con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Servizio Integrato Infrastrutture e trasporti, ha presentato l'istanza per la verifica dell'esclusione dalla procedura di VIA relativamente al progetto delle opere urgenti del Porto di Ponza, concernenti in particolare la realizzazione dell'opera di difesa di S.Maria;

Con nota del 10/09/2003, la Direzione per la Valutazione di impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, aveva già evidenziato come l'insieme delle opere da realizzare nell'ambito portuale di Ponza fossero da assoggettare alla procedura di VIA di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, in quanto costituenti una variante sostanziale del vigente Piano regolatore Portuale; tuttavia, nella medesima nota si faceva presente che, nelle more dell'attivazione della procedura di VIA, "qualora per ragioni di sicurezza fosse ritenuto necessario dare avvio ad opere urgenti, non ancora realizzate ma previste dal vigente Piano Regolatore portuale", si poteva richiedere per le medesime opere la procedura di esclusione, facendo pervenire al servizio VIA del Ministero una istanza corredata dal progetto e da una relazione riguardate gli aspetti significativi delle opere.

L'istanza presentata è stata sottoposta alle valutazioni della Commissione VIA che ha espresso al riguardo il parere n. 678, in data 14 aprile 2005, in detto parere si evidenzia quanto di seguito.

L'opera di difesa di Cala Santa Maria, nella zona nord-occidentale dell'ampia baia prospiciente l'abitato di Ponza, è stata oggetto di un adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale di Ponza che ha ottenuto il parere favorevole della Terza sezione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, espresso con voto n. 174 del 7/7/2004, ed è finalizzata alla sicurezza di quel tratto di costa, direttamente e frequentemente soggetto alle mareggiate in determinate condizioni meteomarine.

L'opera è compresa nel Nuovo Piano Regolatore Portuale, adottato in via preliminare dalla Capitaneria di Porto di Gaeta e dal Comune di Ponza che sarà sottoposto prossimamente a procedura di VIA nazionale, essendo il Porto di Ponza classificato come porto di I categoria.

Il Piano Regolatore di Ponza vigente, approvato nel 1957, prevedeva la costruzione di una "piccola scogliera a due bracci, della lunghezza di ml 130, a protezione della *Darsena pescatori*, in località Santa Maria", con l'obiettivo di creare "un bacino di m². 1600" per il ricovero delle moto-barche e la scogliera doveva attraccarsi ad una banchina di 65 m, imbasata, secondo le planimetrie, su fondali variabili da 0 a -4m. In relazione alle nuove esigenze manifestatesi e alle mutate attività nautiche, si è provveduto ad un primo adeguamento funzionale della scogliera sopradescritta, mai realizzato, che ha ottenuto il parere favorevole della Terza sezione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, espresso con voto n. 135 dell'8/5/2002, e che prevedeva il distacco dell'opera dal promontorio delle grotte romane di circa 40 m, un modesto incremento di lunghezza di circa 10 m, un'altezza s.l.m. di +1.20m ed un allontanamento dall'asse originale di circa 20m; lo slittamento dell'opera sarebbe dovuto alla necessità di preservare le pertinenze



archeologiche individuate dalla Soprintendenza archeologica del Lazio.

L'opera in progetto, di cui al secondo adeguamento funzionale, è ulteriormente distaccata dalla parete rocciosa, è larga 10 m e lunga 205 m, ha un'altezza di 2,20 m s.l.m. e presenta, pertanto, un incremento di lunghezza di circa 70 m ed un allontanamento dall'asse originale di circa 130 m, evidenziando una diversa configurazione planimetrica rispetto a quella prevista dal PRP vigente.

La soluzione progettuale proposta trasforma lo specchio d'acqua antistante la Cala Santa Maria in un ampio bacino portuale protetto dagli eventi di moto ondoso provenienti dai settori grecale-levante, ma nella documentazione prodotta non sono incluse previsioni circa l'eventuale incremento della ricettività portuale e non si rilevano riferimenti sull'inquadramento programmatico dell'opera e del porto di Ponza nei piani nazionali e regionali. Attualmente, la baia, nel periodo di maggior afflusso, arriva ad ospitare anche 1.000 unità da diporto;

L'istanza di esclusione dalla procedura di VIA fa riferimento anche alla realizzazione di un molo di attracco per traghetti, necessario per la continuità territoriale, che, secondo il proponente, non sarebbe da assoggettare alla procedura di VIA, ai sensi della direttiva 85/337/CEE come modificata dalla direttiva 97/11/CE (All.1, punto 8, lettera b). Il proponente medesimo intenderebbe quindi procedere alla sua realizzazione, previa valutazione di incidenza da espletarsi presso la Regione Lazio; dalle caratteristiche costruttive, risulta che l'opera è imbasata, secondo le planimetrie, su fondali variabili da -5,00 a -12,00m circa, è di forma convessa verso il mare aperto con asse longitudinale disposto, indicativamente, secondo la direzione SSW-NNE ed ha una sezione tipo che prevede per la sua realizzazione:

- uno scavo superficiale per lo spianamento e la bonifica del fondo marino;
- un imbasamento realizzato con un nucleo di tout-venant protetto da due successivi strati di scogli di pezzatura variabile tra 200 e 500 Kg di peso e una mantellata di massi di peso compreso tra 1,0 e 3,0 t;
- uno strato di regolarizzazione in pietrame scapolo da 5 a 50 kg.;
- cassoni cellulari in c.a. larghi 10 m, divisi in tre comparti, da riempire con materiale inerte, dotati di celle antiriflettenti realizzate all'interno del primo comparto lato mare; tali cassoni cellulari permettono un limitato impatto sui fondali, a causa della modesta superficie di imposta e un'economia sul quantitativo dei materiali utilizzati;
- un coronamento in calcestruzzo con bordi sagomati rivestiti in pietra lavica con sovrapposizione di massi naturali da 3,0 e 7,0 t di provenienza lavica e di colore scuro al fine di limitare l'impatto visivo, di quota massima pari a +2,20 m. s.l.m.;

Le caratteristiche fisiche dei sedimenti dei fondali a largo della spiaggia di Santa Maria, come risultato da un'indagine granulometrica eseguita nell'ambito di uno studio idraulico del porto di Ponza redatto nel 1992 dal Danish Hydraulic Institute, rilevano la percentuale di 97,3% di sabbia, da fini a grossolane, e 2,7% di ghiaie con dimensioni medie pari a 1,2 mm sulla battigia e 0,6 mm ad una profondità di circa -4 m; i sedimenti costituenti il fondale derivano in massima parte



dai processi di erosione, trasporto e sedimentazione delle varie formazioni costituenti l'isola di Ponza e presentano un'origine essenzialmente vulcanica ed una pendenza media di circa 1/6; si rileva che, tuttavia, la documentazione presentata non contiene elementi sulle caratteristiche chimiche, chimico-fisiche e microbiologiche dei sedimenti.

Per quanto riguarda l'analisi del regime dei venti per la caratterizzazione meteomarina del paraggio, si evidenzia che i venti dominanti provengono dal settore di Ponente-Maestrale (frequenza pari al 3% pari ad 11 giorni l'anno), da quello di Levante-Scirocco (frequenza pari all'1% pari a circa 4 giorni l'anno) da quello di Mezzogiorno (frequenza pari allo 0,8% pari a 3 giorni l'anno), mentre la ricostruzione del moto ondoso al largo del porto di Ponza evidenzia che la maggiore frequenza di accadimento degli eventi corrisponde ai settori di libeccio e mezzogiorno, da cui il porto risulta naturalmente protetto, mentre al settore di levante corrispondono valori di frequenza abbastanza elevata soprattutto nelle stagioni autunnale ed invernale; gli eventi con maggiore intensità ($H_s > 2m$) provengono dal settore di levante, settore per il quale il Porto risulta esposto per effetto della naturale conformazione della baia, e hanno una frequenza di accadimento dello 0,63%, pari a circa 2 giorni all'anno.

Lo studio della propagazione del moto ondoso sottocosta, all'interno del porto e in corrispondenza delle spiagge di Giancos e di S. Antonio, sia in presenza che in assenza dell'opera di difesa, evidenzia una sostanziale invariabilità nella direzione degli eventi provenienti da levante ($90^\circ N$) ed una rotazione massima nell'ordine dei 20° per gli eventi con direzione di propagazione non ortogonale alle linee batimetriche (settori di Tramontana-Grecale e Scirocco); tuttavia la presenza del nuovo manufatto nell'area del golfo determinerà alcune variazioni nel regime del moto ondoso locale, con una limitata riduzione delle spinte forzanti dovute alle correnti ed un modesto aumento dei tempi di ritenzione degli inquinanti sversati in mare.

Infine, in merito all'influenza dell'opera sui litorali adiacenti, la documentazione comprende uno studio che analizza le possibili ripercussioni sulle due spiagge "a tasca" di Giancos e di S. Antonio, non evidenziando modifiche sulla direzione della risultante attuale del flusso di energia a seguito della costruzione della nuova opera, concludendo con l'affermazione che si attendono limitati effetti sulla conformazione delle due spiagge, con effetti praticamente trascurabili; la documentazione non comprende l'analisi delle ripercussioni della nuova opera sul promontorio roccioso ad essa adiacente e sull'eventuale possibilità del verificarsi di fenomeni d'insabbiamento, né contiene valutazioni per verificare se l'interferenza della nuova opera sulla propagazione del moto ondoso crei modifiche di sedimentazione delle sabbie che possano creare insabbiamento e soffocamento delle matte di posidonia.

Per quanto riguarda la presenza di aree tutelate si evidenzia che l'isola di Ponza è interessata dal pSIC Codice Natura 2000 IT6000016, di estensione pari a 1.011,8 ha, denominato "Fondali circostanti l'Isola di Ponza", il cui confine dista di circa 80m dall'opera in progetto, caratterizzato da Habitat di Praterie di posidonie (*Posidonia oceanica*) con una percentuale di copertura del 70%, pari al 2% della



superficie nazionale, di rappresentatività eccellente e stato di conservazione buono, ed evidenzia la presenza di Tursiopi in vaste aree di distribuzione, inoltre l'opera ricade all'interno della ZPS Codice Natura 2000 IT6040019, denominato "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S.Stefano", di estensione pari a 17.168,301 ha.

La relazione inviata, non evidenzia interferenze tra l'opera ed il pSIC "Fondali circostanti l'isola di Ponza", ovvero tra l'opera e la ZPS "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S.Stefano". Inoltre, l'area marina dell'Isola di Ponza rientra tra le zone di reperimento per Aree marine protette segnalate dalla legge n. 979 del 1982 ed è da considerarsi facente parte di un istituto di tutela proposto.

Per quanto sopra evidenziato si valuta quindi che la documentazione prodotta evidenzia che l'ecosistema dell'area portuale di Ponza è interessato da limitati fenomeni di alterazione morfologica, che coinvolgono gli elementi acqua e sedimento, con particolare riferimento a fenomeni di dispersione di inquinanti da terra e dai natanti e da una moderata tendenza all'accumulo di sedimento di fondale; un eventuale aumento del traffico di natanti all'interno dell'area portuale potrà comportare una risospensione dei sedimenti nelle aree caratterizzate da bassi fondali.

Le acque di Ponza presentano un assetto morfologico profondamente condizionato dalla distribuzione delle fitocenosi, sia per la presenza di praterie di posidonia oceanica viventi sia per la presenza di estese formazioni di *matte morta*;

In merito all'inquinamento delle acque la documentazione prodotta rileva valori di fosforo elevati nei mesi di agosto e settembre, ovvero acque mediamente inquinate da sostanze eutrofiche, in particolare nelle immediate vicinanze degli scarichi, con accrescimento del fitoplancton provocato dagli scarichi fognari nell'area nord del bacino portuale. Si rileva, inoltre, un modesto inquinamento da idrocarburi, causato da episodi incontrollati di microversamenti in acqua di idrocarburi provenienti dalla presenza di imbarcazioni, tuttavia trattasi di un fenomeno relativamente contenuto anche per l'attuale veloce ricambio delle acque nel bacino portuale; le acque antistanti la spiaggia di Santa Maria presentano invece intense concentrazioni relative a coliformi e streptococchi.

La documentazione evidenzia un ambiente portuale con condizioni generali di illuminazione del fondale marino ottimali e ciò è un presupposto importante per un'abbondante attività fotosintetica che consente lo sviluppo di Posidonia anche in ambienti relativamente disturbati, mentre la conformazione leggermente più protetta del bacino portuale, come scaturisce dal progetto della nuova opera di difesa di cala Santa Maria, anche se assicura comunque un discreto ricambio idrico nel bacino portuale, tende a intrappolare una maggiore quantità di sali minerali ed altri materiali addotti dal bacino scolante. Tale accresciuta concentrazione di materiale sospeso nell'acqua comporterà una riduzione della quantità e qualità della luce che raggiunge i fondali, con effetti negativi sul fitobenthos, richiedendo opportuni accorgimenti di regolamentazione dell'attività portuale per la riduzione della dispersione degli inquinanti all'interno dell'area portuale.

La documentazione rileva, infine, un'alterazione limitata della trasparenza



delle acque, legata essenzialmente alle attività della costruzione dell'opera e pertanto temporanea. La granulometria media e grossolana delle sabbie dei fondali dovrebbe assicurare una sedimentazione rapida dei sedimenti rimossi dallo scavo superficiale. La soluzione costruttiva adottata consente il trasporto via mare dei cassoni cellulari e dei materiali lapidei di riempimento, rivestimento e coronamento, provenienti da cave del territorio campano, e permette un minore impatto sulla trasparenza delle acque.

In merito agli aspetti paesaggistici, l'attuale configurazione morfologica dell'isola di Ponza è alquanto complessa, sia in ragione dell'orografia e dell'andamento frastagliato della fascia costiera, sia per la presenza di modificazioni antropiche, mentre la parte più ricca di testimonianze storiche, archeologiche e architettoniche dell'isola è proprio l'insenatura in cui è compresa l'opera in progetto, tra Punta della Madonna e Punta Santa Maria.

Relativamente alla valutazione di incidenza si evidenzia che con nota prot. n. 09964 del 22/02/2005, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inviato copia della Valutazione di incidenza per il progetto dell'opera di difesa di Cala Santa Maria, esperita dalla Regione Lazio Dipartimento territorio Direzione Regionale Ambiente e Protezione Civile; da tale nota si evince che la Regione Lazio, ancor prima della conclusione della verifica dell'esclusione dalla procedura di VIA nazionale dell'opera in progetto, ha effettuato la procedura di Valutazione d'incidenza ex articolo 5 del DPR 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni, ritenendo che l'intervento non compromette gli obiettivi di tutela della ZPS e del pSIC interessanti l'Isola di Ponza, ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'opera, con determinazione D2/2A/04/219079 del 16 dicembre 2004, nel rispetto delle seguenti condizioni:

- prima dell'inizio dei lavori, deve essere accertata la presenza di eventuali matte isolate di *Posidonia oceanica* in corrispondenza del sedime dell'opera e, nel caso in cui siii rinvenivano lembi di prateria, le piante dovranno essere trapiantate in siti limitrofi ove sia garantita la possibilità di attecchimento e di mantenimento nel tempo;
- durante i lavori di regolarizzazione del fondale per l'esatto posizionamento orizzontale dei cassoni si dovranno limitare al massimo le operazioni di escavo, preferendo ad esse il riempimento in pietrame scapolo;
- il pietrame scapolo dovrà essere lavato prima di essere utilizzato;
- i lavori devono essere eseguiti nel minor tempo possibile al fine di ridurre il tempo di esposizione a disturbi da rumore della fauna ed il tempo di aumento di torpidità della colonna d'acqua;
- nessun rifiuto di cantiere deve essere abbandonato sul territorio, né a terra né a mare.

Nel citato parere la Regione Lazio, per quanto di propria competenza, stabilisce, inoltre, che l'opera in progetto, per le caratteristiche tipologiche e dimensionali, non è sottoposta a procedura di verifica sull'applicabilità della procedura di VIA né a procedura di Valutazione d'impatto ambientale ai sensi del DPR 12/04/1996.



La Commissione in conclusione ha valutato che:

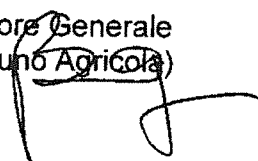
- l'intervento si inserisce in un contesto particolarmente sensibile dal punto di vista ambientale, come testimoniato dalla presenza dei citati pSIC e ZPS, nonché dalla proposta dell'istituzione dell'area marina protetta dell'Isola di Ponza, per le caratteristiche naturali, geomorfologiche, fisiche, biochimiche delle acque, dei fondali e dei tratti di costa prospicienti e per l'importanza scientifica, ecologica e culturale che riveste la flora e la fauna marina e costiera ivi presente, con particolare riferimento alle estese praterie di Posidonia che attribuiscono una particolare valenza all'intero ecosistema marino coinvolto;
- l'allegato III della Direttiva 85/337/CEE, come modificata dalla Direttiva 97/11/CE, nel fissare i criteri di selezione dei progetti che devono essere sottoposti comunque alla valutazione d'impatto ambientale, attribuisce importanza alla sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, tra l'altro, della capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle zone protette, designate dagli stati membri in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
- le importanti valenze naturali e culturali del sito, nonché la presenza di beni tutelati dalla soprintendenza archeologica impongono la valutazione del progetto da parte del Ministero per i beni e le attività culturali, nell'ambito di un procedimento di VIA;
- la particolare sensibilità del contesto ambientale e culturale dell'area, rendono doverosa una preventiva informazione del pubblico sulla variazione del PRP;
- l'opera incrementa la ricettività dell'area portuale e pertanto occorre valutare le possibili ripercussioni negative sulle componenti ambientali, causati dall'incremento del numero dei natanti e dei visitatori dell'isola, e controllare la conformità dei flussi di previsione con la pianificazione nazionale e regionale;
- la citata nota del 10/09/2003, della Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale prevede la possibilità dell'esclusione dalla procedura di VIA solo per le opere già previste dal vigente Piano Regolatore Portuale, mentre l'opera in progetto, sia per le dimensioni che per l'ubicazione planimetrica, non può essere considerata conforme a quella originaria prevista dal Piano vigente;
- l'importanza dell'opera per la delimitazione del bacino portuale dell'Isola di Ponza è opportuno valutarla nell'ambito della complessiva pianificazione portuale e allo stesso modo occorre valutare tutte le opere previste per il completamento del PRP vigente, nella misura in cui le stesse siano da considerarsi una variante ovvero abbiano comunque necessità di verifiche ambientali, compreso il molo attracco traghetti, se rientrante nell'area interessata dal PRP;



e, pertanto, esprime parere non favorevole alla esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto di realizzazione dell'opera di difesa di Santa Maria e si evidenzia inoltre che l'intento manifestato dal Proponente di realizzare un molo di attracco per traghetti senza sottoporlo alla procedura di VIA non può essere interpretato in tal senso in quanto la previsione della direttiva 85/337/CEE, come modificata dalla direttiva 97/11/CE (All.1, punto 8, lettera b), non riguarda i moli di attracco compresi nell'ambito dei Piani Regolatori Portuali, la procedura di VIA deve essere quindi, estesa a tutte le opere comprese nel Nuovo Piano Regolatore Portuale di Ponza.

In considerazione pertanto delle sopra riportate valutazioni della Commissione VIA, la scrivente Direzione ritiene che le opere in questione non possono essere escluse dalla procedura di VIA e pertanto resta in attesa di ricevere la necessaria richiesta di valutazione di impatto ambientale del progetto delle opere di difesa Santa Maria e del molo traghetti ovvero della variante complessiva di PRP, nelle forme e nei modi previsti dalla vigente normativa di VIA di cui all'art.6 legge 349/86.

Il Direttore Generale
(Ing. Bruno Agricola)



Il Dirigente della Div.III
Dott. Raffaele Ventresca

