

ALLEGATO 18.



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Terza Sezione

Adunanza del 18 Settembre 2013

N. del Protocollo 66/2013

OGGETTO: Piano regolatore portuale del Porto di Molfetta – Adeguamento Tecnico Funzionale per traslazione 2° braccio molo di sopraflutto.

LA SEZIONE

VISTA la nota del 21 maggio 2013 n.6865, con la quale la Capitaneria di Porto di Molfetta ha trasmesso, per esame e parere, gli elaborati relativi alla proposta in oggetto;

ESAMINATI gli atti pervenuti;

UDITA la Commissione relatrice (Ievolella, Fabrizi, Visciola, Annunziata, Lombardo, Tomasicchio, Russo F., Ducci (C.P.))



ACCORDO CONFORME

CONFERMAZIONE DELLA SEZIONE

PREMESSO

Preliminarmente, si richiamano come formalmente inseriti, il "considerato" del parere n° 93/2009 della Assemblea Generale di questo Consesso, in quanto in esso si rinvenivano gli aggiornati indirizzi procedurali e metodologici per la fattispecie all'esame.

Con nota del 21 maggio 2013 n.6365, la Capitaneria di Porto di Molfetta ha trasmesso, per esame e parere, la documentazione relativa alla proposta all'esame.

Si riporta di seguito l'elenco degli elaborati:

Relazione tecnica illustrativa;

Nota del D.L. del 24 ottobre 2012

Delibera Giunta Comunale n° 228 del 29 ottobre 2012

Nota del R.U.P. prot. 69953 del 27 novembre 2012

Nota del D.L. del 30 novembre 2012

Con comunicazione mail 13 giugno 2013 il primo relatore della Commissione relatrice ha inviato al Comandante della Capitaneria di Porto di Molfetta ed al RUP del Comune di Molfetta ha trasmesso il seguente testo:

" Protocollo n. 5011 del 13 giugno 2013

Comunico che la Commissione relatrice dell'affare in oggetto si è riunita nella seduta del 12 giugno ed ha proceduto all'esame preliminare della documentazione tecnico amministrativa dell'affare in oggetto. Dall'esame suddetto è scaturita la necessità di chiarire l'interconnessione temporale tra l'esecuzione della bonifica di 2° fase dell'area interessata dall'impronta della nuova diga foranca e la possibilità di realizzare l'opera in sicurezza così come rilevato dalla CP di Molfetta nella nota n. 5789 del 29 aprile 2013. Corre l'obbligo segnalare che in assenza di tale precisazione l'esame dell'affare non potrà essere concluso nella prossima seduta del 19 giugno 2013. Per quanto sopra l'esame resta sospeso fino all'adempimento di quanto richiesto."

Con comunicazione mail del 18 giugno il RUP, facendo riserva di inviare le informazioni richieste di concerto con l'Amministrazione comunale, ha formulato istanza di rinvio dell'esame.



OPRAVE

Dalla Relazione Tecnica di progetto si traggono i seguenti tratti di interesse.

1. PREMESSA

I lavori di "Completamento delle opere foranee e costruzione del nuovo porto commerciale di Molfetta" sono in corso.

Per i motivi meglio descritti nel seguito (in particolare a causa della imprevedibilmente grande quantità di ordigni residuati bellici presenti sul fondale di impronta del costruendo secondo braccio del molo di soprallutto e dei tempi di conseguenza ancora necessari per provvedere alla loro rimozione, non compatibili con la regolare prosecuzione dei lavori) si rende opportuno procedere ad un adeguamento tecnico-funzionale (nel seguito ATF) del vigente Piano Regolatore Portuale (nel seguito PRP).

La presente relazione si propone appunto, nel rispetto di quanto previsto dal Voto n° 93 del 09/10/2009 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, di illustrare le motivazioni ed i contenuti dell'ATF.

Si ritiene utile evidenziare fin d'ora le seguenti caratteristiche dell'ATF proposto:

- prevede esclusivamente una traslazione limitata di circa 10 m - senza modificarne l'orientamento - del costruendo prolungamento dell'esistente molo soprallutto del porto, opera già prevista dal vigente PRP e dal progetto a base d'appalto;
- non comporta pertanto alcuna variazione delle dimensioni e delle caratteristiche delle banchine, dei piazzali, delle aree operative, dei collegamenti e di quant'altro previsto dal vigente PRP e dal progetto in appalto e restano quindi del tutto immutate le funzioni e le potenzialità operative del porto;
- non determina alcun effetto apprezzabile sulla agitazione ondosa residua negli specchi acquei portuali ed in corrispondenza degli accosti, ed anzi la traslazione verso terra del prolungamento del soprallutto - grazie alla maggiore protezione della imboccatura dal moto ondoso incidente - risulta, sia pure di poco, migliorativa rispetto alla configurazione di PRP e del progetto in appalto, come documento mediante lo specifico studio;
- non determina altresì alcun effetto negativo sulla navigabilità e la sicurezza della manovra delle navi in entrata ed uscita dal porto, poiché il previsto riallineamento del molo ricade per intero su aree non soggette a dragaggio, esterne quindi - con buon margine - al canale di navigazione ed alle aree di manovra previste dal vigente PRP, la cui adeguatezza è stata più volte positivamente verificata, anche mediante simulazioni di manovra in tempo reale con pilotaggio manuale;
- sotto il profilo ambientale l'ATF non dà luogo a variazioni di qualche rilievo ed anzi determina non trascurabili effetti positivi in relazione a diversi fattori, quali: minore quantitativo di materiali di cava da mettere in opera e del relativo trasporto via terra, conseguente minore intorbidimento delle acque marine, minore impronta dell'opera sul fondale, etc;
- in relazione alle sue caratteristiche (in particolare all'essere riferito esclusivamente all'opera principale di difesa del porto, non accostabile e non praticabile se non per esigenze di manutenzione straordinaria) l'ATF non risulta in contrasto con i vigenti strumenti urbanistici.

In definitiva, per i motivi sopra accennati, si è ritenuto che l'intervento proposto non comporti effetti di rilevanza tecnica, funzionale ed ambientale tali da rendere necessaria una formale variante del vigente PRP e che lo strumento dell'ATF risulti quindi ampiamente idoneo nella circostanza.

A seguito dell'approvazione dell'ATF potrà essere compiutamente definita la corrispondente perizia di variante (peraltro al momento già in corso di elaborazione, in particolare per le analisi relative agli aspetti meteorologici e navigazionali riportate nel seguito della presente), che non comporterà alcun aumento di spesa.

2. IL PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE

Il porto di Molfetta, classificato di II classe II categoria, ai sensi del R.D. n. 5053 del 7 agosto 1887 è di competenza regionale, in forza del primo conferimento di funzioni amministrative attribuite dallo Stato alle Regioni a statuto ordinario con DPR n° 8 del 15/01/1972.

La Giunta Regionale, accogliendo apposita istanza del Sindaco del Comune di Molfetta, con Deliberazione n° 2051 del 23/12/2002 ha conferito al medesimo Comune - che ha accettato - la delega amministrativa per lo svolgimento delle funzioni e dei compiti concernenti i lavori di prosecuzione e completamento della diga foranea del porto commerciale.

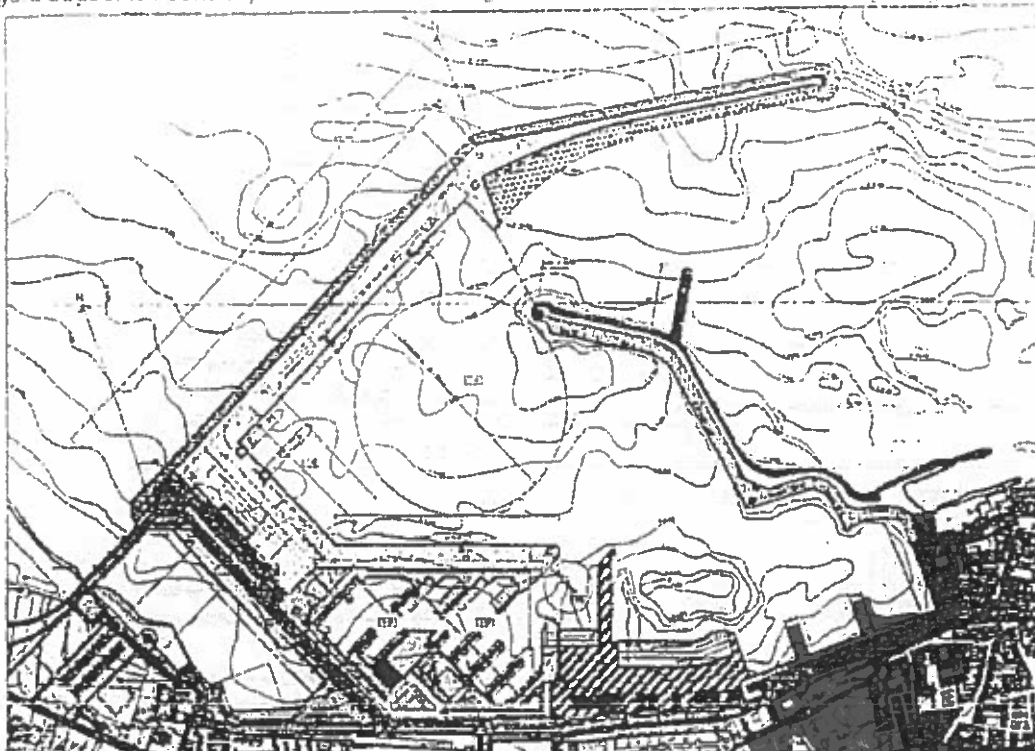
L'atto di pianificazione esistente e vigente è il Piano Regolatore Portuale (che il Comune di Molfetta ha ritenuto doveroso predisporre ai sensi della L. 84/1994 in sostituzione del precedente) il cui iter approvativo si è concluso con l'approvazione di cui alla Delibera di Giunta Regionale n° 558 del 15/05/2006.

L'adozione del PRP da parte della Capitaneria di Porto di Molfetta - in qualità di Autorità Marittima ed a seguito di apposita Conferenza di servizi - era avvenuta con provvedimento n° 27/04 del 18/03/2004 e da parte del Comune di Molfetta con D.G.C. n° 31 del 05/04/2004.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si era espresso favorevolmente sul PRP con voto 109 resc nell'Adunanza del 30/07/2004.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le attività culturali si era a sua volta pronunciato con giudizio positivo di compatibilità ambientale e paesaggistica

con Voto n° 668 della competente Commissione Ministeriale per le valutazioni di impatto ambientale nella seduta del 10/03/2005 con provvedimento D.E.C./D.S.A./2005/00648 adottato il 23/06/2005.
La figura seguente riporta la planimetria del PRP vigente.



Si noti che il contorno lato terra del tratto di ponente del secondo braccio del molo di soprallutto (opera da realizzare nell'ambito dell'appalto in corso ed oggetto del presente ATF) non corrisponde all'andamento della linea del livello medio del mare (+ 0,00 l.m.m.) che è invece rappresentata nelle tavole di Piano per le altre opere, quanto piuttosto all'impronta sul fondale della scogliera a debole pendenza prevista per questo tratto. Se infatti così non fosse, la scogliera invaderebbe l'imboccatura del porto ed il canale di navigazione.

Con riferimento alla attività di progettazione, si richiamano nel seguito gli eventi principali.

Con deliberazione n° 51 del 20/07/2004, il Consiglio Comunale discuteva le scelte progettuali del progetto preliminare del nuovo porto di Molletta anche in merito alle infrastrutturazioni previste.

Nei giorni 07/10/2005 e 28/10/2005 si sono tenute le Conferenze di Servizio per l'esame del progetto definitivo del porto.

In data 18/01/2006, con voto 202/a, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Sezioni riunite 3^a e 1^a) ha espresso parere favorevole sul progetto definitivo con indicazione di alcune prescrizioni e raccomandazioni che puntualmente i progettisti hanno osservato.

La versione finale del progetto definitivo è stata quindi elaborata tenendo conto di tutte le prescrizioni e raccomandazioni formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali circa la compatibilità ambientale del PRP, nonché dagli Enti che avevano partecipato alle Conferenze di Servizio.

3. LE MOTIVAZIONI DELL'ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

3.1 L'appalto in essere e i lavori in corso

L'appalto per il completamento delle opere foranee e la costruzione del porto commerciale di Molletta, affidato dall'Amministrazione comunale di Molletta all'A.T.I. CMC (capogruppo) SIDRA e CIDONIO, è in corso di esecuzione.

I lavori sono stati consegnati il 26 marzo 2003.

Il progetto delle opere in appalto - coerente con il vigente Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) - è stato sviluppato ed approvato a livello preliminare e definitivo come detto al punto 2 della presente. Il progetto definitivo è stato posto a base della gara d'appalto integrato che l'Appaltatore si è aggiudicato. Lo stesso Appaltatore ha quindi prodotto il progetto esecutivo a base di appalto, approvato dalla Amministrazione.

Successivamente alla consegna dei lavori sono state prodotte ed approvate dalla Amministrazione due perizie di variante, relative rispettivamente al Molo Sperone (perizia n° 1) ed alla banchina di Nord Ovest ed altre opere, escluso il molo di soprallutto che è rimasto invariato rispetto al progetto esecutivo (perizia n° 2).

Al momento della stesura della presente relazione l'avanzamento complessivo dei lavori è pari a circa il 45% ed il termine di ultimazione è stabilito per il 2 aprile 2015.

conseguenza l'intera opera) qualora la bonifica non venga completata in tempi compatibili con l'avanzamento dei lavori.

Come accertato e opportunamente documentato agli atti della Stazione Appaltante, le operazioni di bonifica del fondale, condizionate dalla accertata presenza di numerosissimi ordigni residuali bellici nelle aree aggiuntive che occorrerebbe bonificare, richiederebbe infatti tempi non prevedibili e non compatibili con la regolare prosecuzione dei lavori.

- > **Configurazione lato terra.** L'andamento planimetrico del lato terra del molo è oggetto di limitate modifiche nel tratto di ponente, in prossimità della imboccatura portuale delimitata dalla banchina Martello e dalla testata del sottollutto esistente.

Tali modifiche, volte a minimizzare anche sul lato interno del molo le interferenze tra l'opera da realizzare e la bonifica del fondale da ordigni bellici, comportano qualche variazione alla pendenza della scogliera, nel tratto di transizione tra la pendenza più ripida (2/3) a quella più dolce (1/3) in prossimità dell'imboccatura.

- > **Caratteristiche tecniche e progettuali.** Tutte le caratteristiche tecniche e progettuali del prolungamento del molo di soprallutto restano invariate rispetto a quanto previsto dai precedenti progetti (definitivo, esecutivo, perizia n° 2) a seguito del riallineamento del molo previsto dal presente ATF.

In particolare restano immutati per tipologia, dimensioni, quote (fatte salve le limitate modifiche derivanti dalle quote del fondale di imposta, simili ma non identiche, e dalla necessità di adattare ai fondali la maglia regolare da rispettare per la messa in opera dei tetrapodi della mantellata principale) etc. i seguenti elementi:

- lunghezza complessiva dell'opera e posizione della testata (salvo l'avvicinamento a terra di circa 10 m);
- pendenza della scarpata e tipologia dei massi artificiali (tetrapodi) della mantellata principale del tratto corrente e della testata;
- tipologia del nucleo in tout-venant, degli strati filtro e della mantellata in massi naturali sul lato terra;
- dimensioni e quote del masso di canco e del muro paraonde in calcestruzzo.

- > **Agibilità nautica, sicurezza della navigazione.** Alla valutazione di questi aspetti è dedicato il capitolo 5 della presente, cui si rimanda segnalando qui solo che – sulla base degli studi e delle ripetute simulazioni di manovra svolte – il previsto riallineamento del soprallutto non comporta alcun problema a tali riguardi.

- > **Penetrazione nel porto del molo ondoso, agitazione residua.** A questo aspetto è dedicato il capitolo 6 della presente, cui si rimanda. I risultati dello studio con modello matematico nonché delle prove su modello fisico e con diverso modello matematico eseguite dal Laboratorio di Ingegneria Marittima di Barcellona (Spagna) mostrano come le modifiche apportate con il presente ATF producano effetti molto limitati e comunque migliorativi, tali cioè da ridurre l'agitazione ondosa negli specchi acquei portuali ed in corrispondenza delle banchine operative.

- > **Conformità ambientale.** Le modifiche introdotte con il presente ATF non introducono – con tutta evidenza – alcuna variazione apprezzabile dell'impatto dell'opera sull'ambiente marino e terrestre.

Si evidenziano anzi – come già accennato – non trascurabili vantaggi che derivano dalla conformazione del fondale di imposta dell'opera, in parte diversi da quelli considerati nei precedenti progetti e leggermente inferiori a seguito della traslazione verso terra del molo, e che sono costituiti in particolare da:

- minore quantitativo di materiali di cava da trasportare via terra dalle cave di prestito al cantiere e conseguenti minori impatti sul traffico, il rumore, l'inquinamento atmosferico;
- minore quantitativo di materiali di cava da porre in opera in mare e conseguente minore intorbidimento delle acque marine;
- minore impronta dell'opera sul fondale.

Si sottolinea in particolare al riguardo che le opere per le quali è richiesta la procedura di ATF non prevedono comunque modifiche tali da determinare effetti ambientali significativamente diversi da quelli già valutati, e sono congrue e coerenti con le previsioni del PRP già sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale. Con provvedimento n° DEC/DSA/2005/00648 adottato in data 23/06/2005, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, ha pronunciato giudizio positivo, con prescrizioni di compatibilità ambientale e paesaggistica. Tutte le prescrizioni sono al momento ottemperate o, per i monitoraggi, risultano regolarmente in corso e sottoposte al controllo dell'ARPA Puglia.

- > **Funzionalità e potenzialità operative.** Per quanto detto risulta evidente che L'ATF proposto non comporta alcuna variazione alla disponibilità di banchine piazzali operativi, servizi, impianti, collegamenti del porto, etc. e pertanto conserva inalterate la funzionalità e la potenzialità operative previste dal vigente PRP e dal progetto in appalto.

- > **Conformità urbanistica.** L'ATF in oggetto – operando esclusivamente, ed in misura assai contenuta, sul nuovo molo principale posto a difesa del porto – non introduce alcun elemento o variazione di rilievo ai fini della conformità dell'opera agli strumenti urbanistici vigenti.

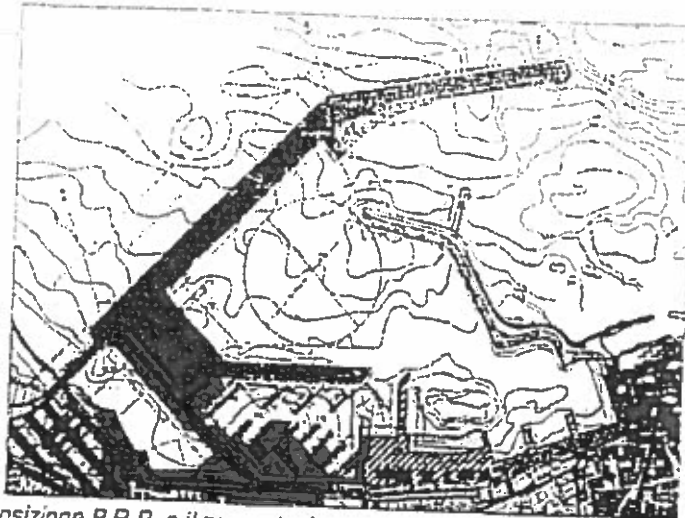


Fig. 4.1 Sovrapposizione P.R.P. e il presente Adeguamento Tecnico Funzionale (in rosso)

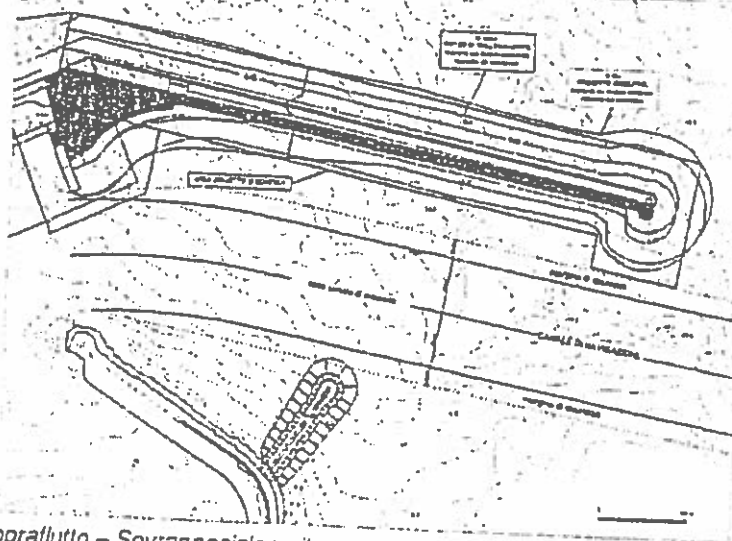
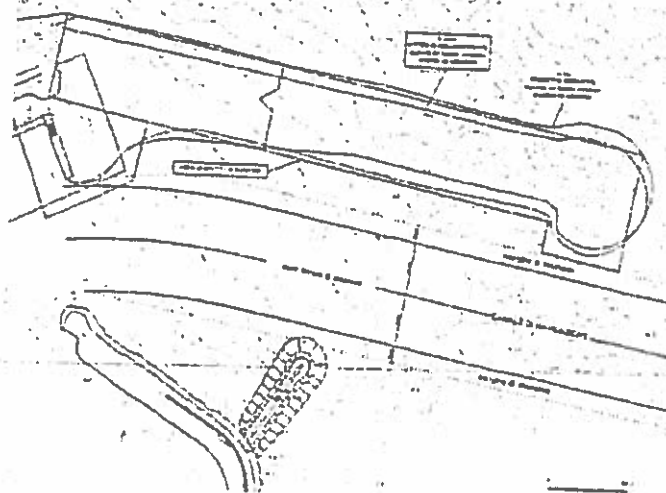


Fig. 4.2 Molo di soprallutto - Sovrapposizione il presente Adeguamento Tecnico Funzionale (in rosso) e progetto esecutivo (in blu) con indicazione (in verde) dell'area oggetto di bonifica da ordigni bellici in corso a cura del Nucleo SDAI



Il Comune di Molfetta con nota 15 marzo 2013 n. 18130 firmata dal Dirigente del settore L.L. PP. e R.U.P. dell'appalto ha richiesto agli Enti regionali ed alla locale Capitaneria di

IL SEGRETARIO / UFFICIO REGIONALE

[Handwritten signature]

UFFICIO REGIONALE

Porto il parere di competenza sulla problematica sopra rappresentata dichiarando nel contempo che la richiesta di traslazione del molo, oggetto della richiesta di adeguamento tecnico funzionale "non modifica né la previsione del PRP vigente né del progetto approvato".
A tale richiesta di parere hanno fatto seguito:

1. La Capitaneria di Porto di Molfetta con nota 29 aprile 2013 n. 5789;
2. La Regione Puglia – Servizio LL.PP. con nota 15 maggio 2013 n. 19861;
3. La regione Puglia – Servizio Ecologia con nota 28 maggio 2013 n. 5103;
4. Comitato regionale per la valutazione di impatto ambientale – parere n. 5995 espresso nella seduta del 18 giugno 2013.

Nella nota di cui al punto 1. La CP di Molfetta ha rilevato che: *"la nuova area di impronta nonostante la traslazione e la risagomatura rispetto a quanto previsto dal progetto approvato, lambisce comunque ed in alcuni casi vi sconfinava l'area non sottoposta a bonifica, tanto da ingenerare un ragionevole dubbio sull'efficacia di tale risagomatura."* – omissis – *"Considerato inoltre che la traslazione del molo di sopraflutto comporterebbe un restringimento del canale di accesso al porto si ritiene opportuno programmare una prova simulata con il pilota del porto che consenta di accertare gli effetti reali che tale traslazione avrebbe sulla sicurezza della navigazione."*

Nella nota di cui al punto 2. Il servizio LL.PP. della regione Puglia ha ritenuto assentibile l'ATF per riallineamento del molo di sopraflutto condizionato all'acquisizione del parere di questo Consiglio Superiore ed all'adeguamento degli atti alle prescrizioni della CP di Molfetta sopra riportate.

Nella nota di cui al punto 3. Il servizio ecologia della regione Puglia ha comunicato al Ministero dell'Ambiente che la variante in sede esecutiva modifica le precedenti previsioni progettuali già oggetto del Decreto di compatibilità Ambientale n. 648 del 23 giugno 2005 rimettendosi alle determinazioni di competenza del Ministero riservandosi l'esame da parte del Comitato Regionale V.I.A.

Con il parere di cui al punto 4. Il comitato Regionale V.I.A. ha espresso parere favorevole all'intervento fatto salvo ogni altro parere tra cui le valutazioni definitive del Ministero Ambiente.

Il Comune di Molfetta ha trasmesso in data 20 maggio 2013 alla CP di Molfetta un elaborato denominato " addendum alla Relazione tecnica illustrativa" da cui sono tratti i seguenti stralci pertinenti ai fini dell'espressione del parere.

Dalla Relazione "ADDENDUM ALLA RELAZIONE TECNICA" si evince che :

La presente relazione - da intendersi quale "addendum" alla Relazione Tecnica Illustrativa dell'ATF (elaborato 0607-ATF-001 del gennaio 2013) - si propone di fornire documentazione tecnica relativa al tema sollevato dalla Capitaneria ed analisi integrative basate su tale documentazione.

Vengono quindi ripresi, ampliati ed analizzati con maggiore dettaglio i temi oggetto del capitolo 5 della suddetta relazione. In particolare, sulle planimetrie che mostrano l'impronta al fondale delle opere corrispondenti al progetto esecutivo in appalto (ed anche al PRP vigente) nonché alla proposta di ATF è riportata - oltre all'area oggetto della bonifica in corso - l'ulteriore e più ampia area sulla quale l'Amministrazione è in procinto di affidare attività aggiuntive di ricognizione, propedeutiche alla bonifica.

Quanto già riportato nel citato capitolo 5 della Relazione Tecnica Illustrativa - capitolo che può essere considerato in definitiva superato e sostituito dalla presente - è stato inoltre integrato con maggiori dettagli circa le simulazioni di manovra navale eseguite in passato, grafici che consentono di visualizzare i percorsi delle navi in entrata ed uscita dal porto tratti da tali simulazioni, ulteriori considerazioni e valutazioni.

Dall'esame della Fig. 1.1 (non nota alla Capitaneria alla data della nota di cui sopra) emerge che l'area di impronta delle opere previste dalla proposta di ATF - se si considera in particolare anche l'area aggiuntiva evidenziata in colore magenta in Fig. 1.1 ed oggetto della bonifica aggiuntiva di imminente avvio - anziché lambire e/o sconfinare nelle zone non bonificate, dista da queste di molti metri.

In particolare per tutto il paramento esterno e la testata del nuovo sopraflutto (cioè il tratto più delicato perché esposto al moto ondoso e perché prevede la messa in opera di massi artificiali - tetrapodi - di grandi dimensioni) la distanza tra il lembo più avanzato delle opere da eseguire ed il confine dell'area non bonificata varia tra un minimo di 15 m a 30 m ed oltre.

Per il paramento interno, meno delicato, tale distanza è pari come minimo a circa 8 m, molto al di più per molti tratti.

Distanze ancora - e sensibilmente - maggiori intercorrono tra l'area non bonificata e il nucleo della diga in tout venant di cava, cui fa riferimento la Capitaneria.

Benché le problematiche di sicurezza in fase di esecuzione delle opere esulino a rigori dall'oggetto della presente, la Fig. 1.1 e quanto sopra contribuiscono a fornire elementi oggettivi di tranquillità nei confronti delle preoccupazioni espresse dalla Capitaneria circa la fase di costruzione delle opere. Occorre inoltre tenere presenti le cautele già previste dal Capitolato Speciale d'Appalto circa le tolleranze ammissibili per la posizione e le dimensioni dei diversi strati di massi naturali ed artificiali che compongono la struttura del nuovo molo nonché le rigorose procedure di controllo del corretto posizionamento di cui si è fatto cenno al cap. 6 della presente.

PRECEDENTI SIMULAZIONI E PROPOSTA DI ATF

Si è ritenuto utile rappresentare nel seguito gli involuppi dei percorsi delle navi in entrata ed uscita dal porto registrati nel corso degli studi CETENA sovrapposti alla configurazione delle opere (impronta sul fondale) conseguente alla proposta di ATF.

È evidente che ciò comporta un certo margine di arbitrarietà. In presenza della testata del molo di sopraflutto più prossima a terra di 8-10 m (ancorché la sua impronta al fondo risulti ancora esterna per più di 10-12 m come minimo alla "fascia di sicurezza" larga 20 m del canale di navigazione, complessivamente largo $120+40 = 160$ m) le manovre potrebbero aver avuto un andamento leggermente diverso.

D'altra parte, come appare chiaramente dagli involuppi dei percorsi registrati, durante le simulazioni, ogni manovra è diversa da tutte le altre, anche se eseguita nelle stesse condizioni, e lo stesso si verifica nelle manovre reali.

La qualità della figura che rappresenta l'involuppo dei percorsi delle navi registrati nelle simulazioni del 2004 (Fig. 2.1) non consente una sovrapposizione affidabile con la planimetria della proposta di ATF. D'altra parte, osservando la Fig. 2.1, si nota come tutte le manovre simulate si siano svolte a notevole distanza dal secondo braccio del sopraflutto e dalla nuova testata. Risulta evidente che l'avvicinamento a terra di 8-10 m del "ricciolo" di testata previsto dalla proposta di ATF sarebbe risultato del tutto ininfluente ai fini del (positivo) esito delle simulazioni eseguite.

Una sovrapposizione più affidabile risulta possibile se riferita alle figure del rapporto CETENA relativo alle simulazioni del 2011, ancorché non perfetta a causa del differente livello di dettaglio ed accuratezza delle immagini CETENA rispetto al tracciato georeferenziale dell'impronta sul fondale della proposta di ATF.

La figura che segue riporta la planimetria della proposta di ATF sovrapposta alla Fig. 20 del rapporto CETENA del 2011 che rappresenta l'involuppo complessivo delle traiettorie con navi in INGRESSO.

È facile notare che le differenze tra le due configurazioni sono minime ed appare del tutto ragionevole ritenere che i (positivi) risultati sarebbero stati assolutamente analoghi se le simulazioni fossero state eseguite con riferimento alla planimetria delle opere previste dalla proposta di ATF.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

A conclusione di quanto esposto con la presente, a parere degli scriventi si possono trarre le seguenti considerazioni

– L'esecuzione di nuove simulazioni di manovra non appare poter fornire utili indicazioni aggiuntive rispetto a quelle già disponibili grazie ai due corposi studi eseguiti da CETENA nel 2004 e nel 2011.

È presumibile infatti che il limitato avvicinamento a terra della nuova testata del molo di sopraflutto non avrebbe comportato – se considerato nelle simulazioni già svolte – modifiche significative dei risultati ottenuti, tutti concordemente positivi ancorché prudenzialmente relativi a navi con modeste capacità di governo e propulsive nonché a manovre eseguite sempre senza l'assistenza di rimorchiatori.

Si sottolinea comunque che la proposta di ATF del vigente PRP non comporta il "restringimento del canale di accesso al porto" (la cui larghezza utile – come risulta dalla Fig. 1.1 – risulta non modificata dall'ATF sostanzialmente per l'intera lunghezza e per il passo di ingresso in corrispondenza della testata del molo di sopraflutto esistente).

Solamente la parte interna del "ricciolo" della nuova testata si avvicina a terra di circa 8-10 m, pur restando ancora esterna al canale ed alla fascia aggiuntiva di 20 m identificata come "margine di sicurezza" in Fig. 4.2.

– Sulla base delle simulazioni di manovra già svolte si ritiene pertanto che la proposta di ATF non comporti alcuna apprezzabile differenza in relazione alla navigabilità ed alla sicurezza della manovra navale rispetto alla configurazione di PRP.

Ciò vale per le navi di maggiori dimensioni considerate quali "navi di progetto" di riferimento del PRP e delle simulazioni nonché – si ritiene, a maggior ragione – per unità di più ridotte dimensioni nonché di navi più moderne (ad esempio dotate di thrusters) quali è ragionevole attendersi faranno scalo nei prossimi anni al nuovo porto commerciale di Molfetta.

– Non si può tuttavia ignorare, anche a seguito dei recenti tragici incidenti del Giglio e di

Genova, che possano verificarsi situazioni difficilmente prevedibili e non si può ovviamente trascurare ogni accorgimento che possa contribuire a ridurre ulteriormente i rischi ed aumentare la sicurezza della navigazione e che la Capitaneria riterrà di prescrivere.

A tale riguardo si può pensare, come già suggerito da CETENA, a segnalamenti ed ausili navigazionali (aggiuntivi e/o integrativi a quelli già previsti sul lato terra del canale di navigazione) che le Autorità e gli Enti competenti potranno prescrivere e che potranno essere quindi posti in opera a cura dell'Amministrazione comunale.

Si può pensare anche a prescrizioni che la Capitaneria di porto di Molfetta potrà definire relativamente – ad esempio – all'impiego di rimorchiatori, generalizzato o limitato ad alcune tipologie di navi e/o condizioni meteorologiche, misura precauzionale peraltro anch'essa già suggerita da CETENA a conclusione dello studio del 2011.

– Si sottolinea infine, benché non strettamente attinente all'oggetto della presente, che – a seguito dell'esecuzione della bonifica dei fondali anche nelle aree aggiuntive mostrate in Fig. 1.1 e per quanto detto al punto 1.3 della presente – le distanze tra l'impronta sul fondale delle opere da eseguire e le aree non bonificate sono indubbiamente notevoli e tali da fornire ampie rassicurazioni nei confronti delle preoccupazioni espresse dalla Capitaneria circa i rischi che, in fase esecutiva, materiali ricadano in zone non bonificate.

Naturalmente, come peraltro già previsto dal Capitolato Speciale dei lavori in appalto (C.S.A.), verranno definite nel dettaglio rigorose modalità di posa in opera dei materiali naturali e degli elementi artificiali di mantellata nonché di controllo del loro corretto posizionamento nel rispetto delle stringenti tolleranze prescritte dallo stesso C.S.A., con ciò contribuendo ulteriormente ed in maniera significativa ad evitare i rischi paventati.

CONSIDERATO

Preliminarmente, la Sezione rileva che trattasi dei primi "casi applicativi" del nuovo parere di indirizzo di questo Consesso intorno alla materia degli adeguamenti tecnico funzionali alle opere previste dai piani regolatori portuali ed in particolare nella fattispecie trattasi di una proposta di ATF il cui contenuto è connesso all'esigenza, insorta nel corso dei lavori di realizzazione della nuova diga feranea prevista nel PRP vigente, di traslare la

LA SEZIONE DI PORTO E NAVIGAZIONE
10

CONFORME

giacitura della nuova opera di circa 10 mt. al fine di interessare aree di fondale già bonificato in una zona particolarmente gravata dalla presenza di ordigni bellici.

1. Aspetti amministrativi e procedurali

1.1 L'atto amministrativo della Autorità Marittima

Il porto di Molfetta è sede esclusivamente di Capitaneria di Porto la quale non ha emesso un provvedimento formale di adozione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale al vigente Piano Regolatore Portuale, pur tuttavia la Sezione prende atto che su tale adeguamento la Capitaneria con la nota n. 6865 del 21 maggio 2013 ha richiesto il parere a questo Consesso " in merito alla configurabilità della modifica proposta dal RUP quale adeguamento tecnico funzionale del PRP". La Sezione rileva che non risulta emesso un apposito provvedimento di adozione come variante non sostanziale al PRP da parte della Autorità marittima; al riguardo ritiene si tratti di una questione attualmente ancora dibattuta, ma che nel merito trova il conforto della Circolare n. 48 del 18 aprile 2012 della Direzione Generale per i Porti (prot. n. M_TRA/PORTI/5124 - Class. A.2.50/A.2.47), da considerarsi la direttiva più recente in materia di competenza sui Piani Regolatori Portuali, con la quale si è inteso chiarire che la competenza in materia di porti non statali sia da radicarsi in capo alle Autonomie territoriali competenti (Regioni), d'intesa con i Comuni interessati, ai cui il D.Lgs. 112 del 1998 ha conferito il potere amministrativo in questione, per cui la competenza ad adottare l'atto di pianificazione del territorio portuale come anche, naturalmente, le sue varianti ricade sulla Regione. Nella caso in esame la discriminante è ancor più incidente in relazione alla fattispecie dell'ATF per la quale, non vi è una norma procedimentale specifica che ne stabilisca l'iter di approvazione. Relativamente alla posizione della regione Puglia si riferisce di seguito.

1.2 La posizione del Comune di Molfetta

(requisito del "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti)

Al riguardo la Sezione rileva che, nella fattispecie la proposta di adeguamento è formulata dallo stesso Comune di Molfetta nella duplice veste di stazione appaltante ed amministrazione comunale e quindi con nota n. 8130 del 15 marzo 2013 il Dirigente del Settore lavori Pubblici e nel contempo RUP dei lavori di cui in parola ha dichiarato " La

Il Segretario
[Firma]

LA SEZIONE

11

limitata traslazione di circa 10 mt., senza modificare l'orientamento, del costruendo prolungamento dell'esistente molo di sopraflutto del porto non modifica né la previsione del PRP vigente né del progetto appaltato."

In sede di esame da parte di questa Sezione, il rappresentante del Comune ex art. 3 comma 5 del DPR n° 204/2006 ha dichiarato:

L'Amministrazione Comunale, prende atto quale Amministrazione insediatasi solo nel giugno 2013, delle ragioni poste a fondamento della proposta già avanzata in precedenza di Adeguamento Tecnico Funzionale e della incidenza positiva che il riallineamento di circa 10 m del costruendo molo di sopraflutto avrebbe sulle operazioni di bonifica che rappresentano, allo stato attuale, una sicura criticità nello svolgimento dei lavori di realizzazione del prolungamento della diga foranea.

Stante l'interesse dell'Amministrazione comunale, quale stazione appaltante, alla riduzione dei tempi della bonifica, la irrilevanza dell'A.T.F. sulla navigabilità del porto così come approvato, la non alterazione dell'assetto funzionale del porto, l'assenza di oneri aggiuntivi e la comprovata ininfluenza sugli aspetti ambientali ed idraulici rispetto al progetto approvato, l'Amministrazione comunale esprime parere favorevole alla proposta di A.T.F.

1.3 La posizione della Regione Puglia

La Regione Puglia con le note richiamate nelle premesse :


1. Regione Puglia – Servizio LL.PP. con nota 15 maggio 2013 n. 19861;
2. Regione Puglia – Servizio Ecologia con nota 28 maggio 2013 n. 5103;
3. Comitato regionale per la valutazione di impatto ambientale – parere n. 5998 espresso nella seduta del 18 giugno 2013;

ha dato sostanzialmente parere favorevole alla proposta di ATF subordinandolo al parere di questo Consesso per gli aspetti tecnici e del Ministero dell'Ambiente per gli aspetti ambientali.

Il rappresentante della Regione invitato ex art. 3 - comma 5 del DPR n° 204/2006 ha confermato il parere in sede di esame da parte di questa Sezione,

...

2. Aspetti metodologici (ammissibilità all'esame)

Il sottoscritto  SEZIONE
REGIONE

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

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

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

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

La proposta di adeguamento tecnico-funzionale avanzata dal Comune di Molfetta e trasmessa dalla Capitaneria di Porto di Molfetta si sostanzia nella realizzazione del seguente intervento:

1. Traslazione della diga di sopraflutto in costruzione di circa 10.mt.

Orbene, nel caso all'esame, la Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale all'esame colga sostanzialmente lo spirito del sopra riportato criterio direttore pur nella particolare fattispecie di modifica imposta da motivi realizzativi connessi con l'obiettivo della limitazione della spesa pubblica intesa come costo complessivo dell'appalto.

La forzante, nel caso in esame, si materializza quindi in aspetti economici di gestione dell'appalto di realizzazione delle opere.

In ultimo, si ripete, la proposta di adeguamento non risulta potenziamento delle attività portuali, ma un adeguamento delle opere previste nel PRP esistente alla luce delle rinnovate condizioni delle indagini del fondale per ciò che attiene il ritrovamento di ordigni bellici.

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

Gli elaborati tecnico amministrativi a corredo della proposta appaiono sufficientemente completi, al fine di assicurare adeguata leggibilità alla proposta medesima; pur tuttavia si ritiene di prescrivere la predisposizione di una tavola

riepilogativa del lay out di Piano regolatore da allegare agli atti approvativi.

3. Aspetti di merito (fondatezza della proposta)

3.1 Considerazioni tecniche

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

La proposta di adeguamento tecnico-funzionale predisposta dal Comune di Molfetta e trasmessa dalla Capitaneria di Porto di Molfetta può essere giudicata fattibile con il rispetto delle prescrizioni formulate dalla Capitaneria di Porto di Molfetta. Al riguardo nel corso dell'esame istruttorio della Commissione relatrice a cui ha partecipato il Comandante del Porto per gli aspetti di sicurezza della navigazione che "la Capitaneria di porto di Molfetta, nell'esaminare le delucidazioni e relative argomentazioni di supporto riportate nell'elaborato 0807-ATF-001/1 prodotto dal RUP ad integrazione della documentazione di progetto quale "addendum alla relazione tecnico-illustrativa", prende atto favorevolmente della individuazione di un'area di sicurezza aggiuntiva da bonificare, non nota in precedenza, che consentirà, specie in riferimento al paramento esterno e alla testata del nuovo molo di sopraflutto, di garantire un margine di sicurezza ed una maggior distanza rispetto alla nuova area di impronta, ricadendo integralmente sulla direzione lavori la responsabilità di curare e garantire in fase di esecuzione e realizzazione delle opere le problematiche di sicurezza e l'adozione di tutte le cautele necessarie nel posizionamento dei massi naturali e artificiali che costituiranno la nuova struttura del molo.

Per quanto concerne gli aspetti tecnico-nautici connessi alla sicurezza delle manovre di ingresso e uscita della navi dal porto, si ritiene che il riallineamento, non mutando l'orientamento del molo di sopraflutto non comprometta l'agibilità del canale di accesso già previsto (largo 120 mt. con fasce di sicurezza di 20 mt, per un totale di 160 mt.). Al riguardo il Com.te Giuseppe LABIA (Capo pilota del porto di Bari, nonché esecutore delle nuove simulazioni di manovra effettuate nel 2011 presso lo Studio CETENA di Genova) ha concordato nel ritenere ininfluenti e non necessarie nuove simulazioni di manovra. Sul punto, tuttavia, è opportuna precisare che l'Autorità marittima si riserva di adottare tutte le cautele necessarie nella fase di regolamentazione del nuovo porto imponendo le prescrizioni di sicurezza più opportune per l'esecuzione della manovre di ingresso ed uscita, nonché di ormeggio e disormeggio, non

escludendo la previsione dell'obbligatorietà dell'assistenza di un rimorchiatore in caso di forza del vento ed intensità della corrente particolarmente avverse.

3.2 Considerazioni ambientali

La Sezione rileva che non risulta che sia stato attivato un procedimento di verifica di assoggettabilità al VIA da parte del proponente; agli atti come sopra riportato risulta solo una procedura preliminare presso la Regione Puglia che, a livello istruttorio ha dato un preliminare parere favorevole.

Si riporta di seguito l'avviso espresso dai rappresentanti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ex art. 3, comma 4 del DPR n. 204/2006, condiviso dalla Sezione.

La proposta di adeguamento tecnico-funzionale avanzata dal Comune di Molfetta e trasmessa dalla Capitaneria di Porto di Molfetta si sostanzia nella realizzazione della traslazione della diga di sopraflutto in costruzione di circa 10 mt., senza alcun potenziamento delle attività portuali, alla luce delle rinnovate condizioni delle indagini del fondale per ciò che attiene il ritrovamento di ordigni bellici.

Tali modifiche introdotte da quanto si evince dalla relazione trasmessa, non introducono alcuna variazione apprezzabile dell'impatto dell'opera sull'ambiente marino e terrestre. Anzi si evidenziano vantaggi che derivano dalla conformazione dei fondali di imposta dell'opera, in parte diversi da quelli considerati nei precedenti progetti in particolare da:

- un minore quantitativo di materiali di cava da trasportare via terra dalle cave di prestito al cantiere e conseguenti minori impatti sul traffico, il rumore, l'inquinamento atmosferico;
- minore quantitativo di materiali di cava da porre in opera in mare e conseguente minore intorbidimento delle acque marine;
- minore impronta dell'opera sul fondale.

Pertanto, tenute conto anche del parere favorevole all'intervento del comitato Regionale V.I.A. si ritiene che le modifiche presentate, siano tali da non determinare effetti ambientali significativamente diversi da quelli già valutati, e sono congrue e

coerenti con le previsioni del PRP già sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente che con provvedimento n° DEC/DSA/2005/00648 adottato in data 23/06/2005, a firma del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, si è pronunciato con un giudizio positivo di compatibilità ambientale e paesaggistica con prescrizioni.

Pertanto, i rappresentanti del Ministero dell'Ambiente ritengono che tali modifiche, non rientrano nel caso specifico relativo all'art. 6 comma 7 e quindi non sia necessaria la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 20

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

PARERE

- che sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Molfetta, predisposta dal Comune di Molfetta e trasmessa dalla Capitaneria di Porto di Molfetta, si possa esprimere un parere favorevole con le prescrizioni ed osservazioni e raccomandazioni di cui ai precedenti considerato alla luce:
 - delle considerazioni di cui al punto 1.1;
 - della posizione espressa dal Comune di Molfetta di cui al punto 1.2 (requisito del "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti);
 - della posizione espressa dalla Regione Puglia di cui al punto 1.3;
 - dal riconoscimento della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente piano regolatore portuale di cui al 2.1;
 - della completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico funzionale di cui al punto 2.2;
 - delle considerazioni relative al requisito della "fattibilità tecnica" delle opere sottese dall'adeguamento tecnico-funzionale di cui al punto 3.1;
 - delle considerazioni ambientali di cui al punto 3.2;
- che occorra pervenire alla formale comunicazione alla Regione Puglia dell'esito del

parere medesimo, per opportuna presa d'atto nei modi e nelle forme amministrative di propria esclusiva competenza.

- Che nel presente parere nulla ha riferimento all'appalto in corso ed ad eventuali ricadute contrattuali.



PRODOTTO CONFORME

IL RESPONSABILE DELLA SEZIONE

[Handwritten signature]

...Vraagstukke se ostate tansoms il porere Couli de/po 2011.
alle Regione su la fase d'atto, -fermiv 2011.