



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI  
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Città di Molfetta  
Settore Lavori Pubblici  
[lavori.pubblici@cert.comune.molfetta.ba.it](mailto:lavori.pubblici@cert.comune.molfetta.ba.it)

e p.c. Al Presidente della Commissione  
Tecnica VIA/VAS  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

**OGGETTO: [ID\_VIP: 3657] Progetto esecutivo per la salvaguardia e la sicurezza della navigazione e dell'ormeggio del Bacino Portuale di Molfetta. Comunicazione esito istruttoria.**

Con Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 è stato espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni sul progetto definitivo del "Piano Regolatore Portuale di Molfetta compreso tra la banchina S. Domenico e la località Tiro a Segno da realizzarsi in Comune di Molfetta (BA)".

Nell'ambito del procedimento di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni a, c, d, del succitato Decreto VIA, è emerso che nel corso dei lavori sono state redatte due perizie di variante, che hanno in parte modificato l'opera rispetto al progetto oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale.

In data 04/06/2014, l'Amministratore Giudiziario e Custode dell'area portuale di Molfetta, ha comunicato che le aree portuali del "Nuovo Porto Commerciale di Molfetta" erano oggetto di sequestro preventivo da parte dell'Autorità Giudiziaria a far data dal 7/10/2013, per cui i lavori erano stati interrotti lasciando le opere incompiute con problemi di sicurezza del porto; ha pertanto manifestato la necessità di procedere con degli interventi di messa in sicurezza a protezione delle opere già realizzate e di eliminazione dei fattori di rischio presenti.

La scrivente Direzione ha pertanto chiesto al Comune di Molfetta, in qualità di proponente, di trasmettere della documentazione tecnica che illustrasse le variazioni delle opere realizzate e degli interventi di messa in sicurezza in progetto, rispetto alle opere valutate nell'ambito del citato provvedimento di VIA.

In data 11/09/2014, il Comune di Molfetta ha trasmesso documentazione in merito alle perizie di variante delle opere già realizzate ed al progetto delle opere di messa in sicurezza.

La Commissione Tecnica si è espressa con parere n. 1661 del 21/11/2014, sulla base del quale la scrivente Direzione ha comunicato che "Gli interventi di messa in sicurezza previsti non comportano impatti ambientali apprezzabilmente diversi da quelli valutati con il Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 ed anzi gli impatti saranno quantitativamente inferiori, in ragione della ridotta estensione del molo di sopraflutto e della mancata esecuzione di alcune lavorazioni minori, quali la pavimentazione dei rilevati".

ID Utente: 6893  
ID Documento: DVA-D2-OCF-6893\_2018-0022  
Data stesura: 30/01/2018

✓ Resp. Sez.: Pieni C.  
Ufficio: DVA-D2-OCF  
Data: 01/02/2018

✓ Resp. Div.: Venditti A.  
Ufficio: DVA-D2  
Data: 02/02/2018

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7.5g di CO<sub>2</sub>*



68  
*[Handwritten signature]*

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

\*\*\*

Parere n. 2609 del 26/01/2018

<p>Progetto:</p>	<p><b>Parere art. 9 DM 150/07</b></p> <p><b>Progetto esecutivo per la salvaguardia e la sicurezza della navigazione e dell'ormeggio del Bacino Portuale di Molfetta, parere CTVA 2582, del 18/12/2017 richiesta parere integrativo</b></p> <p><b>ID_VIP 3657</b></p>
<p>Proponente:</p>	<p>Città di Molfetta</p>

*[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]*

*[Large handwritten notes and signatures at the bottom of the page]*

### La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*”, così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente “*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale*” e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n.128 recante “*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/2007 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011;

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n.91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea*” ed in particolare l'art.12, comma 2.

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

VISTO il Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104 “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

CONSIDERATO che con nota prot.DVA.U 22082 del 27.9.2017 la Direzione generale per le Valutazioni Ambientali ha rappresentato che:

- con decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 è stato dato giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni al progetto definitivo del “*Piano Regolatore Portuale di Molfetta compreso tra la banchina S. Domenico e la località Tiro a Segno da realizzarsi in Comune di Molfetta (BA)*”;
- nell'ambito del procedimento di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni a), c), d), del citato decreto VIA, è emerso che nel corso dei lavori sono state redatte due perizie di variante, che hanno in parte modificato l'opera rispetto al progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale;
- in data 04/06/2014, l'Amministratore Giudiziario e Custode dell'area portuale di Molfetta, ha comunicato che le aree portuali del “*Nuovo Porto Commerciale di Molfetta*” erano oggetto di sequestro preventivo da parte dell'Autorità Giudiziaria a far data dal 7/10/2013, per cui i lavori erano stati interrotti lasciando le opere incompiute con problemi di sicurezza del porto ed ha, pertanto, manifestato

la necessità di procedere con degli interventi di messa in sicurezza a protezione delle opere già realizzate e di eliminazione dei fattori di rischio presenti;

- la Direzione generale per le Valutazioni Ambientali ha, pertanto, chiesto al Comune di Molfetta, in qualità di proponente, di trasmettere la documentazione tecnica che illustrasse le variazioni delle opere realizzate e degli interventi di messa in sicurezza in progetto, rispetto alle opere valutate nell'ambito del citato provvedimento di VIA;
- in data 11/09/2014, il Comune di Molfetta ha trasmesso documentazione relativa alle perizie di variante delle opere già realizzate ed al progetto delle opere di messa in sicurezza;
- la Commissione VIA-VAS si è espressa con parere n. 1661 del 21/11/2014, sulla base del quale la Direzione generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato che *"Gli interventi di messa in sicurezza previsti non comportano impatti ambientali apprezzabilmente diversi da quelli valutati con il Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 ed anzi gli impatti saranno quantitativamente inferiori, in ragione della ridotta estensione del molo di sopraflutto e della mancata esecuzione di alcune lavorazioni minori, quali la pavimentazione dei rilevati"*;
- con nota prot. n. 34963 del 19/06/2017, (prot. 14459/DVA del 20/06/2017), successivamente integrata in data 07/07/2017 (prot. 16646/DVA del 13/07/2017), la Città di Molfetta ha inviato documentazione relativa al Progetto esecutivo per la salvaguardia e la sicurezza della navigazione e dell'ormeggio del Bacino Portuale, chiedendo di *"sottoporlo a valutazione e darne opportuno riscontro in ordine alla sua compatibilità con la predetta procedura di VIA"* ed ha allegato il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 66/2013, ove 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"*;
- la Direzione generale per le Valutazioni Ambientali ha, pertanto, chiesto al Comune di Molfetta con nota prot. 17226/DVA del 20/07/2017 di *"fornire chiarimenti in merito alle eventuali modifiche progettuali rispetto a quanto già valutato dalla Commissione Tecnica VIA/VAS nel corso dei procedimenti sopraccitati, accompagnate da adeguate considerazioni ambientali che descrivano le eventuali variazioni degli impatti e la significatività delle stesse"*;
- con nota prot. n. 21509/DVA del 20/09/2017 la Città di Molfetta ha trasmesso la relazione dei progettisti in merito ai chiarimenti richiesti sulle modifiche contenute nel progetto in oggetto.

Ciò premesso, con la citata nota prot. n. 22082/2017, la Direzione generale per le Valutazioni Ambientali ha chiesto alla Commissione VIA-VAS di esprimersi in merito alla coerenza delle opere con quanto già valutato nel corso delle istruttorie precedenti, trasmettendo la documentazione di cui alle note prot. n. 16646/DVA del 13/07/2017 e n. 21509/DVA del 20/09/2017.

**RILEVATO** che, con parere n. 2582 del 18 dicembre 2017, la Commissione VIA-VAS ha ritenuto di non potersi esprimere al riguardo, in assenza del parere che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici avrebbe dovuto rendere ai sensi l'art. 215 del D. L.vo 50/2016 in relazione alle opere inerenti alla salvaguardia ed alla sicurezza della navigazione e dell'ormeggio del Bacino Portuale di Molfetta;

**CONSIDERATO** che con nota prot.DVA.U 473 del 10.1.2018 la Direzione generale per le Valutazioni Ambientali ha rappresentato che, con nota n. 544 del 4/01/2018, acquisita al prot. n. 133/DVA del 4/01/2018, il Comune di Molfetta ha trasmesso il parere espresso con voto 41-17 del 15/12/2017 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (d'ora in avanti, CSLPP) sul progetto in oggetto; ed ha, quindi, chiesto alla Commissione Tecnica VIA/VAS di esprimersi alla luce di tale parere;

**CONSIDERATO** - avuto riguardo alla documentazione trasmessa alla CTVA prima del citato parere del CSLPP - che la Commissione VIA-VAS si è espressa come segue, con parere n. 1661 del 21/11/2014:

in merito alle opere di Messa in Sicurezza: *"Considerato che le opere di messa in sicurezza non interferiscono con il "Posidonieto San Vito -Barletta" in quanto riguardano la Banchina di Nord Ovest e la banchina Martello, poiché l'unica area dove risulta presente la Posidonia oceanica è "sul fondale antistante una insenatura naturale denominata "Seno il Salso" distante dalle aree di lavorazione;*

*Valutato che gli interventi di messa in sicurezza previsti non si discostano dalle indicazioni disposte dal*

GIP;

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

Valutato che gli interventi di messa in sicurezza previsti non presentano caratteristiche diverse dalle opere e dalle relative attività di realizzazione previste dal progetto approvato dal Decreto VIA DSA-DEC-648 del 23/06/2005 e non comportano impatti ambientali apprezzabilmente diversi ed anzi gli impatti saranno quantitativamente inferiori, in ragione della ridotta estensione del molo di sopraflutto e della mancata esecuzione di alcune lavorazioni minori, quali la pavimentazione dei rilevati.";

per gli interventi di cui alla Perizia di Variante n. 1, che prevede la realizzazione via mare dello sperone invece che da terra: "Valutato che tale variante non comporta impatti ambientali apprezzabilmente diversi da quelli valutati con il Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005, ma che l'esecuzione da mare dello sperone, con utilizzo esclusivo di mezzi 'marittimi, comporta impatti quantitativamente inferiori";

per gli interventi di cui alla Perizia di Variante n. 2 che prevedono la realizzazione delle banchine di Nord Ovest e Martello con cassoni cellulari in c.a. dotati di cella antirisacca anziché "a giorno" con impalcato su pali e sottostante scogliera (la banchina di nord-ovest) o a pile di massi prefabbricati di calcestruzzo (la banchina martello); del ponte di sud ovest adeguato al D.M. 14/01/2008 ed alle prescrizioni della Soprintendenza per i Beni AA. e PP.; del nucleo del molo di sopraflutto eseguito per intero con materiale di cava, anziché in parte con materiale roccioso proveniente dal dragaggio; e del tratto di radice del molo di sopraflutto e dell'area retrostante la banchina Martello con superficie più ampia rispetto al progetto esecutivo, ma disposti alla stessa quota delle banchine, allo scopo di ampliare i piazzali operativi e rendere funzionale e facilmente accessibile la nuova rampa RoRo prevista sulla banchina martello; ha "Valutato che le modifiche progettuali possono essere realizzate senza interferire con i rimanenti lavori dell'appalto in corso, una volta terminato l'utilizzo della colmata e rimossi dal piazzale i materiali eccedenti provvisoriamente accumulati anche per favorire la compattazione del sedime. Valutato che non vi sono impatti ambientali aggiuntivi ed anzi che in ragione della ridotta estensione del molo di soprattutto e della esecuzione da mare dello sperone, con utilizzo esclusivo di mezzi marittimi, gli impatti saranno quantitativamente inferiori, rispetto a quelli ipotizzati ed autorizzati con il Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005.";

**RILEVATO** che, sulla base del parere della Commissione VIA-VAS n. 1661/2014, con nota U.prot. 0038771 del 24.11.2014, la Direzione generale per le Valutazioni Ambientali, in merito alle opere di Messa in Sicurezza, ha ritenuto che:

- le opere di messa in sicurezza non interferiscono con il "Posidonieto San Vito — Barletta", elemento caratterizzante del SIC;
- gli interventi di messa in sicurezza previsti non comportano impatti ambientali apprezzabilmente diversi da quelli valutati con il Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 ed anzi gli impatti saranno quantitativamente inferiori, in ragione della ridotta estensione del molo di sopraflutto e della mancata esecuzione di alcune lavorazioni minori, quali la pavimentazione dei rilevati;
- la variante n. 1 non comporta impatti ambientali apprezzabilmente diversi da quelli valutati con il Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 ma che l'esecuzione da mare dello sperone, con utilizzo esclusivo di mezzi 'marittimi, comporta impatti quantitativamente inferiori;
- la variante n. 2 non comporta modifiche sostanziali e quindi gli impatti ambientali non saranno apprezzabilmente diversi da quelli valutati con il Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005;

**CONSIDERATO** che dalla Relazione dei progettisti (trasmessa dalla Città di Molfetta con nota acquisita con prot. n. 21509/DVA del 20/09/2017) inerente ai chiarimenti richiesti dalla DVA con nota prot. 17226/DVA del 20/07/2017, riguardo alle modifiche progettuali apportate rispetto a quanto già precedentemente valutato dalla Commissione VIA/VAS, emerge quanto segue.

La Relazione contiene elementi di valutazione in ordine alla compatibilità con la procedura di VIA del "Progetto esecutivo per la salvaguardia e la sicurezza della navigazione e dell'ormeggio del Bacino Portuale di Molfetta" formulato dalla Città di Molfetta (nota prot. n. 34963 del 19/06/2017 - prot 14459/DVA del 20/06/2017 - successivamente integrata in data 07/07/2017 - prot. 16646/DVA del 13/07/2017), in relazione alle eventuali modifiche progettuali rispetto a quanto già precedentemente valutato dalla Commissione Tecnica VIA/VAS, e reca considerazioni ambientali che descrivano le variazioni rispetto agli impatti ed alla loro significatività.

Il "Progetto esecutivo per la salvaguardia e la sicurezza della navigazione e dell'ormeggio del Bacino Portuale di Molfetta" - che prevede il prolungamento del molo di sopraflutto e la realizzazione della banchina Nord Ovest e del Molo Martello - si pone in continuità con un lungo e complesso iter progettuale e procedurale di approvazione delle suddette opere per cui:

il prolungamento del molo di sopraflutto risponde ai requisiti:

- o del Progetto esecutivo predisposto secondo le indicazioni del Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 del Piano Regolatore Portuale relativamente alle modalità costruttive; dell'Adeguamento Tecnico Funzionale approvato con voto favorevole n. 66/2013 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici specificante la non necessità di procedere con la verifica di assoggettabilità alla VIA per la localizzazione;
- o dalla Perizia di Variante n. 2 approvata dal Ministero dell'Ambiente con nota U.prot.DVA-2014-0038771 del 24/11/2014 riportante il parere della Commissione Tecnica n. 1661 del 21/11/2014 relativamente alla possibilità di procedere alla costituzione dell'intero corpo della diga con materiale da cava anziché di costituire il nucleo con materiale proveniente dal dragaggio;

la realizzazione della banchina Nord Ovest e del Molo Martello non modifica la localizzazione di cui al Piano Regolatore Portuale approvato con Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 e al Progetto esecutivo e si rifà alla Perizia di variante n. 2 per la tipologia costruttiva non più a giorno e a massi di calcestruzzo sovrapposti in pile, bensì in cassoni con celle antiriflettenti, approvata dal Ministero dell'Ambiente con nota U.DVA-2014-0038771 del 24/11/2014, riportante il parere della Commissione VIA-VAS n. 1661 del 21/11/2014.

Tali progetti elencati costituiscono il quadro di riferimento per la valutazione delle differenze con il progetto.

**RILEVATO** quanto segue in merito ai Progetti già approvati sotto il profilo ambientale.

Progetto esecutivo 'Porto di Molfetta - completamento opere foranee e costruzione Porto commerciale

Tale Progetto è stato redatto sulla base della seguente documentazione di riferimento: Regione Puglia, Provincia di Bari, Comune di Molfetta - Settore Lavori Pubblici, Progetto definitivo; "Completamento opere foranee e costruzione Porto commerciale"; Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 202/a del 09/02/2006; Regione Puglia, Deliberazione della Giunta Regionale n. 558 del 15/05/2006 - Approvazione del Piano Regolatore del Porto; Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali, D.M. DSA/2005/00648 del 23/06/2005 di compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale.

Il Progetto esecutivo contiene le opere di seguito indicate, previste nel progetto definitivo:

- *Secondo braccio del Molo di Sopraflutto.* Si tratta di un'opera a gettata composta da una mantellata esterna costituita da tetrapodi da 12 m<sup>3</sup> lungo la sezione corrente (berma superiore quota + 7,5 m s.l.m.m.), tetrapodi da 12 m<sup>3</sup> nell'ampio tratto di transizione e tetrapodi da 16,5 m<sup>3</sup> in testata (berma superiore quota + 8,05 m s.l.m.m.), da un nucleo costituito da materiale calcareo proveniente dai dragaggi e da cava (tout venant), da un muro paraonde e masso di carico ed, infine, da una mantellata lato terra costituita da massi naturali di 3° categoria (3-7 t) appoggiati sul filtro di massi di 1° categoria (300-1000 kg);
- *Molo Martello.* E' realizzato mediante la sovrapposizione di massi ciclopici in calcestruzzo di forma parallelepipedica con massi guardiani al piede e getto di coronamento in calcestruzzo che porta alla quota di + 3,05 m.
- *Sperone.* E' costituito da nucleo in tout venant in massi naturali (5-1000 kg), uno strato filtro di massi naturali di 1° categoria (300-1000 kg) e una mantellata in massi naturali (3-7 t) che raggiunge la quota sommitale di 2,5 s.l.m.m.
- *Banchina Nord Ovest.* Realizzata utilizzando una tipologia costruttiva a giorno, è costituita da un impalcato su travi sostenute da pali infissi nel substrato calcareo, veletta prefabbricata lungo il lato esterno completata da bitte e parabordi e soletta di calcestruzzo armato di collegamento con il retrostante terrapieno. E' dotata di sfiati e completata dalla pavimentazione; la scarpata del terrapieno è protetta mediante posa in opera di una mantellata in massi di 2° categoria.
- *Banchina Nautica Minore.* E' realizzata mediante una tipologia a massi sovrapposti in calcestruzzo cementizio di forma parallelepipedica imbasata in uno scanno di pietrame. E' articolata in due zone, una con piano di banchina a quota + 1,00 m, l'altra con piano di banchina a quota + 4,00 m tra loro. Tali opere sono raccordate tramite una scala per i pedoni ed una rampa per i veicoli. L'intervento è completato da un getto di coronamento sormontato da un masso in pietra di Trani e dotata di scivolo di alaggio e varo (12x9 m) realizzato con lastre piane in cls prefabbricate.
- *Banchina Sud Ovest.* Anche questa banchina è realizzata mediante sovrapposizione di massi in calcestruzzo di forma parallelepipedica protetti con massi al piede e completata con getto di coronamento

in cls a quota 3,05 m e bitte. Sono previste tre rampe (15x15 m) in calcestruzzo armato di servizio alle navi RoRo.

- *Scogliera Sud.* Si tratta di un'opera di chiusura sul lato sud del terrapieno a carattere provvisorio in vista del futuro ampliamento dell'area previsto da PRP. E' costituita da un nucleo in tout venant da cava completato da massi di 1° categoria poggiati su uno strato filtro in pietrame scapolo. E' articolata in due zone, la zona A con quota di sommità pari a + 1,25 m, la zona B con quota sommitale di + 3,15 m s.l.m.m.
- *Dragaggio.* La superficie da dragare è divisa nell'area A che individua il settore est del canale di accesso con quota di scavo alla -11 m, nell'area B coincidente con il settore ovest del canale di accesso con quota di scavo a 10 m, nell'area C che individua l'area del bacino di evoluzione posta di fronte alla banchina Nord Ovest con quota di scavo alla -9,0 m s.l.m.m., nell'area D che individua l'area antistante la banchina Sud Est con quota di scavo alla -7 m s.l.m.m. e nell'area E posta a nord est del canale di accesso con quota di approfondimento alla -13 m s.l.m.m. E' prevista la rimozione di 697.000 m<sup>3</sup> di materiali, in parte sabbiosi/sciolti, in parte rocciosi, ed il reimpiego degli stessi per la realizzazione delle opere di progetto con conseguente, notevole, riduzione del fabbisogno di materiali da cava.
- *Ponte Sud Ovest.* L'opera consiste in un viadotto di .7 campate lungo circa 204 m di collegamento della nuova area portuale a terra. Tale viadotto sarà costituito da un impalcato e dai relativi appoggi, da fondazioni, da spalle e pile, da giunti, da impermeabilizzazioni e pavimentazioni e dal sistema di smaltimento delle acque meteoriche.
- *Pavimentazioni e segnaletica.* Tutte le opere previste saranno completate con la pavimentazione. E' prevista la realizzazione di tipi di pavimentazione: in conglomerato bituminoso, in masselli autobloccanti sp. 8 cm, in masselli autobloccanti sp. 6 cm, in calcestruzzo armato con finitura al quarzo, in calcestruzzo rivestito in pietra di Trani.
- *Centro Servizi e Magazzini.* E' posizionato nel piazzale di accesso al porto commerciale e costituito da un unico corpo di fabbrica lungo 202 m e largo circa 30 m. La volumetria complessiva misura 9.000 m<sup>3</sup>. L'edificio è alto 7,02 m dal piano di campagna, suddiviso in tre piani fuori terra, ed ospita uffici ed inerenti attività, servizi igienici, deposito e magazzini, disimpegno.
- *Sistemazioni a verde.* Si tratta delle alberature previste nelle aree pedonali pavimentate in autobloccanti nei parcheggi e lungo il lato nord ovest del centro servizi. Tali alberature, tigli, pioppi e palme californiane, verranno messe a dimora in buche appositamente predisposte e riempite con terra da coltivo.
- *Impianti tecnologici.* E' prevista la realizzazione dell'impianto di fognatura bianca, articolato in impianto a gravità, a pressione e di trattamento; dell'impianto di fognatura nera, in gravità e a pressione; dell'impianto di climatizzazione nel Centro Servizi, dell'impianto idrico sanitario, dell'impianto antincendio, delle vasche di sollevamento acque bianche e nere, dell'impianto di trattamento acque meteoriche, dell'impianto gas, degli impianti elettrici e degli impianti speciali (impianti telefonico e rete dati, rilevazione incendi, diffusione sonora, TVCC, controllo accessi e anti-intrusione).
- *Attrezzature portuali.* Lungo la banchina Nord Ovest e lungo la banchina Sud Ovest sono previste bitte da 800 kN nonché parabordi trapezoidali UE400 tipo VI, per una lunghezza pari a 1000 m. *Adeguamento della martellata della diga foranea esistente.* Allo scopo di contenere l'entità delle trascinazioni entro limiti compatibili con le attività portuali previste sul piazzale a tergo del Molo di Sopraflutto esistente è prevista l'estensione della berma in sommità e la realizzazione di una berma ai piedi realizzata con massi Antifer.

Perizia di Variante n. 2

La Perizia di Variante n. 2 è stata approvata con voto n.01/2012 del 22/02/2012 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e con Deliberazione della Giunta Regionale n. 101 del 16/05/2011. Con nota U.prot DVA-2014-0038771 del 24/11/2014 riportante il parere n. 1661 del 21/11/2014 della Commissione Tecnica, il Ministero dell'Ambiente ha valutato che essa non modificava quanto già valutato con Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005.

Rispetto al progetto esecutivo approvato con Deliberazione della Giunta Comunale n. 68 del 13/02/2008 essa prevede le seguenti modifiche: l'esecuzione delle banchine di Nord Ovest e Martello in cassoni cellulari in c.a. dotati di celle antirisacca anziché "a giorno" con impalcato su pali e sottostante scogliera (la banchina di Nord Ovest) o a pile di massi prefabbricati di calcestruzzo (la banchina Martello);

l'adeguamento del Ponte Sud Ovest al D.M. 14/01/2008 ed alle prescrizioni della Soprintendenza per i Beni AA. e PP.; l'esecuzione di dragaggi in misura compatibile con la capacità della cassa di colmata.

Modifiche di minore rilievo tecnico sono previste dalla detta Perizia anche per: il nucleo del Molo di Sopraflutto, che è previsto venga eseguito pressoché per intero con materiale di cava (tout venant) anziché in parte (la parte più profonda, dalla quota di -6,00 al fondale) con materiale roccioso proveniente dal dragaggio non più disponibile a causa degli stralci del dragaggio; il tratto di radice del Molo di Sopraflutto e l'area retrostante la banchina Martello, di superficie più ampia rispetto al Progetto esecutivo ma disposto alla stessa quota delle banchine, allo scopo di ampliare i piazzali operativi e rendere funzionale e facilmente accessibile la nuova rampa RoRo prevista sulla banchina Martello senza un apprezzabile aumento del volume di materiali da porre in opera. Anche questi terrapieni è previsto vengano eseguiti prevalentemente in materiale da cava; le banchine di Sud Ovest a Nautica Minore, per le quali non è variata la tipologia progettuale ma sono stati ridefiniti alcuni aspetti per il necessario coordinamento con le restanti opere, in particolare la banchina Nord Ovest e il ponte Sud Ovest, nonché con il progetto architettonico di variante del Centro Servizi approvato dalla Soprintendenza per i Beni AA. e PP.

#### Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale

L'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Parere n. 66/2013, dalla Regione Puglia (Regione Puglia - Servizio LL.PP. nota 15 maggio 2013 n.19861, Regione Puglia - Servizio Ecologia nota 28 maggio 2013 n.5103, Comitato regionale per la valutazione di impatto ambientale - parere n.5998 espresso nella seduta del 18 giugno 2013), dalla Capitaneria di Porto e dal Comune di Molfetta.

Nell'ambito del suddetto Parere n. 66/2013 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è scritto che, data la natura dell'intervento, i rappresentanti del Ministero dell'Ambiente non hanno ravvisato l'esigenza di procedere alla verifica di assoggettabilità alla VIA essendo gli impatti ambientali non variati rispetto a quanto già valutato nel Decreto VIA DSA-DEC-648 de 23/06/2005.

Tale ATF, predisposto per ridurre costi e tempi della bonifica bellica presenti sul fondale interessato dalla realizzazione del prolungamento del Molo di Sopraflutto, prevede esclusivamente una traslazione di  $10$  m verso il porto dell'asse longitudinale di suddetto prolungamento. L'opera è già prevista dal vigente PRP e dal Progetto esecutivo posto a base dei lavori. Esso pertanto:

- non determina alcun effetto apprezzabile sulla agitazione ondosa residua negli specchi acquei portuali ed in corrispondenza degli accosti, risultando, al contrario migliorativa;
- non determina 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 profilo ambientale, come si è detto, 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, ecc;
- in relazione alle sue caratteristiche (in particolare all'essere riferito esclusivamente all'opera, principale di difesa del porto, non accostabile e non praticabile) l'ATF non risulta in contrasto con i vigenti strumenti urbanistici.

#### Progetto degli interventi per la messa in sicurezza delle opere esistenti

Con delibera della Giunta Comunale di Molfetta n.14 del 28/01/2015 veniva approvato il progetto esecutivo dei lavori di "Messa in sicurezza delle opere già realizzate del Nuovo Porto Commerciale di Molfetta". Tale progetto era stato predisposto su richiesta del G.I.P. per fare fronte ai danni subiti dalle mareggiate verificatesi, in particolare a quella dei primi giorni del mese di dicembre 2013.

Il progetto era finalizzato alla messa in sicurezza delle opere esistenti alla data del sequestro del cantiere disposto dall'Autorità Giudiziaria, ossia al 07/10/2013, in particolare: il ripristino della mantellata del tratto di diga; la realizzazione della banchina Nord Ovest e Martello; la realizzazione di una testata provvisoria in corrispondenza del punto estremo di avanzamento dell'opera.

Tuttavia, tale progetto non è stato approvato né dal Pubblico Ministero né dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Con Provvedimento del 14/10/2016, in risposta alle istanze di chiarimento formulate dal Comune di Molfetta in date 05/07/2016 e 06/08/2016, la Procura della Repubblica di Trani, nel ribadire le prescrizioni

A

W Z C M S U P O S P

contenute nell'atto di dissequestro del 15105/2015, evidenziava che il Progetto di mezza in sicurezza approvato dalla Giunta Comunale con delibera n.14 del 28/01/2015 non poteva ritenersi condivisibile per le seguenti ragioni: la modifica della conformazione del Molo di Sopraflutto tanto da incidere diversamente rispetto alle previsioni del moto ondoso; una spesa eccedente il 10% dell'importo del progetto originario; la necessità di acquisire il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; l'adozione di prezzi riferiti al contratto principale ed alle perizie di variante approvate.

Con parere n.6112015 reso nell'adunanza del 23.02.2016, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici esponeva l'impossibilità di approvare il suddetto progetto in ragione della mancata ottemperanza dello stesso alle osservazioni del Pubblico Ministero nel provvedimento di dissequestro del 15/05/2015.

**CONSIDERATO** che dalla Relazione dei progettisti (trasmessa dalla Città di Molfetta con nota acquisita con prot. n. 21509/DVA del 20/09/2017) e dagli atti relativi, emerge quanto segue in relazione al PROGETTO ESECUTIVO PER LA SALVAGUARDIA E LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DELL'ORMEGGIO DEL BACINO PORTUALE DI MOLFETTA

Il Progetto è stato predisposto in ottemperanza alle risultanze della riunione di coordinamento tecnico tenutasi presso il Comune di Molfetta in data 28/12/2016 cui erano presenti il RUP, Ing. Lazzaro Pappagallo e l'Ing. Renato Marconi in qualità di designato Direttore dei Lavori e rappresentante del R.T.I. Acquatecno s.r.l. (mandataria) - Idrotec s.r.l.- Architecna Engineering s.r.l. Tale riunione, convocata dal RUP con nota prot. 70288 del 15/12/2016, si è conclusa con un verbale nel quale il Direttore dei Lavori si è reso disponibile a redigere il suddetto progetto esecutivo con l'obiettivo di recepire le prescrizioni riportate nel verbale di dissequestro dell'11/05/2015, così come specificato nel successivo Provvedimento n. 1592/2009 del 14/10/2016 della Procura della Repubblica di Trani esplicativa in merito alle richieste di chiarimento formulate dal Comune di Molfetta per il tramite dell'avv. Michele Laforgia in data 05/07/2016 e 06/08/2016.

Il Progetto esecutivo si pone l'obiettivo di individuare una soluzione in grado di recepire le disposizioni della Procura della Repubblica in termini di avanzamento delle opere del Nuovo Porto Commerciale ottemperando essenzialmente agli aspetti connessi con la sicurezza dell'infrastruttura e la salvaguardia di quanto già realizzato. Ulteriori obiettivi perseguiti sono la sicurezza per la navigazione e l'ormeggio nell'ambito del bacino portuale; la conformità della soluzione progettuale al Piano Regolatore Portuale vigente ed all'Adeguamento Tecnico Funzionale approvato; l'ottemperanza alle prescrizioni ed alle autorizzazioni acquisite da parte degli Enti preposti. In particolare, si intende risolvere le criticità manifeste dalla Procura della Repubblica nell'ultima nota citata e dalla Capitaneria di Porto nella nota prot. 17095 del 28/12/2016, giungendo alla bonifica da ordigni bellici; alla stabilità dei cassoni attualmente fuori opera ed al loro riposizionamento al fine di evitare pericoli per la navigazione; il completamento della diga del sopraflutto e conseguente possibilità di installare sulla stessa adeguati segnalamenti marittimi permanenti e di agevole esercizio e manutenzione; la stabilità dei fondali (e loro eventuale ripristino) nelle aree soggette alla navigazione ed in corrispondenza delle banchine operative, controllo dei fenomeni di riduzione degli stessi rispetto alle quote precedenti apparentemente in atto; il contenimento dell'agitazione ondosa residua all'interno del bacino portuale entro limiti compatibili con la sicurezza delle imbarcazioni all'ormeggio nel bacino protetto più interno.

Al riguardo, va rilevato che con provvedimento n. 1592/2009 del 14/10/2016, la Procura della Repubblica di Trani forniva istanze di chiarimento in merito al contenuto delle prescrizioni impartite dalla stessa nel Provvedimento di dissequestro del 15/05/2015, in risposta alle richieste formulate dal Comune di Molfetta per il tramite dell'avv. Michele Laforgia in data 05/07/2016 e 06/08/2016. In particolare la Procura così si esprimeva: "(...) Nel provvedimento del 15 maggio 2015 di dissequestro delle aree del porto oggetto dei lavori è evidenziato che il progetto di sicurezza non avrebbe dovuto comprendere la prosecuzione delle opere di cui al progetto originario, se non intervenire sulle opere già realizzati ciò non solo allo scopo di proteggerle dalla mareggiate per evitare pregiudizi per le persone e per la navigazione ma, anche, di evitare la realizzazione di opere che potessero pregiudicare i lavori di completamento del nuovo porto commerciale. (...) con la revoca del sequestro esistente su tutte le aree portuali oggetto dei lavori, furono impartite le seguenti prescrizioni: 1) Redazione di progetto complessivo comprendente in via primaria le opere di messa in sicurezza e bonifica delle aree di intervento; 2) Sottoposizione del relativo progetto all'approvazione degli Enti preposti e al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ai sensi dell'art. 127, comma 3, del D.Lgs. 163/2006. Progetto complessivo non può che intendersi il progetto di completamento delle opere del Nuovo Porto di ~~Molfetta~~ secondo la funzionalità che l'Amministrazione comunale intende attribuire all'infrastruttura portuale, ovviamente nel rispetto del Piano Regolatore del Porto e dei pareri degli Enti preposti. Inoltre questo progetto, considerata la rappresentanza dell'urgenza di messa in sicurezza, deve comprendere in via primaria, comunque prioritaria nel programma di esecuzione, le opere di messa in sicurezza e bonifica delle aree di intervento. In sostanza la prescrizione

(considerato il dissequestro delle aree portuali) aveva la duplice finalità di sbloccare il completamento dell'importante opera pubblica e di realizzare una evidente economia per le opere di messa in sicurezza che se pure realizzate in via primaria (o prioritario), siano parte integrante del progetto complessivo (o di completamento) del Nuovo porto di Molfetta (...)"

L'Autorità giudiziaria, dunque, ribadiva che il progetto di salvaguardia non avrebbe dovuto comportare necessariamente la prosecuzione delle opere di cui al progetto originario e che sarebbe dovuto intervenire sulle opere realizzate con il solo scopo di proteggerle dalle mareggiate ed evitare rischi per le persone e per la navigazione, evitando comunque di pregiudicare i futuri lavori di completamento del Nuovo Porto Commerciale. In sostanza, le prescrizioni riportate nel provvedimento di dissequestro, avrebbero dovuto portare ad un progetto esecutivo di salvaguardia delle opere portuali nel più generale contesto del progetto complessivo inteso come progetto di completamento delle opere del Nuovo Porto Commerciale di Molfetta, secondo la funzionalità che l'Amministrazione Comunale intende attribuire all'infrastruttura portuale, ovviamente nel rispetto del Piano Regolatore del Porto e dei pareri degli Enti preposti.

Avuto riguardo alla Nota del 28/12/2017 della Capitaneria di Porto, il progetto tiene conto delle problematiche attinenti la sicurezza della navigazione segnalate dalla stessa Capitaneria di Porto nel documento intitolato "Ricognizione generale sulle problematiche portuali attinenti la sicurezza della navigazione" allegato al foglio prot. n. 17095 del 28/12/2016, presentato in sede di tavolo tecnico cui era stata invitata a partecipare. Tale documento evidenziava la presenza di ordigni residuati bellici all'interno del bacino portuale; la presenza di cassoni poggiati sul fondo nell'area del nuovo porto commerciale; l'erosione della testata del costituendo molo di sopraflutto, con conseguente mancanza di conformi fanali portuali di ingresso; il moto ondoso all'interno del bacino portuale interno che causa pericolo per le unità all'ormeggio; l'insabbiamento dei fondali in prossimità delle banchine portuali.

Peraltro, con nota prot. 1869 del 13/01/2017, il RUP trasmetteva alla Direzione Lavori una segnalazione delle associazioni Sailors, Assopesca, Circolo della Vela e Ippocampo relativa allo spostamento di un cassone, a seguito delle mareggiate del 28-29/12/2016.

**RILEVATO** che dalla Relazione dei progettisti (trasmessa dalla Città di Molfetta con nota acquisita con prot. n. 21509/DVA del 20/09/2017) e dagli atti relativi, emerge quanto segue in relazione allo Stato della opere al 13/01/2017.

A seguito di sopralluogo, è stato rilevato, in particolare, che i cassoni C1, C2, C3 presentavano un avanzato stato di ammaloramento del calcestruzzo e del ferro di armatura; il cassone C4 in corrispondenza della faccia di contatto con il cassone C5 stava subendo un evidente processo di sprofondamento che causava lesioni al cassone C5 ed allo stesso cassone C4; il cassone C6 sembrava aver subito una rotazione verticale che si apprezza in modo evidente giungendo via mare da est. Per il cassone C7 che, stando alla comunicazione di alcune Associazioni, doveva aver subito un scorrimento, era stata effettuata un'indagine subacquea a mezzo di sommozzatore ma, a causa della scarsa visibilità, il sub non aveva potuto constatare se sul fondale si evidenziavano segnali di un eventuale scorrimento del cassone. I cassoni erano posizionati in quel momento in modo provvisorio all'interno del porto in attesa di essere condotti nella loro posizione di progetto. La situazione del secondo braccio del molo di sopraflutto presentava un evidente e preoccupante stato di danneggiamento dovuto alle ultime mareggiate che tra fine dicembre e la prima decade di gennaio 2017 avevano colpito il Porto di Molfetta. Gli Antifer che a gennaio 2014 erano stati disposti sul lato nord del braccio ad una quota di circa +1 m s.l.m. erano quasi del tutto sprofondati in mare. La parte sommitale del nucleo - realizzata come da progetto, in tout-venant - era stata per la maggior parte scalzata dalle ultime mareggiate per un tratto di 40/50 m e pertanto l'estremità di Levante del tratto di molo in fase di esecuzione al 07/10/2013 non era più accessibile via terra. Il molo non presentava più alcuna protezione sia sul lato nord che sul lato sud. La Relazione dei progettisti (trasmessa dalla Città di Molfetta con nota acquisita con prot. n. 21509/DVA del 20/09/2017) contiene alcune immagini tratte da Google Earth in cui si possono apprezzare i danni subiti dall'opera dal settembre 2013 (data in cui i lavori erano ancora in corso) al febbraio 2016, tenendo conto che la situazione risulta ulteriormente peggiorata a seguito delle mareggiate del dicembre 2016 e del gennaio 2017.

Nell'aprile 2017 sono state completate le operazioni di rilievo topografico e batimetrico del complesso dell'opera oggetto del progetto esecutivo di salvaguardia delle opere. Tali rilievi sono stati posti a base del progetto e delle computazioni relative che pertanto debbono ritenersi correttamente aggiornate.

**CONSIDERATO** che dalla Relazione dei progettisti (trasmessa dalla Città di Molfetta con nota acquisita con prot. n. 21509/DVA del 20/09/2017) e dagli atti relativi, emerge quanto segue in relazione alle Opere prioritarie per la salvaguardia e la sicurezza alla navigazione e dell'ormeggio del bacino portuale.

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

Per corrispondere agli indirizzi della Procura della Repubblica di Trani di cui alla nota esplicativa del 14/10/2016 ed a quanto emerso dal tavolo tecnico del 28/12/2016, le opere prioritarie di cui al Progetto esecutivo predisposto sono quelle di seguito indicate:

*la realizzazione completa del secondo braccio del molo sopraflutto. Tale secondo braccio assume l'allineamento e la conformazione previsti dall'Adeguamento Tecnico Funzionale di cui si è detto; la realizzazione ed il completamento della Banchina Martello e del retrostante terrapieno, come nel seguito indicato:*

A) Messa in opera in corrispondenza della banchina Martello e nella posizione di progetto di n° 3 cassoni tipo E, ossia privi di celle anti-risacca, già prefabbricati ed attualmente collocati nello specchio acqueo antistante la banchina di Nord Ovest. L'attività comprende la regolarizzazione e spianamento subacqueo; la realizzazione dello scanno di imbasamento; il salpamento dei cassoni dalla posizione attuale, il trasporto, l'affondamento in opera nella posizione di progetto ed il loro zavorramento con materiale idoneo; il ripristino del calcestruzzo e delle armature ammalorate; la formazione del giunto tra i cassoni; la "chiusura" dei cassoni con lastre prefabbricate in c.a.; il getto in opera della trave di coronamento in calcestruzzo debolmente armato prevista per la banchina Martello e la messa in opera dei relativi arredi portuali. È prevista l'installazione in testata del segnalamento marittimo a luce verde.

B) Riempimento del rilevato retrostante i cassoni con idoneo materiale di cava e formazione della scogliera di protezione del terrapieno sul lato terra; realizzazione di sottofondazioni, fondazioni e muretto di contenimento in c.a. in corrispondenza della scogliera di protezione del terrapieno sul lato terra; realizzazione di una scogliera di "chiusura" tra i cassoni del Martello e la diga Salvucci esistente.

*il completamento solo della Banchina Nord-Ovest.*

Tale opera comporta la messa in opera in prosecuzione di quelli già posati di n. 11 cassoni del tipo N, con celle antirisacca, attualmente posizionati sul fondale antistante la medesima banchina, vuoti e in precario stato strutturale e di conservazione. I cassoni saranno avviati in flottazione su uno scanno di imbasamento regolarizzato e spianato. È previsto il loro definitivo zavorramento come da progetto, la formazione del giunto tra i cassoni, la chiusura della sommità delle celle con lastre prefabbricate in c.a. (dalle). Non è previsto il getto in opera della trave di coronamento in calcestruzzo debolmente armato e la messa in opera dei relativi arredi portuali. È prevista inoltre, la realizzazione della scogliera di raccordo della banchina Nord-Ovest con la banchina Martello.

Tale progetto non prevede né colmate né interventi di ripristino dei fondali. L'importo lavori è pari a € 21.729.473,26.

#### Prolungamento del secondo braccio del molo di sopraflutto

La realizzazione dell'intero molo sopraflutto con la posizione della testata definitiva e l'allineamento previsti dall'AIT costituisce un'opera essenziale, indispensabile per garantire la sicurezza della navigazione e della permanenza delle imbarcazioni all'ormeggio in porto. L'opera consiste in un frangiflutti a gettata rettilinea lungo circa 670 m. Il nucleo sarà realizzato con materiale di cava (tout venant), la mantellata principale con tetrapodi da 12,5 m<sup>3</sup> nella sezione corrente (in parte già prefabbricati), posti in doppio strato da 4,73 m, e da 16,5 m<sup>3</sup> in testata (tutti da prefabbricare), posti in doppio strato da 5,25 m. Gli "strati-filtro" e la mantellata lato terra sono previsti con materiale di cava delle dimensioni e con gli spessori di progetto (massi naturali 500-1.000 kg in doppio strato da 1,30 m e massi naturali da 3 a 7 t in doppio strato da 2,5 m). Per l'imbasamento del fanale di segnalazione marittima è previsto un masso di carico collegato alla parte interna della testata - cfr sez. 4-4 - mediante una scala in acciaio inox fondata su blocchi in calcestruzzo. L'opera è indispensabile anche per consentire l'installazione e l'esercizio di stabili segnalamenti marittimi, esigenza richiamata nella citata nota prot. 17085 del 28/12/2016 della Capitaneria di Porto. Il terrapieno posto alla radice del prolungamento del secondo braccio misura circa 6.400 m<sup>2</sup> e sarà riempito con tout-venant di cava.

#### Realizzazione del Molo Martello e della banchina Nord-Ovest

Il criterio fondante la progettazione dell'opera è indubbiamente costituito dalla necessità di mantenere la stessa ampiezza e lo stesso orientamento e conformazione dell'imboccatura portuale previsti dall'ATF. Qualunque modifica permanente dell'imboccatura comporterebbe infatti — oltretutto la formale approvazione di una variante di Piano, trattandosi di intervenire su di un aspetto assolutamente qualificante di ogni piano regolatore portuale ed i cui effetti sarebbero da documentare mediante gli opportuni studi su modello evidenti conseguenze negative sulla sicurezza della navigazione (in caso di riduzione della larghezza) o sull'agitazione ondata residua in porto (in caso di allargamento). Si tratta, in entrambi i casi, di effetti in palese contrasto con

gli obiettivi ed i criteri (come sopra individuati) della proposta di opere da eseguire per la salvaguardia, oggetto della presente.

La scelta di ricollocare in opera i tre cassoni del tipo "E" (Banchina Martello) è stata dettata dal fatto che questi sono già costruiti, sono diversi da tutti i rimanenti, non essendo dotati di celle antirisacca, e che, in definitiva, costerebbe assai di più non servirsene che utilizzarli.

La motivazione per cui è necessario completare in sommità i 3 cassoni del Martello (posti in opera nella posizione definitiva ed opportunamente zavorrati) con la trave di coronamento di progetto è quella di evitarne l'ulteriore degrado nonché — analogamente a quanto evidenziato con la citata nota della Capitaneria di Porto prot. 17095 del 28/12/2016 a proposito del segnalamento della testata del molo di sopraflutto consentire l'accesso al segnalamento marittimo verde da collocare all'estremità del Martello e la sua agevole manutenzione.

Le lavorazioni da effettuare per le banchine Nord-Ovest e Martello sono le seguenti:

- *scavo del fondale* necessario ad accogliere lo scanno di imbasamento dei cassoni cellulari in c.a. della banchina Nord-Ovest;
- *completamento dello scanno di imbasamento* delle banchine Nord-Ovest e Martello;
- *completamento del riempimento delle celle dei cassoni già in opera* con il materiale scavato ed altro idoneo materiale di cava e dei relativi interventi di finitura (messa in opera dei massi guardiani, iniezione dello scanno lato porto, etc.);
- *messa in opera di 14 cassoni cellulari già prefabbricati* e, alla data del 7 ottobre 2013, posizionati provvisoriamente nello specchio acqueo di cantiere; il loro zavorramento definitivo con idoneo materiale di cava; realizzazione dei giunti tra cassoni contigui con calcestruzzo gettato entro le apposite "calze" inserite negli alloggiamenti verticali predisposti sulle facce affiancate dei cassoni; messa in opera dei massi guardiani, iniezione dello scanno lato porto, etc.;
- *ripristino di parti in calcestruzzo danneggiate e dei ferri di armatura arrugginiti ammalorati* fuoriuscenti dai cassoni che restano da mettere in opera; Pertanto, preventivamente al getto della sovrastruttura, si prevede il recupero dei ferri, ovvero, si prevede la spazzolatura meccanica delle armature ossidate e l'applicazione di boiaccia per il trattamento anticorrosivo e la protezione dei ferri, da applicare a pennello dopo un'accurata spazzolatura;
- *esecuzione della trave in calcestruzzo* debolmente armato gettata in opera, che costituisce la sovrastruttura del Martello;
- *formazione delle necessarie predisposizioni (cunicoli, tubazioni, etc.) per impianti e servizi* nella banchina Martello;
- *messa in opera degli ancoraggi* necessari per l'installazione dei *parabordi*, esclusa la fornitura degli stessi, nella banchina Martello;
- *fornitura e messa in opera delle baie* sulla banchina Martello;
- *esecuzione della scogliera di protezione e raccordo tra la banchina Nord-Ovest e quella Martello con massi naturali di 300-1000 kg e nucleo di tout-venant.*

Le operazioni di completamento della banchina Nord-Ovest consistono nel riportare in galleggiamento e collocare gli 11 cassoni (N8-N9 e da N16 a N23) che dalla data del sequestro preventivo del cantiere giacciono in posizione provvisoria nello specchio acqueo antistante le banchine Nord-Ovest e Sud-Ovest.

A partire dal limite di Ponente della banchina Nord Ovest, nel tratto di circa 95 m (da W01 a NO2) sono già stati posizionati i cassoni e realizzata la sovrastruttura.

Il tratto successivo ai primi 95 m, di lunghezza circa pari a 71,2 m, è caratterizzato dalla presenza dei cassoni (da NO3 a NO5), posizionati, ma senza sovrastruttura.

Il tratto di banchina di circa 71 m, corrispondente ai cassoni N06-N07-N08, deve essere realizzato nell'ambito del presente progetto, con il posizionamento dei cassoni oggi abbandonati. In questa zona il salpamento dei massi della Diga Salvucci e l'escavo dello scanno d'imbasamento sono già stati realizzati nell'ambito dei lavori di *Completamento delle Opere Foranee e Costruzione del Porto Commerciale*, tuttavia è necessario riprendere le attività di spianamento e regolarizzazione del fondale per l'imbasamento dei cassoni, in quanto, come confermato dal rilievo plano-batimetrico eseguito tra Aprile e Maggio 2017, il susseguirsi delle mareggiate ha inevitabilmente alterato l'andamento dell'originaria sezione di scavo che deve essere ripristinata.

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

Nel tratto successivo, verso Levante, i cassoni da N09 a N15 risultano già posizionati: il tratto compreso tra i cassoni N10 e N14 è stato completato con la realizzazione della sovrastruttura, al contrario dei cassoni N09 e N15.

Infine, i cassoni da N16 a N23 devono essere posizionati nel restante tratto di 190 m. In particolare, i primi 38 m sono già stati oggetto di scavo ma, come anzidetto, anche in questa zona è necessario prevedere lo spianamento del fondale per ripristinare l'originaria sezione di imbasamento.

Anche per quanto riguarda la banchina Martello, si riportano in galleggiamento e si collocano i 3 cassoni (E01, E02, E03) che dalla data del sequestro preventivo del cantiere giacciono in posizione provvisoria nello specchio acqueo antistante le banchine NW e SW. Inoltre, per la Banchina Martello, è prevista la realizzazione della sovrastruttura e la predisposizione ad impianti e arredi di banchina.

La Relazione dei progettisti (trasmessa dalla Città di Molfetta con nota acquisita con prot. n. 21509/DVA del 20/09/2017) contiene la planimetria dei cassoni, con il loro posizionamento e l'eventuale sovrastruttura.

CONSIDERATO, in relazione alle differenze tra il progetto presentato ed i progetti precedentemente approvati sotto il profilo ambientale, che dalla Relazione dei progettisti (trasmessa dalla Città di Molfetta con nota acquisita con prot. n. 21509/DVA del 20/09/2017) e dagli atti relativi, emerge quanto.

Il "Progetto esecutivo per la salvaguardia e la sicurezza della navigazione e dell'ormeggio del Bacino Portuale di Molfetta" prevede il *prolungamento del secondo braccio del molo di sopraflutto* secondo la configurazione e le modalità operative previste dal Progetto esecutivo "Porto di Molfetta — Completamento opere foranee e costruzione Porto commerciale", dall'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale e dalla Perizia di variante n.2; e *la realizzazione del Molo Martello e della banchina Nord Ovest* utilizzando i cassoni disponibili in cantiere, realizzati secondo quanto indicato nella Perizia di Variante n. 2, recuperati e disposti secondo quanto indicato dal medesimo progetto esecutivo.

Quindi, i progetti già valutati dal Ministero dell'Ambiente rispetto ai quali occorre valutare le eventuali differenze del progetto in esame sono il Progetto esecutivo predisposto secondo le indicazioni del Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 del Piano Regolatore Portuale relativamente alle modalità costruttive; l'Adeguamento Tecnico Funzionale approvato con voto favorevole n. 66/2013 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici specificante la non necessità di procedere con la verifica di assoggettabilità alla VIA per la localizzazione; e la Perizia di Variante n. 2 approvata con U.prot.DVA-2014-0038771 del 24/11/2014 riportante il parere della Commissione Tecnica del Ministero dell'Ambiente n. 1661 del 21/11/2014 relativamente alla possibilità di procedere alla costituzione dell'intero corpo della diga con materiale da cava anziché di costituire il nucleo con materiale proveniente dal dragaggio.

Relativamente alle differenze tra il progetto precedentemente esaminato ed il nuovo progetto esecutivo, nella tre tabelle che seguono (incluse nell'elaborato che il Proponente ha predisposto al fine di fornire riscontro alla richiesta del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prot. n. 7072 del 31.7.2017) sono schematizzate le principali differenze tra le lavorazioni previste nel PRP, nel Progetto Definitivo, nella Perizia di Variante n.2 e nel Progetto per la salvaguardia e la sicurezza alla navigazione ed all'ormeggio del bacino portuale di Molfetta, riguardanti, rispettivamente, la Banchina Nord-Ovest, la Banchina Martello ed il Secondo braccio del molo di sopraflutto.

BANCHINA NORD-OVEST				
LAVORAZIONI	PRP	Progetto Definitivo	Perizia di Variante n.2	Progetto per la salvaguardia
Scavo per imbasamento banchina e livellamento del fondale	Si	Si	Si	Si (nel tratto di banchina non ancora realizzato)
Scanno di imbasamento	No	No	Si	Si (nel tratto di banchina non ancora realizzato)
Salpamento della scogliera interna della Diga Salvucci	No	Si	Si	No

ID\_VIP 3657 Progetto esecutivo per la salvaguardia e la sicurezza della navigazione e dell'ormeggio del Bacino Portuale di Molfetta, parere CTVA 2582, del 18/12/2017 richiesta parere integrativo

Tipologia banchinamento	"a giorno" su pali	"a giorno" su pali	cassoni cellulari con celle antirisacca	cassoni cellulari con celle antirisacca (nel tratto di banchina non ancora realizzato)
Prefabbricazione, trasporto e affondamento cassoni	No	No	Si	Si (solo trasporto e affondamento cassoni per tratto banchina non realizzato)
Riempimento cassoni	No	No	Si (con materiale di cava e/o di dragaggio)	Si (con materiale di cava e/o materiale di scavo)
Realizzazione pali per banchina	Si	Si	No	No
Realizzazione rilevato a tergo della banchina	Si (con pietrame)	Si (con pietrame)	Si (con pietrame e/o materiale di dragaggio)	No (rinviato ad una fase successiva)
Realizzazione scogliera assorbente	Si	Si	Si	No (rinviato ad una fase successiva)
Arredi di banchina (anelli, anelloni, scalette)	Si	Si	Si	No (rinviato ad una fase successiva)
Parabordi	Si	Si	Si (solo predisposizioni)	No (rinviato ad una fase successiva)
Bitte	Si	Si	Si	No (rinviato ad una fase successiva)
Giunti tecnici	Si	Si	No	No
Pavimentazione banchina e rilevato retrostante	Si	Si	Si	No (rinviata ad una fase successiva)
Giunto tra cassoni	No	No	Si	Si (nel tratto di banchina non ancora realizzato)
Interventi di finitura (massi guardiani, iniezione scanno lato porto, etc.)	No	No	Si	Si (nel tratto di banchina non ancora realizzato)
Sovrastruttura di banchina	Si	Si	Si	No (rinviata ad una fase successiva)
Realizzazione impianti	Si	Si	Si	No (rinviata ad una fase successiva)
Esecuzione struttura in c.a. di raccordo tra le Banchine NW e Martello	No	No	Si	No (rinviata ad una fase successiva)

↑

CIA

(

BM

13

13

Ripristino cls e ferri ammalo rati dei cassoni	No	No	No	Si (per i cassoni senza sovrastruttura)
Esecuzione scogliera di protezione e di raccordo tra le Banchina NW e Martello	No	No	No	Si

BANCHINA MARTELLO				
LAVORAZIONI	PRP	Progetto Definitivo	Perizia di Variante n.2	Progetto per la salvaguardia
Scavo per imbasamento banchina e livellamento del fondale	No	No	Si	Si
Scanno di imbasamento	Si	Si	Si	Si
Tipologia banchinamento	a massi sovrapposti	a massi sovrapposti	cassoni cellulari	cassoni cellulari
Prefabbricazione, trasporto e affondamento cassoni	No	No	Si	Si (solo trasporto e affondamento cassoni)
Riempimento cassoni	No	No	Si (con materiale di cava e/o di	Si (con materiale di cava e/o materiale di scavo)
Realizzazione rilevato a tergo della banchina	Si (con pietrame)	Si (con pietrame)	Si (con pietrame e/o materiale di dragaggio)	Si (con pietrame)
Arredi di banchina (anelli, anelloni, scalette)	Si	Si	Si	No (rinviato ad una fase successiva)
Parabordi	Si	Si	Si (solo predisposizioni)	Si (solo predisposizioni)
Bitte	Si	Si	Si	Si
Pavimentazione banchina e rilevato retrostante	Si	Si	Si	No (rinviato ad una fase successiva)
Giunto tra cassoni	No	No	Si	Si
Interventi di finitura (massi guardiani, iniezione scanno lato porto, etc.)	No	No	Si	Si
Sovrastruttura di banchina in c.a.	Si	Si	Si	Si
Realizzazione impianti	Si	Si	Si	Si (solo predisposizioni)
Ripristino cls e ferri ammalo rati dei cassoni	No	No	No	Si

		SECONDO BRACCIO MOLO DI SOPRAFLUTTO			
		PRP	Progetto Definitivo	Perizia di Variante n.2	Progetto per salvaguardia
Sezione tipica corrente	Mantellata principale esterna	Tetrapodi 12 mc	Tetrapodi 12 mc	Tetrapodi 12,5 mc	Tetrapodi 12,5 mc
	Mantellata principale interna	Massi naturali 3-7 t	Massi naturali 3-7 t	Massi naturali 3-7 t	Massi naturali 3-7 t
	Mantellata lato terra		Massi naturali 3-7 t	Massi naturali 3-7 t	Massi naturali 3-7 t
	Filtro	Massi naturali 300-1000 kg	Massi naturali 300-1000 kg	Massi naturali 300-1000 kg	Massi naturali 300-1000 kg
	Nucleo	Tout-venant	Tout-venant	Tout-venant	Tout-venant
	Muro paraonde e masso di carico in cls debolmente armato	SI	SI	SI	NO
	Rilevato compreso tra la radice del secondo braccio del sopraflutto e il Martello	SI (con materiale di	SI (con materiale di	SI (con materiale di cava e/o di dragaggio)	SI (con materiale di cava)
	Scogliera ad andamento curvilineo di raccordo tra il molo Martello e la scogliera interna del secondo braccio del molo di sopraflutto	SI	SI	SI	SI
Sezione tipica di testata	Mantellata principale esterna	Tetrapodi 16,5 mc	Tetrapodi 16,5 mc	Tetrapodi 16,5 mc	Tetrapodi 16,5 mc
	Mantellata principale interna	Massi naturali 3-7 t	Massi naturali 3-7 t	Massi naturali 3-7 t	Massi naturali 3-7 t
	Filtro	Massi naturali 300-1000 kg	Massi naturali 300-1000 kg	Massi naturali 300-1000 kg	Massi naturali 300-1000 kg
	Nucleo	Tout-venant	Tout-venant	Tout-venant	Tout-venant
	Muro paraonde e masso di carico in cls debolmente armato	SI	SI	SI	No
	Dragaggi localizzati per realizzazione berma mantellata principale	No	SI	No	No

In sostanza, da tali tabelle emerge che nel passaggio da PRP - Progetto Definitivo - Perizia di Variante n.2, è cambiata la tipologia della Banchina Nord Ovest e della Banchina Martello (entrambe da massi sovrapposti a cassoni cellulari) mentre, per il secondo braccio del Molo di sopraflutto, oltre alla traslazione di circa 10 m verso terra, non si realizza più né masso di carico né muro paraonde, diventando la sezione non più percorribile a vantaggio di una maggiore stabilità globale.

Riguardo, in particolare, al Prolungamento del secondo braccio del molo di sopraflutto, va rilevato che la soluzione progettuale proposta per il prolungamento del molo sopraflutto nel "Progetto esecutivo per la salvaguardia e la sicurezza della navigazione e dell'ormeggio del bacino portuale di Molfetta" si differenzia da quanto previsto nel Progetto esecutivo "Porto di Molfetta - Completamento opere foranee e costruzione Porto commerciale" sia per l'ubicazione dell'opera, traslata di 10 m. verso il porto, in ottemperanza all'Adeguamento Tecnico Funzionale, sia per la costituzione del nucleo dell'opera, interamente costituito da materiale da cava e non da materiale dragato così come indicato dalla Perizia di Variante n. 2.

Tali variazioni sono già state oggetto di valutazione da parte del Ministero dell'Ambiente che non ha reputato comportassero modifiche rilevanti rispetto a quanto già stabilito nel Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005.

*[Handwritten notes and signatures on the right margin of the table, including a large signature at the top and several initials below.]*

*[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials on the right.]*

La coerenza con l'Adeguamento Tecnico Funzionale costituisce presupposto progettuale fondante del "Progetto esecutivo per la salvaguardia e la sicurezza della navigazione e dell'ormeggio del Bacino Portuale di Molfetta".

Questa scelta progettuale è fondata sull'esigenza di garantire la sicurezza all'ormeggio e della navigazione in porto.

Infatti, alla base della redazione e dell'approvazione dell'ATF, predisposto per consentire un notevole risparmio dei costi prodotti dalla bonifica bellica, è la redazione di studi che hanno dimostrato come la traslazione del secondo braccio del sopraflutto di 10 m. verso il porto non comporti alcun effetto apprezzabile. Anzi, risulta migliorativo rispetto all'agitazione ondosa residua negli specchi acquei portuali ed in corrispondenza degli accosti e non determina alcun effetto negativo sulla navigabilità e la sicurezza della manovra delle navi in entrata ed uscita dal porto.

Relativamente alle caratteristiche costruttive si tratta di un'opera a gettata, a meno della possibilità di realizzare il nucleo dell'opera interamente con materiale da cava, così come previsto dalla Perizia di Variante n.2, in luogo dell'utilizzo di materiale dragato dal fondale del porto. Rispetto al Progetto esecutivo, il progetto in esame sostituisce il muro paraonde ed il masso guardiano in calcestruzzo con una mantellata di protezione esterna in massi tetrapodi. La sostituzione del muro paraonde con la prosecuzione della mantellata di protezione esterna in massi tetrapodi comporta un accrescimento delle sicurezza complessiva della diga di sopraflutto nei riguardi della stabilità idraulico-marittima del coronamento: una mantellata in tetrapodi correttamente dimensionata pone sicuramente minori problemi statici/strutturali di un muro paraonde rigido che non permette di sfogare le ingenti forze idrodinamiche e idrostatiche dovute al moto ondoso incidente l'opera. Tali azioni idrodinamiche trovano infatti naturale sfogo nei numerosi vuoti presenti nella mantellata (circa il 50% del volume occupato dal doppio strato di mantellata esterna) e, in aggiunta, i massi della mantellata assorbono urti mediante piccoli movimenti oscillatori intorno al loro baricentro senza con questo procurare danni all'opera a gettata ma solo un naturale assestamento della stessa. Al contrario il muro paraonde, per sua intrinseca natura, deve dissipare quasi istantaneamente le elevate azioni idrodinamiche in gioco senza potersi permettere alcun movimento, pena il dissesto strutturale. Ulteriore vantaggio derivante dalla soppressione del muro paraonde è costituita da un migliore comportamento nei confronti della tracimazione ondosa. Infatti, proprio a causa dei suddetti numerosi vuoti (e quindi della maggiore permeabilità complessiva del corpo diga) viene ridotta la risalita ondosa e quindi anche l'eventuale tracimazione sul coronamento della diga. La sostituzione del muro paraonde, continuo e rigido, con i massi della mantellata, discontinui e flessibili, migliora sicuramente anche l'aspetto paesaggistico dello skyline portuale.

Relativamente alla realizzazione della *banchina Nord Ovest* e del *Molo Martello*, va rilevato che esse sono realizzate utilizzando i materiali prodotti in cantiere secondo quanto disposto dalla Perizia di Variante n. 2.

Nell'ambito della Perizia di Variante n. 2, infatti, viene variata la tipologia di banchina prevista dal progetto esecutivo posto a base dei lavori, non più a giorno con impalcato su pali e sottostante scogliera nel caso della banchina Nord Ovest, o a pile di massi prefabbricati di calcestruzzo per la banchina Martello, bensì in cassoni cellulari in c.a. dotati in parte di celle antirisacca.

La stessa Perizia di Variante n. 2 poi modifica il tratto di radice del molo di sopraflutto e l'area retrostante la banchina Martello ampliandone la superficie rispetto a quanto previsto dal progetto esecutivo posto alla base dell'appalto seppur disposto alla stessa quota.

**CONSIDERATO e VALUTATO**, sotto il **profilo ambientale**, che le opere in esame, ossia il prolungamento del secondo braccio del molo di sopraflutto e la realizzazione della banchina Nord Ovest e del molo Martello, comportano alcuni tra gli impatti ambientali già studiati e valutati nell'ambito del Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 e delle successive verifiche ambientali svolte (esclusione dalla verifica di assoggettabilità alla VIA per l'Adeguamento Tecnico Funzionale e nota U.prot.DVA-2014-0038771 del 24/11/2014 riportante il parere della Commissione Tecnica n. 1661 del 21/11/2014 per la Perizia di variante n.2).

Il *prolungamento del secondo braccio del molo di sopraflutto*, così come proposto, risponde ai requisiti:

- del Progetto esecutivo predisposto secondo le indicazioni del Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 del Piano Regolatore Portuale relativamente alle modalità costruttive;

- dell'Adeguamento Tecnico Funzionale approvato con voto favorevole n. 66/2013 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici specificante la non necessità di procedere con la verifica di assoggettabilità alla VIA per la localizzazione;
- dalla Perizia di Variante n. 2 approvata con U.prot.DVA-2014-0038771 del 24/11/2014 riportante il parere della Commissione Tecnica n. 1661 del 21/11/2014 relativamente alla possibilità di procedere alla costituzione dell'intero corpo della diga con materiale da cava anziché di costituire il nucleo con materiale proveniente dal dragaggio;

La realizzazione della banchina Nord Ovest e del Molo Martello che non modifica la localizzazione di cui al Piano Regolatore Portuale approvato con Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 21/06/2005 e al Progetto esecutivo, si rifà alla Perizia di Variante n. 2 per la tipologia costruttiva non più a giorno e a massi di calcestruzzo sovrapposti in pile, bensì in cassoni con celle antiriflettenti, approvata dal Ministero dell'Ambiente con nota U.prot.DVA-2014-0038771 del 24/11/2014 riportante il parere della Commissione Tecnica n. 1661 del 21/11/2014.

Il progetto di salvaguardia presentato si prefigge lo scopo prioritario di risolvere le criticità relative alla sicurezza della navigazione e dell'ormeggio, allo stato impedita dall'interruzione dei lavori sia in relazione al non completamento dell'opera frangiflutti di difesa che alla presenza di elementi di cantiere situati in posizione provvisoria (cassoni).

Il progetto di salvaguardia presenta i seguenti aspetti positivi: ottemperanza agli strumenti di pianificazione/progettazione vigenti/approvati; riutilizzo dei materiali presenti/disponibili in cantiere con particolare riguardo ai cassoni galleggianti a rischio demolizione da parte degli agenti atmosferici; riduzione dell'impronta della diga sul fondale; eliminazione del muro paraonde e dunque il miglioramento dello skyline portuale.

Tutto ciò comporta i seguenti riflessi positivi anche sotto il profilo ambientale:

- l'ottemperanza agli strumenti di pianificazione/progettazione vigenti/approvati, ossia al Piano Regolatore Portuale di Molfetta, al progetto esecutivo predisposto in ottemperanza al suddetto Piano, all'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale e alla Perizia di Variante n. 2 colloca il progetto nell'alveo degli studi e delle valutazioni ambientali già svolte con ciò non vanificando il lungo e complesso iter procedurale di approvazione delle opere, del Nuovo Porto Commerciale di Molfetta;
- il riutilizzo dei materiali presenti/disponibili in cantiere. Tale scelta progettuale comporta l'evidente riduzione delle necessità di approvvigionamento dei materiali da costruzione e, conseguentemente, la riduzione dell'inquinamento atmosferico e del rumore prodotto dal transito dei mezzi di cantiere. Rispetto all'approvvigionamento dei materiali da cava in particolare è opportuno sottolineare che, essendo il progetto relativo a due sole opere rispetto al complesso di quelle previste/valutate, il relativo impatto risulta decisamente inferiore rispetto a quanto già previsto e valutato nell'ambito del Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005;
- la riduzione dell'impronta della diga sul fondale. Tale aspetto progettuale comporta un evidente beneficio per l'ambiente marino con la riduzione degli impatti ambientali concitati. Il Ministero dell'Ambiente, affermando la compatibilità ambientale del progetto con Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005, ha già valutato tali impatti sulla base di approfonditi studi svolti nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale. Infatti, la Valutazione di Incidenza che era parte del suddetto Studio di Impatto Ambientale, effettuata sulla base di sopralluoghi ed indagini dirette svolte in sito, confermando quanto già rilevato dall'ENEA in un apposito studio del 1989, specificava che la formazione di precoralligeno pugliese ivi presente risultava fortemente impoverita dal punto di vista biologico a causa delle attività portuali che da decenni si svolgevano in tale area costiera. Relativamente alla presenza del pSIC IT9120009 Posidonieto S. Vito — Barletta, poi, la stessa valutazione metteva in evidenza la scomparsa della prateria di *Posidonia oceanica* che aveva determinato l'istituzione del suddetto pSIC IT9120009 e che, pertanto, la sottrazione di substrato duro dovuta al prolungamento della diga frangiflutti avrebbe interessato soprattutto substrati non particolarmente importanti dal punto di vista naturalistico, quali substrati sabbiosi, a matre morta e rocciosi ad alghe fotofile;
- l'eliminazione del muro paraonde e dunque il miglioramento dello skyline portuale. Tale azione progettuale comporta un beneficio evidente sul paesaggio: mentre infatti il muro paraonde elemento rigido, delimita il porto rispetto all'orizzonte, la scogliera nel conferire all'opera una connotazione naturale ne favorisce l'inserimento nel contesto rendendo l'orizzonte sul mare meno netto;

- *miglioramento delle condizioni di accesso via mare e della sicurezza all'ormeggio e superamento delle criticità legate all'interruzione delle lavorazioni di cui si è precedentemente detto, riguardanti gli aspetti legati alla sicurezza dell'ormeggio e della navigazione;*
- *l'incremento dell'occupazione diretta ed indiretta associata all'attività di cantiere, con riferimento agli aspetti socio-economici.*

CONSIDERATO che dal parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (d'ora in avanti, CSLLPP) con voto 41-17 del 15/12/2017 in merito al progetto esecutivo proposto dal Comune di Molfetta, emerge quanto segue:

- a seguito di una richiesta istruttoria del CSLLPP (nota n.7072 del 31.07.2017), sono stati chiesti chiarimenti, cui il Comune di Molfetta ha dato riscontro con nota n.66556 del 15.11.2017, trasmettendo il "Progetto generale di completamento del Nuovo Porto Commerciale di Molfetta" ed il "Progetto generale di completamento del Nuovo Porto Commerciale di Molfetta I stralcio funzionale relativo ai lavori per la salvaguardia, la sicurezza alla navigazione ed all'ormeggio del bacino portuale", sostitutivo di quanto precedentemente trasmesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 09.06.2017 prot. 33296;
- con la citata nota n.66556 del 15.11.2017, il Rup del Comune di Molfetta ha riferito che: *"Pertanto, in ottemperanza a quanto richiesto dalla Procura di Trani, il Comune di Molfetta ha predisposto il "Progetto generale di completamento del Nuovo Porto Commerciale di Molfetta", qui allegato riguardante tutti gli interventi da eseguire per la realizzazione del Nuovo Porto Commerciale in cui il primo stralcio funzionale reso in esecutivo per l'immediata cantierizzazione, è costituito dai lavori per la salvaguardia e la sicurezza della navigazione e dell'ormeggio del Bacino Portuale. Si conferma, inoltre, che tutte le aree portuali sono state dissequestrate con il provvedimento della Procura di Trani del 15.05.2015. Per quanto riguarda la richiesta di evidenziare le "differenze, se presenti, tra le lavorazioni previste nel progetto all'esame e quelle inserite nel precedente progetto approvato da codesta Amministrazione ed esaminato da questo Consiglio superiore con i voti elencati nella precedente nota n. 57400 del 22 settembre 2015", si rimanda allo specifico capitolo dell'elaborato "R2-Relazione Generale" del progetto esecutivo del "I stralcio funzionale relativo ai lavori per la salvaguardia, la sicurezza alla navigazione ed all'ormeggio del bacino portuale". Si conferma, comunque, che l'allegato "Progetto generale di completamento del Nuovo Porto Commerciale di Molfetta" e il progetto del "I stralcio funzionale relativo ai lavori per la salvaguardia, la sicurezza alla navigazione ed all'ormeggio del bacino portuale" sono stati redatti nel completo rispetto del PRP approvato con Delibera di Giunta Regionale n° 558 del 15.05.2006 e dell'Adeguamento Tecnico Funzionale su cui il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole n.66/2013 del 18.09.2013 e la Regione Puglia con nota n.19861 del 15.05.2013 e n. 0007212 del 28.03.2017....";*
- il CSLLPP ha osservato che l'Amministrazione comunale intende ottemperare a quanto disposto dalla Procura della Repubblica con il provvedimento di dissequestro del 15.05.2015. Il "progetto generale di completamento del Nuovo porto Commerciale di Molfetta" ripropone, a livello di progetto di fattibilità tecnica ed economica, tutte le opere previste nel progetto precedentemente appaltato e successive varianti, già in via di realizzazione, nel rispetto del PRP e del successivo adeguamento tecnico funzionale. Nello specifico, le Sezioni competenti del CSLLPP si sono già espresse sui progetti di cui sopra con i voti n. 202/2005, n.202a/2006 rispettivamente delle Sezioni Terza e Prima, con voto n.1/2012 della Sezione Terza, nonché, per quanto concerne la proposta di adeguamento tecnico funzionale, con voto n. 66/2013 della Terza Sezione;
- ciò premesso, il CSLLPP ha confermato integralmente tutti i pareri precedentemente espressi, anche in ordine al "progetto generale di completamento del Nuovo porto Commerciale di Molfetta 1°stralcio funzionale relativo ai lavori per la salvaguardia, la sicurezza alla navigazione ed all'ormeggio del bacino portuale" di livello esecutivo, costituendo lo stesso lo sviluppo progettuale successivo rispetto al precedente livello definitivo già esaminato. Tale conclusione trova ulteriore conforto nelle Premesse della Relazione generale del progetto di 1° stralcio ove viene *"sottolineato che il presente progetto esecutivo tiene conto del processo di pianificazione e progettazione finora svolto, ponendosi in continuità con esso"* e che *"ulteriori riferimenti progettuali rilevanti sono costituiti dal progetto esecutivo di cui alla Perizia di Variante"*;
- alla luce delle vicende che hanno interessato i lavori in oggetto e delle numerose segnalazioni (soprattutto da parte della locale Capitaneria di porto e dell'Amministrazione comunale) in merito

alla sicurezza e funzionalità del porto stesso, il CSSLLPP ha ritenuto opportuno, al fine della miglior tutela dell'interesse pubblico, sviluppare alcune considerazioni intorno agli aspetti tecnici legati alle nuove categorie di lavorazioni, non comprese nel precedente progetto, ma necessarie per risolvere le segnalate criticità legate alla sicurezza e alla navigabilità dell'accesso portuale; tali lavorazioni sono ritenute dalle Amministrazioni coinvolte *prioritarie* per il completamento dell'infrastruttura secondo le previsioni del progetto approvato, poiché lo stato di fatto su cui si interviene presenta opere incomplete e manufatti già prefabbricati fuori opera e posizionati provvisoriamente in area di cantiere;

- in primo luogo il riferimento è ai 14 cassoni cellulari, dei quali, nell'Elenco prezzi del progetto, è compreso sia il prezzo a corpo della messa in opera del singolo cassone - prezzo A.P.1 "Posa in opera cassone cellulare in cemento armato che consiste nello svuotamento dell'acqua presente all'interno dello stesso attraverso l'ausilio di elettropompa, sollevamento del cassone con mezzi marittimi e con l'ausilio di operatori subacquei e varo dalla posizione provvisoria a quella definitiva, e successivo affondamento fino ad una profondità non superiore a 10m dal livello del mare..." - sia il prezzo per il ripristino di parti in calcestruzzo danneggiate e dei ferri di armatura arrugginiti/ammalorati - prezzo 02.02 "Risanamento calcestruzzo armato (...) per ogni mq di superficie ricostruita e uno spessore di cm 3". Nel merito della predetta voce n. 02.02 di Elenco, il CSSLLPP ha osservato che nell'elaborato progettuale "Computo metrico" tale prezzo viene moltiplicato per la quantità di mq 52 a cassone. Tale quantità non sembrerebbe ricavata, secondo la relativa documentazione, da elaborati grafici e/o computi parziali relativi ad indagini sulla reale consistenza delle parti degradate dei cassoni; pertanto, essendo l'appalto previsto "a corpo", si raccomanda che nella fase di affidamento dei lavori l'impresa sia messa in condizione di poter valutare compiutamente lo stato reale di degrado dei singoli cassoni al fine di formulare un' offerta economica ragionata anche in relazione alla valutazione degli oneri necessari e correlati per la messa in galleggiamento e riposizionamento dei cassoni stessi;
- sotto altro profilo, il CSSLLPP ha posto attenzione alla categoria di lavoro relativa al "salpamento" di materiale lapideo, rilevando che la Capitaneria di porto, con nota n° 17095 del 28.12.2016, ha evidenziato le seguenti problematiche: *la presenza di ordigni residuati bellici all'interno del bacino portuale; l'erosione della testata del costituendo molo di sopraflutto, con conseguente mancanza di conformi fanali portuali di ingresso; l'insabbiamento dei fondali in prossimità delle banchine portuali, unitamente ad una uniforme diminuzione della profondità sulla scorta delle segnalazioni dei piloti e della comparazione dei rilievi idrografici generali nonché alla necessità, in assenza di rilievi attualizzati, di valutazioni del movimento del materiale eroso proveniente dal molo di sopraflutto.* Inoltre, è stato rilevato quanto riportato dalla D.L. nel corso dell'ultimo sopralluogo del 13.01.2017: *"Per quanto riguarda il secondo braccio del molo di sopraflutto, si ritiene che la situazione sia estremamente compromessa e che nuove mareggiate possano arrecare ulteriori danni e situazioni di potenziale pericolo per la navigazione. Infatti qualora nuove mareggiate dovessero danneggiare completamente gli ultimi 40/50 m del molo, si annullerebbe quel minimo di protezione che il secondo braccio ancora esercita nei confronti dell'interno porto con probabile accentuazione dei fenomeni di risacca nel porto storico. Inoltre, lo stato di abbandono del secondo braccio del molo, fa temere che il materiale di cava con cui è stato realizzato, gradualmente stia "scivolando" verso il canale di accesso così come confermato dalla Stes secondo cui ci sarebbero tratti di fondale in prossimità dell'imboccatura del porto in cui è visibile l'accumulo di tale materiale lapideo. Pertanto si consiglia a codesto Comune di effettuare un rilievo batimetrico dei fondali riguardanti l'imboccatura del porto e le aree interessate dalle manovre di ingresso/uscita delle navi allo scopo di verificare un eventuale insabbiamento"* Ed ancora, *"A titolo di esempio dello stato di degrado del secondo braccio del molo di sopraflutto si riportano di seguito delle immagini tratte da Google Earth in cui si possono facilmente apprezzare i danni subiti dall'opera dal settembre 2013 (data in cui i lavori erano ancora in corso) al febbraio 2016. Naturalmente la situazione attuale è ulteriormente peggiorata a seguito delle mareggiate del dicembre 2016 e del gennaio 2017"*. Dalla documentazione già acquisita sul progetto, emerge che sono stati eseguiti rilievi batimetrici della zona a ridosso del prolungamento di detto molo nella determinazione della morfologia sommersa della scogliera in costruzione priva della mantellata di protezione. Le conclusioni riportano, all'estremità est del prolungamento, una zona a basso fondale costituita da materiale eterogeneo che rende pericolosa la navigazione nelle immediate vicinanze. Inoltre, in prossimità dell'imboccatura portuale è presente del materiale grossolano e in blocchi che si eleva di qualche metro rispetto al fondale. Orbene, la costruzione del secondo braccio del molo di sopraflutto

sembrerebbe essere proceduta secondo una sagoma incompleta e quindi in difformità alle regole di esecuzione, peraltro riportate nel CSA sul capitolo "opere a gettata", che recita: "La costruzione deve essere effettuata a tutta sagoma salvo il massiccio di sovraccarico, procedendo per tratte successive che, salvo quella terminale, non devono avere lunghezze superiori a metri 30 e che dovranno essere rapidamente completate secondo la sagoma di progetto, ... I danni subiti dalla sagoma incompleta, ma non condotta secondo le suddette modalità, rimangono a carico dell'Appaltatore". Resta pertanto da accertare quanto sopra e, dunque, da valutare, in sede di contabilità, l'eventuale importo da porre a carico dell'Appaltatore, fermo restando che la stima delle quantità di materiale da salpare è stata correttamente esplicitata nel Computo metrico allegato al progetto in esame. Al di là della prevista zona di intervento interessata dai lavori ed evidenziata nelle tavole progettuali, si suggerisce di valutare la necessità di aggiornare il dato relativo alla morfologia batimetrica nella zona dell'imboccatura per l'accertamento di eventuali condizioni di rischio per la funzionalità del porto storico;

- infine, è stato rilevato che il Capitolato speciale d'appalto sembrerebbe un documento di portata generale e non direttamente riferito all'intervento *de quo*; infatti comprende e tratta tutte le procedure esecutive, i documenti, i materiali e le lavorazioni inerenti alle infrastrutture marittime. Nella parte relativa ai rapporti tra stazione appaltante e impresa si dovrebbe valutare l'inserimento della disposizione circa la *consegna parziale* dei lavori e, nella redazione del cronoprogramma, si potrebbe inserire l'indicazione dei prevedibili giorni di andamento stagionale sfavorevole. Si raccomanda pertanto un approfondimento di tutti quegli aspetti legati alle modalità di esecuzione e alle norme di misurazione delle categorie di lavoro sopra citate, con particolare attenzione a tutto quanto possa dar luogo a riserve e contenziosi.

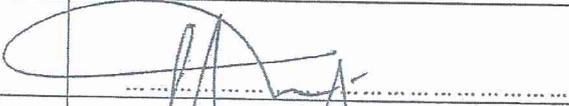
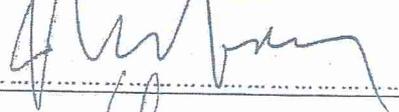
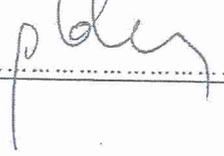
**CONSIDERATO e VALUTATO** che il progetto in questione - con il quale si intende, in particolare, sanare una situazione di rischio in relazione alla navigazione ed all'ormeggio -, rispetto a quanto già proposto e precedentemente valutato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, produce impatti ambientali che, in sostanza, sono stati già valutati nell'ambito progettuale di riferimento, oggetto del Decreto VIA n. DSA-DEC-648 del 23/06/2005 e della nota U.prot.DVA-2014-0038771 del 24/11/2014 recante il parere della Commissione VIA-VAS n. 1661 del 21/11/2014, recependo gli effetti ambientali associati alle variazioni progettuali intervenute nel tempo rispetto al progetto esecutivo quali, in particolare, l'Adeguamento Tecnico Funzionale e la Perizia di Variante n. 2, il minore quantitativo di materiali di cava da mettere in opera e relativo trasporto via terra, il conseguente minore intorbidimento delle acque marine, la minore impronta dell'opera sul fondale, l'eliminazione del muro paraonde dallo skyline del porto.

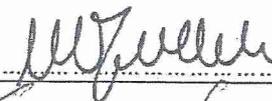
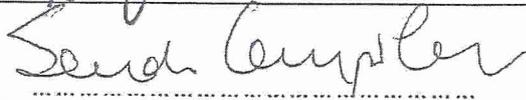
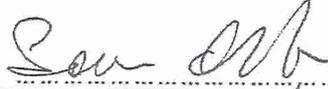
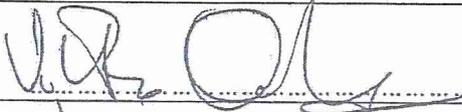
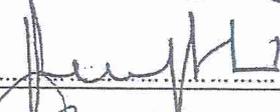
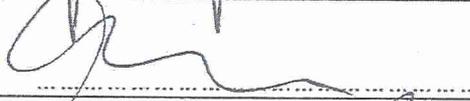
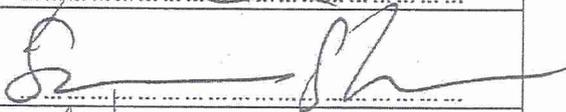
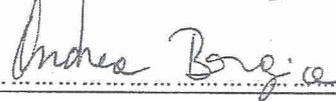
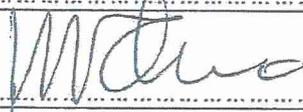
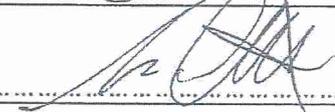
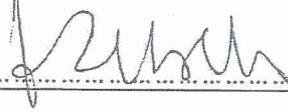
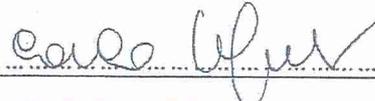
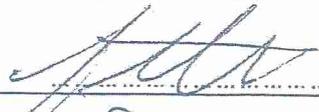
**Tutto ciò visto, considerato e valutato:**

**la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, sulla base della documentazione inviata e delle valutazioni condotte**

**RITIENE**

fermo restando quanto sopra evidenziato - e tenendo conto della particolarità della vicenda, delle esigenze del caso e del parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto 41-17 del 15/12/2017 -, che le opere sopra indicate possano essere considerate coerenti con quanto già valutato nel corso delle istruttorie precedenti.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	

418

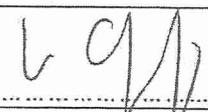
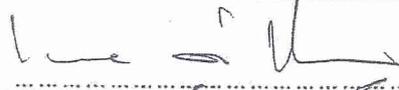
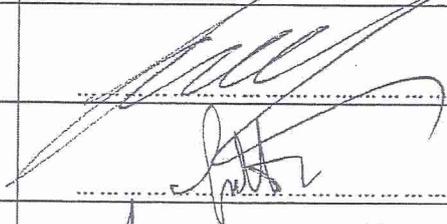
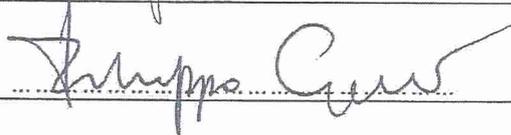
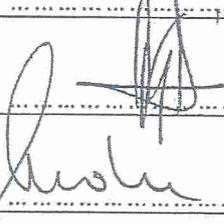
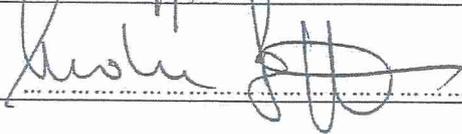
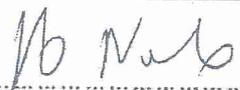
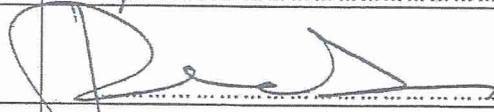
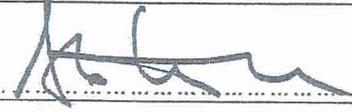
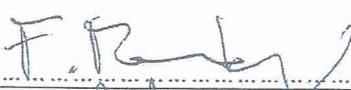
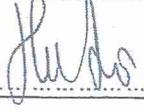
5

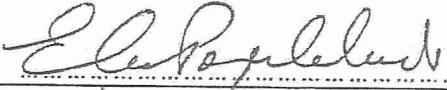
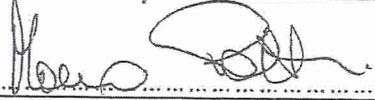
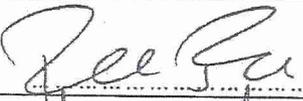
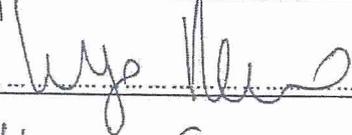
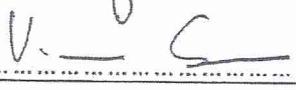
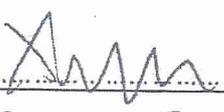
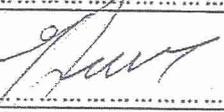
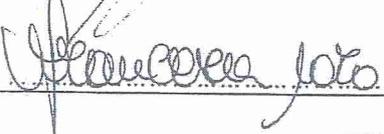
11

6

15

8

Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	

Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>	
Ing. Roberto Viviani	