# COMUNE DI PONZA - REGIONE LAZIO

## *STUDIO PRELIMINARE DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AREA NORD OVEST DELL'ISOLA DI PONZA - CALA FONTANA - LA PIANA*

## *EX AREA*

## SAMIP

# Estratto

*PROF. ARCH. RODOLFO VIOLO  ARCH. ENZO SCARDINA  ING. FABRIZIO COPPA*

**REGIONE LAZIO**

**PROVINCIA DI LATINA**

**COMUNE DI PONZA**

**STUDIO PER LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE connesso e propedeutico allo Studio di Fattibilità del Risanamento Ambientale e Riqualificazione dell'area a Nord-Ovest dell'Isola di Ponza (Cala Fontana – Piana ) ex area Samip, Recupero dei manufatti preesistenti a servizio della vecchia cava, e realizzazione di un attracco e soste per l'imbarcazioni.**

**PROPONENTE**

Amministrazione Comunale di Ponza
Corso Carlo Pisacane
04027 Ponza Porto (LT)
Tel. 0771 – 80108

**SOGGETTO FINANZIATORE DELLO STUDIO DI FATTIBILITÀ**

**Regione Lazio,**
L.R.27/02/2004 N°3 art.28 –Tabella A
**(** Si allega Legge**)**

**COORDINATORE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' E DELLO STUDIO PER LA VALUTAZIONE DELL' IMPATTO AMBIENTALE**

Arch. Rodolfo Violo

**PROGETTISTI INCARICATI DELLO STUDIO DI FATTIBILITA'**

Ing. Giuseppe Fabrizio Coppa
Arch. Enzo Scardina

**STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

Arch. Rodolfo Violo
Ing. Giuseppe Fabrizio Coppa
Arch. Enzo Scardina
Dott.ssa arch. Giovanna Calò
Arch. Emanuela Chiodetti
Arch. M. Sanità Turzo
Dott.ssa arch. Carolina Scardina

Roma, Luglio 2005

## INDICE

**SCHEDA INFORMATIVA SINTETICA DESCRITTIVA DEL PROGETTO PER CUI SI AVVIA LA PROCEDURA VIA ART. 5 DPR 12 APRILE 1996** 5

**SCHEDA DEL TERRITORIO - LE ISOLE PONTINE** 6

**SOGGETTO PROPONENTE** 8

**INTRODUZIONE** 9

**00. OBIETTIVI** 13
00.1 Obbligo di espletare la procedura V.I.A. 14
00.2 Valorizzazione legata alla realizzazione di strutture ricettive e di un porto o di centri di attività 15
00.3 Strategie di sviluppo turistico 15
00.4 Accessibilità e fruizione del mare 16

**QUADRO NORMATIVO** 19

**01.QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO** 21
VINCOLI TERRITORIALI 22
01.1 Individuazione dei beni e dei vincoli presenti nel territorio 22
01.2 Norme PTP 23
01.3 Descrizione delle previsioni del Piano Regolatore Comunale 24
01.4 Politica regionale per i porti turistici 25
01.4.1 Classificazione 25
01.4.2 Studio d'inserimento ambientale 26

**02 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE** 28
02.1 La scelta progettuale: dal risanamento ambientale al porto turistico 29
02.2 Dimensionamento degli interventi 30
02.3 Descrizione e Morfologia del Paraggio 31
02.4 Descrizione del progetto di porto turistico 36
02.5 La forma del bacino 37

**03 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE** 42
CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO INTERESSATO 44
ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI 46
03.1 Atmosfera 46
03.2 Ambiente idrico 52
03.3 Suolo e sottosuolo 55
03.4 La vegetazione- Flora – Fauna 57
03.5 Ecosistemi 61
03.6 Salute pubblica 64
03.7 Rumore e vibrazioni 66
03.8 Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti 70
03.9 Il paesaggio 72
03.10 Aspetti socio economici 77
CONCLUSIONI 83

**04. VALUTAZIONE FINALE D'IMPATTO** 84

**05. DESCRIZIONE EI POTENZIALI EFFETTI SULL'AMBIENTE** 84
05.1 Rischi d'inquinamento atmosferico 85
05.2 Rischi inerenti la natura idrologica del terreno 85
05.3 Rischi d'inquinamento delle falde idriche 85
05.4 Rischi per smaltimento rifiuti urbani e tossico nocivi 85
05.5 Rischi di dissesto legati ai movimenti di terra 88
05.6 Rischi di alterazione degli aspetti morfologici, faunistici e vegetazionali 88
05.7 Rischi d'inquinamento acustico 88
05.8 Rischi elettromagnetici 89
05.9 Rischi d'interferenza con i beni storico monumentali 90
05.10 Rischi di alterazione delle visuali panoramiche 90

**ALLEGATO N° 1** 92
PRESENZE STORICO MONUMENTALI

**ALLEGATO N. 2** 94
LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE (VIA) 94

**ALLEGATO N° 3** 97
***Tratto da: "Linee guida per la valutazione ambientale strategica (VAS)". Fondi strutturali 2000-2006. La Valutazione degli effetti, introdotta con la Direttiva UE 2001/42 del 21 luglio 2001, riguardate piani e programmi nei seguenti settor: agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni.*** *97*

**ALLEGATO N° 4** 100
L.R. 27 Febbraio 2004 N°3

CONVENZIONE D'INCARICO 16/11/2004

**BIBLIOGRAFIA** 100

**ELENCO TAVOLE** posizione riferita alle pagine

Tav. 1 Foto aerea dell'area interessata 5.1
Tav. 2 Rappresentazione fotografica della miniera 5.2
Tav. 3 Inquadramento territoriale 7.1
Tav. 4 Vedute panoramiche dell'isola di Ponza 7.2
Tav. 5 Perimetro dell'area ex Samip 8.1
Tav. 6 Foto della ex miniera vista dall'alto 8.2
Tav. 7 Analisi delle cale lungo la costa 9.1
Tav. 8 Rilievo fotografico dello stato attuale dell'area ex miniera Samip 9.2
Tav. 9 Collegamenti marittimi 10..1
Tav. 10 Viabilità esistente nell'isola di Ponza 11.1
Tav. 11 Viabilità esistente nella zona della miniera 11.2
Tav. 12 Viabilità futura 12.1
Tav. 13 Estratto da "Graficizzazione delle osservazioni del P.T.P. n. 14 – Tav. E/3.6" classificazione delle aree ai fini della tutela 23.1
Tav. 14 P.R.G. dell'area dell'ex Miniera Samip 24.1
Tav. 15 Approdi commerciali e turistici 25.1
Tav. 16 Foto aerea del sito 28.1
Tav. 17 Verifica delle particelle catastali 30.1
Tav. 18 Tavola dei venti dominanti 33.1
Tav. 19 Schema progettuale 36.1
Tav. 20 Sezioni tipo 36.2
Tav. 21 Ipotesi I 36.3
Tav. 22 Ipotesi II 36.4
Tav. 23 Ipotesi III 36.5
Tav. 24 Ipotesi IV 36.6
Tav. 25 Soluzione prescelta n.1 36.7
Tav. 26 Soluzione prescelta n.2 36.8
Tav. 27 Ideogramma 37.1
Tav. 28 Soluzione prescelta n.3 37.2
Tav. 29 Perimetro area della miniera 43.1
Tav. 30 Foto aeree; proposte di sistemazione rete stradale 43.2
Tav. 31 Viste Forte Papa 45.1
Tav. 32 Carta geologica isola di Ponza 55.1
Tav. 33 Carta geologica Cala dell'Acqua 55.2
Tav. 34 Processo di lavorazione della bentonite 56.1
Tav. 35 Fauna –specie stanziali 60.1
Tav. 36 Fauna –specie stagionali 60.2
Tav. 37 Fauna –specie differenziate 60.3
Tav. 38 Rilievo fotografico area ex Samip 73.1
Tav. 39 Rilievo fotografico area ex Samip 75.1
Tav. 40 Evoluzione storica sec. XVI e sec. XVII 91.1
Tav. 41 Evoluzione storica sec. XVIII e sec. XX 91.2
Tav. 42 Tavola archeologica 92.1
Tav. 43 Torri e fari 92.2
Tav. 44 Percorso storico-archeologico Porto/Faro della Guardia 92.3
Tav. 45 Percorso storico-archeologico Porto/La Parata 92.4
Tav. 46 Percorso storico-archeologico Porto/Chiaia di Luna 92.5
Tav. 47 Percorso storico-archeologico Giancos/ S. Maria 92.6
Tav. 48 Percorso storico-archeologico Le Forna/ Forte Papa 92.7
Tav. 49 Tavola archeologica -necropoli del Bagno Vecchio 92.8

## SCHEDA INFORMATIVA SINTETICA DESCRITTIVA DEL PROGETTO PER CUI SI AVVIA LA PROCEDURA VIA ART. 5 DPR 12 APRILE 1996

**SOGGETTO PROPONENTE**
**(Art. 3 DPR 12 aprile '96)**

Amministrazione Comunale di Ponza
Corso Carlo Pisacane
04027 Ponza Porto (LT)
Tel. 0771 – 80108

**FINALITA' DELLO STUDIO** **:**Risanamento Ambientale e riqualificazione dell'area a Nord-Ovest dell'isola di Ponza (Cala Fontana – Piana), già utilizzata come miniera per l'estrazione della Bentonite dalla "Samip", "Società Anonime Miniere Pontine";

Recupero dei manufatti preesistenti a servizio della vecchia cava; Realizzazione di un attracco e soste per imbarcazioni

**LOCALIZZAZIONE** **:**Nord-Ovest dell'Isola di Ponza (Cala Fontana – Piana)

**LATITUDINE** 40° 52' 30" - 40° 50' 30"

**LONGITUDINE** 12° 54'30" - 13° 04' 30"

**PROVINCIA** **:** Latina

**COMUNE** **:**Ponza – territorio comunale costituito da Ponza, Palmarola, Gavi, Zannone
Superficie dell'Isola: 7,5 Km

**LOCALITA'** **:** Cala Fontana – Piana

**AMBITO TERRITORIALE** **:**PTP 14 "Cassino, Gaeta e Ponza" Approvato con L.R. Lazio N°24/98

**PROPRIETA'** **:** Comune di Ponza e altri proprietari

**SUPERFICIE DELL'AREA** **:** da definirsi

**DESTINAZIONE URBANISTICA PRG VIGENTE** **:** "C4" espansione residenziale

**PIANO DI COORDINAMENTO DEI PORTI** **:** Delibera Consiglio Regionale 22 dicembre 1998

**AUTORITA' COMPETENTE**
**(Art. 3, comma 3 DPR 12 aprile 1996)** **:** Assessorato per le Politiche dell'Ambiente - Dipartimento Ambiente e Protezione Civile

## SCHEDA DEL TERRITORIO - LE ISOLE PONTINE

| | |
|---|---|
| COMUNE DI PONZA<br>PROVINCIA DI LATINA<br>(Isola di Ponza, Gavi, Zannone, Palmarola) | Codice ISTAT<br><br>59019 |
| N. ABITANTI AL 1998 | 3.405 |
| | |
| STRUMENTO URBANISTICO GENERALE (1)<br>- P.R.G<br>- ADOTTATO IL (delib. n. 34)<br>- APPROVATO IL (delib. n. 2251)<br><br>- VARIANTE<br>- ADOTTATA IL (delib. n. 25)<br>- APPROVATA IL<br><br>- PIANI ATTUATIVI | <br><br>23/02/1977<br>03/05/1983<br><br><br>15/07/1996 (decaduta perché trascorsi oltre 5 anni) |
| | |
| P.T.P. (2) | N° 14<br>"Cassino Gaeta Ponza" |
| | |
| COMUNITA' MONTANA (3) | |
| | |
| A.S.L. (4) | LT6 |
| | |
| DENSITA' TERRITORIALE (5) | 3,37 ab/ha |
| | |
| SUPERFICIE DEL TERRITORIO COMUNALE (6)<br><br><br><br>- S.A.U. (Superficie Agricola Utilizzata)<br>- SUPERF. BOSCHIVA | HA 985<br>( compresa Palmarola e Zannone, Ponza 722,02 ettari)<br><br>HA 32,17<br>HA 100 |
| | |
| ALTITUDINE (7) | 10 s.l.m. |
| Monte Guardia m.278, Monte Core m. 200, Monte Tre Venti m 176,<br>Monte Pagliaro m. 175 e Monte Schiamone m. 157 | |
| | |
| ALTIMETRIA (8)<br>A - da 0 a 100 m;<br>B - da 100 a 600 m;<br>C - da 600 a 1.200 m;<br>D - oltre 1.200 m | <br>▯<br>&<br>&<br>& |
| | |

| | |
|---|---|
| CLIVOMETRIA (9)<br>A - pianeggiante, poco acclive 0-10%;<br>B - ondulato 10-20%;<br>C - moderatamente ripido e ripido 20-50%;<br>D - estremamente ripido oltre il 50%. | <br>▯<br>&<br>&<br>& |

| | |
|---|---|
| AREE NATURALI PROTETTE (10)<br>istituite con L 6 dicembre 1991, n. 394 - Art. 34 -<br><br>- Parchi<br>- Riserve<br>- Misure di salvaguardia | <br><br><br><br>Ordinanza del Ministero dell'Ambiente del 7/08/1998 "Misure di salvaguardia nelle isole di Ponza e Palmarola" |
| AREE NATURALI PROTETTE<br>istituite con LR 6 ottobre 1997, n. 29 - Art. 44 -<br><br>- Parchi<br>- Riserve<br>- Misure di salvaguardia | <br><br><br>&<br>▯ (riserva marina)<br>& |
| | |
| ZPS (Zone di protezione speciale) | **Si** |
| SIC(Siti di importanza comunitaria) | |
| AREE ARCHEOLOGICHE (11) | Galleria di Giancos –S. Antonio<br>Galleria di Giancos – San Maria<br>Tunnel di Chiaia di Luna<br>Porto Romano<br>Acquedotto<br>Cisterne<br>Mura Ciclopiche<br>Necropoli di Guarini<br>Necropoli di Bagno Vecchio<br>Villa Romana<br>Pescheria<br>Villa in Loc. S. Antonio<br>Villa in Loc. S. Maria<br>Ruderi in Loc. Padula<br>Muri di contenimento<br>Ruderi in loc. Faragl. Della Madonna<br>Ruderi sotto la chiesa della SS. Trinità<br>Mitreo<br>Grotte di Pilato<br>Grotte del Serpente |
| | |

| | |
|---|---|
| CENTRI STORICI (12) | Porto; S. Maria; Le Forna |
| | |
| CONSORZI DI BONIFICA (13) | |
| | |
| ZONA SISMICA ai sensi della legge 64/74 (14) | |
| | |
| SOVRINTENDENZA DELL'ANTICHITA' (15)<br>- Lazio<br>- Roma<br>- Etruria meridionale<br>- Ostia antica | <br>▯<br>&<br>&<br>& |
| | |
| BACINO IDROGRAFICO (16)<br>- di rilievo nazionale<br>- di rilievo interregionale<br>- di rilievo regionale | <br>&<br>&<br>& |

| | |
|---|---|
| OBIETTIVI FONDI U.E. (17)<br>- obiettivo 2<br>- obiettivo 5b | <br>&<br>& |

| | |
|---|---|
| | |
| PRINCIPALI COLLEGAMENTI (18) | Via mare, tramite aliscafo:<br>da/e per Fiumicino<br>da/e per Anzio (Vector, Caremar)<br>da/e per Formia (Vector Caremar)<br>da/e per Napoli<br>da/e per Ischia<br>da/e per Ventotene (Vector)<br>Via mare, tramite traghetto:<br>da/e per Terracina (Snap – Mazzella)<br>All'interno dell'isola l'unica connessione via terra è la strada Provinciale, che collega Ponza porto alle località Le Forna – Cala di Feola – Le Piane – Cala Fontana –Cala Caparra.<br>Alternativa alla provinciale tra il Porto e il "Campo Inglese" è la Via Panoramica che passa per Chiaia di Luna, Guarini , i Conti, per riconnettersi con la provinciale Ponza Porto – Le Forne presso Monte Tre Venti. |

| | |
|---|---|
| ITINERARI TURISTICI | Escursioni via mare alle spiagge, a Palmarola, e a Zannone.<br>Itinerari via terra:<br>1) il Porto – la Parata<br>2) il Porto – Chiaia di Luna<br>3) il Fieno<br>4) Il Porto – Monte Guardia<br>5) Giancos – Conti – S. Maria<br>6) Frontone<br>7) Le Forna |
| PROPOSTE IN ATTO (17)<br>- PRUSST (Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio)<br>- PRU (Programma di recupero urbano)<br>- PQU (Programma di riqualificazione urbana)<br>- PIN (Programma integrato d'intervento)<br>- Patti territoriali<br>- Altri | <br>&<br><br>&<br>&<br>&<br>&<br>& |

[1]

[1] Note

(1) Dati tratti da Regione Lazio, Assessorato Urbanistica e Casa, Settore 45, Stato della pianificazione urbanistica dei comuni del Lazio (situazione al 31 dicembre 1995.

(2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (12) (13) (13), (14) Tratti da Regione Lazio - Assessorato Urbanistica e Assetto del Territorio e Tutela Ambientale 1990 - Territorio/Ambiente/Tecnologia il Contributo del Geotipo economico all'analisi regionale - Metodologia di attuazione, restituzione e trattazione cartografica ripetibile di ambiti territoriali tipologicamente notevoli.

(10) Le indicazioni sono state tratte dalle fonti legislative vigenti, L. R. Lazio 46 Leggi istitutive

(11) i dati sono stati tratti dallo studio "censimenti dei centri storici" redatto dalla Italico del CR N. 1176 del 15/09/90.

(15), (16), (17) Le indicazioni sono tratte dai documenti relativi al soggetto proponente.

(17) Tratto da Documento unico programmatico - Regione Lazio - "Aree obiettivo 2 - periodo programmatico 1994-1996".

## SOGGETTO PROPONENTE AI SENSI DELL' ART. 3 DEL DPR 12 APRILE 1996

Il **soggetto committente** è **l'Amministrazione Comunale di Ponza**, la quale, con apposita convenzione di seguito riportata, affida al professionista arch. Rodolfo Violo, l'incarico di "*uno studio di valutazione impatto ambientale (VIA) relativo alla utilizzazione della ex miniera SAMIP"*

Si precisa che il Comune di Ponza è proprietario di gran parte delle aree della ex miniera, avendole acquistate all'asta dopo il fallimento della Samip.

Inoltre le rimanenti aree non acquistate dal Comune e confinanti con queste, sono di proprietà di privati tra i quali la Società immobiliare "città "srl.

L'area è sita in Località "Cala Fontana Piana" nel settore Nord - Ovest dell'isola di Ponza.

Si riporta di seguito la convenzione, convenuta in data: 16 Novembre 2004

*CONVENZIONE PER L'INCARICO DELLA REDAZIONE DELLO STUDIO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DELL'AREA A NORD-OVEST DELL'ISOLA DI PONZA (CALA FONTANA – PIANA), EX AREA << SAMIP>>,*

*Tra il Sig Rosario Porzio nato a _____PONZA_____ il 28/04/53_____che qui interviene nell'espressa qualità di Sindaco pro tempore del Comune di Ponza C. F. _____ che in seguito sarà chiamata: Ente committente*

*e*

*Arch. Rodolfo Violo, nato a Roma il 23/07/1946, residente in Roma – Via Galilei, 35 - iscritto all'Albo degli Architetti di Roma N. 2847 - C.F. VLI RLF 46L23 H501K, quale rappresentante-coordinatore per conto del Comune;*

*parte che in seguito sarà chiamata: Professionista*

*PREMESSO*

*- che il Comune di Ponza è proprietario di un'area, denominata ex SAMIP*

*- che è necessario uno Studio di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA);*

*- Che la procedura VIA dovrà essere redatta ai sensi del DPR 12 aprile 1996, recepito dalla Regione Lazio con DGR 30 giugno 1998, n. 3099*

*- Che la procedura VIA è di consulenza del Settore 32, Sistemi infrastrutturali, Ufficio 3, Opere Marittime, della Regione Lazio*

*- Che il Comune di Ponza intende valorizzare detta area per la sua migliore utilizzazione ai fini di uno sviluppo turistico e di riqualificazione ambientale. Che al fine di valorizzare detta area, l'Amministrazione ha già commissionato uno studio di fattibilità, il quale prende atto degli aspetti economici – finanziari, degli aspetti di tutela ambientale e di accessibilità, dell'impatto ambientale delle opere previste.*

*- che il Prof. Arch. Rodolfo Violo da tempo ha svolto diversi studi per conto del Comune di Ponza, sia in campo paesaggistico che ambientale ed urbanistico ed è responsabile della sub-delega di cui alla legge 59/88.*

*- Premesso che tutta l'isola è vincolata ai sensi della L. 1497/39 e 431/85 e dal nuovo codice Urbani (DLgs 22 gennaio 2004, n.42 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137),*

*VISTE*

*- le previsioni del PTP - Ambito territoriale n.14 Cassino, Gaeta e Ponza, e in particolare le norme generali e quelle specifiche contenute negli articoli 17 - Attività estrattive e 53 – Sistemi morfologici ad alto valore paesistico del PTP;*

*- le previsioni del PRG, adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 77 del 11 giugno 1982, all'art. 22 delle Norme tecniche di attuazione del PRG di Ponza, che destina l'area in zona edilizia "C4" (espansione residenziale);*

*TUTTO CIO' PREMESSO SI CONVIENE*

*Art. 1:*

*La premessa è parte integrante del presente atto.*

*Art. 2:*

*si affida all'arch. Rodolfo Violo l'incarico di uno studio di valutazione impatto ambientale (VIA) relativo all'utilizzazione della ex Miniera SAMIP.*

….omissis (La convenzione si riporta per intero in allegato)

## INTRODUZIONE

L'area interessata dalle escavazioni della Samip nella parte Nord – occidentale dell'isola giace in prossimità dell'insediamento della chiusa delle Forna, che di fatto costituisce nell'isola il secondo nucleo urbano per importanza dopo quello principale di Ponza Porto. Tuttavia questo centro, al di là della presenza della chiesa, di qualche bar e di qualche luogo di ristoro manca di ogni tipo di servizio che possa rendere attrattiva la permanenza in questa parte dell'isola, anche l'ascesa e la discesa dal mare in questa parte dell'isola sono difficili dato il notevole salto di quota tra la parte alta ove corre la strada provinciale e la quota del mare. Se si escluse la magnifica vista di Palmarola che si gode da questo versante dell'isola, il paesaggio appare abbandonato ad un generale stato di degrado: la devastazione operata dalle escavazioni dell'ex miniera; una viabilità assolutamente inadeguata; l'assenza di interventi strutturali che ne migliorino la situazione ambientale e logistica, le condizioni al contorno nel quale una edilizia dequalificata costituisce un notevole detrattore alla qualità del paesaggio.

Area ex miniera Samip fronte Cala dell'Acqua

Il Comune di Ponza d'intesa con la Regione Lazio, intende riqualificare e valorizzare l'area compresa tra Cala Fontana - Cala Cecata e Cala Caparra, già occupata dalla miniera di Bentonite, il cui sfruttamento è stato effettuato dalla Samip "Società Anonime Miniere Pontine".

Tale attività di estrazione iniziata negli anni 40[2] è stata per alcuni decenni una delle principali attività economiche dell'isola, fino al 1975 quando ragioni di difesa dell'ambiente e del paesaggio, hanno fatto si che, su iniziativa dell'Amministrazione Comunale, se ne determinasse la chiusura.

La necessità di trovare una migliore utilizzazione delle aree che facevano parte della concessione mineraria, aree rimaste relitte e devastate dagli scavi, si impone non solo per una obiettiva necessità di riqualificazione ambientale che oggi rende obbligatorio porre riparo ad una oggettiva situazione di pericolo ma anche ai fini di un programmato sviluppo turistico di questa parte dell'isola di Ponza rimasta arretrata per attrezzature e servizi rispetto all'area del porto.

Infatti la riqualificazione e il recupero della miniera rappresenterebbe una risorsa per tutti gli insediamenti ad essa limitrofi sparsi nelle località: Le Forna, Cala Cecata, Cala Fontana, Cala Caparra, La Piana, Cala Feola.

L'attuale situazione socio-economica dell'isola impone una controllata strategia di sviluppo che regoli i flussi turistici e che adegui le infrastrutture ed i servizi alle esigenze specifiche di questa attività. A tale proposito l'Amministrazione Comunale intende perseguire una politica volta ai seguenti obiettivi:

a) superare le attuali situazioni di emergenza e migliorare diffusamente nelle varie parti abitate l'accessibilità, con strade e parcheggi;
b) migliorare in generale la rete fognaria e i depuratori;
c) migliorare la ricettività turistica attraverso strutture e servizi;
d) tutelare e valorizzare il paesaggio;
e) valorizzare i beni storico – monumentali
f) tutelare in genere il patrimonio edilizio storico;
g) dotare l'isola di aree destinate ad attività produttive e servizi logistici.

Queste motivazioni spingono l'Amministrazione verso una azione complessa che vedrà poste in essere iniziative atte a sanare le diverse situazioni di degrado, in ogni forma si presentino. Le più evidenti appaiono le alterazioni della morfologia e dei siti, il dissesto

[2] Il giacimento di bentonite, il più importante d'Italia, situato nella parte nord-occidentale dell'isola, fu scoperto nel 1935 e gli impianti per l'estrazione furono dati in concessione per lo sfruttamento alla società SAMIP (Soc. Azionaria Miniere Isole Pontine).

geologico e idraulico, il pericolo di frana della falesia e delle pareti dei fronti di escavazione abbandonati.

La necessità e l'urgenza di intraprendere azioni di riqualificazione è testimoniata anche dai ripetuti provvedimenti di *occupazione temporanea d'urgenza* delle aree del comparto 13 di proprietà della società Samip intraprese dal Comune a partire dai primi anni '90, occupazioni connesse all' *esecuzione* di opere pubbliche "*indifferibili e urgenti",* seguite a comunicazioni pervenute dall'"Istituto per gli Studi dell'Inquinamento e la difesa degli Ecosistemi", che denunciava già al 1991 lo stato di completo degrado del sito con potenzialità di danni gravi connessi allo stato di abbandono del comparto; nonché ai numerosi pareri espressi dai tecnici comunali che, in riferimento all'ordine di accertamenti e sopralluoghi della zona mineraria ex Samip, denunciavano il progressivo deteriorarsi del dissesto indotto nel territorio dagli scavi e dalla totale assenza di manutenzione, e il progredire di situazioni di pericolo, con scoscendimenti e frane.

Deturpazioni del paesaggio sono state prodotte spesso anche attraverso l'adozione di tipologie edilizie nelle nuove costruzioni non adeguate alle caratteristiche dell'isola. Queste sono forme di degrado dovute soprattutto allo sviluppo spontaneo o illegale ma anche a forme di edificazione legali che hanno accompagnato la vita dell'isola nei decenni passati quando la pesca, limitata agricoltura e le attività della miniera rappresentavano le uniche e prevalenti risorse economiche quando il turismo era inesistente o appena incipiente.

Per comprendere l'isolamento in cui viviamo l'isola, basterà ricordare che il primo collegamento con traghetti di linea è avvenuto negli anni cinquanta quando un'unica nave, una volta alla settimana, da Anzio andava a Ponza e tornava ogni giovedì.

Oggi la situazione è completamente diversa. Tuttavia uno sviluppo non controllato che lasciasse spazio alla speculazione, anche se capace di creare occasione di occupazione non sarebbe ancora sufficiente ad assicurare un futuro alle generazioni di giovani ponzesi.

La riqualificazione dell'area "ex Samip" costituirebbe una straordinaria e concreta occasione attraverso la quale cogliendone l'opportunità si potrebbe raggiungere diversi obiettivi:

a) riqualificare una vasta area fortemente degradata e che presenta anche situazioni di pericolo;
b) migliorare le condizioni di sicurezza del diporto nautico;
c) dotare questo settore dell'isola di strutture adeguate alle capacità attrattive di un magnete turistico d'importanza nazionale e internazionale quale Ponza può essere;
d) creare attività che consentano attraverso lo sviluppo della cantieristica di incrementare e organizzare la ricettività turistica in modo da renderla concorrenziale con i livelli di altri importanti centri turistici;
e) Offrire opportunità di occupazione e lavoro stabile per numerosi ponzesi, non soltanto nei mesi estivi. Si calcola che il numero di persone occupabili compreso l'indotto si aggiri intorno alle 150 – 200 unità.

L'area della ex miniera di bentonite appare fortemente degradata e presenta situazioni di abbandono e di rischi di frane. È palese che necessitano di risolutive azioni di riqualificazioni, le più caratteristiche saranno meglio descritte. Questa riqualificazione risulta tuttavia molto onerosa e potrebbe essere fatta soltanto attraverso risorse pubbliche. In alternativa è necessario mettere in conto un progetto capace di autofinanziarsi.

Tra le varie ipotesi risolutive di utilizzazione di questa parte dell'isola, vi può essere la creazione di un porto turistico e degli annessi servizi. Tale proposta alla luce delle prime verifiche sembrerebbe la proposta più valida.

Si verrebbe infatti a creare un porto turistico strategico per la navigazione da diporto nel Tirreno centro meridionale. Questo nuovo porto darebbe a Ponza un ruolo che oggi non riesce ad avere a causa dell'insicurezza del suo attuale porto che è rimasto lo stesso dall'epoca in cui intorno al 1770, Antonio Winspeare lo progettò e costruì.

Al fine di valorizzare in particolare il comprensorio ex Samip, la Regione Lazio facendosi carico dei valori pubblici ha ritenuto necessario un accordo con L'amministrazione Comunale di Ponza. A tal fine è stato dato incarico ai sottoscritti professionisti Ing. Fabrizio Coppa, Arch. Enzo Scardina, di predisporre uno studio di fattibilità del risanamento ambientale e riqualificazione dell'area e all'arch. Rodolfo Violo uno studio di valutazione di impatto ambientale,che tenessero conto di tutti gli aspetti legati e conseguenti alle azioni di riqualificazione ambientale, valutando tali azioni soprattutto dal punto di vista della loro sostenibilità economica – finanziaria.

Qualsiasi ipotesi progettuale è naturalmente condizionata dagli aspetti riguardanti la tutela dell'ambiente e del paesaggio, e gli studi relativi all'inserimento e alla valutazione di impatto ambientale, ovvero dei rischi e delle interferenze consequenziali alla realizzazione delle opere previste.

Il problema del risanamento dell'attuale degrado che appare questione primaria deve essere affrontato in un "Quadro Programmatico o di Riferimento" che tenga conto delle ripercussioni delle diverse ipotesi sullo sviluppo economico ed urbanistico dell'isola.
Fermo restando diverse problematiche legate alla fattibilità del porto, la proposta sembrerebbe risolutiva di molte questioni.
Tra le varie azioni strategiche primaria appare quella della riqualificazione degli ambienti naturali e di quelli antropizzati. Mentre le azioni riguardanti la riqualificazione dell'ambiente naturale dell'isola assumono particolari aspetti dovuti alla geologia del luogo e alla presenza di bentonite.

Per quanto riguarda le urbanizzazioni e l' edificazione in questa parte dell'isola, va notato che è necessaria un'azione che elimini alcune forme di degrado.
Infatti, soprattutto nella parte nord occidentale dell'isola, comprendente Le Forna e i toponimi contigui, si è rivelata una forma di attività edilizia i cui caratteri contrastano con la tradizione isolana. Questa parte dell'isola, è stata sino ad oggi maggiormente trascurata, anche dal punto di vista della dotazione dei servizi.
In questo quadro si tenta di mettere a fuoco e risolvere anche i problemi riguardanti le interrelazioni tra i vari sistemi insediativi ovvero i problemi dell'accessibilità e dei trasporti all'interno dell'isola e di quelli esterni che possono avere evidentemente o via mare o via terra.
Fa parte integrante del presente studio di fattibilità, uno studio di inserimento ambientale, che è parte propedeutica ad una qualsiasi ipotesi progettuale.

Il progetto risponde ai requisiti del DPR 12 aprile 1996, di cui all'allegato A indicato alla lettera h) *"Porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano i 5 ha, oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri*".

Nella stesura di questo elaborato si è eseguita una valutazione delle alternative tecniche, secondo quanto previsto dall'art. 4 del "Quadro di riferimento progettuale" del DPCM 27/12/1988, relativo alle norme tecniche per la redazione degli studi d'impatto ambientale (SIA).

Va pure detto che il porto di Ponza da sempre ha costituito il naturale accesso all'isola. Il fatto che tutti i movimenti di persone e di merci partano dal porto e che qui sia localizzato un unico grande parcheggio disponibile, ha fatto si che tutti i servizi logistici, le attività commerciali e terziarie, gran parte delle strutture ricettive di tipo alberghiero che offrono un minimo di qualità si siano localizzate nel centro storico di Ponza. Tale concentrazione di attività si estende nelle contigue zone di Giancos – Scotti – S. Antonio – S. Maria – Chiaia di Luna.
Al contrario le zone del versante occidentale "Le Forna" così come Campo Inglese, Cala Feola, Cala Caparra e La Piana, sia per la collocazione degli insediamenti, ubicati piuttosto in alto rispetto al livello del mare, sia per la distanza dal porto, sia per l'esposizione verso i venti di ponente e di tramontana, hanno avuto una forte arretratezza nello sviluppo, ma anche nella dotazione di servizi ed infrastrutture e soprattutto di strade e parcheggi.
Ora il progetto di riqualificazione dell'area della ex-miniera deve costituire anche l'opportunità per riqualificare complessivamente anche questa parte dell'isola, soprattutto migliorando la viabilità. Pertanto, al fine di organizzare un organico assetto, qualsiasi proposta relativa al destino di questa parte dell'isola non può essere disegnata slegandola da un coerente ed organico processo di pianificazione urbanistica che deve vedere attuati diversi piani di recupero ai sensi della L.47/85. Appare anche necessario predisporre una variante al PRG che ridisegni l'assetto generale della viabilità; dei servizi e delle infrastrutture nell'isola.

Tra le azioni da condurre simultaneamente con la riqualificazione delle aree ex Samip intorno a Cala Fontana e Cala dell'Acqua, vanno realizzate le seguenti azioni anche a completamento di programmi che l'Amministrazione comunale ha già avviato e precisamente:

- il miglioramento della viabilità della strada provinciale che ha una sezione stradale molto ristretta, che in alcuni casi non consente il contemporaneo passaggio di veicoli di una certa dimensione (camion, autoambulanze, mezzi dei vigili del fuoco, corriere);
- la creazione ove è possibile: di slarghi stradali per la manovra dei veicoli, slarghi di sosta, percorsi alternativi, parcheggi diffusi;
- la definizione di piani particolareggiati o comunque di piani attuativi secondo la definizione della legge regionale 38/80, riguardanti il centro storico delle Forna e delle Zone di espansione Cala Caparra – Cala Feola – La Piana, che oggi in considerazione dell'abusivismo sviluppatosi con nuove costruzioni e con cambio di destinazione d'uso, possono essere riconsiderate come "zone da riqualificare" con i piani di recupero ai sensi della L. 47/85 e della L.R. 28/80;
- la costruzione del maggior numero di parcheggi, che fosse possibile realizzare anche a soddisfazione di fabbisogni pregressi dovuti alla realizzazione di nuove abitazioni e alla notevole terziarizzazione di quelle esistenti.
- La realizzazione dei servizi primari e secondari a soddisfazione delle esigenze sia della popolazione stabile che del turismo;
- La riqualificazione e lo sviluppo delle attività produttive e artigianali; la rimozione delle attività a rischio da sedi non opportune con la programmazione di azioni di riqualificazione che inducono le attività in sedi idonee, sia dal punto di vista ambientale sia per quanto riguarda la non interferenza con la residenza.

Compito di questo studio è anche quello di stabilire la dotazione di infrastrutture e servizi.

Cala dell'acqua - vista

Cala dell'acqua – vista

## 00. OBIETTIVI

Lo studio di fattibilità valuta tutti gli aspetti e le problematiche connesse alla riqualificazione dell'area che appare degradata e presenta anche varie situazioni di rischio dovute alle condizioni di vulnerabilità geologica.

Questa vulnerabilità data l'incoerenza del tipo di rocce presenti, si manifesta soprattutto nelle falesie battute in continuità dal vento e dai mari. La situazione di degrado è accentuata dalle condizioni in cui è stato lasciato il fronte di cava. In secondo luogo si pone il problema della valorizzazione dello stesso attraverso un progetto di trasformazione urbanistica e di riqualificazione ambientale.

Cala dell'acqua - vista

Il progetto preliminare avanza varie ipotesi di utilizzazione tra le quali:

- la realizzazione di un parco attrezzato;
- la realizzazione di un insediamento abitativo o turistico – ricettivo;
- la realizzazione di servizi di livello locale, la realizzazione di un porto o d'approdo;
- la realizzazione di un porto turistico o "marina" dotato di servizi integrati.

La riqualificazione del sito prevede vari tipi di operazioni, tra le quali la rimozione delle preesistenze relitte, ovvero di manufatti di varia natura, depositi o gallerie di servizio, binari ferroviari e carrelli usati per il trasporto, opere di sostegno non più utili, il rimodellamento del terreno, la rimozione o la movimentazione di una massa il cui volume sarà compreso fra 200.000 metri cubi e 600.00 metri cubi di materiali, a seconda degli esiti delle indagini geologiche e delle soluzioni progettuali. Gli alti costi relativi alla riqualificazione del sito richiedono un piano finanziario che possa prendere in considerazione iniziative capaci di reperire le risorse necessarie alla realizzazione delle opere di riqualificazione ritenute indispensabili, valutabili intorno ai 30-40 milioni di euro, nel caso di costruzione di un porto turistico.

Il bacino esterno potrà essere costituito da tutte le opere di difesa dal modo ondoso, che nel vicino paraggio (o tratto di mare interessato) è esposto ai venti di ponente e di maestrale e che soprattutto nei mesi invernali presentano piuttosto violenti.

Le onde nelle condizioni di mal tempo, soprattutto quando il maestrale soffia alla velocità di più di 80 nodi, contro le falesie, si vanno a rompere rimbalzando con gli spruzzi anche ad oltre quindici metri di altezza. Sarà perciò necessario costruire: dighe foranee, antimurali e frangiflutti molto solidi. Si dovranno costruire inoltre moli, banchine, calate, attrezzature per movimentazioni specifiche di merci e per l'imbarco di veicoli e passeggeri.

In considerazione di questo la diga foranea dovrebbe avere una notevole superficie e larghezza, di conseguenza una altrettanto rilevante profondità a evitare che si presenti invece come una barriera stretta troppo elevata in altezza.

Si ritiene che al fine di un minore impatto visivo debba configurarsi come un promontorio naturale che potrebbe essere realizzato con parte del materiale proveniente dal rimodellamento del bacino, all'interno del fronte di cava dove è stato già eseguito uno scavo piuttosto profondo che tuttavia ora non arriva al livello del mare.

Questa soluzione avrebbe diversi vantaggi:

a. utilizzare una parte già scavata;
b. migliorare l'aspetto paesaggistico del sito desolato dalla presenza della bentonite;
c. reperire anche attraverso opere di rimodellamento una urgente quantità di materiali utili alla costruzione della diga esterna la quale deve essere sufficientemente profonda al fine di contrastare il moto ondoso.

Il porto turistico dovrà essere dotato di raccordi stradali con la viabilità isolana, di servizi di rifornimento carburante nonché di officine e cantieri navali per la riparazione e la manutenzione delle imbarcazioni. Sarà dotato di torre di controllo, di uffici di polizia, dogane, strutture sanitarie, servizi antincendio, servizi bancari, agenzie di bunkeraggio o di noleggi, sportelli bancari, foresterie e strutture ricettive, strutture della ristorazione, bagni pubblici e docce, sale giochi e discoteche".

Si è inteso con questo "studio di fattibilità" e "studio di inserimento ambientale"affrontare insieme anche i due studi contestuali affidati dall'amministrazione comunale. In particolare in questo studio di inserimento ambientale propedeutico alla procedura di valutazione d'impatto ambientale sarà compiuto uno screening sulle problematiche dovute ai diversi vincoli ambientali, paesaggistici presenti e quelli relativi alle condizioni idrogeologiche e alle necessità di tutelare le diverse componenti ambientali, flora, fauna, aria, acqua, suolo.
Nel contempo il presente studio è propedeutico alla procedura di valutazione d'impatto ambientale (VIA).

Per le sue caratteristiche questo studio affronta tutti gli aspetti della fattibilità, definendo tutte le questioni a questa legate sia di ordine procedurale che di carattere economico.
La metodologia dello studio si fonda su un'analisi multicriteriale che valuta le diverse ipotesi alternative di trasformazione dei luoghi e che ipotizza disegnandone i conseguenti diversi scenari, gli effetti diretti e indiretti, indotti sull'ambiente, sul territorio, sull'economia e sulle condizioni sociali della popolazione di Ponza. Si è perciò ipotizzata l'effettuazione di opere, facendo si che consistono nella modificazione migliorativa della morfologia dei luoghi, i quali risultano oggi ormai ampiamente trasformati rispetto all'originale stato naturale.
L'elevato stato di degrado impone comunque la erogazione di ingenti risorse necessarie alle seguenti operazioni:

- demolire tutti i manufatti in cemento armato presenti nell'area e nel mare,
- rimodellare tutte le pareti che delimitano il fronte di escavazione,
- far crollare le parti a rischio di frana,
- rimuovere i materiali superflui e nocivi,

Questo si potrebbe fare portando in un altro sito i materiali rimossi con elevati costi di trasporto, non essendo a Ponza siti idonei a ospitare questi materiali. L'alternativa a usare questi materiali per ricostruire una diga foranea che si presenti come un isolotto naturalistico utilizzando un sistema di doppia diga sommersa che lasci tra quella esterna e quella interna uno spazio che possa essere riempito con i materiali rimossi e quelli risultanti dal rimodellamento del terreno e dal l'escavazione del bacino.

Fanno parte delle proposte di riqualificazione, varie ipotesi tra le quali la previsione di costruire opere a mare e servizi a terra nonché infrastrutture per migliorare l'accessibilità e i servizi; la ricettività globale dell'isola, di rispetto dei vincoli urbanistici ed ambientali, economici.

## 00.1 Obbligo di espletare la procedura V.I.A.

L'art. 1 "Ambito di applicazione" del DPR 12 Aprile 1996, ha specificato quali progetti dovessero essere assoggettati a procedura VIA, distinguendoli rispettivamente tra quelli sottoposti obbligatoriamente (elenco dei progetti compresi nell'allegato A e progetti ricadenti in aree naturali protette) e quelli che vengono sottoposti solo su specifica richiesta dell'autorità competente (elenco dei progetti compresi nell'allegato B)

Il fine della procedura VIA è quello di giungere ad un **giudizio di compatibilità ambientale** che deve essere pronunciato dall' "autorità competente".
Nel caso in oggetto la procedura VIA è di spettanza del Settore 32, Sistemi Infrastrutturali, Ufficio 3, Opere Marittime della Regione Lazio.

Dal punto di vista giuridico la redazione del progetto di riqualificazione dell'area della ex miniera e le conseguenti proposte di valorizzazione turistica fanno riferimento anche a una valutazione dei costi da sostenere per la corrispondenza delle opere di riqualificazione ambientale.
Diviene importante pertanto ipotizzare un programma economico che consenta di equilibrare gli ingenti costi da sostenere per i provvedimenti da prendere per la riqualificazione dei siti.

## 00.2 Valorizzazione legata alla realizzazione di strutture ricettive e di un porto o di centri di attività

L'analisi della fattibilità tiene anche conto di vari provvedimenti legislativi che nel loro insieme costituiscono un "corpus". Ne consegue che nella "Normativa dell'impatto ambientale", la nozione di legge, in quanto prescrittiva, sia destinata generalmente ad essere sostituita dalla descrizione progettuale, dell'insieme dei passi successivi, effettuati nella formulazione di ogni proposta d'intervento sull'ambiente.

**Aspetti che concorrono nello studio di fattibilità**

Si ritiene che lo studio di fattibilità, infatti debba considerare tutti i diversi aspetti che concorrono a circoscrivere il problema della complessiva trasformabilità del sito. Per valutare i limiti di questa è necessario prendere conoscenza di diversi fattori:

a) la reale consistenza delle superfici dell'area interessata dallo studio;

b) la sua ubicazione nel contesto paesaggistico, urbanistico e ambientale;

c) la valutazione, dello stato di degrado dell'area stessa;

d) le ipotesi di recupero delle situazioni di degrado accertabili e di miglioramento dello stato attuale;

e) è riconosciuta come improcastinabile la necessità di valorizzare non solo questa area ma complessivamente tutta l'isola di Ponza, che deve proiettarsi nella prospettiva di essere un grande magnete di attrazione turistica non solo per il Lazio e la Campania e le regioni più vicine ma, splendida perla del mediterraneo, capace di richiamare anche il turismo europeo ed internazionale;

f) Detto questo va preso atto anche delle strategie possibili per lo sviluppo turistico dell'isola.

## 00.3 Strategie di sviluppo turistico

Il turismo rappresenta una voce attiva rilevante nell'economia nazionale, proiettata a divenire nel mondo la seconda attività economica dopo l'informatica. E' a quest'attività che nel caso di Ponza va riferita la maggiore attenzione. Infatti questo settore produttivo, è diventato negli ultimi decenni il più importante per l'economia dell' isola, diversamente da un passato, ormai lontano, in cui avevano la loro importanza anche la pesca, l'agricoltura e l'utilizzo, come nel caso della Samip, di risorse naturali a danno dell'ambiente e del paesaggio.

La Regione Lazio, che ha sino ad oggi operato con incentivi limitati, sembra ora accorgersi dell'importanza di questo settore, e del fatto che Ponza appare nella Regione e nella provincia di Latina come una delle realtà di primaria importanza.

Il turismo Ponzese in particolare si è sviluppato ed è sopravvissuto in forme di spontaneismo, utilizzando la domanda come si presentava, senza una vera politica di programmazione e di promozione. Del resto è noto che la ricettività turistico a Ponza è data soprattutto dal "Bed and Breackfast", mentre gli alberghi veri e propri sono pochi (Hotel Chiaia di Luna, Hotel Santa Domitilla, Gennarino a Mare, Hotel Mari, Hotel Baia, Hotel Bellavista, Hotel Torre dei Borboni, pensione Luisa, pensione Ortensia, pensione Silvia).

Questi alberghi tranne le dovute eccezioni sono carenti soprattutto per la qualità dei servizi oltre che per il limitato numero di stanze.

E' comunque la carenza di recettività alberghiera che ha favorito la terziarizzazione delle prime case, creando una domanda fortemente squilibrata rispetto alle offerte, con la conseguente impennata dei valori immobiliari.

Peraltro il turismo a Ponza soffre anche per il fatto che i prezzi in generale sono molto cari, non solo per l'alloggio, ma anche per i servizi e per l'affitto di un piccolo natante, non parliamo poi dei pedaggi per l'attracco ai pontili di una barca di porto.

D'altra parte v'è da dire a proposito dei prezzi, che la durata della stagione turistica a Ponza risulta molto breve. Di fatto, nelle condizioni climatiche e metereologiche migliori l'afflusso di turisti per il Week end e per i lunghi ponti dura dalla fine di maggio ai primi di ottobre mentre il tutto esaurito, full time, si verifica soltanto nel mese di agosto per una ventina di giorni distribuiti per un arco di tempo variabile che va da fine luglio a fine agosto e complessivamente si registra nei fine settimana nel periodo che va da maggio, ovvero dalla festa di S. Silverio che cade il 20 Giugno, sino a fine settembre. Si può calcolare che in totale il pieno di turisti si realizza per non più di *50-60* giorni nell'anno. Questo per un isola che vive prevalentemente di turismo, porta a dei costi fissi, per erogazione dei servizi, mentre i servizi logistici devono comunque essere dimensionati all'enorme flusso da ipotizzare, valutabile intorno ai *30 - 40.000* turisti che l'isola nei periodi di punta accoglie (la settimana di ferragosto). Purtroppo le varie attività produttive e terziarie registrano tempi morti per gran parte dell'anno, né consegue un bilancio nel quale è impossibile per la pubblica amministrazione far quadrare i conti, mentre le attività private devono necessariamente elevare i costi per sopravvivere.

È necessario al fine di modificare il quadro generale porre in essere una politica di sviluppo che tenda a far allungare i periodi dell'attrazione turistica. Per ottenere questo servono infrastrutture, servizi, promozione delle opportunità che l'isola offre.
Diversamente dalla situazione di Ponza, dei notevoli sforzi sono stati fatti da molti paesi mediterranei basta pensare all'Egitto e alla Libia, alla Tunisia, al Marocco, alla Spagna, e alla Grecia, alla Turchia, alle Balneari e alla ma anche in alcune regioni italiane.
Nell'isola di Ponza, le possibilità di ottenere questo risultato sono conseguenti al fatto che si riescano ad utilizzare tutte le risorse disponibili, quindi oltre al mare, le attrattive dell'isola che sono state, e sono da sempre, il paesaggio e i beni culturali, i quali si legano a una storia antichissima che ha lasciato numerosi segni e testimonianze.

## 00.4 Accessibilità e fruizione del mare

La fruizione del mare ci viene sempre più sottratta a causa della privatizzazione degli arenili delle spiagge di ogni spazio prospiciente il mare. La natura sulle nostre coste è soffocata da un ambiente fortemente urbanizzato e aggredito dal cemento. I litorali prossimi alle grandi città sono congestionati dall'addensamento di milioni di persone e di automobili. A proposito del traffico veicolare è auspicabile che a Ponza si avvii un sistema di trasporto che elimini il traffico veicolare privato, sostituendolo con un sistema di trasporto pubblico elettrico, come si vede in alcune località turistiche per esempio a Zermat in Svizzera.
Purtroppo questa possibilità di accesso e di fruizione del mare nelle isole è legato ai pochi accessi e all'uso di natanti. In particolare per Ponza l'accesso via terra. è possibile soltanto a poche spiagge, alla spiaggia di Chiaia di Luna, che però più volte è stato interdetto a causa di frane a Cala di Feola (piscina naturale), a Cala dell'Acqua, (ex miniera), a Cala Caparra. In questi ultimi siti tuttavia non vi sono spiagge, nelle altre Cale la fruizione è possibile soltanto mediante l'uso di natanti.
Per quanto si tenti di studiare nuovi modi di accesso alle spiagge e alla fruizione del mare le possibilità di godere degli elementi naturali, l'acqua, il vento, il sole, la vegetazione, è veramente limitata nonostante l'esistenza in Italia di circa ottomila chilometri di coste.
Il mare costituisce una grande attrattiva quale insieme di elementi naturali di immensa estensione spaziale, ove la natura esercita le sue forze, le sue influenze benefiche.

Ora appare chiaro nello scenario generale che riguarda Ponza e le isole dell' arcipelago, in relazione alla loro vicinanza con due grandi regioni metropolitane il Lazio e la Campania, quando sia necessario porre in atto una strategia che miri alla salvaguardia e alla tutela. Questo obiettivo non può essere raggiunto soltanto attraverso vincoli e inibizioni, ma procedendo alla risoluzione di problemi logistici e di sicurezza.
È necessario creare un sistema efficiente di trasporto sia a terra che in mare. È necessario anche a causa delle difficoltà di comunicare tra una parte e l'altra dell'isola, difficoltà costituite prevalentemente dall'esistenza di un'unica strada la provinciale Ponza – Le Forna, dotare l'isola di un porto *rifugio sicuro nella parte della settentrionale dell'isola che possa tra l'altro agevolare la costruzione di una idrovia per il trasporto pubblico*.

Ad oggi, tranne che nell' antica darsena del porto Borbonico, non esistono anche nel Porto di Ponza condizioni di sicurezza, in quanto i pontili galleggianti installati in tutta la baia del porto dalla Ravia a S.Antonio, sono molto precari, ed in quanto tutto il porto è esposto al vento di Levante detto anche Garigliano che quando imperversa fa notevoli danni.

I faraglioni

La situazione si presenta a rischio in quanto nel porto che risulta sempre sovraffollato dovranno far manovra i traghetti e gli aliscafi, le barche di pesca e quelle della finanza, dei carabinieri e della capitaneria di porto, le condizioni diventano proibitive o drammatiche quando spirano forti venti dalle direzioni N-W e S-E da cui la rada del porto di Ponza non è protetta. Questi sono sia il grecale o levante, ma anche il ponente quando soffia con intensità e le sue refole attraversano la sella di Chiaia di Luna (si contano 2 pontili a S. Maria, 2 a Giancos, 1 a S. Antonio, 3 nel porto. Il resto del porto è occupato da concessioni per l'esercizio dell'attività di noleggio).

Si calcola che ormai in estate possono essere presenti, soprattutto nel periodo tra il 15 luglio e il 30 agosto oltre un migliaio di imbarcazioni di varie stazze di cui solo una parte, circa trecento, trovano ormeggio presso i pontili esistenti.

Per questo è necessario dotare l'isola di moderni impianti al servizio della nautica, evitando che si alterino più di tanto i centri storici e il porto antico. La ricognizione di tutta le rade esistenti: (Calzone Muto, Bagno Vecchio, Chiaia di Luna, Lucia e Rosa, Cala Feola, Cala Fontana, Cala Caparra, le Felci, Cala Inferno, Core, Frontone), mostra chiaramente che la scelta di Cala Fontana è la più logica.

Nel passato per l'attracco delle navi si utilizzavano i ripari naturali. Non a caso l'antico acquedotto, veniva alimentato da una cisterna, posta nell'unico ambito dell'isola dove si poteva raccogliere acqua piovana, grazie impermeabilità del terreno. In seguito questa cisterna venne alimentata da navi che trasportavano, come del resto fanno tutt'ora, grandi quantitativi di acqua. Dette navi avevano una duplice possibilità di attracco sui due versanti dell'isola a Cala Fontana e a Cala Inferno.

L'area dell'ex miniera e la cala antistante che da sempre è stata adibita all'attracco di navi che alimentavano l'acquedotto risulta essere per esclusione il sito più adatto a realizzare un porto turistico con gli annessi servizi.

Basta, infatti, osservare bene la morfologia dell'isola per capire che questa è la cala più idonea delle altre per ospitare una simile infrastruttura la quale è qui realizzabile senza particolari danni per l'ambiente naturale e per il paesaggio, peraltro già ampiamente devastato da decenni di scavi operati dalla SAMIP.

Area ex miniera Samip

Cala di Feola

Il progetto tra l'altro si é posto l'obiettivo di risanare attraverso un'azione di riqualificazione i danni già realizzati dalla attività estrattiva. Oggi spetterebbe al Comune che è proprietario di gran parte dell'area di sanare questa situazione. Questi oneri relativamente al risanamento ambientale sono ingenti. Infatti sono necessari interventi di scavo e di rimodellamento che comporterà la movimentazione e il trasporto di circa 200.000 metri cubi di materiale – i quali dovrebbero essere rimossi e trasportati in altro sito.

La diga foranea del bacino portuale, da parte sua, per contrastare la forza del mare, dovrebbe essere molto larga, anche per evitare che sia molto elevata. Dovrebbe conformarsi come una sorta di promontorio naturalizzato costituito da dune.

Lo spazio che rimarrebbe tra le due dighe potrebbe essere realizzato con tutto il materiale prelevato dal rimodellamento del terreno all'interno del fronte di cava della Miniera.

Tra l'altro va considerato che la bentonite è un materiale che non consente la crescita di qualsiasi forma di vegetazione. Sarebbe necessario anche portare nel sito una grande quantità di terreno idoneo a far crescere pertanto la vegetazione,- a meno che non si cementifichi una così vasta superficie.

L'escavazione di un piccolo fiordo all'interno del fronte di cava, in qualche modo renderebbe meno ostile l'ambiente, intrattenendo all'interno l'acqua del mare come elemento naturale.

Si calcola che per realizzare questa operazione sarebbe necessario movimentare circa 200.000 metri cubi di materiali, quali potrebbero trovare collocazione tra le due dighe foranee realizzate con cassoni affondati.

Anche volendo come appare logico prendere in considerazione varie soluzioni per il porto è necessario dapprima determinare la dimensione di tale porto turistico.

Determinandone la dimensione si potrà dimensionare il bacino, i servizi logistici in relazione al numero dei posti barca che tale bacino ospiterà.

Area dimessa ex miniera Samip

Aea dimessa ex miniera Samip

## QUADRO NORMATIVO

**La direttiva CEE del 27.6.1985** concernente la Valutazione d'Impatto Ambientale di determinate opere pubbliche e private (85/337/CEE) è entrata a far parte del sistema legislativo italiano, attraverso una serie di atti normativi:

- **La Legge 349 del 8/7/1986** istitutiva del Ministero dell'ambiente, che all'art. 6 attesta l'attuazione legislativa delle direttive comunitarie in materia d'impatto ambietale;
- **Il DPCM n. 377 del 10/8/1988,** che regolamenta le pronunce di compatibilità ambientale;
- **Il DPCM 27 dicembre 1988**, che pur non rappresentando il definitivo atto legislativo di recepimento della direttiva CEE, definisce le *"Norme tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità all'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'articolo 3 del DPCM 10 agosto 1988, n. 377";*
- **Con il D.P.R. 12 aprile 1996** sono state infine prese in considerazione le categorie di opere, di cui all'Allegato II della direttiva CEE 85/337, anche se in modo parziale e non definitivo. Alcune di tali opere, elencate all'Allegato A al decreto, ritenute di rilevante impatto, e altre elencate all'allegato B che ricadono anche parzialmente all'interno di aree naturalistiche (L. 349/91), sono assoggettate alla procedura avvenga nel rispetto delle disposizioni di cui alla direttiva CEE 85/337. tale atto legislativo amplia quindi la tipologia di opere che devono essere obbligatoriamente sottoposte a V.I.A. e pone una serie di norme che disciplinano le competenze delle Regioni. Entro giugno 1997 infatti le Regioni avevano il compito di armonizzare le proprie disposizioni con quelle dell'atto di indirizzo e coordinamento. Tale scadenza era stata prorogata in funzione del fatto che solo poche regioni si erano adeguate al dettato legislativo.

Nel frattempo la direttiva 337/85 è stata modificata con la direttiva 97/11CEE che, pur non imponendo nuovi obblighi, amplia gli elenchi dei progetti da sottoporre a Via: le opere comprese nell'allegato I passando da I a 20; relativamente alle opere previste dall'allegato II la nuova direttiva introduce una selezione preliminare, viene lasciata libertà agli Stati membri di optare o per un criterio automatico basato su soglie dimensionali oltre le quali scatta la procedura, o un esame caso per caso dei progetti.

In Italia il recepimento della direttiva dell'85 è stato lento e frammentario.

In armonia con le direttive del Consiglio della Comunità europea 337/85/CEE del 27 giugno 1985 ed in attuazione degli indirizzi di cui al D.P.R. 12 aprile 1996 (Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della legge 22 febbraio 1994, n 1146, concernente disposizioni in materia di impatto ambientale), la Regione Lazio ha recepito le disposizioni del D.P.R. 12/4/96 con il D.G.R. 30/06/1998, n. 3099.
Con la L.R. 6.8.1999, n. 14 relativa a "Organizzazione delle funzioni di livello regionale e locale per la realizzazione del decentramento amministrativo" stabilisce che alla Regione sono riservati le funzioni ed i compiti amministrativi concernenti la valutazione d'impatto ambientale e di verifica, volta a definire la sottoponibilità a VIA, dei progetti individuati dalla normativa regionale, individua nell'Assessorato utilizzo, tutela e valorizzazione dell'ambiente – Ufficio VIA l'Autorità competente in materia.

Lo studio di impatto ambientale dell'opera, così come tracciato nei testi governativi sopra citati, deve essere condotto in considerazione di tre principali quadri di riferimento: programmatico, progettuale ed ambientale:

- Nell'ambito del **Quadro di riferimento programmatico** andranno mostrate le relazioni tra *"l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale"*. Il quadro programmatico comprenderà la descrizione del progetto e delle sue motivazioni riguardo alla pianificazione vigente, sia territoriale sia di settore. S'individuerà la coerenza con gli obiettivi di piano, descrivendo gli effetti che il progetto è in grado di generare a livello urbanistico e territoriale. Si tratta in sostanza di verificare la coerenza del progetto proposto con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione vigenti, attraverso un esame dello stato d'applicazione.
- Nel **quadro di riferimento progettuale** andranno analizzate le caratteristiche dell'opera progettata, illustrando le motivazione tecniche della scelta progettuale e delle principali alternative considerate. Andranno inoltre descritte le misure mitigative e compensative adottate per ridurre o eliminare gli impatti sul territorio.
- Per quanto riguarda il **quadro di riferimento ambientale**, lo studio d'impatto dovrà definire l'ambito territoriale ed i sistemi ambientali interessati dal progetto analizzandone le condizioni di criticità, al fine d'individuare e descrivere i mutamenti indotti dalla realizzazione dell'opera.

Conformemente a tali indirizzi questa relazione si compone di una premessa e di 4 parti distinte, ognuna di esse è aperta da un'introduzione che ne descrive obiettivi, funzioni e metodi. Risulta comunque opportuno illustrare brevemente l'organizzazione complessiva della relazione ed il filo logico che unisce le varie parti che la compongono.

- **Informazioni preliminari:** si ricapitolano rapidamente i termini essenziali del caso in oggetto, si inquadra rispetto alle azioni amministrative. Si chiariscono le modalità di realizzazione della SIA. Il capitolo fornisce per chi valuterà lo studio, informazioni preliminari e riassuntive relative al progetto.
- **Il primo capitolo:** ha la funzione di descrivere il quadro programmatico complessivo in cui s'inserisce l'opera proposta. Sono illustrate le motivazioni che hanno portato alla sua realizzazione, le caratteristiche del sito di localizzazione che hanno portato alla sua scelta, le caratteristiche del sistema pianificatorio cogente nell'aria d'interesse.
- **Il secondo capitolo:** è destinato alla descrizione delle caratteristiche fisiche e tecniche dell'opera e delle relative alternative.
- **Il terzo capitolo:** è finalizzato alla descrizione dell'ambiente circostante direttamente e indirettamente modificato dal progetto. *S*ono stati presi in considerazione le componenti ed i fattori ambientali come è previsto dal DPCM 27/12/88 allegato 1l quali sono: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, vegetazione, ecosistemi, salute pubblica, rumore e vibrazioni, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti e infine paesaggio.
- 

  Quindi si è proceduto all'analisi delle potenziali interazioni dell'opera con l'ambiente e sono state evidenziate le misure in atto per contenere l'incidenza degli impatti. Rispetto ad ogni categoria di impatto è stata costruita una scheda contenente:
  - Sintesi dello stato attuale
  - cause indotte dal progetto che possono provocare effetti negativi
  - probabili effetti rilevanti del progetto proposto sull'ambiente misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare
  - rilevanti effetti negativi del progetto sull'ambiente
  - effetti positivi dell'intervento
  - valutazione dell'entità' complessiva d'impatto sul paesaggio

A conclusione si è fatta una sintesi di tutto il rapporto predisposto per la formazione del giudizio dell'impatto ambientale complessivo.

Come si può vedere dalla descrizione dei contenuti, l'analisi è stata condotta conformemente a quanto previsto dal DPCM 27 dicembre 1988 e dal D.G.R. 30/06/1998, n. 3099 ed ha consentito di analizzare in dettaglio le relazioni istaurate tra l'opera e l'ambiente fornendo di conseguenza tutte le basi informative previste dalla legislazione in materia , per le successive fasi istruttorie condotte dalla Pubblica Amministrazione.

All'interno di questa premessa una ulteriore precisazione si rende necessaria per quanto riguarda la raccolta dei dati contenuti nel presente documento che ha fatto riferimento:

- agli enti di pianificazione regionale e locale per quanto riguarda i dati contenuti nel quadro di riferimento programmatico;
- ai progettisti per i dati contenuti nel quadro di riferimento progettuale;
- alle fonti istituzionalmente competenti alla rilevanza dei dati ambientali per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale.