



## **Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 71 del 10/05/2005**

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SETTORE ECOLOGIA 30 marzo 2005, n. 124

Procedura di verifica di assoggettabilità impatto ambientale - Realizzazione di un porto turistico in loc. San Francesco degli Aranci - Comune di Taranto - Prop. Nuova I.T.L. s.p.a.

L'anno 2005 addì 30 del mese di marzo in Modugno presso il Settore Ecologia,

### **IL DIRIGENTE**

Dott. Luca Limongelli, sulla scorta dell'istruttoria ha adottato il seguente provvedimento:

- con nota acquisita al prot. n. 7266 del 12.08.2003, veniva trasmessa, ai sensi della L.R. n. 11/2001, la richiesta di verifica di assoggettabilità a V.I.A. riguardante il progetto definitivo riconfigurato rispetto al precedente, già esaminato ed escluso dalla procedura di V.I.A. con Determina Dirigenziale n. 15 del 27.02.02, del porto turistico in loc. San Francesco degli Aranci, nel Comune di Taranto, proposto dalla Nuova I.T.L. Italconsult Lavori S.p.A. - Via Polesine, 10/A - Taranto -;
- con nota prot. n. 7858 del 12.09.2003, il Settore Ecologia comunicava alla società proponente di essere in attesa dell'attestazione dell'avvenuta affissione per 30 gg. all'albo pretorio dell'avviso pubblico così come da art. 16, comma 3, L.R. N. 11/2001;
- con nota acquisita al prot. n. 10383 del 28.11.2003, veniva trasmessa l'attestazione dell'avvenuta affissione all'albo pretorio dell'avviso pubblico nei tempi (dal 27.10.03 al 26.11.03) e con le modalità previste dal predetto art. 16, L.R. sopra specificata;
- con nota prot. n. 651 del 23.01.2004 il Settore Ecologia richiedeva alla società istante integrazioni documentali;
- con nota acquisita al prot. n. 5440 del 24.05.2004 veniva trasmesso quanto richiesto; con nota acquisita al prot. n. 6801 del 04.08.2003 la società proponente comunicava che: "... in data 30.01.2003 si è tenuta una ulteriore Conferenza dei Servizi per valutare il progetto Definitivo Riconfigurato, nel corso della quale si è registrato il parere favorevole da parte del Rappresentante del Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza per la Puglia - con le seguenti condizioni:  
Cercare di ridurre l'altezza della scogliera, compatibilmente con la valutazione della idoneità tecnica delle opere,  
Compattare il volume degli servizi che è collocato in prossimità della battigia all'edificio lineare più esteso;  
Ridurre l'altezza dei lampioni.

... in data 12.05.2003 ha fatto seguito un altro incontro durante il quale si è preso atto del parere favorevole dell'Ufficio Urbanistico della Regione Puglia ... La Conferenza riscontra ad oggi il parere favorevole rilasciato da tutti gli Enti intervenuti ad eccezione del Genio Civile OOMM. per la parte che riguarda il progetto riconfigurato..."

- espletate le procedure di rito, valutati gli atti tecnico-amministrativi e le successive integrazioni fornite, si rileva che:

I dati progettuali riguardanti l'intervento proposto sono i seguenti:

Ú Superficie d'intervento: 16.635 mq

Ú Specchio acqueo: 21.000 mq

Ú Posti barca all'ormeggio: 210

Ú Posti barca a rimessaggio: 90

Ú Posti a parcheggio auto: 144

Ú Lunghezza moli: 252 m

Dall'analisi della documentazione di progetto inviata, pur riconoscendo le mitigazioni intervenute rispetto al progetto precedentemente valutato, sono emerse le seguenti considerazioni:

v l'intervento in oggetto non può definirsi come l'ampliamento e il potenziamento di un porto esistente, ma si configura come la realizzazione di un porto turistico ex novo, atteso che dal rilievo fotografico emerge che le opere esistenti consistono soltanto in uno scivolo e in un pontile in condizioni di degrado e pertanto non possono definirsi un approdo turistico;

v con la revisione tecnica delle delimitazioni - delle aree pSIC e ZPS, approvate con DGR del 08.08.2002 n. 1157 (successiva al primo parere), si è pervenuti ad una nuova definizione del SIC IT9130008 "Posidonieto Isola di San Pietro - Torre Canneto", che amplia i limiti del precedente, facendosi molto prossimo all'area di progetto. Il porto in previsione, dunque, pur non ricadendo all'interno del SIC in oggetto, ha potenzialmente incidenza sulle biocenosi di pregio presenti nell'area;

v tra le tipologie di opere da realizzare (pag. 7 della Relazione Generale) non sono contemplate l'area di rimessaggio imbarcazioni e la viabilità d'accesso ad essa e ai pontili, rappresentate invece negli elaborati grafici. In assenza di informazioni circa materiali e modalità costruttive di tali opere, di notevole estensione e localizzate a completo ridosso della linea di costa, è difficoltoso valutarne l'impatto ambientale;

v qualche perplessità riguarda l'accessibilità all'area; le informazioni riguardo l'adeguamento e il potenziamento della viabilità esistente risultano carenti;

v il progetto risulta carente della analisi delle biocenosi marine esistenti (prateria di Posidonia oceanica) e degli impatti potenziali dell'opera su di esse.

Ciò stante si è ritenuto opportuno richiedere delle integrazioni in merito ai predetti punti, le quali hanno permesso le seguenti valutazioni:

#### Biocenosi marine

Dall'analisi effettuata, anche attraverso videoriprese subacquee, emerge che l'area di intervento presenta numerose biocenosi di pregio, quali tratti di prateria di Posidonia Oceanica (a Est e ad ovest dell'intervento), e popolamenti precoralligeni e coralligeni di piattaforma, di estensione considerevole, a partire da 260 m dalla linea di costa. Tali biocenosi non risultano localizzate nell'area direttamente interessata dalla costruzione del porto, pertanto si può concordare che l'impatto non sarà rilevante durante la fase di cantiere. Esiste invece un impatto potenziale relativo alla fase di esercizio, che potrà essere mitigato attraverso corrette modalità di gestione della infrastruttura.

## Opere a terra

Le integrazioni presentate sono esaustive in merito agli approfondimenti richiesti, a meno d'ella descrizione dei materiali utilizzati per la zona di parcheggio.

## Viabilità interna

relazione a questo punto, le integrazioni presentate non risultano soddisfacenti per una serie di considerazioni:

1. via Pesca Incannata - nella relazione integrativa si dice che "questa via d'accesso è un percorso che attraversa la zona retrostante il porto, ove si riscontra un fittissimo insediamento residenziale, e risulta essere a servizio delle stesse residenze, quale unica possibilità di transito per i mezzi di soccorso e dei disabili". La dimensione di tale strada, costante intorno ai 6 m, non risulta dunque idonea a servire contemporaneamente sia le residenze che i flussi di traffico del porto turistico, particolarmente ingenti nella stagione estiva.

Il traffico verso il porto comprende anche mezzi con rimorchio per il trasporto di natanti, in quanto l'affermazione contenuta nella relazione integrativa, per cui "le imbarcazioni devono giungere al porto via mare" non sembra supportata da nessuna norma vigente.

2. via Cauri - questa strada risulta essere privata con diritto di passaggio per i soli proprietari dei terreni limitrofi. Si richiede pertanto che venga specificato l'effettiva possibilità di realizzare il tratto di strada di collegamento al porto, e di utilizzare l'intero tracciato per uso pubblico, atteso il danno che ne deriverebbe ai proprietari dei terreni limitrofi, in termini di aumento del traffico, dell'inquinamento, del rumore, ecc.

3. non è chiaro, inoltre, se l'accessibilità al porto sarà garantita attraverso l'utilizzo congiunto delle due strade (via Pesca Incannata e via Cauri), con gli opportuni completamenti, o se si tratta di due alternative progettuali.

- Per tutto quanto fin qui evidenziato e ferma restando la necessità di concordare con l'Autorità competente la realizzazione della viabilità di progetto, si ritiene di poter escludere dalla procedura di VIA l'opera con le seguenti prescrizioni:

per la realizzazione di opere foranee, siano utilizzati materiali provenienti da cave autorizzate il più possibile prossime all'area di intervento, privilegiando l'utilizzo di materiali naturali locali (pietra naturale calcarea) ed evitando l'introduzione di materie non caratteristiche dell'area o addirittura artificiali, che potrebbero anche creare un elemento di disturbo paesaggistico;

si realizzino le aree a parcheggio, l'area di rimessaggio e la viabilità interna con stabilizzato, al fine di garantire al permeabilità delle superfici, come da progetto;

sia salvaguardata la vegetazione esistente e si utilizzino essenze autoctone per l'eventuale incremento di specie arboree e/o arbustive.

## In fase di cantiere:

siano evitati sversamenti di materiali di risulta degli scavi nelle acque marine, e sia mitigata l'eventuale torpidità e l'inquinamento delle acque dovuti alla movimentazione di materiali e all'attività di autocarri e macchinari;

siano predisposte, ove si verificano particolari condizioni meteorologiche e/o di correnti marine, le misure tecnicamente disponibili e le opportune procedure operative (la fermata temporanea dei lavori a mare, ecc) atte a ridurre, quanto più possibile, il trasporto di solidi sospesi e sedimentabili verso le praterie di Posidonia oceanica;

si adottino le opportune operazioni di contenimento, bagnatura nell'area di cantiere etc., al fine di limitare l'impatto delle attività sulla qualità dell'aria;

sia minimizzato il livello di rumore, al fine di contenere l'inquinamento acustico nell'ambiente circostante;

in fase di esercizio:

sia garantito il prelievo e il corretto smaltimento di liquami e degli oli di sentina dalle unità da diporto, come previsto dal progetto;

sia garantita la raccolta l'opportuno trattamento delle acque meteoriche di dilavamento dei piazzali (rimessaggio, parcheggi, ecc.), come da OMI n. 3184/2002, prima dello smaltimento;

come da progetto, la stazione di rifornimento dei carburanti sia dotata di pompa di aspirazione automatica degli oli esausti;

siano realizzati punti di raccolta degli oli esausti e delle batterie al piombo esauste, al fine dello smaltimento ad opera dei Consorzi di settore;

si attivi un sistema di raccolta differenziata dei rifiuti;

siano attivate azioni di informazione e sensibilizzazione rivolte agli utenti e agli addetti del porto turistico, relative alla presenza del SIC IT9130008 "Posidonieto Isola di San Pietro - Torre Canneto", ad esempio con cartellonistica, boe di segnalazione, ecc;

si consiglia l'adozione di un codice ambientale di buone prassi, rivolto sia agli utenti del porto che agli addetti;

- Vista la legge regionale 4 febbraio 1997 n. 7;

- Vista la deliberazione della Giunta regionale n. 3261 del 28/7/98 con la quale sono state emanate direttive per la separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa;

- Viste le direttive impartite dal Presidente della Giunta Regionale con nota n. 01/007689/1-5 del 31/07/98;

- Vista la L.R. n. 11/2001;

- Richiamato l'art. 15, comma 3 della L.R. n. 11/2001;

- Visto che il presente provvedimento non comporta adempimenti contabili ai sensi della L.R. 28/01 e successive modificazioni ed integrazioni;

## DETERMINA

di ritenere il progetto riconfigurato del porto turistico in loc. San Francesco degli Aranci, nel Comune di Taranto, proposto dalla Nuova ITL Italconsult Lavori S.p.A. - Via Polesine, 10/A - Taranto -, escluso dall'applicazione delle procedure di V.I.A. per tutte le motivazioni e con tutte le prescrizioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate;

- il presente parere non sostituisce né esonera il soggetto proponente dall'acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione prevista per legge;

- di notificare il presente provvedimento agli interessati a cura del Settore Ecologia;

- di far pubblicare il presente provvedimento sul BURP;

- il presente provvedimento non comporta alcun provvedimento contabile di cui alla L.R. 28/01 e successive modificazioni ed integrazioni;

- di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;
- di trasmettere, in originale, il presente atto al Settore Segreteria della Giunta Regionale.

Il Dirigente del Settore Ecologia  
Dott. Luca Limongelli

---