



## **Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 111 del 30/08/2006**

Bollettino regionale

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SETTORE ECOLOGIA 18 luglio 2006, n. 355

L.R. n. 11/01 - Procedura di Valutazione Impatto Ambientale - Porto turistico di Manfredonia (Fg) -  
Proponente: GESPO s.r.l.

L'anno 2006 addì 18 del mese di luglio in Bari-Modugno, presso il Settore Ecologia,

IL DIRIGENTE

Dott. Luca LIMONGELLI, sulla scorta dell'istruttoria espletata dall'Ufficio V.I.A., ha adottato il seguente provvedimento:

- con nota acquisita al prot. n. 859 del 27.01.2006 veniva trasmessa, ai sensi della L.R. n. 11/2001, la richiesta di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto concernente la realizzazione del porto turistico di Manfredonia (Fg), proposto dalla GESPO S.r.l. - Piazzale Tiziano, 24 - Manfredonia (Fg) -;
- con nota prot. n. 2293 del 22.02.2006 il Settore Ecologia invitava la società proponente a provvedere al deposito ed alla pubblicazione dell'annuncio dell'avvenuto deposito dello studio di impatto ambientale così come disposto dall'art. 11, commi 1 e 2, L.R. n. 11/2001. Con la stessa nota invitava le amministrazioni interessate (Amministrazione Comunale di Manfredonia e Amministrazione Provinciale di Foggia) ad esprimere il parere di competenza (art. 11, comma 4, L.R. n. 11/01);
- con nota acquisita al prot. n. 2463 del 28.02.2006 la società istante comunicava di aver provveduto alle pubblicazioni di rito sul B.U.R.P. del 09.02.06, sui quotidiani "Avvenire" e "Il Quotidiano di Foggia" del 09.02.2006;
- con nota acquisita al prot. n. 4324 del 24.03.2006 il Dirigente del Servizio Ambiente della Provincia di Foggia trasmetteva il parere favorevole con condizioni alla realizzazione dell'intervento in argomento;
- con successiva nota acquisita al prot. n. 4341 del 24.03.2006 veniva trasmessa copia della Deliberazione della Giunta Comunale di Manfredonia n. 110 del 09.03.06 dalla quale si evinceva il parere favorevole al progetto di che trattasi;

„ il Comitato Regionale per la V.I.A., nella seduta del 07.07.2006, ha rilevato quanto segue:

La società GESPO S.r.l. di Manfredonia, ai sensi del D.P.R. 02.12.97 n. 509, presentò in data 12.08.2004 domanda attinente la concessione di beni demaniali cinquantennale per la realizzazione del "Porto Turistico di Manfredonia"; detta domanda venne regolarmente pubblicata e successivamente, non essendo pervenute osservazioni e/o domande concorrenti, la Giunta Regionale, avvalendosi della facoltà di cui al comma 10 dell'art. 5 del citato D.P.R. n. 509/97, assunse la responsabilità del procedimento di esame del relativo progetto preliminare.

Il Porto Turistico di Manfredonia proposto dalla GESPO S.r.l., è previsto nella fascia litoranea compresa tra il molo di ponente del Porto Commerciale di Manfredonia e l'abitato di Siponto, in particolare a valle della linea ferroviaria e nella zona denominata "Villaggio dei pescatori".

In data 15.09.2005 venne tenuta la Conferenza di Servizi, ai sensi del comma 2 dell'art. 5 del D.P.R. n. 509/97, conclusasi con unanime parere favorevole degli intervenuti e con tredici prescrizioni, quali:

1. Previsione di altro punto di accesso al porto turistico o potenziamento di quello progettato (Settore Urbanistico Regionale e Genio Civile di Foggia);
2. Valutazione dell'interferenza con lo sbocco del canale S. Lazzaro (Settore Urbanistico Regionale e Genio Civile di Foggia);
3. Redazione della VIA (Settore regionale Ecologia);
4. Studio delle correnti marine su un tratto più ampio di costa (Genio Civile di Foggia);
5. Obbligo di far confluire i reflui fognari nella rete pubblica (ASL FG/2);
6. Gli impianti devono essere conformi ai D.lgs n. 152/99 e n. 258/2000 (ASL FG/2);
7. Necessità che non ci sia alcun collegamento fisico tra il molo sopraflutto del porto turistico e il molo di Ponente, ad eccezione dell'uscita di sicurezza per pedoni e mezzi di emergenza (Capitaneria di Porto di Manfredonia);
8. Specificazioni sulla ristrutturazione delle banchine del molo di Ponente (Capitaneria di Porto di Manfredonia);
9. Giustificare il dimensionamento dello specchio d'acqua in relazione al numero dei posti barca (Demanio Marittimo);
10. Eseguire, prima dell'inizio delle opere, una prova fisica per la valutazione della dinamica interna del bacino (Demanio Marittimo);
11. Approfondire il modello matematico del trasporto solido per gli effetti sul litorale di Siponto (Demanio Marittimo);
12. Garantire l'accessibilità dei mezzi dei VV.FF. (VV.FF. di Foggia);
13. Prevedere la realizzazione di una rete idrica antincendio (VV.FF. di Foggia). Il successivo e relativo "Progetto Definitivo", recependo le anzidette prescrizioni, venne redatto in data 14.12.2005, ai sensi del comma 1 dell'art. 6 del D.P.R. n. 509/97, unitamente al S.I.A. di cui all'art. 8 della L.R. 12.04.2001 n. 11.

Il Porto Turistico progettato è classificabile, ai sensi dell'art. 4 della L. 28.01.1994 n. 84, come porto turistico di II categoria, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale; detto intervento rientra tra quelli soggetti al V.I.A. obbligatoria, di competenza della Regione ai sensi del 1° comma, lett. a), dell'art. 6 della L.R. n. 11/2001, in quanto identificabile alla lett. d) dell'Elenco A.1 dell'allegato A della medesima legge regionale.

#### S.I.A. DEL PORTO TURISTICO DI MANFREDONIA

Lo Studio d'Impatto Ambientale del "Porto Turistico di Manfredonia", è articolato secondo tre quadri di riferimento quali: Programmatico, Progettuale ed Ambientale e dal loro esame si desumono i prescritti contenuti indicati al comma 2 dell'art. 8 della L.R. n. 11/2001

Quadro di riferimento Programmatico

Dal Quadro di riferimento Programmatico si evincono tutti gli elementi conoscitivi per la valutazione delle

relazioni tra il progetto definitivo del Porto Turistico di Manfredonia e gli atti di pianificazione e programmazione sia territoriali che settoriali esistenti. Visti gli atti di pianificazione a livello nazionale, si desume che l'area interessata dall'intervento:

- non è sottoposta al vincolo idrogeologico di cui alla L. n. 3267/23;
- non è sottoposta a vincoli di protezione delle bellezze naturali di cui al D.L.vo n. 137/2002
- pur rientrando nelle aree tutelate interessate dal vincolo paesaggistico, fascia costiera della profondità di m 300 dalla linea di battigia, di cui alla L. n. 431/85, quest'ultima permette comunque gli interventi che non interferiscono con il vincolo idrogeologico e paesistico;
- non rientra nella perimetrazione del Parco del Gargano istituito con D.P.R. 05.06.1995.

Visti gli atti di pianificazione sovracomunale, si desume che l'area interessata dall'intervento

- non è interessata da alcun vincolo di cui agli Ambiti territoriali distinti del PUTT/P (Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio) approvato con Delibera di G.R. n. 1748 del 15.12.2000;
- ricade nell'Ambito esteso "C" del citato PUTT/P, per il quale l'opera in questione;
- deve mantenere l'assetto geomorfologico d'insieme e conservare l'esistente assetto idrogeologico della relativa area;
- deve tutelare le componenti del paesaggio botanico-vegetazionale di riconosciuto valore scientifico e/o di importanza ecologica ed economica;
- deve essere compatibile con la conservazione degli elementi caratterizzanti il sistema botanico/vegetazionale e la sua ricostruzione;
- ricade in una zona definita "A.P." (Area ad alta probabilità di inondazione e/o aree allagate) con rischio idraulico "R4" del P.A.I. (Piano di Assetto idrogeologico stralcio dell'Autorità di Bacino della Puglia), approvato il 30.11.2005 con Delibera n. 39 del Comitato Istituzionale; a tal proposito si evidenzia:
- l'allegato studio dell'attuale assetto territoriale che, con le ultime opere realizzate e non riportate nella cartografia del citato P.A.I., oltre a ridimensionare il bacino imbrifero della zona in questione, hanno contribuito a rendere il territorio meno vulnerabile al rischio idraulico;
- la non interferenza e quindi la compatibilità del porto turistico, sia dal punto di vista idraulico che morfologico, con l'attuale assetto territoriale.

Visti gli atti di pianificazione a livello comunale, si desume che l'area interessata dall'intervento:

- è conforme alla destinazione prevista dal P.R.G. di Manfredonia, approvato in via definitiva dalla Regione Puglia con Delibera di G.R. n. 8 del 22.01.1998, in quanto prevede all'art. 86 delle Norme Tecniche di Attuazione, la realizzazione di un porto turistico della capacità di 1000 posti barca, ubicato oltre il molo di ponente e nei pressi del villaggio dei pescatori; si precisa che il porto turistico progettato ha una capacità di complessivi n.700 posti barca nelle seguenti categorie: n. 258 di III cat., n. 148 di IV cat., n. 126 di V cat., n. 100 di VI cat., n. 46 di VII cat. e n. 22 di VIII cat.;
- è stata individuata in classe II dal Piano di Zonizzazione Acustica del territorio comunale, redatto ai sensi della L. n. 447/95 e della L.R. n. 3/2002, adottato con Delibera di C.C. n. 97 del 17/10/2005; a tal proposito si evidenzia che:
- la classe II è per le "Aree prevalentemente residenziali" per la quale i livelli equivalenti di pressione sonora diurna e notturna sono rispettivamente pari a 55 e 45 dB;
- l'area del contiguo porto commerciale ricade in classe IV e tra le due aree non è presente né una fascia di rispetto né un'area di interposta classe.

Dall'esame del cronoprogramma delle fasi attuative del Porto turistico, si desume il tempo di realizzazione dell'opera pari a 42 mesi, con esclusione delle interruzioni dei relativi lavori durante la stagione balneare.

Quadro di riferimento Progettuale

Dal Quadro di riferimento Progettuale si evincono le motivazioni di carattere socio-economico, per la definizione del progetto, e le soluzioni tecniche adottate con indicazione di tutte le misure ed i provvedimenti utilizzati per il migliore inserimento dell'opera nell'ambiente. Per quanto attiene l'accessibilità dell'area, si riscontra la mancanza di necessità di potenziare le esistenti infrastrutture di trasporto, in quanto le stesse risultano aver raggiunto un ottimo livello per le relative opere realizzate negli ultimi anni.

Con la realizzazione del Porto Turistico in questione, oltre a fornire una risposta alle crescenti richieste di spazi e di servizi per la nautica da diporto, oggi insufficienti ed incompatibili con le attività che fruiscono il porto commerciale, comporterà una ricaduta positiva sullo sviluppo socio-economico territoriale con l'incremento dei livelli occupazionali nelle diverse specializzazioni artigianali, industriali e commerciali connesse.

Per l'individuazione del Progetto definitivo del Porto Turistico, sono state esaminate e confrontate tre soluzioni, oltre a quella di non realizzazione dell'opera, sulla base di valutazioni comparative attinenti: la funzionalità, l'efficacia, la realizzabilità costruttiva, i relativi costi, gli oneri di manutenzione e la mitigazione dell'impatto ambientale.

L'infrastruttura portuale è delimitata a N-E dal molo di ponente dell'esistente porto commerciale, a S-E dal molo di sopraflutto del Porto Turistico, a S dalla testata del molo di sopraflutto, a S-O dal molo di sottoflutto, a N-O dal "Villaggio dei pescatori" e dalla strada comunale litoranea che collega Manfredonia a Siponto.

Come rilevansi dall'esame del progetto del Porto Turistico, in particolare dall'esame delle caratteristiche tecniche e fisiche dei moli, si desume che:

- entrambi i moli, quello di sopraflutto e quello di sottoflutto, dal punto di vista strutturale sono del tipo a gettata con mantellate in materiale lapideo a strati di massi naturali di diverse categorie su un nucleo costituito da pietrame (tout-venant); per la realizzazione dei detti moli è previsto un impiego complessivo di circa 250.000 mc di materiale lapideo e circa 371.000 mc di tout-venant di cava; dal punto di vista dimensionale si precisa che:

3 il molo di sopraflutto, con partenza dal molo di ponente del porto commerciale, ha una lunghezza di circa 550 m e quota di imbasamento della relativa diga pari a -6,00/ -6,50 m. s.m. fino a -7,00 m.s.m. in prossimità della testata;

3 il molo di sottoflutto, con partenza dalla linea di costa, ha una lunghezza di circa 500 m e quota di imbasamento della relativa diga variabile e fino -6,50 m.s.m. in prossimità della testata;

- entrambi i moli sono dotati di muro paraonde in cls debolmente armato a sezione trapezia su platea di spessore variabile di m 0,50-1,00 dotata di taglione ammorsato nella fondazione del molo in pietrame; le quote in sommità di detti muri sono, per quello di sopraflutto pari a +6,00 m.s.m. e per quello di sottoflutto pari a +4,00 m.s.m.; la scelta di dette quote rinvia dallo studio del moto ondoso effettuato (valutazione dell'altezza d'onda di progetto) con riferimento a mareggiate con periodo di ritorno centennale;

- le banchine interne hanno uno sviluppo complessivo di circa 1.400 m e precisamente: quella del molo di sopraflutto di 310 m, quella del molo di sottoflutto di 372 m, quella di riva di 378 m e quella sul lato del molo di ponente del porto commerciale di 344 m; strutturalmente, con eccezione di quella di riva, sono previste con solettone in c.c.a., dello spessore di cm 50. su elementi di cassoni cellulari in c.c.a.p., di altezza variabile di m 2,80 e m 4,20 a seconda della batimetria del sito del loro posizionamento, poggianti su blocchi in cls prefabbricati in cantiere; si precisa che i cassoni prefabbricati verranno parzialmente riempiti con cls ciclopico in opera; per quanto attiene la banchina di riva, essa viene realizzata da un solettone in c.c.a. dello spessore di cm 80 poggiante su un imbasamento in pietrame;

- per le dette banchine è previsto un impiego complessivo di circa 21.000 mc di cls;

- i pontili di ormeggio sono previsti del tipo galleggiante con distribuzione a pettine nella zone contigue i solettoni di coronamento delle banchine sono previsti i cunicoli contenenti le canalizzazioni degli impianti

tecnologici.

Il Porto Turistico prevede la realizzazione di vari manufatti edilizi, quali:

- Edificio Uffici, ubicato all'ingresso del porto, parallelamente alla banchina di riva e delimitante gli spazi esterni destinati a verde ed a parcheggio; la tipologia costruttiva è del tipo a ponte in c.c.a. in opera con collocazione del locale di controllo dell'accesso al porto e dei relativi servizi al p.no terra e gli uffici al p.no superiore; esso sviluppa una superficie lorda di piano di 440 mq ed una volumetria di 1.800 mc;

- Locali tecnologici, ubicati nella zona iniziale del muro paraonde del molo sottoflutto, essi sviluppano una superficie lorda di 270 mq ed una volumetria di 810 mc;

- Edificio molo sottoflutto, disposto parallelamente al molo sottoflutto, in cui sono collocate tutte le attività funzionali aperte al pubblico ed ai diportisti; esso è di forma rettangolare di dimensioni pari a m 285 x m 10 che, in corrispondenza dei servizi igienici, passa a m 17 ed è costituito da un solo p.no f.t.; esso è previsto con strutture in c.c.a. e sviluppa una superficie lorda di piano di 3.030 mq ed una volumetria di 13.305 mc;

- Torre di controllo, posizionata all'estremità del molo di sottoflutto ed in particolare in prossimità della bocca del porto; è costituita da una struttura in c.c.a. integrata con l'attiguo muro paraonde; essa ha un'altezza di m 13,70 e sviluppa una superficie lorda di piano di 105 mq ed una volumetria di 450 mc;

- Edificio Circoli nautici, disposto parallelamente alla banchina contigua il molo di ponente del porto commerciale, in cui sono collocati oltre ai locali destinati a circoli nautici anche locali destinati a piccole attività commerciali e servizi igienici in genere; esso è di forma rettangolare di dimensioni pari a m 200 x m 10 con interposti sei porticati per consentire il passaggio pedonale alle varie attrezzature previste nella zona opposta, esso è previsto con strutture in c.c.a., è costituito da un solo p.no f.t. e sviluppa una superficie lorda di piano di 1.470 mq ed una volumetria di 5.150 mc;

- Box-depositi, costituiti da due manufatti in c.c.a.:

- il primo, ubicato in adiacenza del muro paraonde del molo sottoflutto ed in prosieguo dei locali tecnologici; è costituito da 39 boxes che sviluppano complessivamente una superficie lorda di 975 mq ed una volumetria di 2.925 mc;

- il secondo, ubicato in prossimità del molo di ponente del Porto Commerciale e nella zona retrostante l'edificio "Circoli nautici"; è costituito da 49 boxes che sviluppano complessivamente una superficie lorda di 960 mq ed una volumetria di 3.360 mc;

- Edificio Rimessaggio, ubicato nella zona di innesto del molo di sopraflutto del Porto Turistico ed il molo di ponente del Porto commerciale; è destinato al rimessaggio al coperto delle imbarcazioni ed è previsto con strutture in c.c.a.p. di altezze variabili; esso sviluppa una superficie lorda di piano di 1.950 mq ed una volumetria di 18.700 mc;

- Edificio Officine, ubicato in adiacenza all'edificio rimessaggio e con le stesse caratteristiche costruttive; esso sviluppa una superficie lorda di piano di 750 mq ed una volumetria di 3.375 mc.

Il Porto Turistico prevede la realizzazione di aree attrezzate per servizi e impianti vari, quali:

- Area di rimessaggio, posizionata nella zona antistante gli edifici di rimessaggio e delle officine, attrezzata di travel-lift e di gru;

- Bunkeraggio, ubicata sul molo di sopraflutto in prossimità dell'area tecnica del porto;

- Parcheggi, ubicate in quattro zone e precisamente:
  - all'ingresso del porto, fuori dell'area sorvegliata, destinata a parcheggio ad uso pubblico e libero, dell'estensione di mq 2600 per n. 130 posti auto;
  - sulla banchina di riva, destinata a parcheggio tariffabile a gestione privata, ad uso diportisti (commerciabile insieme al posto barca) o misto (commerciale in funzione delle attività annesse al diporto); il parcheggio ha una superficie di mq 2.320 per n. 116 posti auto;
  - in prossimità del molo di ponente del Porto Commerciale, destinata a parcheggio tariffabile a gestione privata, ad uso diportisti o misto; il parcheggio ha una superficie di mq 7.380 per n. 369 posti auto;
  - in prossimità del molo sottoflutto, tra il muro paraonde e l'edificio molo sottoflutto, destinata a parcheggio tariffabile a gestione privata, ad uso diportisti o misto; il parcheggio è esteso mq 3.800 per n. 190 posti auto;
- Aree a verde, ubicate in due zone esterne all'area sorvegliata e precisamente
  - la prima, all'ingresso del porto, in radice del molo sottoflutto, attrezzata ed integrata con una gradinata che raccorda altimetricamente la stessa area con il muro paraonde del detto molo; essa ha una estensione di mq 5.200;
  - la seconda, prospiciente il "villaggio dei pescatori", che connette il parcheggio pubblico del porto con la vicina ed esistente contigua piazza pubblica, che, a sua volta viene ampliata in modo da poterla utilizzare idoneamente per manifestazioni all'aperto;
- Impianti a rete, costituito da un sistema di sottoservizi canalizzato e funzionale agli edifici ed alle imbarcazioni; quali:
  - Impianto elettrico con n. 2 cabine di trasformazione da MT a BT da 2.000 Kw ciascuna, costituito dall'impianto di alimentazione delle colonnine a servizio dei posti barca e degli edifici, dall'impianto di illuminazione e dalla rete di terra;
  - Impianto di distribuzione idropotabile, dotato di alimentazione diretta dalla rete esterna, da un serbatoio di riserva di 500 mc e di gruppo di pressurizzazione; esso è costituito da condotte a servizio delle utenze interne al porto;
  - Impianto antincendio, alimentato con acqua di mare prelevata dal bacino portuale, dotato di gruppo di pressurizzazione in conformità alle norme UNI 9490 e UNI 10779;
  - Impianto di fogna bianca (smaltimento acque piovane), dotato di separatore ed accumulo delle acque di prima pioggia in una vasca interrata di idonea volumetria;
  - Impianto di fogna nera (smaltimento dei reflui degli edifici), comprensivo del sistema di acquisizione controllata e smaltimento dei reflui provenienti dalle imbarcazioni;
  - Impianto di circolazione forzata delle acque interne costituito da n.2 condotte di alimentazione in acciaio e da n.5 miscelatori sommersi (mixer) aventi la funzione di assicurare il necessario ricambio delle acque del bacino portuale.

Per la definizione delle caratteristiche funzionali del Porto Turistico, si è potuto riscontrare l'esistenza di studi attinenti l'idrodinamica costiera connessi al trasporto solido dei sedimenti lungo la costa, sia dello stato attuale e sia in presenza delle opere progettate del Porto Turistico; dall'esame dei risultati di detti studi si desume che pur verificandosi sensibili modificazioni dell'andamento delle correnti di massa che, per effetto della realizzazione delle nuove opere del Porto Turistico, deviano verso il largo, non si prevedono sostanziali alterazioni dell'attuale regime della dinamica litoranea del paraggio in esame, né per quanto concerne l'area di spiaggia comunale di Nord-Est, né per quella di Sud-Ovest; inoltre, si desume anche che non sono da temere fenomeni di deposizione di materiale solido in prossimità del previsto varco di accesso del Porto Turistico.

Nel quadro di riferimento progettuale, sono stati ritenute le componenti suolo e acqua quali quelle maggiormente interessate dagli impatti ambientali conseguenti l'infrastruttura portuale e quindi, sono state previste misure di mitigazione in fase di cantiere quali:

- utilizzazione di impianti ed automezzi, per quanto possibile, meno rumorosi;
- ubicazione delle attrezzature di cantiere evitando comunque interventi sul terreno e sulla vegetazione;
- previsione della realizzazione delle opere foranee del tipo "a gettata" e quindi senza la necessità di sbancamenti;
- riduzione al minimo dell'ingombro del cantiere sia per limitare l'occupazione di suolo che per contenere il danneggiamento o l'abbattimento della vegetazione;
- utilizzazione della viabilità esistente ed individuazione di percorsi opportuni per il movimento dei mezzi all'interno delle aree destinate all'occupazione definitiva;
- raccolta dei rifiuti prodotti nelle aree di cantiere e loro smaltimento presso discariche autorizzate;
- stoccaggio in aree opportunamente predisposte ed impermeabilizzate, di prodotti potenzialmente inquinanti e successivo loro smaltimento presso discariche autorizzate;
- adozione di accorgimenti per evitare lo sversamento sul terreno di olii, combustibili, vernici, prodotti chimici in genere, che andranno comunque utilizzati in quantità limitata;
- innaffiamento controllato dei cumuli di terra e degli altri materiali polverosi, nonché delle strade di servizio, al fine di ridurre le emissioni di polveri;
- utilizzo di barriere galleggianti per limitare la dispersione di sedimenti in acqua;
- conservazione del primo strato di terreno rimosso per i lavori di scavo e suo successivo riutilizzo per i lavori di mitigazione e ripristino naturalistico;
- inserimento nel contratto degli esecutori di un apposito "Protocollo ambientale", con le prescrizioni attinenti le citate misure di mitigazione e con la previsione di opportune penali in caso di inosservanza;
- miglioramento della qualità naturalistica e culturale dell'area portuale che si presenta già fortemente degradata, mediante sistemazioni del verde con posa a dimora di piante autoctone e con scelta della loro ubicazione per meglio integrarle nell'assetto urbanistico del lungomare Manfredonia-Siponto.

Inoltre, è previsto, per la fase di esercizio, un piano di monitoraggio con relativo rapporto periodico da presentare all'Autorità concedente, per verificare:

- l'eventuale insabbiamento della darsena con rilievi batimetrici del fondale e con cadenza mensile;
- l'eventuale insabbiamento dell'avamposto con rilievi batimetrici del fondale e con cadenza mensile;
- l'eventuale modifica delle scarpate delle dighe foranee con rilievi topografici e con cadenza semestrale;
- la qualità delle acque interne allo specchio d'acqua interessato con indagini chimico-fisiche e con cadenza semestrale;
- la tenuta delle catenarie di ancoraggio con indagini dirette e con cadenza semestrale.

#### Quadro di riferimento Ambientale

Dal Quadro di riferimento Ambientale si evince l'ambiente di riferimento nel quale si va ad inserire il Porto Turistico e quindi i settori ambientali interessati dal progetto sia direttamente che indirettamente.

#### Area di Intervento

L'area dove è prevista la realizzazione del Porto Turistico di Manfredonia, si sviluppa lungo la fascia litoranea del centro abitato di Manfredonia, a sud del molo di ponente del Porto Commerciale (zona compresa tra Villaggio dei pescatori e Sant'Andrea). Il tratto di litorale preso in esame è compreso nell'unità fisiografica estesa per circa 50 Km e limitata dalla località di Barletta in direzione Sud Est e dal Promontorio del Gargano a Nord Est. L'unità fisiografica ha un andamento concavo ed il fondale antistante si presenta lievemente acclive con una pendenza media pari al 0.50% caratterizzato da batimetriche pressoché parallele alla linea di costa.

Il detto litorale è caratterizzato dalla presenza degli sbocchi a mare di diversi torrenti e fiumi che influenzano, con il loro regime di trasporto solido, la dinamica dell'area costiera.

La fascia litoranea è costituita, sia nella parte emersa che sommersa da materiale sabbioso di provenienza fluviale a pezzatura variabile dai limi alle sabbie grosse.

Dall'esame delle cartografie relative agli ultimi 40 anni circa, non riscontrando alcun significativo fenomeno evolutivo, si desume che attualmente la fascia costiera interessata si presenta pressoché stabile nei confronti sia delle azioni del moto ondoso incidente e sia del trasporto di materiale originato dalle correnti longshore provenienti da sud.

#### Atmosfera (Area, Clima)

Il clima del territorio del Comune di Manfredonia è tipicamente mediterraneo (caldo secco nel periodo estivo e mite nel periodo invernale) ed i suoi tratti costieri hanno un clima più tipicamente marittimo con escursioni termiche stagionali meno spiccate; la temperatura media mensile del mese di gennaio si aggira attorno ai 7,8° C, mentre quella del mese di agosto attorno ai 25,2° C; le precipitazioni piovose, concentrate nel periodo da ottobre ad aprile, non sono molto abbondanti e si attestano sui 513 mm di pioggia/anno

#### Ambiente Idrico (Acque marine, Acque superficiali)

La qualità delle acque costiere è monitorata nell'ambito del programma nazionale di Monitoraggio dell'Ambiente Marino e Costiero del Ministero dell'Ambiente, nonché, per quanto riguarda nello specifico la balneabilità dall'ARPA - Puglia per il Ministero della Salute; in particolare, per quanto riguarda il Comune di Manfredonia, dal 2002 le acque sono sempre risultate idonee alla balneazione ai sensi del DPR 470/82, ad esclusione dell'area portuale interdotta per motivi indipendenti dalla qualità delle acque.

#### Litosfera (Suolo, Sottosuolo, Assetto idrogeologico)

Da un punto di vista morfologico l'area fa parte del distretto "Regione dei Terrazzi Meridionali del Gargano - Terrazzo Inferiore", situato nel settore meridionale del Promontorio del Gargano; esso è caratterizzato da formazioni calcaree del cretaceo e presenta un appiattimento delle quote verso la linea di costa., per i fenomeni atmosferici e carsici; tale formazione è circondata da valli fluviali nella zona orientale, da doline inserite in aride pietraie, da inghiottitoi, da grotte e da versanti a pendenze elevate, erosi e fortemente incisi, che degradano da un'altezza massima di 700 metri fino al mare.

La natura carsica del territorio interessato contrappone all'inesistenza di acque superficiali uno sviluppo nel sottosuolo di un sistema acquifero (falda di fondo) generato dalla continua ed estesa percolazione delle acque meteoriche nel sottosuolo; la relativa falda idrica carsica è caratterizzata da un orizzonte di base a livello medio del mare ed è sostenuta. in prossimità della fascia costiera, da acque marine che invadono il continente; il contenuto salino di queste acque di falda tende a diminuire sensibilmente procedendo dalle zone costiere verso l'entroterra.

La fascia costiera, procedendo da Manfredonia verso nord e superato un primo tratto di arenile basso, si presenta come un alternarsi di ripide falesie e valloni nei quali il trasporto di detriti di falda dall'interno al mare ha creato spiagge di ciottoli e sabbia, procedendo invece verso sud, si presenta ricca di spiagge sabbiose per la conformazione pianeggiante del territorio che ne ha favorito il loro sviluppo.

Dalle indagini geognostiche eseguite in situ ed in laboratorio, finalizzate alla ricostruzione di un profilo litostratigrafico di dettaglio e alla definizione delle caratteristiche fisiche e meccaniche dei terreni di fondazione, si desume:

- la stratigrafia del fondo marino schematizzata in tre strati quali
- 1° strato, costituito da sabbia fine debolmente limosa e poco addensata, di colore grigiocura; l'andamento dello spessore dello strato (3,10 / 6,30 m) è in generale crescente Coli l'aumentare della profondità dei fondali e risulta nullo in prossimità della costa;
- 2° strato, costituito da sabbia medio-fine inglobante ghiaietto e ghiaia di media densità e di colore grigio chiaro; l'andamento dello spessore dello strato (0,20 / 4,80 m) è in generale crescente con



l'aumentare della profondità dei fondali;

- 3° strato, costituito da calcare mesozoico micritico e definito portante che tende ad immergersi con debole pendenza;

- l'idoneità geotecnica del fondo marino per la realizzazione del Porto Turistico.

#### Biosfera (Vegetazione, Flora, Fauna)

L'ambiente costiero di Manfredonia, interessato dalla realizzazione del Porto Turistico, si presenta come spiaggia bassa e rocciosa, circondata da tratti di costa cori elevazione di circa 1,0 m s.l.m.

Il territorio di Manfredonia è inserito in un contesto naturalistico di rilevante significato a livello regionale, nazionale e comunitario; in particolare con riferimento al sito del progettato Porto Turistico, si elencano qui di seguito i relativi ambiti e le distanze da questi del detto sito:

- Parco Nazionale del Gargano (istituito con D.P.R. 05/06/1995 e perimetrato con D.P.R. 18/05/2001), il Porto Turistico dista dal suo perimetro circa 4,0 Km;

- ZPS e SICp "Valloni e steppe Pedegarganiche" (IT9110008). localizzata nell'entroterra costiero del centro abitato di Manfredonia; il Porto Turistico dista dal suo perimetro circa 1,5 Km

- SICp "Zone umide della Capitanata" (IT9110005), localizzata lungo la fascia costiera compresa tra Manfredonia e Margherita di Savoia; il Porto Turistico dista dal suo perimetro circa 4,8 Km;

- ZPS "Palude di Frattarolo" (IT9110007), localizzata interamente nell'area SICp "Zone umide della Capitanata"; il Porto Turistico dista dal suo perimetro circa 5,8 Km;

- ZPS "Saline di Margherita di Savoia" (IT9110006), localizzata lungo la fascia costiera in territorio di Margherita di Savoia; il Porto Turistico dista dal suo perimetro circa 24,5 Km; si precisa che detta zona era già dal 1979 "Zona Ramsar";

L'area oggetto di studio essendo situata all'interno della cerchia urbana della città, non presenta un assetto floristico e faunistico naturale; la presenza dell'uomo e la realizzazione da lungo tempo di infrastrutture sia di tipo urbano che di tipo commerciale, quale il porto commerciale esistente e le strutture relative alle attività di pesca hanno determinato la totale scomparsa di elementi naturali nell'area di immediato interesse dell'opera, in particolare

- Flora terrestre: non presenta formazioni floristiche e vegetazionali tipiche degli ambienti costieri rupicoli delle aree circostanti; non è stata riscontrata la presenza di specie vegetali incluse in allegati di direttive comunitarie, liste rosse, o di altre specie di interesse naturalistico o conservazionistico

- Flora marina: la presenza di praterie di fanerogame marine non risulta mappata per l'area immediatamente prospiciente l'abitato di Manfredonia;

- Fauna terrestre: non è presente alcuna specie di interesse conservazionistico;

- Fauna marina: non è presente alcuna specie di interesse conservazionistico; ciò nonostante è da evidenziare che l'area marina prospiciente l'abitato di Manfredonia è interessata dal passaggio stagionale, durante il periodo estivo ed autunnale, di mammiferi (*Stenella coeruleoalba* e *Tursiops truncatus*) e rettili (*Caretta caretta*) marini;

- Biocenosi: non sono state rilevate comunità floristiche e faunistiche tali da costituire biocenosi complesse e/o riferibili ad ecosistemi importanti come collegamento biologico cori i sistemi naturali circostanti.

#### Ambiente umano (Paesaggio, Beni culturali, Assetto territoriale)

L'opera prevista ha un impatto trascurabile sul paesaggio, infatti, lungo tutta la fascia costiera relativa al territorio di Manfredonia è presente una "occlusione edilizia del fronte mare" per cui il paesaggio è molto antropizzato ed il Porto Turistico in questione non altera la percettibilità visiva della costa.

Dal Quadro di riferimento Ambientale si evince l'identificazione e valutazione degli impatti ambientali a mezzo di checklist dal quale, i relativi impatti, sono stati valutati e dove possibile quantizzati ottenendo matrici di valutazione coassiale sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

Gli impatti ambientali valutati hanno riguardato i seguenti ambiti

#### Atmosfera

- Fase di cantiere: l'impatto prodotto è reversibile poiché i gas di scarico prodotti dalla presenza di mezzi pesanti e l'innalzamento di polveri prodotte dalla circolazione degli stessi su superfici sterrate così come i possibili disturbi arrecabili alle abitazioni limitrofe si esauriranno con la fine del cantiere.
- Fase di esercizio: gli effetti negativi sulla componente aria possono derivare dalle emissioni in atmosfera di gas di scarico dei natanti e dall'eventuale aumento del traffico di veicoli indotto dalla presenza del porto turistico.

#### Ambiente idrico

- Fase di cantiere: gli impatti prevedibili sono comunque da considerarsi transitori e limitati nel tempo; per quanto attiene le acque superficiali, le relative interferenze potranno derivare dagli scarichi dei macchinari usati e dai servizi annessi che dovranno, quindi, essere gestiti attraverso soluzioni di cantiere adeguate; per quanto attiene le acque marine, problemi di torbidità si avranno necessariamente durante le fasi di dragaggio dei fondali e durante la costruzione delle strutture portuali rigide.
- Fase di esercizio: gli effetti negativi sulla qualità delle acque interne del porto sono generate sia dalla limitata circolazione naturale, per la troppo modesta onda di marea, e sia per gli aspetti fisiologici nell'esercizio del porto; pertanto, per garantire uno stato di qualità delle acque accettabile oltre che per prevenire inquinamenti al bacino acqueo del porto ed agli specchi d'acqua circostanti, in ottemperanza alle leggi vigenti, sono state previste le seguenti misure ed infrastrutture:
  - Impianto di aspirazione delle acque reflue dalle imbarcazioni con terminale da banchina e centrale remota silenziata e successivo conferimento alla fogna fecale
  - Impianto di raccolta degli oli esausti dai motori e dagli invertitori
  - Disoleatore per le acque di sentina aspirate;
  - Impermeabilizzazione dei piazzali di manutenzione delle imbarcazioni e collettore di raccolta delle acque di lavaggio carene e dilavamento dei piazzali, con loro trattamento e stoccaggio temporaneo dei fanghi residui e successivo smaltimento a discarica;
  - Impianto di raccolta delle acque bianche della rete di drenaggio, che vengono recapitate in una vasca interrata e sottoposte a pretrattamento di grigliatura e disoleatura;
  - Posizionamento, nelle aree tecniche ed in altri punti sorvegliati della darsena, di serbatoi e contenitori per la raccolta di accumulatori esauriti, di oli esausti e di vernici e solventi in genere utilizzati eventualmente da operazioni amatoriali;
  - N. 5 mixer sommersi da 700 l/s, opportunamente dislocati, per assicurare il ricambio delle acque interne dell'intera porzione del bacino protetto.

#### Suolo e Sottosuolo

- Fase di cantiere: si prevede un utilizzo significativo delle quantità di inerti di cava, sia per la costruzione dei moli che per i servizi dell'area portuale, pari a circa 620.000 mc; detto materiale verrà prelevato da esistenti accumuli presenti nelle cave di Apricena, distante circa 94 Km dal sito del Porto Turistico, o in parte dalle cave in territorio di Manfredonia, distanti circa 10 Km dal detto sito e quindi, non vi sarà attività estrattiva ma smaltimento di materiale lapideo esistente; per quanto attiene il materiale di dragaggio per le fondazioni delle opere fondali foranee, questo, previa esecuzione di opportune analisi, verrà riutilizzato e/o smaltito ai sensi dell'art. 35 del D.Lgs. n. 152/99, si precisa che la discarica di inerti è in territorio di Cerignola e dista circa 90 Km dal sito del Porto Turistico.
- Fase di esercizio: non si prevede l'uso di materiali tali da poter determinare inquinamenti o impatti negativi sul fondale, sia all'interno che all'esterno del porto.

## Flora e Fauna

### - Fase di cantiere

- Ambito marino: la realizzazione delle opere foranee presuppone una movimentazione di materiale ed opere di dragaggio le quali ultime porterebbero ad un danneggiamento localizzato della flora marina e del patrimonio ittico, per il quale dovrà essere evitato lo scarico a mare del materiale dragato.

- Ambito terrestre: considerata l'assenza di flora e fauna terrestre di rilievo, non è previsto alcun impatto nell'area circostante ed interessante i lavori di esecuzione del Porto Turistico; comunque, in considerazione della presenza nelle aree circostanti l'abitato di Manfredonia di macchia mediterranea, nelle aree a verde antistanti il Porto verranno previste la posa a dimora di piante autoctone.

### - Fase di esercizio

- Ambito marino: l'aumento del movimento turistico con imbarcazioni da diporto potrebbe costituire sia un rischio per le popolazioni di cetacei e tartarughe marine che transitano stagionalmente nelle acque antistanti, tale rischio verrebbe limitato con una opportuna iniziativa d'informazione in collaborazione con la Capitaneria di Porto, sia per la flora marina per la possibilità di apporti di sostanze inquinanti.

- Ambito terrestre: l'impatto potrebbe provenire dall'aumento del flusso turistico da diporto sugli ambienti costieri naturali che circondano l'abitato di Manfredonia, mete anche del turismo nautico, che verrebbe limitato con un miglioramento del controllo e sorveglianza.

## Paesaggio

- Fase di cantiere: non sussistono impatti da considerare se non quello dovuto alla presenza fisica del cantiere che termina con l'ultimazione dei lavori di esecuzione del Porto.

- Fase di esercizio: il porto non crea alcun impatto al paesaggio costiero nel tratto dove è stato posizionato ed ha cercato nelle scelte progettuali di collocarsi in armonia con il paesaggio esistente anche mediante attenta scelta dei materiali locali.

## Salute pubblica e Rumore

- Fase di cantiere: l'esistenza più o meno prolungata di un cantiere con presenza consistente di strumenti di perforazione e mezzi pesanti potrà comportare significativi disturbi da rumore sulle abitazioni poste nelle vicinanze; per contenere il detto rumore sono state previste barriere fonoassorbenti lungo il perimetro del cantiere, inoltre, tutto il cantiere sarà opportunamente messo in sicurezza secondo l'apposita normativa vigente.

- Fase di esercizio: non si rilevano impatti significativi e comunque è previsto la redazione di un piano di risanamento acustico per l'area prospiciente il porto nel quale si definiranno le aree da bonificare attraverso barriere fonoassorbenti.

## Viabilità e Traffico

- Fase di cantiere: la realizzazione del progetto potrà comportare l'interruzione in alcuni punti della viabilità locale e determinare indirettamente un sovraccarico al traffico locale, pertanto è stata predisposta una carta dell'accessibilità al cantiere da concordarsi con l'amministrazione Comunale per definire una precisa viabilità dei mezzi di cantiere.

- Fase di esercizio: non sussistono impegni particolari della viabilità locale per la realizzazione del nuovo Porto Turistico.

Nel quadro di riferimento ambientale, sono state previste misure di mitigazione, in fase di esercizio, finalizzati ai monitoraggi e controlli dell'ambiente marino costiero dell'area interessata, quali:

- Monitoraggio dei parametri abiotici e biotici dell'ecosistema marino, al fine di valutare l'impatto della realizzazione e dell'esercizio del nuovo porto sia sulle biocenosi esistenti sia sulle caratteristiche fisico-chimiche delle acque ed interesseranno l'acqua marina, il benthos, i molluschi bivalvi ed i sedimenti; per tale monitoraggio, le aree dei relativi campionamenti, saranno quella del Porto e quella scarsamente sottoposta ad impatto antropico che assumerà funzione di zona di controllo; detto monitoraggio potrà

essere realizzato dall'ARPA o dall'APAT regionali;

- Monitoraggio dell'impatto del turismo nautico da diporto sulle popolazioni di cetacei e rettili marini; al fine di valutare l'impatto dell'aumento del traffico nautico su queste specie; detto monitoraggio potrà essere realizzato da istituti competenti in materia con la collaborazione della Capitaneria di Porto e di altre strutture di controllo del territorio;

- Monitoraggio dell'aumento dell'impatto turistico a terra sulle aree protette limitrofe; al fine di chiarire i possibili elementi di conflitto tra l'attività turistica e la tutela degli ambienti naturali sottoposti a tutela; detto monitoraggio potrà essere realizzato da organismi pubblici di sorveglianza a mezzo di appositi questionari da distribuire agli utenti;

- Controlli; essi verranno effettuati a mezzo di:

- Rilievo della posizione della linea di riva per una distanza di 1 km a Est del nuovo molo sottoflutto, con cadenza annuale;

- Rilievo dei profili trasversali con intervallo di 100 m spinto fino a 700 m dalla linea di battigia e per un'ampiezza fino a 500 m a del nuovo molo sottoflutto, con cadenza annuale;

- Individuazione delle caratteristiche fisico-

- chimiche delle acque marine a mezzo di sonde multiparametriche e analisi di laboratorio mediante prelievo di campioni di acqua.

- Per quanto esaminato ed innanzi relazionato:

- vista ed accertata la completezza della documentazione presentata;

- vista e verificata la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente;

- visto e verificato che i dati del progetto, per quanto concerne i rifiuti liquidi e solidi e le emissioni inquinanti nell'atmosfera, corrispondano alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore;

- vista ed accertata la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali;

- visto ed accertato il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali;

- vista l'individuazione e descrizione dell'impatto complessivo del progetto sull'ambiente anche in ordine ai livelli di qualità finale, raffrontando la situazione esistente al momento della comunicazione con la previsione di quella successiva;

- viste le norme sulla valutazione dell'impatto ambientale di cui alla L.R. 12/04/2001 n. 11

- considerato che l'intervento proposto del Porto Turistico di Manfredonia, rientra tra quelli soggetti al V.I.A. obbligatoria di competenza della Regione, ai sensi del 1° comma, lett. a), dell'art.6 della L.R. n. 11/2001, in quanto identificabile alla lett. d) dell'Elenco A.1 dell'allegato A della medesima Legge Regionale, il Comitato Reg.le di V.I.A. ritiene di poter esprimere parere favorevole all'intervento proposto;

- Vista la L.R. 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 31/7/98;

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

Adempimenti contabili di cui alla L.R. N. 28/2001 e s. m. ed i.

Il presente provvedimento non comporta alcun mutamento qualitativo e quantitativo di entrata o di spesa né a carico del bilancio regionale né a carico degli enti per i cui debiti i creditori potrebbero rivalersi sulla Regione e che è escluso ogni ulteriore onere aggiuntivo rispetto a quelli già autorizzati a valere sullo stanziamento previsto dal bilancio regionale.

## DETERMINA

- di esprimere, per tutte le motivazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate, ed in conformità a quanto disposto dal Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta del 07.07.2006, parere favorevole alla compatibilità ambientale per la realizzazione del progetto concernente la realizzazione del porto turistico di Manfredonia (Fg), proposto dalla GESPO S.r.l. - Piazzale Tiziano, 24 - Manfredonia (Fg);

- Il presente parere non sostituisce né esonera il soggetto proponente dall'acquisizione di ogni altro parere c/o autorizzazione previste per legge;
- Di notificare il presente provvedimento agli interessati a cura del Settore Ecologia;
- Di far pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P.;
- Di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;
- Di trasmettere, in originale, il presente provvedimento alla Segreteria della G.R.

Il Dirigente del Settore  
Dott. Luca Limongelli

---