



## **Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 144 del 07/11/2006**

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SETTORE ECOLOGIA 20 settembre 2006, n. 423

L.R. n. 11/01 - Procedura di Valutazione Impatto Ambientale - Costruzione del porto turistico di Rodi Garganico (Fg) - Proponente: Amministrazione comunale di Rodi Garganico (Fg).

L'anno 2006 addì 20 del mese di settembre in Modugno (Ba), 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. 1172 del 01.02.2006 veniva trasmessa, ai sensi della L.R. n. 11/2001, la richiesta di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale per la costruzione del porto turistico di Rodi Garganico, proposto dall'Amministrazione Comunale di Rodi Garganico - Settore V° - U.T.C.;
- con nota acquisita al prot. n. 6825 del 30.05.2006 la Provincia di Foggia - Settore Ambiente trasmetteva il parere con prescrizioni alla realizzazione dell'intervento in argomento;
- con nota acquisita al prot. n. 6818 del 30.05.2006 l'amministrazione proponente trasmetteva le copie delle pubblicazioni di rito effettuate sul quotidiano "Italia Oggi" del 29.03.2006, sul "Quotidiano di Foggia" del 26.03.2006 e sul BURP n. 44 del 06.04.2006;

ò il Comitato Regionale per la V.I.A., nella seduta del 21.07.2006, ha rilevato che:

L'esaminato Progetto Definitivo ha subito due precedenti livelli di progettazione: un iniziale Studio di Fattibilità concluso nel novembre 2004 e valutato positivamente dal Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Puglia ai sensi della legge n. 144 del 17/05/1999 ed un successivo Progetto Preliminare approvato dal Comune di Rodi Garganico in conferenza di servizi con Del. CC n. 23 del 20/06/2005.

Lo sviluppo della soluzione definitiva ha poi subito delle modifiche nella forma e nel volume dell'edificio servizi in seguito alle osservazioni formulate dalla Soprintendenza ai Beni AA.AA.AA.SS. Le modifiche intervenute hanno comportato sia una rivisitazione quantitativa e qualitativa del progetto con l'adozione di particolari scelte mirate alla sostenibilità ambientale degli interventi ed alla sicurezza dello stesso. Tale soluzione progettuale è stata valutata favorevolmente con nota N. 8987 del 30/09/2005.

La configurazione progettuale finale non interessa il tratto di costa di maggior valore ambientale e paesaggistico, rimanendo completamente a Est del tratto di costa alta, senza tuttavia interagire con la

spiaggia e le aree di balneazione e integrando anche la struttura dell'esistente molo.

La salvaguardia degli elementi paesaggistici di maggior valore e, in particolare dei faraglioni oggi esistenti all'estremità del promontorio di Rodi Garganico e caratterizzanti il paesaggio costiero del Comune sono stati anche un elemento determinante nella soluzione progettuale finale.

Gli specchi acquei sono stati ridotti leggermente in dimensioni, in modo da risultare congruenti con gli spazi a terra disponibili, e adeguatamente protetti anche dalle ondate di NE attraverso il prolungamento del molo di sopraflutto e l'insefimento di un convergente sulla testata del molo di sottoflutto.

I materiali impiegati per la realizzazione delle mantellate del molo di sopraflutto (che rappresentano l'elemento più visibile della struttura) saranno esclusivamente massi naturali di pezzatura variabile in funzione del tratto da realizzare e di tonalità affini a quelle dell'adiacente falesia per creare una continuità paesaggistica della costa nella vista da mare.

Rispetto al progetto preliminare, nel tratto di molo accostabile, è stata ridotta la pendenza della mantellata e modificato il masso di coronamento; la modifica è stata il risultato di prove su modello fisico, che hanno consentito anche di stimare le portate di tracimazione e quindi la condizione di comfort e sicurezza.

Le prove sono state effettuate dal Dipartimento di Ingegneria Idraulica, Marittima, Ambientale e Geotecnica dell'Università di Padova, nel quale uno studio sperimentale in laboratorio marittimo 3-D ha permesso di valutare il comportamento delle sezioni del molo di sopraflutto del porto turistico di Rodi Garganico (FG), assoggettato all'azione di diversi attacchi ondosi.

Le mantellate del molo di sottoflutto, in posizione protetta dal molo di sopraflutto, sono state pensate costituite da massi naturali di pezzatura inferiore (seconda categoria): il tratto iniziale ingloba la struttura del molo esistente, allargato verso mare con la mantellata e verso lo specchio acqueo interno con la banchina e un ulteriore tratto di piazzale; il secondo viene realizzato ex novo.

L'inserimento delle strutture foranee e in particolare la forma del molo di sopraflutto potranno alterare la capacità di trasporto solido facendo aumentare la tendenza all'accumulo che si ha nel lato est del molo. Tale accumulo potrà dare luogo, secondo i progettisti, ad un avanzamento della linea di riva con tassi di accrescimento dell'ordine di quelli attuali o anche leggermente superiori.

Nel rispetto del panorama costiero e dei vincoli ambientali e paesaggistici, l'edificio per i servizi, è stato pensato su sviluppi planimetrici e formali semplici, che richiamano quelli dell'architettura locale nelle forme e nei colori e tali da non costituire uno sbarramento alla libera visuale del mare anche se nell'area è già presente una imponente occlusione edilizia del fronte mare derivata dalla forte antropizzazione del paesaggio.

La soluzione preliminare con struttura a "nave", di forte impatto visivo e di rottura con la tradizione locale ha lasciato il posto ad un altro edificio scaturito dal recepimento dei suggerimenti e dei pareri espressi dalla Soprintendenza, la quale, come già accennato avanti, a progetto concluso ha già espresso parere favorevole.

Nel richiamo all'architettura tradizionale del luogo, la copertura del primo piano è costituita da un tetto a falde con rivestimento in coppi.

Tutti gli spazi esterni di relativi all'edificio, sono pensati pavimentati con lastre in pietra locale di colore chiaro, con superficie bocciardata ovvero con manufatti cementizi di colore chiaro.

La zona da destinare a posti auto è pensata attorniata dal verde, per attutire l'impatto visivo e permettere al contempo la possibilità di isolare l'intera area portuale dagli effetti negativi sicuramente prodotti dalla presenza dell'asse ferroviario costiero.

Tale zona sarà infatti mimetizzata mediante la messa a dimora di essenze tipiche del luogo, arboree e arbustive quali Leccio (*Quercus ilex*), Tamerici maggiore (*Tamarix q/ricana*), Carrubo (*Ceratonia siliqua*), Palma nana (*Chamaerops humilis*), Lentisco (*Pistacia lentiscus*), Mirto (*Myrtus communis*), Oleastro (*Olea europea*) e Euforbia arborescente (*Euphorbia dendroides*).

Il progetto prevede aree a verde da realizzare sulla piazzetta di pertinenza dell'edificio lungo il lato terra

al fine di garantire un ombreggiamento della zona destinata ai servizi del porto nelle ore più calde del periodo estivo

Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una piazzetta di forma circolare in corrispondenza del ringrosso del molo di sottofiutto, ove è previsto il pontile per l'attracco dei traghetti diretti alle isole Tremiti.

La progettazione di tale piazzetta ha già subito prescrizioni dalla competente Soprintendenza e sarà attrezzata con strutture amovibili in legno in modo tale da permettere la sosta dei passeggeri in attesa dell'imbarco.

e si evince dalla cartografia del Piano di Bacino Stralcio Assetto Idrogeologico allegata (cfr. Studio di Impatto Ambientale) l'area oggetto di intervento ricade in una zona definita "A.P." (Area ad alta probabilità di inondazione c/o aree allagate) e presenta un rischio idraulico "R4 che indica un'arca a rischio idrogeologico molto elevato, per la quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale, la distruzione di attività socioeconomiche.

L'articolo 27 del PAI indica gli interventi di manutenzione che possono essere realizzati al fine di mitigare il rischio stesso. In particolare, gli interventi di sistemazione idraulica previsti nel presente progetto, rientrano tra quelli indicati al comma 3 lettera c) del citato articolo: "Interventi strutturali che modificano l'equilibrio idraulico preesistente, quali sbarramenti, dighe, traverse, inalveamenti, arginature realizzate ex novo" e consistono nella realizzazione di un nuovo tratto di canale artificiale in els armato di deflusso delle acque provenienti dal Rio Pincio e un nuovo tronco di fogna pluviale, nel tratto di spiaggia che è oggetto della proposta progettuale.

Il calcolo della portata di massima piena in corrispondenza della sezione di interesse del bacino in oggetto, con l'approssimazione per "eccesso" ha suggerito opportuno suddividere la sezione trasversale in tre parti, ciascuna di larghezza pari a 2 mt.

Ciascun canale artificiale è stato pensato a cielo aperto al fine di garantire il deflusso delle acque del Rio Pincio all'interno dell'area ove realizzare il Porto turistico, in modo da rispettare i vincoli normativi previsti dall'art. 41 del D.Lgs. n° 152/99.

Sono previsti impianti a servizio della struttura portuale turistica e per prevenire inquinamenti al bacino portuale e agli specchi d'acqua circostanti.

I maggiori impatti ambientali sono da ritenersi a carico della componente suolo e acqua, pertanto, sono state privilegiate soluzioni progettuali che minimizzano il consumo di suolo, che prevedono l'installazione di impianti o dispositivi per la depurazione delle acque dello specchio d'acqua del porto.

Sono state previste misure atte ad ottimizzare lo smaltimento delle acque di lavaggio e di cantiere attraverso il convogliamento in depuratore prima del recapito.

In fase di cantiere saranno utilizzati automezzi e impianti per quanto possibile meno rumorosi e nel progetto sono previste barriere fonoassorbenti per il disagio previsto in 350 giorni per una media di 30 viaggi giornalieri.

Il progetto afferma di prevedere un piano di monitoraggio per il porto turistico di Rodi Garganico con rilievi semestrali per verificare:

- Eventuale insabbiamento della darsena;
- Eventuale insabbiamento avamposto;
- Modifica scarpata diga foranea.

Inoltre con cadenza semestrale saranno effettuate le analisi fisico-chimiche delle acque interne alla darsena e nell'avamposto, al fine di verificare l'efficacia del ricambio delle acque stesse e non alterare lo stato attuale all'ambiente marino costiero.

Il substrato dell'area marina di Rodi Garganico è da iscriverne alla tipologia dei fondi molli sui quali insiste la biocenosi infralitorale dei fondi molli in gran parte dominati da molluschi bivalve, alcune anche di

notevole interesse economico e da policheti.

Le biocenosi delle sabbie fini superficiali si estende fino a 4-5 metri di profondità e ospita diverse specie di telline e canalicchi. La biocenosi delle sabbie fini ben calibrate si può estendere da pochi metri di profondità fino al limite inferiore dell'infralitorale. Questi fondali costituiti da sabbie di origine terrigena e di dimensioni omogenee sono caratterizzati dall'assenza di vegetazione e dalla presenza di una ricca fauna infossante con prevalenza di molluschi bivalve (*Spisula subtruncata*, *Macra corallina*) e anellini policheti.

Sul substrato sabbioso è facile incontrare i gasteropodi (*Sphaeronassa mutabilis* e *Aporrhais pespelecani*) piccoli antipodi e diversi crostacei decapodi.

Queste biocenosi sono molto comuni in tutto l'Adriatico e non sono soggette ad alcun tipo di tutela. Per quanto riguarda l'ambiente costiero (circa 100 metri dalla linea di costa) direttamente interessato dal progetto, considerato il non rilevamento di forme di vegetazione naturale e seminaturale di particolare pregio naturalistico (la vegetazione è quasi del tutto assente. Solo lungo la falesia prospiciente l'area oggetto di questo studio è possibile riscontrare vegetazione tipica dell'Oleo-Ceratonion), o di comunità faunistiche di interesse conservazionistico, la realizzazione della struttura del nuovo molo di Rodi Garganico, non comprometterà ulteriormente l'ambiente a terra, già sostanzialmente modificato dal forte impatto antropico e dalla costruzione incontrollata di edifici.

Contrariamente, le aree retrostanti la zona costiera, dove sono ancora presenti formazioni a macchia mediterranea con nuclei di pino d'Aleppo, non saranno direttamente interessate dalla realizzazione dell'opera e quindi l'impatto sul patrimonio forestale e sul paesaggio sarà basso.

La costruzione della nuova struttura portuale potrebbe causare alterazioni del profilo costiero, provocando delle variazioni della linea di costa, in senso positivo (avanzamenti della linea di costa) e negativo (retrazione della linea di costa), a breve e a lungo termine, a breve e media distanza dalla zona di intervento.

La costruzione dei due moli potrebbe portare ad un cambiamento nella deposizione detritica, non solo in sede locale, ma anche in siti distanti 5-7 chilometri da Rodi Garganico come ad esempio il Sito d'Interesse Comunitario dell'Isola del Lago di Varano"

## OSSERVAZIONI SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

In riferimento alla normativa nazionale è da rilevare per Varea oggetto d'intervento la Legge n. 431/85 (Legge Galasso) che estende il vincolo paesaggistico introdotto dalla L. n. 1497/39 a un vasto insieme di aree tra i quali territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia.

La legge Galasso permette comunque che vengano eseguiti interventi e opere nelle aree tutelate purché non interferiscano con il vincolo idrogeologico e paesistico, in particolare non modifichino lo stato dei luoghi e l'alterazione dell'aspetto degli edifici.

Il territorio del Comune di Rodi Garganico fa parte del Parco Nazionale del Gargano istituito con D.P.R. 5 GIUGNO 1995 e perimetrato ultimamente con D.P.R. del 18 maggio 2001 (pubblicato su GU n. 228 del 1 ottobre 2001). L'area oggetto d'intervento rientra solo parzialmente all'interno del perimetro del Parco Nazionale del Gargano.

In particolare la zona compresa all'interno del Piano risulta comunque quella prospiciente la ferrovia ed in particolare quella dove è stato previsto il parcheggio; la zona non risulta pertanto interessata da rilevanti opere.

Non essendo ancora vigente il Piano del Parco che "sostituisce i piani paesistici ed i piani territoriali o urbanistici di qualsiasi livello" il progetto in questione è sottoposto al regime vincolistico organicamente rappresentato dal PUTT/P: il piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio", che in adempimento di quanto disposto dall'art. 149 del D. L.vo 490/99 e dalla L.R. n. 56/80, disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio.

Il PUTT/P è stato approvato con Delibera di G.R. n. 1748 del 15 dicembre 2000 e pubblicato sul B.U.R.P. n. 6 dell'11/01/2001, perimetra Ambiti Territoriali Estesi, con riferimento al livello dei valori

paesaggistici di valore eccezionale (A), valore rilevante (B), valore distinguibile (C), valore relativo (D) e valore normale (E).

Il valore distinguibile "C", previsto laddove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti, interessa tutta l'area oggetto d'intervento che pertanto è sottoposta alle direttive di tutela previste dall'art. 3.05 delle Norme Tecniche di Attuazione dello stesso PUTT.

Il PUTT/P non pone vincoli o prescrizioni alla possibile realizzazione del Porto Turistico di Rodi Garganico.

Il piano di bacino stralcio Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Interregionale della Puglia (PAI) costituisce Piano Stralcio del Piano di Bacino, ai sensi dell'articolo 17 comma 6 ter della Legge 18 maggio 1989, n. 183, ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia. Fino alla data di adozione del Piano Stralcio restano in vigore le misure di salvaguardia e di mitigazione del rischio adottate in sede di approvazione del Piano Straordinario per le aree a rischio idrogeologico ex legge 226/99.

Come detto innanzi l'area oggetto di intervento ricade in una zona definita "A.P." (Area ad alta probabilità di inondazione e/o aree allagate) e presenta un rischio idraulico "R4 cioè rischio idrogeologico molto elevato. Le opere da realizzare sono tali da migliorare l'assetto idrogeologico del suolo.

L'intervento inoltre risulta conforme con il P.R.G.

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Rodi Garganico, approvato con Del. G.R. n. 613 del 14 maggio 2002 e pubblicato sul BURP n. 78 del 25/05/2002, tipizza l'area come F3 - Portuali.

Le norme tecniche di attuazione per le zone F3 prescrivono "in questa zona il comune dovrà intervenire con un P.P. senz'altro esteso alla zona a verde pubblico sovrastate ed eventualmente coordinato con l'adiacente zona B2". Le previsioni progettuali prevedono strutture e servizi in linea con le destinazioni previste con le zone F3 e tali da poter essere a supporto non solo dei fruitori del porto ma anche dalla collettività non solo nella stagione estiva che invernali.

I dati tecnici progettuali risultano inferiori agli indici previsti dalle N.T.A per le zone 173. La volumetria dell'edificio pari a mc 6470,84 comporta un indice di cubatura rapportato ai 15.000 mq di piazzale relativo all'area portuale pari a mc/mq 0,43.

## CONCLUSIONI

La particolare complessità dell'opera e la necessità di verificare e valutare "de visu" le opzioni progettuali e i luoghi hanno indotto la Commissione ad un sopralluogo in data 18.7.2006.

In tale sopralluogo, insieme al RUP, sono stati esaminati i luoghi in relazione a quanto prescritto nelle due conferenze di servizio in data 9.6.2005 e in data 10.2.2006 ed in particolare quest'ultima che vedeva rappresentati:

1. Capitaneria di Porto di Manfredonia
2. l'Ufficio del Genio Civile di Foggia
3. Il Parco Nazionale del Gargano
4. Regione Puglia settore Demanio Marittimo

Inoltre l'Autorità di Bacino della Puglia richiedeva che l'area in oggetto venisse declassata da area AP ad area MP, giusta art.8 comma 1 lett. K della NTA. Approfondimento progettuale avvenuto con elaborati in data 23 maggio 2006 che soddisfano quanto richiesto. La Soprintendenza ai Beni Ambientali e Paesaggistici di Bari e Foggia conferma per nota il parere positivo così come la Soprintendenza Archeologica che confermava l'adesione già espressa in data, 9.6.2005.

• Pertanto alla luce di tutto quanto avanti esposto il Comitato Reg.le V.I.A. ritiene di poter esprimere parere favorevole, alle seguenti specifiche prescrizioni:

1. l'inizio dei lavori sia comunicato alla Soprintendenza archeologica ed insieme ad essa venga valutata l'opportunità degli scavi di saggio a mare nella zona evidenziata come "castello";
2. Le canalizzazioni a mare del canale pincio vengano tenute e mantenute come da specifico progetto definitivo in data maggio 2006;
3. I colori delle nuove costruzioni, pur in assenza di una specifico studio cromatico o piano del colore, vengano assimilati e confrontati con tutti i restauri effettuati di recente sotto il controllo dell'UTC e della competente Soprintendenza;
4. Tutte le illuminazioni del nuovo intervento siano del tipo "dall'alto verso il basso" e a colore di luce caldo in modo da attenuare fortemente l'inquinamento luminoso valorizzando dal marella presenza paesaggistica del centro storico;
5. Durante la fase di cantiere siano monitorati costantemente i rumori delle attrezzature e mezzi (possibilmente gommati) e sia attuata la prevista barriera acustica.

• 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 ne a carico del bilancio regionale ne 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 e con tutte le prescrizioni 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 21.07.2006, parere favorevole alla compatibilità ambientale per la costruzione del porto turistico di Rodi Garganico, proposto dall'Amministrazione Comunale di Rodi Garganico - Settore V° - U.T.C.;

• Il presente parere non sostituisce né esonera il soggetto proponente dall'acquisizione di ogni altro parere e/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

---