



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 111 del 14/07/2011

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE UFFICIO PROGRAMMAZIONE V.I.A. E POLITICHE ENERGETICHE 24 febbraio 2011, n. 37

L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii., D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza - I Realizzazione della diga antimurale a protezione dell'imboccatura del porto di Bisceglie - - Proponente: Comune di Bisceglie - Ripartizione Tecnica - Servizio Lavori Pubblici -

L'anno 2011 addì 24 del mese di Febbraio in Modugno (Ba), presso il Servizio Ecologia,

IL DIRIGENTE L'UFFICIO VIA/VAS

Ing. Gennaro RUSSO, sulla scorta dell'istruttoria amministrativo-istituzionale espletata dall'Ufficio Programmazione V.I.A. e Politiche Energetiche e dell'istruttoria tecnica svolta dal Comitato Reg.le di V.I.A. (R.R. approvato con D.G.R. N. 1859/09 art.1, art. 4 c. 6, art. 11 c. 4), ha adottato il seguente provvedimento:

- Con nota acquisita al prot. n. 8131 del 17.06.2010 il Servizio Lavori Pubblici - Ripartizione Tecnica - del Comune di Bisceglie trasmetteva, ai sensi della L.R. N. 11/01 e ss.mm.ii. e del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., istanza di compatibilità ambientale per il progetto assegnatario di finanziamento nell'ambito del Programma Operativo FESR 2007-2013 con Delibera di Giunta Regionale n. 2692 del 28.12.2009 e concernente la realizzazione della diga antimurale a protezione dell'imboccatura del porto di Bisceglie.

Con la predetta richiesta l'ente proponente depositava gli elaborati progettuali previsti dalla normativa in vigore;

- Con nota prot. n. 8535 del 25.06.2010 il Servizio Ecologia comunicava al Comune di Bisceglie che "...l'intervento pur non ubicato nelle aree perimetrale dal PAI...risulta interessato dalla presenza di corsi d'acqua evidenziati dalla nuova carta idrogeomorfologica dell'Autorità di Bacino della Puglia. Si considera necessaria, pertanto, la trasmissione del progetto anche alla stessa Autorità...".

Per consentire l'espressione del parere di competenza delle amministrazioni interessate, il Servizio Ecologia invitava inoltre l'ente proponente a provvedere al deposito della documentazione progettuale presso le stesse ed alla pubblicazione dell'annuncio dell'avvenuto deposito dello studio di impatto ambientale così come disposto dal D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;

- Con nota acquisita al prot. n. 1417 del 10.09.2010 l'Autorità di Bacino della Puglia comunicava che l'intervento di cui all'oggetto rientra in aree non vincolate dal Piano di Assetto Idrogeologico della predetta Autorità;

- Con nota acquisita al prot. n. 12130 del 16.09.2010 il Comune di Bisceglie comunicava di aver

provveduto al deposito richiesto con la nota prot. n. 8535/2010, in narrativa esplicitata, e trasmetteva copia delle pubblicazioni di rito effettuate su “La Stampa” (quotidiano a diffusione nazionale), “La Gazzetta del Mezzogiorno” (quotidiano a diffusione locale) e sul BURP n. 105, tutti datati 17.06.2010;

- Con nota prot. n. 12306 del 22.09.2010 l’Ufficio V.I.A. e Politiche Energetiche trasmetteva la documentazione progettuale dell’opera in argomento all’Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità, presso lo scrivente Servizio Ecologia, per l’espressione del parere di competenza;

- Con nota acquisita al prot. n.13449 del 26.12.2010 il Dirigente del Settore XI della Provincia di Barletta-Andria- Trani faceva presente al comune di Bisceglie che:”...in sede di pubblicazione dell’annuncio di deposito del Progetto definitivo, dello S.I.A. e della Valutazione di Incidenza sul BUR Puglia...nonché su un quotidiano nazionale e su un quotidiano locale...quale Autorità competente è erroneamente indicata la Provincia di Bari anziché la Provincia di Barletta-Andria-Bari. Si rileva inoltre che nel suddetto avviso è stato fissato, per la visione e per presentare osservazioni...il periodo temporale di giorni 30...anziché 60 giorni...Tutto ciò premesso, allo scopo di scongiurare possibili eccezioni di illegittimità connesse all’espletamento della fase pubblicitaria, si invita codesta Amministrazione a riattivare correttamente la detta fase di pubblica diffusione...”;

Per quanto sopra evidenziato, la Provincia di Bari trasferiva d’ufficio la pratica in argomento alla competente Provincia di Barletta-Andria-Trani, mentre il Comune proponente effettuava le nuove pubblicazioni nei termini e con le modalità richieste su QN (quotidiano a diffusione nazionale), “Puglia” (quotidiano a diffusione locale) e sul BURP n. 164, tutti datati 28.10.2010;

- Con nota prot n. 14483 del 16.11.2010 l’Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità, esaminata la documentazione progettuale relativa all’intervento in esame, così si esprimeva:

“L’intervento in oggetto, così come ricavabile dalla documentazione pervenuta, si può così sintetizzare: L’antemurale (ovvero un molo che non raggiunge la terraferma) mantiene la conformazione a due bracci già prevista nel P.R.P. e nel progetto preliminare. L’antemurale si sviluppa complessivamente per 146m al livello medio mare.

Sul paramento strato esterno, lato mare, il corpo diga è rivestito da una mantellata, (così viene indicato, lo strato esposto direttamente alle onde) rasata a quota +2.50m sul l.m.m., costituita da un doppio strato di Tetrapodi da 8mc ciascuno. Detta mantellata poggia su strati filtro costituiti da massi naturali di 3^a Categoria seguiti da un doppio strato di massi di 2^a Categoria e quindi da un nucleo in massi naturali di 1^a Categoria. Il paramento interno è invece costituito da un doppio strato di massi naturali dal peso superiore a 6.000Kg.

La sezione diga è completata da un massiccio di carico (monolita in calcestruzzo versato sul posto) con piano di calpestio attestato a quota +1.80m sul l.m.m. e muro paraonde che si eleva sino alla quota +3.50m sul l.m.m. La sezione corrente, a livello medio mare, presenta una larghezza complessiva di circa 18m. La banchina a servizio del corpo diga è costituita da un impalcato emergente, avente dimensioni in pianta di 38.00x7.20m, sostenuto da quattro coppie di pali di diametro Ø1600 mm. Detta banchina sarà collegata all’adiacente diga antemurale per mezzo di passerelle pedonali realizzate in carpenteria metallica (profili in alluminio) e dotate di collegamenti atti a rendere la banchina strutturalmente indipendente dall’adiacente diga antemurale. Il materiale lapideo di ogni dimensione sarà del tipo “vergine di cava” (ovvero materiale estratto dalle cave) e sarà reperito attingendo a cave di prestito.

La fase di approvvigionamento del materiale lapideo, esordisce con l’individuazione delle cave di prestito, prosegue con il trasporto del materiale con mezzi terrestri sino al punto d’imbarco (molo di ponente) dal quale verrà caricato sui mezzi marittimi (motopontoni, bette a fondo apribile) con i quali verrà condotto sino al punto di messa in opera ed infine posato. Nella fase di approvvigionamento è compresa anche la realizzazione dei tetrapodi in calcestruzzo. I tetrapodi, chiamati così per i 4 tronchi di cono che li costituiscono, sono manufatti in calcestruzzo appositamente dimensionati per costruire la mantellata. I tetrapodi saranno realizzati direttamente dall’Impresa appaltatrice secondo le seguenti fasi operative:

- trasporto del cls dalla centrale di betonaggio alla apposita area destinata a cantiere nei pressi della struttura portuale;
- getto in apposite casseforme, disarmo, stagionatura dei manufatti in cls;
- movimentazione e trasporto con mezzi terrestri, dei tetrapodi così realizzati sino al punto di imbarco;
- carico, trasporto e dislocamento con mezzi marittimi, degli elementi in cls sino al punto di posa.

La fase di posa in opera dei vari materiali sarà commisurata alla posizione ed alla funzione svolta da ogni tipologia. Il pietrame da imbasamento e nucleo potrà essere direttamente scaricato ovvero sistemato in opera per mezzo di apposita gru di cui il motopontone sarà dotato. I massi naturali costituenti gli strati filtro saranno realizzati operando dal pontone con apposita gru. Le mantellate sia del lato interno (costituita da massi) che del lato esterno costituita da tetrapodi saranno realizzate operando con pontone dotato di apposita gru. La realizzazione della diga antemurale si articolerà ed interesserà pertanto, fondamentalmente due zone:

- lo specchio d'acqua del porto di Bisceglie in senso lato, superficie occupata dal sedime della realizzanda antemurale, più area necessaria al carico dei materiali necessari alla sua realizzazione;
- una superficie, a terra, necessaria alla realizzazione dei manufatti in calcestruzzo (tetrapodi) e allo stoccaggio dei materiali e attrezzi d'opera necessari alla realizzazione.

A valle dello studio di impatto ambientale condotto dal proponente, sulla documentazione trasmessa vengono riportate le seguenti conclusioni:

“Allo stato attuale, la completa assenza di fanerogame marine e di Posidonia Oceanica in particolare, ovvero la constatazione che nell'area SIC in prossimità della città di Bisceglie vi è solo la presenza di affioramenti calcarenitici colonizzati da biocenosi non strutturate appartenenti al gruppo macroalgale delle Feoficee, permette di affermare che l'area marino-costiera interessata dalla costruzione della diga antemurale subirà un trascurabile impatto, anche perché come già detto le comunità marine bentoniche presenti sui limitati substrati duri non richiedono particolari tutele né rientrano tra gli habitat di particolare interesse naturalistico e ambientale.

Si osserva inoltre che l'antemurale, posizionandosi pressoché completamente su fondali sabbiosi, interessa solo marginalmente il substrato roccioso colonizzato dal gruppo macroalgale e non strutturato comunque non oggetto di tutela. La costruzione del manufatto, come da analoghe esperienze descritte in letteratura, favorirà altresì l'incremento della biomassa vegetale ed animale dell'area in un ottica di breve periodo (tra i 2 ed i 5 anni), mentre nel medio - lungo periodo (5-10 anni) potrebbe essere raggiunto un equilibrio ecologico comparabile a quello delle aree circostanti (Jensen, 1997).”

Conclusioni

L'intervento in oggetto è situato nelle immediate vicinanze del perimetro del SIC IT9120009; Posidonieto San Vito - Barletta (fig.1), ad una distanza di circa 100 m dallo stesso.

Dalla documentazione agli atti dell'Ufficio si ricava come nell'area oggetto d'intervento non sia rilevabile la presenza di praterie di Posidonia, così come riscontrabile anche dagli esiti della campagna di rilevazione svolta nell'ambito del POR 2000-2006, né la stessa risulta presente nelle immediate vicinanze del sito stesso. In base agli esiti della suddetta campagna l'area più vicina su cui insistono le praterie di Posidonia è ubicata ad una distanza di circa 7 km.

In considerazione di ciò ed in relazione agli studi ed alla documentazione prodotta dal proponente, si rappresenta come non siano riscontrabili, nel caso in esame, evidenti impatti sul SIC interessato. Ad ogni modo, al fine di minimizzare eventuali impatti derivanti dalla fase di esercizio del cantiere, si raccomanda di porre in essere ogni utile azione ed accorgimento tale da generare la minor quantità possibile di particolato.

Infine si chiede di porre attenzione alla possibilità che la diminuzione del flusso di acque in ingresso nel bacino, comporti un'intorbidimento delle acque con fenomeni di stagnazione e eutrofizzazione.

Pertanto, vista la legge regionale n. 11/2001 e ss.mm.ii. e considerati gli atti dell'Ufficio, gli impatti diretti

e indiretti su habitat e specie d'interesse comunitario presenti nelle suddette aree ad elevato valore naturalistico, si esprime parere favorevole, ai fini della sola valutazione d'incidenza, con le seguenti prescrizioni:

- per le esigenze di trasporto si utilizzi prevalentemente o esclusivamente la viabilità esistente e venga contenuta il più possibile l'estensione delle aree di cantiere;
- vengano messi in atto tutti gli accorgimenti tecnici necessari ad evitare l'intorbidamento delle acque e la produzione di polveri e gas di scarico. In particolare l'area marina interessata dai lavori dovrà essere delimitata da panne galleggianti zavorrate al fondo.”;

- Con nota prot. n.2859 del 26.01.2011 il Settore XI della Provincia di Barletta-Andria-Trani comunicava che il Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali - Sezione V.I.A. - nel corso della seduta del 13.01.2011 si era così espresso:

“Osservazioni

Nello SIA:

- Non vengono individuate le cave di prestito per la fase di approvvigionamento del materiale lapideo e, di conseguenza, non si conoscono le modalità di trasporto all'area di stoccaggio e imbarco del “Materiale lapideo di varia categoria”(72.000 t circa) né gli impatti sul traffico da queste indotti;

- Non vengono fornite informazioni in merito a elementi utili ad individuare il contesto nel quale dovranno svolgersi i lavori, quali, numero e tipologia di natanti potenzialmente presenti nello specchio acqueo, servizi ecc,;

- A pagina 33 si afferma testualmente: Si pensi al positivo impatto sull'economia locale dello sviluppo della flotta stessa, non esclusi gli effetti derivanti dal rientro in porto di unità attualmente residenti nei più capienti porti limitrofi. Viceversa, in sede di valutazione degli impatti in fase di esercizio (pagina 111) si afferma che: La realizzazione della sola diga antemurale del porto di Bisceglie, non comportando mutamenti nella gestione portuale e soprattutto non comportando, anche in fase di esercizio aumenti di operatività all'interno dello specchio portuale e di riflesso aumenti di attività di qualsiasi genere nei territori come traffico, consumo d'energia di qualsivoglia fonte, produzione di polveri o rumore difficilmente può provocare o ripercuotersi sulle componenti biologiche Flora e Fauna sia nella più larga estensione del territorio comunale che nella più ridotta estensione del territorio che gravita intorno alla struttura portuale;

- Non vengono forniti dati e informazioni relativi alla attuale qualità dell'acqua marina (quadro di riferimento ambientale - stato attuale);

- Non vengono individuate e descritte le misure di mitigazione degli impatti;

- La componente paesaggio non è trattata con il dovuto approfondimento. Non è valutato l'impatto dell'opera, alta 3,50 sul l.m.m., sullo stato dei luoghi;

- Non risulta presente la presunta analisi Costi-Benefici ambientali (Art. 8, c.2, punto f, L.R. 11/01).

Conclusioni

E' necessario che il proponente integri lo SIA con riferimento ai seguenti aspetti:

- Venga definita l'ubicazione delle cave di prestito per l'approvvigionamento del materiale lapideo, individuazione del numero, del tipo e del percorso dei mezzi di trasporto necessari e del relativo impatto sul traffico;

- Sia descritto compiutamente lo stato attuale dell'infrastruttura portuale, con riferimento sia al numero e tipologia delle imbarcazioni presenti che alla qualità delle acque. Questo al fine di poter compiutamente valutare gli impatti in fase di costruzione delle opere di progetto;

- Si chiarisca se, a seguito della costruzione delle opere previste in progetto, sia o meno prevedibile un incremento del numero delle imbarcazioni ormeggiate nel porto e, conseguentemente degli utenti. In caso affermativo, occorre individuare e valutare i conseguenti impatti (sul traffico veicolare, sulla necessità di ulteriori parcheggi, servizi, ecc.);

- Vengano individuate idonee misure di mitigazione degli impatti, con particolare riferimento a quelli in

fase di realizzazione delle opere;

- Venga approfondita l'individuazione del potenziale impatto visivo delle nuove opere, anche mediante foto Insegni e rendering;
- Vengano considerati gli eventuali impatti ricadenti sul traffico marittimo durante le fasi di costruzione delle opere di progetto;
- Venga specificato il termine "bonifica", riportato a pag 30 del SIA All L. 1 maggio 2010.

Tenuto conto delle ulteriori integrazioni-documentali ricevute in data 18 e 20/01/2011, il Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali - sezione V.I.A. nel corso della seduta del 21/01/2011 si è così espresso:

- omissis... "Dall'esame approfondito della documentazione fornita risultano chiarimenti esaustivi circa le carenze riportate nel parere del 13/01/2011 e pertanto si esprime parere favorevole sulla compatibilità ambientale della proposta progettuale."... omissis;

„ Nella seduta del 23.02.2011, il Comitato Reg.le di V.I.A., cui compete la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi del c. 6, art. 4 e del c. 4, art. 11 del R.R. approvato con D.G.R. n. 1859/09, esaminata la documentazione progettuale, preso atto del parere favorevole espresso dalla Provincia di Barletta-Andria-Bari, considerato che non sono pervenute osservazioni nei termini stabiliti dalla normativa in vigore, così si esprimeva:

Relativamente al progetto in argomento, il proponente ha prodotto la seguente documentazione tecnica, analizzata dal Comitato:

- Relazione generale
- Indagine batimetrica, stratigrafica e morfologica
- Relazione geotecnica: Studio della stabilità globale della diga antemurale
- Relazione idraulica: Clima meteomarinico del paraggio
- Relazione idraulica: registro delle mareggiate
- Relazione idraulica: modelli e analisi di propagazione, agitazione e tracimazione ondosa
- Relazione idraulica: analisi dei modelli di agitazione ondosa
- Studio della dinamica del litorale - Sub Unità Fisiografica Trani-Molfetta
- Dimensionamento opere foranee
- Relazione di calcolo strutture
- Relazione sismica:
- Studio della pericolosità sismica dell'area portuale di Bisceglie
- Studio Impatto Ambientale
- Studio d'Incidenza Ambientale
- Caratteristiche biocenotiche dell'area marino-costiera interessata dalla realizzazione della diga antemurale a protezione dell'imboccatura del porto di Bisceglie
- Sintesi non tecnica dello Studio d'Impatto Ambientale
- Carta batimetrica dell'area d'intervento - Planimetria generale di progetto
- Carta morfologica dell'area d'intervento
- Profili morfologici
- Planimetria di progetto
- Sezioni di progetto
- Banchina di ormeggio: Sezione generale diga antemurale Pianta e sezioni di carpenteria Particolari elementi di completamento
- Banchina di ormeggio: Armatura pali, pulvini e soletta
- Ricognizione e bonifica del fondale. Planimetria
- Planimetria generale con F.E.R.; sub unità fisiografica Trani-Molfetta - Stato attuale del litorale
- Planimetria di dettaglio con FER: litorale prospiciente il Porto della Città di Bisceglie. -Stato attuale del

Litorale -

- Planimetria di dettaglio con FER: litorale prospiciente il Porto della Città di Bisceglie. -Stato post interventi -

Successivamente, a seguito di richiesta di integrazione formulata dalla provincia BAT, il proponente ha prodotto i seguenti, ulteriori elaborati:

- studio di impatto ambientale - integrazioni;
- principali parametri chimico-fisici delle acque nell'area marino costiera interessata dalla realizzazione della diga antemurale a protezione del porto di Bisceglie.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto in esame prevede, coerentemente con le indicazioni del Piano Regolatore Portuale, la realizzazione di opere atte a mitigare l'azione del moto ondoso all'interno del Porto di Bisceglie.

La Amministrazione Comunale ha posto a base di gara un progetto Preliminare ed ha bandito un Appalto Integrato per la scelta del soggetto esecutore delle opere, al quale vengono affidate anche le successive fasi di progettazione.

L'ATI aggiudicataria ha pertanto redatto un'offerta tecnica predisponendo gli elaborati progettuali individuati al precedente paragrafo, producendo in questa fase una progettazione assimilabile alla definitiva.

In tale progetto la diga antemurale mantiene la conformazione a due bracci già prevista nel Piano regolatore Portuale e nel progetto preliminare. Essa si sviluppa complessivamente per 146m. L'asse del 1° braccio forma un angolo con il nord pari a 116° mentre l'asse del secondo braccio forma un angolo, sempre con il nord, pari a 156°.

Sul paramento lato mare il corpo diga è rivestito da una mantellata, rasata a quota +2.50m sul l.m.m., costituita da un doppio strato di Tetrapodi da 8mc ciascuno. Detta mantellata poggia su strati filtro costituiti da massi naturali di 3A Categoria seguiti da un doppio strato di massi di 2A Categoria e quindi da un nucleo in massi naturali di 1 categoria.

Il paramento interno è invece costituito da un doppio strato di massi naturali dal peso superiore a 6.000Kg.

La sezione diga è completata da un massiccio di carico con piano di calpestio attestato a quota +1.80m sul l.m.m. e muro paraonde che si eleva sino alla quota +3.50m sul l.m.m.

La sezione corrente, a livello medio mare, presenta una larghezza complessiva di circa 18m. La banchina a servizio del corpo diga è costituita da un impalcato emergente, avente dimensioni in pianta di 38.00x7.20m, sostenuto da quattro coppie di pali di diametro 01600 mm. Detta banchina sarà funzionalmente collegata all'adiacente diga antemurale per mezzo di passerelle pedonali realizzate in carpenteria metallica (profili in alluminio) e dotate di collegamenti atti a rendere la banchina strutturalmente indipendente dalla adiacente diga antemurale.

L'opera sarà completata da elementi accessori quali: n. 2 segnalamenti luminosi, n. 4 bitte in ghisa con un tiro da 20 t cadauna (ben superiore a quello richiesto dal capitolato prestazionale) e n. 2 scalette di salita.

Dalla analisi della documentazione in atti si evince come la attività progettuale abbia preso le mosse dalle risultanze di una serie di studi specialistici, tra i quali si citano:

- ricostruzione del clima meteo marino di largo,
- modello e analisi di propagazione del moto ondoso dal largo a costa,
- modelli e analisi dell'agitazione interna al porto e dell'agitazione lungo il litorale retrostante l'antemurale,
- studi e determinazione della tracimazione,
- indagini conoscitive sulle caratteristiche del sito consistenti nella esecuzione di rilievi batimetrici, stratigrafici e morfologici estese non solo al sito nel quale sorgerà la proposta diga antemurale bensì

all'intera area portuale e a quelle ad essa limitrofe;

- studio della dinamica del litorale -sub unità fisiografica Trani-Molfetta con dettaglio del litorale prospiciente l'antemurale del porto di Bisceglie,
- relazione sismica - studio della pericolosità sismica dell'area portuale di Bisceglie,
- relazione geotecnica - Studio della stabilità globale della diga antemurale.

Sono state analizzate 4 alternative progettuali, per ognuna delle quali sono stati approfonditi gli aspetti idrodinamici studiando, a mezzo di idonei modelli matematici:

- la propagazione del moto ondoso dal largo verso riva e sul litorale nella zona immediatamente retrostante l'antemurale, analisi particolarmente valida per comprendere i fenomeni di agitazione lungo la fascia litorale;
- l'agitazione ondosa residua all'interno della darsena portuale;
- la tracimazione oltre la stessa diga.

I risultati ottenuti dalle modellazioni eseguite hanno messo in evidenza che con la soluzione adottata:

- rimane fundamentalmente immutata l'agitazione interna derivante da moto ondoso suscitato da venti provenienti dalle direzioni 340°, 350°, 360° da Nord;
- l'effetto di contenimento del moto ondoso interno al porto dovuto all'antemurale inizia ad esplicarsi per moti ondosi provenienti dalla direzione 10°, 20° da Nord;
- più consistente è il contenimento ottenuto per moti ondosi suscitati da venti provenienti dalle direzioni 30°, 40° e 50° da Nord;
- sufficiente e facilmente migliorabile tramite semplici accorgimenti in loco risulta il contenimento dell'agitazione interna del bacino portuale derivante da moto ondoso suscitato da vento proveniente da 60°;
- il contenimento dell'agitazione interna derivante da moti ondosi suscitati da venti provenienti dalle direzioni 70° - 110°, dovuto all'antemurale, torna ad essere significativo.

CONTENUTI DELLO S.I.A.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

PUTT/P

L'area di interesse ricade all'interno dei Territori Costruiti per i quali le norme contenute nel Piano non trovano applicazione.

L'intervento proposto è prospiciente ad aree afferenti all'ambito territoriale esteso con valore distinguibile ("C") per il quale gli indirizzi di tutela (Art. 2.02, c. 1.3) mirano alla salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale se qualificato; trasformazione dell'assetto attuale, se compromesso, per il ripristino e l'ulteriore qualificazione; trasformazione dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica.

Il proponente dichiara che "In recepimento degli indirizzi di tutela sopra richiamati, l'intervento proposto si pone come necessario al completamento e valorizzazione della struttura portuale della Città di Bisceglie e dell'area ad essa circostante. L'Intervento non arreca modifiche all'assetto geologico e idrogeologico delle aree ed allo stesso tempo recupera la funzionalità e prestigio dell'area eliminando i detrattori (agitazione all'interno dello specchio portuale) che ne limitano lo sviluppo. Non si evidenziano interazioni tra l'opera e il sottosistema copertura botanico vegetazionale. In relazione al sottosistema stratificazione storica dell'organizzazione insediativa si fa rilevare come l'area portuale è delimitata ad est da un molo realizzato intorno al 1750 (detto "molo vecchio") che, ancora oggi, è utilizzato per l'attracco della piccola flotta peschereccia biscegliese. La realizzazione della nuova diga antemurale gioverebbe alla conservazione del "molo vecchio" garantendone la sua futura fruizione ed utilizzazione.

“

PIANO REGOLATORE PORTUALE (P.R.P.)

La conformazione attuale della struttura portuale ed in particolar modo le caratteristiche di agitazione ondosa in prossimità del molo di ponente, specie in presenza di eventi meteomarinari provenienti da levante, non sono tali da assicurare le necessarie condizioni per l'attracco lungo il predetto molo di ponente.

Per tali ragioni il Piano Regolatore Portuale ha previsto che sia realizzata, all'imboccatura del porto, una diga antemurale che protegga il bacino dalle ondate provenienti dal primo quadrante e che quindi consenta il pieno sviluppo dell'area portuale mediante banchinamento e fruizione anche del molo di ponente.

PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC)

Il PRC individua per l'intero tratto litorale prossimo alla zona di realizzazione dell'antemurale, un basso livello di criticità, sia per quanto riguarda l'erosione che la sensibilità ambientale.

In dettaglio l'elaborato di piano assegna alla fascia litorale una criticità C3 ed una sensibilità S3, entrambe definite basse, classificando quindi una estesa fascia litorale prospiciente la zona di realizzazione dell'antemurale come C3S3. L'art. 6.3.9, delle Norme Tecniche di Attuazione del PRC, non prevede particolari restrizioni d'uso per tali zone.

PAI

L'area oggetto degli interventi e quelle ad essa limitrofe non ricadono in nessuna perimetrazione del PAI. Non si è attualmente a conoscenza di aree costiere a rischio geomorfologico nella zona di interesse.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

ACQUA

La zona è interessata a ponente da un corso d'acqua tombato ed a levante da un corso d'acqua episodico. Le acque superficiali addotte da questi due corsi sfociano all'interno del porto di Bisceglie nella configurazione che lo stesso ha assunto sin dal 1985 con la realizzazione della diga di ponente.

L'antemurale prevista in progetto, che si pone a 150 metri circa a ponente del molo foraneo ed a 230 metri circa dalla linea di battigia, non dovrebbe comportare variazioni all'attuale schema di efflusso delle acque meteoriche.

FONDALI

È stata eseguita la caratterizzazione biocenotica dell'area marino costiera interessata dal progetto mediante indagine diretta.

L'indagine è consistita nel prelevamento di campioni e nella diretta ricognizione dei fondali. L'area è stata esplorata sulla base di quattro radiali principali disposte su tracciati a 0°, 60°, 120° e 240° partendo da un punto definito quale centroide rispetto alla futura allocazione della diga antemurale.

I risultati non hanno evidenziato la presenza di peculiarità o caratteri naturalistici distintivi rispetto a quanto è possibile riscontrare in gran parte degli ecosistemi costieri pugliesi.

Il valore ambientale dell'area risulta ancora più diminuito a causa del forte regime di sedimentazione che permette solo a poche specie di colonizzare i substrati duri. Durante l'ispezione visiva sui quattro transetti non è stata mai verificata la presenza di *Posidonia oceanica*, né di altre fanerogame marine.

Non sono state osservate né piante vive, né morte, sebbene la zona indagata abbia interessato gran parte dell'area perimetrata come S.I.C. in prossimità della città di Bisceglie.

Peraltro, uno studio abbastanza recente finanziato dalla Regione aveva già messo in evidenza che nell'area marino-costiera di Bisceglie non era più presente *Posidonia oceanica*, il cui erbario più vicino era stato localizzato in prossimità della Città di Molfetta.

Sulla base di quanto precedentemente esposto, si può prevedere che l'area marino costiera interessata dalla costruzione della diga antemurale subirà un trascurabile impatto.

IMPATTI AMBIENTALI

Il proponente effettua la stima degli impatti in fase di costruzione e di esercizio, con riferimento all'ipotesi 0, alla ipotesi di realizzare le opere previste nel Progetto preliminare della Amministrazione e, infine, con riferimento alla soluzione prevista nel Progetto Definitivo.

Gli impatti in fase di costruzione dell'opera, che vengono dal proponente definiti lievi, consistono essenzialmente nell'intorbidamento delle acque legato all'immissione e/o messa in sospensione di materiali a grana fine che inevitabilmente accompagneranno i massi naturali. Tali effetti di intorbidamento delle acque, in funzione delle correnti e delle caratteristiche meteomarine del paraggio, potranno interessare la limitrofa fascia litoranea.

Il proponente osserva come i lavori di movimentazione dei sedimenti marini verranno effettuati in osservanza al D.M. gennaio 1996 e che saranno messe in atto tutte le tecniche, gli accorgimenti e quant'altro necessario per limitare la diffusione della torbidità (utilizzo di panne, idonee condizioni meteo marine, ecc.).

Le operazioni di realizzazione dell'opera non dovranno interferire con le attività di balneazione, che dovrà essere comunque garantita durante lo svolgimento di tutta tale fase di costruzione, prevedendosi anche la eventuale sospensione dei lavori.

Per quanto concerne la fase di esercizio, le modellazioni proposte indicano che la soluzione progettuale adottata può assolvere alla funzione di "protezione" del bacino portuale (Protezione dell'imboccatura, Riduzione degli effetti d'insabbiamento, Riduzione dell'agitazione interna) ma allo stesso tempo può garantire la necessaria circolazione idrica interna.

Il progetto è corredato da uno studio delle influenze sulla dinamica litorale dovute alla realizzazione della diga. In accordo al P.R. Coste, lo studio si estende per tutta la sub unità fisiografica che va da Trani a Molfetta. Non sono previsti significativi effetti sulla costa ed in particolare sulle spiagge (ghiaia, ciottoli) poste a Sud del porto.

CONSIDERAZIONI

La documentazione prodotta in prima fase, unitamente a quella redatta a seguito delle integrazioni richieste dalla provincia di Barletta-Andria-Trani, consente di individuare con sufficiente dettaglio i potenziali impatti della costruenda opera sulle diverse matrici ambientali.

Gli effetti positivi attesi dalla realizzazione del manufatto appaiono bilanciare i limitati impatti negativi che, essenzialmente in fase di costruzione, potranno verificarsi sulle componenti ambientali.

Come si è detto, la realizzando opera è posta nelle vicinanze di un SIC e pertanto per l'intervento, è stata attivata una procedura di Valutazione di Incidenza, nell'ambito della quale, il competente ufficio regionale ha osservato che: nell'area oggetto d'intervento non è rilevabile la presenza di praterie di Posidonia, così come riscontrabile anche dagli esiti della campagna di rilevazione svolta nell'ambito del POR 2000-2006, né la stessa risulta presente nelle immediate vicinanze del sito stesso. In base agli esiti della suddetta campagna l'area più vicina su cui insistono le praterie di Posidonia è ubicata ad una distanza di circa 7 km.

In considerazione di ciò ed in relazione agli studi ed alla documentazione prodotta dal proponente, l'ufficio ritiene che non siano riscontrabili, nel caso in esame, evidenti impatti sul SIC interessato.

L'ufficio parchi e tutela della biodiversità della regione Puglia in data 16/11/2010 ha pertanto espresso parere favorevole alla Valutazione di incidenza dell'intervento.

La Provincia Barletta Andria Trani ha espresso parere favorevole alla compatibilità ambientale del progetto sottoposto a VIA.

CONCLUSIONI

In base a quanto sopra rappresentato, il Comitato Reg.le di V.I.A. ritiene di poter esprimere parere favorevole alla compatibilità ambientale dell'intervento, ribadendo le prescrizioni riportate nel parere di Valutazione di Incidenza e di seguito riportate:

- per le esigenze di trasporto si utilizzi prevalentemente o esclusivamente la viabilità esistente e venga contenuta il più possibile l'estensione delle aree di cantiere;
- vengano messi in atto tutti gli accorgimenti tecnici necessari ad evitare l'intorbidamento delle acque e la produzione di polveri e gas di scarico. In particolare l'area marina interessata dai lavori dovrà essere delimitata da panne galleggianti zavorrate al fondo.

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 e ss.mm.ii.;

Richiamati gli articoli 15, 18 e 21 della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.;

Visto il D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

Vista la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1859 del 13.10.2009 con la quale è stato approvato il Regolamento Regionale del Comitato Reg.le di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 28, L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.;

Visto in particolare il c. 2 art. 2 del predetto Regolamento che testualmente recita:

“Le competenze del Comitato comprendono:

- a) L'esame tecnico del progetto ovvero delle diverse alternative progettuali presentate dal proponente, nonché della documentazione tecnica a corredo (SIA);
- b) L'individuazione e la quantificazione degli impatti diretti ed indiretti dei progetti sulle diverse componenti ambientali (suolo, sottosuolo, acque, aria, paesaggio) e sugli elementi che ne fanno parte (l'uomo, la fauna e la flora, il clima, il paesaggio, i beni materiali, il patrimonio culturale) e le interazioni tra questi; la valutazione delle misure proposte per eliminare o mitigare gli impatti negativi previsti; la valutazione degli eventuali sistemi di monitoraggio della compatibilità ambientale dei progetti proposti dal proponente;
- c) L'analisi dei contenuti di tutte le osservazioni, delle controdeduzioni, dei pareri e quant'altro afferente il progetto in esame e di tutta la documentazione agli atti;
- d) L'esposizione e la discussione, in sede plenaria, dei contenuti salienti di tale documentazione;
- e) La formulazione di un parere sull'impatto ambientale del progetto, opera o intervento proposto.

Sulla base del parere espresso dal Comitato, il Dirigente della struttura competente adotta il provvedimento finale, denominato “Giudizio di compatibilità ambientale”.

ADEMPIMENTI CONTABILI DI CUI ALLA L.R. N. 28/01 e s. m. ed i.

Dal presente provvedimento non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Tutto quanto sopra premesso, sulla base del parere espresso dal Comitato Reg.le di V.I.A., così come previsto dall'art. 2, comma 2 (ultimo capoverso) del precitato Regolamento 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 23.02.2011 parere favorevole di compatibilità ambientale per il progetto concernente la realizzazione della diga antimurale a protezione dell'imboccatura del porto di Bisceglie, proposto dal Servizio Lavori Pubblici - Ripartizione Tecnica - del Comune di Bisceglie.

Il presente parere non esclude né esonera il soggetto proponente dalla acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione per norma previste ed è subordinato alla verifica della legittimità delle procedure amministrative messe in atto;

- di notificare il presente provvedimento al proponente ed agli enti interessati, nonché al Servizio Attività Estrattive Regionale, a cura del Servizio Ecologia;

- di far pubblicare, a cura del proponente, un estratto del presente provvedimento su un quotidiano nazionale e su un quotidiano locale diffuso nel territorio interessato, ai sensi dell'art. 13, comma 3, L.R. n. 11/2001;

- di far pubblicare il presente provvedimento sul BURP, a cura del Servizio Ecologia;

- di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;

- copia del presente atto sarà trasmesso al Settore Segreteria della Giunta Regionale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidatogli è stato espletato nel rispetto della normativa nazionale, regionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte del Dirigente del Settore Ecologia, è conforme alle risultanze istruttorie.

Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4° della L. 241/90 e ss. mm., può proporre ricorso giurisdizionale amministrativo al competente Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia entro il termine di 60 giorni dalla piena conoscenza dell'atto, o, in alternativa ricorso straordinario al presidente della Repubblica (ex D.P.R. 1199/1971) entro il termine di 120 giorni dalla sua conoscenza.

Il Funzionario Il Dirigente dell'Ufficio
Istruttore P.O. VIA VIA/VAS
Sig.ra C. Mafrica Ing. G. Russo
