

INDICE

- A) Premessa
- B) Verifica di compatibilità con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici
- C) Studio sui prevedibili effetti della realizzazione dei lavori e dell'esercizio dell'opera sulle componenti ambientali
- D) Relazione esplicativa della scelta del sito
 - D.1) Impatto visivo
 - D.2) Interferenza con la spiaggia
 - D.3) Circolazione idrica
 - D.4) Variabilità dei livelli idrici nella darsena
 - D.5) Accesso da terra o viabilità
 - D.6) Accesso da mare o navigabilità
 - D.7) Protezione dagli agenti meteo marini
 - D.8) Ricettività
 - D.9) Costo delle opere
- E) Misure di compensazione ambientale
- F) Norme di tutela ambientale

A) PREMESSA

Lo studio di inserimento ambientale e paesaggistico relativo al progetto preliminare dell'intervento di realizzazione di un approdo turistico presso il molo Margherita del porto di Monopoli è redatto sulla base delle indicazioni del D.M. 14 aprile 1968 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione¹, comprendendo una verifica della compatibilità dell'opera proposta con i piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale, ed uno studio dei prevedibili effetti della realizzazione dei lavori e dell'esercizio delle opere sulle componenti ambientali.

B) VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON LE PRESCRIZIONI DI EVENTUALI PIANI PAESAGGISTICI, TERRITORIALI ED URBANISTICI

Come si può evincere dagli elaborati grafici allegati, la prima fase di stesura della proposta progettuale ha riguardato, oltre all'analisi dettagliata dello studio di fattibilità commissionato dall'Autorità Portuale, una ricognizione della pianificazione vigente, al fine di evincere la presenza di eventuali vincoli di carattere paesistico ambientale o di altra natura, norme che disciplinano gli interventi oggetto della presente proposta nell'area portuale in questione.

Nella tavola 01 è stato riportato uno stralcio del P.R.C. (Piano Regionale delle Coste) dal quale si evince che l'area portuale in prossimità del molo Margherita presenta un livello di criticità e sensibilità ambientale di tipo C3-S3, per cui non sono previste particolari restrizioni d'uso, potendo essere rilasciate concessioni demaniali senza particolari prescrizioni rivenienti dalla classificazione dei diversi livelli di criticità e sensibilità ambientale (*art. 6.2.9 delle NTA del PRC*).

Nelle successive tavole è stata messa in evidenza sia l'assenza di vincoli sovraordinati Galasso (*Legge 431/1985; vedere tavola 02*), sia l'assenza di ambiti

¹ D.M. 14 aprile 1998: "Approvazione dei requisiti per la redazione dei progetti da allegare ad istanze di concessione demaniale marittima per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto"

vincolati dal PUTT/p e dal Piano di Assetto Idrogeomorfologico (P.A.I). La ricognizione ha inoltre permesso di rilevare che l'area di intervento non è classificata come sito di importanza comunitaria (S.I.C. a mare), zona a protezione speciale (Z.P.S.) o zona protetta (vedere tavola 04).

Analizzando la pianificazione a livello comunale emerge come il PUG di Monopoli affidi al porto un ruolo strategico, prevedendo il rafforzamento delle funzioni commerciali, peschereccia, di trasporto passeggeri, confermandone il ruolo di elemento chiave per la valorizzazione turistica della città antica (incentivata dalle norme di riferimento che ne dettano le modalità di intervento), attraverso il mantenimento di una quota di attività diportistica legata alla possibilità di attracco nel porto storico e di visita del borgo antico.

Gli articoli 14 delle NTA PUG/S e 26 NTA PUG/P relative ai sottoambiti per la riqualificazione urbana e le attività portuali, sottolineano l'obiettivo di garantire lo sviluppo delle attività commerciali e turistiche del porto, realizzando un nuovo spazio urbano pubblico integrato da funzioni commerciali, culturali e pubbliche. Appare quindi evidente come la proposta di realizzazione di un approdo turistico che viene qui presentata sia compatibile con la strumentazione urbanistica vigente.

Per quanto attiene la fase procedurale che caratterizza il percorso progettuale finalizzato al conseguimento delle dovute autorizzazioni propedeutiche alla realizzazione dell'opera, riprendendo quanto già descritto nello studio di fattibilità commissionato dall'Autorità Portuale, è auspicabile che tutte le problematiche progettuali vengano esaminate da una apposita Conferenza di Servizi, al fine di rendere più semplice l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni nonché il coordinamento dei vari enti. L'approdo turistico è infatti una struttura urbanistica che coinvolge le competenze di numerosi enti pubblici e, pertanto, la Conferenza di Servizi deve esprimere il proprio parere vincolante su tutti i profili attinenti la costruzione dell'approdo turistico quali ad esempio la valutazione dell'impatto ambientale, il rispetto dei vincoli esistenti e tutti gli aspetti edilizi ed urbanistici, tanto per le opere a terra quanto per le opere a mare. Il concessionario rimane pertanto

vincolato all'osservanza di tutte le disposizioni impartite dalla detta Conferenza di Servizi.

C) STUDIO SUI PREVEDIBILI EFFETTI DELLA REALIZZAZIONE DEI LAVORI E DELL'ESERCIZIO DELL'OPERA SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

La valutazione di compatibilità ambientale procede in maniera tale che non siano compromessi gli obiettivi generali di protezione della qualità ambientale, includendo non solo il contesto fisico nelle sue articolate componenti costitutive, ma anche il mantenimento della biodiversità e la riproduzione degli ecosistemi.

Secondo quanto già descritto nello studio di fattibilità commissionato dall'Autorità Portuale, nell'articolazione della verifica di compatibilità ambientale si ritiene opportuno approcciare lo studio in più fasi:

- verifica della compatibilità ambientale del nuovo approdo turistico alla luce del quadro normativo di riferimento;
- analisi dello stato dell'ambiente nelle sue componenti costitutive;
- analisi delle caratteristiche progettuali del nuovo approdo turistico;
- individuazione e descrizione di eventuali impatti; procedendo di conseguenza alla introduzione di misure mitigative per rendere compatibile l'intervento proposto
- determinazione delle misure di mitigazione;
- verifica della compatibilità ambientale.

Verifica della compatibilità ambientale del nuovo approdo turistico alla luce del quadro normativo di riferimento

Il quadro normativo di riferimento è rappresentato, per il caso di studio, dal testo coordinato della Legge Regionale 12 aprile 2001, n.11, così come modificata dalla Legge Regionale 14 giugno 2007, n. 17; Legge Regionale 3 agosto 2007, n. 25; Legge Regionale 31 dicembre 2007, n. 40; Legge Regionale 19 febbraio 2008, n.1; Legge Regionale 21 ottobre 2008, n. 31.

Ai sensi di tale quadro normativo le procedure di VIA individuano, descrivono e valutano l'impatto ambientale sui seguenti fattori:

- a) l'uomo;
- b) la fauna e la flora;
- c) il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio;
- d) il patrimonio ambientale, storico e culturale;
- e) le interazioni tra i fattori precedenti.

Negli elenchi allegati alla normativa² sono identificati gli interventi assoggettati alla procedura di VIA. Per i "porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano i 5 ha oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 300 mt." sussiste l'obbligo di VIA, mentre per i "porti turistici e da diporto con parametri inferiori a quelli su indicati" è prevista la verifica di assoggettabilità a VIA. L'approdo turistico, di cui il Vela Club Monopoli propone la realizzazione, interagisce con uno specchio d'acqua di poco superiore ad un ettaro, interessa aree esterne in misura di gran lunga inferiore ad un ettaro e si sviluppa lungo il molo Margherita per circa 165 mt e, pertanto, non è sottoposto a obbligo di VIA, ma alla sola verifica di assoggettabilità a VIA.

² ALLEGATI A e B della LEGGE REGIONALE 12 aprile 2001, n. 11 "Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale" e successive modifiche ed integrazioni.

Analisi dello stato dell'ambiente nelle sue componenti costitutive

Lo stato dell'ambiente va riferito alle caratteristiche costruttive e morfologiche del contesto, che nel caso in esame è rappresentato da un bacino portuale già definito nella sua configurazione fisica, e alle attività presenti nello stesso specchio d'acqua.

Caratteristiche costruttive e morfologiche del contesto

Lo specchio d'acqua interessato dalla realizzazione dell'approdo turistico è delimitato dal Molo Margherita, di epoca ottocentesca, dagli edifici di impianto medievale in affaccio sul Porto Vecchio, dalla Cala del Porto Vecchio definita morfologicamente nel Cinquecento, dalla Banchina Solfatara di fine Ottocento. L'intero sistema, così definito, è stato interessato negli ultimi decenni da operazioni di recupero essenzialmente riferiti, però, a singoli immobili (l'intervento più significativo è certamente quello del restauro e del recupero funzionale del Castello di Carlo V).

L'ambiente marino, ricadente all'interno dello specchio d'acqua interessato dal nuovo approdo turistico, è caratterizzato da fondali estesamente contaminati dalla presenza di materiali e oggetti anche di ampie dimensioni ivi depositati.

Attività presenti

Le attività che interessano lo specchio d'acqua oggetto di studio sono legate essenzialmente alla pesca. Le imbarcazioni da pesca (pescherecci, numerosi gozzi e altri tipi di imbarcazioni dotate di regolare licenza di pesca) sono localizzate prevalentemente nella Cala del Porto, lungo la Banchina della Solfatara e nella Cala delle Batterie, interessando parzialmente anche la Cala delle Fontanelle. Per quanto riguarda le condizioni di ormeggio delle imbarcazioni su riportate, si osserva che quelle più grandi sono prevalentemente ormeggiate su più file, secondo una modalità denominata "a pacchetto". Il numero complessivo delle imbarcazioni da pesca rilevato (e di cui si è data precisa indicazione nello studio di fattibilità) è un dato

importante di cui occorre tener conto nella riorganizzazione della funzionalità dello specchio d'acqua conseguente alla realizzazione del nuovo approdo turistico.

Analisi delle caratteristiche progettuali del nuovo approdo turistico

Le caratteristiche dell'intervento progettuale debbono essere riferite distintamente alla fase costruttiva di realizzazione dell'opera e a quella successiva di esercizio. La fase costruttiva comporta:

- interventi di bonifica e pulizia dei fondali prospicienti il Molo Margherita;
- regolarizzazione dei fondali rapportati alle dimensioni dei posti barca;
- ristrutturazione di tutta la pavimentazione in basolato calcareo del Molo;
- rettifica e regolarizzazione della banchina esistente con pontili in legno;
- ristrutturazione per servizi dei locali esistenti sul Molo in prossimità del Castello di Carlo V;
- realizzazione e/o ristrutturazione di reti e impianti tecnologici a servizio dell'area portuale, dei locali a terra e delle imbarcazioni;
- realizzazione di pontili in legno di tipo galleggiante;
- costruzione, in gran parte interrata, dell'area di bunkeraggio all'estremità a nord della Banchina della Solfatara.

La fase di esercizio comporta:

- movimentazione di imbarcazioni in ingresso e in uscita dall'approdo turistico;
- movimentazione di imbarcazioni determinata dal servizio di bunkeraggio;
- domanda di mobilità veicolare lungo le principali strade di accesso al porto generata ed attratta dal nuovo approdo turistico;

- domanda di posti auto generata ed attratta dal nuovo approdo turistico e dalle attrezzature di servizi ad esso connesse;
- movimentazione di tipo pedonale determinata dagli spostamenti da e verso le attrezzature di servizi e le opportunità presenti nell'area portuale, nella città antica e nel più ampio contesto urbano.

Individuazione e descrizione di eventuali impatti

La realizzazione dell'approdo turistico con i servizi ad esso connessi determina specifiche interazioni col sistema ambientale, sia in fase costruttiva che di esercizio, potendosi in ogni caso ritenere nel loro insieme compatibili con i caratteri del contesto.

Nella fase costruttiva gli impatti con potenziali ricadute negative sono:

- incremento del traffico veicolare lungo le principali strade di accesso al porto;
- incremento della domanda di posti auto nelle aree adiacenti il porto;
- interferenza con l'odierna movimentazione di imbarcazioni nel porto.

In fase di esercizio gli impatti con potenziali ricadute negative sono:

- incremento del traffico veicolare lungo le principali strade di accesso al porto;
- incremento della domanda di parcheggi nelle aree adiacenti il porto;
- incremento della movimentazione di imbarcazioni nel porto;
- rischio di sversamento in mare di prodotti petroliferi inquinanti.

In analogia possono individuarsi i seguenti impatti con potenziali ricadute positive:

fase costruttiva

- bonifica e pulizia dei fondali.

fase di esercizio

- riutilizzazione dei locali esistenti sul Molo in prossimità del Castello di Carlo V, oggi in totale stato di abbandono e di degrado, e qualificazione ambientale dei luoghi;
- miglioramento della fruibilità pedonale conseguente alla ripavimentazione in basolato calcareo del Molo e riqualificazione ambientale dei luoghi;
- incremento e miglioramento della qualità dei servizi, in relazione alla loro fruibilità da parte dei residenti nella città antica (in tal senso vanno intesi i servizi previsti nei locali esistenti sul Molo in prossimità del Castello di Carlo V e quelli da inserire nel Palazzo Martinelli in corso di restauro);
- determinazione di una nuova centralità urbana e territoriale;
- maggiore attrattività del porto;
- maggiore competitività in chiave turistica della città e del suo bacino territoriale;
- incremento delle relazioni (sociali, economiche e culturali) fra la città e il territorio del sud-est barese;
- maggiorazione e diversificazione dei benefici socio-economici diretti e indiretti;
- aumento dei valori immobiliari nelle aree limitrofe allo specchio d'acqua dell'approdo turistico.

Determinazione delle misure di mitigazione

Le misure di mitigazione vanno considerate in risposta ai presumibili impatti negativi. Le interazioni col sistema ambientale determinate dalle attività di progetto durante la fase costruttiva vanno considerate in relazione alla transitorietà degli impatti prodotti.

Nel caso in esame l'incremento del traffico veicolare, l'incremento della domanda di parcheggi nelle aree adiacenti il porto e l'interferenza con la movimentazione di imbarcazioni nel porto stesso sono da considerare impatti certamente compatibili con le caratteristiche dimensionali delle strade di accesso al porto, delle aree libere disponibili.

Le interazioni col sistema ambientale prodotte durante la fase di esercizio richiedono specifiche attenzioni progettuali, in modo da potersi ritenere compatibili. L'incremento della movimentazione di imbarcazioni nel porto può essere assorbito dalla razionalizzazione delle modalità di ormeggio e dal rispetto della normativa vigente durante tutte le operazioni di ingresso e di uscita dal porto.

L'inserimento dell'area di bunkeraggio sulla Banchina Solfatara dovrà essere mitigata da adeguate modalità costruttive, che utilizzino la parte emergente rispetto alla quota di calpestio (pari a circa 60 cm) come opportunità per inserire un elemento-panchina, integrandone forme e dimensioni con l'intervento di sistemazione dell'intera banchina. Il rischio di sversamento in mare di prodotti petroliferi inquinanti dovrà essere controllato utilizzando apposite protezioni galleggianti da posizionare intorno ai natanti in fase di rifornimento, in modo da limitare il più possibile l'eventuale sversamento di carburanti in mare. La bonifica dei fondali produrrà un sensibile miglioramento delle condizioni ambientali del bacino portuale.

Gli interventi di ristrutturazione e riutilizzazione dei locali esistenti sul Molo in prossimità del Castello di Carlo V, oggi in totale stato di abbandono e di degrado, determineranno un netto miglioramento della qualità ambientale dei luoghi.

Verifica della compatibilità ambientale

L'esito della valutazione è finalizzato alla validazione dell'intervento proposto e/o della formulazione di eventuali alternative progettuali derivanti dalla definizione di priorità di intervento, linee d'azione, strategie e modalità di lavoro. Per il caso qui esaminato, si può concludere che la realizzazione dell'approdo turistico non

comporta effetti negativi sul contesto ambientale in cui si inserisce, ma conferisce all'intero bacino portuale posto a ridosso della città antica una diversa valenza territoriale e una nuova centralità urbana connessa alla localizzazione di infrastrutture e servizi per la nautica, attività velistiche e turismo.

D) Relazione esplicativa della scelta del sito

La realizzazione dell'approdo turistico potenzierà il ruolo del molo Margherita facendo leva sulla sinergia con le attività pescherecce, favorendo una migliore fruizione dei luoghi. Si ritiene infatti che l'approdo turistico possa integrarsi con il contesto del centro storico, divenendone un nuovo accesso nell'ottica della valorizzazione turistica della città, nel rispetto dell'identità dei luoghi e delle attività marinare che storicamente ne hanno caratterizzato gli aspetti e rispondendo alla domanda di risorse per il diporto nautico.

La soluzione progettuale individuata è rafforzata da molteplici aspetti, già delineati nello studio di fattibilità, in relazione alla conformazione del porto monopolitano, alle differenti tipologie di usi, alla presenza in prossimità del molo Margherita di importanti architetture di pregio (si pensi al Palazzo Martinelli ed al Castello Carlo V), alla possibilità di creare una nuova porta di ingresso alla città dal mare, aumentandone l'attrattiva turistica e consentendo al proponente di avere una "base operativa" tale da consentire un'adeguato svolgimento delle attività velistiche.

D.1) Impatto visivo

L'intervento presenta caratteristiche poco impattanti sotto il profilo visivo, trattandosi di strutture che, per natura costruttiva e materica, si integrano nel contesto in questione, non alterandone il panorama.

D.2) Interferenza con la spiaggia

Il progetto di realizzazione dell'approdo turistico non presenta alcuna interferenza con la spiaggia dato che l'area in questione non è adibita a balneazione bensì all'ormeggio di pescherecci e gozzi.

D.3) Circolazione idrica

Per quanto attiene alla circolazione idrica si rimanda alle successive fasi di progettazione lo studio dei tempi di ricambio delle acque interne con modello idrodinamico che tenga conto dell'effetto del vento, delle mareggiate, della brezza estiva e della penetrazione di acqua salmastra nella falda costiera.

D.4) Variabilità dei livelli idrici nella darsena

Si rimanda alle successive fasi di progettazione l'analisi della variazione del livello medio marino, al fine di individuare l'eventuale ricorso ad opere foranee necessarie a smorzare l'altezza d'onda nel canale di accesso.

D.5) Accesso da terra o viabilità

Le infrastrutture viarie che nel tempo hanno garantito la possibilità di un collegamento sufficientemente rapido fra il porto e le principali strade extraurbane, sono rappresentate dalla SS16 "adriatica" e dalle strade radiali di collegamento con i comuni contermini (strade Monopoli-Conversano, Monopoli-Castellana, Monopoli-Alberobello).

In ambito urbano, la più importante e diretta strada di collegamento con il porto è l'asse che dal porto si dirama lungo Cala Batteria prima e Cala Fontanelle dopo,

costeggiando la zona della cantieristica e, a seguire, lo stabilimento Italcementi, per proseguire su via Fiume, correndo lungo il fianco orientale dello stadio e subito dopo lungo via Marina del Mondo fino alla deviazione – all’altezza di Cala Susca – verso via Cesare Beccaria, per immettersi su via Vittorio Veneto e di qui su viale Aldo Moro; su quest’ultimo asse stradale si innestano, infine, tutte le principali strade extraurbane su richiamate.

Nell’ambito di questa analisi è necessario tenere in considerazione il sottodimensionamento degli spazi riservati al parcheggio dei veicoli privati. La Banchina della Solfatara, che sino ad oggi ha assolto in gran parte questa funzionalità è interessata da un intervento di riqualificazione, pressoché concluso, che mira ad assegnarle un ruolo diverso e comunque di tipo prevalentemente pedonale. Solo la parte più settentrionale della Banchina potrà essere infatti utilizzata a parcheggio, con una previsione progettuale di circa 80 posti auto.

A questi parcheggi vanno sommati quelli realizzati in alcune aree comprese nel P.I.R.P. dell’area SICIE, contigue alla radice del Molo di Tramontana, lungo il tratto di collegamento con via Giuseppe Ungaretti), a loro volta dimensionate per circa 200 posti auto, per un totale quindi, di circa 280 posti auto.

In prospettiva sarà computabile un ulteriore spazio potenzialmente utilizzabile a parcheggio e per il quale sono state già prodotte soluzioni progettuali (area compresa fra Cala Batteria e Cala Fontanelle, dimensionata per circa 250 posti auto). In ogni caso si tratta di una offerta di dotazione di parcheggi insufficiente soprattutto se valutata in relazione alle esigenze determinate dal carico insediativo della città antica, a cui è necessario rispondere adeguatamente.

Il proponente, di concerto con l’amministrazione comunale, è disponibile ad individuare soluzioni che possano migliorare la fruibilità dell’approdo turistico da realizzare (si pensi ad esempio al potenziamento delle linee di bus navetta che collegano i parcheggi della zona “Copa-Cabana” con Porta Vecchia all’ingresso del centro storico). Contestualmente il Club della Vela intende dotarsi di auto elettrica

adibita al trasporto di persone, persone disabili, trasporto merci, ambulanza, a servizio di tutti coloro che, arrivando con automobili presso la banchina della Solfatarata o aree a parcheggio attigue, vogliono fruire dell'approdo turistico in questione. Un intervento auspicabile sarebbe quello relativo alla realizzazione di un punto di bici-sharing.

D.6) Accesso dal mare o navigabilità

Come si può evincere dalla tavola 13 in allegato, le dimensioni dei canali di ingresso ed i cerchi di evoluzione interna rispettano abbondantemente le dimensioni dettate dalle "RACCOMANDAZIONI TECNICHE PER LA PROGETTAZIONE DEI PORTI TURISTICI" e nello specifico:

Canali di ingresso

I canali di ingresso rispettano le disposizioni dettate al punto "A6" delle "*Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*" (larghezza dei canali di ingresso minimo 1,3 volte la lunghezza del posto barca più grande a cui si accede dal canale con dispositivi d'ormeggio anche laterali).

Cerchio di evoluzione

Si è individuato un cerchio di evoluzione avente diametro pari a 60 metri (diametro raccomandato: almeno 1,5 volte la lunghezza della più grande imbarcazione ospite del porto, minimo 50 m).

D.7) Protezione dagli agenti meteomarinari,

Per la determinazione del clima meteomarinario al largo di Monopoli, come si evince dalle informazioni riportate nello Studio di fattibilità, sono stati analizzati i dati

registrati dalla boa ondometrica R.O.N. ormeggiata al largo di Monopoli; la Rete Ondometrica Nazionale (R.O.N.), le cui boe sono dislocate lungo le coste italiane, è gestita dall'Agencia per la Protezione dell'Ambiente e per i servizi Tecnici (APAT). Le boe ondometriche attualmente registrano in continuo, le misure vengono elaborate e restituite a cadenza semioraria. L'importanza di tali dati risiede nella continuità e nel buon rendimento con cui sono stati acquisiti. I dati durante il periodo di acquisizione sono stati acquisiti dalla boa con regolarità, ad eccezione del 2007, per cui la percentuale di dati mancanti risulta pari al 14.31% di tutte le osservazioni.

In relazione ai valori di altezza d'onda ritenuti ammissibili all'interno di un bacino portuale destinato alla nautica da diporto, in Italia l'Associazione Internazionale Permanente dei Congressi di Navigazione (A.I.P.C.N.) ha sviluppato un documento denominato Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici, approvato dalla III Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 212 del 27/02/2002, in cui sono contenute le prescrizioni con cui redigere i progetti di cui al D.M. del 14 aprile 1998 (G.U. n. 98 del 29 aprile 1998) che riguarda l' "Approvazione dei requisiti per la redazione dei progetti da allegare ad istanze di concessione demaniale marittima per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto". Nelle Raccomandazioni tecniche i valori raccomandati della altezza d'onda significativa ammissibile all'interno del porto sono:

- condizione di "comfort" (particolarmente importante nel caso di porti in cui si prevede la presenza prolungata di persone a bordo delle imbarcazioni): $H_s \leq 0.15$ mt per eventi con frequenza massima complessiva indicativamente non superiore a 5 giorni/anno;
- condizione di "sicurezza": $H_s \leq 0.30$ mt per eventi con periodo di ritorno indicativamente non inferiore a 5 anni;
- condizione "limite": $H_s \leq 0.50$ mt per eventi con periodo di ritorno indicativamente non inferiore a 50 anni.

Riprendendo quanto indicato nella relazione dello Studio di fattibilità commissionato dall'Autorità Portuale del Levante, l' approdo turistico presso il molo Margherita risulta verificato rispetto alla condizione limite $H_s \leq 0.50$ mt (è stata presa in considerazione tale condizione in quanto non è prevista la prolungata presenza di persone a bordo delle imbarcazioni che stazioneranno nell'area in questione).

D.8) Ricettività

L'approdo turistico che viene qui proposto avrà una capacità ricettiva di 115 posti barca totali, di cui almeno il 10% riservato ai diportisti di transito, secondo le disposizioni previste dall'articolo 10 del Disegno di legge N. 1404 (*Accosti per le unità in transito*)

D.9) Costo delle opere

Il costo delle opere è riportato nel seguente quadro di sintesi economico, rimandato al computo metrico estimativo per una lettura di maggior dettaglio.

VOCE A – LAVORI

A1) IMPORTO LAVORI	€	667.618,00
A2) ONERI DELLA SICUREZZA	€	25.000,00
A3) TOTALE LAVORI E ONERI DELLA SICUREZZA (A1+A3)	€	692.618,00

E) Misure di compensazione ambientale

Non sono previste misure di compensazione ambientale in quanto l'intervento proposto non altera in modo definitivo l'area in cui si inserisce, potendosi configurare come intervento di tipo reversibile.

F) Norme di tutela ambientale

Come detto al punto C) della presente relazione, il quadro normativo di riferimento in materia di tutela ambientale è rappresentato, per il caso di studio, dal testo coordinato della Legge Regionale 12 aprile 2001, n.11, così come modificata dalla Legge Regionale 14 giugno 2007, n. 17; Legge Regionale 3 agosto 2007, n. 25; Legge Regionale 31 dicembre 2007, n. 40; Legge Regionale 19 febbraio 2008, n.1; Legge Regionale 21 ottobre 2008, n. 31. L'approdo turistico, di cui il Vela Club Monopoli propone la realizzazione, interagisce con uno specchio d'acqua di poco superiore ad un ettaro, interessa aree esterne in misura di gran lunga inferiore ad un ettaro e si sviluppa lungo il molo Margherita per circa 165 mt e, pertanto, non è sottoposto a obbligo di VIA, ma alla sola verifica di assoggettabilità a VIA, secondo le disposizioni contenute ai punti A.1.d) e B.1.h) degli allegati A e B della Legge Regionale 12 aprile 2001, n.11 e successive modifiche ed integrazioni.

Monopoli, 26/07/2012

Ing. Vincenzo Pepe