

Studio d'Inserimento Ambientale e Paesaggistico di un Approdo Turistico presso il molo Margherita del porto di Monopoli (BA)

INDICE

0. Premessa

1. Verifica di compatibilità con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici

2. Studio sui prevedibili effetti della realizzazione dei lavori e dell'esercizio dell'opera sulle componenti ambientali

3. Relazione esplicativa della scelta del sito

3.1. Impatto visivo

3.2. Interferenza con la spiaggia

3.3. Circolazione idrica

3.4. Variabilità dei livelli idrici nella darsena

3.5. Accesso da terra o viabilità

3.6. Accesso da mare o navigabilità

3.7. Protezione dagli agenti meteo marini

3.8 Ricettività

3.9. Costo delle opere;

4. Misure di compensazione ambientale

5. Norme di tutela ambientale

0.Premessa

Il presente elaborato è allegato al progetto preliminare dell'intervento di realizzazione e ampliamento di un approdo turistico presso il molo Margherita del porto di Monopoli (BA), che prevede la riqualificazione della zona dell'attuale porto storico con il ridisegno dell'approdo a ridosso della darsena del succitato molo Margherita.

Il presente documento, come indicato nel 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", comprende oltre alla descrizione delle ragioni della scelta progettuale, una verifica della compatibilità con i piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici vigenti, una valutazione preliminare dei prevedibili effetti della realizzazione delle opere sulle componenti ambientali, le eventuali misure di compensazione e i criteri tecnici per il rispetto delle norme di tutela ambientale. Verranno, inoltre, forniti tutti gli elementi necessari per la procedura di verifica/screening, raccolti secondo le linee guida della regione Puglia.

1. Verifica di compatibilità con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici

La Regione Puglia ha predisposto uno studio di fattibilità del sistema regionale della portualità turistica, redatto da Invitalia (già Società Sviluppo Italia SpA, ora Invitalia Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa) nel maggio 2008, e già in parte finanziato con le risorse assegnate alla Regione con delibera CIPE 20/04. Esso ha delineato un programma organico della portualità turistica della stessa Regione. Le indicazioni contenute nello studio consentono di inquadrare l'approdo turistico del porto di Monopoli nel più ampio contesto territoriale della regione. Il porto di Monopoli rientra pertanto nel sistema della portualità turistica regionale di primo livello e fa parte dell'Ambito n.3 – Barese, il cui Porto Pivot è quello di Bari; nell'Ambito n.3 il porto di Monopoli è classificato come porto di primo livello, unitamente al porto di Mola di Bari. A livello comunale assume rilievo il nuovo Piano Urbanistico Generale approvato con delibera di Consiglio Comunale n°68 del 22/10/2010.

Dal Documento Programmatico Preliminare (DPP) si legge: "Una seconda infrastruttura fondamentale per il futuro della città riguarda la realizzazione di un porto turistico, già previsto dal Piano Piccinato (Piano Regolatore Generale redatto dall'architetto Luigi Piccinato, vigente fino all'entrata in vigore del nuovo PUG), ma in una localizzazione poi giudicata irrealizzabile". Per questa infrastruttura "è stata presentata una proposta di

realizzazione in project financing immediatamente a nord del porto commerciale, che appare meritevole di attenzione e di buona fattibilità".

Dalla Relazione di PUG si legge: "il porto turistico potrà svolgere un ruolo significativo nel contesto territoriale" in maniera coerente "con la riqualificazione in chiave turistica della fascia nord della costa monopolitana". Al Porto si assegna una valenza polifunzionale che, anche in relazione alla prevista e auspicata valorizzazione turistica della città antica (incentivata dalle norme di riferimento che ne dettano le modalità di intervento), contempla certamente la possibilità di attività turistiche. Nelle ipotesi progettuali praticate nel presente studio la realizzazione dell'approdo turistico presso il Molo Margherita appare quindi compatibile con la strumentazione urbanistica approvata.

Dalla Relazione, dai Verbali della Conferenza di Servizi conclusiva emerge chiaro il ruolo ampio, complesso ed integrato affidato dal piano al Porto esistente, per il quale si prevede il rafforzamento delle funzioni commerciali, peschereccia, di trasporto passeggeri e 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 (ovviamente inferiore rispetto a quella prevista per il nuovo porto turistico) legata alla possibilità di attracco nel porto storico e di visita del borgo antico. Infatti, le norme previste per il Sottoambito di Riqualificazione urbana per l'Interazione tra la Città e il Porto (art. 14 NTA PUG/S, art. 26 NTA PUG/P) prevedono la possibilità di integrare strutture ricettive a destinazioni d'uso terziarie, commerciali, produttive e residenziali, in un'ottica di complessiva riqualificazione ottenuta attraverso il recupero delle aree dismesse e la loro sostituzione con tessuti edilizi nuovi integrati dalla presenza di molteplici funzioni urbane e attraverso la densificazione delle forme urbane nel contesto territoriale di maggiore rilevanza strategica del PUG.

Coerentemente a quanto affermato fin ora, allo stato attuale delle conoscenze, è stato presentato uno schema di assetto complessivo dell'Ambito portuale P1 del PUG di Monopoli dalla società Italcementi spa che prevede anche la realizzazione di strutture alberghiere nel contesto di riqualificazione urbana antistante il porto antico, attualmente all'esame dell'Amministrazione Comunale. In conclusione, l'ipotesi progettuale di realizzare un approdo turistico presso il Molo Margherita, appare compatibile con la strumentazione urbanistica vigente, di cui si riportano gli stralci dei due elaborati grafici principali (PUG/S e PUG/P) e delle norme relative, da cui si conferma la compatibilità dell'intervento proposto.

Come si può verificare dalle tavole di inquadramento urbanistico allegate al presente progetto preliminare si evidenzia l'assenza di ambiti vincolati dal PUTT/p, da SIC a mare, dal PAI. Il Piano Regionale delle Coste (PRC) disciplina la costa relativa alla zona portuale classificandola come livello C3-S3. Nelle zone classificate C3.S3, come previsto nelle NTA del PRC, non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalorati a livello locale la classificazione effettuata su base regionale. Possono essere rilasciate concessioni demaniali, senza particolari prescrizioni rivenienti dalla classificazione dei diversi livelli di criticità e sensibilità ambientale.

Pertanto allo stato attuale nessun vincolo ricognitivo di natura paesaggistica ed ambientale sussiste sulla zona. L'unica tutela presente rimane quella relativa al contesto storico, ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Gli strumenti di pianificazione territoriale che analizzano la problematica in relazione al progetto in esame sono:

il Piano Regionale delle Coste (PRC) , il Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio (PUTT/p) il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI); il Piano Urbanistico Generale (PUG) del Comune di Monopoli (BA) nelle tavole di del PUG Strutturale e Programmatico.

Gli spazi su cui insistono i porti fanno parte del demanio marittimo, di conseguenza essi non possono essere ceduti a privati se non in concessione e per un periodo limitato di tempo. Con la concessione demaniale il privato acquisisce il diritto all'uso, per fini di carattere pubblico, di un determinato spazio del demanio.

Occorre in via preliminare fare alcune distinzioni:

- gli approdi turistici sono la porzione dei porti polifunzionali destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- i punti di ormeggio sono le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non comportano impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Per quanto riguarda gli approdi turistici va considerata la particolare situazione che li vede inseriti all'interno di porti polifunzionali, laddove una parte appunto è predisposta per l'approdo di unità da diporto. La gestione è affidata alle Autorità Portuali, enti pubblici che amministrano il Demanio marittimo con il criterio della massima valorizzazione del bene

Più complessa è la fase procedurale che caratterizza il percorso progettuale finalizzato a conseguire le dovute autorizzazioni propedeutiche alla realizzazione dell'opera. Anche l'approdo turistico, pur con un grado di complessità di gran lunga inferiore al porto turistico, è comunque una struttura urbanistica che coinvolge le competenze di numerosi enti pubblici. Al fine di rendere più semplice l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni nonché il coordinamento dei vari enti, è possibile che tutte le problematiche progettuali vengano esaminate da una apposita Conferenza di Servizi. La Conferenza 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.

Il presente studio è invece propedeutico alle successive iniziative progettuali (avvio delle fasi di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva) e per la sua condivisibilità è necessario il coinvolgimento dell'Amministrazione Comunale, con la quale si è infatti interagito per determinare le scelte progettuali.

2. Studio sui prevedibili effetti della realizzazione dei lavori e dell'esercizio dell'opera sulle componenti ambientali

La valutazione di compatibilità ambientale – come peraltro indicato nella normativa vigente in materia di VIA – procede in maniera tale che non siano compromessi gli obiettivi generali di protezione della qualità ambientale in senso lato, ivi includendo non solo il contesto fisico nelle sue articolate componenti costitutive, ma anche in particolare – per il caso di studio – il mantenimento della biodiversità e la riproduzione degli ecosistemi.

Nell'articolazione della verifica di compatibilità ambientale si ritiene opportuno scandire 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 vigente 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 del quadro normativo su richiamato 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.

Sono assoggettati alla procedura di VIA i progetti per la realizzazione di interventi e di opere identificati negli elenchi allegati alla predetta normativa. Negli elenchi vi è l'obbligo di VIA per "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.". 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 al presente studio 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 poco meno di 300 mt. Ne risulta quindi che per l'approdo turistico oggetto di studio non vi è obbligo di VIA, ma si dovrà procedere alla verifica di assoggettabilità a VIA.

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 quello di più antica configurazione, incuneato nel cuore della città storica, delimitato dal Molo ottocentesco, dagli edifici di impianto medievale in affaccio sul Porto Vecchio, dalla Cala del Porto Vecchio definita morfologicamente nel Cinquecento, dalla Banchina Solfatarata 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, allo stato attuale, da fondali estesamente contaminati dalla presenza di materiali e oggetti anche di ampie dimensioni ivi depositati.

Attività presenti

Il porto di Monopoli è oggi interessato da diversi tipi di attività portuali (pesca, cantieristica, turismo nautico, sport, commercio), in qualche modo associate al sistema secondo cui si articola lo specchio d'acqua, che percorso dall'imboccatura del Molo Margherita vede susseguirsi, in senso orario, la Cala del Porto Vecchio, la Banchina della Solfatarata, la Cala delle Batterie, la Cala delle Fontanelle, la Punta del Trave, la Cala Curatori e il Molo di Tramontana.

Le attività che interessano lo specchio d'acqua oggetto di studio sono legate essenzialmente alla pesca. Le imbarcazioni da pesca sono localizzate prevalentemente nella Cala del Porto, lungo la Banchina della Solfatarata e nella Cala delle Batterie, interessando parzialmente anche la Cala delle Fontanelle.

Al fine di censire in maniera attendibile le imbarcazioni da pesca presenti nel porto, è stata effettuata una rilevazione diretta (nella giornata di domenica 30 maggio 2010, fra le ore 13,00 e le ore 15,00), integrando il numero rilevato con quello fornito dalla Capitaneria di Porto. Della rilevazione diretta si è anche prodotta documentazione fotografica. Le

imbarcazioni rilevate direttamente, a conferma di quanto su riportato, erano infatti ormeggiate quasi tutte – salvo qualche caso – lungo la Banchina della Solfatara.

Il numero complessivo di imbarcazioni è così suddiviso:

n. 70 imbarcazioni da 8 a 18 mt. (n. 60 rilevate in porto; sono state considerate altre n. 10 imbarcazioni per tener conto del numero complessivo catalogato dalla Capitaneria di Porto; tra quelle rilevate ve ne sono alcune di dimensione leggermente maggiori di 18 mt.);

n. 17 imbarcazioni fino a 8 mt (corrispondenti al numero catalogato dalla Capitaneria di Porto);

n. 38 imbarcazioni piccole, gozzi e da diporto (rilevate in Porto e non catalogate).

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 localmente "a pacchetto".

Il numero complessivo delle imbarcazioni da pesca così determinato rivela, in sostanza, una realtà significativa 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, e nella fase costruttiva e nella fase di esercizio, determina specifiche interazioni col sistema ambientale su descritto, che possono ritenersi nel loro insieme certamente compatibili con i caratteri del contesto.

In termini più analitici si individuano i seguenti impatti con *potenziali ricadute negative*:

fase costruttiva

- 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.

fase di esercizio

- incremento del traffico veicolare lungo le principali strade di accesso al porto;
- incremento della domanda di posti auto nelle aree adiacenti il porto;
- incremento della movimentazione di imbarcazioni nel porto;
- inserimento dell'area di bunkeraggio sulla Banchina Solfatarata in via di riqualificazione come spazio pedonale;
- rischio di sversamento in mare di prodotti petroliferi inquinanti.

In maniera analoga 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 solo in relazione ai presumibili impatti negativi. Le interazioni col sistema ambientale determinate dalle attività di progetto durante la *fase costruttiva* vanno considerate – in via preliminare – in relazione alla transitorietà degli impatti prodotti. Nel caso in esame l'incremento del traffico veicolare, l'incremento della domanda di posti auto 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 (che possono essere riservate – per il periodo strettamente necessario – alle operazioni connesse con la fase costruttiva dell'approdo turistico), dell'ampiezza stessa dello specchio d'acqua interessato.

Le interazioni col sistema ambientale prodotte durante la *fase di esercizio* richiedono specifiche attenzioni progettuali, perché esse stesse possano essere ricondotte nell'alveo della compatibilità.

L'incremento del traffico veicolare lungo le principali strade di accesso al porto risulta certamente compatibile con le caratteristiche del sistema infrastrutturale, già considerate nel paragrafo che analizza l'accessibilità. Si sottolinea nuovamente l'importanza che in tal senso riveste la nuova bretella di collegamento fra Cala Curatori e via Giuseppe Ungaretti di prossima realizzazione.

L'incremento della domanda di posti auto nelle aree adiacenti il porto può essere sostenuta dalle proposte progettuali in atto (il parcheggio interrato su più livelli nell'area compresa fra Cala Batteria e Cala Fontanelle e le aree comprese nel Programma Integrato d'Intervento per la Riqualificazione dell'area SICIE). Si può ritenere che un numero di posti auto pari a circa il 30% dei posti barca sia più che sufficiente a soddisfare la domanda. Si tratta, infatti, di una ipotesi cautelativa che considera l'uso del parcheggio simultaneo da parte di un terzo dell'utenza (in realtà l'utenza potrebbe o dovrebbe, in gran parte, essere costituita da imbarcazioni in transito ormeggiate temporaneamente).

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 Solfatarata – in via di riqualificazione come spazio pedonale – 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 in mare. Le parti residuali, eventualmente sversate, dovranno essere trattate con appositi prodotti chimici in modo da inertizzare il loro impatto sull'ambiente marino.

La bonifica dei fondali produrrà un sensibile miglioramento delle condizioni ambientali del bacino portuale.

Gli interventi di ristrutturazione e riutilizzazione per servizi 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. Si può, in particolare, ottenere una maggiore coerenza progettuale con gli altri interventi necessari a realizzare l'approdo turistico, utilizzando – anche per la ristrutturazione – materiali lignei identici (o simili) a quelli impiegati per i pontili, inserendo l'involucro edilizio in fasce orizzontali di legno esotico che ne accentuino la configurazione lineare. In tal modo si potranno meglio integrare anche gli spazi esterni, definiti da strutture lignee a cielo aperto, ipotizzati sui due lati opposti dell'edificio.

Verifica della compatibilità ambientale

Il risultato finale della valutazione è quello della 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, in relazione alle argomentazioni fin qui trattate, si può concludere che la realizzazione dell'approdo turistico non comporta effetti negativi sul contesto ambientale in cui si inserisce, ma conferisce piuttosto 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 ed il turismo.

3. Relazione esplicativa della scelta del sito

L'intervento oggetto dello Studio di Fattibilità è stato proposto dall'Autorità Portuale del Levante (Porti di Bari, Barletta e Monopoli), che, congiuntamente al Comune di Monopoli, intende promuovere la realizzazione di un approdo turistico presso il Molo Margherita nel Porto della città.

L'intervento sarà realizzato dall'Autorità Portuale mediante gli strumenti forniti dal Codice della navigazione con gestione affidata a privati.

L'intervento in oggetto rientra nella fattispecie del "Progetto Organico", cioè possiede una propria autonomia tecnico-finanziaria ed economica ed è perciò capace di generare benefici anche in assenza della realizzazione di ulteriori componenti.

Data la sua natura, comunque non è possibile escludere che in futuro lo stesso possa essere considerato come "Lotto Funzionale" di un progetto più ampio che vedrebbe interessata anche l'area della Banchina della Solfatarata.

Quali che siano le modalità di attuazione e di gestione dell'opera progettata, è evidente che gli obiettivi dell'intervento perseguono benefici destinati a riverberarsi sul contesto fisico e su una molteplicità di soggetti a vario titolo interessati all'intervento stesso.

La realizzazione dell'approdo turistico mira a coniugare nuove opportunità di sviluppo e di valorizzazione del territorio con la valenza storico-ambientale dei luoghi, valenza che trova nella città antica di Monopoli e, più in generale, del territorio del sud-est barese che gravita sulla città (il territorio dei "trulli e delle grotte"), fertile campo di sperimentazione per promuovere una competitività in chiave turistica destinata a crescere nel futuro, proprio in ragione delle specificità storico-ambientale del contesto.

La scelta progettuale di realizzare un approdo turistico presso il molo ottocentesco, nel cuore della città antica, mira ad assegnare all'intervento un ruolo di centralità, vero e proprio polo di attrazione a livello urbano (e non solo per le argomentazioni su riportate). Contribuire in maniera significativa a promuovere lo sviluppo della funzionalità turistica di una parte del bacino portuale equivale poi a generare benefici di natura socio-economica non solo sull'intero contesto cittadino e territoriale di riferimento, inteso in termini di collettività (cui sono rivolti gli interessi primari dell'Amministrazione Comunale), ma anche sui diversi attori istituzionali ed operatori economici, dalla stessa Autorità Portuale agli attuatori e gestori dell'opera intera e a tutti gli altri soggetti più o meno direttamente interessati dall'indotto.

Nel promuovere la funzionalità turistica si mira altresì al mantenimento delle diverse attività portuali presenti nello specchio d'acqua; si intende in particolare evitare qualsiasi conflittualità con le attività legate alla pesca, razionalizzando le modalità di ormeggio delle imbarcazioni da pesca col sistema a pacchetto (sistema, peraltro, già ampiamente praticato) lungo la Banchina della Solfatarà (la soluzione progettuale non riduce, infatti, il numero di posti barca riservati alle imbarcazioni da pesca, ma ne prevede una razionale ricollocazione così come riportato nell'elaborato grafico progettuale) e garantendo spazi adeguati per la manovrabilità.

3.1. Impatto visivo

L'intervento progettuale tende a mantenere un "basso profilo" perturbativo sul tratto costiero su cui è calato. Il progetto non altera in alcun modo il panorama naturale goduto dalla spiaggia e dal mare in quanto si interfaccia con un panorama storico insediativo fortemente antropizzato e dalla precipua vocazione turistica. L'approdo ligneo è perciò un intervento virtuoso in quanto si differenzia dalla natura litorale della banchina esistente permette la riconoscibilità e la sostenibilità dell'approdo e la sua eventuale reversibilità. Inoltre l'intervento di progetto non prevede la realizzazione di strutture in elevato per cui annulla impatti dati da costruzioni che spiccano in altezza.

3.2. Interferenza con la spiaggia

Il progetto preliminare per l'approdo ligneo sul molo Margherita non nega alcuna possibilità di utilizzare una qualche eventuale spiaggia ai fini balneari in quanto su quell'area insiste attualmente una banchina litorale che non permette e non ha mai permesso storicamente la balneazione, bensì l'attracco di navi e pescherecci. Sono

inoltre assenti ripercussioni sulla dinamica litoranea in quanto questo tratto di costa è per sua natura costitutivo segno indelebile di documentata antropizzazione.

3.3. Circolazione idrica

La qualità dell'acqua nella darsena è favorita dal ricambio naturale che è operato dalle maree. Ciò non garantisce un adeguato controllo della circolazione idrica, né tiene conto dei problemi legati alla penetrazione di acqua salmastra nella falda costiera.

Nelle successive fasi di progettazione si provvederà ad effettuare uno studio sui tempi di ricambio delle acque interne con modello idrodinamico che tenga conto anche dell'effetto del vento, delle mareggiate e della brezza estiva.

E' possibile tuttavia ridurre i tempi di ricambio e migliorare il ricircolo delle acque con pulizia dell'area di approdo o implementandone il flusso mediante l'impiego di sistemi di circolazione forzata o utilizzando dispositivi quali gli ossigenatori.

3.4. Variabilità dei livelli idrici nella darsena

La scarsa variabilità dei livelli idrici non procura difficoltà dell'ormeggio, né vincola il progetto delle opere di accosto. Si propone in seguito di effettuare analisi delle variazioni del livello medio marino, necessarie per stabilire la quota di coronamento dei muri di sponda e delle opere esterne portuali.

3.5. Accesso da terra o viabilità

L'accessibilità al porto è affidata ad alcune infrastrutture viarie che nel tempo hanno garantito la possibilità di un collegamento sufficientemente rapido fra il porto stesso e le principali strade extraurbane. Queste ultime sono rappresentate dalla SS16 "adriatica", strada di collegamento nazionale, e dalle strade radiali di collegamento con i Comuni di Conversano (Monopoli-Conversano), Castellana (Monopoli, Castellana) e Alberobello (Monopoli-Alberobello). La più importante e diretta strada di collegamento con il porto, in ambito urbano, adeguata anche al transito di mezzi pesanti, 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. Una ulteriore e più diretta connessione è ipotizzabile a tempi brevi, quando si completerà il collegamento fra il tratto che corre lungo lo stabilimento Italcementi e via Giuseppe Ungaretti, per immettersi su via Fiume all'altezza dello stadio. Tale sistema infrastrutturale, pure in

presenza di una intensificazione del traffico veicolare di tipo privato, presenta sezioni stradali e caratteristiche planimetriche (in particolare la configurazione dei raggi di curvatura) adeguate ad assicurare rapidità e fluidità ai collegamenti con il porto. Il nuovo tratto, di prossima esecuzione, consente di evitare in particolare qualsiasi interferenza col traffico veicolare urbano. La dotazione di spazi riservati al parcheggio dei veicoli privati non appare, allo stato attuale, adeguata a soddisfare la domanda. La Banchina della Solfatarata, in particolare, che sino ad oggi ha assolto in gran parte questa funzionalità è interessata da un intervento di riqualificazione che mira ad assegnarle un ruolo di tipo prevalentemente pedonale. Solo la parte più settentrionale della Banchina potrà essere utilizzata a parcheggio, con una previsione progettuale di circa 80 posti auto. Si tratta, di una offerta insufficiente per le esigenze determinate dal carico insediativo della città antica. Si terrà conto di due ulteriori spazi potenzialmente utilizzabili a parcheggio, per i quali sono state già prodotte soluzioni progettuali. Si tratta, rispettivamente, dell'area compresa fra Cala Batteria e Cala Fontanelle, dimensionata per circa 250 posti auto (la proposta di parcheggio interrato è affidata, in verità, a due ipotesi alternative dimensionate rispettivamente per circa 270 e 240 posti auto) e di alcune aree comprese nel Programma Integrato d'Intervento per la Riqualificazione dell'area SICIE (peraltro in corso di realizzazione), contigue alla radice del Molo di Tramontana, lungo la strada di nuova esecuzione già richiamata in precedenza (tratto di collegamento con via Giuseppe Ungaretti), a loro volta dimensionate per circa 200 posti auto.

La disponibilità dei nuovi posti auto amplia, dunque, e migliora significativamente la dotazione dei parcheggi nelle aree contermini al bacino portuale. Il miglioramento che si può conseguire riduce indubbiamente le situazioni di disagio, alle quali si deve poter far fronte anche con politiche mirate al potenziamento del trasporto pubblico.

3.6. Accesso da mare o navigabilità

La sicurezza delle manovre di ingresso, di evoluzione interna e di ormeggio presso i pontili mobili in legno sono garantite dalle dimensioni imposte dal progetto preliminare, come dimostrano le tavole progettuali. (cfr tav. 9)

3.7. Protezione dagli agenti meteomarinari,

Per la determinazione del clima meteomarinario al largo di Monopoli 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 (come si evince dalla figura), è attualmente gestita dall'Agenzia 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. Le serie storiche rilevate dal 1989 al 2007 sono attualmente disponibili sul sito www.idromare.com. 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. Per quanto riguarda i 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): $H_s = 0.15$ mt per eventi con frequenza massima complessiva indicativamente non superiore a 5 giorni/anno;
- condizione di "sicurezza": $H_s = 0.30$ mt per eventi con periodo di ritorno indicativamente non inferiore a 5 anni;
- condizione "limite": $H_s = 0.50$ mt per eventi con periodo di ritorno indicativamente non inferiore a 50 anni.

In fase di parere preliminare è stata verificata la sola condizione "limite" in quanto non si prevede una presenza prolungata di persone a bordo delle imbarcazioni essendo lo studio relativo alla realizzazione di un approdo turistico destinato essenzialmente al transito e non allo stazionamento delle imbarcazioni da diporto. Nello specchio acqueo portuale in cui è prevista la realizzazione degli ormeggi per l'approdo delle imbarcazioni da diporto (lato interno del molo Margherita), la condizione "limite" $H_s \leq 0.50$ mt è sempre verificata per ciascuna delle mareggiate simulate nel modello SWAN. Nel dettaglio si deve rilevare che le mareggiate da ENE e da Est determinano una maggiore agitazione residua all'interno del bacino a causa di un fronte ondosso entrante che raggiunge anche altezze d'onda pari a 0.5 mt, interessando però il solo tratto banchinato di Punta del Trave; le mareggiate con direzione al largo da NNO, Nord e NNE presentano a loro volta aree caratterizzate da altezze d'onda prossime a 0.5 mt solo in corrispondenza

dell'imboccatura portuale, mentre del tutto trascurabile è l'agitazione ondosa residua nella zona interna del porto.

3.8 Ricettività

In termini di numero di posti barca è possibile collocare all'interno dell'approdo previsto da progetto preliminare, in posizioni sufficientemente riparate circa 152 posti barca: 12 di tipo L, 43 di tipo M ed infine 97 di tipo S.

I Parcheggi previsti constano di 280 posti auto circa (parcheggi pubblici su banchina solfatara e area SICIE).

3.9. Costo delle opere

Il costo delle opere è riportato nel quadro di sintesi economico:

QUADRO ECONOMICO PROGETTO PRELIMINARE

VOCE A - LAVORI		
A1) IMPORTO LAVORI	€	1.090.000,00
A2) ONERI DELLA SICUREZZA	€	32.700,00
A3) TOTALE LAVORI E ONERI DELLA SICUREZZA (A1+A2)	€	1.122.700,00

Ed in modo esaustivo per questa fase progettuale nell'elaborato del computo metrico estimativo preliminare.

4. Misure di compensazione ambientale

Per il progetto preso in esame, approdo a servizio della darsena del molo Margherita e quindi dell'area portuale di Monopoli a ridosso del centro antico, non sono previste misure di mitigazione ambientale in quanto l'intervento insiste su un'area fortemente storicizzata ed antropizzata e non la altera in modo definitivo in quanto l'intervento risulta comunque per sua natura materica reversibile, a costi di dimissione veramente contenuti.

5. Norme di tutela ambientale

La valutazione di compatibilità ambientale – come peraltro indicato nella normativa vigente in materia di VIA – procede in maniera tale che non siano compromessi gli obiettivi generali di protezione della qualità ambientale in senso lato, ivi includendo non solo il contesto fisico nelle sue articolate componenti costitutive, ma anche in particolare – per il caso di studio – il mantenimento della biodiversità e la riproduzione degli ecosistemi.

Nell'articolazione della verifica di compatibilità ambientale si ritiene opportuno scandire 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.

Il quadro normativo vigente 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 del quadro normativo su richiamato 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.

Sono assoggettati alla procedura di VIA i progetti per la realizzazione di interventi e di opere identificati negli elenchi allegati alla predetta normativa. Negli elenchi vi è l'obbligo di VIA per "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.". 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 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 poco meno di 300 mt. Ne risulta quindi che per l'approdo turistico oggetto di studio non vi è obbligo di VIA, ma si dovrà procedere alla verifica di assoggettabilità a VIA.

Bari, li 16/04/2012

Ing. Francesco Rotondo