

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

Progetto per l'ampliamento della sede principale della Capitaneria di Porto di Manfredonia

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
■ Allegato II-bis, punto 2, lettera b	<i>Porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili</i>
■ Allegato II-bis, punto 2, lettera h	<i>Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi</i>

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Manfredonia "porta" del parco perché costituito da un territorio di qualità: il fatto che vi siano tante aree protette nell'area vasta è un "marchio" della sua qualità, non una sventura. Questa qualità deve essere mantenuta, accresciuta ed estesa attraverso la formulazione di regole che aiutino a "prendersi cura" del territorio".

Abbiamo voluto "cogliere" questo passaggio contenuto nel PUG, perché a nostro avviso traccia una linea concreta da seguire per la nuova produzione architettonica da inserire in un contesto così "delicato" come quello di Manfredonia. L'occasione al posto della limitazione, configura una precisa responsabilità di noi progettisti nell'uso della loro capacità al "servizio" del territorio e della sua valorizzazione. A nostro avviso la progettazione in oggetto segue questo solco coniugando le "aspettative funzionali" con il sito in cui esse si devono svolgere nel rispetto e la valorizzazione dei luoghi e dei contorni.

ESPLICATAZIONE DELLE ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE E/O PROGETTUALI

Si ritiene doverosa la precisazione sulla localizzazione individuata e sulle eventuali alternative ad essa, per fugare il campo da dubbi: non esiste un altro sito che possa rispondere alle caratteristiche funzionali richieste. Ciò per i seguenti motivi:

- La capitaneria di porto è localizzata storicamente in un ambito ben preciso dell'area portuale che raccoglie funzioni non disaggregabili fra loro sul territorio;
- Non esiste altra area disponibile con caratteristiche dimensionali paragonabili e meno impattanti all'interno dell'area portuale;
- La sua posizione è baricentrica rispetto al bacino portuale: di fronte all'accesso, al molo e alla banchina di Levante, con il pieno controllo della banchina e del molo di Ponente, oltre ad essere adiacente alla radice della banchina di Tramontana dove è localizzato l'attracco dei mezzi militari di intervento e soccorso in mare;
- Scorrendo il litorale cittadino, inoltre, si nota che quello attuale è il sito che si affaccia sul porto più distante e meno impattante rispetto alla città antica e al castello con il vecchio porto;
- Esiste una barriera verde tipica della sistemazione novecentesca che "cela" l'insediamento della capitaneria di porto alla stessa città, cosa che non è presente in altre parti del water-front.

Il progetto dell'ampliamento della Capitaneria di Porto di Manfredonia (FG), è funzionale all'adeguamento impiantistico ed operativo dell'attuale sede. Non comporta elementi di impatto funzionale sul territorio, si integra con il sistema dei sotto servizi urbani, e sarà realizzato con caratteristiche edilizie di assoluta sostenibilità ambientale.

4. Localizzazione del progetto

L'area su cui sorge la Capitaneria di Porto e quindi l'ampliamento che si propone è in ambito portuale. Il sito non è interessato da aree sensibili e/o vincolate, è un'area a media sismicità (zona sismica 2A) e non è soggetto a rischio alluvionale. L'area, non si trova in sito contaminato.

La città di Manfredonia (VEDI DOCUMENTAZIONE ALLEGATA) è caratterizzata dal suo porto che si estende per quasi tutto il suo water front. A nord della città, fuori dal porto, troviamo l'area industriale (sito SIN) che non è minimamente interessata dal presente progetto, mentre a sud il recente porto turistico. Il progetto si colloca in zona costiera ma priva della presenza di zone umide, riparie o foci di fiumi. A ridosso della città troviamo il promontorio del Gargano col suo Parco. Non insistono vincoli di carattere idrogeologico o alluvionale.

Dalle immagini allegate, (FOTO e PANORAMICHE), si osserva come l'area sia caratterizzata da edilizia di qualità "corrente" tipica degli interventi edilizi degli anni '70 soprattutto in area demaniale. La piantumazione novecentesca dei viali e delle strade principali, "cela" gli attuali fabbricati della Capitaneria alla vista da viale Aldo Moro e da piazzetta Guglielmo Marconi dove è presente uno dei torrioni di cinta della vecchia città fortificata. La sostituzione edilizia della cortina muraria e l'edificazione novecentesca hanno contribuito a rendere "slegata ed incoerente" questa parte di città nella quale prevale la scarsa qualità progettuale degli interventi più recenti. La capitaneria occupa fabbricati di altrettanto modesta qualità ed è racchiusa in un "recinto" demaniale che si affaccia sulla banchina Tramontana lateralmente ad un antico "scivolo" a mare sede di vecchie attività navali. Nel recinto trovano spazio tutte le attività legate alla funzione svolta (quelle operative, gli alloggi di servizio, la mensa e gli spazi legati ai mezzi nautici).

La sede attuale, semplicemente non dialoga con il resto della città, nascosta com'è dalle alberature e dal suo "anonimato" attribuibile alla scarsa qualità progettuale che come era consuetudine, per questo genere di interventi, era definito "di servizio" e quindi tendeva sempre ad estraniarsi dal contesto urbano che lo circondava. Anche dall'interno del recinto della Capitaneria si ha la stessa sensazione e cioè quella di essere in un luogo funzionale solo alla "difesa e alla sicurezza marittima" e quindi completamente "rivolto" al mare e non alla città che lo ospita.

5. Caratteristiche del progetto

Il progetto che si propone, NON è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015.

La capitaneria di porto è parte integrante delle attività marittime e della sicurezza in mare. La sua localizzazione è baricentrica rispetto alle funzioni che governa.

L'ampliamento della sede, per esigenze ormai non più procrastinabili, innesca una riqualificazione edilizia resa necessaria anche dalle condizioni manutentive non più sostenibili se rapportate al quadro normativo di riferimento (da quello strutturale a quello ancora più cogente come quelle impiantistico).

L'intervento mira a realizzare la nuova struttura operativa di controllo del mare e del porto con gli spazi ad essa funzionali (alloggi del personale di turno, l'armeria, uffici e sala riunioni).

Il volume, dall'impostazione molto "semplice" per "scelta", desidera per questa sua peculiarità, entrare in dialogo con le costruzioni presenti nell'immediato intorno e in ambito demaniale ma ancora di più con quelle che caratterizzano il "nuovo corso" edilizio urbano nel rapporto col mare. Per questo sono state progettate "semplici" pareti di colore bianco impreziosite dalla presenza di utili brise-soleil necessari alla mitigazione dell'irraggiamento solare e ormai "appendici funzionali" costanti del nostro paesaggio .

Le volumetrie, risultano poco impattanti e non superando in altezza il limite già esistente del "costruito" (VEDI IN ALLEGATO SEZIONI E PROFILI), completano il disegno edilizio della costruzione preesistente senza volersi necessariamente "imporre" oltre il "limite" all'edilizia che caratterizza questa parte di città (così come si evince dalla documentazione di foto inserimento che arricchisce questo elaborato). La scelta architettonica di tale "profilo", però, nasconde una significativa innovazione tecnologica e "green" del progetto che sposa il nuovo corso dell'edilizia "sostenibile" e legata al territorio di cui entra far parte.

L'intervento, inoltre, si inserisce e completa un programma più ampio di riqualificazione dell'area

demaniale che è già iniziato con la ristrutturazione del corpo di fabbrica destinato alla mensa e che vedrà, a breve, la sistemazione dell'area a parcheggio del piazzale antistante la sede.

Entrando più nel merito delle scelte architettoniche, occorre sottolineare che la pellicola ombreggiante, utilizzata sia verticalmente che orizzontalmente, è sicuramente calibrata sia per fronteggiare la grande escursione solare che per inserirsi nell'ambiente urbano con equilibrio grazie al legno di cui è composta. Una scelta dettata dalla impostazione "green" del progetto.

Dal punto di vista strutturale è stata prevista una maglia regolare, in entrambe le direzioni, di travi e pilastri in cemento armato poggianti su fondazioni continue costituite da un reticolo di travi. Per ottenere il massimo della flessibilità dal punto di vista dell'organizzazione degli spazi è stata ridotta quanto più possibile la presenza di pilastri "interni" mediante l'adozione di travi ad armatura tralicciata con getto di calcestruzzo collaborante (la cui caratteristica consiste nella capacità di coprire ampie luci rispetto alle travi tradizionali gettate in opera con armatura a gabbia longitudinali e staffe).

La climatizzazione estiva ed invernale sarà garantita da un sistema ibrido per raffreddamento e riscaldamento simultaneo con recupero del calore che combina i vantaggi del sistema ad espansione diretta con quelli del sistema idronico tradizionale. Sarà composto da un'unità esterna, da un distributore e da unità interne equipaggiate appositamente con una batteria ad acqua. Ogni unità interna potrà essere utilizzata e controllata indipendentemente per qualsiasi temperatura. L'unità esterna sarà installata sulla copertura del piccolo corpo di fabbrica laterale. E' previsto un impianto solare termico per la produzione di acqua calda sanitaria ed un impianto fotovoltaico per la produzione di energia elettrica.

L'obiettivo prioritario, relativamente al progetto del nuovo blocco, è la massimizzazione dell'efficienza energetica e del comfort abitativo attraverso la riduzione dei consumi energetici ovvero delle emissioni di CO₂ nell'atmosfera. A tal proposito l'involucro edilizio è stato concepito in modo da limitare le dispersioni termiche e garantire l'isolamento esterno al fine di ridurre il fabbisogno di energia primaria. Nella fattispecie, per quanto attiene le strutture verticali ovvero le murature, nonché orizzontali quale il solaio di copertura, sono stati previsti dei pacchetti dotati di materiale a bassa trasmittanza in modo da ottemperare alle normative vigenti. Lo stesso criterio è stato seguito per gli infissi esterni previsti con telaio a taglio termico e vetrocamera.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, il progetto non prevede la demolizione di volumetrie esistenti e il materiale rinveniente dallo scavo, di dimensioni ridotte, privato della parte non riutilizzabile che andrà smaltita in discarica, sarà utilmente riutilizzabile per le sistemazioni esterne. Per tale ragione non sono previsti tipologie particolari di rifiuti, emissioni e scarichi. Il cronoprogramma delle attività lavorative prevede che il cantiere possa esaurirsi in circa 18 mesi di lavoro.

La fase di esercizio non comporta utilizzo di risorse, né rifiuti, emissioni e scarichi. Tutti gli scarichi fognari sono collegati all'impianto fognario urbano (lo sono già tutt'ora) e non comportano una maggiore capacità poiché il progetto mira al miglioramento funzionale della struttura operativa già esistente e non prevede implementazione di personale con ulteriori funzioni logistiche.

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) non sono individuabili eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
■ Verifica di assoggettabilità a VIA	
■ VIA	
■ Autorizzazione all'esercizio	La Capitaneria di porto esistente è stata realizzata negli anni 60
Altre autorizzazioni	
■ _____	■ _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	Autorità competente
■ Autorizzazione all'esercizio	Conferenza dei Servizi avviata in data 11/10/2011 con successive sedute in data 28/07/2016 e in data 06/09/2016

Relazione illustrativa sulla Conferenza di Servizi

All'interno del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 24/03/2015 che approva il Programma triennale delle opere marittime 2015-2017 e avvia le attività di monitoraggio della realizzazione del Programma stesso, si individua l'intervento di Ampliamento della Capitaneria di porto di Manfredonia.

Nell'iter amministrativo che ne consegue, si premette che:

- con decreto interministeriale in data 15/06/1985 tra il Ministero della Marina Mercantile di concerto col Ministero dei lavori Pubblici e del Tesoro è stato approvato il programma quadriennale per il potenziamento delle infrastrutture logistiche ed operative delle capitanerie di porto;
- con Decreto del Ministero della Marina Mercantile in data 08/07/1987 tali infrastrutture in quanto destinate ad ospitare personale incaricato di compiti legati alla sicurezza e difesa nazionale e ad attività di polizia, sono da considerarsi anche ai fini dell'accertamento di conformità previsto dall'art. 81 dei DPR 24/07/1977 n 616, opere destinate alla difesa militare e sono dichiarate soggette speciali misure di sicurezza ai fini dell'art. 5 della Legge 08/08/1977 n 584;
- con Ulteriore D.M. in data 25/07/1988 il Ministero della Difesa ha decretato che le suddette infrastrutture sono "opere destinate alla difesa nazionale";
- con successivo D.M. n. 236 in data 23/03/2000 la Direzione Generale dei Coordinamento Territoriale del Ministero dei LLPP ha decretato che anche l'ampliamento della capitaneria di porto di Manfredonia non rientra tra le opere da sottoporre alla procedura di accertamento della conformità urbanistica per le opere di interesse statale ai sensi e per gli effetti dell'art. 81 del D.P.R. 24/07/1977 n. 616 e successive modifiche e integrazioni.

Con riferimento all'utilizzo dell'area portuale, il 22/12/2010 è stato sottoscritto un "Protocollo d'Intesa tra comune di Manfredonia e Autorità Portuale" in relazione agli interventi autorizzativi in area portuale nelle more dell'approvazione del PRP, si "...consente anche la realizzazione di Opere Pubbliche".

Si arriva così in data 11/10/2011, quando il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha invitato la Capitaneria di Manfredonia ad indire conferenza di Servizi con gli Enti interessati avente per oggetto l'ampliamento della capitaneria stessa e trasmettendo il progetto preliminare approvato dal CTA con il voto 61 del 20/07/2011

Con riferimento alla Conferenza di Servizi ex L. 241/90 del 24/11/2011 indetta dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con nota del 20/10/2011, con la convocazione si allegava la seguente documentazione:

- Il ministero per i beni Culturali e Ambientali con Raccomandata del 11/08/1990 in merito al progetto di ampliamento e ristrutturazione della Capitaneria di porto, restituisce gli atti al Ministero – Uff. Genio Civile Op. Marittime, in quanto "...esulano dalle competenze di questa Soprintendenza tenuto conto che l'area oggetto di intervento non è vincolata ai sensi della legge 1497/'39;
- Il Comune di Manfredonia con nota del 18/05/1991 comunica che la Commissione Edilizia Comunale nella seduta dal 09/11/1990 ha espresso parere favorevole alla richiesta di ampliamento;
- La Regione Puglia con nota del 04/10/1990 comunica che con nota n. 13426/02 del 28/09/1990, è stato espresso parere favorevole al progetto di ampliamento;
- La stessa regione Puglia, con nota del 07/12/2011 ribadisce che : "... le opere innanzi descritte (fra le quali il nuovo corpo di fabbrica in ampliamento dell'attuale sede centrale della capitaneria di porto), come si rileva dagli atti trasmessi, interessano aree demaniali delimitate a pertinenza militare di

preminente interesse nazionale (aree ed edifici in uso al corpo della Capitaneria di porto) ricomprese in aree classificate come portuali dal PRG vigente in Manfredonia ma non ancora disciplinate dal previsto Piano Regolatore Portuale. Tutto ciò premesso e con riguardo all'aspetto urbanistico, si rileva che le opere connesse al progetto di ampliamento in questione non interessano la strumentazione urbanistica vigente e comunque, ai sensi della vigente legislazione in materia (LR 13/2001) risultano di esclusiva competenza Comunale.

Il verbale della Conferenza di servizi del 24.11.2011 riporta i seguenti pareri:

- Il Geom. Walter De Vito, in rappresentanza dell'Agenzia delle Dogane, conferma che le opere a realizzarsi "non ostacolano la regolare vigilanza doganale che può essere agevolamente svolta lungo la viabilità portuale ordinaria e pertanto Nulla Osta alla loro realizzazione";
- L'Ing. Lucia Di Lauro, per la Regione Puglia, esprime il "... proprio Nulla Osta alla realizzazione dell'Intervento";
- L'Avv. Falcone, Commissario Autorità Portuale di Manfredonia, "... esprime il Nulla Osta alla realizzazione di tutti i lavori rappresentati nella progettazione anche in ragione del Protocollo d'Intesa siglato in data 22/12/2010 tra Autorità Portuale e Comune di Manfredonia ...";
- L'Ing. Spagnolo, per il Comune di Manfredonia, pur in mancanza di del PRP previsto dal PRG, alla luce delle considerazioni espresse dall'Autorità Portuale, dichiara che "... non sussistono motivi ostativi al programma costruttivo proposto dal provveditorato OOPP";
- Al verbale sono allegati i pareri positivi di Soprintendenza e Agenzia del Demanio.

Relazione descrittiva sugli strumenti urbanistici e sui vincoli

Piano Regolatore del Porto Commerciale

Il PRP al momento non risulta ancora approvato ed è in corso l'iter tecnico amministrativo. All'art. 6 delle Norme tecniche di Attuazione, in aree destinate a "Edifici Demaniali e Ampliamento Capitaneria", è consentita la "... realizzazione di edifici esclusivamente con tale destinazione e con i seguenti indici:

- Indice di Fabbricabilità Territoriale: 1mc/mq
- Altezza Massima fuori terra: 10 m
- Indice di copertura: massimo 40% della superficie complessiva dell'area
- Superficie a parcheggio: minimo 10% della superficie complessiva dell'area

Piano Regolatore Generale di Manfredonia

Il PRG del Comune di Manfredonia del 1991 individua le aree portuali con SPR (servizi portuali, porto mercantile e peschereccio) rimandando alla redazione del PRP.

Piano Urbanistico Generale

Il PUG individua nella tavola delle Forme insediative, l'area specialistica del porto e la definisce: Area quasi interamente recintata che nega l'affaccio sul mare al centro storico per quasi tutta la sua estensione con un collegamento ferroviario ormai in disuso. Nella tavola dei contesti urbani specializzati e consolidati, individua solamente l'area "retro portuale" e quella del porto. Infatti, in una prospettiva di ricucitura urbana ed ambientale, nella relazione si specifica che: La città ha bisogno di indicazioni progettuali specifiche, di progetti norma per alcuni ambiti urbani e per alcuni luoghi, la cui realizzazione o trasformazione sono essenziali al suo processo di ammodernamento, di ristrutturazione, di rigenerazione e di riqualificazione urbanistica; in particolare:

- il consolidamento delle aree lungo l'attuale perimetro urbano;
- le aree tra viale Di Vittorio e il mare;
- l'affaccio al mare del centro storico e il recupero a funzioni urbane di parte dell'area del porto.

PPTR Gargano sez. C2

Il PPTR mette a fuoco, per l'Ambito Gargano, un panorama estremamente ricco e differenziato con problematiche estremamente complesse che in linea di massima, definiscono una situazione generalmente positiva e in grado di essere attentamente monitorata e quindi tenuta sotto controllo. Purtroppo, Manfredonia e la sua costa costituiscono un punto di criticità generale e ciò è dato dal polo

Purtroppo, Manfredonia e la sua costa costituiscono un punto di criticità generale e ciò è dato dal polo industriale e al porto commerciale che di per sé costituiscono una fonte di notevole attrito con il paesaggio circostante dominato dalla mole dell'altopiano garganico e dal grande golfo. Non a caso è stata dichiarata dal Ministero dell'Ambiente "area ad alto rischio ambientale", insieme a Taranto e Brindisi. Oggi il polo petrolchimico è stato dismesso e sostituito da altri tipi di attività produttive che, seppur di minor impatto ambientale, paiono comunque inadeguate ad occupare un'area costiera di tale rilevanza paesaggistica.

Si specifica altresì che il sito SIN relativo al polo industriale di Manfredonia, a cui fa riferimento il PPTR, si trova al di fuori dell'area portuale urbana e del water front cittadino, a circa 3 km dall'area di intervento del progetto che si propone.

Nell'ambito della sezione C2 del PPTR, sono stati individuati, fra tutti, gli ambiti che, se non legati esplicitamente a Manfredonia, alla sua area e alle sue problematiche si possono avvicinare come tipologia ed assimilare come caratteristica d'intervento proposto:

▪ **punti 1.5 – 1.6 – 91**

Tutelare gli equilibri morfo dinamici degli ambienti costieri.

Azioni di controllo della compatibilità delle nuove costruzioni in rapporto alle dinamiche geomorfologiche e meteo marine dei siti interessati.

▪ **Punti 6.3 – 6.4 – 6.5 – 6.7 – 6.8**

Riqualificare e trasformare le urbanizzazioni periferiche senza relazioni con il contesto.

Azioni e progetti di rigenerazione urbana delle periferie che puntino alla riconnessione con i servizi urbani della città compatta, in particolare delle città di Manfredonia, etc...

▪ **Punti 9.4**

Riqualificare e promuovere l'innalzamento della qualità costruttiva e della sostenibilità ecologica delle piattaforme turistico-ricettive attraverso progetti di inserimento paesaggistico, l'uso di materiali costruttivi riciclabili-riciclati, l'impiego di energie rinnovabili e di sistemi di raccolta/riciclo/riuso dell'acqua.

Progetti di ristrutturazione e trasformazione edilizia degli insediamenti in sintonia con le tipologie costruttive del contesto.

▪ **Punti 6.11 – 6.12 – 9.1 – 11a.1-6**

Riqualificare le aree produttive degradate.

Progetti di riqualificazione delle aree produttive a livello paesaggistico ecologico, urbanistico edilizio ed energetico, dei consorzi ASI di Manfredonia etc..., volti a:

- Considerare la componente paesistica come requisito fondamentale per un progetto di riqualificazione complessiva delle aree produttive;
- Riqualificare la struttura compositiva dell'impianto, attraverso: la tipologia edilizia, i volumi, la relazione tra spazi aperti ed edificato nelle diverse articolazioni;
- Innalzare la qualità estetica degli elementi architettonici orientando ecologicamente gli edifici;
- Ridisegnare gli spazi pubblici prossimi ai lotti: i viali, le strade di relazione, le aree parcheggio.

▪ **Punti 4.2 – 5.5 – 9.3**

Tutelare e valorizzare le specificità e i caratteri identitari dei water front dei centri storici e dei beni culturali costieri garganici.

Progetti di valorizzazione e riqualificazione dei water front dei centri storici costieri garganici (Rodi G. Peschici, Vieste, Manfredonia, Siponto) che puntino a preservare le relazioni fisiche e visive tra insediamento, paesaggio marino e paesaggio rurale storico, e salvaguardare la mixité funzionale e sociale dei quartieri portuali storici con particolare rispetto per la valorizzazione delle tradizioni marinare e cantieristiche.

▪ **punti 5.8 – 7.4**

Salvaguardare e valorizzare i viali storici d'accesso alle città, degli ingressi e dei fronti urbani.

Azioni e progetti per la riqualificazione dei viali storici di accesso alle città, ripristinando le condizioni originarie di continuità visiva e valorizzando gli assi visuali di pregio caratterizzati dalla presenza di fughe prospettiche frontali di rilevanza simbolica, elementi di quinta edificati o vegetali di pregio, con particolare riferimento agli accessi urbani di Manfredonia e di San Giovanni Rotondo.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di sedime del progetto lambisce marginalmente la foce di una lama d'acqua a bassa pericolosità (BP - vedi allegato tav. 9 PAI)
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il progetto si trova in area/ambito portuale
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ridosso della città di Manfredonia si trova il massiccio promontorio del Gargano con le sue caratteristiche montuose e forestali (vedi allegato tav. 1 vincoli di area vasta)
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A ridosso della città di Manfredonia si trova il Parco del Gargano (vedi allegato tav. 1 vincoli di area vasta)
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Manfredonia si trova nell'omonimo golfo su cui si trova l'area industriale (sito SIN) che è considerata a rischio ambientale
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La città di Manfredonia è a ridosso del proprio porto
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La città di Manfredonia e il suo centro storico sono a ridosso del proprio porto
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ridosso della città di Manfredonia si trova il Tavoliere delle Puglie
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Manfredonia si trova nell'omonimo golfo su cui si trova l'area industriale (sito SIN) che è considerata a rischio ambientale
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non è vincolata
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non è a rischio alluvionale
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Area a carattere di media sismicità (Cat.2A)
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il progetto si trova in A area/ambito portuale

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	Descrizione: Minima occupazione del suolo relativamente all'impronta del fabbricato (200 mq circa) comunque all'interno delle aree già destinate alla Capitaneria di Porto		Perché: Grazie al limitato impatto fisico del progetto e alle caratteristiche edilizie innovative e a basso impatto ambientale	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Ogni costruzione comporta l'utilizzo di risorse. In questo caso minime perché il progetto è strettamente funzionale alle necessità operative ed di dimensioni estremamente contenute		Perché: Grazie al limitato impatto fisico del progetto e alle caratteristiche edilizie innovative e a basso impatto ambientale	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Nessuna condizione di rischio per la salute umana		Perché: Nessuna condizione di rischio per la salute umana	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Le tecniche di realizzazione non comportano produzione di rifiuti		Perché: Le tecniche di realizzazione non comportano produzione di rifiuti	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Non sono previste emissioni nocive durante l'esercizio di vita del fabbricato		Perché: Gli impianti sono progettati nel rispetto dei parametri delle normative attualmente in vigore	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Il progetto prevede la sola minima illuminazione esterna poiché ci troviamo in ambito militare		Perché: L'illuminazione esterna è stata progettata nel rispetto della legge Regionale sull'inquinamento da fonti luminose e si avvale della tecnologia a basso consumo a LED	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Il progetto non prevede alcun rilascio di sostanze inquinanti nell'ambiente		Perché: Il progetto migliora le caratteristiche presenti attualmente nell'area perché sottrae superficie carrabile ed aumenta quella calpestabile (solaio di copertura). Inoltre si avvale di tutti gli allacciamenti alle reti dei sotto servizi urbani di cui è già dotato il fabbricato oggi esistente	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>	
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il PSC ha come obiettivo quello di annullare tale rischio.		<i>Perché:</i> La corretta applicazione del PSC e dei POS annulla ipotetici effetti ambientali	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La localizzazione del progetto è distante dalle emergenze paesaggistiche e da quelle storico culturali della città di Manfredonia		<i>Perché:</i> Il progetto si colloca nell'area meno impattante del water-front di Manfredonia	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle aree di progetto o limitrofe non insistono zone sensibili		<i>Perché:</i> il progetto si colloca in area antropizzata, urbana e portuale	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto lambisce un foce di una lama d'acqua tombata a bassa pericolosità (PB)		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali perché il progetto ha tenuto in debito conto le indicazioni idrogeologiche provenienti dall'Autorità di Bacino	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto si colloca nella viabilità urbana esistente		<i>Perché:</i> Non sono previsti maggiori carichi di traffico derivanti dalla messa in esercizio della struttura	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si colloca sul water-front urbano ma in area portuale già interdotta alla fruizione pubblica libera		<i>Perché:</i> Non incidendo sui livelli di traffico, non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato in area urbana		<i>Perché:</i> Il progetto è localizzato in area urbana	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione: E' in itinere l'approvazione del PRG portuale</i>		<i>Perché: L'ampliamento della Capitaneria è fra le funzioni già previste dal nuovo strumento di utilizzo portuale in corso di approvazione</i>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Il progetto è localizzato in area urbana</i>		<i>Perché: Il progetto è localizzato in area urbana ma non incidendo sui ricettori sensibili, non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Presenza del water-front urbano</i>		<i>Perché: Non incidendo sui ricettori sensibili, non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Il progetto è localizzato in area urbana</i>		<i>Perché: Non essendo presenti risorse importanti, non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Sito SIN dell'aria industriale di Manfredonia</i>		<i>Perché: L'area d'intervento è distante 4 km da quella industriale e non incidendo sui ricettori sensibili, non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Il progetto è localizzato in area urbana e non risente di particolari condizioni a rischio se non quelle già indicate nella normativa sismica (Cat. 2°) e idrogeologica (BP)</i>		<i>Perché: Non incidendo sui ricettori sensibili, non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi</i>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Il progetto è localizzato in area urbana e non risente di particolari condizioni a rischio:</i>		<i>Perché: Non incidendo sui ricettori sensibili, non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi</i>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>
			<i>Si/No/? – Perché?</i>
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Il progetto è localizzato in area urbana e non risente di particolari condizioni a rischio</i>		<i>Perché: Non incidendo sui ricettori sensibili, non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi</i>

10. Allegati			
<p>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.</p> <p>Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)</p>			
<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1	<i>Inquadramento vincoli area vasta</i>	<i>varie</i>	<i>A0</i>
2	<i>Inquadramento area di progetto</i>	<i>1:2.000</i>	<i>A1</i>
3	<i>Strumenti urbanistici e territoriali</i>	<i>1:5.000</i>	<i>A2</i>
4	<i>Planimetrie generali</i>	<i>1:500</i>	<i>A3</i>
5	<i>Planimetria dell'intervento</i>	<i>1:200</i>	<i>A4</i>
6	<i>Foto inserimenti del progetto</i>	<i>-</i>	<i>A5</i>
7	<i>Viste prospettiche del progetto</i>	<i>-</i>	<i>A6</i>
8	<i>Profili e sezioni del progetto nel contesto</i>	<i>varie</i>	<i>A7</i>
9	<i>Verifica PAI e Autorità di bacino</i>	<i>varie</i>	<i>A8</i>

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO PRO-TEMPORE
(Ing. M. Vincenzo NUZZO)

PER CONFERMA IL DIRIGENTE DELL'UFFICIO 7
(Ing. Roberto SCARAVAGLIONE)