

Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

DEC/DSA/2005/CC 648

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349:

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377:

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni":

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 23 gennaio 2004 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale:

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il Piano Regolatore Portuale di Molfetta compreso tra la banchina S. Domenico e la località Tiro a Segno da realizzarsi in Comune di Molfetta (BA), presentata dal Comune di Molfetta con sede in via Carnicella, 70056 Molfetta (BA) acquisita in data 19 maggio 2004, con protocollo n. 12084, pubblicata sui quotidiani LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO in data 18 maggio 2004 e IL CORRIERE DELLA SERA in data 18 maggio 2004;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dallo stesso Comune di Molfetta acquisita in data 19 maggio 2004 con protocollo n. 12084, 1 giugno 2004 con protocollo n. 13283, 27 ottobre 2004 con protocollo n. 23903 e 2 febbraio 2005 con protocollo n. 2662;

VISTA la nota n. 2536 della Regione Puglia del 2 marzo 2005, pervenuta il 7 marzo 2005, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. 07.08.408/4129 del Ministero per i beni e le attività culturali del 22 aprile 2005, pervenuta in data 28 aprile 2005, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 668 positivo con prescrizioni formulato in data 10 marzo 2005, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dal Comune di Molfetta:

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- il porto di Molfetta è classificato come porto di II classe II categoria;
- il progetto in questione prevede la realizzazione di opere funzionali all'ottimizzazione della struttura esistente realizzata sulla base di precedenti approvazioni. Il ruolo principale del P.R.P. è quello di separare e rilocalizzare le aree funzionali relative alle attività commerciali, pescherecce, turistiche e dei cantieri navali che già attualmente vengono esercitate nel porto. Altro aspetto fondamentale del P.R.P. è quello dell'eliminazione, dall'interno della struttura urbana, del traffico indotto dalle attività portuali, principalmente del traffico pesante del sistema del porto commerciale.

L'obiettivo primario del progetto è quello di realizzare una struttura portuale a carattere regionale, adeguata alla sua classe, tale da poter funzionare senza le limitazioni attualmente presenti quali l'uso dei rimorchiatori e la presenza del traffico di mezzi pesanti nel centro storico:

- in particolare il miglioramento della struttura il Porto di Molfetta si pone i seguenti obiettivi.
riordino urbanistico-territoriale:

- 1) predisporre un disegno urbano idoneo a ricucire e a rafforzare il rapporto Città-Porto e a rimuovere le barriere fisiche e le discontinuità territoriali che hanno indebolito le relazioni tra abitato e area portuale;
- 2) ricondurre le esigenze e le modalità di edificazione all'interno dello scalo marittimo sotto il controllo della pianificazione urbanistica;
- 3) definire una disciplina per l'insediamento di attività produttive innovative aventi potenzialità di ricadute economiche positive;
- 4) disciplinare le modalità di valorizzazione congiunta delle emergenze storico monumentali e del waterfront portuale come continuità urbanistico-territoriale, mediante la verifica urbanistica ed ambientale delle rispettive esigenze e compatibilità:

obiettivi di ordine economico:

- 1) individuare le condizioni favorevoli ad innescare processi di riconversione e di potenziamento delle attività produttive tradizionali che si svolgono nell'area portuale (pesca, servizi di trasporto, cantieri navali, officine meccaniche, commercio del pescato);
- 2) predisporre le condizioni per attivare funzioni di produzione e di servizio integrative ed innovative (nautica da diporto, turismo nautico e culturale) e per partecipare a grandi progetti nazionali (autostrade del mare);
- 3) disegnare la trama infrastrutturale atta a valorizzare le interdipendenze funzionali tra le attività manifatturiere localizzate nelle aree per insediamenti produttivi della città e dell'hinterland e le attività portuali di servizio;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- l'analisi ha preso in considerazione gli obiettivi, le previsioni e lo stato di attuazione dei piani e dei programmi relativi all'area di intervento e in particolare:
 - documento Regionale di Assetto Generale (DRAG):



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP);
 - piani di bacino. Piani stralcio. Piani straordinari per le aree a rischio idrogeologico molto elevato. Piani per l'assetto idrogeologico (PAI);
 - piano di zonizzazione acustica;
 - piano Urbano del traffico;
 - piano Generale dei Trasporti;
 - piano Regionale dei Trasporti;
 - programma Transfrontaliero INTERREG III;
 - piano Operativo Regionale Anno 2000-2006;
 - piano Urbanistico Territoriale PUTT/Paesaggio;
 - piano Regolatore Generale del Comune di Molfetta;
 - parchi e vincoli ambientali;
 - piano di Zonizzazione Acustica Comunale;
- il Piano Generale dei Trasporti prevede di rafforzare il ruolo strategico dell'Italia nella dinamica dei trasporti e di promuovere il trasporto marittimo come alternativa al trasporto "tutto strada" su relazioni nazionali mediante la promozione di "sistemi portuali", la progettazione e realizzazione di una rete efficiente di terminali di cabotaggio lungo le c.d. "Autostrade del Mare": le connessioni porto-territorio: estendere l'offerta di servizi portuali specializzati nell'ottica di perseguire il riequilibrio territoriale allo scopo di sfruttare la risorsa offerta dal Mezzogiorno, ecc. Occorre sottolineare che il Porto di Molfetta, gioca un duplice ruolo poiché da un lato è un porto di supporto al Porto di Bari, nodo dello SNIT e che quindi ricopre importanza nazionale, dall'altro considerandolo realtà a sé stante ricopre importanza nell'ambito regionale;
 - per il Piano Regionale dei Trasporti il Porto di Molfetta risulta tra i "Porti di possibile riferimento per il Sistema Portuale di Bari" ed è dunque compreso nel "sistema della portualità regionale". Su scala regionale la coerenza è negli scenari offerti "dalle interazioni della portualità della Puglia con il Corridoio Adriatico". Tali schemi sono ripresi anche dal programma transfrontaliero Interreg III che si pone quale obiettivo generale, di contribuire alla formazione di una euroregione adriatica con interventi di completamento, miglioramento delle infrastrutture di supporto e di qualificazione dei bacini logistici dei sistemi produttivi locali, ivi inclusa la pesca e le attività di promozione finalizzata all'allargamento dell'offerta turistica;
 - anche nel Programma Operativo Regionale anno 2000-2006 sono individuabili rapporti di coerenza indiretta con analoghi obiettivi;
 - per quanto riguarda il Piano Urbanistico Territoriale PUTT/Paesaggio le aree ricomprese nella zona portuale di Molfetta, ad esclusione dei territori costruiti che non sono sottoposti a tutela del PUTT/P, ricadono negli ambiti estesi denominati "B" e "C", per cui valgono obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesaggistico-ambientale nel rispetto di indirizzi di tutela in cui vige la massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio. Le aree interessate dal progetto, oltre a lambire a sud il centro storico risultano inoltre adiacenti all'AREA PROTETTA con vincolo faunistico A8 - Oasi di Protezione - Torre Calderino. Infine l'area di progetto risulta vincolata ai sensi della ex-legge 1497/1939, in quanto una parte del progetto risulta nell'area compresa tra la basilica della Madonna dei Martiri, la S. S. 16, via Madonna dei Martiri, via

Ragno, via Sergio Pansini, Piazza V. Emanuele, corso Umberto, via Maranta, via La Vista, piazza Garibaldi fino al mare soggetto al vincolo paesaggistico:

- per quanto riguarda il PRGC del Comune di Molfetta le aree che saranno occupate dalle nuove opere portuali sono destinate a "zona portuale" risultando in tal modo il progetto conforme alle previsioni urbanistiche;
- il quadro degli interventi in progetto risulta coerente con gli obiettivi e le previsioni dei piani e programmi. Vi è da segnalare il vincolo paesaggistico relativamente alla zona di Torre Calderino rispetto al quale sono stati prodotti idonei approfondimenti al fine di seguire i criteri di tutela indicati dai vincoli, così come per le aree vincolate ai sensi della ex legge 1497/1939:

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

per il bacino di influenza del porto:

- il Porto di Molfetta è catalogato come porto regionale e, quindi, il suo bacino allargato è riconducibile in primo luogo alla Puglia ma, come dimostrano i dati di origine-destinazione dei flussi di merci, il bacino di operatività è ancora più ampio e comprende la penisola balcanica, la Russia ed il Mediterraneo.

Tale classamento di secondo livello, più che dalla funzione storicamente svolta e da quella potenzialmente esprimibile, deriva da una posizione differenziale rispetto ai porti di Bari, Brindisi e Taranto che sono considerati di rilievo nazionale e dotati di Autorità portuale. Tuttavia tale classificazione, ancorché corretta, non rispecchia il ruolo effettivamente svolto dal porto di Molfetta, specie se esso venisse considerato in termini di sistema integrato di produzione di beni (pesca, cantieristica) e di servizi (trasporto, commercializzazione, formazione) e considerato come componente di un "sistema portuale".

Come porto peschereccio, esso è tuttora collocabile tra i primi cinque posti e come mercato ittico è al secondo posto (dopo quello di San Benedetto del Tronto) all'interno del sistema portuale dell'Adriatico.

Il porto di Bari va specializzandosi come stazione marittima per passeggeri e crocieristi. La scelta dell'Autorità portuale di Bari è di assegnare al trasporto merci e alla pesca un ruolo di compenso stagionale rispetto alla suddetta attività principale, a causa di una disponibilità di aree a terra e di bacino acquatico ormai strutturalmente insufficiente ad accogliere contemporaneamente i picchi delle quattro attività. Il porto di Molfetta, può accogliere i picchi di domanda generata dalle attività di trasporto merci e dalla pesca che lo scalo di Bari non è in grado di smaltire.

le criticità attuali:

- sono riferite alla non completa sicurezza dell'ingresso portuale, vista l'incompleta copertura di difesa dagli eventi nel settore Nord-Est, con una forte diffusione del moto ondoso su vasti settori dello specchio acqueo interno del porto.

Altro punto critico è rappresentato dalla presenza della "secca delle Monacelle". Questa, situata davanti agli scali d'alaggio dei Cantieri Navali, li rende poco utilizzabili ai fini di un uso per le esigenze attuali di tali attività.



Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Ulteriori punti critici sono rappresentati dalla commistione delle varie funzioni che si svolgono sullo stesso molo e dal sistema del traffico di servizio del porto che passa tutto indistintamente davanti al Duomo e attraversa la città sia da Est che da Ovest;

le potenzialità di sviluppo:

- sono connesse essenzialmente alla rimozione delle barriere fisico-strutturali che bloccano l'accesso e la fruibilità del porto, nonché a:
 - a) l'ampliamento della pesca e dei servizi connessi, che rappresentano l'attività di specializzazione tradizionale del porto insieme con la produzione cantieristica;
 - b) la costruzione di un approdo turistico attrezzato per la nautica da diporto, che può fruire delle economie interne proprie di uno scalo portuale già esistente, considerato che il porto turistico di Trani è al limite della capienza e non è più in grado di soddisfare la crescente domanda;
 - c) l'adeguamento strutturale e funzionale del porto commerciale in previsione di una domanda crescente generata dalle imprese localizzate nel comprensorio (in particolare, nell'area industriale di Molfetta);
 - d) l'adozione di una politica tariffaria concorrenziale, grazie all'eliminazione dei costi dei servizi di rimorchiatore (pari al 320-360% della tariffa-base), che ha ispirato la concezione tecnico-strutturale del progetto in analisi;
- le previsioni in merito eseguite dal proponente, pur se basate solamente su osservazioni sperimentali, appaiono fondate e in primo luogo appare quanto mai opportuna la razionalizzazione dell'utilizzo del porto e la riorganizzazione interna. Infatti non sono richiesti maggiori interventi per il potenziamento dimensionale dell'infrastruttura quanto piuttosto la necessità di nuovi interventi mirati a dare maggiore funzionalità all'intero sistema portuale;
- il dimensionamento strutturale dell'offerta ha preso come riferimento il picco di massima dell'offerta di servizi con l'attracco contemporaneo di navi di lunghezza massima di 125-170 metri (fino a 3.000 TSL) in numero di tre e di navi ro-ro in numero di due (oltre a una nave da 60-70 metri di sviluppo pari a 800 TSL);
- il progetto non prevede l'attivazione di flussi di traffico passeggeri.
- il progetto proposto non prevede un aumento dell'attività peschereccia e di commercializzazione dei prodotti ittici, ma solo una più razionale sistemazione logistica del porto peschereccio;
- il progetto prevede la costruzione di un porto turistico attrezzato con tutti i servizi, con una capienza massima di 427 posti barca. Tale scenario di sviluppo è compatibile con una previsione di domanda che vede 1 posto barca/300 abitanti residenti;
- il sistema portuale della Città di Molfetta si colloca al margine del Centro Storico (zona medievale, zona sei-settecentesca e zona ottocentesca), di una zona urbana di espansione e di un complesso storico-monumentale (Santuario della Madonna dei Martiri);
- lo specchio acqueo che configura l'attuale porto è delimitato:
 - a) a Nord/Nord-Est dal braccio principale di forma articolata della lunghezza complessiva di circa 820 m (costituito dai moli San Vincenzo, San Michele e San Corrado);

- b) ad Est dalla Banchina Seminario lunga circa 145 m (prospiciente alla cortina edilizia del centro storico, conclusa a settentrione dal medievale Duomo "San Corrado");
- c) a Sud dal fronte mare (prospiciente al tessuto urbano sette-ottocentesco) comprendente la Banchina San Domenico (su cui affacciano i due mercati ittici) lunga circa 360 m e l'area dei cantieri navali delimitata a ponente dal Molo "Pennello" della lunghezza di circa 285 m;
- d) a Nord-Ovest dalla Diga Foranea (mancante dell'allacciamento a terra e lunga circa 850 m) che protegge il porto dai venti dominanti del settore di traversia Nord/Nord-Ovest;
- in corrispondenza delle banchine si individuano fondali a diverse profondità:
 - tra -5.00 m e -8.00 m (in prossimità della testata) per la banchina del Molo San Vincenzo;
 - tra -4.50 m e -5.00 m per la banchina del Molo San Michele;
 - tra -4.00 m e -4.50 m per la banchina Seminario;
 - tra -3.00 m e -4.00 m per la banchina San Domenico;
 - tra -2.50 m e -3.50 m per la banchina del Molo Pennello;
- l'imboccatura del porto presenta fondali con quote comprese tra -7.00 m e -9.00 m, mentre la profondità del canale tra la costa e l'estremità sud-ovest della diga foranea non supera i -2.00 m.

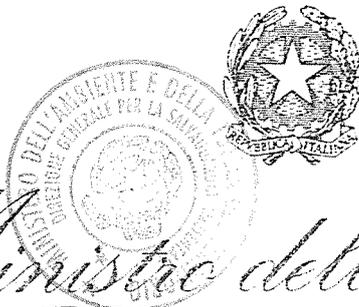
gli interventi consistono in:

1) opere esterne di difesa:

- a) prolungamento di circa m 45, in direzione 65°N, del primo braccio del molo di sopraflutto;
- b) realizzazione del secondo braccio del molo di sopraflutto, in direzione 100°N e della lunghezza di m 670, radicato all'estremità nord-est del primo braccio di sopraflutto;
- c) realizzazione, in direzione 32°N, di un pennello radicato al gomito del sottoflutto, della lunghezza di m 120;
- d) realizzazione di un moletto radicato tra il primo ed il secondo braccio del molo di sopraflutto, della lunghezza di m 75 ed esteso in direzione 155°N verso l'imboccatura del porto;
- e) realizzazione di una scogliera a bassa acclività e ridotte proprietà riflesse lungo il lato interno del secondo braccio del molo di sopraflutto;

2) opere interne:

- a) prolungamento, verso nord-est e verso sud-ovest, ed allargamento, verso l'interno del bacino portuale, dell'attuale banchina della diga foranea. In particolare è prevista una banchina di larghezza m 48 e della lunghezza totale di m 584;
- b) realizzazione di una banchina di riva con piazzale retrostante per la movimentazione delle merci. Tale banchina, esposta a nord-est e della lunghezza di m 252, è radicata perpendicolarmente al primo braccio del molo di sopraflutto in corrispondenza della sua estremità sud-ovest. L'area (retrostante la banchina) adibita a piazzale, zona servizi, viabilità porto commerciale, si estende verso sud-ovest dal bordo della banchina per m 170 e verso sud-est dal muro paraonde del primo braccio del molo di sopraflutto per una lunghezza di m 300;
- c) realizzazione di una banchina di riva, esposta a nord, della lunghezza di m 396 e della larghezza di m 40, radicata all'estremità sud-est della banchina con piazzale retrostante e ruotata rispetto a questa di 135°;



Il Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- d) realizzazione di una banchina destinata alla nautica minore, esposta a sud-ovest, della lunghezza di m 300 e larghezza di m 24, e radicata all'area adibita a piazzale, zona servizi, viabilità porto commerciale;
- e) realizzazione di pontili fissi e galleggianti per l'attracco delle unità da diporto;
- f) realizzazione di banchinamenti perimetrali alla darsena del porto turistico;
- g) realizzazione di uno scalo di alaggio delimitato dal molo Pennello ad est e dalla banchina del porto turistico destinata al bunkeraggio ad ovest, della lunghezza di m 103 e diviso in due settori destinati al porto turistico ed ai cantieri navali;
- h) realizzazione di una banchina con retrostante piazzale a servizio dei cantieri navali delimitata dal molo Pennello ad ovest e dalla banchina San Domenico ad est, della lunghezza di m 225, con n. 2 darsene per il sollevamento delle imbarcazioni dal mare;
- i) realizzazione di una banchina destinata alla nautica minore posta ad ovest del piazzale del porto commerciale, della lunghezza di m 261 e larghezza di m 25;

3) fondali:

- 1 canale di accesso al porto. Sono previsti fondali con quote variabili da -9.00 m a -11.50 m;
- 2 bacino interno del porto. I fondali in corrispondenza del cerchio di evoluzione (raggio m 190) del bacino interno sono previsti a quota -9.00 m;
- 3 banchine.
Per la banchina del primo braccio del molo di sopraflutto sono previsti fondali a quota -7.00 m per un'estensione di m 100 nel tratto occidentale, e a quota -9.00 m nel rimanente tratto.
Per le due banchine di riva del porto commerciale i relativi fondali saranno a quota -7.00 m.
Per le banchine dei moli San Vincenzo e San Michele e per la banchine Seminario e San Domenico le quote dei fondali rimarranno inalterate e cioè comprese tra -4.00 e -8.00 m.
- 4 bacino antistante gli scali di alaggio è previsto ad una profondità di -5.00 m;
- 5 darsena del porto turistico è previsto ad una profondità di -3.50/-4.00 m
- 6 canale prospiciente il Santuario della Madonna dei Martiri per la nautica minore sono previsti fondali con quote superiori a -1.50 m;

4) porto turistico:

- il porto turistico è localizzato nello specchio acqueo, a bassi fondali, compreso tra il porto commerciale, a ponente e a settentrione, l'area di ampliamento dei cantieri navali a levante, e la zona di terraferma della "Secca dei Pali", a mezzogiorno;

5) organizzazione delle nuove banchine commerciali:

- sono previste n. 3 banchine per il porto commerciale, in grado di consentire il contemporaneo carico e scarico di merci di n. 3 navi di lunghezza massima di 125 m sulla banchina del primo braccio del molo di sopraflutto e sulla banchina di riva esposta a nord, e l'attracco di n. 2 Ro-Ro alla banchina di riva radicata al molo di sopraflutto;

6) ubicazione del porto peschereccio:

- il porto peschereccio è situato nella parte orientale del porto e sarà costituito dalle banchine: San Vincenzo, San Michele, Seminario e San Domenico, per un'estensione totale (delle banchine) di circa 1500 m;

7) localizzazione dei parcheggi e indice di saturazione:

- il numero totale tra utenti e addetti è di 430 unità. Il numero totale dei parcheggi che sono stati previsti è di 774 con un indice medio di saturazione del 56%;

8) accessibilità al nuovo porto:

- il P.R.P. sviluppa una sistemazione "lineare" delle attività previste all'interno del Porto (mercantile, cantieristica, peschereccia e turistica), creando una viabilità di scorrimento costiero (Cala dei Pali – banchina San Domenico) e una viabilità differenziata e direttamente collegata con l'asse attrezzato Cala dei Pali - S. S. 16 Bis - Zone Artigianale e Boaria. La viabilità di scorrimento costiero permetterà l'accesso alle quattro aree funzionali del porto (peschereccia, mercantile, turistica, cantieristica), mentre l'asse Cala dei Pali – S. S. 16 Bis collegherà il porto commerciale con la S.S. 16 bis e con le aree commerciali ed industriali della città:

per i collegamenti alla rete di adduzione:

- allo stato attuale l'area portuale attiva è rappresentata dal porto peschereccio (5500 ton/anno) che si sviluppa lungo le banchine Seminario e S. Domenico, a cui si sovrappone il traffico mercantile (~250.000 ton/anno). Essa è direttamente connessa alla viabilità angusta del Centro Storico medioevale e seicentesco. Tale area di levante è peraltro nettamente divisa dalla zona dei Cantieri e dal piccolo attracco dei natanti da diporto (Molo Pennello) collegati questi ultimi alla S. S. 16 Adriatica in corrispondenza del confine fra la zona urbanizzata ottocentesca e di espansione più recente. L'attuale accesso alle aree portuali avviene quindi prevalentemente dal centro urbano, in quanto direttamente collegato all'area portuale attiva con le sue banchine di riferimento (Seminario e S. Domenico);
- nelle condizioni attuali, si ha un flusso diurno di 480 autoveicoli equivalenti/ora in banchina e 1170 autov./ora lungo la retrostante S. S. 16 "urbana", per complessivi 1650 autoveicoli equivalenti/ora. Di notte il flusso scende a 50 veicoli pesanti/ora (di cui 15 di grande portata e 35 di piccola portata);
- la condizione attuale oltre a risultare critica per quanto riguarda la funzionalità e la sicurezza dell'esercizio del porto, implica un carico di traffico sull'area urbana che non è compatibile con la destinazione d'uso prevista dagli strumenti di gestione del territorio e con la capacità di deflusso delle strade stesse;
- lo specchio acqueo del porto è già definito dall'attuale configurazione delle opere di difesa portuale e risulta essere di 56,60 ettari. Anche la diga foranea risulta già definita per la parte che delimita lo specchio acqueo; per quanto riguarda la parte esterna all'imboccatura, le caratteristiche e la lunghezza di progetto sono state determinate da specifici studi e verifiche condotte mediante modello elaborato da parte dell'Istituto di Idraulica di Delft (Olanda); la funzione di tale braccio è determinata dalla necessità di creare un avamposto allo scopo di dissipare le energie residue delle onde provenienti principalmente da Sud-Est, a protezione dell'imboccatura del porto;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

gli obiettivi del PRP prevedono:

per le attività commerciali:

- l'obiettivo del traffico commerciale è quello di conseguire 750 attracchi/anno e di inserirsi nei flussi di trasporto merci connessi con il Corridoio Adriatico e il Corridoio Transeuropeo n. 8:

per il porto turistico:

- un deciso incremento del numero di posti barca, quantificabili in almeno 400 unità (contro i 66 attuali), dotati di servizi e infrastrutture adeguati alle esigenze di una domanda in evoluzione:

per il porto peschereccio

- gli obiettivi stabiliti per le attività del porto peschereccio sono quelli di stabilizzare le unità di pesca in numero di 100:

per il water-front:

- il porto è costituito sostanzialmente da due settori. Il settore Est con i vecchi moli, imperniati sul Duomo ed il Centro Storico a Est, tutta la cortina urbana dell'antico quartiere "Catacombe" e dei due mercati del pesce, quello locale e quello generale, a Sud. In questo settore di grande fascino, il progetto non prevede alcun intervento specifico sulla struttura urbana;
- il secondo settore portuale parte dalla cerniera dei Cantieri Navali e si protrae verso Ovest per circa 700 metri, fino alla Madonna e ai Martiri e da qui, per altri 300 metri, fino ad arrivare al ponte di collegamento del porto;
- il nuovo "water-front" parte, pertanto, dalla "Secca dei pali", seguendo l'attuale linea di mare fino alla "cala San Giacomo", per altri 1.50 Km.

La necessità di salvaguardare il "water-front" urbano in questa zona ha portato ad allontanare dalla terra i nuovi interventi. Sono stati lasciati, pertanto, dei larghi specchi acquei liberi tra terra e nuove opere, mediamente di 150-200 m, che, oltre alla funzione di salvaguardia paesaggistica, ha anche la funzione di rendere il bacino del porto di tipo "aperto", permettendo la circolazione delle acque interne dello specchio acqueo del porto.

Allo scopo di inserire il progetto del Porto in un'ottica più generale di riqualificazione urbana, ed in accordo con le previsioni del P.R.G. vigente, è stato previsto un lungo e largo viale che ha la funzione di collegare i due settori urbani del porto. La struttura viaria del viale è di tipo complesso, accorpando sia zone verdi verso il mare, sia percorsi ciclabili, sia strutture per il tempo libero, come la riqualificazione degli attuali capannoni delle officine e dei cantieri ed in particolare quello della CINET, che viene destinato a "Museo del Mare":

per la viabilità interna:

- all'interno delle nuove aree destinate al Porto Commerciale non è stata prevista alcuna viabilità interna.

È previsto, invece, un piazzale di arrivo di m 300 x 50, su cui sono previsti due varchi viari per l'ingresso e l'uscita del Porto. Questo piazzale con un viadotto di 154 m è collegato con la terra ferma e da qui alle varie arterie viarie territoriali, mediante uno svincolo a rotatoria sulla ex viabilità SS16 oggi declassata e classificata come viabilità extraurbana comunale:

- l'accesso al Porto Turistico avviene dal nuovo viale urbano. Da qui parte una viabilità interna che serve il centro servizi e con un ponte secondario collega la banchina a mare verso Nord separato dallo specchio acqueo interposto tra la terra ferma ed il molo su cui si attestano verso

Nord i pontili galleggianti del Porto Turistico. Si tratta di una strada a due corsie di larghezza complessiva di m 8:

in merito alle alternative di progetto:

- la soluzione del PRP è stata individuata partendo da un'analisi funzionale dell'attuale stato di realizzazione del porto e sviluppando modelli matematici e fisici che hanno portato a delineare la migliore condizione per gli aspetti funzionali sia per la protezione dal moto ondoso sia per la navigabilità dell'accesso e per quella all'interno del porto.

Partendo da questo assunto la configurazione planimetrica delle nuove opere di difesa del porto di Molfetta prevista dal PRP è stata progressivamente definita mediante un complesso iter di analisi, valutazioni e verifiche – anche sperimentali – che hanno consentito di conseguire il migliore equilibrio tra i diversi aspetti e le diverse esigenze, tra cui quella di ridurre al minimo i possibili impatti sull'ambiente marino.

In particolare, la presenza sul fondale antistante il porto esistente di popolamenti precoralligeni e/o coralligeni e di *matte* morte di *Posidonia oceanica*, ha costituito uno degli aspetti tenuti in considerazione nella progettazione e nell'iter di valutazione.

Le possibili soluzioni alternative a quella poi definitivamente prescelta hanno infatti considerato di evitare, o comunque ridurre al minimo, l'interferenza su tali biocenosi delle nuove opere di difesa necessarie per garantire la funzionalità, la protezione dal moto ondoso e l'agibilità nautica del porto.

Oltre alla soluzione di PRP sono state considerate:

- soluzione 1 Prolungamento del molo di S. Michele, imboccatura rivolta a NW;
- soluzione 2 Prolungamento del molo di sopraflutto in posizione più arretrata rispetto al PRP, imboccatura rivolta a SE.

È da osservare che entrambe le soluzioni planimetriche alternative delineate avrebbero comportato una significativa riduzione della funzionalità e della potenzialità del porto rispetto alla soluzione prevista dal PRP, riducendo le dimensioni della zona peschereccia e non-commerciale del porto, riducendo la lunghezza complessiva dei fronti di accosto e delle banchine utilizzabili per attività portuali, etc. tali soluzioni potevano anche essere accettate qualora avessero mantenuto inalterata la funzionalità e la sicurezza.

- la soluzione di PRP è apparsa preferibile alle ipotesi alternative perché caratterizzata da:
 - ✓ minore impatto sulle biocenosi di maggiore pregio presenti nell'area PSIC "Posidonieto San Vito-Barletta";
 - ✓ prestazioni superiori in termini di potenzialità, versatilità ed operatività del porto a causa della maggiore dotazione complessiva di banchine e di fronti di accosto utilizzabili nonché delle maggiori dimensioni delle zone riservate ai pescherecci ed alle attività non commerciali;
 - ✓ migliore agibilità nautica e sicurezza della navigazione. Gli inconvenienti a questo riguardo della SOLUZIONE 2 appaiono decisivi. Una conformazione del porto analoga a quella della SOLUZIONE 2 avrebbe infatti irrimediabilmente compromesso la stessa funzionalità del porto rendendo insicuro e compromettendo l'accesso delle navi, cui invece il porto previsto dal PRP si propone di offrire un servizio efficiente ed adeguato alle prospettive di sviluppo:



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- ✓ minore impatto sui valori paesistici del *waterfront* urbano e portuale, non essendo necessario demolire un tratto significativo nonché la testata e la torre-faro di estremità del molo di S. Michele, attuale e "storica" opera di difesa del porto;
- ✓ costi inferiori;
- gli obiettivi che il PRP intende perseguire possono essere raggiunti senza un aumento del bacino portuale ma solamente con interventi di riorganizzazione dello specchio acqueo portuale pur se con l'incremento di zone infrastrutturate che comunque non sono da ritenersi esterne al bacino stesso;
- l'intervento sostanziale è rappresentato dalla realizzazione del completamento della diga di sopraflutto ma che questo si rende indispensabile già nell'attuale configurazione per mettere in sicurezza e proteggere l'attuale specchio acqueo e quindi non è da intendersi solamente connesso agli sviluppi del Piano ma mosso sostanzialmente da motivazioni funzionali;

in merito all'ottimizzazione dell'accessibilità:

- la nuova rete stradale di accesso all'area portuale e di scorrimento fra le varie zone di traffico marittimo realizza il disimpegno delle diverse attività settoriali, eliminando la sovrapposizione del traffico veicolare portuale con quello urbano e collegando direttamente l'intero sistema portuale alle aree produttive commerciali, industriali e artigianali ed alla viabilità primaria esterna alla Città.

Per rendere operativo l'assetto proposto dal PRP assume un ruolo prioritario la rotonda e l'asse di collegamento presente tra il viadotto previsto del PRP ad ovest del porto commerciale e la viabilità esistente che porta alla SS16 bis.

I livelli di servizio delle arterie principali, che allo stato attuale all'interno dell'area urbana sono di livello E ed F assumono Classe C. (caratteristica di flusso stabile) nello scenario di Piano:

- la viabilità di collegamento tra il viadotto previsto dal PRP, e l'asse di scorrimento (SS16 bis) nonché con l'area industriale, è di pertinenza del Comune di Molfetta in quanto viabilità di ex pertinenza Anas, declassata a viabilità extraurbana comunale e che gli interventi associati al PRP sono già stati progettati e che gli stessi hanno acquisito i pareri necessari, sia in via tecnica (deliberazione Giunta Comunale 23 del 8.2.05) che ambientale (Determinazione del Dirigente del Settore Ecologia della Regione Puglia del 13.12.04 circa la non assoggettabilità a VIA del collegamento della SS16 a nord di Molfetta con il porto e la rete viaria);
- il Collegamento della SS16 a nord di Molfetta con il porto e la rete viaria del Comune di Molfetta e dello snodo in corrispondenza degli svincoli della SS16 is uscita "Molfetta Zona Artigianale" sarà finanziato interamente dall'ANAS rientrando nella programmazione del Compartimento della Puglia ovvero on finanziamento di cui alla L174/02;
- l'intervento della rotatoria sulla viabilità comunale è di fondamentale importanza per la coerenza tecnica-funzionale del PRP e risulta basilare per la compatibilità ambientale dello stesso Piano, si ritiene che lo stesso dovrà essere realizzato dal Comune di Molfetta (competente per la viabilità e proponente del PRP) propedeuticamente all'avvio dell'esercizio del PRP stesso.

in merito all'interferenza con la morfologia delle coste limitrofe:

- la parte più esterna dell'esistente diga foranea, fonda direttamente su calcari "affioranti", privi cioè di una copertura, sia pure di spessore esiguo, sedimentaria sciolta (sabbie o fanghi di fondale), di recente o attuale deposizione.

Da ciò si desume che la quantità di sedimenti trasportati dalle correnti marine prevalenti è scarsa o irrilevante. È ipotizzato che la stessa situazione si riproporrà una volta eseguito il "prolungamento" verso il largo della diga foranea, essendo fondato a batimetrica dove comunque il fenomeno si riduce consistentemente.

in merito al dragaggio:

- è previsto il dragaggio per l'approfondimento a quota -9.00 m di tutta la zona corrispondente al cerchio di evoluzione delle navi nonché di quella antistante il tratto di banchina, sita a ridosso del molo foraneo, ed il dragaggio per l'approfondimento, a quota -7.00 m, di tutte le zone prospicienti i due bracci della banchina di riva.

Si possono individuare n. 4 aree da dragare: il Canale di accesso, l'imboccatura del porto, il bacino antistante i cantieri e lo scalo di alaggio nonché il bacino interno del porto commerciale. È inoltre previsto lo scavo per l'eliminazione della secca, denominata delle "Monacelle", esistente nella zona prospiciente lo scalo d'alaggio". Da tali escavazioni si otterranno 528.000 mc di materiale roccioso e 332.000 mc di materiale sabbioso sedimentato di 860.000 mc:

in merito ai bilanci dei materiali:

occorrono:

- calcari in pezzatura variabile per usi marittimi e stradali da sottoporre ad eventuale frantumazione: 600.000 m³
- blocchi calcarei per realizzazione di scogliere: 530.000 m³
- materiale fino da riciclaggio per riempimento cassoni autoaffondanti di banchina: 80.000 m³

per i primi si possono utilizzare i materiali del dragaggio per una quantità di circa 530.000 m³ e per il materiale fino si possono utilizzare le sabbie si ha:

- eccedenza materiali fangosi stabilizzati e palabili: 250.000 m³
- deficit di materiali lapidei di grande pezzatura: 530.000 m³
- deficit di materiali lapidei frantumati: 70.000 m³

- si evince quindi la necessità di "smaltire" circa 250.000 m³ di materiale di dragaggio e di "reperire" circa 600.000 m³ di materiale lapideo;

per il reperimento dei materiali e la messa a dimora dei residui:

- la totalità dei materiali utilizzabili per la costruzione delle opere marittime ed anche per sottofondi, rilevati e piazzali sono recuperati dagli scavi del fondale roccioso (calcarea), previsti per l'approfondimento dei fondali dello specchio marino portuale, previo trattamento di frantumazione in loco, ove necessario.

Al fine di ottimizzare i viaggi dei camion utilizzati per il trasporto a discarica dei materiali di risulta sabbioso-limosi provenienti dai dragaggi, è stata studiata la possibilità di utilizzare una cava-discarica ubicata in agro di Giovinazzo ed a 13 km circa lungo la viabilità esistente (Strada Padula - S. S. 16 bis o complanare - S. P. Giovinazzo/Terlizzi).



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Nella fattispecie nella stessa cava dismessa sarà possibile smaltire i materiali residui, opportunamente trattati e reperire i blocchi calcarei a pezzatura predefinita, necessari per la formazione delle scogliere.

Nello stesso tempo i camion che trasportano i materiali di dragaggio da smaltire in cava-discardica, possono ritornare in cantiere (area portuale) con il carico di blocchi calcarei di scogliera, minimizzando l'impatto temporaneo sulla viabilità;

per il trasporto dei materiali da costruzione che:

- considerando un periodo di lavoro effettivo di 400 gg ed un volume di carico unitario di un camion pari a 30 m³, si hanno 108 camion/giorno e considerando un flusso di 15 camion/ora si ha per la Strada Padula il mantenimento del Livello di servizio "C" analogamente per la S.S. 16 bis;
- per quanto concerne infine i mezzi di movimento terra, di escavazione, dragaggio, ecc., stante la tipologia del sito, si prevede che una volta raggiunto il cantiere essi resteranno ivi localizzati fino alla chiusura dello stesso, per cui non andranno ad interferire in alcun modo con la viabilità esistente;
- il progetto prevede un'ottimizzazione del bilancio dei materiali recuperando per intero la frazione tecnicamente utile riducendo quindi il fabbisogno di risorse. Appare inoltre condivisibile la scelta di utilizzare una ex cava abbandonata per reperire i materiali per la realizzazione dell'opera nonché per posizionare quelli residui del dragaggio.

A tal proposito dovrà essere data evidenza che i materiali di dragaggio non siano contaminati e che quindi si possa porli a deposito definitivo secondo le procedure previste dalla L. 306/03.

Inoltre dovrà essere sviluppato un apposito progetto di sistemazione finale e valorizzazione del sito prescelto:

per le interferenze durante la fase di costruzione:

- non sono previste modifiche significative delle condizioni ambientali per quanto riguarda il rumore e l'atmosfera mentre per quanto riguarda l'incremento della torbidità delle acque marine durante la fase di costruzione dovranno essere assunte le necessarie cautele;

per gli interventi di mitigazione:

- sono previsti interventi di tutela della qualità delle acque interne a seguito della realizzazione dei nuovi bacini e dagli sversamenti delle acque di prima pioggia e di corrivazione dei piazzali nonché interventi di riqualificazione urbana;

per gli interventi di compensazione:

- quelli relativi alla risistemazione di una serie di spazi a verde quali:
 - verde attrezzato del porto turistico m² 6.000;
 - verde pubblico a gradoni verso il mare m² 4.000;
 - parco urbano alle spalle del Santuario della Madonna dei Martiri m² 51.000
- coerenti con la finalità del progetto le sistemazioni ambientali già indicate dal PRP pur se presenti all'esterno del perimetro del Piano in quanto inserite nel PRG del Comune che quindi evidenzia una coerenza diretta tra i due strumenti di gestione che nel caso specifico sono riferiti entrambi allo stesso soggetto proponente (Comune di Molfetta);

- la planimetria degli interventi di Piano riporta le previsioni di un autoporto e di strutture di servizio previste come zona D3 dal PRG del Comune di Molfetta ma che lo stesso è al di fuori del perimetro del PRP;
- l'autoporto non debba essere considerato facente parte del Piano di cui in oggetto e, pur se tendenzialmente coerente con l'intervento in oggetto, debba essere assoggettato ad una successiva procedura di verifica ambientale prima della sua realizzazione;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- lo studio di impatto ambientale ha eseguito tutte le analisi e le simulazioni necessarie per definire lo stato ante operam e caratterizzare le condizioni finali che verranno a crearsi dopo la realizzazione del progetto. Di seguito si riportano le principali considerazioni e valutazioni inerenti i singoli settori di studio:

atmosfera:

- l'analisi è stata condotta seguendo due scenari differenti:
 - situazione attuale, assumendo i parametri dello stato attuale di qualità dell'aria mediante l'uso dei dati dei rilievi delle centraline presenti;
 - proiezione a 15 anni, assumendo i parametri di qualità dell'aria previsti al completamento ed all'entrata in pieno esercizio del nuovo porto di Molfetta.

La stima dei fattori di emissione delle diverse sorgenti è stata effettuata seguendo la metodologia CORINAIR, per il calcolo delle emissioni, mentre per la simulazione della diffusione degli inquinanti in atmosfera, e conseguente valutazione della qualità dell'aria, è stato applicato il codice di calcolo DIMULA nella sua versione "climatologica", con validazione successiva utilizzando i dati rilevati dalla rete di monitoraggio della qualità dell'aria di Molfetta:

- per quanto riguarda lo stato della qualità dell'aria ante operam i dati evidenziano alcune attenzioni per il biossido di azoto.
 - nel complesso le concentrazioni di biossido di azoto sono contenute a livelli accettabili, tanto nella zona portuale che in quella 'intermedia'; livelli più elevati della concentrazione di biossidi di azoto sono riscontrati avvicinandosi al centro città, e sono imputabili a sorgenti emissive diverse da quelle portuali;
 - solo nella zona del porto l'incidenza delle fonti emissive portuali è significativa;
 - in tutti gli altri punti, caratterizzanti tanto la 'zona intermedia' che il 'centro città', la concentrazione di biossido di azoto è determinata da sorgenti diverse da quelle portuali, pesando queste ultime, meno dell'1% in quasi tutti i punti rappresentativi di queste zone;
- per quanto riguarda la previsione delle condizioni future:
 - nel complesso le concentrazioni assumeranno valori minori, con conseguente miglioramento della qualità dell'aria, generati in massima parte da sorgenti non portuali (l'aumento del traffico veicolare urbano verrà compensato dall'introduzione di tecnologie meno inquinanti), con concentrazioni stimate che saranno mediamente crescenti passando dalla zona portuale, a quella 'intermedia', al centro città;
 - si rileva che nella zona portuale, dove maggiore risulta essere l'incidenza delle sorgenti portuali (che comunque peseranno, sul totale, per alcune unità percentuali, con un massimo



Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

pari a circa il 29%) le concentrazioni di biossido di azoto assumeranno valori comparabili, se non inferiori, a quelli della zona 'intermedia' e nettamente inferiori rispetto al centro città;

- nelle altre zone ('intermedia' - e centro città) il peso relativo nella determinazione della concentrazione di biossidi di azoto delle sorgenti portuali è dell'ordine 1-2%.
- lo studio perviene alle seguenti conclusioni:
 - La realizzazione dell'opera come da progetto non determinerà alcuna sensibile variazione di impatto nella zona portuale, ad eccezione di due punti, sulla 'zona intermedia', ad eccezione di un punto, e sul centro città dove si otterrà un beneficio in termini di concentrazione totale. Infatti si ha il seguente quadro:
 - zona portuale ante operam valori in termini di NOx compresi tra 10 e 27 ug/mc;
 - zona portuale post operam valori in termini di NOx compresi tra 10 e 22 ug/mc;
 - zona intermedia ante operam valori in termini di NOx compresi tra 20 e 31 ug/mc;
 - zona intermedia post operam valori in termini di NOx compresi tra 20 e 22 ug/mc;
 - zona urbana ante operam valori in termini di NOx compresi tra 37 e 46 ug/mc;
 - zona urbana post operam valori in termini di NOx compresi tra 26 e 31 ug/mc;
 - nei punti sopradetti, l'aumento percentuale del peso delle sorgenti portuali, dovuto alle scelte progettuali, non pregiudica la qualità dell'aria in tali punti, che comunque, ad opera ultimata, presenterà i valori in assoluto meno critici fra tutti i punti campione studiati;
 - in generale, ad eccezione di quanto detto, i contributi assoluti da sorgenti portuali resteranno sostanzialmente invariati, pur aumentando il traffico di navi mercantili, vista la loro diversa collocazione rispetto ai ricettori;

ambiente idrico:

- le due lame (Del Pulo e Le Sedelle) direttamente interessanti l'area portuale, allo stato attuale risultano sbarrate da interventi antropici.
Fra gli interventi di Piano si prevede la definizione e realizzazione di opere di inalveamento e protezione idraulica capaci di garantire il libero deflusso delle acque di piena nei punti di interferenza idrologica, fino al mare;

suolo e sottosuolo:

- non ci sono da prevedere interferenze per la componente suolo.
Per il sottosuolo si osserva che in relazione alle possibili alterazioni del cuneo salino del tratto di costa interessata dall'intervento non esiste una falda superficiale circolante in sedimenti postcretacici superficiali e non si rilevano manifestazioni sorgentizie costiere, subcostiere, subaeree o subacquee. In sintesi le opere di progetto non produrranno alterazioni all'equilibrio acque "dolci" sotterranee/acque salate di invasione continentale.
Per quanto riguarda le possibili ripercussioni sulla costa dell'intero intervento portuale di Piano, si evidenzia che lungo il litorale adiacente al porto di Molfetta, sia a levante che a ponente, non vi sono spiagge sottili che potrebbero subire modificazioni (erosione o ripascimento) a seguito della realizzazione delle previste opere portuali.
È da considerare altresì che non vi sono fiumi o torrenti propriamente detti che sfociano in prossimità del porto (fatta eccezione per la Lama Marcinase a deflusso di piena a carattere

eccezionale); l'unico corso d'acqua, il fiume Ofanto, la cui foce è sita poco a Nord-Ovest dell'abitato di Barletta, è infatti molto distante per poter avere interazioni con il progetto.

È prevedibile una progressiva sedimentazione lungo la costa di Levante, "protetta" dalle opere portuali (specie dal nuovo braccio della diga foranea). In tale zona, peraltro storicamente sottoposta ad erosione ed attualmente protetta da dighe frangiflutti, tale sedimentazione può apportare un benefico effetto conservativo nei confronti della scogliera e dell'area urbanizzata sovrastante:

vegetazione, flora, fauna:

- trattandosi di una zona urbana, non si evidenziano interferenze significative dell'opera sulla vegetazione e fauna terrestre. Al contrario, le misure di mitigazione che saranno adottate nei riguardi della vegetazione in area più settentrionale, attualmente in degrado, miglioreranno la qualità ambientale del sito. In particolare si prevede la sistemazione naturalistica in prossimità del Santuario della Madonna dei Martiri:

ecosistemi:

- l'intervento si svolge per la maggior parte all'interno dell'attuale bacino portuale, con eccezione del completamento della diga di sopraflutto che si protrae oltre l'attuale diga foranea. In corrispondenza della nuova imboccatura portuale si rende necessario anche un'attività di dragaggio. Detti interventi incidono sui fondali con eliminazione di quanto presente.

In particolare si precisa inoltre che il prolungamento della diga foranea, che interessa batimetriche comprese tra i 10 ed i 19 m, interferirà con alcune formazioni organogene tipiche del precoralligeno e coralligeno pugliese.

A tal fine si evidenzia che sono state condotte tutte le verifiche per definire una possibile soluzione che potesse evitare l'interferenza ma si è verificato che, come sopra riportato, o si prosegue l'opzione zero o il miglior equilibrio tra funzionalità ed interferenza ambientale è dato dalla soluzione proposta tenendo conto che la nuova realizzazione viene ad incidere su una fascia ristretta di coralligeno fortemente impoverito dal punto di vista biologico a causa delle attività portuali che da decenni si svolgono in tale area costiera.

Tale biocenosi è ben rappresentata lungo tutto il litorale pugliese per cui il tratto che verrà sottratto costituirà soltanto una percentuale estremamente limitata dell'intero areale di distribuzione. Si evidenzia comunque che se da un lato viene sottratta una fascia di substrato duro dall'altro vengono immesse in mare volumetrie significative di massi di I e III categoria e tetrapodi che nel tempo rigenereranno una nuova biocenosi di substrato duro.

Non è prevista, inoltre, una significativa modificazione delle condizioni di trasporto solido a seguito della realizzazione dell'opera, per cui, di conseguenza, non sono previsti impatti sulle comunità bentoniche dovuti ad un incremento di sedimentazione;

presenza di aree protette, vincolate o di pregio:

- a circa 100 m al nord della diga foranea vi è la presenza di un posidonieto (zona PSIC "Posidonieto San Vito-Barletta"): la vicinanza del PSIC ha richiesto la redazione della Valutazione d'Incidenza. Le indagini effettuate hanno evidenziato come tale prateria sia del tutto scomparsa dando luogo unicamente a zone di matte di Posidonia oceanica, del tutto impoverita nelle sue componenti vegetazionali e faunistiche.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

In zona più al largo è presente il precoralligeno mentre la biocenosi coralligena è localizzata molto più al largo ed in area che non sarà interessata dai lavori;

analisi di incidenza:

- lo studio presentato riporta una valutazione di incidenza, ai fine della valutazione di cui ai DPR 357/97 e 120/2003, in riferimento al sito pSIC "Posidonieto S. Vito – Barletta" ed in particolare sulla specie prioritaria (*Posidonia oceanica*) la cui presenza aveva determinato l'istituzione della stessa area pSIC.

Le indagini eseguite direttamente nello specchio d'acqua, mediante immersioni specifiche e esecuzione di documentati rilievi, hanno permesso di individuare, mappare e descrivere le biocenosi ivi presenti.

Le riprese video e fotografiche effettuate nell'area perimetrata come PSIC in prossimità del porto di Molfetta hanno evidenziato sia la completa assenza di Praterie di *Posidonia oceanica* sia la presenza residua di tratti a "matte di *Posidonia*" ricolonizzata da specie algali fotofile a conferma che la prateria è scomparsa da decenni. Ulteriore conferma dell'assenza di *Posidonia* dai fondali in oggetto può essere rilevata in un lavoro di ricerca effettuato dall'ENEA nel 1989. La cartografia biocenotica riportata dagli autori, infatti, mostra la completa assenza della fanerogama nel tratto costiero del comune di Molfetta. Pertanto, considerata l'assenza della specie prioritaria *Posidonia oceanica* nell'ambito dell'area perimetrata PSIC si ritiene che le opere portuali non possano incidere sulla stessa.

La sottrazione di substrato dovuto al prolungamento della diga frangiflutti interesserà soprattutto substrati non particolarmente importanti dal punto di vista naturalistico quali substrati sabbiosi, a matte morta e rocciosi ad alghe fotofile. Soltanto una sottile striscia di una biocenosi più importante quale il coralligeno verrà sacrificata dalla costruzione della diga. Si tratta comunque di un coralligeno che, presente all'imboccatura del porto, risente del traffico portuale ormai da numerosi decenni e pertanto si presenta infangato e molto impoverito dal punto di vista faunistico.

Infine si evidenzia che le operazioni di dragaggio previste per rendere agibile il porto interesseranno soprattutto substrati duri calcari:

valutato in merito all'analisi di incidenza;

- per quanto riguarda l'incidenza dei dragaggi sulla zona pSIC è da rilevare che il pSIC si trova a monte delle zone di dragaggio e pertanto, le correnti che lungo la costa adriatica, sono ad andamento nord-sud, allontaneranno gli eventuali sedimenti in sospensione in direzione opposta all'area pSIC e quindi anche in questo caso l'impatto dei dragaggi sul sito comunitario si prevede trascurabile.

Si conclude che le opere previste dal progetto del porto avranno un impatto trascurabile sul PSIC "Posidonieto San Vito-Barletta" in considerazione soprattutto del fatto che da decenni la specie prioritaria "*Posidonia oceanica*" è scomparsa dal tratto costiero prospiciente il comune di Molfetta. Si tratta di una fascia ristretta di coralligeno fortemente impoverito da un punto di vista biologico a causa delle attività portuali che da decenni si svolgono in tale area costiera. E' osservato inoltre che tale biocenosi è ben rappresentata lungo tutto il litorale pugliese per cui il tratto che dovrà essere sottratto costituisce soltanto una percentuale estremamente limitata dell'intero areale di distribuzione.

L'immissione di massi di I e III categoria e di tetrapodi può essere considerata, nel futuro, una biocenosi nella quale troveranno alloggio anche specie ittiche pregiate:

rumore

- in base alla Determinazione n. 249 del 15/10/2003 nel Comune di Molfetta è stata adottata la zonizzazione acustica del territorio comunale con la classificazione del territorio stesso mediante suddivisione in zone omogenee dal punto di vista della destinazione d'uso. A tal proposito si osserva che le aree attualmente attraversate dal flusso veicolare legato alle attività portuali, sia dei mezzi pesanti, per le merci dei mercantili, sia i mezzi più piccoli, legati all'attività peschereccia e da diporto, sono individuate nel piano di zonizzazione acustica come aree di intensa attività umana e quindi di classe IV imponendo perciò i limiti di 65 dB(A) nelle ore diurne e di 55 dB(A) nelle ore notturne.

Lo studio è stato corredato da una campagna di rilievi acustici in cui il rumore, avendo rilevato che il maggior contributo all'inquinamento acustico è dato dal traffico veicolare, è stato determinato con dei rilevamenti fonometrici del $Leq(A)$ secondo la procedura prevista dal punto 2 dell'allegato C del D.Min.Amb. 16/03/1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico". I valori medi giornalieri sono stati ottenuti eseguendo una media energetica dei Leq misurati dalle ore 06 alle ore 22 per il periodo diurno e dalle 22 alle ore 6 per il periodo notturno. La media energetica dei livelli giornalieri ha consentito il calcolo dei valori medi settimanali come prescritto dal D.M.A. 16/3/98. Tali valori mettono in evidenza un livello acustico piuttosto alto e comunque superiore ai limiti imposti dalla zonizzazione acustica. L'intervento di progetto si pone quindi l'obiettivo di migliorare tale situazione mediante una ridistribuzione dei traffici connessi allo spostamento delle attività portuali che sono caratterizzate da maggiori sorgenti di rumore e che producono un maggior traffico veicolare.

Con riferimento alle rilevazioni eseguite, è stato tarato il modello matematico, ossia quello proposto dallo CSTB di Grenoble in modo tale che il Leq_w (valore medio settimanale) rilevato, nella fascia notturna e diurna, con quello simulato $Leq_w \odot$ porti ad un errore di circa ± 1 dB(A).

Il modello matematico così ottenuto è stato poi utilizzato nel calcolo delle previsioni post-operam dei livelli di rumore in corrispondenza dei punti di rilievo ($Leq \odot$) considerando i flussi previsti del traffico veicolare.

Lo studio di impatto ambientale conclude che le elaborazioni condotte mettono in evidenza come lo spostamento del porto mercantile nel nuovo sito apporta notevole beneficio all'inquinamento acustico cittadino in quanto sposta sostanzialmente il traffico veicolare indotto, facendo rientrare tutti i valori entro i limiti normativi in corrispondenza dei più vicini ricettori delle aree residenziali. In particolare i valori di livello sonoro equivalente previsti sui ricettori risultano compresi tra i 52 dB(A) ed i 54 dB(A) nel periodo notturno - con un limite di zona di 55 dB(A) - mentre per il periodo diurno i valori sono compresi tra i 63 dB(A) ed i 65 dB(A):

paesaggio

- la città di Molfetta si affaccia sull'attuale bacino portuale con tutti i suoi caratteri morfologici principali. E' possibile individuare quattro zone di interfaccia città/porto con i relativi principali caratteri paesaggistici:



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- 1) borgo antico/porto peschereccio con il molo storico, il borgo medioevale e le due torri campanarie del Duomo Vecchio con le sue mura rivestite di pietra, le banchine dei pescatori, p.zza Mazzini da cui si dirama c.so Dante (asse stradale ottocentesco trasversale alla banchina del Seminario e consueta cerniera di separazione storicamente realizzata fra un centro antico e la parte di sviluppo ottocentesco della città) e il fabbricato del "Mercato del pesce";
 - 2) espansione ottocentesca/cantieri navali con edifici recenti della seconda parte del secolo scorso di nessuna qualità edilizia e vecchi e degradati cantieri navali con scivoli a mare. Si tratta di caratteristici fabbricati, realizzati in muratura portante e tetti in legno a falda coperti da tegole in cotto. Oltre i cantieri fino a S. Maria dei Martiri, segue un'area in stato di abbandono;
 - 3) quartiere di edilizia popolare della Madonna dei Martiri e relativo santuario/porto commerciale con l'intervento di edilizia economico/popolare della seconda metà del secolo scorso appena nascosto dal viale alberato che conduce al santuario, la basilica di S. Maria dei Martiri e la linea ideale che unisce la facciata del monumento con il centro antico esaltando, in linea d'aria, lo storico dualismo con il Duomo Vecchio;
 - 4) zona rurale/cala S. Giacomo caratterizzata da piantumazione ad ortaggi e fascia costiera in stato di degrado;
- l'area portuale è chiaramente percepibile dalla maggior parte della città a partire dal molo foraneo (porto peschereccio per barche d'altura), dalla città antica e ottocentesca (banchine del porto peschereccio per piccole imbarcazioni), dai cantieri navali e dall'area protetta del santuario della Madonna dei Martiri che, tralasciando il borgo antico, incrocia otticamente il porto peschereccio.
- Il paesaggio che caratterizza le zone di interfaccia città/porto è sostanzialmente rimasto inalterato dalla realizzazione dell'espansione urbana ottocentesca ad oggi.
- L'obiettivo del piano è confermare le relazioni che si sono consolidate nel tempo intervenendo solo sui fattori di disturbo e la tempo stesso garantendo il rilancio delle attività adeguandolo funzionalmente alle attuali necessità:

in merito agli aspetti ambientali:

- il piano regolatore portuale persegue l'obiettivo primario di riqualificare una porzione della città di Molfetta oggi particolarmente congestionata e affetta da un "peso" non più compatibile rappresentato dalle attività portuali in corrispondenza della parte più pregiata del centro storico. Tale difficoltà si rileva su più fronti che vanno da quello della ridotta funzionalità della rete di trasporto e quindi, in qualche modo, della sicurezza della circolazione e dell'uso della città, fino a quelli più prettamente ambientali connessi all'inquinamento sia atmosferico che acustico. Specialmente in riferimento a quest'ultimo i rilievi eseguiti mettono in evidenza livelli di criticità non ammissibili alla luce della vigente classificazione acustica comunale; la proposta progettuale prevedendo uno spostamento delle attività che più influiscono su tale aspetto consentono di eliminare una consistente parte del carico antropico responsabile dell'inquinamento acustico della città. Poiché le attività vengono spostate in aree a ciò dedicate e

collegate alla rete primaria di trasporto mediante nuove realizzazioni che non attraversano aree urbane, la soluzione prospettata appare decisamente migliorativa dello stato attuale.

Pur condividendo le conclusioni dell'analisi di incidenza eseguita ai sensi del DPR 357/97, qualche perplessità permane in relazione alla occupazione di fondali per la realizzazione della diga di sopraflutto e per il relativo dragaggio. I fondali in questione sono infatti caratterizzati da alcune formazioni organogene tipiche del precoralligeno e coralligeno pugliese e si riscontra la presenza di alcune matte morte di Posidonia oceanica.

Prima ancora di accertare la modifica dei fondali e la qualità delle presenze ambientali è stato fatto eseguire uno studio di possibili soluzioni alternative al fine di salvaguardare tali presenze. Lo studio ha individuato una soluzione che poteva essere migliorativa delle condizioni di interferenza con il fondale ma portava ad una configurazione tecnica che metteva in grave pregiudizio la funzionalità del porto, la sicurezza del suo esercizio e avrebbe reso insicuro l'accesso delle navi. Si è quindi ritenuto opportuno scartare tale evenienza e confermare la configurazione proposta dal piano anche nella convinzione che l'opera viene ad incidere su una fascia ristretta di coralligeno fortemente impoverito dal punto di vista biologico a causa delle attività portuali che da decenni si svolgono in tale area costiera.

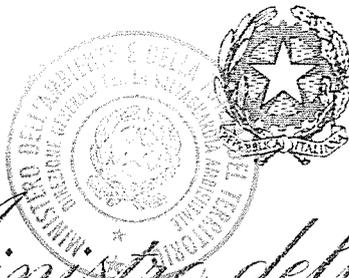
Ulteriori elementi di valutazione sono stati riscontrati nell'esame degli obiettivi del PRP ed in particolare nella volontà di perseguire iniziative atte a sviluppare differenti attività, anche a valore innovativo, che potranno essere impiantate nel contesto territoriale di riferimento dell'intervento e quindi si ritiene che sarà possibile contrapporre alla parziale sottrazione di naturalità una riqualificazione della porzioni di territorio anche dal punto di vista ambientale oltre che funzionale.

Infatti considerando che il proponente è il Comune di Molfetta e quindi è l'autorità preposta anche alla gestione del territorio comunale nel quale si inserisce l'intervento, dovranno essere intraprese tutte quelle attività che consentono di perseguire i benefici ambientali (es riduzione dell'inquinamento) connessi alla realizzazione del porto in ordine allo sviluppo di diverse modalità di funzionamento e gestione del sistema di trasporto (es accessibilità all'area industriale mediante trasporto da mare anziché su gomma) consentite dal nuovo intervento. Tale opportunità appare significativa al fine di fornire un contributo positivo al generale disinquinamento del territorio.

Di ciò dovrà essere data opportuna evidenza mediante specifici atti progettuali, controlli e monitoraggi:

CONSIDERATA la nota n. 2536 della Regione Puglia del 2 marzo 2005, pervenuta il 7 marzo 2005, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *stralcio dell'ampliamento della "Banchina Seminario";*
- *riorganizzazione dell'area "Cantieri navali", al fine di evitare l'ostruzione della visuale del mare dalle strade del borgo, accompagnata dalla definizione di un programma di riqualificazione dell'area delle strutture cantieristiche esistenti;*



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- *definizione di adeguate soluzioni progettuali per la sistemazione idraulica delle aree "di pertinenza" ed "ammesse" delle lame;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. 07.08.408/4129, del 22 aprile 2005 pervenuto in data 28 aprile 2005, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

*Con apposita istanza del 12/05/2004, acquisita agli atti dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici il 17/05/2004, al prot. n. ST/408/18229 del 25/05/2004 unitamente al progetto e allo studio di impatto ambientale, il **Comune di Molfetta** ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, Legge 8 luglio 1986 n. 349 per il **Piano Regolatore Portuale del porto di Molfetta**.*

La suddetta Direzione Generale, con nota n. ST/408/20003 dell'08/06/2004, ha richiesto alle Soprintendenze di settore di esprimere il proprio parere di competenza. Analoga richiesta è stata inoltrata alla Direzione Generale per i Beni Archeologici con successiva nota dell'11/04/2005, prot. n. ST.402.8600.

L'avviso pubblico sui quotidiani è stato effettuato in data 18/05/2004 sul "Corriere della sera" e sulla "Gazzetta del Mezzogiorno".

In data 22/10/2004 il proponente, Comune di Molfetta, ha inoltrato una serie di elaborati richiesti dal Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio con nota n. DSA/2004/20984 del 24/09/2004, inerenti alcuni approfondimenti allo studio di impatto ambientale. La stessa documentazione è stata trasmessa dal proponente alle Soprintendenze territorialmente competenti con nota dell'11/11/2004, prot. n. 50961.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per la Puglia, ricevuti ed esaminati gli elaborati dello studio di impatto ambientale, del progetto relativo al Piano Regolatore Portuale e tutte le successive integrazioni trasmesse dal proponente, con nota n. 24068 del 11/01/2005, e successiva nota n. 2959 del 23/03/2005, inoltrate alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, ha espresso il seguente parere:

<(...) esaminati gli elaborati progettuali trasmessi, visto lo stato dei luoghi, si esprimono di seguito le valutazioni di competenza sulla questione in argomento.

A seguito di sopralluogo, si è potuto rilevare che le opere in progetto risultano compatibili con la situazione vincolistica e con lo strumento di pianificazione paesistica.

In particolare, rilevato che l'intero tratto costiero interessato dal progetto non risulta essere sottoposto a vincoli paesaggistici ai sensi del Decreto Legislativo n. 42/2004; rilevato altresì che le opere infrastrutturali previste nelle vicinanze dei due siti monumentali della Chiesa della Madonna dei Martiri e dell'ex Ospedale dei Crociati non incidono sulla lettura complessiva dei monumenti e della loro cornice ambientale; si ritiene che le previsioni del piano regolatore portuale siano compatibili dal punto di vista ambientale con le caratteristiche delle aree interessate >.

In merito all'intervento la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, esaminata la documentazione, con nota prot. n. 12597 dell'08/07/2004 e successiva nota del 22/03/2005, prot. n. 5321, inoltrate alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici ha espresso il seguente parere:

< In riferimento alle opere descritte nel progetto in epigrafe, (...) per quanto di competenza di chi scrive, nel comunicare che esse non ricadono in aree soggette a vincolo archeologico, si fa tuttavia presente l'interesse archeologico dell'area della Madonna dei Martiri – Ospedale dei Crociati compresa nell'intervento in parola, ove negli anni scorsi questa Soprintendenza è stata impegnata in fruttuose ricerche archeologiche, di concerto con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Puglia.

Si ritiene pertanto opportuno esaminare in fase preventiva il progetto esecutivo relativo alla realizzazione del parco di verde attrezzato di 51000 mq intorno a tale insediamento antico, prescrivendo sin d'ora l'inserimento degli importi necessari per l'assistenza tecnico – scientifica di personale specializzato durante tutti i movimenti di terra e gli scavi preliminari alle opere, nonché di somme a disposizione per saggi ed eventuali scavi archeologici di recupero e documentazione di eventuali emergenze.

A tutela inoltre dell'importante insediamento medievale citato, si ritiene indispensabile attivare un programma di prospezioni archeologiche subacquee nello specchio d'acqua antistante il complesso monumentale, ove sono previsti nuovi impianti portuali, al fine di documentare la presenza di resti e/o relitti sommersi, i cui costi dovranno essere inseriti negli oneri del progetto generale >.

La Direzione Generale per i Beni Archeologici, acquisite le valutazioni trasmesse dalla suddetta Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, ha espresso il seguente parere istruttorio, trasmesso con nota n. 3931 del 15/04/2005 alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici:

<Visto il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, con nota n. 5321 del e relativo allegato prot. 12597 dell'8/7/04, trasmesso da codesta Direzione Generale con la nota n. 8600 dell'11/4/05, si concorda con le indicazioni ivi contenute, con l'ulteriore prescrizione che, compatibilmente con le condizioni geomorfologiche del terreno, siano effettuate preliminarmente prospezioni geofisiche, secondo le esigenze e le modalità da concordare con la Soprintendenza competente, onde procedere successivamente ad indagini archeologiche mirate >.

La Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, a conclusione dell'istruttoria relativa alla procedura in oggetto, acquisite le valutazioni delle Soprintendenze succitate e il parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, ha espresso il seguente parere, trasmesso con nota ST/ 07.08.408/4129 del 22 aprile 2005:

< Viste le valutazioni delle Soprintendenze di settore, acquisito il parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni archeologici, esaminati gli elaborati progettuali e il relativo studio di impatto ambientale, preso atto della situazione vincolistica verificata dalle competenti Soprintendenze, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, si concorda con i parere favorevoli e con le prescrizioni sopracitate, alle seguenti ulteriori condizioni:

– I nuovi volumi previsti nel cantiere navale, nel porto turistico e in quello commerciale



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

dovranno essere oggetto di un'adeguata progettazione architettonica finalizzata al raggiungimento di effettive condizioni di compatibilità e di migliore inserimento paesaggistico. Tali progetti così come la sistemazione dell'area circostante il complesso della Madonna dei Martiri - Ospedale dei Crociati dovranno essere sottoposti alla valutazione della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le province di Bari e Foggia >.

- Prima dell'inizio dei lavori, in fase di progettazione esecutiva, dovranno essere presi opportuni contatti con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia al fine di individuare più esattamente l'area che dovrà essere oggetto di prospezioni archeologiche subacquee.

Questo **Ministero**, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità con il parere istruttorio formulato dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici sulla scorta delle valutazioni delle succitate Soprintendenze e del parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, esprime **parere favorevole** in ordine alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, presentata dal Comune di Molfetta, per il Piano Regolatore Portuale, con l'assoluto rispetto delle prescrizioni sopracitate.

Preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano:

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata:

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto concernente il Piano Regolatore Portuale di Molfetta compreso tra la banchina S. Domenico e la località Tiro a Segno da realizzarsi in Comune di Molfetta (BA), presentato dal Comune di Molfetta, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

a) prima dell'inizio dei lavori dovrà essere:

- dimostrato che i cantieri delle infrastrutture complementari sono stati attivati; tali opere consentono la contestualizzazione dell'intervento (es rotatoria e collegamenti con la S.S.16) e dovranno essere realizzati prima dell'inizio dell'esercizio della nuova configurazione del porto;
- presentato uno studio che illustri le iniziative atte a perseguire specifici benefici ambientali indotti sul territorio (es riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico) derivanti dal ruolo intermodale dell'intervento;
- presentato un progetto di dettaglio relativo al ripristino finale della cava che sarà utilizzata per il deposito dei materiali di scavo;
- presentato un progetto di dettaglio per la sistemazione dell'area di verde urbano e territoriale previsto dal PRG a salvaguardia del sito storico-architettonico della Madonna dei Martiri ed

associato al PRP come opera di compensazione. Detto intervento dovrà essere realizzato contestualmente all'installazione delle attività di cantiere al fine di creare un'azione di filtro tra le aree di costruzione e la città;

b) per l'effettuazione delle operazioni di dragaggio, prima dell'avvio dei lavori, dovrà essere redatto un progetto di dettaglio contenente almeno i seguenti elementi:

1) tecniche di dragaggio prescelte in relazione all'obiettivo di minimizzare la diffusione di sedimenti in fase di scavo, anche con riferimento ai risultati finali delle attività di caratterizzazione dei fondali, da completare prima dell'avvio dei lavori;

2) indicazione dei siti individuati per il riutilizzo dei materiali dragati, con descrizione dei lavori ivi previsti, nonché delle relative tempistiche di attuazione. A tal riguardo si dovrà privilegiare il reimpiego nella attività realizzativa e l'utilizzo per la sistemazione morfologica ed ambientale della cava attualmente abbandonata che è stata individuata per il reperimento dei materiali da costruzione;

3) modalità di riutilizzo dei materiali presso i siti di cui al p.to 2), nonché delle tecniche e dei trattamenti conseguentemente da adottare in loco per garantire l'assenza di impatti ambientali;

4) entità e modalità di trasporto dei materiali di dragaggio presso i siti di cui al p.to 2), comprensivo delle indicazioni di dettaglio relative ai mezzi di trasporto e agli accorgimenti previsti per garantire la sicurezza del trasporto stesso ed evitare la dispersione dei materiali;

5) descrizione delle eventuali modalità di stoccaggio temporaneo dei materiali, qualora, per qualunque motivo, questo si renda necessario, fermi restando, al riguardo, gli obblighi previsti dalle norme per le relative autorizzazioni, ivi inclusa la L306/03;

c) dovrà essere previsto un sistema di raccolta e trattamento delle acque dei piazzali del porto commerciale prima della loro immissione nel recettore finale;

d) il proponente dovrà predisporre, prima e dopo la realizzazione dell'intervento, un sistema di monitoraggio del trasporto solido in corrispondenza della diga di sopraflutto, allo scopo di confermare le ipotesi progettuali poste nello Studio di Impatto Ambientale in merito all'assenza di significative alterazioni al riguardo;

e) allo scopo di limitare la sospensione e la diffusione dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio, con particolare riguardo alla protezione del Sito PSIC "Posidonieto San Vito Barletta", queste saranno di volta in volta effettuate previa definizione delle condizioni meteorologiche compatibili con le operazioni stesse, utilizzando i dati e le indicazioni che saranno forniti al riguardo dalla locale Capitaneria di Porto. Le modalità di esecuzione dell'operazione di dragaggio, dovranno essere concordate con l'ICRAM;

f) sia previsto e posto in essere un sistema di monitoraggio del rumore in corrispondenza delle attività di cantiere (per un periodo di almeno un anno), nonché per i primi due anni di operatività del Porto nel nuovo assetto. Il proponente dovrà redigere un piano di monitoraggio ed effettuare le relative campagne di monitoraggio sotto il controllo dell'ARPA Puglia; in caso di riscontro di valori eccedenti i limiti dettati dalle norme si dovranno prevedere le opportune misure mitigative, anche mediante interventi diretti sui ricettori interessati, oltre che intervenendo, per quanto possibile, sulle rotte e sulle modalità di accosto delle navi. Le misure,



Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

che andranno estese a diversi periodi dell'anno, corrispondenti alle diverse condizioni di traffico, e saranno da eseguirsi secondo le tecniche di rilevamento e le prescrizioni indicate dal D.M. del Ministero dell'Ambiente del 16.3.1998:

- g) sia previsto e posto in essere un sistema di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico derivante dal traffico diretto ed indotto dall'esercizio del porto finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di legge e concordato con l'ARPA Puglia. Detto monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno portuale, dovrà essere preceduto dalla redazione di un piano di monitoraggio, anch'esso concordato con l'ARPA Puglia, che dovrà porre particolare attenzione ai siti ove è atteso un miglioramento della qualità dell'aria a seguito dell'intervento. Dovrà inoltre essere garantito sia con campagne di misura con mezzo mobile sia integrando la rete di monitoraggio esistente con eventuali ulteriori centraline fisse (che saranno gestite dal proponente a titolo compensativo), secondo quanto stabilito nel D. Lgs. 351/99 e relativi decreti di attuazione.

Sulla base delle suddette verifiche dovranno essere eventualmente definiti, opportuni interventi di mitigazione coerenti con i piani e i programmi regionali in materia di qualità dell'aria ai sensi del D. Lgs. 351/99, e DM 60/2002:

- h) per ogni fase di realizzazione dovrà essere prodotto uno studio sulla cantierizzazione delle opere che stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Lo studio dovrà anche contenere un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali prevedendo tra l'altro in fase di trasporto la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento ecc), di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc. Il Proponente, a proprio carico e secondo modalità da concordare con l'ARPA Puglia, per ciascuna delle fasi realizzative prima del loro inizio, dovrà attuare tutte le misure mitigative individuate e disporre durante le fasi di cantiere la messa in opera degli accorgimenti e dei dispositivi definiti nello studio suddetto:
- i) il sistema di illuminazione dell'area portuale dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;
- j) in fase di progettazione esecutiva le opere, gli impianti e gli interventi dovranno tener conto del DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" ed adottare i sistemi e le tecnologie ivi previsti;
- k) il sistema di monitoraggio delle componenti rumore, aria, ambiente marino e della fase di costruzione dovrà essere provvisto di un apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni, agli Enti territoriali competenti ed ai cittadini;



DIREZIONE GENERALE
PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE

La presente copia fotostatica composta di
n° 13... fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 23/06/2005

- l) le prescrizioni a), b), c), d), j) e k) dovranno essere sottoposte alla verifica di ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, le altre prescrizioni non espressamente individuate saranno verificate della competente Regione;
- m) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Puglia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse:

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato al Comune di Molfetta, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale Demanio e Porti ed alla Regione Puglia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma, li 23 GIU. 2005

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI