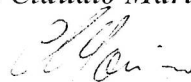


ISOSAR srl

*DEPOSITO COSTIERO DI GPL IN AGRO DEL COMUNE
DI MANFREDONIA (FG)
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE. RELAZIONE TECNICA INTEGRATIVA.*

*IL DIRETTORE TECNICO
Ing. Claudio Marino*



PREMESSA

Con nota n. ST/403/1968/99 del 27 Gennaio 2000 l'Ufficio Centrale per i Beni Ambientali e Paesaggistici del Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha espresso **PARERE CONTRARIO** alla realizzazione del progetto presentato dalla ISOSAR srl per la costruzione di un deposito costiero di GPL in agro del Comune di Manfredonia (FG).

Dalla lettura della nota suddetta si rileva che il parere contrario è stato motivato con le seguenti argomentazioni :

- l'area dell'intervento è costituita da *"un'area a destinazione Industriale di mq 180.000 compresa nella zona 2 del Parco Nazionale del Gargano costituita da un'area costiera piana coltivata a frumento e uliveto"* ;
- *"l'opera comporta ingenti movimenti e scavi per le fondazioni dei serbatoi dei tumuli e dei corpi di fabbrica"* ;
- *"l'opera comporta permanenti modifiche dei caratteri geomorfologici a seguito della realizzazione di aree di parcheggio e piazzali di servizio su un'area di mq 180.000"* ;
- *"L'ingombro volumetrico dei serbatoi rappresenta una vistosa alterazione e un grande impatto alla lettura dei tratti costieri del paesaggio che, anche se ai margini di un'area che rientra nei territori del Parco Nazionale del Gargano, rappresenta ancora elementi caratterizzanti di qualità e valore ambientale"*.

Veniva inoltre fatta rilevare la mancanza di sufficienti elementi di valutazione relativi sia alla posa del gasdotto di collegamento tra il terminale marittimo ed il deposito, che attraverserebbe zone di interesse archeologico, che alla realizzazione del raccordo ferroviario.

Da una attenta analisi delle argomentazioni proposte dal competente ufficio del Ministero per i Beni e le attività Culturali emerge che nessuna delle sopraccennate motivazioni ostative costituisce impedimento insormontabile in quanto alcune di esse possono direttamente correlarsi ad una carenza informativa ed espositiva del documento di Studio di Impatto Ambientale predisposto dalla ISOSAR srl sugli specifici argomenti e pertanto essere immediatamente rimosse attraverso una migliore e più completa caratterizzazione del territorio in cui si inquadra la proposta di insediamento e della reale consistenza dell'insediamento stesso.

Per altri argomenti invece, possono agevolmente individuarsi soluzioni tecniche progettuali atte a migliorare ulteriormente e significativamente l'integrazione dell'insediamento con il territorio circostante.

Con la presente integrazione saranno quindi forniti ulteriori informazioni e documentazioni utili ad una più corretta caratterizzazione del territorio nonché le proposte progettuali atte a migliorare l'impatto paesaggistico dell'insediamento così come peraltro emerso nell'incontro del 29 Marzo 2000 tenutosi presso il Ministero del Lavoro tra la ISOSAR e le componenti Istituzionali interessate.

Si provvederà inoltre ad una analisi puntuale di tutte le osservazioni di cui in premessa esplicitando per ciascuna di esse le argomentazioni utili al superamento delle stesse.

1 - CARATTERIZZAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

L'area prescelta per la localizzazione dell'insediamento occupa una superficie di circa 180.000 mq in località "Santo Spiriticchio - Pariti di Caniglia".

Trattasi di un'area indicata nel Piano Regolatore Generale del Comune di Manfredonia a **Destinazione Industriale** ed ubicata a circa 4 Km dalla costa e dalla periferia urbana di Siponto nonché a circa 6 Km dal centro urbano di Manfredonia ed a circa 700 m dalla S.S. n. 89.

L'area, in generale, è coltivata a frumento o utilizzata a pascolo e si presenta ad andamento lievemente ondulato e declive verso la costa. Il lotto prescelto per l'insediamento è prevalentemente pianeggiante, privo di coltivazioni di sorta ed è attualmente inutilizzato. Rispetto alla costa esso è sito ad un'altezza di circa 40 m s.l.m.

La S.S. 89, nel tratto che fronteggia l'area di interesse e che costituisce il punto di osservazione panoramico, è invece posizionata a quota di circa 65 m s.l.m. il che garantisce, nel rispetto dei vigenti indici di fabbricazione, il mantenimento dell'attuale vista panoramica.

Il Comune di Manfredonia è dotato di Piano di Fabbricazione e relativo Regolamento Edilizio approvati con D.P.G.R. n. 45 del 20/04/1972 e riadottato con delibera di G.R. n. 2716 del 06/04/1981.

In particolare, l'area dell'insediamento ricade nell'insula D3E (ex DI 49) che venne istituita, con variante all'esistente Piano di Fabbricazione, con delibera consiliare del Comune di Manfredonia n. 314 del 11/10/1973, approvata dalla Regione Puglia con D.R. n. 1048 del 26/04/1974.

Con delibera di Consiglio Comunale n. 152 del 13/07/1984 veniva approvato il Piano di Lottizzazione d'Ufficio (PLU) della citata Insula e le relative norme tecniche di attuazione.

Con delibera n. 128 del 16/07/1992 del Commissario ad "acta" , il Comune di Manfredonia adottava il Piano Regolatore Generale inserendo integralmente l'Insula DI 49 e le relative norme tecniche di attuazione, che veniva successivamente approvato, con prescrizioni e condizioni, dalla Regione Puglia con propria delibera di Giunta Regionale n.3764 del 08/08/1996.

Tra le prescrizioni e condizioni contenute in detta delibera rilevano quelle relative alle osservazioni mosse dalla *Soprintendenza ai Beni Ambientali e Culturali di Bari con propria nota n. 4933/2-95 del 31/01/1996* e dalla *Soprintendenza Archeologica della Puglia di Taranto con propria nota n. 22345/mm del 27/11/95*, **nessuna delle**

quali però riguardava l'isola DI 49 né gli indici di fabbricazione previsti dalle norme tecniche di attuazione.

Con successiva delibera n. 8 del 22 Gennaio 1998 , la Regione Puglia ha poi definitivamente approvato il PRG del Comune di Manfredonia.

In data 16/11/1998, con delibera n. 118, il Comune di Manfredonia ha adottato la variante al Piano di Lottizzazione dell'Isola D3E del vigente PRG (ex DI 49 del vecchio P.di F.) resasi necessaria ai fini di una più idonea localizzazione degli svincoli stradali di collegamento tra la S.S. 89 e le aree industriali DI 49 - DI 46 e P.I.P.

A seguito di tale variante, una piccola parte della DI 49 veniva ad interessare un'area, di consistenza assai limitata e di interesse ambientale relativamente poco significativo, inserita nella zona 2 del Parco Nazionale del Gargano. La variante proposta dal Comune di Manfredonia ha quindi previsto la richiesta di ripermetrazione (o meglio rettifica) dei confini della zona 2 del Parco al fine di escludere dall'area parco quei terreni che vi sarebbero ricaduti in conseguenza della attuazione della variante, proponendo altresì l'annessione all'area Parco di una superficie molto più consistente e di maggiore interesse ambientale costituita dalla zona umida ex DAUNIA RISI ubicata in prossimità del LAGO SALSO.

Acquisiti tutti i pareri e le autorizzazioni previsti, ed particolare l'autorizzazione dell'Ente Parco Nazionale del Gargano (nota n. 4615 del 12 Ottobre 1999), il Comune di Manfredonia , con propria delibera di Consiglio Comunale n. 92 del 19 Ottobre 1999 ha provveduto alla definitiva approvazione della suddetta variante in conseguenza della quale l'isola industriale DI 49 risulta allocata interamente fuori parco.

I riferimenti documentali rispetto a quanto sopra relazionato sono deducibili dagli allegati 1 - 2 - 3 - 4 - 5 e 6 nonché dalla documentazione fotografica in allegato 9.

2 - ANALISI PUNTUALE DELLE OSSERVAZIONI MOSSE DAL MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI

2.1 - L'area dell'intervento è costituita da "un'area a destinazione Industriale di mq 180.000 compresa nella zona 2 del Parco Nazionale del Gargano costituita da un'area costiera piana coltivata a frumento e uliveto" ;

Come già preannunciato, non l'intera area dell'insediamento ricade in zona 2 del Parco Nazionale del Gargano ma solo un piccolo lembo di essa (Allegato 6) il che, peraltro, può ritenersi superato in virtù della variante già approvata dal Comune di Manfredonia ed autorizzata dall'Ente Parco Nazionale del Gargano con propria nota n. 4615 del 12/10/1999 (Allegato 5).

L'area inoltre è priva di coltivazioni di sorta (Documentazione fotografica in allegato 9)

2.2 - "L'opera comporta ingenti movimenti e scavi per le fondazioni dei serbatoi dei tumuli e dei corpi di fabbrica"

La conformazione propria del terreno, prevalentemente pianeggiante, consentirà di contenere al massimo i movimenti di terra (scavi e riporti).

Per quanto concerne invece gli scavi per le fondazioni dei serbatoi e dei fabbricati, si rileva (Allegato 7) che il regolamento edilizio del Comune di Manfredonia prevede, per le aree industriali, un indice di fabbricabilità fondiario di 3,00 mc/mq con un rapporto di copertura pari a 0,4 (cioè, per il caso in esame, fino a 540.000 mc di cubatura e fino a 72.000 mq di copertura).

Orbene, i volumi e le superfici da edificare previsti in progetto rappresentano appena il 4% di quelli consentiti dal vigente strumento urbanistico e, se pure si volessero considerare nel computo complessivo i due tumuli e la riserva idrica antincendio si perverrebbe ad una edificazione del 72% di quella consentita.

Se poi si considera che le opere di fondazione associate alla realizzazione di un tumulo sono di gran lunga inferiori a quelle necessarie per un fabbricato delle medesime dimensioni (sono realisticamente ipotizzabili circa 300 - 350 mc di cemento per ogni serbatoio) si comprende quanto l'intervento in progetto si presenti meno invasivo rispetto a quelli che sarebbero necessari per qualsiasi altra attività industriale di entità paragonabile.

Al riguardo, in allegato 8 si riporta una specifica tecnica di progettazione relativa ai serbatoi di stoccaggio GPL che prevede la posa di ciascun serbatoio su 5 appoggi delle dimensioni di circa $1\text{ m} \times 1\text{ m} \times 8\text{ m} = 8\text{ mc}$ cadauno. Prevedendo inoltre la realizzazione di una piastra di ripartizione delle dimensioni di $90\text{ m} \times 10\text{ m} \times 0,3\text{ m} = 300\text{ mc}$ e di una trave di collegamento delle dimensioni di $90\text{ m} \times 1\text{ m} \times 0,6\text{ m} = 54\text{ mc}$, risultano al massimo 400 mc di cemento armato per le fondazioni di ciascun serbatoio.

Si evidenzia inoltre che, per prescrizione di Legge, il ricoprimento dei serbatoi deve essere effettuato con terreno chimicamente inerte (e quindi di riporto) fatto salvo uno strato superficiale di 20 - 30 cm in terreno vegetale per la formazione di un manto erboso utile ai fini della stabilità dei pendii e per conferire all'opera stessa una migliore immagine paesaggistica.

In allegato 10 si riporta una fedele rappresentazione tridimensionale dello stabilimento in progetto dalla quale è possibile evincere la reale consistenza dello stesso.

2.3 - “L’opera comporta permanenti modifiche dei caratteri geomorfologici a seguito della realizzazione di aree di parcheggio e piazzali di servizio su un’area di mq 180.000”;

L’opera non comporterà modifiche permanenti dei caratteri geomorfologici più di quanto non sia associabile ad altri insediamenti civili e/o industriali che comunque si insedieranno nell’area senza peraltro essere soggetti a pronuncia di compatibilità ambientale. Si considera inoltre che i tumuli rappresentano una positiva atipicità rispetto alle tipiche costruzioni industriali in relazione ad una certa assonanza ai rilevati erbosi già presenti naturalmente in zona (Allegati 9 e 10).

I piazzali sono una caratteristica tipica di tutte le tipologie industriali e non rappresentano alcuna singolarità. Si è anzi del parere che alle tipologie industriali che realizzino ampi piazzali, e quindi che mantengano basso l’indice di copertura, sia comunque associabile una condizione di maggior “respiro ambientale” rispetto ad altre tipologie che invece sfruttassero al massimo l’indice di copertura consentito.

Si evidenzia comunque che l’intera zona Est del deposito, quella cioè compresa tra il secondo tumulo e l’area di travaso ferrocisterne, non sarà asfaltata ma solo compattata e livellata sì da renderla praticabile ai mezzi su ruote per esigenze funzionali e di sicurezza.

La realizzazione delle aree di parcheggio interne risultano da un preciso obbligo derivante dall’osservanza del vigente strumento urbanistico (Allegato 7) che impone di destinare a tale scopo almeno il 5% dell’area recintata. Nel caso in esame, l’area specificamente attrezzata a parcheggio e sosta all’interno dello stabilimento è appena il 2,5 % dell’area recintata fermo restando che l’ulteriore 2,5% minimo prescritto dal regolamento edilizio può essere agevolmente attinto nell’ambito dell’area indicata al precedente capoverso.

2.4 - “L’ingombro volumetrico dei serbatoi rappresenta una vistosa alterazione e un grande impatto alla lettura dei tratti costieri del paesaggio che, anche se ai margini di un’area che rientra nei territori del Parco Nazionale del Gargano, rappresenta ancora elementi caratterizzanti di qualità e valore ambientale”;

Nel merito va preliminarmente rilevato quanto segue :

1. La costa non è visibile dalla strada che dista da essa circa 4 Km ;
2. L’area di installazione dei serbatoi è distante dalla S.S. 89 circa 700 m e risulta ben schermata rispetto ad essa da un esistente nucleo produttivo e residenziale che si sviluppa in direzione da Nord-Est a Sud- Ovest partendo da una distanza dalla stessa S.S. 89 di appena 150 m, peraltro ben evidenziato sulla cartografia in Allegato 1 ;

3. In ogni caso, la morfologia del terreno è tale da consentire la conservazione della "visione panoramica" attualmente osservabile dalla S.S. 89 che risulta sopraelevata di circa 25 m rispetto alla quota dell'insediamento in progetto, così come rilevabile dai rilievi fotografici riportati in allegato 9, assumendo a riferimento la struttura del serbatoio dell'acquedotto Pugliese, posta nelle immediate adiacenze dell'area in argomento, la cui torre piezometrica è alta circa 20 m ;
4. I tumuli, la cui altezza sul piano di posa sarà limitata a 10 m, rappresentano "costruzioni" di dimensioni compatibili con le previsioni del vigente strumento urbanistico che fissa in 11 m l'altezza massima consentita in zona Industriale (Allegato 7) rispetto alle quali le competenti Soprintendenze non hanno mosso alcuna osservazione in sede di istruttoria per l'approvazione del P.R.G. del Comune di Manfredonia ;
5. Data la destinazione Industriale dell'area dovrebbe comunque ammettersi l'eventualità dell'insediamento di una attività non soggetta a VIA che realizzi dei capannoni di dimensioni anche maggiori di quelle dei "tumuli" rispetto ai quali i "tumuli" determinano un "impatto paesaggistico" decisamente più mitigato;
6. Un ridimensionamento dello stoccaggio snaturerebbe il progetto rendendo non più congruo l'investimento.

In effetti, in occasione dell'incontro tenutosi in data 29 Marzo 2000 presso il Ministero del Lavoro, fu rilevato che l'osservazione di cui al presente punto poteva applicarsi anche e soprattutto ai due serbatoi costituenti la riserva idrica antincendio in quanto previsti interamente fuori terra per un'altezza di 10 m.

Si è quindi provveduto alla sostituzione dei due serbatoi con una vasca seminterrata della medesima capacità e di altezza fuori terra pari a soli 2 m (Allegato 10).

Quale ulteriore mitigazione dell'impatto paesaggistico si è inoltre prevista la piantumazione dell'intero fronte prospiciente la S.S. 89.

2.5 - Gasdotto di collegamento al terminale marittimo

Come già ampiamente evidenziato nell'ambito del SIA il gasdotto sarà costituito da n. 2 tubazioni che si svilupperanno parte sottomarina, per una lunghezza di circa 5 Km, e parte su terraferma per una lunghezza ancora di circa 5 Km. Il size delle tubazioni sarà di 12" anziché di 10" come inizialmente previsto al fine di contenere le perdite di carico onde semplificare le problematiche realizzative del gruppo di spinta sul pontile con conseguente contenimento dei costi energetici.

Il tratto sottomarino del gasdotto sarà realizzato con posa interrata ad una profondità di circa 1,8 m (1,5 m dalla generatrice superiore delle tubazioni). L'installazione è soggetta a preventiva autorizzazione del Ministero dell'Ambiente - Servizio ARS, ai sensi del D.M. 24 Gennaio 1996 per la quale è necessaria la preliminare caratterizzazione chimica, fisica e biologica del tratto interessato da effettuarsi con

le modalità indicate dallo stesso D.M. sopra citato. La ISOSAR srl ha già provveduto alla predetta caratterizzazione del fondo marino e le analisi effettuate non hanno evidenziato impedimenti di sorta alla fattibilità dell'opera. In allegato 11 si riporta copia dell'intera documentazione concernente le suddette analisi preliminari.

Anche la tratta di gasdotto su terraferma si svilupperà completamente interrata secondo il tracciato indicato nella cartografia in Allegato 1. Le tubazioni saranno posate ad una profondità di circa 1,3 m (1 m dalla generatrice superiore).

Come evidenziato nella stessa planimetria in Allegato 1, il tracciato del gasdotto si sviluppa completamente lungo percorsi stradali correndo talvolta in adiacenza alle strade e talvolta sottostante ad esse. Il fatto che il tracciato del gasdotto si sviluppi lungo percorsi stradali costituisce di per se sufficiente garanzia rispetto alle problematiche poste circa l'attraversamento di aree d'interesse archeologico in quanto i lavori di scavo per la posa delle tubazioni saranno limitati a zone già interessate in precedenza da scavi e lavori vari proprio per la realizzazione delle strade stesse.

E' comunque evidente che, laddove ritenuto necessario, la competente soprintendenza archeologica potrà comunque disporre che gli scavi siano eseguiti in presenza di propri rappresentanti.

2.6 - Il raccordo ferroviario

Il raccordo ferroviario dovrà collegare il deposito ISOSAR alla vicina stazione FS di Frattarolo. Il tracciato approssimativo del raccordo è indicato nella cartografia in Allegato 1 mentre in allegato 12 sono riportati grafici particolareggiati della realizzazione.

Il raccordo ferroviario sarà costituito da una linea non elettrificata a binario unico che si svilupperà per una lunghezza di circa 1.800 m in terreno a destinazione agricola di caratteristiche del tutto simili a quelle già descritte per l'area di sedime dello stabilimento. Dal profilo altimetrico in Allegato 12 si evince che sia gli scavi che i riporti saranno estremamente limitati (altezza massima pari a circa 2 m).

L'area è comunque già interessata dalla presenza di tratte ferroviarie quali la tratta della linea FS Foggia-Manfredonia-Foggia e la tratta di raccordo tra la stazione di Frattarolo e lo stabilimento ex Enichem (circa 10 Km) nonché dalla presenza della stessa stazione di Frattarolo dotata di un discreto fascio di binari per la manovra e la sosta dei convogli.

Si è del parere che la realizzazione del raccordo ferroviario non introduca particolari problematiche di natura ambientale e paesaggistica in relazione alla modesta estensione dello stesso e per il fatto che esso non sarà assolutamente visibile dalla strada se non in corrispondenza dei brevi periodi in cui la tratta sarà impegnata dai convogli in arrivo/partenza.

Laddove ritenuto necessario potrà comunque provvedersi alla posa di un filare di alberi in corrispondenza del fronte della tratta che si sviluppa parallelamente alla S.S. 89.

3 - CONCLUSIONI

In ragione di tutto quanto in precedenza argomentato e dettagliato appare evidente che lo stabilimento ISOSAR in progetto risulta perfettamente compatibile con la destinazione Industriale dell'area e rispettoso di tutti i vincoli imposti dal vigente strumento urbanistico che, a suo tempo, fu già oggetto di esame e parere da parte delle competenti Soprintendenze territoriali.

Sono state inoltre fornite le ulteriori informazioni necessarie ad un esame più completo e dettagliato dell'intervento nel suo complesso ed individuati idonei provvedimenti che, a parziale modifica ed integrazione del progetto originario, consentiranno di mitigare ulteriormente l'impatto paesaggistico dell'insediamento, il tutto finalizzato alla auspicata revisione del parere precedentemente espresso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali con la nota di cui in premessa ed in conformità a quanto emerso nel corso dell'incontro del 29 Marzo 2000 presso il Ministero del Lavoro.

Si sottolinea ancora che, a sommosso parere dello scrivente, in ragione alla destinazione industriale dell'area, tutte le considerazioni e valutazioni sulla conservazione del territorio e sull'impatto paesaggistico dell'insediamento in progetto andrebbero effettuate sulla base del confronto con altre tipologie industriali potenzialmente insediabili, e non in astratto rispetto alla situazione attuale.

Infine, non dovrebbe essere estranea ad ogni valutazione la considerazione che all'attività di deposito del GPL non sono associate emissioni inquinanti di alcun genere e che anche la produzione di rifiuti è praticamente limitata ai soli ordinari rifiuti solidi urbani fatta eccezione per modeste quantità di rifiuti speciali (non tossici e/o nocivi) da smaltirsi presso discariche autorizzate, il che non è facilmente riscontrabile per altre tipologie di attività industriali.

In alternativa dovrebbe impugnarsi l'intero PRG del Comune di Manfredonia in evidente contrasto con gli obiettivi di reindustrializzazione e recupero occupazionale dell'area di Manfredonia supportati, tra l'altro, da ingenti finanziamenti Pubblici dello Stato Italiano e della Comunità Economica Europea.

Elenco Allegati :

1. Mappa della zona scala 1 : 10.000 con posizionamento dell'insediamento in progetto ;
2. Stralcio del B.U.R.P. n. 112 del 18/10/96 recante "Deliberazione della Giunta Regionale n. 3764 del 08/08/96 concernente l'approvazione con prescrizioni e condizioni del P.R.G. del Comune di Manfredonia" ;
3. Stralcio del B.U.R.P. n. 21 del 27/02/98 recante "Deliberazione della Giunta Regionale n. 8 del 22/01/98 concernente l'approvazione definitiva del P.R.G. del Comune di Manfredonia" ;