

Visita conoscitiva litorale e porti di Marzamemi

RELAZIONE



Relatore: Comandante Luigi Castro

Assistenti: Dott.ssa Maria Caruso

Dott.ssa Rachele Castro

Augusta, 16 febbraio 2007

Indice

Premessa	2
1. Dati ambientali medi in situ	3
2. Attività preliminari eseguite	3
2.1 Ricerca notizie storiche dei siti	3
2.2 Enti preposti alla gestione dei porti	4
2.3 Dimensioni e stato dei luoghi	5
3. Conclusioni	12

Premessa

Su richiesta dell'Assessore Territorio Ambiente della Regione Sicilia Avv. Interlandi e dell'On. Gennuso, in data 16 Febbraio 2007 è stata eseguita una visita conoscitiva nei porti di Balata e Fossa di Marzamemi e sul litorale a nord del porto Balata.

Scopo della visita era quello di verificare lo stato dei luoghi e assumere informazioni atte a consentire la realizzazione di un piano di intervento per l'eventuale bonifica ambientale della zona e degli specchi acquei citati, nonché di un piano di riqualificazione turistico – ambientale dei siti.

Il Comandante Castro, accompagnato dalle Dott.sse Caruso e Castro hanno esaminato i siti, effettuato rilievi fotografici e sintetizzato le informazioni contenute nella seguente relazione.

1. Dati ambientali in situ

- Copertura del cielo da sereno a 6/8;
- Temperatura dell'aria media 11° C;
- Umidità relativa media 80%;
- Venti predominanti da Est/Nord - Est 16 Kts;
- Corrente di marea media inferiore a 2 Kts,
- Temperatura dell'acqua in superficie 12° C;
- Temperatura dell'acqua alla massima profondità 11° C.

2. Attività preliminari eseguite

2.1 Ricerca notizie storiche dei siti

Marzamemi è una frazione marinara del Comune di Pachino (SR) da cui dista circa 3 Km.

Il nome deriva dall'arabo Marsà al Hamen che significa Baia delle Tortore, in quanto la zona rappresenta un luogo di passaggio obbligato di piccoli volatili durante le migrazioni.

Il borgo è nato attorno all'approdo, poi divenuto porto da pesca, e si è sviluppato grazie a quest'ultima attività, molto praticata ancora oggi, dotandosi anche di una Tonnara tra le più importanti della Sicilia.

La tonnara di Marzamemi risale al tempo della dominazione degli arabi in Sicilia. Nel 1630 venne venduta dal proprietario al Principe di Villadorata. I Villadorata potenziarono i fabbricati della tonnara assumendo da Avola e da Siracusa degli abili carpentieri, che poi rimasero residenti a Marzamemi.

Nel 1752 costruirono il palazzo e la chiesa della tonnara, e le casette dei marinai.

Nel 1912 fu costruito a Marzamemi uno stabilimento di lavorazione del tonno salato e in seguito del tonno sott'olio. La pesca della tonnara fu abbondante fino al dopoguerra.

Attualmente Marzamemi rappresenta un polo di attrazione per il turismo nautico, storico e naturalistico grazie anche alla sua posizione strategica rispetto alla Riserva Naturale protetta di Vendicari, la cittadina barocca di Noto e l'Oasi di Capo Passero.

Inoltre il mare incontaminato, le spiagge e il borgo marinaro fanno di questa piccola comunità un bene da preservare e proteggere.

2.2 Enti preposti alla gestione dei porti

Porto Balata risulta essere classificato come “approdo” e la gestione ricade sotto le competenze del comune di Pachino, pertanto gli interventi dovrebbero essere promossi e coordinati dall'Assessore ai Lavori Pubblici del suddetto comune.

Non risulta esistente una richiesta di classificazione del porto ne una bozza di piano regolatore.



Fig.1 Porto Balata e Porto Fossa

Porto Fossa risulta essere classificato come porto di 4^a classe, cioè turistico, peschereccio e commerciale.

La gestione è di competenza del Genio Civile della Regione Sicilia in concomitanza con il comune di Pachino.

Anche per questo porto non esiste il piano regolatore ne risulta siano state avanzate richieste di classificazione e adeguamento.

Il litorale a nord del porto Balata ricade sotto la gestione del Comune di Pachino, come pure il lungomare Spinazza, pertanto la pulizia dei siti ed il controllo per evitarne il degrado risultano in capo alla già citata municipalità.

2.3 Dimensioni e stato dei luoghi

Il porticciolo Balata ha una superficie di circa 68.354 mq ed è protetto a Nord – Est da un braccio artificiale mentre risulta aperto a Sud/Sud – Est, ad eccezione dello sbarramento naturale costituito dall'isola Piccola.

I fondali sono costituiti da roccia calcarea e sabbia fine con un battente d'acqua che va da un minimo di 20 cm ad un massimo di 3 mt.

Il porto risulta per quasi tutta la superficie interrato e sul fondale giacciono rifiuti di ogni genere: copertoni, materiali ferrosi, plastica, carcasse di biciclette ecc.



Fig.2 Il porto risulta per quasi tutta la superficie interrato



Fig.3-4 Varie tipologie di rifiuti presenti ai margini delle banchine

Attualmente esso è in grado di offrire circa 150 posti barca sebbene non siano assicurati servizi quali luce, acqua, guardiania, sistemi antincendio, piazzola ecologica e raccolta acque nere e acque di sentina.

Molto approssimativo è pure il piano degli ormeggi che è costituito da sistemi di fortuna posizionati in varie zone della baia, ad eccezione dei due pontili galleggianti uno posto erroneamente all'imboccatura del porto e l'altro nella zona ad Est.



Fig.5 Pontili galleggianti

L'arenile ad Est è invaso da accumuli, non naturali, di resti di *Posidonia oceanica* misti a sabbia trasformati in abbancamenti di rifiuti di vario genere.



Fig.6-7 Cumuli di *Posidonia oceanica*

Ad Est sfocia il canale di scolo del Pantano che risulta attualmente quasi per la totalità ostruito dalle foglie di *Posidonia oceanica* e da diverse tipologie di rifiuti.

Dal canale di scolo si sprigionano esalazioni maleodoranti dovute a processi di putrefazione, allo stagnare delle acque e presumibilmente allo scarico libero, nello stesso, di acque fognarie provenienti da alcune abitazioni non collegate alla rete cittadina.



Fig. 8-13 Canale di scolo ostruito da foglie di *Posidonia oceanica* e sede di accumulo di rifiuti

Causa la disposizione dell'imboccatura del porto, esposta ai venti predominanti nella zona (Est/ Sud – Est), la costa ad Est è assoggettata ad un preoccupante fenomeno di erosione che, in caso di non immediato intervento, potrebbe divenire pericoloso per la stabilità delle costruzioni che si trovano in prossimità.

L'ansa tra porto Balata e porto Fossa ha una superficie di circa 88.377 mq protetta in parte a Nord dalla baia del porto Balata e dall'isola Piccola, aperta verso Est/Sud – Est e protetta in parte verso Sud dalla baia del porto Fossa.

L'ansa è caratterizzata da bassi fondali per quasi tutta la sua estensione e non vi sono punti di approdo o pontili.

Anche in questa zona è visibile una forte erosione della costa Sud che potrebbe pregiudicare nel tempo la stabilità delle strutture abitative ivi locate.

Si notano anche in questo caso abbancamenti di foglie di *Posidonia oceanica* sebbene in misura ridotta rispetto a quanto visto a porto Balata.

Il porto Fossa ha una superficie di circa 111.807 mq ed è protetto da due bracci foranei posti in modo da limitare gli effetti dei venti provenienti da Sud/Sud – Est.

I fondali sono costituiti da roccia e sabbia fine con un battente d'acqua da un minimo di 20 cm ad un massimo di 6 mt.

Il porto risulta in gran parte interrato e sul fondale giacciono rifiuti di ogni genere: copertoni, materiali ferrosi, plastica, carcasse di auto ecc.



Fig.14 Porto Fossa, in gran parte interrato

Attualmente esso è in grado di offrire circa 200 posti barca assicurando alimentazione elettrica e acqua. Non esistono servizi quali guardiania, sistemi antincendio, piazzola ecologica, raccolta acque nere e acque di sentina.

Molto approssimativo è pure il piano degli ormeggi che è costituito da sistemi di fortuna posizionati in varie zone della baia, ad eccezione dei quattro pontili galleggianti gestiti da privati.

Tale situazione oltre che alla impossibilità di fruire degli ormeggi della banchina di Sud – Est, lunga circa 311 mt, e di parte del braccio Nord, lungo circa 427 mt, causa il bassissimo fondale, è imputabile alla mancanza del piano regolatore del porto.

All'interno del porto sfociano due canali, uno sotto il molo, quasi in radice alla banchina di Sud – Est e l'altro dall'arenile ad Est.



Fig.15 Canali di scolo

Come si evince chiaramente dalle foto, gli scarichi provenienti dai due canali, sono ricettacolo di rifiuti di ogni genere in parte trasportati dai canali e in parte depositati dalle persone che usufruiscono dell'arenile e dello specchio acqueo del porto.



Fig. 16-19 Canale 1



Fig. 20-22 Canale 2

Il litorale a nord di porto Balata è costituito da uno splendido arenile ottimale per le attività balneari, degradato e deturpato dall'inciviltà degli uomini che si manifesta impunemente, complice la mancanza di controlli da parte degli Organi competenti.

L'arenile risulta in buona parte coperto da cumuli di foglie di *Posidonia oceanica*, perennemente rimaneggiati dalle onde del mare, che in alcuni punti superano i 50 cm di spessore.



Fig. 23-25 Cumuli di resti di Posidonia oceanica

In buona sostanza tali cumuli, sebbene antiestetici, rappresentano un habitat protetto.

Da riva verso l'entroterra lo spiaggiamento di *Posidonia oceanica* si estende per circa 10 m .



Fig.24 Lo spiaggiamento dei resti di Posidonia oceanica si estende per circa 10 m .

Inaccettabile è invece lo stato in cui versa l'arenile, trasformato in sostanza in una sorta di discarica a cielo aperto ove vengono depositati rifiuti di diversa natura e anche speciali pericolosi, con alta capacità di inquinare.



Fig 25-36 Differenti tipologie di rifiuto presenti sull'arenile

3. Conclusioni

Al di là della facile retorica, nel visitare i luoghi sopra descritti è ovvio desumere che si è di fronte ad un crescente degrado di un'altra splendida zona della Sicilia, ricca di storia e di indiscusso interesse paesaggistico, ambientale e storico.

Allo stato attuale il rischio di rendere inagibili definitivamente i porti, contaminare un tratto di costa prossimo ad una delle riserve naturali e marine più importanti dell'isola e creare un grave danno all'economia della zona che ha quale fonte primaria di sostentamento il turismo è oltremodo reale.

Esistono ancora margini di tempo per evitare il peggio intervenendo con:

- un ferreo, quanto pragmatico piano di bonifica e pulizia degli arenili e dei fondali;
- la caratterizzazione dei sedimenti e del battente d'acqua per valutare la presenza di eventuali inquinanti;

- predisporre un'accurata ricerca bellica prima delle attività di dragaggio;
- provvedere al dragaggio delle baie in modo da rendere fruibili gli approdi;
- predisporre un ripascimento dell'arenile del porto Balata e ove necessario dell'ansa a sud, prevedendo la realizzazione di un diaframma protettivo con palancoato tipo Larsen vibro affondato o barriera rocciosa;
- redigere il piano regolatore dei porti e predisporre il piano degli ormeggi;
- realizzare piazzole ecologiche e i servizi necessari all'accoglimento delle imbarcazioni da diporto e allo stazionamento dei pescherecci e di imbarcazioni commerciali (servizi igienici, reception, servizio di raccolta acque nere e acque di sentina);
- realizzare la deviazione dei canali di scolo che sfociano all'interno del porto Fossa e/o il loro asservimento a sistemi di depurazione;
- ripulire il Canale del Pantano consentendo il normale scambio idrico con le acque del porto.

Tutti siamo consci di quanto sia dispendioso e difficile porre rimedio a posteriori a situazioni di elevato degrado ambientale specie lungo le coste, pertanto è auspicabile porre in essere ogni possibile azione di MISE senza ulteriore ritardo.