
Atti regionali

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI 2 novembre 2018, n. 193

D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. – L.R. 11/2001 e ss.mm.ii. - LR 44/2012 e ss.mm.ii. e Regolamento regionale n.18/2013 ss.mm.ii.ID VIA 61 – VAS_1384_SEM - Accordo di Programma ex art. 34 del D.Lgs 18 agosto 2000 n.267 per la riqualificazione urbana delle aree industriali dismesse dell'ex cementeria dell'ambito portuale P1 in variante al PUG del Comune di Monopoli (BA) Procedure coordinate di Verifica di Assoggettabilità a VIA e Verifica di Assoggettabilità a VAS.

Società proponente: Solemare s.r.l.

Autorità procedente: Comune di Monopoli.

LA DIRIGENTE della SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

VISTO il D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;

VISTA la Legge Regionale Puglia 12 aprile 2001 n.11 *“Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale”* e s.m.i.;

VISTA la Legge Regionale Puglia 14 dicembre 2012, n. 44 *“Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica”* e s.m.i.;

VISTO il REGOLAMENTO REGIONALE 9 ottobre 2013, n. 18 *“Regolamento di attuazione della legge regionale 14 dicembre 2012, n. 44 (Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica), concernente piani e programmi urbanistici comunali”*;

VISTO il Regolamento Regionale 22 giugno 2018, n. 7 *“Regolamento per il funzionamento del Comitato Regionale di Valutazione d'Impatto Ambientale”* pubblicato sul B.U.R.P. n. 86 del 28-6-2018;

VISTO il D.P.G.R. 31/07/2015, n. 443 con cui è stato adottato l'atto di alta organizzazione della Regione Puglia *“Adozione del modello organizzativo denominato Modello Ambidestro per l'Innovazione della macchina Amministrativa regionale- MAIA”*;

VISTA la DGR del 31/07/2015, n. 1518 con cui è stato adottato in attuazione del modello organizzativo denominato *“MAIA”*, l'atto di Alta Organizzazione che disciplina il sistema organizzativo della Presidenza e della Giunta Regionale e le successive modifiche ed integrazioni dello stesso;

VISTO il D.P.G.R. 17/05/2016 n. 316 avente per oggetto *“Attuazione modello MAIA di cui al Decreto del Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015 n. 443. Definizione delle Sezioni di Dipartimento e delle relative funzioni”*;

VISTO l'art. 32 della legge n. 69 del 18/06/2009 che prevede l'obbligo di sostituire la pubblicazione tradizionale all'Albo ufficiale con la pubblicazione di documenti digitali sui siti informatici;

VISTO l'art. 18 del D.Lgs. n. 196/2003 *“Codice in materia di protezione dei dati personali”* in merito ai principi applicabili ai trattamenti effettuati dai soggetti pubblici;

VISTA la DGR del 29/07/2016 n. 1176 di conferimento degli incarichi di Direzione di Sezione con la quale la Dott.ssa Antonietta Riccio è stata nominata Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali;

Premesso che:

- Con nota prot. n.19501 del 26/03/2018, acquisita al prot.n. AOO/089_5385 del 22/05/2018, il Comune di Monopoli provvedeva all'archiviazione del *“procedimento avviato con nota protocollo n. 51558 del 02.10.2017 ... con la archiviazione del procedimento relativo al progetto presentato nota n.60013 del 07.01.2016 dalla società SOLEMARE S.r.l.”*, disponendo altresì *“la pubblicazione della nuova proposta nella sezione AREE TEMATICHE-EDILIZIA E URBANISTICA del sito comunale alla pagina delle PROPOSTE DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA”* (<http://www.comune.monopoli.ba.it/ViverelaCittagrave/Learee/>)

[Ediliziaeurbanistica/Proposte/AmbitoportualeP1/tabid/2011/language/it-IT/Default.aspx](#)), presentata dalla società proponente Solemare s.r.l. *“con note nn.17884-17886-17887 del 16/03/2018”*;

- con riferimento a tale nuova proposta, con nota prot. 31593 del 22/05/2018, acquisita in data 23/05/2018 al n.5462 di protocollo di questa Sezione regionale, il Sindaco del Comune di Monopoli indiceva la Conferenza di Servizi per promuovere l'Accordo di Programma (di seguito AdP) ai sensi dell'art.34 del D.Lgs.267/2000 ss.mm.ii., *“l'approvazione della variante urbanistica e l'acquisizione dei titoli abilitativi necessari all'attuazione dell'intervento in oggetto”*, convocando gli enti preposti, tra cui questa Sezione regionale, per il giorno 06/06/2018 presso la sede della Regione Puglia - Sezione Urbanistica;
- con nota prot.25330 del 01/06/2018, acquisita in data 05/06/2018 al n.5881 di protocollo di questa Sezione, la Capitaneria di Porto di Bari evidenziava gli aspetti di interferenza dell'intervento immobiliare proposto con le attività portuali e le esigenze operative della Guardia costiera, chiedendo integrazioni e chiarimenti;
- con nota prot.5981 del 06/06/2018 questa Sezione regionale riscontrava la suddetta nota prot.31593/2018 fornendo il proprio contributo al fine di facilitare l'autorità procedente comunale nel corretto inquadramento della disciplina di VAS per la proposta di AdP di che trattasi, chiedendo di coinvolgere nei lavori della CdS i seguenti soggetti competenti in materia ambientale (di seguito SCMA): Autorità Idrica Pugliese, ARPA, ASSET, AQP, Sezioni regionali - Ciclo dei Rifiuti e Bonifica -Demanio e Patrimonio - Infrastrutture per la Mobilità- Protezione Civile - Risorse Idriche;
- con nota prot.6564 del 06/06/2018 la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari esprimeva osservazioni e rilievi alla nuova proposta progettuale e, con riferimento agli aspetti procedurali ribadiva la necessità di verificare per la suddetta proposta *“l'applicabilità del regime di ammissibilità di cui all'art.45 co3 b1 delle NTA del PPTR”* ;
- in data 06/06/2018 si svolgeva la prima seduta della Conferenza di Servizi per l'AdP in esame, cui partecipavano i rappresentanti dei seguenti enti/strutture regionali: Comune di Monopoli (autorità procedente), Solemare s.rl. (proponente) Sezioni regionali Autorizzazioni Ambientali - Tutela e Valorizzazione del paesaggio - Urbanistica, ASL Bari, Capitaneria di Porto di Bari, Autorità di Sistema portuale del Levante, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari;
- nel corso dei lavori della suddetta Conferenza di Servizi, con riferimento agli aspetti di propria competenza, questa Sezione regionale:
 - evidenziava le modifiche introdotte dal D.Lgs.104/2017 in merito alla Valutazione d'impatto ambientale, prendendo atto delle determinazioni di cui alla Relazione Istruttoria del Dirigente dell'Area IV Urbanistica del Comune di Monopoli circa la sottoposizione della proposta progettuale di che trattasi alla verifica di assoggettabilità a VIA di competenza comunale;
 - rammentava quanto disposto dall'art.17 della L.R. n.44/2012 ss.mm.ii. in merito alla possibilità di chiedere il coordinamento procedimentale VIA/VAS in sede regionale, qualora il Comune confermasse la necessità di avviare la verifica di assoggettabilità a VAS;
- con nota prot. n. 42871 del 13/07/2018, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali al n. AOO_089/7690 del 13/07/2018, il Comune di Monopoli:
 - attestava la ricorrenza dei presupposti di cui all'art.6, commi 2/2bis per l'espletamento della verifica di assoggettabilità a VAS semplificata per la nuova proposta di AdP di che trattasi, in quanto *“l'intervento in oggetto si configura come “modifica minore” al vigente PUG comunale (...) avendo lo stesso PUG preventivamente scontato la Valutazione Ambientale Strategica”*;

- dichiarava, altresì, che *“l'intervento in oggetto risulta inoltre da assoggettare alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza comunale poiché sono previsti interventi di cui alla fattispecie B.3.c. dell'Allegato B della L.R. 11/2001”*;
- presentava, quindi, a questa Sezione regionale istanza di avvio della verifica di assoggettabilità a VIA e della verifica di assoggettabilità a VAS semplificata ai sensi dell'art. 6, comma 2/2bis del Regolamento regionale n.18/2013 ss.mm.ii., per la proposta di AdP in oggetto, chiedendo il coordinamento dei relativi procedimenti in sede regionale ai sensi dell'art.17 della L.R. n.44/2012 ss.mm.ii., da integrare nel modulo della conferenza di servizi di cui all'art. 34 TUEL;
- comunicava, contestualmente, ai SCMA l'avvio della consultazione VAS ai sensi del citato art.6.2. del R.R.n.18/2013 indicando il link di accesso al sito web comunale per la consultazione della relativa documentazione (<http://www.comune.monopoli.ba.it/VivereLaCittagrave/Learee/Ediliziaeurbanistica/Proposte/AmbitoportualeP1/tabid/2011/language/it-IT/Default.aspx>), nonché i termini e le modalità per l'invio di osservazioni e contributi;
- con nota prot.43788 del 19/07/2018, acquisita al prot.n.7954 di protocollo di questa Sezione, l'autorità precedente comunale rettificava i termini per la conclusione della consultazione VAS di cui sopra, pari a quindici giorni anziché novanta, in conformità a quanto previsto dall'art.6 comma 2 del R.R. n.18/2013 s.m.i.;
- con nota prot.44263 del 20/07/2018, acquisita in data 20/07/2018 al n.8047 di protocollo di questa Sezione il Sindaco del Comune di Monopoli aggiornava la seduta della Conferenza di Servizi ex art.34 TUEL per il giorno 31/07/2018 presso la sede della Regione Puglia – Sezione Urbanistica;
- con nota prot. AOO_089/8107 del 23/07/2018 questa Sezione regionale:
 - ha comunicato alle Amministrazioni e agli Enti territoriali potenzialmente interessati l'avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA , oltre all'avvenuto deposito della documentazione progettuale sul Portale Ambientale della Regione Puglia;
 - evidenziava *“relativamente alla nuova pianificazione proposta (formalizzata dall'autorità precedente comunale con note prot.31593e 31599 del 22/05/2018 ed aggiornata dal proponente con la documentazione depositata in data 10/07/2018) risulta erroneamente allegato il Documento Preliminare di Orientamento denominato “13_Doc-Preliminare VAS_REV.4 (7.2018).pdf”, anziché il Rapporto Preliminare di Verifica di cui all'art. 8 della L.R.44/2012 ss.mm.ii., da redigere secondo i criteri dell'Allegato I alla Parte II del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.”*, pertanto invitava l'autorità precedente a regolarizzare l'elaborato VAS da sottoporre alla consultazione e, conseguentemente, a riavviare, ovvero prorogare, il termine della consultazione in corso, precisando *“Nelle more di tale regolarizzazione i termini procedurali della verifica di assoggettabilità a VAS sono interrotti ai sensi dell'art.5, comma 1, del Regolamento regionale n.13/2015”*;
- con nota prot.46879 del 03/08/2018, acquisita in pari data al n.8672 di protocollo di questa Sezione, il Comune di Monopoli provvedeva alla regolarizzazione dell'istanza con la formalizzazione del documento denominato *“VAS_Rapporto_preliminare_Elenco SCMA_rev.4.pdf”*, indicando nuovamente il link del sito web comunale di accesso alla documentazione tecnico-amministrativa e progettuale e comunicando ai SCMA il termine del 06/09/2018 per l'invio di pareri e/o osservazioni;
- con nota prot.AOO_9415 del 03/09/2018 questa Sezione regionale comunicava al Comune di Monopoli e ai SCMA l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS semplificata per l'AdP di che trattasi, precisando tuttavia:
 - *“dalla consultazione del suddetto sito web comunale si rileva che il documento denominato “VAS_Rapporto_preliminare_Elenco SCMA_rev.4.pdf” è stato pubblicato dall'autorità precedente comunale in data 30 agosto u.s.”*;

- *“ (...) il termine di quindici giorni di cui all’art. 6.2 del Regolamento regionale 18/2013 per l’invio dei pareri e/o contributi decorre dalla data di effettiva pubblicazione del Rapporto Preliminare di verifica, fatta comunque salva la possibilità di rappresentare, entro il medesimo termine, la necessità di ulteriori approfondimenti, nel qual caso il parere è comunque reso entro trenta giorni, anche eventualmente in seno alla Conferenza di Servizi convocata dall’autorità procedente comunale ai fini della sottoscrizione dell’Accordo di programma in oggetto, secondo le modalità coordinate previste all’art. 6.2-bis dell’anzidetto Regolamento regionale”;*
- al termine della fase di pubblicità VIA (45 giorni a decorrere dalla succitata nota prot. AOO_089_8107 del 23/07/2018) e della fase di consultazione VAS (15 giorni a decorrere dal 30/08/2018, come sopra evidenziato) risultano pervenuti i seguenti pareri/osservazioni:
 1. nota prot. n. AOO_148/1383 del 30/08/2018 (prot. uff. AOO_089/9338 del 30/08/2018), con la quale la Regione Puglia - Sezione Infrastrutture per la Mobilità ha presentato alcune osservazioni sul sistema viario e ha verificato la coerenza dell’intervento con il PRT;
 2. nota prot. n. 9821 del 05/09/2018 (prot. uff. AOO_089/9574 del 06/09/2018), con la quale la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari ha chiesto alcuni approfondimenti;
 3. Nota prot. n. 4018 del 05/09/2018 (prot. uff. AOO_089/9523 del 05/09/2018), con la quale l’Autorità Idrica Pugliese ha rappresentato di non ravvisare motivi ostativi per l’intervento in oggetto, fermo restando che *“dovrà essere verificata la compatibilità dell’intervento di cui trattasi con le reti idriche e fognarie interessate dal Servizio Idrico Integrato, avvalendosi delle necessarie consultazioni presso il Gestore AQP S.p.A.”;*
 4. Nota prot. n. AOO_148/1426 del 07/09/2018 (prot. uff. AOO_089/9608 del 07/09/2018) con la quale la Regione Puglia - Sezione Infrastrutture per la Mobilità ha trasmesso il proprio contributo VAS ribadendo le osservazioni già espresse con la succitata nota prot.1383/2018;
 5. nota prot. n. 3146 del 10/09/2018 (prot. uff. AOO_089/9671 del 10/09/2018) con la quale l’Agenzia della Regione Puglia ASSET ha chiesto approfondimenti in merito all’incremento dei volumi di traffico e un’analisi di dettaglio del fabbisogno di sosta/parcheggio;
 6. nota prot. n. 9862 del 12/09/2018 (prot.uff. AOO_089/9779 del 12/09/2018), con la quale la Sezione regionale Protezione Civile ha invitato a tenere in considerazione le previsioni del Piano comunale di protezione civile, con particolare riferimento alle aree destinate a scopi di protezione civile, rammentando, altresì, quanto disposto dall’art.18, comma 3, del D.Lgs.n.224 del 02/01/2018;
 7. nota prot. n. 58348 del 14/09/2018 (prot. uff. AOO_089/9888 del 14/09/2018) con la quale l’Agenzia ARPA Puglia ha ritenuto l’intervento non assoggettabile a VIA/VAS a condizione che siano rispettate determinate prescrizioni;
 8. nota prot. n. 4221 del 17/09/2018 (prot. uff. AOO_089/9936 del 17/09/2018) con la quale l’Autorità Idrica Pugliese ha confermato il parere espresso con la succitata nota prot. 4018 del 05/09/2018;
- nella seduta del 18/09/2018 il Comitato Regionale per la VIA ha esaminato il progetto e ha ritenuto di richiedere documentazione integrativa in merito all’intervento proposto (parere prot. AOO_089/10011 del 19/09/2018) anche esso pubblicato sul sito web dell’a.c.;
- con pec del 27/09/2018 (prot. uff. AOO_089/10342 del 27/09/2018) e con pec del 02/10/2018 (prot. uff. AOO_089/10492 del 02/10/2018), il tecnico incaricato dal proponente ha trasmesso documentazione integrativa in riscontro alle richieste formulate dagli enti;
- con nota prot. AOO_089/10733 del 09/10/2018 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha informato le Amministrazioni e agli Enti territoriali potenzialmente interessati delle osservazioni pervenute e della documentazione integrativa trasmessa dal proponente;
- nella seduta del 16/10/2018 (prot. AOO_089/11064 del 17/10/2018) il Comitato VIA ha esaminato le integrazioni trasmesse dal proponente e ha ritenuto che il progetto non debba essere assoggettato alla

procedura di VIA indicando contestualmente delle prescrizioni;

- con nota prot. AOO_089/11319 del 23/10/2018 la Sezione Autorizzazioni Ambientali, tra l'altro, ha informato l'autorità procedente ed il proponente di avere necessità di prorogare di 10 giorni il termine per l'emanazione del provvedimento finale per poter pronunciarsi con un unico atto coordinato.

TUTTO CIÒ PREMESSO

PRESO ATTO degli esiti della consultazione svoltasi nell'ambito del procedimento come sintetizzati in premessa;

PRESO ATTO che non risultano pervenute controdeduzioni dell'Autorità procedente comunale con riferimento alle osservazioni pervenute in ambito VAS;

PRESO ATTO del parere reso dal Comitato Regionale per la VIA nella seduta del 16/10/2018

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA

L'intervento prevede la riqualificazione urbana delle aree industriali dismesse dell'ex cementeria dell'ambito portuale P1 del PUG del Comune di Monopoli, presentata dalla Società Solemare Srl.

Il progetto ridefinisce il waterfront cittadino, ponendosi l'obiettivo di ricucire le aree portuali, che saranno riqualificate e integrate con nuovi edifici destinati alle attività marinare e portuali, al centro abitato di Monopoli. Sarà realizzato un nuovo sistema viario e ricostruito il tessuto urbano attraverso una modulazione di spazi pubblici - comprendenti una piazza da destinare a luogo di aggregazione e spazio per eventi e un parco nell'area dove sorgono le ciminiere dell'ex cementeria e spazi privati, costituiti prevalentemente da edifici residenziali.

Dalla istruttoria condotta, considerando anche i vari contributi pervenuti, emerge che l'intervento oggetto di valutazione, che ridefinirà completamente un importante contesto urbano in fascia costiera, ha impatti potenziali principalmente a carico della componente paesaggio, la cui cura e tutela è garantita dalla partecipazione al procedimento autorizzativo delle autorità competenti per l'autorizzazione paesaggistica (Comune/Soprintendenza).

Un ulteriore impatto potenziale è a carico della viabilità, in quanto il progetto prevede anche la ridefinizione dell'assetto viario di un'area centrale - e pertanto già potenzialmente congestionata - e la previsione di un nuovo mix funzionale che potrebbe attrarre nuovi flussi di traffico.

Sulla base delle stime contenute nella documentazione integrativa presentata dal proponente "*Studio di Impatto sulla mobilità e sul traffico*" del 1 ottobre 2018, è possibile escludere che l'entità degli incrementi di traffico indotti dal nuovo insediamento sulla viabilità afferente, rispetto ai volumi di traffico misurati allo stato attuale, possano determinare problemi di deflusso veicolare. Nello stesso elaborato è stata anche verificata l'offerta di sosta prevista in progetto (circa 804 posti auto) rispetto al fabbisogno stimato (circa 657 autoveicoli).

In ogni caso, si invita il proponente a prendere in considerazione le osservazioni presentate dalla Regione Puglia - Sezione Infrastrutture per la Mobilità rappresentate nella nota prot. AOO_148/1383 del 30/08/2018.

Tutto ciò premesso, sulla scorta del parere del comitato Regionale VIA e di tutti i pareri e dei contributi istruttori resi dai vari soggetti intervenuti nel corso del procedimento, **si propone di escludere il progetto di riqualificazione urbana delle aree industriali dismesse dell'ex cementeria dell'ambito portuale P1 del PUG del Comune di Monopoli (BA) dalla procedura di Valutazione di impatto Ambientale** con le seguenti prescrizioni:

A. SERVIZIO VIA-VINCA

- 1) Si completino in tutta l'area interessata direttamente o interferente con l'intervento, le operazioni di controllo, caratterizzazione e bonifica delle componenti ambientali acqua, suolo, sottosuolo e manufatti con particolare riferimento alla bonifica dell'amianto e all'inquinamento da oli pesanti nell'ex area serbatoi olio combustibile.
- 2) Gli scavi, le opere fondazionali ed interrato non interferiscano in alcun modo con la libera circolazione della falda acquifera e con le variazioni piezometriche legate alle condizioni di piena e di magra della stessa, e per il sottosuolo dell'area ex serbatoi olio combustibile, vengano conformati alle analisi di rischio prodotte e alle decisioni della Regione Puglia - Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, opere pubbliche e paesaggio, Sezione Ciclo Rifiuti e Bonifica assunte con atto dirigenziale n. 1 del 21/01/2016.
- 3) Venga assicurata la fattibilità e sostenibilità economica della valorizzazione conservativa delle ciminiere, casa del custode ed ex edificio Gaslini, e delle sistemazioni e recupero ambientale e naturale a valore pubblico del Water Front, con precedenza e priorità rispetto agli ulteriori interventi previsti dall'AdP.
- 4) Vengano messe in atto tutte le misure di mitigazione in fase di cantiere.
- 5) L'autorità competente (comune) verifichi la coerenza della destinazione urbanistica di atterraggio (a valle dell'AdP) con quella ammissibile a valle degli interventi di bonifica di cui alla determinazione dirigenziale n. 1 del 21/01/2016

B. ARPA PUGLIA

- 6) Siano adottati idonei accorgimenti tecnici ed organizzativi efficaci per il contenimento delle emissioni diffuse di polveri nella fase di cantiere, mediante idonea programmazione degli interventi di abbattimento e il controllo periodico del corretto funzionamento di tutti i sistemi di mitigazione attiva e passiva.
- 7) Sia garantita la completa funzionalità ed efficienza delle attrezzature e dei macchinari utilizzati per la realizzazione delle opere, provvedendo periodicamente alle normali operazioni di manutenzione ordinaria e/o straordinaria previste.
- 8) In ordine all'impatto acustico, si richiama quanto prescritto dall'art. 17 comma 3 e comma 4 della LR. N. 3 del 12/02/2002, per le attività temporanee quali sono i cantieri edili; pertanto, nel caso in cui il proponente non sia in grado di assicurare il rispetto dei limiti equivalenti di pressione sonora, dovrà essere prodotta una valutazione di impatto acustico ambientale, per la fase di cantiere, al fine di adottare tutti gli apprestamenti atti a garantire il rispetto dei limiti previsti e minimizzare i possibili impatti nelle aree circostanti.

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

Nell'ambito della presente procedura Verifica di assoggettabilità a VAS semplificata sono individuati:

- Proponente: Solemare s.r.l.
- Autorità procedente: Comune di Monopoli ai sensi dell'art. 34 TUEL e dell'art. 2 co, 1 lett. f) della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. (d'ora in poi legge regionale).
- Ente preposto all'approvazione dell'Accordo di Programma: Presidente della Regione Puglia ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. 18/8/2000 n. 267;

- Autorità competente VAS: Sezione regionale Autorizzazioni Ambientali (art. 4 co.2 della legge regionale) ai sensi del co. 3 dell'art. 4 della legge regionale.

Il Rapporto Ambientale Preliminare è stato valutato sulla base degli elementi di cui all'allegato I alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006 e tendo conto dei contributi pervenuti dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli enti territoriali interessati. In particolare, trattandosi di una modifica ad un piano già sottoposto alla VAS di cui agli articoli da 9 a 15, l'attività tecnico-istruttoria, per quanto attiene agli aspetti inerenti la pianificazione, si è limitata ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati nella VAS del PUG.

1. Caratteristiche della variante.

Come anzidetto, trattasi di un Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. 18/8/2000 n. 267 in variante al PUG comunale.

I contenuti di detta variante sono descritti nella Relazione istruttoria prot. 31599 del 22/05/2018, redatta dal Dirigente dell'Area Tecnica comunale, in cui si evidenzia, tra l'altro, che: *"quest'ufficio (...) ritiene che permanga la natura strutturale della variante in quanto il dimensionamento residenziale proposto con questa nuova soluzione genera un incremento di SUL residenziale del 34% (Relazione tecnica illustrativa - tab.D-par.6.5) rispetto alle previsioni di PUG. Avendo pertanto il dimensionamento del fabbisogno residenziale, operato dal PUG al 2022 (Relazione Generale del PUG -pag.55) natura strutturale tale soluzione progettuale costituisce variante strutturale."* e, con riferimento agli aspetti VAS, che si rendono *"necessarie le verifiche ex LR 44/2012 e successivo RR 18/2013 con riferimento agli artt. 4, 5, 6 e 7 in materia di VAS"*.

L'Accordo di Programma prevede, in particolare:

- *"Trasformazione nell'ambito P1 di circa 7.800,00 mq dalle "varie destinazioni" a "destinazione residenziale";*
- *"Nell'ambito delle attività portuali possibilità di integrazione della destinazione d'uso U2/2 (funzioni commerciali medie superfici di vendita da 250 a 2.500 mq)";*
- *"Rinuncia a circa 20.000,00 mq (28.800,00 mq sul residua - 7.800,00 mq sul trasformata) di Sul delle funzioni commerciali (U2/1, U2/4), delle funzioni terziarie (U3/2, U3/3, U3/5, U3/6, U3/7, U3/9) e delle funzioni turistiche (U5/1)" (Rapporto ambientale preliminare, d'ora in poi RAP, pag. 18)".*

"L'area portuale oggetto di intervento rientra in quella parte del territorio comunale che il PUG/S identifica come "Invarianti Infrastrutturali di progetto" e quindi tra le aree soggette a vincoli specifici funzionali a determinate infrastrutture e attrezzature in cui le previsioni del PUG/S hanno valore conformativo dei diritti proprietari (art. 1/S c.2 NTA) ed in cui si applicano le norme e le disposizioni delle leggi nazionali e regionali di riferimento.

In particolare l'area è ricompresa nelle infrastrutture di progetto "Sistema Portuale" (art. 14/S NTA) e dettagliatamente nell'Ambito P1 di tale Sistema. Secondo le previsioni dell'art. 14/S delle NTA del PUG il Sistema portuale di Monopoli è articolato in due sottoambiti: il sottoambito per le attività portuali ed il sottoambito di Riqualficazione urbana.

Il sottoambito per le attività portuali è destinato alle strutture e alle attrezzature direttamente connesse con l'efficienza del sistema portuale monopolitano (porto commerciale), da disciplinare coerentemente al Piano Regolatore Portuale.

Il sottoambito di Riqualficazione urbana è finalizzato al recupero delle aree industriali dismesse presenti ai margini del porto e al conseguente progetto di riqualficazione urbana per la realizzazione di un nuovo Waterfront della città. ...

Con riferimento alle previsioni programmatiche del PUG l'area portuale rientra nei "Contesti territoriali della trasformazione" e nello specifico nei "Contesti del sistema portuale (Sottoambiti per le attività portuali e di Riqualficazione urbana)" (art. 26/P NTA)." (RAP, pag. 67).

All'art. 26/P il PUG prevede i seguenti obiettivi:

- *"garantire lo sviluppo delle attività commerciali e turistiche del porto di Monopoli;*
- *realizzazione di un nuovo spazio urbano pubblico integrato da funzioni commerciali, culturali e pubbliche;*
- *riqualificazione dell'ex sistema produttivo industriale a Nord del porto".*

Le prescrizioni definite dall'art.19/P per l'ambito attuativo P1, in cui ricade l'AdP di che trattasi, si concretizzano in:

- “modalità di attuazione con intervento urbanistico preventivo (PUE) esteso ad ogni proprietà compresa nell'ambito attuativo. I vari PUE devono essere coordinati da un unico Schema di Assetto di cui all'art. 7/P c.3, predisposto dal Comune o dai proprietari e approvato dalla Giunta Comunale;
- gli interventi nel sottoambito per le attività portuali devono essere coerenti con il Piano Regolatore Portuale (PRP) e devono essere concordati con l'Autorità Marittima e/o Portuale territorialmente competente e con gli Enti responsabili del Demanio Marittimo;
- l'ambito attuativo P1 è dedicato al potenziamento del porto commerciale;
- gli interventi del sottoambito “Riqualficazione urbana” sono di esclusiva competenza dei promotori; ...
- destinazioni d'uso per il sottoambito “riqualificazione urbana”: funzioni residenziali U1/1, U1/2, funzioni commerciali U2/1, U2/4, funzioni terziarie U3/2, U3/3, U3/5, U3/6, U3/7, U3/9, funzioni turistiche: U5/1;
- destinazioni d'uso per il sottoambito “per le attività portuali”: funzioni commerciali U2/1, U2/4, funzioni terziarie U3/2, U3/3, U3/5, U3/6, U3/7, U3/9, funzioni produttive U4/3;
- indici per il sottoambito “riqualificazione urbana”:
Et = 0,70 m²/m² o pari alla Sul virtuale (Volume esistente/3) esistente in entrambi i sottoambiti, se superiore. Sul residenziale = max 40% della Sul complessiva, Ip = 20%, Da = 1 albero/200 mq, DAR 1 arbusto ogni 100 mq, H = 30 m;
- Indici per il sottoambito “per le attività portuali”: Et = 0,20 m²/m², Ip = 40%, Da = 1 albero/200 mq, Dar 1 arbusto ogni 100 mq - P = 5” (RAP, pag. 27-28).

L'obiettivo generale dell'Accordo in oggetto è da un lato una maggiore redditività per i proponenti e dall'altro quello di perseguire “l'interesse pubblico derivante dall'attuazione nell'ambito della proposta dei seguenti interventi:

- bonifica dall'amianto delle aree interessate;
- demolizione di un detrattore costiero (edificio industriale dismesso);
- cessione al Comune di Monopoli della Superficie di compensazione (50% della Superficie territoriale di proprietà individuata in massima parte nel sottoambito per le “attività portuali” destinata ad opere di urbanizzazione primarie e secondarie);
- realizzazione a cura e spese della Società “Solemare s.r.l.” di tutte le opere previste nelle aree a destinazione pubblica;
- valorizzazione e riqualificazione del paesaggio costiero in coerenza con le indicazioni del PPTR” (RAP, pag. 11)

In particolare l'Accordo persegue i seguenti obiettivi specifici:

- “organizzare un sistema degli spazi pubblici che garantisca la qualità e l'unitarietà della trasformazione indipendentemente dalla sua attuazione per parti, con particolare attenzione all'immagine “simbolica” del tratto di costa interessato;
- riconfigurare il tessuto della cantieristica artigianale mediante l'introduzione di un nuovo mix funzionale sostenibile socialmente, urbanisticamente, economicamente;
- ridefinire le connessioni con il tessuto urbano consolidato attraverso un sistema unitario e coordinato di tracciati stradali e ciclopeditoni;
- trasformare l'edificio ex Gaslini e le aree ad esso adiacenti, potenziandone il ruolo di elemento urbano rappresentativo, attraverso l'introduzione di servizi di interesse pubblico e di livello urbano e tramite una “valorizzazione” che attui il completamento del tessuto;
- potenziare il sistema del verde e dell'arredo urbano;
- valorizzare l'identità dei luoghi attraverso la tutela delle risorse, fisiche, relazionali, identitarie” (RAP, pag. 12)

“L'attuazione del progetto propone pertanto una nuova perimetrazione dei sottoambiti dell'area portuale ..., conservando i diritti edificatori derivanti dalle volumetrie esistenti e facendole atterrare nel sottoambito di Riqualficazione urbana ...

I diritti edificatori relativi alle aree ricadenti nel sottoambito per "attività portuali", a seguito della ripermetrazione, saranno quelli rivenienti dalla applicazione dell'indice $E_t = 0,2 \text{ mq/mq}$. Per le sole aree di proprietà Solemare srl si propone la puntuale variante urbanistica agli indici e alle destinazioni d'uso" (Relazione Tecnica, d'ora in poi RT, pag. 46-47)

Sulla base della documentazione in atti, il presente accordo di programma costituisce quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, la localizzazione o la realizzazione di progetti che ricadono nel campo di applicazione della parte II del Decreto Legislativo 152/06 e smi e della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii. A tal proposito infatti il presente procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS è stato condotto in modalità coordinata con la verifica di assoggettabilità a VIA.

Si riporta a pag. 19 e ss. del RAP un'analisi dei piani e programmi sovraordinati ossia il Documento Regionale di Assetto Generale - DRAG, il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale – PPTR, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Bari, il Piano di bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico – PAI, il Piano Regionale dei Trasporti – PRT e il Piano di Tutela delle Acque – PTA, il Piano Regionale di Qualità dell'Aria, il Piano Regionale per le Attività Estrattive, il Piano Energetico Ambientale Regionale, il Piano d'Ambito per la Gestione dei Rifiuti Urbani e il Piano Comunale delle Coste.

Si rileva che l'attuazione di tale Accordo può avere influenza sulla pianificazione tematica di livello comunale (piani del traffico, della mobilità, acustica, protezione civile, ecc.) nonché sull'attuazione dei piani e programmi che interessano l'area portuale. A tal proposito, si sottolinea che, sebbene lo stesso PUG richieda all'art. 14/S e all'art. 26/P che gli interventi nel sottoambito per le attività portuali debbano essere coerenti con il Piano Regolatore Portuale (PRP) e concordati con l'Autorità Marittima e/o Portuale territorialmente competente e con gli Enti responsabili del Demanio Marittimo, tale analisi non è stata effettuata, né sono stati concordati gli interventi d'interfaccia nell'iter di che trattasi. Dalla lettura del Piano Operativo Triennale 2014 – 2016 dell'Autorità Portuale del Levante (pag. 53-54), si rilevano infatti scenari diversi delle aree portuali prospicienti rispetto alla situazione attuale: quali ad esempio *"la creazione di un polo diportistico tra Punta del Tonno e Punta del Trave con retrostante riorganizzazione degli spazi a terra con destinazioni compatibili con la riqualificazione dell'area retrostante"*; *"creazione di una zona di interazione città/porto, tra Punta del Trave e la radice della diga di Tramontana, che faccia da cerniera tra l'ambito urbano ed il porto commerciale"* e *"l'eliminazione delle destinazioni per cantieristica e rimessaggio dell'utilizzo del demanio marittimo terrestre privilegiando il diporto stanziale e quello di transito con finalità turistiche"*.

I problemi ambientali conseguenti alle trasformazioni urbanistiche come quelle previste dall'accordo di programma in oggetto possono avere rilevanza generale, agendo indirettamente sui cambiamenti climatici, ma anche rilevanza locale, determinando l'incremento del consumo di risorse, idrica ed energetica, emissioni e la produzione di acque reflue o di rifiuti.

L'accordo di programma potrebbe integrare le considerazioni ambientali, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, e permettere *l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente*:

1. nella scelta urbanistica, che tenga conto sia della compatibilità con gli strumenti pianificatori di livello comunale e sovraordinati, sia dell'aspetto del risparmio di risorse economiche/gestionali (presenza di infrastrutture esistenti) e ambientali (consumo di suolo agricolo, perdita di biodiversità, incremento delle aree edificabili, alterazione del paesaggio, ecc.) alla luce di alternative possibili o al grado di urbanizzazione e/o compromissione ambientale (es. prediligendo ad esempio zone degradate, residenziali di completamento);
2. nelle scelte progettuali e gestionali orientandosi verso la sostenibilità ambientale di quanto previsto, mitigando/ riducendo le pressioni ambientali derivabili e la capacità di adattamento ai cambiamenti climatici.

In merito al primo aspetto, l'AdP proposto da un lato conferma la volontà, già espressa in fase di PUG, di riqualificare tale area industriale dismessa e dall'altro dimostra di essere in linea con la pianificazione sovraordinata.

In merito al secondo aspetto si dichiara unitamente agli altri lodevoli obiettivi di edilizia sostenibile (RT, pag.

47-49) di voler rafforzare *“la rete ecologica urbana, attraverso la realizzazione di nuove aree verdi”* (RAP, pag. 76).

Relativamente a tale ultimo aspetto il PUG prevedeva fra gli obiettivi specifici la *“costruzione di una rete ecologica urbana collegata a quella territoriale, formata dalle aree a maggiore valenza naturalistica e dal sistema idrografico naturale presenti nell’area urbana, dagli uliveti storici e/o monumentali, nonché dagli spazi verdi artificiali esistenti e previsti: la rete ecologica territoriale e urbana hanno la finalità di massimizzare gli effetti di rigenerazione ecologica delle risorse ambientali riproducibili e di aumentare i livelli di biodiversità, che rappresentano un indicatore fondamentale della qualità dell’ambiente urbano e territoriale”*.

Sia la creazione della suddetta rete ecologica che la messa in atto delle indicazioni progettuali per gli edifici risultano contenuti in alcune sintetiche misure elencate a pag. 70-71 della RT, di cui non è tuttavia chiara la modalità di attuazione, non trovandosene adeguato riscontro nelle NTA e negli elaborati tecnici dell’Accordo di Programma.

Infine, relativamente al PUG, si rileva che non sono forniti gli esiti del piano di monitoraggio VAS del PUG per quegli aspetti e obiettivi pertinenti l’AdP in oggetto. Tanto al fine di poter attuare, tramite la variazione di piano di che trattasi, anche eventuali misure correttive per l’attuazione degli obiettivi di sostenibilità al PUG.

2. Caratteristiche delle aree interessate dall’Accordo di Programma.

“L’ambito portuale di intervento si colloca a ridosso del nucleo antico della città, posizionata a nord/est dell’espansione murattiana e a sud-est della più recente zona di espansione a nord del molo di Tramontana. È un’area strategica per la riorganizzazione del sistema urbano ed in particolare dell’area portuale della città....

L’area portuale di Monopoli è oggi un coacervo di attività poste una accanto all’altra lungo la fascia costiera che parte dal molo di Tramontana e arriva al molo Margherita, passando attraverso Cala Curatori, Cala Fontanelle, Cala Batterie e Porto Vecchio. Spesso le funzioni portuali si sovrappongono al punto da rendere difficile lo svolgimento delle singole attività ed impegnare disordinatamente le aree urbane che vi si affacciano. In particolare nel tratto di costa che va da Cala Fontanelle a Cala Curatori si sovrappongono le attività di alaggio/rimessaggio delle imbarcazioni da diporto nonché di una cantieristica navale consistente in attività di regolare manutenzione che avviene durante tutti i mesi dell’anno con modalità operative differenti a seconda delle stagioni e dell’uso delle stesse barche.” (Integrazioni al RAP, pag. 3).

“L’area, occupata in larga parte da strutture industriali dismesse, ha rappresentato un elemento di forte discontinuità con il paesaggio costiero e con la città. Essa costituisce elemento di rottura all’interno di un percorso costiero che attraversa da nord a sud tutta la città.

L’area ...risulta circondata da edifici residenziali e costituisce un elemento di discontinuità tra il reticolo compatto e ordinato del tessuto edilizio del centro cittadino ottocentesco e la zona di espansione a nord del Molo di Tramontana dal tessuto poco compatto e semi-regolare.

Da una analisi funzionale dell’area circostante l’ambito portuale emerge che nel borgo murattiano sono presenti preminentemente funzioni residenziali e commerciali associate a polarità con valenza urbana e territoriale (piazze, villa comunale, edifici storici) mentre nella zona di espansione lungo la fascia costiera a nord sono presenti funzioni residenziali e commerciali associate a polarità con valenza di quartiere (edifici scolastici, edifici di culto, aree mercatali) e polarità con valenza urbana e territoriale (stadio comunale, palazzetto dello sport). Le funzioni turistico-ricettive risultano limitate ad attività ricettive di tipo B&B concentrate per lo più nel borgo antico.” (RT, pag. 16).

Nella porzione antistante l’area a livello m. 1.20 sono presenti attività produttive “U4/1 Artigianato produttivo e relativi depositi - Cu B” in particolare cantieri navali su un piano che si affacciano sull’area portuale (RT, pag. 22-23).

L’area occupa una superficie territoriale di circa 42.000 mq, inserendosi in un contesto urbanizzato, è dotata nel contorno delle seguenti infrastrutture:

- *“In corrispondenza della radice del molo di Tramontana è presente un’area a parcheggio del tipo a raso con una capienza di circa 250 posti auto.*
- *Eccezione fatta per la vicina villa comunale di Largo Fontanelle non sono presenti aree verdi. ...*
- *In via Fiume è presente una condotta di adduzione di acqua potabile e una rete di scarico delle acque nere.*

- *In via Nazario Sauro esiste una rete di fogna bianca.*
- *Nelle lottizzazioni adiacenti sono presenti delle cabine ENEL.*
- *La rete gas principale passa per Via Fiume e Via Cesare Battisti.*
- *La viabilità esistente è dotata di rete di pubblica illuminazione su pali.” (RT, pag. 38).*

“Dal punto di visto orografico l’area si presenta sostanzialmente pianeggiante con un leggero declivio in direzione del mare che copre un dislivello di circa 4,00 m. L’andamento generale delle linee di pendenza risulta confermato per tutto il quartiere murattiano” (RT, pag. 16).

Per quanto riguarda l’analisi del valore e della vulnerabilità dell’area interessata si riporta il seguente quadro, dedotto dal confronto con gli strumenti vigenti di governo del territorio e tutela ambientale e paesaggistica, e atti in uso presso questa Sezione.

In riferimento ai **valori paesaggistici e storico-architettonici**, l’area di intervento, ai sensi del Piano Paesaggistico Territoriale – PPTR, ricadono nell’ambito: “Murgia dei trulli” e nella figura: “La piana degli ulivi secolari”; l’area interessa le seguenti componenti:

- c. idrologiche:
 - BP “territori costieri”;
- c. culturali e insediative
 - UCP “città consolidata”;
- c. dei valori percettivi
 - UCP “strada a valenza paesaggistica”

In riferimento ai **valori naturalistici e ai sistemi di aree protette** istituite ai sensi della normativa comunitaria, nazionale e regionale, l’area in oggetto:

- non è interessata da SIC, ZPS o IBA;
- non è interessata da altre emergenze naturalistiche di tipo vegetazionale e/o faunistico.

In riferimento alle **condizioni di regime idraulico e della stabilità geomorfologica**, l’area del non intercetta aree classificate dal PAI dell’Autorità di Bacino della Puglia.

In riferimento alla **tutela delle acque**, l’area in oggetto ricade in Aree Soggette a contaminazione Salina sottoposte a tutela dal PTA della Puglia.

Infine, relativamente ad altre criticità ambientali presenti nell’ambito del territorio interessato, si evidenziano i seguenti aspetti:

- *“frattura netta della mobilità. Mancano i collegamenti tra la parte storica e murattiana del centro città con la zona residenziale a nord di più recente costruzione;*
- *frattura del tessuto urbano;*
- *presenza di alte recinzioni che impediscono la vista del mare e del porto nello specifico;*
- *assenza di viabilità interna all’area;*
- *assenza di connessioni tra attività diportistiche e città;*
- *assenza di spazi pubblici” (RT, pag. 20).*
- *“elevata concentrazione di sostanze nocive per la salute umana accumulatasi nel corso dello svolgimento delle attività industriali;*
- *presenza di situazioni potenzialmente pericolose derivanti da edifici e manufatti in stato di abbandono;*
- *scarsa vivibilità di un’area marginale e degradata;*
- *assenza di aree verdi*
- *stress psicologici e malessere generati nei residenti dalla sensazione di scarsa sicurezza della zona”. (RT, pag. 28)*
- *Le “attività portuali, che oggi occupano un tratto costiero molto lungo, di fatto non trovano nell’immediato prospiciente tessuto urbano spazi, servizi e attrezzature di supporto tali da favorirne il loro regolare svolgimento, anzi spesso le attività marinare si riversano disordinatamente nella città, creando gravi problemi nella mobilità urbana del centro. Inoltre le funzioni delle attività che si affacciano sul porto risultano di tipo misto e alcune in fase di disattivazione e degrado.” (Integrazioni al RAP, pag. 3-4).*

- per quanto riguarda possibili contaminazioni *“il terreno non è contaminato, fatta salva l’area occupata da ex serbatoi olio combustibile per la quale è stata condotta apposita “Analisi di rischio sito specifica – software Risk-Netver, 1.0 – “Ex Area Serbatoi Olio Combustibile” – Stabilimento ex Italcementi – Monopoli – Marzo 2015” ... che ha di fatto limitato le fondazioni in quella parte a 4 metri di profondità dal piano campagna. Il progetto non prevede per quell’area il piano di posa delle fondazioni ad una profondità superiore di 4 metri dal piano campagna.” (Integrazioni al RAP, pag. 7-8).*
- dal punto di vista della qualità dell’aria, si segnala che, secondo il vigente PRQA, il comune di Monopoli rientra nella Zona “IT16102”, ossia zona di pianura, comprendente le aree meteorologiche IV e V. Nel centro urbano di Monopoli sono presenti n. 2 centraline dell’ARPA di monitoraggio della “Qualità dell’aria”, che nell’annualità pregressa registrano diversi superamenti delle soglie di PM10;
- dal punto di vista dello smaltimento dei rifiuti, sulla base dei dati resi disponibili dall’Osservatorio Rifiuti della Sezione Regionale Rifiuti e Bonifiche, il Sezione regionale Ciclo Rifiuti e Bonifica, ha registrato nel 2016 una produzione di RSU circa 567 kg pro capite anno e una percentuale di RD pari al 18 %. Dalla consultazione del sito istituzionale comunale risulta essere in atto il servizio di raccolta differenziata dei rifiuti “porta a porta”.
- dal punto di vista dello smaltimento dei reflui urbani, il Comune di Monopoli attualmente convoglia i propri reflui, secondo i dati del Piano di Tutela delle Acque (Allegato 14 “Programma delle Misure”), nel proprio impianto di depurazione che ha una potenzialità di 48.441 AE a fronte di un carico pari a 64.695 AE (dati PTA), per cui è necessario il relativo adeguamento (fonte dati *Report sulla depurazione in Puglia DGR 1896/2013*);
- dal punto del rumore *“Il Comune di Monopoli si sta dotando di Piano di Zonizzazione Acustica secondo le disposizioni della L.447/95 e della L.R. 3/2002. Le principali sorgenti di rumore che concorrono all’esposizione globale sono il traffico stradale ed le attività del porto. Il porto risponde alle esigenze del traffico merci con banchine attrezzate per il traffico commerciale (merci rinfuse, in container, in colli, etc.) e per l’attracco motopescherecci. Le sorgenti di rumore maggiormente impattanti sono:*
 - *la strada di collegamento tra l’ingresso su via G. Ungaretti e la banchina di ormeggio del Molo di Tramontana;*
 - *le navi ormeggiate in corrispondenza del Molo di Tramontana”.* (RT, pag. 32)

3. Caratteristiche degli impatti potenziali sull’ambiente.

Riguardo alla valutazione degli impatti generabili dall’AdP in oggetto l’analisi nel RAP si concentra sul confronto con le pressioni ambientali derivabili dagli abitanti insediabili (695 abitanti) se venisse attuato il PUG vigente, secondo le seguenti *“Forme di consumo potenziale di risorse ambientali”*:

- Consumo di suolo
- Consumo di paesaggio
- Consumo di risorse idriche
- Consumo di risorse energetiche

L’analisi così riportata conclude in sintesi che *“L’ambito Portuale viene interessato da un intervento residenziale ridimensionato rispetto alla capacità edificatoria di Piano Urbanistico Generale...*

Il suolo viene edificato con una pressione insediativa minore. L’assetto insediativo consente la realizzazione di grandi aree verdi e spazi aperti, senza incremento in elevazione delle volumetrie. La possibilità di congestioni si riduce. Si attivano risorse economiche con la possibilità certezza di compensare eventuali ulteriori spese di bonifica e monitoraggio ambientale sullo stato dei luoghi. E’ lo scenario con la realizzazione di un carico insediativo più limitato in termini di usi residenziali nell’area portuale.” (RAP, pag. 78)

Il carico antropico previsto, seppure maggiore rispetto a quello derivabile dall’applicazione dell’indice territoriale sulla superficie utile tal quale, è inferiore a quello massimo assentibile dal PUG nel caso di volumetrie esistenti. L’applicazione di tale condizione permette quindi ai privati, a fronte di una maggiore potenzialità edificatoria, di investire sulla demolizione dell’ex stabilimento e quindi di riqualificare l’area. Tale operazione, pur considerando un maggiore carico urbanistico con le conseguenti pressioni ambientali derivabili, permette d’altro canto ben più importanti benefici sotto diversi aspetti: igiene e salute, ambientali, paesaggistici, urbanistici, ecc.

La suddetta analisi tuttavia non considera l'azione attrattiva che l'area vuole assumere con la realizzazione delle funzioni previste (commerciali/portuali/sociali, ecc.). Lo stesso progetto recita infatti: *"Grazie all'inserimento di elementi attrattori per la collettività la struttura "urbana" del porto raggiungerà un livello di attrattività tale da assicurare la presenza costante di persone, in tutte le ore del giorno, in tutti i giorni della settimana, in tutti i mesi dell'anno. L'ambito portuale sarà tanto più gradevole quanto più sarà frequentato e vissuto da un pubblico variegato ed eterogeneo"*. (RT, pag. 45). Nella Relazione integrativa *"Studio di impatto sulla mobilità e sul traffico (Riscontro contributo istruttorio prot. n. 3146 del 10.09.2018 "ASSET – PUGLIA") 1 ottobre 2018"* è effettuata una stima dei flussi di traffico indotto (242 ve/h) che viene confrontata con la capacità di deflusso veicolare massima delle strade di progetto, nonché con la dotazione dei parcheggi (804 posti auto, di cui 224 pubblici). Nella stessa relazione integrativa a pag. 5 è presente la figura *"Estratto viabilità locale in ambito P1"* che mostra gestione della viabilità e delle aree pedonali differente da quella riportata nelle tavole di progetto depositate: sono infatti inserite piste ciclabili aggiuntive e l'area pedonale è ridotta a favore delle strade carrabili.

Conclusioni.

La pianificazione proposta dall'amministrazione comunale precedente conferma sostanzialmente le destinazioni previste dal PUG. In particolare, attraverso la demolizione dell'impianto industriale dismesso e la realizzazione del nuovo *waterfront*, il proponente chiede, sostanzialmente, di limitare l'intervento ad una parte dell'ambito P1 (escludendo la parte demaniale), di realizzare edifici residenziali in adiacenza al tessuto consolidato su una superficie maggiore rispetto alle previsioni del PUG, nonché di poter prevedere anche le funzioni commerciali per medie superfici di vendita nelle aree portuali.

La scelta intrapresa, in linea generale, appare coerente sotto il profilo degli obiettivi al risparmio di risorse economiche/gestionali (presenza di infrastrutture esistenti) e ambientali (consumo di ulteriore suolo) e al recupero di una zona degradata.

L'area in oggetto, collocata in un contesto fortemente antropizzato fra il centro storico, l'area portuale con le sue molteplici funzioni e il quartiere murattiano, oggi risulta caratterizzata dalle problematiche tipiche delle zone urbane densamente popolate (traffico, allagamenti dopo gli eventi meteorici, isola di calore, inquinamento, consumo di risorse, mancanza di spazi pubblici, ecc.) a cui si aggiungono le varieguate attività portuali e le condizioni di degrado causate dalla dismissione e dall'abbandono dell'area industriale. Attualmente le connessioni lungo questo tratto di costa sono assenti o fortemente critiche. La stretta vicinanza al borgo antico richiede un'attenzione particolare alla progettazione. L'AdP, oltre agli edifici residenziali, propone la realizzazione di un asse parallelo alla costa dedicato alla mobilità lenta (una parte in quota e un'altra anche carrabile) e attrezza l'area tre piastre contenenti locali per attività portuali, tre giardini pubblici, un "parco" di circa 3.000 mq dove sono le ciminiere (rimaste dopo l'abbattimento dell'edificio industriale), una piazza prospiciente il porto che permette l'accesso all'ex-Gaslini (antico magazzino), diverse strade carrabili, che creano una maglia stretta e compatta, e 800 posti auto pubblici organizzati in aree dedicate per la sosta, lungo le strade e in un autosilo di due piani fuori terra, che si inserisce in adiacenza al "parco", alla pista ciclabile e a Cala Curatori.

Nell'ambito della suddetta proposta di pianificazione, l'uso della componente naturale, pur se orientata in prospettiva ecologica (RT, pag. 40), appare tuttavia casuale, tesa piuttosto a "riempire" ogni spazio vuoto, ovvero limitata a funzioni puramente decorative lungo le infrastrutture per la mobilità carrabile e nei parcheggi. Le piccole aree verdi pubbliche e il "parco" (che occupano in totale una superficie 6.000 mq, meno del 8% della superficie totale) non presentano situazioni di continuità spaziale/ecologica fra loro e con la piazza, ponendosi fra questi alcune strade carrabili o aree private.

Gli altri spazi pubblici pedonali, escludendo i marciapiedi lungo le strade carrabili, sono costituiti dalla piazza, dai tetti delle "piastre" e da una strada pedonale verso il mare posta al centro dell'area che collega due strade carrabili che rendendo necessari gli attraversamenti per raggiungere la banchina o la piazza. In generale quindi l'AdP, pur assicurando una connettività ciclopedonale longitudinale quasi ininterrotta anche sotto l'aspetto visivo, non pone uguale attenzione alla creazione della richiamata *"rete ecologica comunale"* né alla connettività ciclopedonale *"trasversale"* fra il tessuto urbano e il mare/porto.

Relativamente ai “reperti” dell’architettura industriale, al Comune saranno ceduti tal quali:

- le ciminiere, cui sarà dedicato il parco, che necessiteranno tuttavia di interventi statici per la messa in sicurezza;
- il magazzino ex-Gaslini, che necessiterà di interventi di manutenzione straordinaria mentre rimarrà di proprietà dei proponenti la palazzina dell’abitazione del custode in adiacenza alle ciminiere.

Il rapporto con l’area portuale presenta attualmente situazioni di criticità relative alla disattivazione e degrado di alcune attività di tipo misto e alla commistione della mobilità urbana del centro e quella legata alle funzioni cantieristiche che si affacciano sul porto. La proposta in oggetto propone la realizzazione di numerosi spazi destinati a funzioni commerciali/terziarie/turistiche a monte delle aree demaniali non mettendo in evidenza le relazioni con il sistema portuale dell’ambito P1:

- relazioni spaziali con le destinazioni portuali presenti;
- relazioni economiche e funzionali che promuovano *“l’efficienza del sistema portuale monopolitano”* (art. 14.02 delle NTA del PUG) in ragione delle prospettive pianificatorie/programmatorie dell’area portuale, ivi incluse l’area demaniale (esclusa dal presente AdP), in cui ricadeva una porzione dell’ex stabilimento oggi demolito.

Alla luce degli indirizzi dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 32/2017 e del parere tecnico reso dall’Area Tecnica in data 22/5/2018, si ritiene che l’AdP, insistendo in *“un’area strategica per la riorganizzazione del sistema urbano ed in particolare dell’area portuale della città”* (RAP, pag. 15), tenendo conto degli obiettivi enunciati a pag. 11 e 12 del RAP e quelli di PUG e perseguendo l’*“interesse pubblico”*, costituisce un’opportunità importante non solo per la riqualificazione urbana di tale contesto, ma anche per la sua *“rigenerazione ecologico-sociale”*. A tal fine, tale proposta deve inserire, in modo più sistematico, obiettivi di inclusione sociale e di rigenerazione ecologica degli insediamenti attraverso soluzioni basate sull’integrazione dei criteri ecologici e sociali e di nuovi servizi ecosistemici (quali la creazione infrastrutture verdi ossia di reti multifunzionali che assolvono funzioni ecologiche, storico-paesaggistiche, di accessibilità e fruibilità pubblica e di connessione). Questo permetterebbe all’ambiente urbano in cui si inserisce di migliorare la sua capacità di adattamento ai cambiamenti climatici, ossia di accrescere la sua *“resilienza”*, e aumenterebbe altresì il miglioramento della qualità urbana e indirettamente il benessere collettivo e l’utilità sociale derivante da tale trasformazione.

Conclusivamente, alla luce di quanto sopra esposto, e tenuto conto:

- delle caratteristiche e la localizzazione delle aree interessate,
- della natura e l’entità delle trasformazioni previste,

si ritiene che, mettendo in atto in modo puntuale le disposizioni contenute nel RAP, le indicazioni dei soggetti competenti in materia ambientale intervenuti e le ulteriori prescrizioni di seguito riportate, l’AdP in esame non produca ulteriori impatti significativi sull’ambiente (rispetto a quanto già valutato nella VAS del PUG) e potrà meglio perseguire le finalità di cui all’art. 1 co. 3 della L.R. 44/2012 e smi.

Pertanto, sulla base degli elementi contenuti nella documentazione presentata, tenuto conto dei contributi resi dai Soggetti Competenti in materia Ambientale, si ritiene che l’Accordo di Programma per la “Riqualificazione urbana delle aree industriali dismesse dell’ex cementeria dell’ambito portuale P1 del PUG di Monopoli” non comporti impatti significativi sull’ambiente, inteso come *sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, geologici, architettonici, culturali, agricoli, sociali ed economici* (art. 2, comma 1, lettera a del L. R. 44/2012 e ss.mm.ii.) e possa pertanto essere esclusa dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica di cui agli articoli da 9 a 15 del L. R. 44/2012 e ss.mm.ii., fermo restando il rispetto della normativa ambientale pertinente, con le seguenti prescrizioni, integrando laddove necessario gli elaborati scritto-grafici anteriormente alla data di approvazione dell’accordo di programma in oggetto:

1. attuare le misure relative alla sostenibilità ambientale di cui alle pagg. 70 e 71 del RT, dettagliandole il più possibile e integrandole con ulteriori indicazioni relative all’edilizia sostenibile di cui al DRAG-PUE e finalizzate al risparmio idrico e energetico e all’uso di fonti rinnovabili, nel rispetto della disciplina di settore, al fine di tendere il più possibile alla creazione di un *“eco-quartiere”*;

2. assicurare la piena coerenza e l'assenza di interferenze degli interventi d'interfaccia del presente AdP con la pianificazione/programmazione portuale d'intesa con l'Autorità Portuale competente e con gli Enti responsabili del Demanio Marittimo
3. coordinare la pianificazione proposta con il piano di protezione civile comunale al fine di assicurare la coerenza con gli scenari di rischio e le strategie operative ivi contenute;
4. estendere le analisi del suolo anche alle altre aree al fine di escludere eventuali contaminazioni;
5. collegare fra loro gli elementi naturali e semi-naturali previsti all'interno dell'area (spazi verdi, parco, giardini privati, filari alberati, aree a prato) con elementi naturali arborei e arbustivi, ad esempio:
 - inserendo alberature e spazi verdi nei parcheggi (alberature a filari o a masse) e lungo le strade, intervenendo, ove non già sufficientemente arborati, sulle sezioni stradali, riducendone la carreggiata o limitando i sensi di marcia e inserendo;
 - fornendo indicazioni per la gestione del verde privato e per la sua implementazione con la realizzazione di tetti verdi e di verde verticale.
6. connettere attraverso un unico filo conduttore gli spazi aperti, le ciminiere, gli altri elementi del passato industriale, i giardini, il centro storico storici, le attività navali più rilevanti e le aree verdi pubbliche;
7. assicurare la continuità tra le attività ricreative, commerciali, turistiche e portuali attraverso percorsi pedonali e ciclabili e riducendo al minimo gli attraversamenti della viabilità carrabile; a tal fine, altresì di valutare la possibilità di sostituire le strade carrabili (ad esempio quella che divide il "parco" delle ciminiere dalla piazza) a favore di spazi pubblici pedonali;
8. garantire la connettività con il resto del tessuto urbano e "con gli altri nodi infrastrutturali" (RT, pag. 45), individuando gli accessi all'area in oggetto con particolare attenzione all'intermodalità (fermate mezzi pubblici, aree di parcheggio, connessioni con altri percorsi di mobilità lenta, aree produttive portuali, residenze; inoltre si assicuri la realizzazione della pista ciclabile in sopraelevazione per la connessione con Largo Fontanelle e si rendano coerenti tutti gli elaborati progettuali tenendo conto dei contributi e pareri degli enti intervenuti durante la consultazione;
9. progettare gli spazi pubblici in modo che:
 - favoriscano la socialità e la permanenza delle persone scegliendo le funzioni, le soluzioni e i materiali artificiali e naturali più appropriati per rendere più confortevole la fruizione e la sosta, tenendo conto delle esigenze sociali della popolazione residente nell'intorno, degli operatori del porto e degli fruitori occasionali dell'area;
 - riducano l'abbigliamento, la temperatura, il rumore delle attività portuali e del traffico, l'inquinamento, la riflessione dei raggi infrarossi notturni in prossimità degli edifici;
 - permettano la gestione sostenibile delle acque pluviali urbane con soluzioni che coniughino la riduzione del runoff e il miglioramento del microclima (ad es. utilizzando prati, terreno nudo oppure piazze inondabili, ecc.), inoltre si prevedano:
 - nelle aree verdi e lungo le strade pedonali, camminamenti e pavimentazioni drenanti o in materiale semipermeabile (es. terre battute);
 - nei parcheggi, pavimentazioni drenanti. (vedi parcheggi verdi)
10. garantire la sicurezza e la completa fruibilità pubblica dei "reperti" industriali e degli spazi pubblici ad essi collegati (parco delle ciminiere e della piazza);
11. utilizzare il verde urbano e la vegetazione per generare benessere, favorire l'esercizio fisico, supportare la mobilità pedonale, migliorare la qualità dell'aria e la mitigazione delle temperature estive;
12. prevedere:
 - a. interventi di mitigazione del parcheggio multipiano (pareti e tetti verdi) o il suo interrimento/delocalizzazione;
 - b. nell'area ove erano posti i serbatoi dei carburanti, la sistemazione alberature/arbusti mediterranei che favoriscano la rizodegradazione degli idrocarburi;

13. relativamente al trattamento delle acque reflue, garantire il loro corretto smaltimento in conformità con la norma nazionale e regionale, verificando con l'ente gestore degli impianti la sostenibilità dell'incremento di carico di A.E. nel rispetto delle disposizioni di cui alla DGR n. 1252 del 9 luglio 2013; integrare gli elaborati scritto grafici dell'Accordo di Programma con ulteriori misure/indicazioni che:
- a. stabiliscano il numero, le essenze, le dimensioni e la tipologia delle piante da porre a dimora nelle aree verdi pubbliche e private/viali alberati/parcheggi pubblici e privati, prediligendo le specie autoctone (ai sensi del D.lgs. 386/2003) adatte alle zone urbane e con minori esigenze idriche;
 - b. prevedano opportune misure di protezione acustica prediligendo l'uso di barriere verdi fonoassorbenti;
 - c. prevedano nelle aree private un certo numero di punti di raccolta multipla dei rifiuti prodotti facilmente accessibili e dimensionati in funzione della produzione e della composizione media, al fine di facilitare la messa in atto delle operazioni di "raccolta porta a porta";
 - d. relativamente ad eventuali prelievi di acqua dalla falda, riportino le norme di cui all'allegato 14 del PTA in merito alle "aree soggette a contaminazione salina" (M.2.10)
 - e. relativamente alle acque meteoriche provenienti dalle aree con finitura superficiale impermeabile (tetti, ecc.) e tenuto conto della volontà di riusarle per scopi irrigui, disciplinino il loro trattamento, nel rispetto della normativa vigente regionale (Regolamento Regionale n. 26 del 9 dicembre 2013 "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia" - attuazione dell'art. 113 del D.lgs. n. 152/06 e ss.mm. ed ii.);
 - f. prevedano le seguenti misure di mitigazione per le fasi di cantiere:
 - nella fase di scavo si mettano in atto accorgimenti tecnici tali da diminuire l'entità delle polveri sospese (es.irrorazione di acqua nebulizzata durante gli scavi e perimetrazione con teloni per il contenimento delle sospensioni aeriformi);
 - si dotino le macchine operatrici di opportuni silenziatori di idonei sistemi atti a mitigare l'entità dell'impatto sonoro;
 - al fine di evitare inquinamento potenziale della componente idrica, si garantisca la minimizzazione dei tempi di stazionamento dei rifiuti presso il cantiere di demolizione;
 - nelle fasi costruttive si prevedano soluzioni impiantistiche locali (quali ad titolo di esempio isole ecologiche) che potranno migliorare gli effetti della raccolta differenziata e le operazioni di raccolta e trasferimento dei rifiuti urbani;
 - dove possibile, si preveda l'utilizzo di materiale di recupero, di tecniche e tecnologie che consentano il risparmio di risorse;
 - relativamente agli aspetti paesaggistici del progetto, gli interventi di mitigazione si rivolgano principalmente alla gestione degli aspetti più critici quali la presenza di scavi, cumuli di terre e materiali da costruzione, che rendono necessaria la predisposizione di opportuni sistemi di schermatura;
 - per quanto riguarda l'energia, si adottino tutte le migliori tecnologie possibili per il contenimento dei consumi.

Si raccomanda altresì di adottare le seguenti buone pratiche in materia di gestione ambientale, anche nell'ambito delle convenzioni urbanistiche o di appositi accordi stipulati tra l'Amministrazione comunale e altri soggetti pubblici o privati, al fine di prevenire l'insorgere di fenomeni cumulativi riguardo agli impatti potenziali valutati nel presente provvedimento (Allegato II alla Parte II del DLgs 152/2006, punto 2, seconda linea):

- si metta in atto il piano di monitoraggio VAS come previsto nella Rapporto Ambientale del PUG approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 54 del 01.08.2011;
- si promuovano azioni volte alla riduzione dei rifiuti urbani indifferenziati, al miglioramento della raccolta differenziata (prevedendo ad es. campagne di sensibilizzazione, incentivi, ecc.) ed ad una più corretta gestione dei rifiuti;
- si potenzino misure volte a favorire i sistemi di trasporto pubblico locale e di mobilità sostenibile per collegare l'area in oggetto con il centro urbano;

- si mettano in atto azioni per il monitoraggio dell'inquinamento acustico e della qualità dell'aria, attuando campagne di misurazione in loco, definendo le opportune ed eventuali misure volte alla riduzione degli stessi;
- si garantisca l'omogenea attuazione delle prescrizioni di cui al presente atto e di quelle impartite con altri provvedimenti di Verifica di assoggettabilità a VAS e di VAS agli eventuali successivi strumenti urbanistici insistenti nella medesima località e nelle immediate vicinanze.

Si raccomanda, infine, il rispetto di tutte le distanze regolamentari da eventuali emergenze idrogeologiche, naturalistiche, storiche e paesaggistiche e l'acquisizione dei relativi pareri e/o autorizzazioni di competenza.

Verifica ai sensi del D.Lgs. 196/2003 e s.m.i.

Garanzia della riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, tenuto conto di quanto disposto dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicazione legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati. Non ricorrono gli obblighi di cui agli artt. 26 e 27 del D.Lgs 14 marzo 2013 n. 33

Copertura finanziaria ai sensi della L.R. 28/2001 e s.m.i.

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dallo stesso non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

DETERMINA

- **di dichiarare** che le premesse, nonché tutto quanto espresso e richiamato in narrativa, si intendono qui integralmente riportate, quali parti integranti del presente provvedimento;
- **di escludere**, sulla scorta del parere del comitato Regionale VIA reso in data 16/10/2018 e di tutti i pareri/contrIBUTI istruttori resi dai vari soggetti intervenuti nel corso del procedimento, **il progetto di riqualificazione urbana delle aree industriali dismesse dell'ex cementeria dell'ambito portuale P1 del PUG del Comune di Monopoli (BA) dalla procedura di Valutazione di impatto Ambientale** a condizione che siano ottemperate tutte le prescrizioni indicate in narrativa che qui si intendono integralmente riportate.
- **di ritenere** che l'Accordo di Programma per la "Riqualificazione urbana delle aree industriali dismesse dell'ex cementeria dell'ambito portuale P1 del PUG di Monopoli" non comporti impatti significativi sull'ambiente, inteso come *sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, geologici, architettonici, culturali, agricoli, sociali ed economici* (art. 2, comma 1, lettera a del L. R. 44/2012 e ss.mm.ii.) e **possa pertanto essere esclusa dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica** di cui agli articoli da 9 a 15 del L. R. 44/2012 e ss.mm.ii., fermo restando il rispetto della normativa ambientale pertinente, con le prescrizioni riportate in narrativa e che si intendono qui integralmente riportate.
- di demandare al Comune di Monopoli, in qualità di autorità procedente l'assolvimento degli adempimenti di cui all'art.8, comma 6, della L.R.44/2012 ss.mm.ii, con particolare riferimento all'indicazione delle modalità di ottemperanza alle prescrizioni impartite dall'autorità competente VAS con il presente provvedimento, in sede di Conferenza di Servizi ex art.34 TUEL e comunque, prima della definitiva approvazione dell'Accordo di programma di che trattasi;
- di dover precisare che:
 - il presente provvedimento attiene esclusivamente alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA e VAS e non esonera il proponente dall'acquisizione di autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi, comunque denominati, in materia ambientale, ai sensi della normativa nazionale

e regionale vigente, qualora ne ricorrano le condizioni per l'applicazione;

- il presente provvedimento è condizionato alla legittimità dei provvedimenti e degli atti amministrativi connessi e presupposti, di competenza di altri enti pubblici a ciò preposti;
- il presente provvedimento fa salve le ulteriori prescrizioni introdotte dagli Enti competenti al rilascio di pareri e/o autorizzazioni per norma previsti, anche successivamente all'adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso dichiarate compatibili dall'ente deputato al rilascio del titolo abilitativo finale;
- **di notificare** il presente provvedimento a cura della Sezione Autorizzazioni Ambientali a:
 - **Società Solemare S.r.l.** (proponente)
 - **Comune di Monopoli** (autorità procedente)
- **di trasmettere** il presente provvedimento a cura della Sezione Autorizzazioni Ambientali a:
 - Città Metropolitana di Bari
 - Agenzia del Demanio
 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Direzione Generale Territoriale del SUD
 - MBAC Direzione regionale per i Beni culturali e paesaggistici della Puglia
 - Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio - BARI
 - Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
 - Ufficio Pianificazione Interventi dell'Autorità d'Ambito Territoriale Ottimale Puglia [AATO] per la Gestione del servizio idrico integrato
 - ENEL e—distribuzione
 - AQP-Acquedotto Pugliese SpA
 - ARPA Puglia
 - ASL BA
 - Autorità Idrica Pugliese — AIP
 - REGIONE PUGLIA:
 - Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
 - Sezione Urbanistica
 - Sezione Lavori Pubblici
 - Dipartimento Promozione della Salute
 - Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti
 - Sezione Protezione civile
 - Sezione Ciclo dei Rifiuti e Bonifica
 - Sezione Demanio e Patrimonio
 - Sezione Infrastrutture per la mobilità
 - Sezione Risorse Idriche
 - Direttore area Agenzia Regionale Sanitaria [A.Re.S.] della Puglia
 - ASSET Puglia

Il presente provvedimento:

- a) viene redatto in forma integrale, nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs. 196/03 in materia di protezione dei dati personali e ss.mm.ii.;
- b) sarà trasmesso in copia conforme all'originale al Segretariato della Giunta Regionale; sarà pubblicato nel sito ufficiale della Regione Puglia: www.regione.puglia.it; e sul BURP.

Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. 241/90 e ss.mm.ii., può proporre nei termini di legge dalla notifica dell'atto ricorso giurisdizionale amministrativo o, in alternativa, ricorso straordinario (ex D.P.R. 1199/1971).

I sottoscritti dichiarano che procedimento istruttorio è stato espletato nel rispetto della normativa nazionale e regionale vigente ed il presente schema di determinazione è conforme alle risultanze istruttorie.

Funzionario Istruttore per la verifica di assoggettabilità a VAS

(Dott.ssa Antonia Sasso)

Responsabile del procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS

(Dott.ssa Simona Ruggiero)

Funzionario Istruttore per la verifica di assoggettabilità a VIA

(Arch. Lidia Alifano)

Responsabile del Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA

(Ing. Giuseppe Angelini)

**Il Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali e
ad interim del Servizio VIA/VINCA**

(Dott.ssa Antonietta Riccio)