

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI 29 maggio 2019, n. 128  
[ID\_VIP: 4285] Procedimento di verifica di assoggettabilità a V.I.A ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. relativo al progetto preliminare per la riqualificazione e la gestione del porto turistico di Villanova di Ostuni - Proponente: C.R. Costruzioni S.r.l.  
Parere regionale di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale.

#### il Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

**VISTA** la l.r. 4 febbraio 1997 n.7 "Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale" ed in particolare gli artt. 4 e 5.

**VISTA** la d.g.r. 28 luglio 1998 n. 3261, avente ad oggetto "Separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa. Direttiva alle strutture regionali".

**VISTI** gli artt. 14 e 16 del d.lgs.30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche".

**VISTO** l'art.18 del d.lgs. 30 giugno 2003, n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali".

**VISTO** l'art.32 della l. 18 giugno 2009 n.69 "Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile".

**VISTA** la d.g.r. 26 aprile 2011 n.767 di organizzazione dei servizi di Presidenza e della Giunta Regionale.

**VISTO** il d.lgs. n. 33 del 14.03.2013 "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni".

**VISTA** la d.g.r. 31 luglio 2015, n. 1518 "Adozione del modello organizzativo denominato "Modello Ambidestro per l'Innovazione della macchina Amministrativa regionale - MAIA". Approvazione Atto di Alta Organizzazione";

**VISTO** il d.p.g.r. 31 luglio 2015, n. 443 di "Adozione del modello organizzativo denominato "Modello Ambidestro per l'Innovazione della macchina Amministrativa regionale- MAIA";

**VISTA** la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1744 del 12/10/2015 di nomina dell'Ing. B. Valenzano quale Direttore del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio e la successiva n. 1895 del 24/10/2018 di rinnovo del medesimo incarico;

**VISTA** la d.g.r. n. 1176 del 29.07.2016, con cui la Dott.ssa Antonietta Riccio è stata nominata Dirigente Responsabile della Sezione Autorizzazioni Ambientali;

#### VISTI:

- la l. 7 agosto 1990 n.241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e s.m.i.;
- il d.lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la l.r. 14 giugno 2007 n.17 "Disposizioni in campo ambientale, anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale" e s.m.i.;
- la l.r. Puglia 12 aprile 2001 n.11 "Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale" e s.m.i.;
- la d.g.r. 16 maggio 2011 n. 1099 con la quale è stato approvato il Regolamento Regionale n.10/2011;
- la l.r. 20 agosto 2012 n.24 "Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali";

- sulla scorta dell'istruttoria espletata dalla Posizione Organizzativa "Segreteria del Comitato v.i.a.";
- dell'istruttoria tecnica condotta, ai sensi del R.R. n. 07 del 22.06.2018, dal Comitato Regionale di V.I.A.;
- di tutti i pareri pervenuti dagli Enti e Amministrazioni a vario titolo coinvolti nel procedimento;

#### ADOPTA IL SEGUENTE PROVVEDIMENTO

#### PREMESSO CHE:

Con nota prot. n. 6432 del 13.03.2019 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito MATTM) ha comunicato la procedibilità dell'istanza di avvio del procedimento di verifica di

assoggettabilità a V.I.A. per il progetto indicato in oggetto, presentato da C.R. Costruzioni S.r.l. con sede legale in Ceglie Messapica (Br), alla via San Lorenzo da Brindisi n. 12.

L'intervento proposto prevede la riqualificazione e la valorizzazione urbana di una porzione di territorio demaniale marittimo, ubicato nel comune di Ostuni, in località Villanova, finalizzato ad ospitare un porto turistico corredato da servizi complementari.

Le opere foranee, dimensionalmente insufficienti per il bacino portuale, necessitano di interventi di adeguamento statico e relativa messa in sicurezza in quanto gravemente danneggiate dall'erosione marina.

Il progetto pertanto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto f *"porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri"* e prevede modifiche o estensioni la cui realizzazione potenzialmente può produrre impatti ambientali significativi e negativi.

#### **CONSIDERATO CHE:**

Nell'ambito di tale procedimento la Regione Puglia è chiamata ad esprimere, ai sensi dell'art. 20, comma 3, l.r. n. 11/2001 e s.m.i., il proprio parere endoprocedimentale.

Pertanto la Sezione Autorizzazioni Ambientali, con nota prot. n. AOO\_089/3273 del 21.03.2019, ha richiesto le valutazioni di competenza agli Enti ed alle Amministrazioni coinvolte a vario titolo nella realizzazione del progetto;

#### **TENUTO CONTO CHE:**

in riscontro alla richiesta sopra esplicitata, alla data del presente provvedimento sono pervenuti i seguenti pareri e contributi istruttori:

- con nota prot. n. 6794 del 09.04.2019 la Capitaneria di Porto di Brindisi ha comunicato la necessità di procedere alla preliminare approvazione del Piano Regolatore Portuale, predisposto nel marzo 2006 dal Comune di Ostuni ed il cui iter amministrativo attualmente non risulta ancora concluso.

La vigenza di tale strumento di pianificazione è prodromica alla fase di valutazione ed approvazione del progetto in questione, ai sensi degli artt. 5 e 6 del D.P.R. 509/97 ed al successivo rilascio della concessione demaniale marittima per la relativa realizzazione, ai sensi della Legge Regionale 17/2015. Nel dettaglio *"... la necessità che il porticciolo di Villanova debba dotarsi di un Piano regolatore portuale in via preventiva, rinviene dalle disposizioni del combinato di cui all'art. 5 commi 1 e 9 della medesima L.R. 17/2015, a mente del quale:*

*- nei porti regionali, con esclusione di quelli destinati alla nautica da diporto, le scelte strategiche di sviluppo spaziale e funzionale dell'area portuale, l'ambito territoriale, l'assetto complessivo e le condizioni di compatibilità ambientale e di identità dei luoghi, nonché la valorizzazione dell'interazione città-porto, sono definiti dal Piano Regolatore Portuale;*

*- in assenza del Piano Regolatore Portuale è vietato il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime.*

*Ciò detto, nella fattispecie, non può non rilevarsi che:*

- ✓ *all'attualità il porticciolo in parola, oltre alle esigenze della nautica da diporto, soddisfa anche le contemporanee esigenze delle unità da pesca;*
- ✓ *il progetto preliminare predisposto dall'aspirante concessionario sulla scorta dell'attuale assetto degli ormeggi nel porto di Villanova di Ostuni - che, come detto, annovera la presenza di unità di pesca - individua nel molo di Levante la zona portuale da destinare allo scopo. In relazione a quanto sopra, appare evidente che ogni valutazione sul progetto in esame sotto il profilo demaniale marittimo debba essere effettuata sulla base delle previsioni del pertinente strumento di pianificazione portuale...";*
- con nota prot. n. AOO\_108/10409 del 14.05.2019 Il Servizio regionale Demanio Costiero e Portuale, in riscontro alla sopra evidenziata nota della Capitaneria di Porto di Brindisi, ha rappresentato che la Conferenza di Servizi relativa all'esame del progetto preliminare del porto di Villanova, si era conclusa con l'ammissione alla fase successiva della procedura.

La nota della Capitaneria di Porto era stata oggetto di valutazione in relazione agli aspetti di pianificazione portuale e infatti *“...il Servizio Demanio Costiero e Portuale ha invitato l’Amministrazione Comunale a volersi esprimere in maniera definitiva circa la destinazione d’uso delle aree portuali in argomento, rammentando che per i porti turistici, ovvero le strutture destinate a servire **precipua**mente la nautica da diporto (monofunzionali), non è necessario redigere il P.R.P., mentre per i porti polifunzionali, ovvero quelli per i quali è necessario individuare la destinazione funzionale delle specifiche aree, l’approvazione di tale strumento di pianificazione risulta cogente ai sensi dello L. 84/94 e ss.mm.ii. e della L.R. 17/2015. Al riguardo l’Amministrazione comunale nel precisare che l’opera debba essere qualificata quale porto turistico, si impegna ad attivare la procedura per l’archiviazione del Piano Regolatore Portuale in itinere»*. Pertanto, alla luce di quanto esposto, ribadita l’indubbia destinazione dell’area portuale con precipua destinazione turistica, secondo quanto riportato all’art. 2 comma 1 lett. a) del DPR 509/1997, il Servizio regionale Demanio Costiero e Portuale ha invitato l’Amministrazione comunale di Ostuni a procedere all’archiviazione del procedimento relativo all’iter amministrativo del Piano Regolatore Portuale del porto di Villanova;

Con nota prot. n. 36314-32 del 13.05.2019 ARPA Puglia – DAP Brindisi – ha trasmesso il proprio contributo per il lavori del Comitato Regionale V.I.A. ai sensi del comma 4, art. 8 del r.r. n. 7/2018. Tale parere costituisce parte integrante del parere espresso dal Comitato Regionale V.I.A. in data 14.05.2019.

#### **PRESO ATTO CHE:**

Il Comitato Regionale V.I.A., ai sensi del comma 6, art. 4 e del comma 4, art. 11 del Regolamento Regionale 10/2011, nella seduta del 14.05.2019, si è espresso come da parere allegato alla presente determinazione prot. n. AOO\_089/5838 del 15.05.2019;

#### **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.

Tutto ciò premesso, il Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

#### **DETERMINA**

**di dichiarare** tutto quanto espresso in narrativa, parte integrante del presente provvedimento;

**di esprimere**, ai sensi dell’art. 20, comma 3, l.r. n. 11/2001 e s.m.i., nell’ambito del procedimento ministeriale di verifica di Valutazione di Impatto Ambientale di cui all’art. 19 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., in conformità al giudizio reso dal Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta del 14.05.2016, prot. n. AOO\_089/5838 del 15.05.2019, allegato alla presente determinazione per farne parte integrante, l’assoggettamento alla procedura di compatibilità ambientale del progetto per la riqualificazione e la gestione del porto turistico di Villanova di Ostuni proposto da C.R. Costruzioni S.r.l. con sede legale in Ceglie Messapica (Br), alla via San Lorenzo da Brindisi n. 12;

**di notificare** il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali –, a cura all'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente della Regione Puglia -;

**di far pubblicare** il presente provvedimento sul BURP e sul Portale Ambientale dell'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente;

**di trasmettere** copia conforme del presente provvedimento al Servizio Segreteria della Giunta Regionale.

Ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. n. 241/90 e smi, avverso il presente provvedimento potrà essere presentato ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni (sessanta) dalla data di notifica dello stesso, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 (centoventi) giorni.

Il Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali  
(Dott.ssa Antonietta RICCIO)



REGIONE  
PUGLIA

SERU. VIA UNCA  
ANGELINI MARRICA

*[Handwritten signature]*

Regione Puglia  
Servizio Ecologia

Uscita

Entrata

Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

SEDE

AOO\_069/ 5838 del 15/05/2019

**Parere definitivo espresso nella seduta del 14/05/2019**

ai sensi del R.R.07 del 22.06.2018, pubblicato su BRUP n. 86 *suppl.* del 28.06.2018

**Istruttoria tecnica così come prevista dall'art. 4 del R.R. 07/2018**

**Procedimento:** ID VIP 4285: Verifica di Assoggettabilità a VIA ex art. 19 del d.lgs. 152/2006 e smi.

VInCA:  NO  SI SIC IT9140005 Torre Guaceto e Macchia San Giovanni

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo  NO  SI

**Oggetto:** Porto turistico di Villanova di Ostuni - Progetto preliminare per la riqualificazione e la gestione

**Tipologia:** D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii- Parte II - All.II-bis lett. f) "porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri, e prevede modifiche o estensioni la cui realizzazione potenzialmente può produrre impatti ambientali significativi e negativi"

D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii- Parte II - All.IV lett. n) "opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare"

**Autorità Comp.** Ministero dell'Ambiente

**Proponente:** ATI C.R. COSTRUZIONI Srl – FRAVER Srl

**Elenco elaborati esaminati.**

Gli elaborati esaminati, ottenuti mediante download dal sito web del Ministero dell'Ambiente e del TTM all'indirizzo <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/7011>, sono di seguito elencati:

*[Handwritten signatures and initials]*



REGIONE PUGLIA

Table with columns: Titolo, Centro elaborazione, Data. Contains a detailed list of projects and their administrative details.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.



### Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici

Il Progetto definitivo in oggetto prevede la riqualificazione e la gestione del porto turistico di Villanova di Ostuni (BR) (coordinate 40.791147 N, 17.587044 E).

Il progetto prevede opere di riqualificazione e valorizzazione urbana di una porzione di territorio demaniale marittimo, mediante opere di ri-funionalizzazione del porto turistico esistente, e dei servizi complementari connessi. Le opere foranee saranno oggetto di interventi di adeguamento statico e relativa messa in sicurezza in conformità alla pianificazione urbanistica vigente.

Le aree a parcheggio previste (in verde) sono state individuate nelle aree comunali limitrofe all'area.

Si rimanda alla successiva sezione per la descrizione dettagliata delle opere/interventi in progetto.



stralcio della tavola di progetto GEN\_06\_POSTI\_BARCA.pdf

Handwritten signatures and initials in the bottom right corner, including a large signature and several smaller initials.



REGIONE  
PUGLIA



*foto aerea stato dei luoghi*  
**Inquadramento territoriale**

Le aree oggetto d'intervento sono destinate nel PRG vigente in massima parte come zona:  
G4 "Attrezzature di carattere regionale" (cfr.tav\_G1\_02.pdf del vigente PRG di Ostuni).

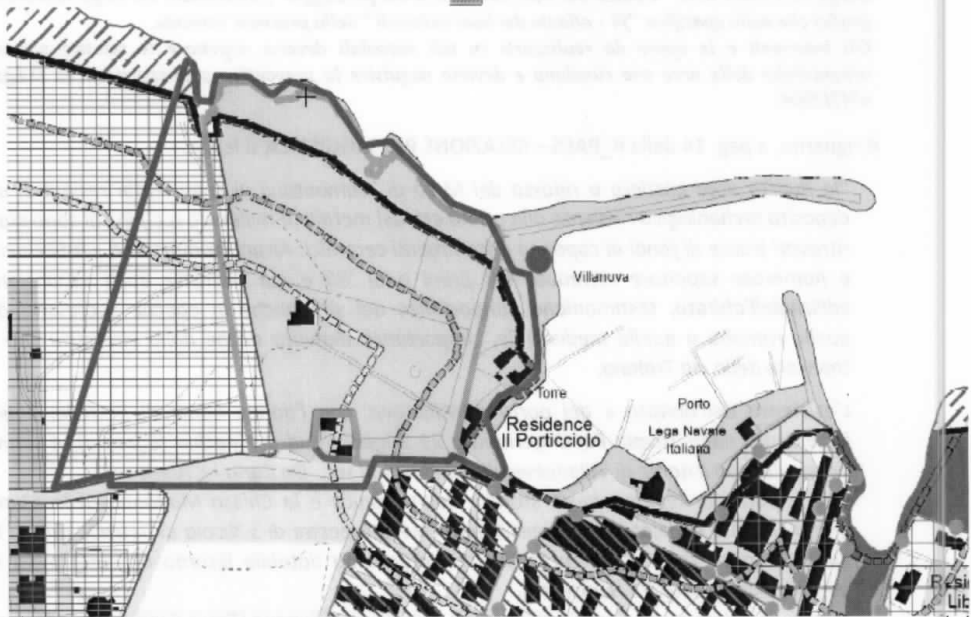
*[Handwritten signatures and initials]*





**Legenda**

- Limiti Comunali
- area SIC
- perimetro esterno del Parco Regionale delle Dune Costiere da Torre Canne a Torre S. Leonardo
- perimetro esterno dei Territori Costruiti
- perimetro esterno dell'area annessa al Vincolo architettonico
- perimetro esterno dell'area di pertinenza del Vincolo archeologico
- perimetro esterno dell'area di pertinenza della Segnalazione archeologica
- ▲ perimetro esterno dell'area di interesse archeologico e relativi punti di rilevazione
- Segnalazioni archeologiche puntuali
- perimetro esterno dell'area annessa al Bene Culturale (Chiesa)
- perimetro esterno dell'area annessa al Bene Culturale (Casini,



- ▨ ZONA G 2a campings esistenti alla data di luglio 1985
- ZONA G 4 attrezzature di carattere regionale
- ▩ ZONA G B destinazione balneare
- ZONA F attrezzature a livello urbano

Le aree tipizzate G4 "Attrezzature di carattere regionale" sono disciplinate dall'art. 23 delle

*[Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature and several smaller ones.]*



**REGIONE  
PUGLIA**

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE "URBANISTICA" del PIANO REGOLATORE GENERALE del Comune di Ostuni - "Variante di Adeguamento al PUTT/Paesaggio", che di seguito si riportano in stralcio:

**Art.23 - Zona G.4 attrezzature di carattere regionale**

Sono ammesse costruzioni ed impianti collegati allo sviluppo turistico ed in particolare nautico della intera fascia costiera e con visione regionale.

Qualsiasi intervento dovrà essere preceduto da un piano particolareggiato o piano di lottizzazione esteso all'intera maglia, soggetto a convenzione. L'indice di fabbricabilità territoriale è di 0,50 mc/mq e quello fondiario 0,60 mc/mq.

L'indice di fabbricabilità territoriale è di 0,50 mc/mq e fondiario è di 0,60 mc/mq.

Le distanze dai confini come quelle fra fabbricati sarà nel rapporto 1:1 e la massima altezza consentita ml. 15,00.

Vedi a riguardo pag. 8 della R\_PAES – RELAZIONE PAESAGGISTICA.

Le aree a parcheggio sono individuate in massima parte nelle aree per viabilità e parcheggi di PRG esistenti e in minima parte nella zona C2 di espansione estensiva (prossima al villaggio "Mare blu" lottizzazione UMI 4.2 realizzata).

L'area ricade in parte nel perimetro dell'area di vincolo archeologico, disciplinata dall'art. 38.3 delle NTA del PRG.

**Art. 38.3. Vincolo archeologico**

*Sono le aree sottoposte a protezione ai sensi della legge 1089/1939; della legge 431/1985; del D.Lgs 22.1.2004 n.42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", individuati sia negli elaborati grafici che nello specifico "f4 - atlante dei beni culturali" della presente variante.*

*Gli interventi e le opere da realizzarsi su tali immobili devono rispettare le relative norme urbanistiche delle aree ove ricadono e devono acquisire la preventiva autorizzazione ex D.Lgs n°42/2004.*

A riguardo, a pag. 14 della R\_PAES – RELAZIONE PAESAGGISTICA si legge:

*"In questa area costiera a ridosso del Molo di Tramontana vi sono lembi residui di un deposito archeologico risalente alla prima età dei metalli (II millennio a.c.) in cui sono stati ritrovati tracce di fondi di capanna e frammenti ceramici. Alcuni frammenti a vernice nera e numerose sepolture rinvenute nei primi anni '80 e poi distrutte dalla espansione edilizia dell'abitato, testimoniano l'importanza del sito anche in epoche successive da quella romana a quella medioevale, importanza derivata anche dalla vicinanza con il tracciato della via Traiana.*

*L'esistenza dell'abitato e del porto di Villanova, con l'antico nome di Petrolla, è già individuata dalla Tavola Peutingeriana a 21 miglia a sud di Gnathia (Egnazia), e venne ricostruita con il nome di Villanueve alla fine del XIII sec. Da Carlo I d'Angiò.*

*Una importante testimonianza storico architettonica è la Chiesa Madonna delle Mura, probabilmente edificata sulla preesistente chiesa rupestre di S.Nicola di Petrolla presso la quale il Conte Tancredi di Lecce in una pergamena databile intorno al 1180 invita la popolazione a costruire mansiones.*

*Di grande valore storico architettonico è il Castello di Villanova (Torre Aragonese) edificato sotto il governo della Regina Bona Sforza (1524-1537) a completamento del sistema difensivo costiero costituito dalle Torri di Guaceto, Pozzelle, Santa Sabina e San Leonardo."*



**Vincoli ambientali - Vincoli paesaggistici**

In sede di procedura di concessione demaniale marittima ex DPR 509/97, la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione si è già espressa sul progetto preliminare con nota prot. n. AOO\_145/7963 del 15.10.2018, a cui si rimanda integralmente.

Per quanto attiene il PPTR l'area d'intervento ricade nell'ambito di Paesaggio della "Murgia dei Trulli" ed in particolare nella figura denominata "La Piana degli ulivi secolari".



Si evidenzia di seguito il sistema di tutele garantite dal PPTR:

**Struttura idro-geo-orfologica**



L'area d'intervento è interessata da una componente Idrologica annoverata nei Beni

Handwritten signatures and initials, including the date 7/37.



REGIONE  
PUGLIA

Paesaggistici come "Territori costieri", disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art.45 delle NTA del PPTR e, in minima parte, da una componente annoverata nei Beni Paesaggistici come "Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (150m)" disciplinata dagli indirizzi di cui all'art.43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR.

### Struttura antropica e storico-culturale



L'area d'intervento è interessata dai seguenti vincoli paesaggistici (cfr. pagg 13 e 14 della R\_PAES – RELAZIONE PAESAGGISTICA:

- Zona a valle della SS16: D.M. della P.I. del 6.11.57; G.U. 282/57
- Fascia costiera a valle della SS 379 dal confine con Carovigno a quello di Fasano: D.M. della P.I. del 4.3.75; G.U. 265/75
- Zona costiera di Villanova compresa tra la battigia, le comunali Villanova e Carrara e la vicinale Palombara: D.M. Beni Culturali ed Ambientali del 1.8.85

Sono presenti Ulteriori Contesti Paesaggistici: è presente una componente della struttura eco sistemica e ambientale identificata come "Segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche", in particolare "Cinta Muraria e sito archeologico" e "Cinta Muraria e sito archeologico medievale dell'antico insediamento di Villanova" disciplinata dagli indirizzi di cui all'art.77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art.81delle NTA del PPTR, da una componente annoverata come "Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (100m-30m)" disciplinata dagli indirizzi di cui all'art.77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art.82 delle NTA del PPTR e da una componente annoverata come "Paesaggi rurali" disciplinata dagli indirizzi di cui all'art.77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art.83 delle NTA del PPTR.



Inoltre nelle immediate vicinanze del porto, a una distanza da circa 250/300 m dal molo foraneo, è presente il "SIC a mare" – Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni ove è presente Posidonia Oceanica ("habitat prioritario" tutelato dalla Direttiva Habitat (Dir. n. 92/43/CEE). (situazione così descritta nelle pagg. 11 e 12 della R\_PAES – RELAZIONE PAESAGGISTICA)

Nome sito	Codice sito	Longitudine	Latitudine	Area (ha)	Area marina (%)
Torre Guaceto e Macchia San Giovanni	IT9140005	17.758056	40.743611	7978	95

**Caratteristiche del sito**

Area di grande interesse paesaggistico con profilo costiero ricco di insenature. Il substrato roccioso è di tipo calcarenitico. L'area è di grande interesse archeologico.

**Importanza e Qualità**

Zona umida di interesse internazionale. Presenza di esemplari arborei nella Macchia di S. Giovanni di Lentisco e fillirea. Duna e macchia retrodunale di elevato valore paesaggistico e vegetazionale.

**Informazioni Ecologiche**

In Tabella si riportano i codici degli habitat presenti nel SIC con il tipo di Habitat ad esso associato. Per una descrizione dettagliata degli habitat si rimanda all'appendice 1.

Codice	Tipo di Habitat
1120	Praterie di Posidonia (Posidonionocœnace)
1210	Vegetazione annua delle linee di deposito marine
1240	Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con Limonium spp. endemici
1410	Pascoli inondati mediterranei (Juncetalia maritimi)
1420	Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (Sarcocornetea fruticosi)
2110	Dune embrionali mobili
2120	Dune mobili del corone litorale con presenza di Ammophila arenaria (dune bianche)
2210	Dune fisse del litorale (Crucianellion maritima)
2230	Dune con prati dei Malcolmetalia

Handwritten signatures and initials in the bottom right corner of the page.



REGIONE  
PUGLIA

2240	Dune con prati dei Brachypodietalia e vegetazione annua
2250	Dune costiere con Juniperussop.
2260	Dune con vegetazione di sclerofille dei Cisto-Lavanduletalia
6420	Praterie umide mediterranee con piante erbacee
9200	Gallerie e forteti ripari meridionali (Nerio-Tamaricetea e Securinegionictoriae)
9340	Foreste di Quercusilex e Quercusrotundifolia

Nella figura seguente si riporta in giallo la distanza (circa 300 m) dalla linea di definizione del SIC posidonieto.



Si segnala che la R\_PAES – RELAZIONE PAESAGGISTICA contiene dalla pagina 22 alla pag. 56 una specifica relazione di verifica di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni del PPTR. A pag. 57 si legge:

#### 14. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

*L'intervento in esame non richiede particolari opere di mitigazione in quanto è finalizzato alla riqualificazione e alla valorizzazione di un Porto Turistico, in luogo del porto esistente, secondo la vocazione propria dell'area.*

*Il progetto propone un intervento dall'immagine unitaria capace di integrarsi e dialogare con l'ambito urbano ove è inserito, nel rispetto di quanto già esistente, che definisce e caratterizza l'immagine della marina di Villanova.*

*Per questo gli immobili di interesse storico, ricadenti nell'area di intervento, saranno recuperati e valorizzati mentre i nuovi interventi, di esigua entità, sono stati pensati in modo da produrre il minore impatto visivo da e verso mare. Pure in questo particolare attenzione è stata posta ai con visuali per i fruitori dell'ambito.*

*Anche se l'intervento non richiede particolari opere di mitigazione molta attenzione è stata posta alla realizzazione di un'area a verde sulla banchina ovest del porto al fine, sì, di mitigare i volumi ma soprattutto per la funzione di "area filtro" tra l'ambito urbano e quello portuale.*

Tuttavia appare opportuno segnalare che la stessa R\_PAES – RELAZIONE PAESAGGISTICA contiene alle pag. 17 e 18 la descrizione dei prevedibili impatti, che di seguito si riportano:

#### 5.1 Impatti prevedibili delle opere a mare

*Vista la natura essenzialmente di consolidamento delle strutture foranee con l'allargamento dei moli di tramontana e di levante che non comportano significative modifiche dei moli già esistenti, risulta alquanto improbabile un impatto sulle attuali*



**REGIONE  
PUGLIA**

*biocenosi presenti nonché sulle dinamiche idromarine del sistema costiero. In tutti i casi onde evitare fenomeni di dispersione di eventuali solidi sospesi verranno adottate idonee misure di mitigazione della torbidità supportate da un efficiente sistema di monitoraggio della stessa.*

*Effetti negativi potranno essere determinati dall'aumento di carico dell'attività portuale e dei conseguenti carichi di inquinanti nelle acque nei pressi del bacino portuale. Al fine di mitigare questo tipo di impatti sono già previsti dal progetto una piattaforma di raccolta degli oli usati un impianto di ossigenazione e ricambio idrico e la fogna dinamica per il trattamento delle acque reflue con impianti in banchina per l'aspirazione delle acque di sentina e di lavaggio delle imbarcazioni. Tali interventi, integrati da un impianto per il trattamento delle acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle acque meteoriche dalle superfici impermeabilizzate della viabilità a terra, se attuati produrranno effetti positivi anche rispetto alla situazione ambientale attuale sulla qualità delle acque.*

#### **5.2 Impatti prevedibili delle opere a terra**

*Le opere a terra consistenti nella realizzazione dei servizi, parcheggi e viabilità a servizio dell'attività portuale porterà ad una maggiore occupazione di suolo dell'area e produrranno effetti sia in fase di cantierizzazione che in fase di esercizio.*

*L'impermeabilizzazione dei suoli dovrà essere il più possibile limitata e l'impatto paesaggistico contenuto mediante piantumazione di specie arboree ed arbustive di tipo autoctono.*

*Per la presenza della zona archeologica, nell'area interessata dal parcheggio per auto con carrello, dallo scalo d'alaggio e dall'area di manovra della gru, prima della progettazione definitiva dovranno essere previsti saggi per rivelare l'eventuale presenza di strutture e manufatti di interesse archeologico.*

*Per evitare impatti negativi irreversibili su una importante risorsa storico architettonica come la Torre Aragonese, attualmente in un stato di abbandono, le opere dovranno essere oggetto di attente indagini diagnostiche e progettazione definitiva ed esecutiva orientate, non alla ristrutturazione, bensì al restauro, consolidamento statico e risanamento conservativo nel rispetto delle caratteristiche tipologiche, strutturali ed architettoniche.*

*Per quanto concerne l'attività di recupero e di smaltimento dei rifiuti prodotti nell'ambito dell'attività di cantiere, dovrà essere rispettata la normativa vigente in particolare per quanto concerne gli inerti provenienti dagli scavi. I materiali inerti saranno smaltiti e/o riutilizzati come materie prime seconde o inviati in discariche di tipo 2/A autorizzate ai sensi del DLgs n.22 del 1997.*

*Al fine di mitigare gli effetti negativi sui livelli di rumore che avranno luogo in prevalenza durante la realizzazione delle opere si dovranno adottare accorgimenti utili per la migliore gestione delle attività dal punto di vista delle emissioni sonore: provvedere ad una attenta programmazione stagionale e oraria dei lavori adottando un cronoprogramma tale da evitare la contemporaneità di più attività che comportino l'utilizzo di mezzi od utensili rumorosi; utilizzo di macchinari rispondenti alle recenti direttive europee relative ai limiti di omologazione relativamente alla emissione sonora (D.L. n°262 del 4 settembre 2002 "Attuazione della direttiva 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto"). Altre misure organizzative, quali la limitazione del tempo di sosta a motore acceso e la rapida introduzione dei mezzi nel cantiere, senza attese sulla strada, contribuiranno alla riduzione dell'impatto acustico.*



REGIONE  
PUGLIA

Una volta realizzati gli interventi, durante la fase di uso si potranno verificare aumenti dei livelli di inquinamento acustico determinati non solo dalle attività portuali, ma anche dai volumi di traffico stradale. A tal fine in sede di progettazione esecutiva si provvederà ad individuare una ottimale accessibilità all'area.

#### CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Coerentemente con quanto affermato, non risulta previsto un piano di monitoraggio ambientale in relazione a tutti i potenziali impatti segnalati (si veda anche quanto precisato in questo verbale nel paragrafo "Valutazioni").

Inoltre non sono stati valutati gli ulteriori potenziali impatti relativi alle seguenti opere/attività:

- Considerevole ampliamento delle opere di difesa con attività di escavazione dei fondali per la realizzazione/stabilizzazione della fondazione dei moli e conseguente potenziale intorbidimento dell'acqua in mare anche all'esterno dell'area portuale (vicinanza al poseidonieto);
- Impatti dei mezzi di cantiere a mare (draghe, escavatori, pontoni ecc.);
- Piano di riutilizzo delle terre e rocce da scavo;
- Attività, scavi e sistemazioni in prossimità dell'area archeologica

Infine si richiamano le prescrizioni/indicazioni precisate dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione che si è già espressa sul progetto preliminare con nota prot. n. AOO\_145/7963 del 15.10.2018, a cui si rimanda integralmente.





**REGIONE  
PUGLIA**

#### **Descrizione dell'intervento**

Come rilevabile dallo "STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE" presentato dalle Società C.R. COSTRUZIONI Srl – FRAVER Srl (cfr. pag. 7/215 e segg. dello Studio Preliminare Ambientale):

*"il progetto di riqualificazione e valorizzazione del porto turistico di Villanova di Ostuni correda l'istanza di concessione demaniale marittima presentata dalle Società C.R. COSTRUZIONI Srl – FRAVER Srl alla Regione Puglia ai fini della gestione dell'infrastruttura portuale per un periodo di tempo di 30 anni.*

*L'area richiesta in concessione misura 65.181 mq ed investe l'area demaniale marittima compresa tra il molo di Tramontana, a nord, e il molo di Levante ad est. L'area di intervento risulta invece più estesa in quanto il progetto di riqualificazione e valorizzazione del porto turistico riguarda anche il complesso storico monumentale del castello di Villanova e l'area a terra prospiciente, di proprietà del Comune di Ostuni, estesa tra la dividente demaniale e l'area archeologica che si trova ad ovest dell'infrastruttura, nonché l'area, ubicata anch'essa ad ovest del porto turistico e sempre di proprietà comunale, presso la quale saranno realizzati i parcheggi di servizio."*



**Figura 2.** Porto turistico di Villanova di Ostuni – Area di intervento

*"Il progetto presentato dalle Società C.R. COSTRUZIONI Srl – FRAVER Srl, posto a corredo dell'istanza di concessione demaniale marittima per la gestione del porto turistico di Villanova di Ostuni, persegue l'obiettivo della riqualificazione e valorizzazione dell'infrastruttura esistente, facendosi carico anche del recupero e della rifunzionalizzazione del complesso storico monumentale ivi presente, riconosciuto quale parte integrante ed imprescindibile del porto turistico."*

Di seguito si precisano le **opere/interventi** che sostanziano il progetto di riqualificazione e valorizzazione del porto turistico di Villanova di Ostuni:

#### **Opere foranee**

Handwritten signatures and initials on the right margin of the page.



REGIONE  
PUGLIA

Il progetto prevede i seguenti interventi sulle opere foranee:

### 1. Molo di Tramontana

*"Il progetto prevede la **realizzazione di un filtro tra la mantellata e la scogliera esistente** costituito da massi naturali di 2<sup>a</sup> categoria (2000 kg < W < 3000 kg), messi in opera con un solo strato dello spessore di 1,20 m.*

*Inoltre, rispetto alla situazione attuale del Molo, **sarà realizzata una berma al piede**, la cui quota di fondazione sarà di circa - 4,00 m sotto il l.m.m., di spessore costante lungo tutto lo sviluppo, costituita da uno solo strato di massi naturali di 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> categoria." ... omissis ... "Successivamente sarà realizzato secondo gli elaborati di progetto, in calcestruzzo debolmente armato avente classe di esposizione XS3 e classe di resistenza C35/45 (UNI-EN 206-1), un **innalzamento, di circa 0,65 m, della quota del masso di carico esistente e un muro paraonde, di circa 0,80 m e opportunamente sagomato**. La quota sommitale del muro paraonde sarà pari a +5,13 m su l.m.m. mentre il masso di carico raggiungerà la quota di + 4,33 m su l.m.m. (Figura 8). In fase di realizzazione sono previste locali **attività di salpamento e di risistemazione dei massi fuori sagoma della scogliera esistente lato terra**. Inoltre, il progetto prevede **l'installazione di una ringhiera di protezione lato terra al fine di garantire che la passeggiata** lungo il molo possa avvenire in massima sicurezza."*

*"La **banchina Martello** sarà realizzata, dalla parte occidentale, mediante la tipologia a massi sovrapposti in calcestruzzo cementizio (prefabbricati a terra, di forma parallelepipedica e di diverse dimensioni), imbasata, su uno scanno in pietrame di spessore pari a 0,50 m a -4,00 m sotto l.m.m."*

### 2. Molo di Levante

*"per questo molo sono previsti interventi migliorativi tesi a recuperare la funzionalità piena della scogliera esterna nonché la fruibilità del coronamento del molo. Sull'attuale scogliera di protezione del molo, costituita da massi di 2<sup>a</sup> categoria (2000 kg < W < 3000 kg), sarà effettuata un'attività di salpamento e risagomatura localizzata. Ove necessario sarà fornito materiale da cava di medesima pezzatura per riempire vuoti attualmente esistenti. Il salpamento sarà effettuato a seguito di ispezione da parte di operatori subacquei che individueranno eventuali aree da ripristinare" inoltre "Si prevede, inoltre, di **ampliare la banchina del molo rendendola carrabile**, funzionale ai servizi per i pescatori e ad **accogliere**, all'estremità **la stazione di rifornimento carburanti e di raccolta di olii esausti**: Ivi saranno anche realizzati i **servizi destinati agli ormeggi (acqua, luce, scarico di acque di sentina, ecc.) che saranno presenti anche sul molo di tramontana.**"*

### 3. Bacino portuale

*"In tale ambito si prevede lo svolgimento dei seguenti interventi:*

- *Il **dragaggio del bacino portuale** e la realizzazione delle opere per il ricircolo dell'acqua, al fine di garantire rispettivamente le manovre in sicurezza dei natanti, la maggiore fruibilità dello specchio acqueo e la salubrità dello stesso e più in generale dell'ambiente marino*
- *L'**allargamento della banchina** del molo di levante di cui si è detto.*
- *La realizzazione di un piccolo sperone lungo il molo di tramontana, capace di meglio delimitare e proteggere il bacino portuale*
- *La realizzazione di un profilo a mare banchinato tale da garantire la continuità dei percorsi per i diportisti all'interno dell'area portuale, separandoli dalle aree pubbliche*



REGIONE  
PUGLIA

- L'ottimizzazione nello sfruttamento del bacino portuale attraverso la riorganizzazione degli ormeggi
- Il posizionamento in mare di sei pontili galleggianti, completi di colonnine per l'erogazione di servizi per l'ormeggio
- La realizzazione di due scali di alaggio (uno di emergenza nell'area Ovest del bacino e uno di uso ordinario nella zona Sud-Est) e un'area di alaggio/varo, il primo per permettere ai mezzi di vigilanza e soccorso un rapido accesso allo specchio d'acqua; il secondo ad uso ordinario dei diportisti, che potrà anche essere dotato di gru per la movimentazione di imbarcazioni di rilevante stazza e dimensione
- La predisposizione, in mare, di un "vecchio pontile" e di una "piazza sul mare", entrambi realizzati con pavimentazione in doghe in legno marino

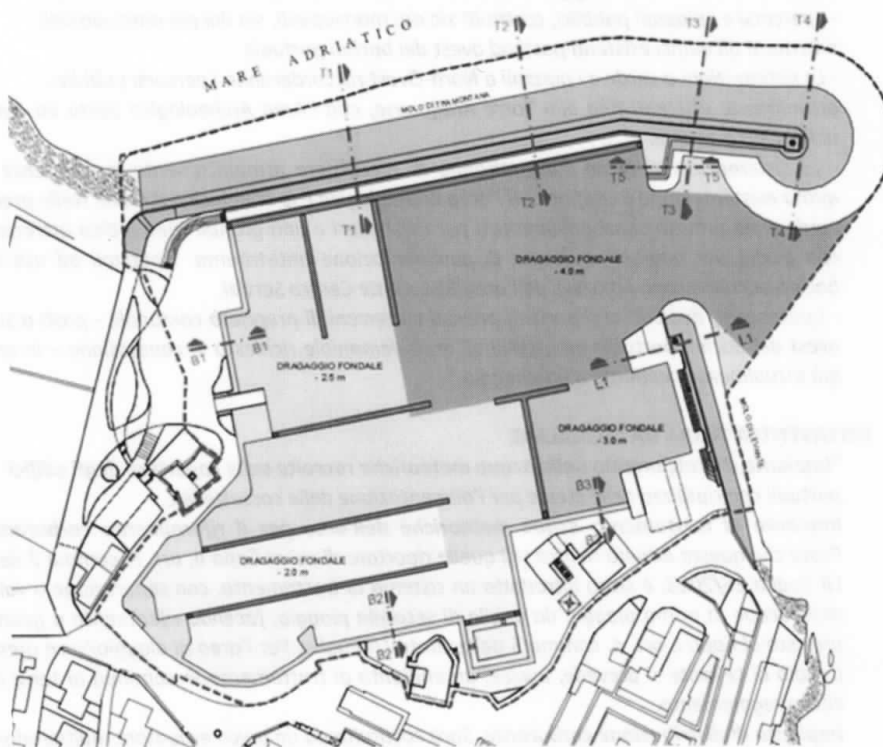


Figura 11. Porto turistico di Villanova di Ostuni - Organizzazione del bacino portuale proposta

#### 4. Opere a terra

"Relativamente alle opere a terra, il progetto prevede i seguenti interventi:

- la sistemazione della viabilità interna a servizio dei mezzi di soccorso, dei mezzi pesanti e degli autoveicoli di servizio
- Il restauro conservativo e il consolidamento statico della Torre Aragonese, per la realizzazione di un polo museale e per attività socio-culturali, e dell'edificio ex Stalle da destinare a locale per servizi di informazione per i diportisti e annesso bar caffetteria.
- La ristrutturazione dei due edifici esistenti, che attualmente ospitano la sede della Lega Navale e un Ristorante
- La realizzazione di tre nuovi edifici per la realizzazione dei servizi per il porto in

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.



**REGIONE  
PUGLIA**

*ottemperanza alla normativa vigente, e precisamente:*

*nuovo edificio incluso nel Centro Servizi*

*nuovo edificio interrato posto a tergo delle "Vecchie Stalle"*

*nuovo edificio sottostante la "Gradonata Teatro"*

*- Il Ristorante, corredato dei servizi accessori, viene mantenuto nella sua originaria sede. Per esso è previsto un intervento di ristrutturazione nel limite del 20% della sua attuale cubatura*

*- Le isole ecologiche per la raccolta differenziata dei rifiuti urbani, assimilabili a quelli civili, saranno collocate in posizione idonea a servire l'intero bacino portuale mentre l'isola ecologica per la raccolta di oli esausti sarà posizionata nell'area destinata al distributore di benzina posto all'estremità del molo di Levante*

*- Il piazzale dell'area di alaggio e varo attraversato da percorsi veicolari sistematici*

*- I percorsi e i piazzali pubblici, costituiti sia dai marciapiedi, sia dai più ampi piazzali antistanti gli edifici esistenti posti ad ovest del bacino portuale*

*- Le sistemazioni a verde e i piazzali a Nord-Ovest raccorderanno i percorsi pubblici, attualmente esistenti fino alla Torre Aragonese, con l'Area Archeologica posta ad Ovest del bacino portuale.*

*- Le sistemazioni a verde consentiranno di raccordare armonicamente le differenze di quota esistenti lungo il confine con l'area archeologica e le banchine sul mare. Nelle aree a verde sono previsti spazi pavimentati per i visitatori e una grande area ludica attrezzata con giochi per bambini e dotata di pavimentazione anti-trauma. I piazzali ad uso del bacino portuale sono i piazzali dell'area Ristorante Centro Servizi.*

*- I parcheggi, dedicati ai diportisti, previsti su terreni di proprietà comunale - posti a sud-ovest del bacino portuale ed esterni all'area demaniale richiesta in concessione - in aree già attualmente destinate a parcheggio."*

#### **INTERVENTI A TERRA DA SEGNALARE**

**"Impianto di trattamento delle acque meteoriche raccolte sulle coperture degli edifici portuali con riutilizzo delle stesse per l'alimentazione delle cassette WC.**

**Impianto di trattamento acque meteoriche dell'area per il rifornimento carburante.**

Posto che questa attività rientra tra quelle riportate di cui al Capo II, art. 8, comma 2 della LR Puglia 26/2013, è stato introdotto un sistema di trattamento, con separazione a valle, delle acque di prima pioggia da quelle di seconda pioggia, facendo riferimento a quanto previsto al Capo I, art. 4, comma 5 della citata LR Puglia. Per l'area di alaggio/varo presso il molo di Levante si prevede, invece, un impianto di trattamento in continuo ai sensi del citato regolamento.

**Impianto di distribuzione carburante.** Sarà costituito da un unico erogatore multiprodotto posizionato a nord del molo di Levante. L'impianto meccanico di collegamento tra i serbatoi e i distributori sarà realizzato con tubazioni flessibili in PVC per idrocarburi interrati. I serbatoi saranno ubicati nei pressi della radice del molo di Levante al fine di consentire un facile accesso ai mezzi di approvvigionamento. Tali serbatoi, interrati, saranno in totale 4 ed avranno capacità 15 mc ciascuno e caratteristiche tecniche atte ad essere utilizzati come recipienti per liquidi di categoria A e B quali sono la benzina (cat A) ed il gasolio (cat B)"



**REGIONE  
PUGLIA**

## CONSUMI IDRICI, ENERGETICI E PRODUZIONI DI REFLUI E RIFIUTI (IN FASE DI ESERCIZIO)

### **Fabbisogno idrico**

"il porto turistico di Villanova di Ostuni **ospiterà 398 posti barca** per imbarcazioni di l.f.t. compresa tra 7,00 e 18,00 m, applicando i valori di cui sopra si ottiene:

- 398 posti barca x 70 mc/anno = **27.860 m3/anno**

- 398 x 190 l/giorno = **75.620 l/giorno di punta**"

Il fabbisogno idrico è previsto che sia soddisfatto attraverso una rete di distribuzione dell'**acqua potabile** che sarà approvvigionata direttamente dall'Acquedotto Pugliese.

### **Consumo elettrico**

"la quota parte del carico elettrico più elevata deriva principalmente dall'energia erogata dalle prese dalle prese delle **colonnine** distribuite lungo i posti barca"

Il proponente stima, complessivamente dalle 85 colonnine previste una potenza in kW pari a 443,76.

### **Produzione acque reflue**

In considerazione delle attività previste e prevedibili, il Progetto Definitivo prevede che siano avviate a trattamento e, quindi, ove possibile, a riutilizzo:

- le acque reflue provenienti dai **servizi igienici** e dai servizi di cucina;
- le acque **meteoriche di copertura degli edifici** riutilizzate negli edifici stessi per l'alimentazione delle cassette dei WC
- le acque **meteoriche** raccolte nei **piazzali** pavimentati dell'**area di alaggio/varo** e della **stazione carburanti** presso il Molo di Levante

inoltre il proponente precisa che:

"Per quanto concerne in particolare le **acque meteoriche provenienti dai piazzali pavimentati dell'area di alaggio/varo e della stazione di rifornimento carburante** presso il Molo di Levante, come esplicitato nella Relazione tecnica, l'impianto di captazione e trattamento delle acque l'impianto sarà composto dai seguenti comparti:

- Il **dissabbiatore o separatore fanghi**, avente lo scopo di trattenerne le acque per un tempo sufficiente a favorire la separazione per precipitazione delle sostanze sedimentabili;
- Il **separatori oli e benzine**, particolarmente studiato ed equipaggiato per favorire la flottazione delle sostanze leggere e la loro successiva raccolta."

### **CONSIDERAZIONI DEL COMITATO**

Per le tre produzioni di acque reflue dalla documentazione non si rileva chiaramente la gestione del refluo in termini di scarico, né ad esempio, sono presenti tavole con indicazione delle reti di convogliamento dei reflui.

In particolare, dalla relazione tecnica di cui al file "IAM-R2-IMPIANTO-TRATTAMENTO-ACQUE-METEORICHE.pdf" relativa alle acque meteoriche raccolte nei piazzali pavimentati dell'area di alaggio/varo e della stazione carburanti non sono indicate le modalità di gestione del refluo di prima e seconda pioggia a valle del trattamento, se non con l'indicazione che "**Dopo il trattamento le acque potranno essere inviate a mare**" (Cfr. pag. 31 dello Studio Preliminare Ambientale).

### **Smaltimento rifiuti**

Il proponente, riguardo la quantificazione dei rifiuti precisa che:

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the bottom right and several smaller ones above it.



**REGIONE  
PUGLIA**

“Facendo riferimento al dato di un porto turistico nel quale è stato possibile effettuare, da parte della Scrivente, un monitoraggio effettivo nel corso degli ultimi tre anni e segnatamente il Marina di Villasimius (850 posti barca, parcheggi auto e passeggio estivo), è possibile prevedere, per il porto turistico di Villanova di Ostuni una produzione giornaliera di punta pari a 693,00 kg ed una **produzione complessiva annua di 40.300,00 kg di rifiuti**”

Inoltre il proponente, seppure richiama la MARPOL 73/78 ed il D.Lgs. 182/2003 e precisa quanto segue in ordine alla gestione dei rifiuti nel porto:

“Ciò premesso per la gestione dei rifiuti, il porto turistico di Villanova di Ostuni dovrà:

- Dotarsi di un Regolamento dei servizi di pulizia e raccolta rifiuti; ☐
- Assicurare la derattizzazione, da effettuarsi almeno 3 volte all'anno con esche a norma, ☐infittendo gli interventi in funzione della presenza di ratti. Il Regolamento dei servizi di pulizia e raccolta rifiuti dovrà definire:
  - la raccolta differenziata dei rifiuti prevedendo, possibilmente, lo smaltimento giornaliero della frazione umida e dei non riciclabili tenendo conto del contenimento di eventuali cattivi odori (almeno durante il periodo estivo); ☐
  - la costante azione di pulizia e riordino delle aree assentite e una pianificata azione di raccolta dei rifiuti solidi e di quelli speciali; ☐
  - la corretta manutenzione, pulizia e gestione dei servizi igienici, che prevedrà 1, 2 o 3 lavate pianificate negli orari di punta oltre ad un controllo costante effettuato ogni 30 minuti utile a limitare eventuali situazioni critiche.”

#### **CONSIDERAZIONI DEL COMITATO**

Non si rileva dallo Studio Ambientale Preliminare (cfr. pag. 31/215 e segg.) le modalità di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi (intese ai sensi dell'art. 2 comma 1 lett. a) del D.Lgs. 182/03) in conformità alle disposizioni di cui allo stesso D.Lgs. 182/2003 nonché alla pianificazione adottata, in applicazione del detto decreto legislativo, dalla Capitaneria del Porto di Brindisi con il “Piano di raccolta e gestione rifiuti prodotti dalle unità da diporto e da pesca nel porto di Villanova”.

#### **CANTIERE DI COSTRUZIONE. MACRO FASI LAVORATIVE**

Le opere/interventi previsti dal progetto di riqualificazione e valorizzazione di Villanova di Ostuni saranno realizzati rispettando una successione in macro-fasi:

##### **“OPERE PRELIMINARI**

- Incantieramento;
- Esecuzione della bonifica bellica; propedeutica all'attivazione delle successive fasi realizzative, questa attività interesserà lo specchio acqueo portuale e le aree costiere interessate dagli escavi.

##### **OPERE FORANEE**

- Le attività contemplate in questa fase consistono nella **ristrutturazione dei moli foranei di Tramontana e di Levante, attraverso il rifiorimento delle mantellate, il potenziamento dei muri paraonde, l'adeguamento delle banchine e la realizzazione di due passeggiate panoramiche con accesso pubblico**

##### **BACINO PORTUALE**

Il nuovo assetto del bacino portuale prevede una serie di interventi di seguito riassunti:



**REGIONE  
PUGLIA**

- il **dragaggio del fondale** e la realizzazione di **opere per il ricircolo dell'acqua** per garantire, rispettivamente, le movimentazione e lo stazionamento in sicurezza dei natanti, la maggiore fruibilità dello specchio dell'acqua e la salubrità dell'ambiente. Questa attività, eseguita a varie quote, sarà condotta sia da terra che da mare secondo le modalità meglio esplicitate in seguito;
- **l'allargamento della banchina del molo di Levante**;
- la realizzazione di un pontile in adiacenza al molo di Tramontana attraverso la messa in opera di un pontile galleggiante principale parallelo al molo nord e di uno di minori dimensioni;
- la **realizzazione di un nuove banchine all'interno del bacino portuale**, tali da assicurare la continuità dei percorsi per i diportisti all'interno dell'area portuale, separandoli da quelli pubblici;
- la **realizzazione di due scali di alaggio** (uno di emergenza nell'area Ovest del bacino e uno di uso ordinario nella zona Sud-Est);
- il **posizionamento in mare di sei pontili galleggianti**, completi di colonnine e servizi per l'ormeggio;
- il **posizionamento in mare di un "vecchio pontile"** e di una **"piazza sul mare"**, entrambi galleggianti e realizzati con pavimentazione in doghe in legno esotico resistente agli agenti meteo marini.

#### **OPERE A TERRA**

In questo gruppo di opere rientrano

- il restauro del Castello e delle ex Stalle;
- la ristrutturazione ed il restyling dei due edifici esistenti (Lega Navale ed edificio Ristorante);
- la realizzazione di tre nuovi edifici (nuovi edifici presso il Centro Servizi, nuovo edificio posto a tergo delle ex Stalle, nuovo edificio sottostante la "Gradonata Teatro");
- l'esecuzione della nuova viabilità interna al porto".

#### **FOCUS SULLE ATTIVITÀ AVENTI IMPATTO SIGNIFICATIVO NELLA FASE DI CANTIERE**

##### **BONIFICA BELLICA**

Riguardo la bonifica bellica il proponente precisa:

*"Le aree interessate dalla bonifica bellica sono quelle raffigurate nella Figura 23 che segue. La bonifica sarà attuata secondo le prescrizioni tecniche della normativa GEN-BSS 001 (a mente dell'art. 4, comma 2 del D.M. 28/02/2017). Le aree sottoposte a BSS (Bonifica sistemica subacquea) non potranno essere oggetto di alcuna lavorazione finché MARICOMLOG non avrà rilasciato al soggetto interessato e all'impresa specializzata, incaricata dell'esecuzione della bonifica, l'Attestato di Bonifica Bellica con la relativa dichiarazione di validazione del servizio BSS, che ne dimostri la conformità al parere vincolante positivo emanato. La bonifica sarà effettuata da mare con l'impiego di un natante minore a supporto delle squadre di rastrellatori subacquei ed un veicolo terrestre di servizio (furgone, autocarro)"*  
(Cfr. pag. 36-37/215 del doc. Studio\_Preliminare\_Ambientale.pdf).



REGIONE  
PUGLIA



Figura 23. Macro fase 1 - Mesi da 1 a 5

#### CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Il proponente, in relazione a questa specifica fase di cantiere che, che come rilevabile dalla figura 23 riguarda l'intera area portuale e rappresenta per di più il presupposto per lo sviluppo e realizzazione dell'intero progetto proposto, come dichiarato dallo stesso proponente, non identifica e precisa:

- le modalità secondo cui la stessa sarà attuata, limitandosi al mero richiamo delle prescrizioni tecniche della normativa GEN-BSS 001;
- gli impatti sulle COMPONENTI AMBIENTALI che potrebbero derivarne;
- i probabili EFFETTI;
- le MISURE PER IMPEDIRE E RIDURRE GLI IMPATTI;
- il MONITORAGGIO AMBIENTALE eventualmente necessario.

#### DRAGAGGIO

Riguardo il dragaggio il proponente precisa:

*"Una volta ottenute le certificazioni attestanti l'avvenuta bonifica sistemica delle aree potrà essere avviato il dragaggio. Il dragaggio sarà svolto secondo due modalità. La prima, che interesserà la fascia costiera coincidente con l'impronta della nuova banchina di riva, prevede lo scavo dei fondali rocciosi da eseguirsi da terra. La seconda riguarda, invece, l'approfondimento del fondale portuale vero e proprio e sarà effettuata da mare con mezzi adeguati".*

Inoltre, il proponente precisa che la produzione di materiali durante la fase di costruzione sono:

1. Il dragaggio del fondale del bacino portuale;
2. Il dragaggio del fondale portuale in corrispondenza del sedime delle nuove banchine;
3. la demolizione di alcuni tratti di banchina esistenti.





Come scritto in precedenza, il dragaggio sarà effettuato secondo due modalità, da mare per quanto concerne il punto 1, da terra relativamente al punto 2. Il progetto di dragaggio, ai sensi del DM 173/2016 è in corso di predisposizione e correrà l'istanza di cui all'art. 109, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.!"

Ancora, si rileva che

"Come previsto dal citato DM 173/2016, al fine di definire la destinazione del materiale dragato, si è proceduto con la caratterizzazione dei sedimenti del fondale portuale, affidata dal Comune di Ostuni alla Ditta S.T.E.S (Sub Tecnical Service) di Mola di Bari (BA) che si è avvalsa del laboratorio SCA SERVIZI CHIMICI AMBIENTALI SRL, Mesagne (BR), per le analisi. L'immagine che segue mostra l'ubicazione dei punti di indagine."



Punti di Campionamento a Mare (immagine satellitare da Google).

Figura 31. Porto turistico di Villanova di Ostuni – Indagini ambientali – indicazione dei punti di campionamento

#### CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Il proponente non fornisce indicazioni di quale criterio/metodologia sia stata adottata per la scelta dei punti di campionamento, nonché per le modalità di prelievo, conservazione ed analisi dei campioni e, riporta nelle pagg. da 50 a 56/215 dello Studio Preliminare Ambientale, gli esiti degli accertamenti analitici effettuati secondo quanto indicato dal DM 173/2016.

Si rappresenta che, come pure precisato dal proponente, la classificazione dei materiali a dragarsi eseguita ai sensi del DM 173/2016 è procedura amministrativa per l'ottenimento dell'autorizzazione di cui all'art. 109 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., per cui lo Studio Preliminare Ambientale risulta carente della valutazione dei materiali a dragarsi rispetto alla disciplina in materia di Bonifiche cui al Titolo V della Parte IV del

Handwritten signature or mark.

Handwritten signature or mark.

Handwritten signature or mark.

Handwritten signature and date.

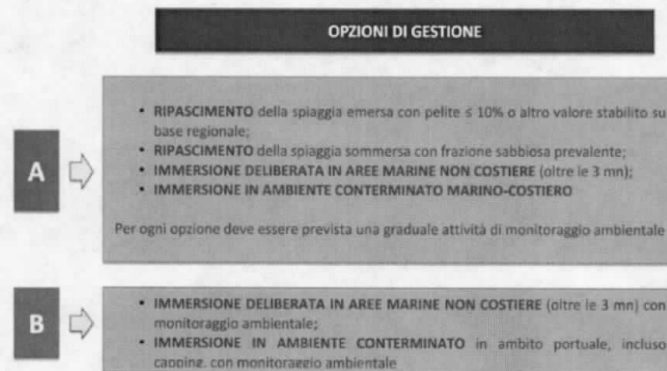


D.Lgs. 152/06 e s.m.i. al fine di escludere possibili contaminazioni del fondale del porto di Villanova.

A riguardo si rileva altresì che dall'intera documentazione, composta da ben 123 documenti, non risultano disponibili i certificati di analisi pertanto non è possibile effettuare valutazioni di sorta riguardo la qualità dei materiali a dragarsi né, tanto meno, risulta disponibile la Relazione tecnica prevista dal DM 173/2016, Allegato tecnico, par. 2.2.1 all'interno della quale devono essere riportati tutti i dati relativi al campionamento, alla caratterizzazione, alle prestazioni analitiche (QA/QC), alla classificazione e alle opzioni di gestione.

Ad ogni buon conto, seppure in assenza dei detti elementi il proponente nello Studio Preliminare Ambientale precisa che:

*"Dalle indagini effettuate è emerso che i sedimenti ricadono nelle classi A e B per le quali le modalità di gestione ammesse sono illustrate nell'immagine di seguito riportata."*



*"Considerate la prevalenza di sedimenti di Classe B (DM 173/2016) e la natura prevalentemente rocciosa della costa e non essendo possibile riutilizzare il materiale dragato nell'ambito del cantiere per la mancanza di riempimenti a terra, è stata scartata l'ipotesi del ripascimento e perseguita quella dell'immissione del materiale dragato in mare a distanza superiore alle 3 mn dalla costa prospiciente il porto di Villanova."*

Il proponente, inoltre sostiene che:

*"A ciò si aggiunga che tale soluzione gestionale, comune ad entrambe le tipologie di sedimenti (Classi A e B), consentirebbe consentirebbe di restituire al ciclo naturale delle sabbie costiere le stesse, andando ad incidere positivamente sul bilancio costiero dei sedimenti."*

#### **CONSIDERAZIONI DEL COMITATO**

A riguardo va precisato che il Legislatore al par. 2.6.1 dell'Allegato tecnico del DM 173/2016 precisa che <<qualora i siti di dragaggio e/o di immersione oltre le 3 mn e/o di ripascimento siano situati nei pressi di aree destinate all'acquacoltura o alla balneazione, in queste ultime deve essere garantito il rispetto dei requisiti di qualità previsti nella normativa vigente per il comparto acque (decreto legislativo 152/2006; Reg. CE 854/2004; Decreto Legislativo 30 maggio 2008, n. 116 e Decreto 30 marzo 2010 del Ministero della Salute)>>



Non risultano dalla documentazione elementi per valutare il rispetto del precetto normativo citato. Si consideri che la quantità di sedimenti da gestire, come precisato dal proponente, è pari a circa **70.000 mc** (cfr. pag. 57 di 215) e che l'estensione dell'area di immissione a mare da reperire è stata stimata pari a circa 1.500.000 mq, ossia 150 ettari.

Il proponente ha identificato un quadrilatero di 1.500 m x 1000 m per lato oltre tre miglia dalla costa, senza riportare le relative caratteristiche del fondale e fornire evidenza dell'idoneità dell'area individuata ad accogliere il materiale dragato.

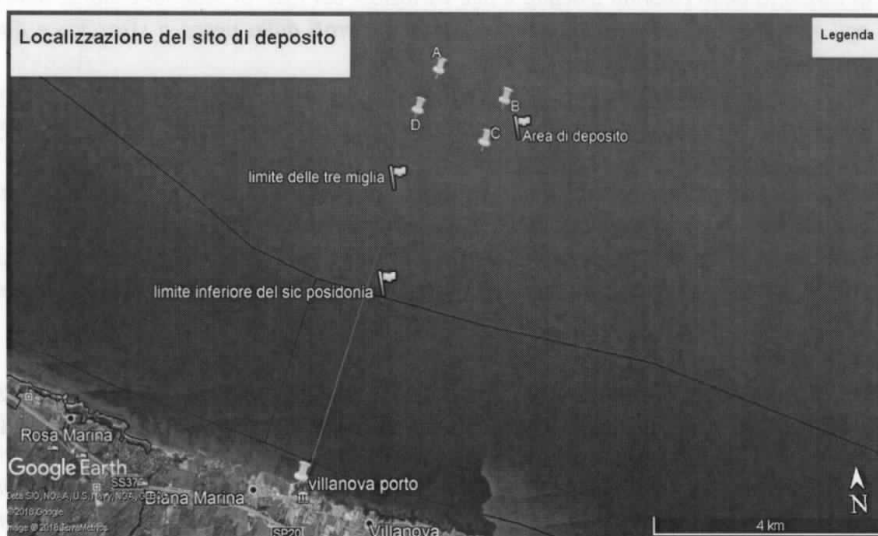


Figura 32. Specchio acqueo antistante il porto turistico di Villanova di Ostuni – Area di immersione a mare dei sedimenti portuali dragati 1

Il proponente precisa inoltre che:

***“L’area di immersione a mare individuata, dunque, si estende dalla batimetrica dei 70 m, circa, sino a quella degli 80 metri sul lato più esterno e dista circa 2 miglia dal perimetro inferiore del SIC Posidonia (SIC IT9140005 Torre Guaceto e Macchia San Giovanni)”***

**CONSIDERAZIONI DEL COMITATO**

Dalla documentazione in atti non risulta disponibile una relazione tecnica che contenga uno studio celerimetrico o studio delle correnti marine né un modello per eventuali impatti su posidonia.

In merito va evidenziato che nel documento “vinca.pdf, pag. 103” il proponente sostiene che:

All'interno del SIC, l'habitat “praterie di Posidonia” ha un ottimo stato di conservazione e costituisce ben il 50% del suo territorio.  
 Il degrado delle praterie è riconducibile generalmente a due principali fattori quali gli scarichi in mare e l'aumento del carico dei sedimenti; in secondo luogo costituiscono altri fattori di disturbo puntuali il fenomeno della pesca a strascico e la posa di ancore.

*[Handwritten signatures and notes on the right margin, including a large arrow pointing upwards.]*



**REGIONE  
PUGLIA**

Si rileva, a tal proposito, che ISPRA nel manuale/linea guida 106/2014 *“Conservazione e gestione della naturalità degli ecosistemi marino-costieri. Il Trapianto di praterie di Posidonia oceanica”*, riguardo le cause di regressione delle praterie evidenzia che:

*<<Tuttavia, le principali cause di regressione delle praterie sono da collegare alla crescente pressione antropica agente sull'ambiente costiero (quali la realizzazione di opere costiere, la posa di cavi e condotte sottomarini, il crescente inquinamento delle acque) che determina effetti sulla prateria essenzialmente riconducibili alle variazioni di torbidità della colonna d'acqua e alle variazioni dei tassi di sedimentazione, nonché agli effetti diretti imputabili anche ai danni generati dalla pesca a strascico e dagli ancoraggi (Boudouresque et al., 2006).*

*In particolare, l'aumento di torbidità con la conseguente riduzione della trasparenza delle acque riduce la capacità fotosintetica della pianta e risulta essere una delle cause più frequenti di regressione delle praterie (Larkum e West 1983; Duarte 1991). L'alta concentrazione di inquinanti organici, causando un eccessivo sviluppo algale, può provocare sia un aumento della torbidità delle acque sia un eccessivo sviluppo di epifiti sulle foglie di P. oceanica. In entrambi i casi viene ridotta l'intensità di luce che può raggiungere la pianta, con conseguenze negative sulla sopravvivenza della stessa.*

... omissis ...

*Un altro aspetto molto importante che può influire sullo stato di salute delle praterie di P. oceanica è quello legato alla variazione dei tassi sedimentari sottocosta, indotta dalla realizzazione di opere costiere. La costruzione di porti e opere portuali in genere, nonché la realizzazione di opere di difesa rigida sono infatti interventi che possono interferire drasticamente con il normale regime idrodinamico e causare importanti alterazioni della dinamica sedimentaria, soprattutto a scala locale. E' noto che sia gli aumenti sia le riduzioni degli apporti sedimentari possono creare seri problemi alla sopravvivenza delle praterie, nel primo caso favorendone l'insabbiamento e il conseguente soffocamento (Marbà e Duarte 1997; Manzanera et al., 1998), nel secondo promuovendo lo scalzamento dei rizomi e rendendo quindi la prateria più sensibile ai fenomeni erosivi (Jeudy de Grissac, 1979; Astier, 1984)>>*

Sul tema, il Proponente si limita a precisare che:

*“la quota batimetrica a cui avviene il deposito dei materiali nel sito prescelto varia da circa - 70 e - 100 m s.l.m.m., mentre la quota del limite inferiore del posidonieto è a circa - 30 metri s.l.m.m. Attesa la sensibile stratificazione termica (termocline) che caratterizza la colonna d'acqua del sito di deposito, il forte dislivello batimetrico descritto impedisce la risalita dei materiali dragati a quote inferiori. Si può sostenere, pertanto, che i materiali immessi a mare saranno “compartimentati” alla quota di deposito” (Cfr. pag. 192 e 199 di 215 dello Studio Preliminare Ambientale)); e che “le correnti predominanti che nel tratto di mare interessato potrebbero influenzare il trasporto di una minima quantità del materiale depositato sul fondo, sono a carattere discendente lungo la costa adriatica (direzione NO-SE), muovono in direzione parallela alla costa e non già in direzione perpendicolare ad essa, verso il posidonieto;” (Cfr. pag. 199 di 215 dello Studio Preliminare Ambientale))*

Riguardo le **modalità di esecuzione del dragaggio**, il proponente precisa che:



*“L’escavo verrà eseguito tramite una motodraga, ovvero una draga a strascico aspirante, auto- caricante e auto-refluente, dotata di una capienza di tramoggia di circa 500 mc, all’interno della quale verrà riversato il materiale dragato. Tale tecnologia è stata prescelta in quanto permette l’aspirazione e l’immersione diretta dei sedimenti, senza interessare la colonna d’acqua al di sopra di essi, mantenendo così la trasparenza e limitando l’aumento temporaneo di torbidità. Considerata la sensibilità del tema, sono nel seguito approfondite la **diverse fasi di lavoro**:*

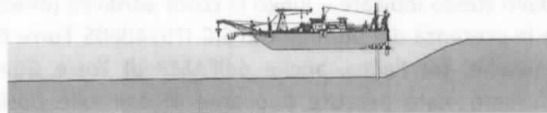
- a) posizionamento della draga e ancoraggio;**
- b) dragaggio del fondale marino;**
- c) trasporto del materiale dragato;**
- d) deposizione materiale dragato.”**

Si precisa anche alla pag. 192 di 215 dello Studio Preliminare Ambientale che:

*“durante la fase di dragaggio, il bacino portuale sarà comunque presidiato con panne galleggianti che, circondando l’area di lavoro per una profondità pari alla colonna d’acqua interessata, impediranno qualsiasi tipo di dispersione/diffusione dei materiali dragati. Inoltre, tali attività verranno eseguite solo in condizioni meteo climatiche favorevoli. Qualora poi, il monitoraggio di controllo della componente da effettuare, rilevasse il manifestarsi di una situazione critica, si procederà con sospensione dei lavori fino al ripristino della situazione di calma.”*

**Si evidenzia che, stante la capacità di capienza della draga pari a circa 500 mc, per il trasporto del materiale dragato – che il proponente stima in 70000 mc – saranno necessari circa 140 attività di trasporto.**

Si riportano di seguito le rappresentazione grafiche delle modalità dragaggio e deposizione del materiale (cfr. pag. 60-61 di 215 dello Studio Preliminare Ambientale)

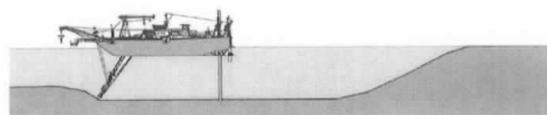


**Figura 35.** Posizionamento draga ed ancoraggio

**b) Dragaggio del fondale portuale**

Il disgregatore è in grado di muovere i materiali sciolti nonché tagliare quelli mediamente compatti esercitando, quindi, contemporaneamente, sia l’azione disgregatrice del materiale in situ sia il suo refluento idraulico per mezzo della pompa. La profondità del taglio dipende dalla consistenza del materiale.

La pompa aspira una miscela di acqua/materiale disgregato, spingendolo attraverso la tubazione di refluento. L’aspirazione immediata del materiale limita fortemente la torbidità (rispetto a sistemi alternativi rappresentati da metodologie meccaniche).



**Figura 36.** Dragaggio del fondale portuale

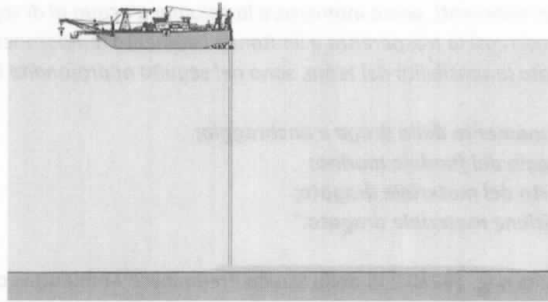
Handwritten notes and signatures on the right margin, including a vertical list of symbols and several large signatures.



**REGIONE  
PUGLIA**

*d) Deposizione del materiale dragato*

La miscela contenuta nella stiva viene pompata attraverso una serie di tubazioni di refluito sul fondale in corrispondenza dell'area di immersione. Il collegamento tra la tubazione e la draga, avviene mediante apposito sistema rapido e girevole, affinché sia assicurato il corretto posizionamento dei tubi, a poppa della draga, durante le operazioni.



**Figura 38.** Deposizione del materiale dragato

**CONSIDERAZIONI DEL COMITATO**

Si evidenzia che il proponente, per la fase di deposizione nella pianificazione dei monitoraggi non ha previsto un controllo specifico e continuativo della deposizione del materiale dragato in prossimità del fondo (anche, ad es., attraverso riprese visive costantemente accessibili e monitorabili dalle autorità competenti al controllo) al fine di evitare l'allargamento/ampliamento dell'area di dispersione dei sedimenti e l'assenza di fenomeni di torbidità della colonna d'acqua.

Inoltre, come rilevabile dalla figura n. 34 (cfr. pag. 60 di 215 dello Studio Preliminare Ambientale, riportata di seguito) le aree di controllo n. 1 e 2 risultano essere state definite dal proponente non proprio coerentemente rispetto al carattere discendente delle correnti dallo stesso indicate – lungo la costa adriatica (direzione NO-SE) –. Per cui considerata la presenza del posidonieto SIC IT9140005 Torre Guaceto e Macchia San Giovanni nonché, tra l'altro, anche dell'AMP di Torre Guaceto, sarebbe più coerente che fossero state previste due aree di controllo posizionate una tra il posidonieto e l'area di deposizione e l'altra verso SE.

*[Handwritten signatures and initials]*

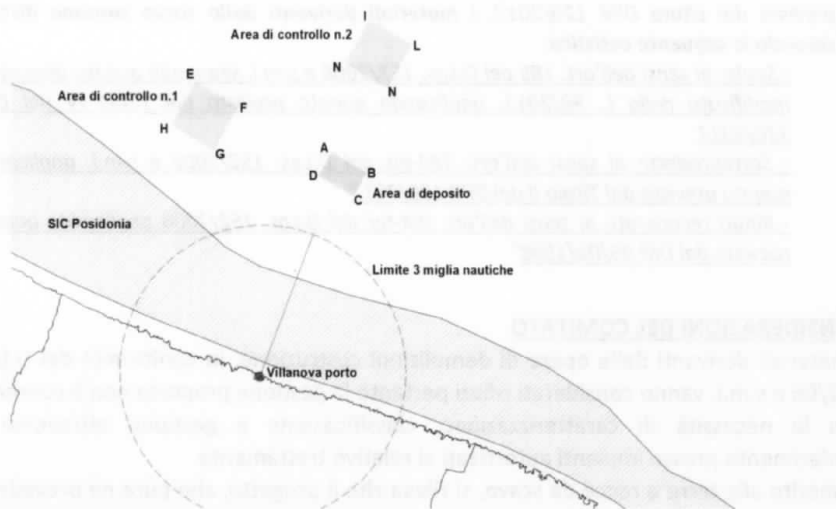


Figura 34. Localizzazione dell'area di deposito e delle aree di controllo

## RISTRUTTURAZIONE DEI MOLI FORANEI DI TRAMONTANA E DI LEVANTE

### Tramontana

*"L'intervento prevede la realizzazione di un filtro tra la mantellata e la scogliera esistente costituito da massi naturali di 2<sup>a</sup> categoria ( $2000 \text{ kg} < W < 3000 \text{ kg}$ ) messi in opera con un solo strato dello spessore di 1,20 m. Inoltre sarà realizzata una berma al piede, la cui quota di fondazione sarà di circa -4,00 m sotto il l.m.m., di spessore costante lungo tutto lo sviluppo, costituita da uno solo strato di massi naturali di 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> categoria. La pendenza della mantellata e del filtro, lungo tutto il molo, sarà pari a 1:3 in modo tale da conservare l'attuale pendenza della scogliera.*

*La mantellata sarà realizzata con l'utilizzo di mezzi marittimi e terrestri. In particolare, prima della sua realizzazione, sarà effettuata un'attività di salpamento e risagomatura dell'attuale scogliera di protezione costituita da massi di 2<sup>a</sup> categoria."*

### Levante

*"Presso il molo di Levante saranno eseguiti i ripristini e la pulizia dell'intera superficie dell'attuale masso di carico. Successivamente sarà realizzato un muro paraonde in calcestruzzo debolmente armato.*

*Le opere in c.a. saranno seguite da terra. Tutti i materiali, le casserature ed il cls saranno approvvigionati a piè d'opera utilizzando la viabilità presente in banchina"*

Riguardo le sopra richiamate opere si rileva che il proponente precisa che:

*"Per quanto concerne invece i materiali provenienti dalla demolizione dei tratti di banchina esistenti di cui al punto 3 dell'elenco, pari a circa 5.000 mc di materiali, e degli edifici, si procederà secondo quanto previsto dalla Parte IV del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.*

*Allo stato, il progetto non evidenzia attività che comportino la produzione di terre riutilizzabili in cantiere, motivo per cui non è stato prodotto alcun progetto di gestione delle stesse. Qualora però, in fase di progettazione esecutiva, si manifestasse una situazione differente, saranno prodotte idonee istanze per l'approvazione di un progetto predisposto secondo i più aggiornati dettami normativi. In particolare, secondo quanto*



**REGIONE  
PUGLIA**

previsto dal citato DPR 120/2017, i materiali derivanti dallo scavo saranno distinti secondo la seguente casistica:

- Suolo: ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. seguendo quanto disposto e modificato dalla L. 98/2013, applicando quanto previsto dal Titolo IV del DPR 120/2017
- Sottoprodotti: ai sensi dell'art. 184-bis del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. applicando quanto previsto dal Titolo II del DPR 120/2017
- Rifiuti recuperati: ai sensi dell'art 184-ter del D.Lgs. 152/2006 applicando quanto previsto dal DM 05/02/1998"

**CONSIDERAZIONI DEL COMITATO**

I materiali derivanti dalle opere di demolizioni costruzione, in conformità del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. vanno considerati rifiuti pertanto la gestione proposta non è coerente con le necessità di caratterizzazione, classificazione e gestione attraverso il conferimento presso impianti autorizzati al relativo trattamento.

In merito alle terre e rocce da scavo, si rileva che il progetto, che pure ne prevede la produzione, non è corredato di apposita relazione tecnica ai sensi del DPR 120/2017 né conseguentemente risulta definito un piano di utilizzo.





### VALUTAZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI SULLE QUALI IL PROGETTO POTREBBE AVERE IMPATTO.

Di seguito è riportata la valutazione delle componenti ambientali sulle quali il progetto potrebbe avere impatto.

Il proponente nel capitolo 3 dello Studio Preliminare Ambientale (cfr. pagg. da 92 a 148 di 215 dello Studio Preliminare Ambientale) ha provveduto alle descrizioni delle componenti ambientali sulle quali il progetto potrebbe avere impatto. Le componenti indagate sono le seguenti:

1. Atmosfera; 2. Rumore; 3. Acque interne, superficiali e profonde; 4. Acque marine-costiere
5. Suolo e sottosuolo; 6. Biodiversità, vegetazione, flora e fauna; 7. Paesaggio; 8. Popolazione e salute umana.

In merito alla componente ATMOSFERA lo Studio considera le immissioni di inquinanti prodotte dalle sorgenti associabili alle attività del cantiere e dell'esercizio del porto turistico (*flusso veicolare indotto dalla movimentazione dei mezzi pesanti - fase di cantiere; emissioni dei mezzi a mare - fase di cantiere; emissioni delle barche - fase di esercizio; emissioni delle auto nell'area di parcheggio - fase di esercizio*) ed alla loro composizione con i valori di inquinamento presenti nell'area di studio.

Gli inquinanti considerati sono le emissioni relative a: Ossidi di azoto (NO<sub>2</sub>); Particolato sottile (PM<sub>10</sub>); Ossidi di Zolfo (SO<sub>2</sub>).

#### Considerazioni del Comitato

Si rileva che fra le emissioni a mare non siano state considerate quelle prodotte dalla draga nella fase di cantiere, sia per quelle prodotte per i non meno di 140 viaggi che dovrebbero essere effettuati per procedere al deposito dei materiali dragati sia per quelle prodotte nella fase di dragaggio e di deposito in quanto tali.

In merito alla componente RUMORE lo Studio considera il sedime portuale, compresa la zona del Castello, cui si aggiunge l'area adibita a parcheggio ubicata immediatamente ad ovest del porto turistico. Per la caratterizzazione del clima acustico sono state effettuate tre misurazioni fonometriche il giorno 27 gennaio 2019.

Con il clima acustico misurato il proponente ha definito lo stato metrologico di bianco o stato zero. I risultati delle misure espressi risultano essere conformi ai limiti di legge applicabili.

In merito alla componente ACQUE INTERNE, SUPERFICIALI E PROFONDE lo Studio rileva che l'area di intervento identificata non è interessata dalla presenza di corpi idrici superficiali. Mentre:

*"per quanto concerne i corpi idrici sotterranei, numerosi sono gli acquiferi rilevati, suddivisi in relazione al tipo di permeabilità in:*

- a) *acquiferi permeabili per fessurazione e/o carsismo*
- b) *acquiferi permeabili per porosità.*

*L'area di progetto è prossima all'acquifero (corpo idrico significativo) della Murgia, identificato con la sigla AC-0000-16-020.*

*Da quanto sopra, dunque, emerge che eventuali interferenze tra l'intervento riqualificazione del porto turistico di Villanova di Ostuni proposto e la componente vanno considerate focalizzando l'attenzione sulle lame Mangiamuso e D'Antelmi e sull'acquifero della Murgia".*



**REGIONE  
PUGLIA**

In merito alla componente ACQUE MARINE-COSTIERE lo Studio ha considerato gli aspetti relativi alla qualità delle acque di balneazione (evidenziando che i controlli eseguiti da ARPA danno atto della buona qualità chimica -biologica) alla qualità dei sedimenti marini nell'area portuale, (dando atto che gli esiti delle analisi dal proponente eseguite avrebbe consentito di inquadrare i sedimenti nelle classi A e B di cui al DM 173/2016 con conseguente scelta gestionale consistente nell'immissione del materiale a distanza superiore alle 3 mn) alle caratteristiche del fondale marino antistante il molo di Tramontana (evidenziando che non sono presenti comunità e/o specie di pregio naturalistico).

In merito alla componente SUOLO E SOTTOSUOLO lo Studio considera i lineamenti geologici dell'area oggetto di valutazione ed evidenzia che:

*"Presso l'area portuale in particolare sono presenti sabbie, prevalentemente carbonatiche, di colore grigiastro e granulometria medio-fine, che provengono dal mare aperto e si sono formate in seguito al disfacimento del sottostante substrato calcarenitico. Tali sabbie hanno causato, nel tempo, il progressivo interrimento della struttura portuale".*

In merito alla componente BIODIVERSITÀ, VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA lo Studio ha valutato i siti naturalistici che ricadono entro un raggio di circa 15 km, precisamente:

- la Riserva naturale statale di Torre Guaceto e Sito di Importanza Comunitaria "Torre Guaceto e Macchia San Giovanni" (IT9140005)
- Sito di Importanza Comunitaria "Litorale Brindisino" (IT9140002)
- Parco Naturale Regionale Dune Costiere da Torre Canne a Torre San Leonardo.

Riguardo il posidenieto il proponente precisa che questo occupa una fascia larga circa 1,5÷2 km, compresa tra le isobate degli 8-9 m e dei 18-20 m ed è caratterizzata da un profilo morfobatimetrico con pendenza media intorno al 2%. Inoltre conclude precisando che:

*"Dall'analisi qualitativa svolta è emerso come ci si trovi in presenza di una formazione vegetale caratterizzata da un basso indice di ricoprimento (densità di fasci/mq) in cui la Posidonia oceanica è organizzata in ciuffi e sporadici macchioni intervallati da rocce ed ampie lenti sabbiose (Foto 5-6- 7). ... omissis ...*

*Alla luce del fatto che non sono stati rilevati significativi fenomeni di regressione, risulta ancor più importante procedere con la tutela di questo habitat.*

*In questa ottica una struttura portuale che eroga servizi qualificati può rappresentare una valida alternativa all'ancoraggio in rada, soprattutto per le unità da diporto di maggiori dimensioni."*

Quanto al SIC "Litorale Brindisino" (IT 9140002) precisa che si estende su 7.256 ettari di cui 423 a terra e 6.833 a mare, nel tratto di costa compreso tra Torre Canne a nord e Diana Marina a Sud e che dista circa 2 km dal porto turistico di Villanova di Ostuni.

Da ultimo, lo studio analizza il Parco Naturale Regionale Dune Costiere da Torre Canne a Torre San Leonardo e le sue caratteristiche e prerogative ambientali e paesaggistiche.

In merito alla componente PAESAGGIO E BENI CULTURALI lo Studio rappresenta che ricade nel territorio costiero compreso in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, tra le "Aree tutelate per legge" di cui all'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2006 e ss.mm.ii, ed è sottoposto ai vincoli paesaggistici:

- Zona a valle della SS16: D.M. della P.I. del 6.11.57; G.U. 282/57
- Fascia costiera a valle della SS 379 dal confine con Carovigno a quello di Fasano: D.M. della P.I. del 4.3.75; G.U. 265/75



- Zona costiera di Villanova compresa tra la battigia, le comunali Villanova e Carrara e la vicinale Palombara: D.M. Beni Culturali ed Ambientali del 1.8.85.

A riguardo preme ricordare che rispetto al profilo paesaggistico, in sede di procedura di concessione demaniale marittima ex DPR 509/97, la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio si è già espressa sul progetto preliminare con nota prot. n. AOO\_145/7963 del 15.10.2018, a cui si rimanda integralmente.

In merito alla componente POPOLAZIONE E SALUTE UMANA lo Studio considera sinteticamente il profilo della presenza turistica nel territorio.

#### **Probabili effetti rilevanti del progetto**

Rispetto alle medesime componenti ambientali il Proponente ha valutato nel cap. 4 dello Studio Preliminare (cfr. pagg. da 149 a 207 di 215 dello Studio Preliminare Ambientale) i probabili effetti rilevanti.

**Lo studio dei possibili impatti, ha valutato la determinazione della loro natura ossia se trattasi di impatti positivi, negativi o nulli.** Secondo quanto indicato nell'Allegato V alla Parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., il proponente ha poi proceduto con l'approfondimento delle caratteristiche dell'impatto stesso espresse in termini di:

- intensità, se bassa, media, elevata
- probabilità che si verifichi se bassa, media, elevata
- prevista insorgenza, durata, frequenza e reversibilità
- impatti secondari.

Rispetto al comparto ATMOSFERA, il proponente evidenzia che:

*"le simulazioni di dispersione relative alle attività di cantiere hanno mostrato che i valori delle immissioni di tutti gli inquinanti considerati sono, in generale, bassi. Le concentrazioni decadono rapidamente allontanandosi dall'area di cantiere e sono distribuite simmetricamente intorno all'area di emissione con una prevalenza lungo la direttrice NO-SE nel lungo periodo (quindi non in direzione dell'area urbana).*

*In entrambi gli scenari emissivi considerati (cantiere ed esercizio), gli incrementi sono assolutamente modesti in termini assoluti.*

*Lo scenario di cantiere è quello che presenta le concentrazioni leggermente più alte ma solo per NO2 e PM10. Gli SO2, viceversa, risultano leggermente più elevati nello scenario di esercizio.*

*In generale, va sottolineato che tutti i valori registrati ai recettori di riferimento, rimangono sempre molto lontani dai valori limite.*

*Date le ipotesi prudenziali assunte in tutte le circostanze, considerata la scelta cautelativa di confrontare i limiti di legge con i valori totali di SOX, si può concludere che le opere/interventi previsti sono compatibili con lo stato della qualità dell'aria presente nell'area oggetto di intervento."*

Nella tabella di sintesi, poi riportata a pag. 170 dello Studio Preliminare Ambientale, il proponente conclude considerando come "nullo" la natura dell'impatto sia in fase di cantiere che di esercizio.

#### **Considerazioni del Comitato**

Si conferma che anche in questa circostanza sono rimaste escluse dalla valutazione le emissioni a mare prodotte dalla draga nella fase di cantiere, sia per quelle prodotte per i non meno di 140 viaggi che dovrebbero essere effettuati per procedere al deposito dei materiali dragati sia per quelle prodotte nella fase di dragaggio e di deposito in quanto tali.



REGIONE  
PUGLIA

Rispetto al comparto RUMORE, il proponente evidenzia che:

*"I risultati della simulazioni del clima acustico nello stato di **esercizio** confermano che la riqualificazione e la valorizzazione dell'infrastruttura portuale non comporterà alterazione del clima acustico attuale, non superando il valore limite assoluto di immissione relativo alla Classe III - Aree di tipo misto. Il trend sopra verificato esclude, infine, eventuali superamenti dei valori limite differenziali di immissione".*

Inoltre, il proponente evidenzia che:

*"la simulazione del clima acustico per la fase di **cantiere** è stata effettuata raggruppando tutte le lavorazioni in un unico quadro emissivo in cui tutte le attività risultano eseguite contemporaneamente condizione questa che nella realtà dei cantieri edili e marittimi, non avviene. Pertanto la stima effettuata ed i risultati mostrati nelle tabelle sopra esposte forniscono un quadro emissivo assolutamente sovradimensionato e cautelativo. ... omissis ... I risultati delle simulazioni del clima acustico che si svilupperà durante la fase di cantiere vede le facciate degli edifici più limitrofi raggiunte da un clima acustico prossimo, se non raggiungente, i 70 dB(A)."*

Nella tabella di sintesi, poi riportata a pag. 187 dello Studio Preliminare Ambientale, il proponente conclude considerando come "nullo" la natura dell'impatto sia in fase di cantiere che di esercizio.

Rispetto al comparto ACQUE INTERNE – SUPERFICIALI E PROFONDE, il proponente nella tabella di sintesi, poi riportata a pag. 189 dello Studio, conclude considerando come "nullo" e "positivo" la natura dell'impatto. In particolare l'aspetto positivo è strettamente correlato al:

*"miglioramento della qualità della componente si verificherà a partire dalla conclusione dei lavori di costruzione e sarà di tipo permanente e non reversibile".*

Rispetto al comparto ACQUE MARINE - COSTIERE, il proponente nella tabella di sintesi, riportata a pag. 193 dello Studio, conclude considerando come in parte come "nullo" ed in parte come "**negativo**" la natura dell'impatto in particolare nella fase cantiere in relazione all'aspetto "**Incremento della torbidità**". Nello specifico a riguardo specifica che l'impatto è:

*"mitigato in fase di escavo, trasporto ed immersione attraverso l'adozione di opportuni accorgimenti",*

per cui, sia l'intensità che la probabilità dell'impatto viene quantificata come bassa "in ragione della adozione delle misure di mitigazione".

Rispetto al comparto SUOLO E SOTTOSUOLO, il proponente nella tabella di sintesi, riportata a pag. 195 dello Studio, conclude considerando come "nullo" la natura dell'impatto sia in fase di cantiere che di esercizio.

Rispetto al comparto BIODIVERSITÀ, VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA, il proponente nella tabella di sintesi, riportata a pag. 200 dello Studio, conclude considerando come in parte come "nullo" ed in parte come "**negativo**" la natura dell'impatto in particolare nella fase cantiere in relazione all'aspetto "**Perturbazione dell'habitat (Posidonia Oceanica) che si estende a largo del porto turistico a causa del rischio torbidità generato dall'attività di dragaggio del fondale portuale e di immersione a mare del materiale dragato**". Nello specifico a riguardo specifica che l'impatto è:

*"mitigato in fase di escavo, trasporto ed immersione attraverso l'adozione di opportuni accorgimenti",* per cui, anche in questa circostanza sia l'intensità che la probabilità dell'impatto viene quantificata come **bassa** a dire del Proponente "in ragione della adozione delle misure di mitigazione" ed in ragione del ricorso ad "una



**REGIONE  
PUGLIA**

*tecnologia (draga a strascico aspirante, auto-caricante e auto-refluente, all'interno della quale verrà riversato il materiale dragato) che permette l'aspirazione e l'immersione diretta dei sedimenti, senza interessare la colonna d'acqua al di sopra di essi, limitando l'aumento temporaneo di torbidità. Per il dragaggio del bacino portuale utilizzo di panne galleggianti; l'immissione a mare sarà effettuata in condizioni meteo climatiche ottimali, sarà controllata tramite monitoraggio con sospensione dei lavori nel caso (improbabile) in cui si manifestino criticità".*

Rispetto al comparto PAESAGGIO E BENI CULTURALI, il proponente nella tabella di sintesi, riportata a pag. 203 dello Studio, conclude considerando come "positivo" la natura dell'impatto in fase di esercizio.

Infine, rispetto al comparto POPOLAZIONE E SALUTE UMANA, il proponente nella tabella di sintesi, riportata a pag. 205 dello Studio, conclude considerando sia come "nullo" che "positivo" la natura dell'impatto in fase di esercizio.

#### **Misure di mitigazione e monitoraggio ambientale**

Da ultimo, rispetto alle misure previste per impedire e ridurre gli impatti negativi significativi ed al monitoraggio ambientale si rappresenta che in estrema sintesi il proponente definisce nella tabella riportata nelle pagg. 206 e 207 di 215 dello Studio Preliminare Ambientale gli impatti negativi e le relative misure di mitigazione.

#### **Considerazioni del Comitato**

Fa specie evidenziare che, nonostante siano identificati impatti negativi del progetto quali il "Rischio torbidità" ed il "Disturbo arrecato alla prateria di Posidonia oceanica appartenente al SIC "Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni" (IT 9140005)" il proponente non definisca delle misure di monitoraggio ambientale nella fase di cantiere finalizzate a tenere sotto controllo gli impatti negativi delle attività ad esercitarsi e svilupparsi.

Come pure non risulta previsto un piano di monitoraggio ambientale in relazione a tutti i potenziali impatti segnalati sotto profilo paesaggistico ai par. 5.1 e 5.2 del doc. R\_PAES – RELAZIONE PAESAGGISTICA.

L'unico monitoraggio previsto (cfr. cap. 8 dello Studio Preliminare Ambientale) è esclusivamente correlato con il comparto rumore.

#### **VALUTAZIONE DI COMPETENZA EX ART. 4 CO.1 ULTIMO CAPOVERSO DEL R.R. 07/2018**

##### **VALUTAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ**

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della verifica di compatibilità ambientale per l'intervento ivi proposto, richiamati i criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'Allegato V alla Parte II del d. lgs. 152/2006, valutata la documentazione trasmessa ai fini della Valutazione di Incidenza e per la Gestione delle Terre e Rocce da Scavo, il Comitato - richiamate tutte le considerazioni riportate in narrativa, formula il proprio parere di competenza ex art. 4 co.1 del r.r. 07/2018 ritenendo che il progetto in epigrafe sia da assoggettare al procedimento di VIA, poiché:



REGIONE  
PUGLIA

- le caratteristiche dell'intervento sono tali:
  - o da produrre interferenze con acque marine e biodiversità specificatamente tutelata;
  - o da dare luogo alla possibile produzione di rifiuti ove non dovesse essere fattibile il posizionamento oltre le 3 mn di quanto dragato secondo il progetto previsto;
  - o da creare possibili inquinamento e disturbi ambientali;
- la sensibilità ambientale della aree geografiche interferite:
  - o possono risentire dell'impatto del progetto tenendo conto della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona;
  - o possono risentire dell'impatto del progetto tenendo conto della capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone: c2) zone costiere e ambiente marino; c4) riserve e parchi naturali; c5) zone classificate o protette dalla normativa nazionale; i siti della rete Natura 2000; c8) zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica;
- la tipologia e caratteristiche degli impatti potenziali con riferimento ai fattori di cui all'art. 5 co.1 del d.lgs. 152/2006 e smi:
  - o in relazione alla natura dell'impatto, sono stati classificati come negativi dallo stesso proponente;

sono tali da attribuire al progetto potenziali impatti ambientali significativi e negativi e, pertanto, **richiedono che la proposta progettuale sia sottoposta al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del TUA.**

#### VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della Valutazione di Incidenza per gli interventi ivi proposti, richiamate le indicazioni di cui alla DGR 1368/2018, il Comitato formula il proprio parere di competenza ritenendo che il Progetto, isolatamente, possa produrre effetti, sia permanenti che temporanei, sul SIC IT9140005 Torre Guaceto e Macchia San Giovanni. La significatività delle potenziali incidenze sul sito detto, sia permanenti che temporanee, è da riferirsi alla:

- la possibile perdita o frammentazione di habitat di interesse comunitario;
- la possibile perturbazione di specie di interesse comunitario, la possibile perdita diretta delle stesse ed il possibile danneggiamento/riduzione dei loro habitat di specie;
- possibili effetti indiretti sul sito.

Tanto è rilevabile anche dalle conclusioni dello spetto proponente che dichiara che il progetto ha impatti negativi sul SIC IT9140005 Torre Guaceto e Macchia San Giovanni.

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*



**VALUTAZIONE PIANO DI UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO**

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi per gli interventi ivi proposti, si rileva che il progetto, che pure prevede la produzione di Terre e Rocce da scavo, non è corredato di apposita relazione tecnica ai sensi del DPR 120/2017 né conseguentemente risulta definito un piano di utilizzo per cui lo Studio Preliminare Ambientale risulta carente di tale valutazione.

Si allega al presente per farne parte integrante il contributo di ARPA - DAP Brindisi, prot. n. 36314-32 del 13/05/2019.

*[Handwritten signatures and initials on the right side of the page]*



REGIONE  
PUGLIA

I componenti del Comitato Reg.le VIA

n.	Ambito di competenza	Nome e cognome	Concorde	Non concorde
1	Pianificazione territoriale e paesaggistica, tutela dei beni paesaggistici, culturali e ambientali			
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici	VISUO PISMONI		
	Difesa del suolo	MONICA GAI		
	Tutela delle risorse idriche	MASSIMILIANO CAIRO PER DELEGA		
	Lavori pubblici ed opere pubbliche	LIBERATO DI BIANCHI		
	Urbanistica			
	Infrastrutture per la mobilità			
	Rifiuti e bonifiche	ADDATI GIOVANNA		
	Rappresentante della Direzione Scientifica ARPA Puglia			
	Rappresentate del Dipartimento Ambientale Provincia componente territorialmente dell'ARPA Basilicata	DELEGA TARZI GIOVANNI		
	Rappresentate dell'Autorità di Bacino distrettuale			
	Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente			
	Esperto in ...DIRITTO AMBIENTALE	ANTONIO DE FEO		
	Esperto in ...INFRASTRUTTURE	ARCANGELO SANTAMARCO		
	Esperto in ...			
	Esperto in ...			
	Esperto in ...			
	Esperto in ...			





REGIONE  
PUGLIA

9

26

10

*[Handwritten signature]*  
37/37 P



Spett.le  
Regione Puglia  
Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere  
Pubbliche, Ecologia e Paesaggio  
Sezione Autorizzazioni Ambientali

Al Presidente del Comitato Regionale  
V.I.A./A.I.A.

[servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)

**OGGETTO: Comitato V.I.A./A.I.A. – Parere Dipartimento Provinciale di Brindisi – Procedimento ID\_ VIP 4285 – "Procedimento di verifica di assoggettabilità a V.I.A ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. relativo al progetto preliminare per la riqualificazione e la gestione del porto turistico di Villanova di Ostuni – Proponente: C.R. Costruzioni S.r.l. Per i lavori del Comitato V.I.A./A.I.A. nella seduta di martedì 14.05.2019**

Visto l'ordine del giorno della convocazione del Comitato Regionale V.I.A./A.I.A. (prot. Regione Puglia n°4227 del 10/04/2019 – prot. Arpa Puglia n°27445 del 10/04/2019), il sottoscritto Direttore del Dipartimento Arpa Puglia Dipartimento di Brindisi, nella qualità di componente del Comitato V.I.A./A.I.A. giusta D.D. 5/19, ai sensi del c.4, art. 8 del RR 7/18 formalizza il proprio contributo relativo al procedimento in oggetto identificato.

Preso atto della documentazione documentale prodotta dal proponente **C.R. Costruzioni S.r.l.** per la riqualificazione, e la gestione del porto turistico di Villanova di Ostuni rinvenibile sul sito dell'Autorità Competente (A.C.) <http://www.sit.puglia.it/portal/VIA/Elenchi/Procedure+VIA>, **si esprime parere di competenza.**

Premesso che il proponente ha dichiarato che :

a) il progetto si pone i seguenti obiettivi specifici:

- La ristrutturazione delle opere foranee esistenti per incrementare la sicurezza del bacino portuale;
- L'ottimizzazione dell'organizzazione dello specchio acqueo portuale tramite la razionalizzazione delle funzioni già presenti e il potenziamento della funzione nautica da diporto;
- Il miglioramento dell'offerta dei servizi alla nautica da diporto, come ad esempio l'inserimento di una stazione di bunkeraggio e di un'area tecnica e la previsione di parcheggi, servizi igienici e presidi ambientali;
- Il potenziamento della dotazione di impianti anche ai fini della tutela dell'ambiente;
- Il recupero del Castello di Ostuni;
- Il recupero del rapporto porto-città;

b) il progetto prevede l'escavazione dei fondali portuali ed è in corso di predisposizione la documentazione necessaria per l'istanza per l'autorizzazione all'immersione di materiali in mare di cui all'art. 109, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., secondo quanto indicato dal DPR 173/2016;

**Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente**  
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
C.F. e P. IVA. 05830420724

**DAP Brindisi**  
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi  
tel. 0831 099501 fax 0831 099599  
e-mail: [dap.br@arpa.puglia.it](mailto:dap.br@arpa.puglia.it)  
PEC: [dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale  
per la Protezione  
dell'Ambiente

c) parte dell'area di intervento è soggetta a vincolo archeologico, in accordo con la Soprintendenza di Brindisi, Lecce e Taranto ed è in corso di predisposizione la documentazione necessaria per la Verifica Preventiva del Rischio Archeologico preceduta da un'indagine in loco.

d) non contenendo il progetto la previsione di scavi a terra, non è stato predisposto alcun documento inerente la gestione delle terre prodotte in fase di cantiere. Qualora in sede di progettazione esecutiva si manifestasse una esigenza in tal senso, sarà predisposto idoneo progetto e presentate le istanze necessarie per l'approvazione dello stesso secondo i più aggiornati dettami normativi (DPR 120/2017 - 90 giorni prima dell'avvio dei lavori).

e) Il porto turistico è soggetto a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. n.3267/23, motivo per cui il Proponente ha elaborato la Relazione idrologica ed idraulica ai sensi della Circolare esplicativa n°1 del 10/04/2013 e del Regolamento Regionale n°9 del 11/03/2015.

f) Il porto turistico di Villanova di Ostuni e l'area immediatamente intorno, oltre a ricadere in territorio costiero compreso in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, ossia tra le "Aree tutelate per legge" di cui all'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2006 e ss.mm.ii, così come anche indicato dal grado di tutela applicato dal PPTR, è sottoposta anche ai seguenti vincoli paesaggistici:

- Zona a valle della SS16: D.M. della P.I. del 6.11.57; G.U. 282/57;
- Fascia costiera a valle della SS 379 dal confine con Carovigno a quello di Fasano: D.M. della P.I. del 4.3.75; G.U. 265/75;
- Zona costiera di Villanova compresa tra la battigia, le comunali Villanova e Carrara e la vicinale Palombara: D.M. Beni Culturali ed Ambientali del 1.8.85.

Esaminato lo Studio Preliminare Ambientale (Febbraio 2019 – Arch. Vittoria Biego), e per quanto previsto dall'art. 19 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii. "Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA", dall'allegato IV-bis del medesimo D.lgs. "Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'art 19" e dall'allegato V "Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19", si osserva quanto di seguito:

- a) E' previsto un incremento dell'occupazione di suolo con impermeabilizzazione di aree (nuovo edificio incluso nel Centro Servizi, nuovo edificio interrato posto a tergo delle "Vecchie Stalle" e nuovo edificio sottostante la "Gradinata Teatro);
- b) non risulta sufficientemente relazionato in merito all'impatto ambientale relativamente alle demolizioni di locali e manufatti presenti nell'area oggetto del progetto;
- c) non risulta relazionato in merito R.R. 26/2013 "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.), e cioè per il trattamento e riutilizzo delle acque meteoriche per la zona adibita ai parcheggi di servizio (n°398 posti auto), in aggiunta a quanto previsto per:
  - le acque reflue provenienti dai servizi igienici e dai servizi di cucina;
  - le acque meteoriche di copertura degli edifici riutilizzate negli edifici stessi per l'alimentazione delle cassette dei WC
  - le acque meteoriche raccolte nei piazzali pavimentati dell'area di alloggio/varo e della stazione carburanti presso il Molo di levante (Pag.31);
- d) non risulta relazionato in merito alle interferenze identificate nel progetto rispetto ad altri progetti/attività esistenti o approvati suscettibili di determinare effetti cumulativi;
- e) non si possono escludere potenziali impatti negativi sull'ambiente sia in fase di cantiere che di esercizio delle suddette componenti ambientali:

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150  
www.arpa.puglia.it  
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi  
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi  
tel. 0831 099501 fax 0831 099599  
e-mail: [dap.br@arpa.puglia.it](mailto:dap.br@arpa.puglia.it)  
PEC: [dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale  
per la Protezione  
dell'Ambiente

di panne galleggianti munite di gonne (dal fondo fino alla superficie) e, più in generale, di tutte le misure atte a limitare l'intorbidimento della colonna d'acqua ed evitare impatti sull'ambiente circostante.

Dovranno inoltre essere adottate tutte le necessarie misure di prevenzione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati sia dall'operatività che da incidenti alle macchine di cantiere (sversamenti, rotture di tubazioni, ecc.).

Per tutto quanto sopra esposto, viste quindi le dimensioni del progetto con particolare riferimento alla quantità dei sedimenti da dragare, e i disturbi ambientali che potrebbero essere generati, nell'interesse pubblico di tutela dell'ambiente, non è possibile escludere la presenza di potenziali impatti negativi e significativi generati dalla proposta progettuale in argomento.

Per quanto sopra esposto a parere di questa Agenzia il progetto presentato deve essere sottoposto a Valutazione di Impatto ambientale in quanto può produrre impatti negativi ambientali significativi.

Cordiali saluti

IL DIRETTORE DEI SERVIZI TERRITORIALI  
IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO  
Dott.ssa Anna Maria D'Agnano

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150  
www.arpa.puglia.it  
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi  
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi  
tel. 0831 099501 fax 0831 099599  
e-mail: [dap.br@arpa.puglia.it](mailto:dap.br@arpa.puglia.it)  
PEC: [dap.br.arpopuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.br.arpopuglia@pec.rupar.puglia.it)



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale  
per la Protezione  
dell'Ambiente

f) **Rumore**: si prende atto dell'assenza di criticità in relazione alla fase gestionale, fermo restando che comunque l'attività in questione rientra tra quelle non ancora completamente normate non essendo ad oggi emesso il Decreto di cui alla L. 447/95 art. 3, l. **Per quanto concerne la fase di cantiere**, preso atto che il proponente ha prodotto una attenta analisi della problematica, si ritiene che sia comunque necessario prescrivere quanto di seguito segnalato prevalentemente connessi alla fase di cantiere, pertanto si ritiene opportuno prescrivere quanto segue:

- nel caso in cui il proponente stimi che in fase di cantiere sia possibile superare i limiti di immissione per il periodo di riferimento diurno sia preventivamente valutato se non sia possibile con accorgimenti tecnici o con modalità gestionali immettere nell'ambiente esterno livelli sonori conformi alla norma di legge. L'eventuale ricorso agli strumenti di deroga previsti dalla L.R. 3/02 dovrà essere effettuato solo a valle della suddetta valutazione;
- i macchinari da utilizzarsi dovranno essere provvisti di marchio CE di conformità ai livelli di emissione acustica contemplati nell'Allegato I al D.Lgs. 262/02 in attuazione della Direttiva CEE 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale della macchine destinate a funzionare all'aperto;
- che ogni fase di cantiere rispetti quanto più in generale previsto dalla L.R. 3/02 ed in particolare dall'art. 17. \*

g) **Ambientali marino costiere**: Il progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere marittime:

1. dragaggio per l'approfondimento dei fondali marini del bacino interno portuale;
2. ristrutturazione e consolidamento dei moli foranei (molo di tramontana e molo di levante);
3. realizzazione di nuove banchine con massi sovrapposti in calcestruzzo;
4. installazione di nuovi pontili galleggianti.

Per quanto riguarda le componenti ambientali marino costiere, le opere di dragaggio associate al primo intervento sono quelle potenzialmente più a rischio di un potenziale impatto su di esse.

Infatti, viste le volumetrie da movimentare di ~70.000 m3, non si possono escludere impatti negativi sui due SIC situati nelle vicinanze, il SIC "Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni" (IT9140005) ed il SIC "Litorale Brindisino" (IT9140002).

Tali siti sono caratterizzati dalla presenza dell'habitat prioritario 1120\* Praterie di Posidonia che risulta essere particolarmente sensibile agli stress indotti dalle variazioni di torbidità della colonna d'acqua come ad esempio la riduzione della trasparenza delle acque e l'aumento del tasso di deposizione del sedimento.

Questa Agenzia ritiene inoltre che, viste le volumetrie dei sedimenti da movimentare, sia necessaria una caratterizzazione biocenotica più dettagliata delle componenti fito-faunistiche, che non sia limitata alle riprese video tramite Remotely Operated Vehicle sull'erbario di Posidonia oceanica.

Sempre per quanto riguarda il primo intervento, poiché il proponente ha richiamato il DM 173/2016 "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini" quale decreto attuativo delle previsioni normative dell'art.109, comma 2, lettera a), ai fini del procedimento autorizzativo per la movimentazione dei sedimenti, si ricorda che quest'ultima potrà essere compresa nel procedimento di VIA se il progetto ne risultasse assoggettato ai sensi dell'art. 27 bis (provvedimento autorizzatorio unico regionale) del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

In ogni caso, al fine di evitare che le attività associate alla movimentazione dei sedimenti di tutte le opere marittime previste dal progetto possano arrecare danno alle componenti ambientali marino-costiere, questa Agenzia ritiene necessario che l'area d'intervento, durante tutto il corso dei lavori, dovrà essere contenuta mediante la posa in opera

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150  
www.arpa.puglia.it  
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi  
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi  
tel. 0831 099501 fax 0831 099599  
e-mail: [dap.br@arpa.puglia.it](mailto:dap.br@arpa.puglia.it)  
PEC : [dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)