



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 158 del 06/11/2007

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SETTORE ECOLOGIA 25 settembre 2007, n. 448

L.R. n.11/10 - Procedura di Valutazione Impatto Ambientale – Progetto di variante di porto turistico in località Cala Ponte in Polignano a Mare (Ba) – Proponente: Cala Ponte S.p.A.-

Dott. Luca LIMONGELLI, sulla scorta dell'istruttoria espletata dall'Ufficio V.I.A., ha adottato il seguente provvedimento:

- con nota acquisita al prot. n. 4628 del 19.03.2007 veniva trasmessa, ai sensi della L.R. n. 11/2001, la richiesta di compatibilità ambientale per il progetto di variante del porto turistico, in località Cala Ponte, nel comune di Polignano a Mare (Ba), proposto dalla Cala Ponte S.p.a. -Zona industriale - Noci (Ba) -
- con nota prot. n. 6025 del 12.04.2007 il Settore Ecologia invitava la società proponente a provvedere al deposito ed alla pubblicazione dell'annuncio dell'avvenuto deposito dello studio di impatto ambientale così come disposto dall'art. 11, commi 1 e 2, L.R. n. 11/2001. Con la stessa nota invitava le amministrazioni interessate (Amministrazione Comunale di Polignano a Mare e Amministrazione Provinciale di Brindisi) ad esprimere il parere di competenza (art. 11, comma 4, L.R. n. 11/01). Ad oggi il parere dell'Amministrazione Provinciale di Bari non risulta pervenuto:
- con nota acquisita al prot. n. 6623 del 23.04.2007 l'Autorità di Bacino della Puglia " relativamente all'opera proposta esprimeva parere preliminare di conformità ai contenuti del PAI ed alle prescrizioni delle N.T.A. non essendoci alcuna interferenza tra le opere marittime in oggetto e la pianificazione idrogeologica in atto;
- con nota acquisita al prot. n. 11025 del 03.07.2007 venivano trasmesse le copie delle pubblicazioni di rito effettuate sui quotidiani "La Repubblica" (pag. 38) del 25.05.07, "La Repubblica - Edizione di Bari - " (pag. II) del 25.05.07 e sul BURP n. 77 (pag. 8763) del 24.05.2007;
- con nota acquisita al prot. n. 13183 del 17.08.2007 il Dirigente Settore Edilizia e Urbanistica del comune di Polignano a Mare esprimeva parere favorevole relativamente allo studio di impatto ambientale del progetto di variante di porto turistico in località Cala Ponte in Polignano a Mare, evidenziando che era stata data anche notizia al pubblicomediante avviso affisso all'Albo Pretorio per trenta giorni dal 12.04. al 13.05.07e che nel periodo di deposito non erano pervenute osservazioni;

il Comitato Regionale per la V.I.A., nella seduta del 05.09.2007, esaminata la documentazione presentata ha rilevato quanto segue:

Il Porto Turistico di Polignano a Mare è classificabile, ai sensi dell'art. 4 della L. 28/1/1994 n. 84, come

porto turistico di II categoria, classe III: porti, o specifiche aree progettuali, di rilevanza economica regionale e interregionale. Nel 2001 è stato redatto ed approvato un progetto che prevedeva la realizzazione di una serie di opere tendenti a rendere funzionale il porto e, contemporaneamente, adeguarne le opere di difesa. A seguito di una rivisitazione del layout interno (disposizione di attracchi ed una razionalizzazione delle strutture destinate a servizi si è reso necessario procedere ad una rivisitazione del progetto. Tale nuova soluzione distributiva risulta sicuramente migliorativa rispetto a quella del progetto esecutivo (2001) poiché a seguito della ridislocazione dei pontili, ne migliora l'inserimento paesaggistico. La nuova soluzione infine risulta adeguata a quanto prescritto nella Deliberazione della Giunta Regionale del 15/2/2007 n 92 che composta da n 9 (nove) facciate costituisce l'Allegato 1 (Parere paesaggistico in deroga art. 5.07 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio) incluso al presente provvedimento per farne parte integrante. Detto adeguamento progettuale rientra tra quelli da sottoporre a verifica di assoggettabilità a V.I.A. (elenco B1 punto h L. R. n. 11/2001) in quanto lo specchio d'acqua portuale non supera i 10 ha e i moli non sono superiori a 300 m. Poiché la lunghezza del molo di sopraflutto raggiunge i 296 m, misura prossima al limite dei 300 il richiedente ha ritenuto opportuno sottoporre l'intervento alle procedure di V.I.A. di competenza della Regione ai sensi del I comma, lett. a) dell'art. 6 della L. R. n. 11/2001 identificabile alla lett. d) dell'Elenco A.1 dell'allegato A della medesima Legge Regionale.

ITER PROCEDURALE

Con istanza datata 9/7/1998 il Comune di Polignano a Mare ha richiesto alla Capitaneria di Porto di Bari il rilascio di atto formale di concessione di durata non inferiore ai venticinque anni allo scopo di utilizzare il porto esistente in località "Gala Ponte" con la finalità di eseguire ulteriori opere, rispetto a quelle esistenti, concorrenti alla realizzazione di un porto turistico.

1. L'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Bari, con lettera n. 7898 del 27.12.2000. nel dichiarare, in definitiva, idoneo, sotto il profilo tecnico ed ai sensi dell'articolo 6 del D.P.R. 02.12.1997, n. 509, il progetto definitivo presentato dalla società Cala Ponte, lo ha, tuttavia, assoggettato alle seguenti condizioni:

- a) in relazione alle valutazioni operate dal progettista con riguardo al limite di operatività dell'impianto portuale in dipendenza della agitazione ondosa in corrispondenza dell'imboccatura, è necessario "acquisire coscienza di più alti livelli di inoperosità del porto in corrispondenza di stagioni statisticamente più severe sotto il profilo del clima meteomarinario", ciò in quanto nell'anno statistico medio di riferimento usato dal tecnico progettista la suddetta agitazione ondosa è stata stimata a 8/10 giorni/anno. Tale valutazione, pur tecnicamente corretta, è ritenuta affetta da non trascurabile approssimazione;
- b) si raccomanda una attenta gestione del bene infrastrutturale per quanto attiene alla sicurezza della navigazione con previsione di interdire l'ingresso e l'uscita in occasione di moto ondoso superiore ad una determinata soglia;
- c) verificare che la probabilità di frangimento all'ingresso del canale d'ingresso/uscita del porto sia quasi nulla;
- d) gli specchi liquidi limitrofi all'imboccatura non debbono essere usati per sosta - con ormeggio laterale - delle imbarcazioni di maggiore dislocamento, in modo agevolare le manovre e garantire la sicurezza:

2. la Soprintendenza dei Beni Ambientali Architettonici, Artistici e Storici della Puglia di Bari - in un primo tempo contraria all'intervento come da comunicazione avente protocollo n. 24966 e data 06.10.2000 - con successiva nota provvedimento n. 28880 dell'08.11.2000, esaminato il progetto preliminare prodotto dalla società richiedente, ha, definitivamente, partecipato di "non sollevare ulteriori obiezioni

alla realizzazione del I progetto" a condizione che:

a) in fase di progettazione esecutiva si dedichi la massima cura alla configurazione architettonica degli edifici a servizio, contenendone particolarmente l'impatto visivo e limitando al massimo le opere di scavo e prescrivendo, altresì, che il blocco destinato a servizi igienici venga collocato in altro sito, preferibilmente a ridosso di volumi esistenti;

b) si ossequino, relativamente ai soli profili localizzativi e di inserimento ambientale dell'opera, tutte le altre prescrizioni contenute nel condizionato favorevole parere reso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Ufficio Centrale per i Beni Ambientali e Paesaggistici – con lettera avente protocollo n. 24387 originata il 30.09.1.998 che, di seguito, si riportano testualmente: "I non dovrà essere alterata, con le previste opere di riva, l'attuale linea di costa che dovrà conservare l'andamento e la configurazione naturale esistente; si dovrà inoltre esaminare la possibilità di localizzare diversamente la zona degli impianti tecnologici per non modificare la piattaforma rocciosa alla radice del molo di sopraflutto; nella realizzazione del parcheggio dovrà essere conservato al massimo il carattere naturale dell'area non dovranno essere abbattuti gli alberi di ulivo esistenti mentre la pavimentazione dovrà essere in materiale permeabile (terra battuta ghiaietto ecc.);

3. gli aspetti generali dell'opera, per conseguire un suo migliore inserimento ambientale, dovranno armonizzarsi con i tipici / caratteri naturalistici ed antropici dei luoghi; i muretti di recinzione dovranno essere in pietra a secco; le essenze arboree dovranno appartenere alla flora locale e dovranno pertanto essere prevalentemente alberi di ulivo, mandorlo, carrubo, fico, pino; per gli arbusti si suggerisce anche l'uso di tamerici e pitosforo; non si ritiene invece appropriato l'inserimento delle palme; 4. i nuovi volumi dovranno essere contenuti al massimo, non dovrà essere eseguito il pergolato sul fabbricato destinato a servizi e il lucernario dovrà essere ribassato il più possibile;

4. la Regione Puglia - Assessorato all'Urbanistica -, in sede di conferenza dei servizi del 21.11.2000, nel precisare di esplicitare parere esclusivamente per i profili urbanistici e paesaggistici per le sole opere interessanti il Demanio marittimo, ha dichiarato che il progetto preliminare non crea disarmonia con le zone che presentano già un grado di antropizzazione.

L'Assessorato all'Urbanistica, condiziona l'intervento alle prescrizioni che si riportano: 1. la linea di costa dovrà conservare quanto più possibile la configurazione naturale esistente, evitando soprattutto opere di sbancamento e di - modificazione significativa dell'esistente piattaforma rocciosa; 2. durante il corso dei lavori si dovrà procedere con particolare accortezza al fine di evitare impatti indiretti rivenienti dall'utilizzo sconsiderato di mezzi o meccanici in cantiere; 3. tutte le opere complementari e/o accessorie (deposito materiali, accessi, piste di servizio) non dovranno interessare direttamente la vegetazione di pregio esistente e dovranno comunque essere rimosse a fine lavori con ripristino dello stato dei luoghi. Tale parere viene riconfermato sul progetto definitivo, giusta nota n. 2053/06 originata il 06.03.2001 dall'Assessorato all'Urbanistica e Assetto del Territorio-Settore Urbanistico Regionale - Ufficio Paesaggio di Bari della Regione Puglia;

5. Il Comune di Polignano a Mare nella conferenza dei servizi del 21.11.2000, ha precisato che il progetto preliminare presentato dalla società richiedente ha ottenuto il parere favorevole del Comitato Regionale Tecnico Amministrativo con prescrizioni, è stato successivamente adeguato il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio Comunale di Polignano a Mare con delibera n. 225 del 23.11.1999, ai sensi del combinato disposto dell'art. 21 della legge regionale n. 56/80 e degli artt. 3 e 4 della legge regionale n. 3/98, in base alla quale non è necessario il parere del Comitato Urbanistico Regionale. Esprime, quindi, favorevole parere all'iniziativa progettuale riconfermando l'orientamento anche sul progetto definitivo nella conferenza dei servizi del 27.12.2000;

6. la Circostrizione Doganale di Bari, con lettera n. 19611 del 27.09.2000, ha espresso parere favorevole in relazione alla realizzazione del porto turistico ai sensi dell'art. 19 del Decreto Legislativo 374/90.

7. l'Ufficio del Territorio di Bari, in sede di conferenza del 27.12.2000, sollevando perplessità in ordine alla durata del chiesto titolo, ha ritenuto di dover indicare quale massima durata del presente contratto quella di anni venti, provocando, pertanto, la rettifica della domanda giusta nota n. 202/UT datata 31.01.2001 con cui il legale rappresentante della società richiedente ha chiesto la stipula di atto formale ventennale; e, ancora, che il responsabile del procedimento istruttorio comunale, con nota 549/UT e 583/UT del 7 e 15/3/2001, ha integrato la documentazione tecnico-amministrativa mancante agli atti della Amministrazione marittima, in vista della predisposizione dell'atto formale;

8. L'Assessorato Regionale al Turismo, in sede di conferenze dei servizi, ha espresso favorevole parere rispetto al progetto definitivo presentato;

9. L'Assessorato Regionale ai Lavori Pubblici ha espresso relativamente al progetto preliminare parere favorevole evidenziando la necessità che il Comune di Polignano a Mare valuti, laddove la progettazione esecutiva si discostasse da quella approvata, l'opportunità di reinteressare i competenti organismi regionali, riconfermando l'avviso anche con riguardo al progetto definitivo alla conferenza del 27.12.2000.

10. Il Comitato Regionale di Valutazione di Impatto Ambientale, nella riunione del 18.11.99, determinava di escludere dall'applicazione di V.I.A. la realizzazione del porto turistico di Polignano a Mare con le prescrizioni particolari di cui all'esito della suddetta determinazione che, più innanzi, si porteranno;

11. Il dirigente del Settore Ecologia dell'Assessorato Regionale all'Ambiente, con determinazione n. 184 del 20.12.99, pubblicata sul B.U. della Regione Puglia n. 118 del 3.10.2000, assumeva di fare propri le decisioni del Comitato V.I.A. nella seduta del 18.11.99. Come emerge dalla nota n. 2265 del 23.02.2001 originata dall'Assessorato all'Ambiente - Settore Ecologia - della Regione Puglia, a seguito di richiesta di revisione della prescrizione adottata dal predetto Comitato e relativa alla realizzazione delle mantellate esterne in massi naturali, il Comitato stesso nella seduta del 16.02.2001, ha aderito, in via generale all'istanza, convenendo per la "realizzazione delle predette mantellate in massi artificiali in calcestruzzo di idonea pezzatura in analogia alla mantellata già esistente del II braccio del molo di sopraflutto," ponendo questi le sole altre condizioni che di seguito si riportano; l'intervento può essere escluso dalla applicazione delle procedure di V.I.A. in quanto ricadente nell'ambito di area portuale già esistente con la previsione unicamente del prolungamento limitato dei moli esistenti e delle infrastrutture necessarie all'attrezzamento del porto, a condizione che siano adottate misure per reprimere o stemperare gli effetti di agenti inquinanti quali: produzione rifiuti urbani, liquidi di idrocarburi, vernici antivegetative, additivi chimici diversi (anche con riferimento all'officina prevista). Dovranno inoltre essere previste misure mitigative durante l'esecuzione dei lavori sia a terra che a mare (ad esempio posa di panne mobili galleggianti profonde dai 3 ai 6 metri, eventuali sospensioni di lavori nei mesi estivi in considerazione del fatto che Polignano è stazione balneare). Va inoltre precisato che il progetto dovrà essere aggiornato con quanto previsto dall'articolo 55 della legge reg. 11/99 ed ancora il blocco reception a servizi va allontanato dalla banchina). Si precisa che i servizi di cui al richiamato art. 55 dovranno trovare allocazione nell'ambito del menzionato blocco reception-servizi. Infine trattandosi di zona di notevole valore paesaggistico, collocato peraltro in costa rocciosa le mantellate esterne dovranno essere realizzate in massi naturali, in analogia al molo già esistente. Sul perimetro dell'area destinato a parcheggio dovrà essere prevista la messa a dimora di essenze arboree ad alto fusto di flora locale al fine di mitigare l'impatto visivo. Il Comitato precisa infine che il parere attiene esclusivamente all'area

portuale ed annessa parcheggi con esclusione di eventuali previsioni di altri interventi.

La società richiedente, con dichiarazione del proprio legale rappresentante in data 22-03-2001, ha fornito all'Amministrazione marittima l'esatta suddivisione degli spazi a concedersi secondo le indicazioni di cui all'art. 1, capoversi 1 e 3, del Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 30 luglio 1998, n. 343.

Il signor Angelo BOVINO, nella sua qualità di Sindaco pro-tempore del Comune di Polignano a Mare nonché di Presidente della Conferenza di Servizi, ha direttamente inviato al Ministero dei Trasporti e della Navigazione una istanza in data 3 aprile 2001, di richiesta - per le considerazioni indicate nell'istanza stessa - di 50 (CINQUANTA) anni della durata della concessione in esame a favore della Società mista "Cala Ponte S.p.A." secondo quanto originariamente richiesto con l'istanza del 27/6/2000;

• il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con nota n. DEM2A0873 del 12 aprile 2001, tenuto conto degli investimenti previsti, ammontanti a lire 14.000.000.000 (QUATTORDICI- MILIARDI) così come risulta dalla relazione tecnica integrativa dei progettati lavori, e della durata delle concessioni stabilite per fattispecie tipo quella in esame, ha ritenuto di mantenere, in accoglimento la richiesta medesima, la durata della concessione in 50 (CINQUANTA) anni ciò sia perché tale periodo concessorio consente un adeguato ammortamento degli investimenti stessi e sia perché giudicato corrispondente al perseguimento degli obiettivi del programma in attuazione delle direttive ministeriali -allo scopo di assicurare alle, imprese che realizzano e gestiscono le strutture dedicate alla nautica da di-porto la disponibilità del bene oggetto della concessione per un adeguato periodo temporale al fine di favorirne anche la stabilità delle medesime. Pertanto, la posizione espressa dal rappresentante dell'Agenzia del Demanio tesa a limitare la durata della concessione a 20 (venti) anni deve ritenersi superata.

Tale posizione, infatti, è stata assunta non in base a valutazioni di merito sull'oggetto dell'iniziativa, ma nel convincimento che quello dei 20 (venti) anni fosse un limite temporale insuperabile. Viceversa, com'è noto, quasi tutte le iniziative tese realizzare strutture dedicate alla nautica da diporto (molte delle quali proprio in Puglia), sono disciplinate con atti di concessione ultraventennale;

- Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con la stessa nota n. DEM2A-0873 del 12 aprile 2001, ha autorizzato la stipula dell'atto formale, a norma dell'art. 7 del D.P.R. 05.12.1997, n. 509;

- Il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti e della Navigazione con Decreto del 18/7/2001, pervenuto alla Capitaneria di Porto del Compartimento Marittimo di Bari con nota n. 2365 del 14/9/2001 di cui al prot. n. 25867 del 24/9/2001, con provvedimento del Registro Atti Formali n. 01/2001 - del Registro delle Concessioni n. 52 - del Repertorio n. 242, ha concesso per la durata di 50 anni a "Cala Ponte - Porto turistico - Società mista per azioni" in sigla "Cala Ponte spa." con sede presso il Municipio di Polignano a Mare (BA) una zona di demanio marittimo e del mare territoriale al fine di realizzare un porto turistico, situati sul litorale di Polignano a Mare (Ba) in località "Cala Ponte".

La superficie complessiva oggetto di Concessione Demaniale è pari a m² 65.685 così divisi:

- a) m² 10.553 di aree demaniali marittime scoperte,
- b) m² 88 di aree demaniali marittime sulle quali sono da realizzare opere di difficile rimozione,
- c) m² 38.189 di specchi acquei liberi,
- d) m² 771 di specchi acquei da impegnare con opere di facile rimozione
- e) m² 16084 di specchi acquei da impegnare con opere di difficile rimozione.

Come in precedenza già specificato gli interventi proposti con la nuova soluzione progettuale, a cui si riferisce lo Studio di Impatto Ambientale presentato, prevedono, rispetto alla soluzione progettuale

originaria, minime variazioni rappresentate soprattutto da una diversa disposizione dei pontili galleggianti e dei servizi e delle attrezzature portuali.

Ai sensi delle normative statali in vigore (D.P.R. 12/4/1996 come integrato e modificato dal DPCM 3/9/1999) nonché ai sensi delle disposizioni della Legge Regionale 1214/2001 n. 11 il progetto di che trattasi, in quanto varia la soluzione progettuale originaria, per quanto precedentementespecificato, viene sottoposto alle procedure di V.I.A.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO PROPOSTO IL PORTO ESISTENTE

Il porto esistente di Polignano a Mare, di II categoria III classe, sorge a Cala Ponte a 2 Km dall'abitato, in una zona compresa fra il centro urbano (a levante) e la zona turistico-residenziale (a ponente) Fig. 1.05.A e I.05.B.

Le aree interessate sono destinate, dal vigente P.R.G., a servizi portuali, e sono collegate al centro urbano e con le zone residenziali di Porto Cavallo, Porto Contessa e il villaggio marinaro di San Vito da un tratto di strada comunale (Via S. Vito).

Le aree portuali sono agevolmente collegate con la grande viabilità di ingresso e uscita dal centro urbano, attraverso le viabilità complanari realizzate dal progetto dell'ammodernamento ANAS della S.S. 16, di recente realizzazione,

Il porto, costruito per ospitare piccoli pescherecci ed apparentemente mai completamente ultimato, è costituito da un molo di sopraflutto articolato in due bracci della lunghezza complessiva di 195 m e da un molo di sottoflutto lungo 85 m, che delimitano una imboccatura, esposta ad ESE, della larghezza di circa 110 m.

Il porto non è dotato di banchine di ormeggio, ad eccezione di quelle presenti sul lato interno del SVV è stato artigianalmente costruito un moletto a gomito e sono stati realizzati altri interventi per proteggere meglio l'area dal moto ondoso ed ospitare - in condizioni alquanto precarie - piccole imbarcazioni. Sulla restante parte del perimetro portuale è presente la costa originaria, frastagliata e costituita da affioramenti rocciosi.

La situazione di esposizione al moto ondoso genera una forte agitazione interna che assieme al pericolo costituito dai bassi fondali e dalle secche - costituisce un serio limite alla utilizzazione del porto che peraltro, come detto, offre attualmente assai precarie possibilità di ormeggio e nessun servizio. L'uso del porto è in pratica limitato ai mesi estivi per ricovero di piccole imbarcazioni che danno prevalentemente ancora nell'avamposto e nel porto per brevi soste. I fondali rocciosi non sono, tra l'altro, buoni tenitori. Nei mesi da ottobre a maggio il porto è dichiarato non agibile

IL PORTO IN PROGETTO

Il progetto del porto tiene conto di standards internazionali e delle linee guida dell'industria, relativi alla progettazione, costruzione e funzionamento di porti e imbarcazioni, nello specifico:

- BS - British Standard 6 149
- AS - Australian Standard 3 962
- IMI - International Marina Institute - Guidelines
- YHA - The Yacht Harbour Association - Code of Practice.

Nella relazione tecnica allegata al presente studio di inserimento ambientale vengono descritte in

dettaglio tutte le opere previste in progetto per la realizzazione del porto turistico di Polignano a Mare, intendendo perciò sia le opere di ristrutturazione di quanto già esistente, sia quelle che verranno realizzate ex-novo.

In linea generale, i principali elementi che sono stati presi in considerazione per orientare le scelte progettuali sono i seguenti:

- **CONFORMAZIONE DELLE OPERE DI DIFESA** e della nuova imboccatura, tale da consentire la necessaria protezione dalla agitazione ondosa del bacino portuale, una buona accessibilità nautica, il migliore utilizzo delle opere eseguite per aumentare la ricettività ed un agevole ulteriore sviluppo del porto, il tutto limitando al minimo i costi di costruzione e gli impatti delle nuove opere.

- **PIANIFICAZIONE FUNZIONALE** degli specchi acquei, degli accosti e dei principali servizi portuali, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- dotazione del porto di un numero adeguato di accosti di caratteristiche differenziate e qualificate, in grado di accogliere una "flotta" di imbarcazioni a vela ed a motore assai ampia, dai gommoni e piccole imbarcazioni per usi nautici, sportivi e di piccola pesca, fino a yachts da 21 m di lunghezza;

- flessibilità degli interventi, tale da rendere possibili adeguamenti e modifiche della funzionalità del porto a seguito della possibile evoluzione della domanda di posti- barca e di servizi;

- realizzazione - nelle posizioni opportune e consentite dalla configurazione complessiva del porto - di servizi funzionali e di protezione ambientale adeguati, quali rifornimento carburanti, sistemi di alaggio e varo delle imbarcazioni, impianto di aspirazione degli oli esausti e delle acque di sentina, riparazioni meccaniche, etc.;

- necessità di limitare al minimo i dragaggi che, data la natura rocciosa dei fondali, costituiscono in questo caso un intervento particolarmente costoso ed impegnativo anche dal punto di vista dell'impatto ambientale.

In linea generale, le opere previste sono le seguenti:

- **Prolungamento del sopraflutto** - Il prolungamento che si è rilevato più efficace e conveniente ha una lunghezza di 95 m rispetto al termine del molo esistente, ed una inclinazione di 150 rispetto alla direzione del II braccio.

- **Prolungamento del sottoflutto** - Il prolungamento, anziché nella direzione del trillo esistente, è stato molato di circa 70' verso Est. In tal modo si è ottenuta una protezione migliore della imboccatura e dell'intero bacino portuale nei confronti della agitazione ondosa riflessa dalla costa adiacente alla radice del sottoflutto verso il largo (e quindi verso il porto), in presenza di mareggiate provenienti dalle direzioni 60° N, 90° N ed oltre.

- **Imboccatura** - La nuova imboccatura, della larghezza netta di 40 m, è delimitata da "martelli a parete verticale sui lato interno e rivestiti di scogliera verso l'avamposto, con benefici effetti di assorbimento dell'energia ondosa incidente.

- **Accessibilità nautica** - L'accessibilità nautica del porto in condizioni di mareggiate molto severe è condizionata, come del resto accade per la gran parte dei porti, dalla presenza di onde frangenti per la

limitazione dei fondali nella zona antistante Fimboccatura.

In condizioni non eccezionalmente, avverse tuttavia, la manovra di entrata ed uscita delle imbarcazioni dal porto si svolge in condizioni favorevoli, con rotta distante almeno 200 m dalla costa, su fondali elevati e senza ostacoli, con ampia possibilità di scegliere la direzione più opportuna in relazione alla direzione del vento e del mare, non appena fuori dalla testata del sopraflutto.

Si noti anche che il prolungamento del sopraflutto viene a creare un avamposto protetto da tutti i mari che possono raggiungere altezze d'onda di una certa entità.

Nella zona di calma a ridosso del prolungamento le barche a vela trovano lo spazio necessario con l'ausilio del motore, o dopo esserne uscite. Per tutte le imbarcazioni, la disponibilità di una area ridossata all'esterno della imboccatura costituisce un importante fattore di sicurezza della manovra di entrata ed uscita dal porto ed un ulteriore elemento di conferma della validità della conformazione prevista per l'imboccatura.

- Tipologia dei pontili - Per la maggior parte degli accosti si è previsto di utilizzare pontili galleggianti, composti da elementi modulari (di norma 12 a 8 m) prefabbricati che vengono normalmente assemblati a piè d'opera.

I pontili, a galleggiamento discontinuo, sono composti da galleggianti, opportunamente dimensionati e distanziati tra loro, e da un piano di calpestio.

Il piano di calpestio è costituito da un robusto telaio metallico, ricoperto con doghe di legno esotico pregiato. I pannelli laterali di legno sono facilmente amovibili per consentire un comodo accesso agli impianti situati nei vani sottostanti.

I pontili, della larghezza di circa 2,5 m per ospitare le barche di maggiori dimensioni e di circa 2.0 m per quelle più piccole, hanno un bordo libero di - 50 cm e sono dimensionati per un sovraccarico di circa 120 Kg/m².

Le passerelle di accesso sono sostanzialmente costituite da un elemento standard di impalcato, vincolato con apposite cerniere ed ammortizzatori ad una piastra vincolata alla banchina (o comunque alla struttura di riva) ed - all'altro estremo - al primo modulo del pontile vero e proprio.

L'estremità verso mare della passerella è sostenuta da un galleggiante in tutto simile a quello utilizzato per i moduli standard.

Tipologia dei posti-barca, distanza tra i pontili - Le dimensioni dei posti-barca e quella dei "canali" di navigazione tra pontili paralleli dipendono, oltreché evidentemente dalla classe della imbarcazione, dal tipo di ormeggio adottato.

Utilizzando il sistema, ben noto e diffuso, del "pendino" o "trappa" facente capo ad una "catena madre" adagiata sul fondale lungo la linea mediana tra i pontili paralleli, la lunghezza del postobarca deve opportunamente essere di circa 1,0 m maggiore della massima lunghezza della barca ospitata, la sua larghezza maggiore di almeno 0,5 m della larghezza media della barca ed il fondale disponibile almeno 0.5 m superiore al massimo pescaggio delle imbarcazioni.

La geometria del perimetro proposta negli elaborati progettuali discende- oltreché naturalmente dalla

opportunità di utilizzare al meglio gli accosti esistenti sul I braccio del sopraflutto e sul sottoflutto - dall'esigenza di razionalizzare la disposizione dei posti barca e migliorare, con la regolarizzazione della linea di costa all'interno del porto, soprattutto il versante occidentale e settentrionale, il ricircolo delle acque all'interno del bacino.

Questo criterio-guida è apparso il più opportuno sia sotto il profilo estetico-paesaggistico sia sotto il profilo della minimizzazione degli impatti ambientali in fase di costruzione e di esercizio (fortemente influenzati dalla esecuzione di scavi e dragaggi in roccia ed - in generale - da importanti movimenti di terra) sia infine sotto il profilo economico.

L'andamento del perimetro proposto appare pertanto come il più indicato per minimizzare dragaggi e scavi in roccia nonché riporti e rilevati, salvaguardare -riqualificandole - le opere esistenti, conservare sostanzialmente la conformazione della cala. Gli interventi si limitano pertanto a regolarizzare il tratto di costa sul lato occidentale e settentrionale del porto e ad impostare in corrispondenza della radice del sopraflutto, una banchina da adibire ai principali servizi portuali. Il tracciato di questa banchina segue fedelmente l'andamento del banco roccioso presente all'interno del porto in quella zona e - come detto - specularmente al banco affiorante all'esterno del sopraflutto, del quale costituisce il proseguimento.

Si noti inoltre che la posizione di questa banchina, che deve essere fronteggiata da una zona con fondali elevati, tali da consentire l'accesso ai servizi portuali da parte della totalità (o quasi) delle barche di maggiori dimensioni, non ha praticamente alternative (tenuto conto anche dei requisiti di accessibilità e spazi a terra dei servizi) se si vogliono evitare importanti dragaggi in roccia ed i relativi impatti ambientali ed economici. La Tipologia delle opere rimetrali del porto prevede un limitato uso di banchine in massi di cls. sovrapposti a pile e ti, ed un impiego più esteso di marginamenti a scarpata di massi naturali. Le banche e le cui sezioni tipiche sono illustrate nei disegni di progetto, prevedono l'impiego di massi unificati in tre diverse dimensioni che - opportunamente sovrapposti - consentono di far fronte alle esigenze geometriche dei vari tratti. I massi poggiano su di uno scanno in pietrame livellato e sono sormontati da una trave di coronamento gettato in opera, entro la quale è ricavato il cunicolo per impianti e servizi e sulla quale sono predisposti parabordi, anelli e bitte di ormeggio. I marginamenti a scarpata di massi naturali contribuiscono sensibilmente allo smorzamento dell'energia del moto ondoso che penetra nel porto dalla imboccatura e delle onde generate in porto dal vento e dal movimento delle imbarcazioni. I marginamenti sono previsti con pendenza della scarpata di 1:1,5 in sommità corre la canaletta (opportunamente coperta) di distribuzione di servizi ed impianti, costituita da elementi prefabbricati e tale da assolvere anche alle funzioni estetiche e di sicurezza di delimitazione della retrostante area pavimentata.

Lo studio sulla penetrazione del moto ondoso nel porto (eseguito utilizzando il modello DIFFRAC) è stato effettuato per poter individuare la conformazione delle opere di difesa più opportuna e conveniente per ottenere i risultati desiderati.

Si sono esaminate con DIFFRAC sia la - configurazione esistente del porto che quella denominata "Soluzione base".

Sono state studiate con DIFFRAC alcune soluzioni alternative volte a consentire una adeguata protezione degli specchi acquei portuali, assicurando, nel contempo, una buona accessibilità nautica nonché l'ottimizzazione delle dimensioni planimetriche (e quindi del costo) delle opere di protezione.

Ricettività del porto, posti-barca disponibili - Il porto, configurato come sopra descritto, offre la possibilità di ospitare i posti-barca elencati qui di seguito.

- Impianto rifornimento carburanti - In corrispondenza del nuovo molo di sopraflutto, sono previste le

pompe ad alta velocità, due per diesel ed una per le benzine, dotate dei relativi serbatoi interrati ed impianti di alimentazione elettrica e di sicurezza.

- Impianto sollevamento e varo imbarcazioni - È prevista l'installazione di una gru specializzata per sollevamento imbarcazioni, a postazione fissa da banchina. La portata al gancio prevista è di 15 t. Il massimo sbraccio è di circa 6 m dall'asse gru e la massima altezza al gancio è di 8 m sul piano di banchina. La gru è alimentata elettricamente, può ruotare di 360° attorno al proprio asse ed è dotata di tutte le opportune apparecchiature e strumentazione di controllo e sicurezza.
- Impianto aspirazione olii esausti ed acque di sentina - È prevista l'installazione di un impianto per l'aspirazione delle acque nere e degli olii esausti, situato alla base del molo di sopraflutto. L'impianto è costituito da una vasca di sollevamento in CAV un'elettropompa da 5,9 kw, colonnine di aspirazione in VTR e serbatoio di raccolta da 800 l. L'impianto è comandato e controllato attraverso un apposito quadro elettrico.
- Impianto di depurazione - Nella prima elaborazione del progetto (2001) era prevista la realizzazione di un impianto di depurazione delle acque reflue da posizionarsi in prossimità dell'area di parcheggio. Attualmente la zona risulta servita dalla rete di fognatura cittadina per cui, nella nuova elaborazione, è prevista la realizzazione degli impianti di raccolta ed il loro recapito, previo inserimento di idoneo pozzetto di calma, nell'esistente impianto di sollevamento.
- Impianti di trattamento delle acque meteoriche - È prevista la realizzazione di impianto di trattamento in continuo, delle acque meteoriche. L'impianto costituito da serbatoi cilindrici interrati, esegue i trattamenti di grigliatura, sedimentazione e di sovraccarico di tali impianti le acque trattate saranno inviate in una idonea vasca di accumulo per essere utilizzata sia per la riserva idrica antincendio sia per l'irrigazione delle aree a verde presenti nella zona parcheggi.
- Impianti vari a servizio delle imbarcazioni - Verranno realizzati impianti per la distribuzione dell'energia elettrica e dell'acqua potabile alle varie imbarcazioni ormeggiate ed inoltre il porticciolo disporrà di tutti gli impianti tecnologici di base necessari al suo funzionamento (es. illuminazione, antincendio, impianto idrico e fognante ecc.).
- Edifici a servizio dell'area portuale - Le opere edili, comprendenti il fabbricato Portineria -Reception - Capitaneria, il fabbricato Servizi igienici, il Deposito Officina con Centrale Termica e la Torre di Controllo, sono state progettate con l'intento di inserire le opere in un contesto ambientale definito dalle costruzioni circostanti e saranno realizzate con materiali locali di tipo tradizionale.

La Torre di Controllo è posizionata all'estremità del molo di sottoflutto, sul lato sud dell'imboccatura del Porto.

Nel dettaglio.

Portineria - Reception - Capitaneria

Il fabbricato ha le dimensioni esterne di circa m 21.00x21.00, per un'altezza totale (a quota parapetto di copertura) di m 5.00. È organizzato secondo quattro blocchi, separati da quattro corridoi, ortogonali tra loro, che confluiscono in un distributore interno quadrato delle dimensioni di m 7,00x7,00.

I quattro blocchi di cui sopra, sono destinati a: - portineria e reception, quello a Nord-Ovest; - alloggio del comandante quello a Sud-Ovest; - uffici della Capitaneria di Porto, a Nord-Est: - foresteria militari, a

Sud-Est.

Servizi igienici

Il fabbricato è delle stesse dimensioni ed organizzato in maniera simile a quello della Portineria-Reception-Capitaneria.

- Anche in questo caso si hanno quattro blocchi separati da quattro corridoi che confluiscono in un distributore interno delle dimensioni di m 7.00x7.00.

In conformità a quanto previsto dalla normativa vigente, sono stati previsti i servizi igienici per 400 posti barca presenti nel Porto ed ogni blocco comprende 1/4 dei servizi complessivi presenti.

Officina Riparazioni - Centrale Termica.

Si tratta di due fabbricati adiacenti ai Servizi Igienici. Il primo ha le dimensioni di m 11,00x22,00 per un'altezza di m 5.80, l'altro di m 3,80x3,30 alto m 3,00.

Il capannone sarà costituito da un ambiente unico con due accessi (uno dall'interno del porto ed uno direttamente dalla strada comunale S. Vito) chiusi con cancelli di sbarramento a giorno. Per la Centrale Termica, si provvederà ad adottare tutte le misure opportune in considerazione della particolarità dell'opera. L'accesso sarà indipendente, tramite porta tagliafuoco REI 120 ad un battente.

Torre di Controllo

Si tratta di un fabbricato a tronco di cono con diametro di base pari a m 4,00 ed altezza di colmo m 5,50, poggiante su una platea di fondazione alta 50 cm per un'altezza complessiva di m. 6,00 e si sviluppa su due livelli. Al piano terra è presente solo un bagno ed una scala interna in ferro; al piano superiore trovano posto le stazioni di lavoro della Capitaneria di Porto e la lanterna di segnalazione di ingresso al Porto.

Viabilità e parcheggi - Le aree circostanti al porto turistico sono agevolmente collegate con la grande viabilità di ingresso e uscita dal centro urbano, attraverso le viabilità complanari previste dal progetto ANAS di ammodernamento della S.S. 16, e che ha potenziato la grande arteria stradale Bari-Brindisi; arteria che lambisce il porto turistico di Polignano a mare e che risulta, senz'altro, idonea ed importante sotto il profilo della localizzazione territoriale.

Le infrastrutture viarie attualmente esistenti, nella zona di Cala Ponte risultano già sufficienti in previsione del volume di traffico che attrarrà il nascente polo turistico; infatti attualmente la zona è servita dalla Strada Comunale S.Vito, fiancheggiante la costa.

Per migliorare ulteriormente la viabilità di accesso, il progetto prevede la realizzazione di una bretella di collegamento tra la strada comunale S. Vito con la Provinciale Bari-Polignano e la realizzazione di un ampio parcheggio su di un'area collocata ai margini del grande asse viario di penetrazione al bacino portuale. L'area a parcheggio di circa m2 11.000 consente lo stazionamento di circa 400 auto con ampia superficie a verde a confine con la zona portuale

Con riferimento all'opzione tecnica di base, che nella fattispecie è rappresentata dalla ristrutturazione - rifunzionalizzazione e potenziamento di una infrastruttura portuale già esistente, sicuramente la

soluzione progettuale presentata risulta ottimale dal punto di vista ubicazionale in quanto non esistono nella vasta area di riferimento alternative localizzative più vantaggiose sotto il profilo ambientale. Quanto sopra in considerazione del fatto che l'intervento in progetto utilizza una struttura portuale già esistente.

Per il caso in specie, pur avendo il progetto presentato un livello avanzato di definizione, lo stesso, sotto il profilo localizzativo, risulta privo di alternative a minore impatto ambientale in quanto prevede la ristrutturazione, rifunzionalizzazione, e potenziamento una struttura portuale già esistente che risulta peraltro attualmente non funzionante in maniera ottimale. Le modifiche apportate dal presente progetto alla soluzione progettuale originaria sono sicuramente migliorative per quanto attiene anche alla limitazione degli effetti negativi delle opere in progetto sul contesto ambientale di riferimento. In considerazione della Tipologia dell'intervento previsto, nonché dell'ubicazione e delle caratteristiche orografiche dell'area interessata, che risulta facilmente accessibile dall'attigua strada comunale S. Vito, non sarà necessaria la realizzazione, di alcuna opera complementare significativa (piste di accesso, deposito materiali, cave di prestito ecc.), che potrebbe comportare una "estensione", in termini quantitativi, dell'utilizzazione e della trasformazione del suolo finalizzata alla realizzazione dell'opera di che trattasi.

I materiali di risulta, provenienti dalle operazioni di scavo, che saranno comunque di entità limitata, in massima parte saranno riutilizzati in loco per la realizzazione delle sistemazioni esterne e, per la parte non riciclabile, allontanati e depositati a pubblica discarica autorizzata.

La modesta quantità di materiale ipotizzato per lo scavo di dragaggio e la natura calcarea dello stesso, che lo rende idoneo per una sua successiva utilizzazione, fa sì che esso potrà essere scaffato a terra per essere impiegato per la massima parte come riempimento nella costruzione dello stesso porticciolo nonché, limitatamente alla frazione sabbiosa, per un'eventuale ripascimento della zona a ridosso del molo di sottoflutto qualora risultasse idonea allo scopo. Le opere in progetto realizzeranno un impatto indiretto su altri siti per quanto attiene alla componente geomorfologia-suolo-sottosuolo riveniente dalla necessità di reperimento del materiale di cava per la realizzazione delle opere. Per quanto attiene all'approvvigionamento di materiali per la realizzazione dei prolungamenti dei moli l'istante evidenza che la quantità occorrente sarà pari a 29.000 m³ di cui la maggior parte verrà scavato dal fondale portuale per i riempimenti necessari e per un eventuale ripascimento* riducendo in tal modo l'approvvigionamento di materiale inerte da cava, quest'ultimo costituito da massi di I, II e III categoria necessari per la costituzione della difesa portuale, subito a ridosso dei moli. Allo stato attuale, tipologie di pietra analoghe a quelle richieste per la realizzazione della mantellata esterna del porto sono disponibili attesa la conformazione geologica della regione pugliese. In particolare sono presenti, oltre che nel vicinissimo distretto di Fasano, anche in quelli di Gravina di Puglia, Bari, Trani, Andria, Minervino Murge Francavilla Fontana, Orla ecc., in Tab. 9.01.a vengono riportate soltanto alcune cave di calcare presenti nel territorio circostante dei massi necessari al prolungamento dei moli del porto di Polignano a Mare. Verrà utilizzato altresì il materiale riveniente dal piccolo molo esistente che sarà smantellato per ottimizzare lo spazio d'acqua a disposizione dei natanti nel bacino esistente e soprattutto per assicurare - una migliore circolazione e qualità dell'acqua all'interno del bacino.

Si ritiene che gli impatti ambientali legati al reperimento di materiali per i rilevati, di tout venant di cava, di pietrame e di massi di I, II e III categoria siano estremamente limitati in quanto: a) non verranno aperte nuove cave; b) le quantità richieste proverranno da un vasto territorio già oggetto di intensa coltivazione della roccia calcarea; c) una aliquota delle quantità necessarie sarà reperita in loco.

Il recupero funzionale dell'attrezzatura portuale esistente, che risulta attualmente funzionante solo per pochi mesi l'anno e che pertanto realizza attualmente un impatto indebito sulla risorsa suolo, comporterà sicuramente, a seguito della realizzazione del progetto in argomento, una ottimizzazione dell'utilizzo

della predetta risorsa.

Il progetto in parola nella fase esecutiva delle opere previste evidenzia massima cura nella distribuzione dell'illuminazione che dovrà risultare sufficiente ma il più possibile schermata e mimetizzata da essenze vegetali (siepi, alberi ecc.) nonché dotata di apparecchi illuminanti alquanto bassi al fine di non creare impatti rilevanti a grande scala. Per quanto attiene all'energia occorrente per il funzionamento degli apparecchi illuminanti esterni si farà ricorso anche a pannelli solari.

Pur non ricadendo l'intervento in un ambito sensibile dal punto di vista faunistico, per l'illuminazione dei parcheggi sarà previsto, al fine di limitare l'inquinamento luminoso, l'utilizzo anche di corpi illuminanti per esterno di fabbricazione "Cooper Lighting" con ottica ad alto rendimento "Mc - Giaw" versione "Full - Cutoff" emissione zero sopra un angolo di 90°.

In ogni caso il Comitato prescrive che tutte le fonti luminose più alte di un metro dal piano di campagna siano disposte dall'alto verso il basso come da normativa vigente

OSSERVAZIONI SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

TIPOLOGIA DI PAESAGGIO

Con riferimento alle tipologie di paesaggio individuate dal P.U.T.T./P. della Regione Puglia, l'ambito del territorio di Polignano a Mare oggetto d'intervento ricade nella tipologia di paesaggio definito "Costiero".

SOTTOPIANO

Si specifica altresì che il territorio comunale di Polignano a Mare non risulta già direttamente perimetrato dal P.U.T.T./Paesaggio come area da sottoporre prioritariamente a progettazione paesaggistica di dettaglio (N.T.A. del P.U.T.T./Paesaggio) e pertanto il P.U.T.T./P. non fissa, a tal proposito, alcuni particolari indirizzi di tutela, attinenti al citato SOTTOPIANO. A tutt'oggi l'area oggetto d'intervento non risulta inclusa in alcun SOTTOPIANO adottato e/o approvato.

TERRITORI COSTRUTTI

Si evidenzia che a tutt'oggi non risulta ancora definita, da parte dell'Amministrazione Comunale di Polignano a Mare, alcuna perimetrazione dei cosiddetti "territori costruiti" (di cui all'art. 1.03 punto 5 delle N.T.A. del P.U.T.T./Paesaggio) dove non troverebbero alcuna applicazione le norme di tutela paesaggistica di cui al titolo II "ambiti territoriali estesi" ed al titolo III "amb III territoriali distinti" del citato Piano Urbanistico Territoriale Tematico.

Pertanto le aree oggetto d'intervento in quanto classificate A.T.E. di tipo 'C' e "b" non rientrando nella perimetrazione dei cosiddetti "territori costruiti" sono sottoposte a tutela paesaggistica "diretta" da parte del P.U.T.T./P. ovvero a vincolo paesaggistico per cui gli interventi di trasformazione previsti dovranno essere oggetto di parere e/o autorizzazione paesaggistica.

AMBITI TERRITORIALI ESTESI

Passando adesso alla verifica ubicazionale dell'area d'intervento con riferimento agli "Ambiti Territoriali Estesi" come definiti dalle N.T.A. del P.U.T.T./Paesaggio si rappresenta quanto segue:

Dal confronto con la tavola del P.U.T.T./P. relativa alla classificazione degli "Ambiti Territoriali Estesi" si evince che l'area d'intervento, con riferimento al livello dei valori paesaggistici presenti, risulta ricadere in un A.T.E. in parte classificato "C" (art. 2.01 punto 1.3 NTA del P.U.T.T./Paesaggio) ed in parte classificato "b" (art.2.01 punto 1.2 N.T.A. del P.U.T.T./P).

La classificazione "C" individua, secondo il P.U.T.T./P. un "valore distinguibile laddove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti

La classificazione "b" individua secondo il P.U.T.T./P. un "valore rilevante, laddove sussistano condizioni di compresenza di più beni costitutivi con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti

INDIRIZZI DI TUTELA

Negli ambiti di valore distinguibile "C" il P.U.T.T./P. prevede quale indirizzo di tutela "la salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale se qualificato., trasformazione dell'assetto attuale, se compromesso, per il ripristino e l'ulteriore qualificazione: trasformazione dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica".

Negli ambiti di valore normale "b" il P.U.T.T./P. prevede quale indirizzo di tutela "la conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale recupero delle situazioni compromesse attraverso l'eliminazione dei detrattori e/o la mitigazione degli effetti negativi; massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio.

In sintesi la classificazione "C" e "b" che i relativi indirizzi di tutela fissati dal PUTT/P. evidenziano, per l'ambito oggetto d'intervento, un valore paesistico-ambientale medio-alto.

DIRETTIVE DI TUTELA

Dal punto di vista normativo il P.U.T.T./Paesaggio oltre che disciplinare la localizzazione degli interventi (in funzione della presenza assenza di ambiti territoriali distinti e/o componenti di pregio nonché della TIPOLOGIA delle opere), ha disciplinato altresì, sia Pur per grandi linee, anche le stesse modalità con cui la trasformazione dell'attuale assetto paesaggistico (laddove non sia del tutto preclusa dalle N.T.A. del P.U.T.T./Paesaggio), va comunque necessariamente operata.

Il P.U.T.T./Paesaggio infatti, in funzione della classificazione degli ambiti territoriali estesi e con riferimento ai tre sistemi individuati (sistema assetto geologico, geomorfologico ed idrogeologico; sistema copertura botanico vegetazionale, colturale e della potenzialità faunistica; sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa), individua le cosiddette "direttive di tutela" (art 3.05 N.T.A. del P.U.T.T./P.).

Con riferimento all'ambito territoriale esteso di tipo "C" quale quello dell'area di intervento di che trattasi, la N.T.A. del P.U.T.T./P fissano, in funzione dei tre sistemi le seguenti "direttive di tutela" quale disciplina per "regolare" la trasformazione dell'attuale assetto paesaggistico.

L'area d'intervento non ricade in un ambito costituente emergenza orografica e/o in un ambito soggetto a variazione orografica significativa.

L'area d'intervento, con riferimento al porticciolo in progetto, ricade comunque sulla "costa marina" che risulta individuata dal P.U.T.T./P. quale emergenza morfologica (art. 3.06.1 delle N.T.A. del

P.U.T./P).ovvero come A.T.D. e dove risultano applicabili le disposizioni di cui all'art. 3.07 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.

L'attrezzatura portuale in progetto, ovviamente stante la TIPOLOGIA dell'opera, interviene all'interno dell'A.T.D. definito dal PUTT/P area litoranea ed interessa in particolare la cosiddetta zona litoranea (fascia dell'entroterra. contigua alla linea di riva). Nell'area litoranea si applicano gli indirizzi di tutela di cui al punto 1.1 dell'art. 2.02 e le direttive di tutela di cui al punto 2.1 dell'art. 3.05 nonché le prescrizioni di base di cui all'art. 3.07.4 delle NTA del PUTT/P:

Il punto 4 dell'art. 3.07.4 consente, sulla base di specificazioni di dettaglio, che evidenziano particolare considerazione dell'assetto paesistico-ambientale dei luoghi, la realizzazione di nuove infrastrutture portuali, se sottoposte a studio di impatto paesaggistico (di cui a 4.02 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.). Pertanto la realizzazione dell'infrastruttura portuale in argomento non trova vincoli ostativi ovvero di immodificabilità assoluta per quanto attiene alle N.T.A. del P.U.T.T./P.

L'area d'intervento, con riferimento alle attrezzature complementari in progetto (area a parcheggio e relativa viabilità di accesso), ricade in parte all'interno dell'A.T.D. definito dal PUTT/P area litoranea ed interessa in particolare la cosiddetta zona litoranea (fascia dell'entroterra contigua alla linea di riva) ed in parte ricade all'interno dell'area annessa all'area litoranea. Nell'area litoranea si applicano gli indirizzi di tutela-di cui al punto 1.1 dell'art. 2.02 e le direttive di tutela di cui al punto 2.1 dell'art. 3.05 nonché le prescrizioni di base di cui all'art. 3.07.4 delle NTA del PUTT/P.

Le predette disposizioni normative, per la parte di parcheggio ricadente nella zona litoranea, precludono, con le prescrizioni di base, la possibilità della realizzazione dell'area a parcheggio in progetto mentre per la parte di parcheggio ricadente all'esterno dell'area litoranea, ovvero nell'area annessa alla stessa, è consentita la realizzazione di aree a parcheggio ai sensi di quanto disposto dalla lettera e) punto 2, e, lettera g) dell'art. 3.07.4 con riferimento all'area annessa. Per le disposizioni in precedenza riportate realizzazione della porzione dell'area a parcheggio ricadente all'interno della zona litoranea è stata consentita esclusivamente secondo le procedure di deroga di cui all'art. 5.07 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.

- Alla luce di quanto in precedenza evidenziato il Comitato Regionale di V.I.A. può pertanto affermare che l'intervento in progetto, persegue, in virtù della sua localizzazione, la piena tutela delle componenti geologiche, geomorfologiche ed idrogeologiche (definienti gli ambiti territoriali distinti di cui l'art. 3.02 delle N.T.A del P.U.T.T.) di riconosciuto valore scientifico e/o di rilevante ruolo nell'assetto paesaggistico-ambientale dell'ambito interessato dall'intervento. Non si verificherà in sintesi alcun impatto significativo diretto né di tipo indotto riveniente dalla realizzazione delle opere in progetto sulle componenti paesaggistiche strutturanti l'attuale assetto del sistema geologico-geomorfologico-idrogeologico poiché l'intervento è classificabile come un mero re-styling del posto esistente. Solo la porzione di area a parcheggio ricadente nella zona litoranea interferisce con le disposizioni di tutela del P.U.T.T./P e pertanto necessitava dell'autorizzazione in deroga ai sensi dell'art. 5.07 delle N.T.A del P.U.T.T./P, autorizzazione già deliberata dalla Giunta Regionale in data 15.2.2007 al n. 92 che composta da n 9 (nove) facciate costituisce l'Allegato 1 (Parere paesaggistico in deroga art 5.07 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Urbanistico incluso al presente provvedimento per farne parte integrante che oltre a definire le motivazioni della deroga fornisce puntuali prescrizioni per un migliore inserimento nel contesto paesaggistico. Tali prescrizioni, condivise del Comitato, sono sufficienti a garantire un corretto Impatto Ambientale.

- Vista la L.R. 4 febbraio 1997 n. 7;

- Vista la deliberazione della Giunta Regionale n. 3261 del 28/7/98 con la quale sono state emanate direttive per la separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa;
- Viste le direttive impartite dal Presidente della Giunta Regionale con nota n. 01/007689/1-5 del 31/7/98;
- Vista la L.R. n. 11/2001;

Adempimenti contabili di cui alla L.R. N. 28/2001 e s. m. ed i.

Dal presente provvedimento non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

DETERMINA

- di esprimere, per tutte le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate, comprese tutte le prescrizioni indicate nella Deliberazione della Giunta Regionale del 15/2/2007, n. 92, composta da n. 9 (nove) facciate, che costituisce 1' Allegato i (Parere paesaggistico in deroga art. 5.07 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio), incluso al presente provvedimento per farne parte integrante, ed in conformità a quanto disposto dal Comitato Regionale per la V.I.A., nella seduta del 05.09.2007, parere favorevole alla compatibilità ambientale per il progetto di variante di porto turistico in località Cala Ponte in Polignano a Mare (Ba), proposto dalla Cala Ponte Spa. - Zona Industriale - Noci (Ba) -

- Il presente parere non sostituisce né esonera il soggetto proponente dall'acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione previste per legge;

- Di notificare il presente provvedimento agli interessati a cura del Settore Ecologia;

- Di far pubblicare, a cura del proponente, un estratto del presente provvedimento su un quotidiano nazionale e su un quotidiano locale diffuso nel territorio interessato, ai sensi dell'art. 13, comma 3, L.R. n. 11/2001;

- Di far pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P.;

- Di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;

- Di trasmettere, in originale, il presente provvedimento alla Segreteria della G.R.

IL DIRIGENTE DEL SETTORE

Dott. Luca LIMONGELLI