



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 22 del 10/02/2011

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE UFFICIO PROGRAMMAZIONE V.I.A. E POLITICHE ENERGETICHE 22 dicembre 2010, n. 555

L.R. n. 11/01 e ss.mm.ii., D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. - Procedura di Valutazione Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza - Lavori di messa in sicurezza del Porto di Savelletri, nel Comune di Fasano - Proponente: Comune di Fasano (Br) - Servizio Grandi Opere Pubbliche.

L'anno 2010 addì 22 del mese di Dicembre in Modugno (Ba), presso il Servizio Ecologia,

IL DIRIGENTE L'UFFICIO VIA/VAS

Ing. Gennaro RUSSO, sulla scorta dell'istruttoria amministrativo-istituzionale espletata dall'Ufficio Programmazione V.I.A. e Politiche Energetiche e dell'istruttoria tecnica svolta dal Comitato Reg.le di V.I.A. (R.R. approvato con D.G.R. N. 1859/09 art.1, art. 4 c. 6, art. 11 c. 4), ha adottato il seguente provvedimento:

VISTO CHE:

- con nota acquisita al prot. n. 5859 del 26.04.2010 il Servizio Grandi Opere Pubbliche - Direzione Pianificazione Gestione del Territorio - del Comune di Fasano trasmetteva, ai sensi della L.R. n. 11/01 e ss.mm.ii. e del D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., istanza di compatibilità ambientale per il progetto concernente i lavori di messa in sicurezza del porto di Savelletri, nel Comune di Fasano (Br).

Nella richiesta veniva specificato che: "...La Giunta Regionale, con deliberazione n. 72 dell'08.02.2007, ha individuato le risorse per la definizione dei Piani Strategici nelle città ed aree metropolitane costituenti le dieci Aree Vaste della regione e, con successivo provvedimento n. 1072 del 04.07.2007, ha approvato il documento "Linee Guida per la pianificazione strategica territoriale di Area Vasta"...La Regione ha attivato con le sole risorse FESR un Programma Stralcio di Interventi di Area Vasta da definire e realizzare nel rispetto dei requisiti di accesso e dei criteri di selezione già approvati dal Comitato di Sorveglianza del Programma e di cui alla Deliberazione n. 165 del 17.02.2009...A seguito della Deliberazione di Giunta Regionale n. 917 del 26.05.2009 relativa alle procedure per la Predisposizione del programma Stralcio di Interventi di Area Vasta, è stato adottato il provvedimento n. 2683 del 28.12.2009 di approvazione del Programma Stralcio di Interventi di Area Vasta Brindisina. Il Comune di Fasano è risultato beneficiario del contributo finanziario a valere sul programma Operativo FESR Puglia 2007-2013 Asse IV Linea di Intervento 4.I...Si ritiene doveroso fornire i dovuti chiarimenti sulla figura del Committente, considerato che sul progetto figura la Lega Navale Italiana - Sezione di Fasano. La Lega Navale si è resa promotrice della redazione di un progetto che ha trasmesso al Comune di Fasano in data 17.04.2009 con nota prot. n. 14807 del 20.04.2009. Con Deliberazione della Giunta Comunale n.

161 del 25.08.2009...si è provveduto ad accogliere il progetto proposto dalla Lega Navale Italiana...ritenendolo in linea con le esigenze e gli obiettivi dell'amministrazione comunale, al fine di proporre l'intervento per l'inserimento nel Programma Stralcio di Area Vasta Brindisina. Di conseguenza a tutti gli effetti il committente proponente è il Comune di Fasano...;

Con la predetta nota venivano depositati gli elaborati progettuali previsti dalla normativa in vigore;

- con successiva nota acquisita al prot. n. 6196 del 30.04.2010 l'ente proponente comunicava di aver provveduto al deposito del progetto in discussione presso la Provincia di Brindisi;
- con nota prot. n. 7123 del 21.05.2010 il Servizio Ecologia richiedeva all'istante approfondimenti concernenti il Quadro Programmatico, il Quadro progettuale ed il Quadro Ambientale relativi all'opera in argomento.

Con la stessa nota veniva sollecitata la pubblicazione dell'avviso di deposito degli elaborati concernenti l'intervento in discussione sul BURP, così come disposto dall'art. 24 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i..

- con nota acquisita al prot. n. 10091 del 22.07.2010 il Comune di Fasano trasmetteva copia della pubblicazione di rito effettuata sul quotidiano a diffusione regionale "La Gazzetta del Mezzogiorno" del 06.05.2010;
- con successiva nota acquisita al prot. n. 9873 del 20.07.2010 l'ente proponente trasmetteva le i chiarimenti richiesti con la nota prot. n. 713/2010, in narrativa esplicitata;
- Con nota prot. n. 11281 dell'08.09.2010 l'Ufficio scrivente trasmetteva gli elaborati progettuali dell'opera in argomento all'Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità presso il Servizio Ecologia - Regione Puglia - per il parere di competenza;
- Con nota prot. n. 11784 dell'08.09.2010 il Servizio Ecologia sollecitava la Provincia di Brindisi ad esprimere il parere di competenza;
- Con nota acquisita al prot. n. 11973 del 14.09.2010 il predetto Ufficio Parchi trasmetteva il seguente parere:

"...L'intervento in oggetto, così come ricavabile dalla documentazione pervenuta, si può così sintetizzare:

Stato di fatto - Il porto di Savelletri è costituito da uno specchio acqueo di superficie pari a circa 28.000 mq delimitato da due moli:

il molo di Tramontana, o di sopraflutto, composto da tre bracci per complessivi 330 m e protetto sul lato mare e sul lato porto da massi naturali di cava: il primo tratto, quello radicato a terra, ha lunghezza pari a 150 m, il secondo ha lunghezza pari a 86 m, il terzo tratto ha lunghezza pari a 63,5 m; il molo di sottoflutto ha una lunghezza di circa 40 m ed è banchinato sul lato porto, il quale però non garantisce la sicurezza del bacino dalle mareggiate provenienti da levante.

I primi due tratti del molo di sopraflutto sono provvisti di masso paraonde con quota sommatiale pari a circa 3,10 m sul livello medio del mare. Il terzo tratto presenta solo parte del masso di carico che non ha la funzione di limitare la tracimazione dell'onda. Tale masso di carico ha una quota sommitale variabile tra 1,50 m e 2,0 m sul livello medio mare e inoltre è interessato ad una forte erosione alla base dovuta all'assenza ormai quasi completa degli strati protettivi. L'imboccatura, aperta a Greco-Levante (ESE) è larga 60 m con fondali che si aggirano sui 3,5 m.

La superficie a terra è pari a circa 9.700 mq, di cui 3.700 mq prospicienti gli accosti che si sviluppano per circa 250 m, cui si aggiungono i circa 70 m di molo per l'attracco delle piccole imbarcazioni da diporto in servizio solo nel periodo estivo. Il porto è dotato di due scali di alaggio.

Il fondale varia tra 2 e 4 m in condizioni ottimali ma poiché è soggetto ad interrimento, il livello attuale varia tra 2 e 0,30 m.

Il porto di Savelletri gode di una buona accessibilità terrestre essendo ben collegato alla SS379, a sua volta collegata alla rete autostradale nazionale (da Bari) ed è baricentrico rispetto ai grandi porti di Bari, Brindisi e Taranto da cui dista circa 50 Km.

Criteri progettuali - L'intervento nasce dall'esigenza di voler risolvere definitivamente i problemi di

interrimento del porto, causato dal fatto che non vi è attualmente una adeguata protezione dalle correnti e mareggiate provenienti da scirocco e da levante che, inoltre, mettono in pericolo le imbarcazioni ormeggiate in porto, causando seri danni ai pescatori della zona e costringendo gli stessi a delocalizzare la flotta in altri porti limitrofi.

Caratteristiche tecniche dell'opera - Il progetto prevede che il nuovo molo sia collocato nella parte più a sud della località marinara, quasi a proseguimento della costa della caletta che si estende subito oltre, con direzione N-E, ed avrà una lunghezza di circa 140 mt. Inoltre, per il molo di tramontana esistente, di cui recentemente è stato realizzato il rifiorimento del solo primo tratto, se ne prevede la messa in sicurezza della restante parte con la creazione della banchina sul lato interno per poter consentire le operazioni di realizzazione dell'ulteriore tratto, necessario a determinare le condizioni di sicurezza dello specchio acqueo.

Caratteristiche tipologiche - Sia la realizzazione del nuovo molo, che il potenziamento di quello esistente, saranno del tipo "a scogliera", ovvero con massi naturali calcarei di idonee dimensioni, con massiccio di coronamento e muro paraonde in calcestruzzo che delimiteranno anche la banchina interna.

Analisi delle azioni di progetto

Fase di costruzione - La fase di costruzione prevede la realizzazione delle opere tutte via terra, senza l'utilizzo di mezzi navali e aree di cantiere in cui ci saranno scarichi e carichi di materiali. Le aree di accesso ai luoghi di realizzazione dei lavori saranno due e posizionate nei punti di spicco delle due dighe dalla costa dove il materiale necessario alla costruzione potrà essere scaricato dagli automezzi di trasporto direttamente ove necessario e quindi, per mezzo di ruspe, sistemato nel raggio di azione del braccio meccanico. In questo modo si eviteranno inutili movimentazioni di materiale.

Cantieri - Sono previsti due cantieri, uno in prossimità di una rampa già esistente e con caratteristiche tali da consentire il passaggio dei mezzi per il trasporto e la movimentazione dei materiali, dalla quale si svilupperà la realizzazione della banchina sul lato interno del molo di tramontana che consentirà il raggiungimento dell'ultimo tratto di diga esistente, privo di massiccio di coronamento attraverso il quale si procederà alla realizzazione dell'ultimo tratto previsto. Il secondo cantiere invece sarà posizionato all'inizio dello spicco del molo di scirocco, nelle immediate vicinanze dell'accesso carrabile al molo stesso e comunque in un'area che sarà oggetto di lavori con la realizzazione del banchinamento. Entrambe le aree sono situate in zone della costa completamente urbanizzata e interessata già da interventi di consolidamento e sistemazione.

Cave e discariche - I massi necessari alla realizzazione delle opere di difesa dal mare saranno prelevati da cave autorizzate dell'area di Fasano e Trani per il materiale di grossa pezzatura.

Strade di cantieri e traffico di veicoli pesanti - Alla zona individuata per il cantiere si accede attraverso la viabilità ordinaria. Ne conseguirà un incremento del traffico, in particolare di quello pesante necessario al trasporto dei 47.000 mc di materiali necessari.

Interventi di ripristino - Al termine dei lavori l'area del cantiere sarà totalmente interessata dagli stessi pertanto non sarà necessario nessun ripristino tranne che la pulizia delle aree immediatamente adiacenti.

Di seguito si riportano gli impatti sulle componenti ambientali ravvisati dal proponente stesso

Atmosfera: aria e microclima - Le potenziali alterazioni dell'atmosfera riguardano principalmente la qualità dell'aria, dal momento che durante la fase di costruzione dell'opera si realizzeranno una serie di attività che necessitano di mezzi a motore. Si tratta essenzialmente dei mezzi di trasporto, provenienti e diretti alle cave dell'area locale e di Trani utilizzati per la costruzione delle dighe. Quindi la movimentazione di tali mezzi, dentro e fuori il sito, può produrre l'immissione di gas di scarico nell'atmosfera. Si potrà verificare, inoltre, la produzione di polveri, generate dalla movimentazione dei blocchi calcarei utilizzati per la realizzazione delle opere. Al fine di ridurre la quantità di polvere si

provvederà a bagnare i materiali da costruzione.

In fase di costruzione la principale fonte di inquinamento acustico e da vibrazioni può essere ricondotta a tutte quelle azioni che comporteranno l'uso di macchinari, sia per la realizzazione dell'opera che per il trasporto del materiale necessario. Al fine di ridurre al minimo l'entità di tale inquinamento le predette attività saranno svolte con macchinari in grado di contenere al massimo la rumorosità e le vibrazioni, che in ogni caso saranno inferiori ai massimi consentiti dalle leggi in materia. L'intensificarsi del traffico veicolare in prossimità dell'area di intervento e lungo il percorso che conduce alle cave di prestito produrrà inevitabilmente un aumento delle emissioni sonore. Durante la fase di esercizio dell'opera non si realizzeranno immissioni sonore né inquinamento atmosferico. Si potrebbero generare cattivi odori a causa delle variazioni della dinamica costiera e più precisamente riguardo il ricambio d'acqua all'interno del bacino che risulterà più ostruito, però tale inconveniente sarà attenuato o del tutto eliminato dalla presenza, nella parte più profonda del bacino portuale di numerose sorgenti sotterranee che sfociano nel bacino stesso con elevate portate di acqua che innescano, insieme alle maree processi di ricambio naturale delle acque.

Non si prevedono variazioni dell'assetto generale del regime meteo climatico sia in fase di costruzione dell'opera che in fase di esercizio.

Acqua: acque superficiali, sotterranee e costiere - Tra gli impatti indotti dall'opera in progetto c'è la modifica della dinamica costiera. Questo da un lato rappresenta uno degli obiettivi dell'intervento, attesa la finalità di ridurre l'azione di interrimento che si verifica annualmente all'interno del porto, che stanno causando anche l'ostruzione delle sorgenti sotterranee, ormai quasi totalmente insabbiate, dall'altro può determinare rischi di modificazioni dell'equilibrio costiero di aree limitrofe o comunque ricomprese nella medesima unità fisiografica. Di lieve entità è, invece, l'impatto positivo che si potrebbe determinare sulle aree costiere limitrofe limitatamente ad una ristretta fascia costiera. Infatti, l'eliminazione di un bacino completamente aperto che raccoglie in sé notevoli quantità di sabbie, determinerà una distribuzione delle stesse più uniforme.

Suolo e sottosuolo - L'impatto su tale componente ambientale, durante la fase di costruzione dell'opera, risulta negativo, di lieve entità, dal momento che non si realizzeranno né escavazioni né movimenti di terra per la preparazione del cantiere. Sia durante la fase di cantiere che di esercizio dell'opera non si determinano variazioni della geomorfologia, morfologia e geologia della zona, dal momento che l'area si inserisce nell'assetto urbano.

Per quanto riguarda le caratteristiche dell'ammasso roccioso, naturalmente l'intervento agirà positivamente su di esso facendo limitare l'erosione ed evitare il pericolo di crollo e quindi perdita di superficie che potrà avere effetti deleteri sulle aree adiacenti completamente urbanizzate ed abitate.

Ecosistemi naturali: flora, vegetazione e fauna - La fase di cantiere dell'opera, per quel che riguarda le attività a terra, non determina impatti negativi significativi dal momento che l'area è inserita nel contesto urbano. L'ecosistema naturale che, invece, viene interessato da impatti di entità rilevante è l'ambiente marino costiero, per lo specchio di mare interessato dall'opera di difesa durante la fase di esercizio. L'intervento è stato concepito per agire sulla dinamica costiera, ponendosi come barriera al naturale andamento del moto ondoso e delle correnti, in modo che la loro azione sul bacino risulti annullata.

Paesaggio e patrimonio culturale - Gli impatti derivanti sul paesaggio dalla fase di costruzione sono tutti reversibili e in un breve periodo di tempo il cantiere non prevede azioni su aree ad alto grado di naturalità e al completamento delle opere sarà totalmente dismesso, gli spazi utilizzati restituiti al loro uso. L'impatto visivo che l'introduzione delle dighe comporterà sul paesaggio è rilevante soprattutto in relazione alla sua persistenza..

Ambiente antropico: salute pubblica, infrastrutture, assetto amministrativo - La realizzazione di qualsiasi opera, durante la fase di cantiere, determina disagi alle popolazioni insediate nelle aree circostanti a causa dell'aumento del traffico e del conseguente inquinamento atmosferico dell'aria, aggravato dall'emissioni di polveri e dall'aumento di rumori. Tali impatti negativi risultano lievi e di breve durata, dal momento che sono legati alla sola fase di cantiere.

Matrice di Screening - Successive integrazioni - All'interno delle integrazioni, il proponente utilizza la matrice di screening ai sensi della DGR 304/06, essendo il sito in oggetto ubicato nelle vicinanze (c.a 500 m) dal SIC IT9140002 Litorale Brindisino. Si afferma che l'intervento non può comportare direttamente alcuna riduzione dell'Habitat poiché prevede solo la realizzazione di strutture di modesta dimensione. Si riporta inoltre che neppure in fase di esercizio è prefigurabile incidenza sull'Habitat perché le eventuali modificazioni della dinamica costiera non potranno che avere ripercussioni minime sull'area e comunque non sul SIC.

Conclusioni

L'area interessata dall'intervento risulta prossima al SIC "LITORALE BRINDISINO" cod. IT9140002.

Le emergenze naturalistiche più importanti, presenti nell'area territoriale che può subire impatti a seguito della realizzazione degli interventi, sono rappresentate dagli l'Habitat "Erbari di Posidonie".

L'Habitat "Erbari di Posidonie" presente nel SIC a ridosso dell'area d'intervento è un habitat prioritario da tutelare ai sensi della Direttive Habitat, in quanto ad elevato rischio di alterazione per la sua fragilità intrinseca e per la sua collocazione territoriale in aree soggette ad elevato rischio di alterazione antropica. La Posidonia oceanica, come noto, è una specie prioritaria per la cui conservazione l'Unione Europea ha una responsabilità particolare a causa dell'importanza della sua area di distribuzione naturale. Si rappresenta che l'intervento in oggetto è ubicato a distanza di c.a 540 m dal SIC suddetto ed a c.a 250 m dagli erbari di Posidonia così come si può osservare in fig.1

Figura 1: Sito di intervento e distanze da SIC e Posidonieto

In considerazione di quanto sopra ed in relazione agli studi ed alla documentazione prodotta dal proponente, si evidenzia la carenza di uno studio dettagliato sul regime delle correnti a livello locale e sul trasporto solido sia in assenza che in presenza dell'opera che si intende realizzare. Tanto si reputa

necessario al fine di accertare sia che gli obiettivi di messa in sicurezza del porto siano soddisfatti, e sia che le praterie di Posidonia ubicate nelle vicinanze dell'opera non vengano interessate da eventuali modifiche dell'andamento delle correnti e del trasporto solido ad esse collegato. E' noto, infatti, che tra le cause di arretramento delle praterie di Posidonia, vi sia un cambiamento del regime sedimentologico.

Al fine di minimizzare, altresì, eventuali impatti derivanti dalla fase di esercizio del cantiere, si raccomanda di porre in essere ogni utile azione ed accorgimento tale da generare la minor quantità possibile di particolato in considerazione della presenza a c.a 250 m delle praterie di Posidonia.

Infine si chiede di porre attenzione alla possibilità che la diminuzione del flusso di acque in ingresso nel bacino delimitato dai due moli (tramontana e scirocco), comporti un'intorbidimento delle acque con fenomeni di stagnazione e eutrofizzazione.

Pertanto, vista la Legge Regionale n. 11/2001 e ss.mm.ii. e considerati gli atti dell'Ufficio, gli impatti diretti e indiretti su habitat e specie d'interesse comunitario presenti nelle suddette aree ad elevato valore naturalistico, si esprime parere favorevole, ai fini della sola valutazione d'incidenza, subordinato agli esiti di un adeguato studio correntometrico che miri ad accertare l'assenza di influenze sulle praterie di Posidonia ubicate nelle vicinanze dell'opera.”;

- Con nota acquisita al prot n. 12604 del 01.10.2010 il Comitato per la Tutela del Borgo di Savelletri trasmetteva atto di significazione e diffida e, con successiva nota acquisita al prot. n. 13329 del 21.10.2010, trasmetteva osservazioni al progetto in esame;

- Con nota prot. n. 13354 del 21.10.2010 il Servizio Ecologia comunicava al proponente che:

“...Il Comitato Reg.le di V.I.A., nella seduta del 20.10.2010, ha esaminato la documentazione complessivamente pervenuta ed ha comunque ritenuto necessario richiedere le seguenti integrazioni:

- Studio correntometrico in rapporto alla prateria di Posidonia oceanica;
- studio sugli eventuali fenomeni di stagnazione, eutrofizzazione e interrimento;
- idoneo studio meteomarinico che supporti le scelte progettuali e che dimostri l'efficacia e l'efficienza delle opere foranee previste (piano d'onda);
- produrre uno studio sull'agitazione interna del porto ante e post operam che consenta di verificare l'efficacia delle opere con riferimento “alla messa in sicurezza” del porto;
- produrre uno studio sul trasporto solido con interferenze tra opera di progetto ed il trasporto solido long shore;
- Fornire maggiori informazioni relativamente all'attuale profondità dei fondali (da -2 a -4 metri) ed il tirante d'acqua necessario ad ospitare natanti da diporto da 16 mt, anche in considerazione della necessità della caratterizzazione dei sedimenti; Verifica puntuale con il PAI;
- Fornire puntuali informazioni sul rapporto tra il progetto proposto e il:
- PRO di Savelletri - Zona Omogenea A1 e compatibilità ambientale e paesaggistica (in particolare il progetto necessita di studio di compatibilità paesaggistica - DPC 12.12.2005 -;
- PUTT/P - ambito esteso C e ambiti distinti, considerato anche il vincolo ai sensi della Legge 1497/1939 e successivo D. L.vo 490/99;
- Studi sul dimensionamento del nuovo ingresso portuale;
- Realizzazione di una carta biocenotica e relativo impatto su tale componente ambientale delle opere marittime previste,
- Previsione di opere di mitigazione e alternative progettuali;

Si rammenta che detta documentazione dovrà essere inviata dal proponente a tutte le altre amministrazioni coinvolte nella procedura di V.I.A. e che il rilascio del parere richiesto resta sospeso fino all'acquisizione degli elementi integrativi sopra evidenziati che dovranno essere trasmessi all'Ufficio scrivente entro 15 gg. dal ricevimento della presente.

Con la presente si sollecita infine il parere di competenza dell'Amministrazione Provinciale di Brindisi...”;

- con nota prot. n. 13359 del 21.10.2010 il Servizio Ecologia trasmetteva osservazioni pervenute, in narrativa esplicitate all'ente proponente con invito a produrre controdeduzioni in merito;
- con nota acquisita al prot. n. 14385 del 12.11.2010 il Comune proponente trasmetteva le integrazioni progettuali richieste con la nota prot. n. 13354/2010, in narrativa esplicitata;
- con nota acquisita al prot. n.14634 del 17.11.2010 gli Operatori del Settore della Pesca del Porto di Savelletri rappresentavano le motivazioni a favore della realizzazione dell'opera in oggetto;
- con nota acquisita al prot. n. 14636 del 17.11.2010 il Comitato per la Tutela del Borgo di Savelletri, al fine di ossequiare il diritto alla piena partecipazione, richiedeva al Servizio Ecologia ed all'ente proponente di essere messo a conoscenza di ogni atto relativo al procedimento in corso;
- nella seduta del 17.11.2009 il Comitato Regionale di VIA, esaminata la documentazione progettuale e gli atti depositati, preso atto del parere espresso dall'Ufficio Parchi e Riserve Naturali, esprimeva le valutazioni di competenza;
- con nota prot. n. 14970 del 25.11.2010 il Servizio Ecologia, in ordine alle problematiche emerse nel corso della procedura di compatibilità ambientale relativa all'intervento in oggetto esplicitato, invitava l'ente proponente e i rappresentati del Comitato per la Tutela del Borgo di Savelletri ad un incontro per il giorno 29.11.2010.

Analogo invito veniva fatto alla Lega Navale Italiana - Sezione di Fasano - con nota prot. n. 14977 del 25.11.2010 ed al Sindaco del Comune di Fasano con successiva nota prot. n. 15002 del 25.11.2010.

Si riporta di seguito l'esito di tale incontro:

“...Presiede l'incontro l'ing. Antonicelli, dirigente del Servizio Ecologia.

L'ing. Antonicelli tiene a precisare che l'incontro odierno è volto all'acquisizione delle posizioni e delle esigenze dei diversi portatori d'interesse, al fine di consentire al Servizio Ecologia di valutare in modo esaustivo il progetto di che trattasi e le sue conseguenze ambientali e socio-economiche.

L'ing. Antonicelli ripercorre l'iter procedurale dell'intervento proposto fino alle controdeduzioni pervenute da parte dell'amministrazione proponente relativamente alle osservazioni del Comitato per la Tutela del Borgo di Savelletri riguardanti l'assenza di analisi di specifici aspetti ambientali e acquisite dal Servizio Ecologia al prot. n.12604 del 10.10.2010 e n. 13329 del 19.10.2010.

Il rappresentante del predetto Comitato si riserva di presentare eventuali, ulteriori osservazioni dopo aver visionato le controdeduzioni trasmesse dal Comune di Fasano, in quanto lamenta di essere stata portata a conoscenza della consegna delle predetta documentazione solo due giorni prima dell'odierna riunione.

L'ing. Antonicelli passa la parola ai convenuti.

Il Sindaco del Comune di Fasano specifica che l'intervento presentato rientra tra le proposte progettuali nell'ambito dell'Area Vasta brindisina, di cui il comune di Fasano fa parte, ritenute degne di finanziamento.

L'intervento proposto scaturisce dall'esigenza di interventi urgenti di messa in sicurezza dello specchio acqueo dalle mareggiate provenienti da scirocco e levante, nonché dall'esigenza di creare una struttura più adeguata per la nautica di diporto, con la finalità di salvaguardare gli interessi dei pescatori.

Il responsabile del procedimento, ing. Belfiore specifica che il progetto proposto è uno stralcio di quello inizialmente presentato dalla Lega Navale, ritenuto troppo costoso dalla stessa amministrazione comunale di Fasano.

Detto ente ha dovuto pertanto necessariamente presentare uno stralcio concernente i soli lavori di messa in sicurezza i cui costi possono essere coperti dal contributo finanziario a valere sul Programma Operativo FESR Puglia 2007-2013.

I rappresentanti del Comune dunque tengono a precisare che l'intervento proposto concerne esclusivamente la messa in sicurezza del porto di Savelletri.

Il rappresentante del Comitato per la Tutela del Borgo di Savelletri prende quindi visione degli elaborati

depositati presso il Servizio Ecologia e rileva difformità fra il progetto depositato presso l'Ufficio VIA e quello in suo possesso, copia ottenuta previa regolare istanza di accesso agli atti presso il Comune di Fasano.

Il rappresentante degli operatori del settore della pesca del porto di Savelletri, dichiara che la propria categoria è fortemente penalizzata dallo stato in cui versa il porto di Savelletri.

Infatti manca ormai il tirante d'acqua utile alla navigazione a causa dell'interrimento generalizzato del bacino portuale evidentemente non adeguatamente protetto.

Tale situazione mette in serio rischio la navigazione e le attività ad essa connesse.

Il rappresentante della Lega Navale lamenta analoga situazione di disagio che ha portato ad una diminuzione delle richieste di posti barca.

Lo stesso rappresentante caldeggia la realizzazione dell'intervento proposto.

L'ing. Antonicelli alla conclusione di tale riunione fissa il 03.12.2010 quale termine ultimo per presentare ulteriori osservazioni, scaduto il quale tutti gli atti acquisiti saranno sottoposti all'attenzione del Comitato Reg.le per la V.I.A. per consentire l'espressione del competente parere di compatibilità ambientale..”;

- con nota acquisita al prot. n. 15369 del 03.12.2010, a seguito dell'incontro di cui al punto precedente, pervenivano ulteriori osservazioni da parte del Comitato per la Tutela del Borgo di Savelletri. Anche quest'ultime osservazioni venivano trasmesse, con nota prot. n. 15547 del 09.12.2010, al Comune proponente;

- Con nota trasmessa via e.mail in data 09.12.2010 al Dirigente del Servizio Ecologia, acquisita al prot. n. 15643 del 10.12.2010, il Comitato per la Tutela del Borgo di Savelletri, ad integrazione delle osservazioni trasmesse in data 03.12.2010, evidenzia perplessità sulla reale finalità dell'opera;

? Nella seduta del 10.12.2010, il Comitato Reg.le di V.I.A., cui compete la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi del c. 6, art. 4 e del c. 4, art. 11 del R.R. approvato con D.G.R. n. 1859/09, analizzata la documentazione progettuale depositata, preso atto delle osservazioni presentate e delle controdeduzioni giunte, rilevato che alla data del presente provvedimento non risulta trasmesso il parere richiesto e sollecitato all'amministrazione provinciale di Brindisi, rilevava quanto di seguito riportato:

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 e ss.mm.ii.;

Richiamati gli articoli 15, 18 e 21 della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.;

Visto il D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

Vista la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1859 del 13.10.2009 con la quale è stato approvato il Regolamento Regionale del Comitato Reg.le di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 28, L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.;

Visto in particolare il c. 2 art. 2 del predetto Regolamento che testualmente recita:

“Le competenze del Comitato comprendono:

- a) L'esame tecnico del progetto ovvero delle diverse alternative progettuali presentate dal proponente, nonché della documentazione tecnica a corredo (SIA);
- b) L'individuazione e la quantificazione degli impatti diretti ed indiretti dei progetti sulle diverse componenti ambientali (suolo, sottosuolo, acque, aria, paesaggio) e sugli elementi che ne fanno parte (l'uomo, la fauna e la flora, il clima, il paesaggio, i beni materiali, il patrimonio culturale) e le interazioni tra questi; la valutazione delle misure proposte per eliminare o mitigare gli impatti negativi previsti; la valutazione degli eventuali sistemi di monitoraggio della compatibilità ambientale dei progetti proposti dal proponente;
- c) L'analisi dei contenuti di tutte le osservazioni, delle controdeduzioni, dei pareri e quant'altro afferente il progetto in esame e di tutta la documentazione agli atti;
- d) L'esposizione e la discussione, in sede plenaria, dei contenuti salienti di tale documentazione;
- e) La formulazione di un parere sull'impatto ambientale del progetto, opera o intervento proposto.

Sulla base del parere espresso dal Comitato, il Dirigente della struttura competente adotta il provvedimento finale, denominato "Giudizio di compatibilità ambientale".

ADEMPIMENTI CONTABILI DI CUI ALLA L.R. N. 28/01 e s. m. ed i.

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

Tutto quanto sopra premesso, sulla base del parere espresso dal Comitato Reg.le di V.I.A., così come previsto dall'art. 2, comma 2 (ultimo capoverso) del precitato Regolamento Regionale

DETERMINA

- di esprimere, per tutte le motivazioni e con tutte le prescrizioni espresse in narrativa e che qui si intende integralmente riportate, ed in conformità a quanto disposto dal Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta del 10.12.2010, parere favorevole alla compatibilità ambientale per il progetto concernente le opere di difesa costiera per la mitigazione e/o rimozione dello stato di rischio nel territorio comunale di Mattinata (Fg), in loc. Tor di Lupo proposto dalla dal Settore 3 - Lavori Pubblici - del Comune di Mattinata (Fg).

Il presente parere è relativo alla sola valutazione dell'impatto ambientale delle opere in progetto, 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 Servizio 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 copia conforme del presente provvedimento alla Segreteria della G.R..

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidatogli è stato espletato nel rispetto della normativa nazionale, regionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, predisposto ai

fini dell'adozione dell'atto finale da parte del Dirigente del Settore Ecologia, è conforme alle risultanze istruttorie.

Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4° della L. 241/90 e ss.mm., può proporre ricorso giurisdizionale amministrativo al competente Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia entro il termine di 60 giorni dalla piena conoscenza dell'atto, o, in alternativa ricorso straordinario al presidente della Repubblica (ex D.P.R. 1199/1971) entro il termine di 120 giorni dalla sua conoscenza.

Il Funzionario Il Dirigente dell'Ufficio
Istruttore PO VIA VIA/VAS
Sig.ra C. Mafrica Ing. G. Russo

Atti e comunicazioni degli Enti Locali
