



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 64 del 28/04/2011

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE DELL'UFFICIO PROGRAMMAZIONE VIA E POLITICHE ENERGETICHE/VAS 7 marzo 2011, n. 48

D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. - Procedura Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore del Porto di Otranto - Autorità Procedente: Comune di Otranto - **PARERE MOTIVATO.**

L'anno 2011 addì 07 del mese di MARZO in Modugno, nella sede del Servizio Ecologia, il Dirigente dell'Ufficio Programmazione VIA e Politiche Energetiche/VAS, Ing. Gennaro Russo ha adottato il seguente provvedimento

Premesso che:

- con nota acquisita al prot. Uff. n. 7296 del 22.06.2009, il Comune di Otranto comunicava all'Ufficio VAS l'avvio della fase di consultazione preliminare prevista dalla procedura VAS per il Piano Regolatore del Porto di Otranto convocando una conferenza di valutazione sul documento di scoping e sulla proposta di piano elaborata;
- con nota prot. n. 12006 del 28.10.2009, l'Ufficio Parchi e Riserve Naturali della Regione Puglia, riscontrando l'invito del Comune di Otranto alla conferenza di valutazione, forniva alcune informazioni relative alla presenza di siti della Rete Natura2000 nell'area interessata dal piano e precisava che il parere di Valutazione di Incidenza sarebbe stato espresso nell'ambito della procedura di VAS;
- con nota prot. n. 13936 del 11.11.2009, acquisita al prot. Uff. n. 1175 del 01.02.2010, l'Autorità di Bacino trasmetteva al Comune di Otranto, e per conoscenza all'Ufficio VAS, il parere di compatibilità del Piano Regolatore del Porto di Otranto al PAI;
- con nota prot. n. 03.03.2009/1582 del 11.02.2010, acquisita al prot. Uff. n. 3538 del 08.03.2010, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto inviava al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e per conoscenza all'Ufficio VAS, tutta la documentazione relativa al Piano Regolatore del Porto al fine di acquisire il parere di competenza ai sensi dell'art. 5, comma 3, della L. 94/1994;
- con nota prot. n. 03.03.2009/1583 del 11.02.2010, acquisita al prot. Uff. n. 3533 del 08.03.2010, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto trasmetteva agli enti competenti, e per conoscenza all'Ufficio VAS, copia del verbale della Conferenza di Servizi sul Piano Regolatore del Porto, tenutasi il 01.02.2010; con la stessa nota comunicava di aver adottato il piano e di averlo trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il parere di competenza;
- con nota prot. n. 1600 del 17.02.2010, acquisita al prot. Uff. n. 3475 del 08.03.2010, il Comune di Otranto trasmetteva all'Ufficio VAS gli elaborati di piano e il Rapporto Ambientale per il deposito e l'avvio della fase di consultazione;
- con nota prot. n. 03.03.2009/4651 del 15.04.2010, acquisita al prot. Uff. n. 5916 del 26.04.2010 e successivamente al prot. Uff. n. 6941 del 18.05.2010, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto trasmetteva all'Assessorato regionale ai Lavori Pubblici, all'Assessorato regionale all'Assetto del

Territorio e all'Assessorato regionale al Demanio, e per conoscenza all'Ufficio VAS, tutta la documentazione relativa al Piano Regolatore del Porto al fine di proseguire l'iter istruttorio per l'approvazione del piano;

- con nota prot. n. 7092 del 20.05.2010, l'Ufficio VAS inviava all'Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto e al Comune di Otranto la richiesta degli estremi della pubblicazione ed un resoconto degli esiti della consultazione;

- con nota prot. n. 9771 del 01.10.2010, acquisita al prot. Uff. n. 13032 del 13.10.2010, il Comune di Otranto trasmetteva all'Ufficio VAS documentazione amministrativa integrativa relativa al procedimento di approvazione del piano, compresi gli estremi della pubblicazione su BURP dell'avviso di deposito; con la stessa comunicava che non erano pervenute osservazioni durante la fase di consultazione;

- con nota prot. n. 14021 del 02.11.2010, l'Ufficio VAS richiedeva all'Ufficio Parchi il parere di Valutazione di Incidenza sul Piano Regolatore del Porto;

- con nota prot. n. 03.03.2009/15276 del 06.12.2010, acquisita al prot. Uff. n. 815 del 01.02.2011, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto trasmetteva all'Assessorato regionale ai Lavori Pubblici, e per conoscenza all'Ufficio VAS, documentazione amministrativa integrativa relativa al procedimento di approvazione del piano, compresa la copia del parere n.142/2010 con cui il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in data 22.09.2010, esprimeva parere favorevole in merito al Piano Regolatore del Porto di Otranto ai sensi dell'art. 5, comma 3, della L. 94/1994;

- con nota prot. n. 813 del 27.01.2011, acquisita al prot. Uff. n. 1416 del 14.02.2011, il Comune di Otranto, trasmetteva all'Ufficio VAS la revisione del Rapporto Ambientale a seguito del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

- con nota prot. n. 1407 del 14.02.2011, l'Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità della Regione Puglia trasmetteva il parere di Valutazione di Incidenza sul Piano Regolatore del Porto di Otranto.

Espletate le procedure di rito e valutati gli atti tecnico-amministrativi, si ritiene di esprimere il seguente parere motivato:

INTRODUZIONE

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) è previsto dall'art. 5 della Legge n. 84/1994 e definisce "l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie" ed "individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate".

Il Piano Regolatore Portuale rientra pertanto nelle fattispecie individuate dal comma 2 dell'art. 6 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., e come tale è soggetto a Valutazione Ambientale Strategica.

Per quanto riguarda il rapporto tra il Piano, soggetto a VAS, e i singoli progetti da esso inquadrati e sottoposti a VIA, con il D.Lgs. n. 128 dell'agosto 2010 che ha modificato il D.Lgs.152/06, è stato introdotto il comma 3 ter dell'art.6 che testualmente recita: "Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento."

Per il caso in esame del PRP del Porto di Otranto, si è ritenuto di non poter applicare tale metodologia procedimentale. Difatti in base a quanto previsto dall'art. 35, comma 2-ter del D.Lgs.152/06 e ss.mm.iii., "le procedure di VAS, VIA ed AIA avviate precedentemente all'entrata in vigore del presente decreto sono concluse ai sensi delle norme vigenti al momento dell'avvio del procedimento".

Tenuto conto che l'avvio del procedimento de quo risale ad un periodo precedente all'agosto 2010 relativo all'adozione del D.Lgs 128, correttivo del TU 152/06, si è proceduto con l'assoggettamento del piano alla VAS, rimandando alla procedura di VIA i singoli interventi previsti dallo stesso PRP. Tra questi il progetto di riqualificazione del Porto turistico è stato presentato, nell'ottobre 2010, al Servizio Ecologia della Regione Puglia dal Comune di Otranto, in qualità di Soggetto proponente, chiedendone l'assoggettamento alla procedura di VIA.

Ciò premesso, pur mantenendo separate le due procedure (VIA e VAS), questo Ufficio ha utilizzato per la presente valutazione tutte le informazioni utili e pertinenti contenute nello Studio di Impatto Ambientale del progetto di riqualificazione, nonché quelle presenti nel documento "Studio di Impatto Ambientale" allegato agli elaborati di piano.

Al fine della completezza e della coerenza delle informazioni ambientali concernenti il Piano, SI PRESCRIVE che il Rapporto Ambientale sia coerente ed integrato con i contenuti dei predetti documenti.

Nell'ambito della procedura di VAS sono individuati i seguenti soggetti:

- il Proponente, d'intesa con l'Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto, è il Comune di Otranto;
- l'Autorità Procedente è il Comune di Otranto;
- l'Autorità Competente è l'Ufficio Valutazione Ambientale Strategica (VAS), presso il Servizio Ecologia dell'Assessorato all'Ecologia della Regione Puglia (Circolare n. 1/2008 ex DGR n. 981 del 13.06.2008).

Data la presenza di siti della Rete Natura2000, Il Piano Regolatore del Porto di Otranto è soggetto alla Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art.6 del D.P.R. 357/97. Ai sensi dell'articolo 10 comma 3 del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., come ulteriormente chiarito dalla Circolare n. 1/2008 del Settore Ecologia della Regione Puglia "Norme esplicative sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica" (adottata con DGR n. 981 del 13.06.2008 e pubblicata sul BURP n. 117 del 22.7.2008), la Valutazione Ambientale Strategica contiene al suo interno la procedura di Valutazione di Incidenza.

Autorità competente per la Valutazione di Incidenza è l'Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità del Servizio Ecologia, ai sensi dell'art. 6 comma 1bis della L.R. n. 11 del 12.04.2001 e ss.mm.ii., relativamente "ai piani territoriali, urbanistici, di settore e loro varianti"; il parere di Valutazione di Incidenza è vincolante secondo quanto indicato dal DPR 357/97 e ss.mm.ii..

CONSULTAZIONE

La fase di consultazione preliminare (scoping), volta a condividere con i Soggetti con Competenze Ambientali la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e il loro livello di dettaglio, è stata avviata dall'Autorità Procedente con la convocazione ad una Conferenza di Valutazione tenutasi il 24.04.2009, al fine di valutare il documento di scoping e la proposta di piano.

Nel Rapporto Ambientale si trova riscontro dello svolgimento di tale conferenza e delle osservazioni espresse, tuttavia non esplicita se e come tali osservazioni sono state prese in considerazione nell'elaborazione del Piano e del Rapporto Ambientale. Inoltre non si trova riscontro della nota inviata dall'Ufficio Parchi della Regione Puglia in data 28.10.2009 e del parere favorevole dell'Autorità di Bacino del 11.11.2009.

In data 01.02.2010 si è svolta una Conferenza di Servizi ai sensi della L. 241/1990 e ss.mm.ii., alla quale hanno partecipato, o hanno fatto pervenire i propri contributi, diversi enti tra i quali anche quelli con competenze ambientali (Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, Assessorato regionale al Demanio, Provincia di Lecce - Settore Territorio Ambiente e Programmazione Strategica). Si rileva che nel Rapporto Ambientale non si trova riscontro di tali contributi e dei pareri espressi.

PERTANTO SI PRESCRIVE che il Rapporto Ambientale sia integrato con un resoconto di tutte le consultazioni effettuate sul Piano, dei contributi rilevanti per la valutazione ambientale e di come tali contributi sono stati presi in considerazione.

In seguito alle attività di consultazione preliminare e alla redazione del Rapporto Ambientale, l'Autorità Procedente ha avviato la fase di consultazione ai sensi dell'art.14 del D.Lgs.152/2006 e ss.mm.ii., per il recepimento di eventuali suggerimenti e osservazioni da parte del pubblico interessato e/o dei Soggetti con Competenza Ambientale.

Il Piano, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica sono stati depositati per 60 giorni presso gli uffici dell'Autorità Procedente e dell'Autorità Competente e resi disponibili sul sito web del Comune di Otranto. Di tale deposito è stato dato avviso nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP n. 37 del 25.02.2010).

Come riferito dal Comune di Otranto nella nota prot. n. 9771 del 01.10.2010, acquisita al prot. Uff. n. 13032 del 13.10.2010, durante il periodo di deposito non sono pervenute osservazioni.

ATTIVITA' TECNICO-ISTRUTTORIA

L'attività tecnico-istruttoria è stata avviata sul Piano e sul Rapporto Ambientale così come depositato con nota prot. n. 1600 del 17.02.2010, acquisita al prot. Uff. n. 3475 del 08.03.2010. Essendo tuttavia stato espresso il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 22.09.2010 e contenendo lo stesso alcune prescrizioni/raccomandazioni, l'Autorità Procedente ha inviato, con nota prot. n. 813 del 27.01.2011, acquisita al prot. Uff. n. 1416 del 14.02.2011, la revisione del Rapporto Ambientale a seguito del predetto parere.

Si rileva tuttavia che tale revisione non è sufficiente all'adeguamento del Piano e del Rapporto Ambientale a tale parere, PERTANTO SI PRESCRIVE di adeguare tutti gli elaborati di Piano, compreso il Rapporto Ambientale, al parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e di rendere conto nel Rapporto Ambientale delle modifiche effettuate.

Valutazione del Rapporto Ambientale

Il Rapporto Ambientale del Piano Regolatore del Porto di Otranto è stato valutato con riferimento ai principali contenuti indicati nell'Allegato VI del D.Lgs.152/2006 e ss.mm.ii.. Di seguito si riportano i principali temi affrontati e le eventuali indicazioni emerse a seguito dell'istruttoria espletata.

a. Illustrazione dei contenuti e degli obiettivi principali del piano

Gli obiettivi del PRP, ricavabili dalle analisi di coerenza e dalle valutazioni degli effetti, sono suddivisi in generali e specifici.

Obiettivo generale: "Razionalizzazione degli spazi portuali esistenti e consolidamenti"

Obiettivi specifici: "Risistemazione della diga esistente all'estremità dei bastioni (ridefinizione della stessa con nuova mantellata in massi naturali)"

"Sistemazione della banchina esistente alla base dei Bastioni per un consolidamento fondale delle mura e dei bastioni"

Obiettivo generale: "Realizzazione nuovi interventi"

Obiettivi specifici: "Realizzazione di opere foranee di difesa dello specchio d'acqua (pontile frangionda a prosecuzione della diga esistente)"

"Realizzazione di nuovi tratti di banchina in c.a. pavimentati con pietre calcaree locali nella zona della spiaggia del porto"

Si rileva che nel capitolo 3 del Rapporto Ambientale sono illustrati la struttura e i contenuti del PRP ma tali contenuti non sono correlati con gli obiettivi sopra citati.

PERTANTO SI PRESCRIVE di inserire in tale capitolo gli obiettivi del piano correlandoli con i contenuti illustrati nello stesso capitolo.

Di seguito si riportano i contenuti del piano così come descritti nel Rapporto Ambientale.

Il porto di Otranto risulta classificato, ai sensi della legge n.84/1994, di 2° categoria II classe ed ha l'obbligo di dotarsi di un Piano Regolatore Portuale. Il PRP, da legge, delimita l'ambito del porto, ne

disegna l'assetto complessivo e individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree comprese nel proprio ambito, intendendo come:

- a) ambito - il perimetro entro il quale vigono le previsioni di PRP;
- b) assetto - il "lay-out" del porto;
- c) aree - le porzioni di territorio portuale, comprese entro l'ambito, di cui si individuano le caratteristiche e le destinazioni funzionali.

Il PRP disciplina inoltre il proprio ambito in due sotto-ambiti:

- a) porto operativo;
- b) interazione città-porto.

Nel caso specifico, il Piano presentato individua, oltre ai due predetti sotto-ambiti, anche un terzo sotto-ambito definito come:

- c) opere di difesa.

Sottoambito "porto operativo"

Il sottoambito contiene le aree portuali propriamente dette, strettamente interconnesse alle funzioni portuali primarie (ormeggio delle navi; carico e scarico delle merci; stoccaggio in magazzini e/o piazzali; servizi portuali, ecc.), a cui riconoscere propria identità e autonomia.

Sotto-ambito di "interazione città-porto"

Il sottoambito di "interazione città-porto" comprende le attrezzature legate ai servizi portuali e in alcuni casi anche quelle legate al commercio, alla direzionalità e alla cultura, che potrebbero definirsi quali attività propriamente urbane. Nell'area in questione si intende attivare interventi di riqualificazione di "waterfront" (affacci urbani) e di edifici portuali dismessi, attribuendo loro un valore strategico.

Si rileva che all'interno del Capitolo dedicato ai nuovi interventi previsti dal PRP non risultano illustrate le azioni programmate in tale ambito. Inoltre, pur attribuendo un ruolo di rilievo anche agli innesti urbani, nulla è detto circa le previsioni di massima per la utilizzazione dell'area S6, in termini di aree a verde e numero parcheggi.

PERTANTO SI PRESCRIVE di integrare il capitolo dei contenuti con informazioni più dettagliate relativamente a tale sotto-ambito.

Sotto-ambito "opere di difesa"

In merito a questo sottoambito il parere del Consiglio Superiore LL.PP. così recita: "nella tavola di zonizzazione funzionale delle aree portuali si fa riferimento alla possibilità che il molo foraneo possa essere suscettibile di banchinamento in caso di realizzazione di un porto turistico esterno (che ricadrebbe in area SIC), del quale non si fornisce alcun elemento in termini di fattibilità tecnico-economica e di sostenibilità ambientale. Pertanto, detta previsione di banchinabilità del molo foraneo non può essere inserita nelle previsioni di PRP." La revisione del Rapporto Ambientale non ha fornito altre indicazioni in proposito e neanche escluso tale sottoambito.

PERTANTO SI PRESCRIVE di adeguare il Piano e il Rapporto Ambientale al parere rilasciato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici eliminando da tutta la documentazione il riferimento a tale previsione.

Aree funzionali portuali

All'interno dei sottoambiti il Piano Regolatore Portuale individua la destinazione funzionale di ciascuna area componente il sottoambito stesso, corredata dall'indicazione della classe di destinazione d'uso compatibile per quell'area. In particolare nello specchio acqueo vengono definite le aree per:

- diporto nautico;
- ormeggio barche d'epoca (area del molo BB. Martiri).

All'interno del bacino portuale, a ridosso del molo S.Nicola, sono individuati gli accosti operativi e

precisamente:

- accosti per attività commerciale e croceristica;
- accosti per attività di bunkeraggio, pesca e passeggeri;
- accosti per forze di polizia e mezzi di servizio portuale.

Le banchine sono state suddivise nelle seguenti funzioni:

- banchine per il diporto nautico e viabilità pedonale;
- banchine e strutture per varo e alaggio;
- banchine per attività commerciale e croceristica;
- banchine per attività di bunkeraggio, pesca e passeggeri;
- banchine per forze di polizia e mezzi di servizio portuale.

Le aree a terra sono state suddivise nelle seguenti funzioni:

- aree per servizi connessi all'attività commerciale, bunkeraggio e carburanti;
- aree per servizi connessi all'attività di controllo e per forze di polizia;
- aree per servizi di Capitaneria, Dogana e altri enti portuali e usi urbani direzionali, culturali, rappresentativi, commerciali di interesse comune;
- aree per servizi e usi commerciali di interesse comune tra porto e città;
- aree per servizi e spazi destinati all'attività di rimessaggio e officine portuali;
- aree per attività produttive connesse al porto;
- aree per la balneazione e per usi commerciali di interesse comune tra città e porto.

Alla categoria infrastrutture appartengono invece le aree destinate a:

- viabilità porto operativo;
- viabilità urbana di interazione città-porto;
- opere di difesa (vedi sopra l'omonimo sottoambito);
- aree di rispetto del sistema di fortificazione;
- aree di rispetto stradale;
- area canale acque meteoriche.

Si rileva in particolare che per questa ultima area (canale acque meteoriche) non è stata effettuata una descrizione più dettagliata sia dell'esistente (attuale sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche) che dell'analogo sistema in progetto compresa la relativa valutazione della sua efficacia.

PERTANTO SI PRESCRIVE di integrare il Piano e il Rapporto Ambientale in tal senso.

Si dichiara che il Piano Regolatore Portuale si pone soprattutto come strumento di razionalizzazione degli spazi portuali già esistenti, pertanto i nuovi interventi previsti dal Piano, così come descritti nel SIA, sono limitati alla riorganizzazione degli ormeggi destinati al diporto nautico, presenti nell'area sottostante il Bastione fortificato, mediante la realizzazione di un sistema organizzato di pontili. Tali interventi permetterebbero di riorganizzare al meglio, per il diporto nautico, uno specchio d'acqua attualmente già utilizzato per tale funzione.

Gli unici interventi di nuova realizzazione previsti dal Piano riguarderebbero, dunque:

Opere foranee di difesa dello specchio acqueo

Il porto di Otranto oggi è caratterizzato dalla presenza di un molo foraneo di sopraflutto (Molo S. Nicola), che copre il settore di traversia da S-E a N-E e lascia però scoperto il tratto da N-E a N. Tale molo è stato di recente prolungato di circa 120 m. con interventi finanziati dal programma comunitario Interreg II Italia-Grecia. Le mareggiate di Tramontana producono attualmente agitazioni ondose dirette nell'area adiacente ai Bastioni e per onde riflesse e risacca si dirigono anche nella zona già utilizzata per le imbarcazioni da diporto. Le considerazioni sullo stato di fatto giustificano la realizzazione di opere foranee di difesa per la protezione dello specchio acqueo. Tale protezione sarà garantita mediante la realizzazione di due differenti interventi:

- risistemazione della diga esistente all'estremità dei bastioni;

- realizzazione di un pontile frangionda a prosecuzione della diga stessa.

Con riferimento alla diga esistente si prevede una modifica della forma nella parte terminale e la ridefinizione della stessa con nuova mantellata in massi naturali, lasciando quelli esistenti, in cls, come nucleo interno. La chiusura della traversia si otterrà invece mediante l'installazione di opere reversibili, in particolare i pontili frangionda, che hanno il vantaggio di non modificare correnti e trasporto solido. Vengono individuate quali conseguenze positive: la protezione dell'area portuale interna, l'aumento dei posti d'ormeggio, che saranno tra l'altro più vicini alla zona del Lungomare e perciò in contatto diretto con la città, e un recupero e consolidamento del costone in stato di erosione avanzata. La diga sarà caratterizzata da una mantellata in massi naturali, in continuità con quelli già presenti nella zona del Lungomare, e sarà priva di muri paraonda; in tal modo non verranno interrotte le attuali visuali da terra verso mare e viceversa. La posizione e le dimensioni del molo foraneo sono state studiate in modo da non creare intralcio alle operazioni di ormeggio delle navi destinate al traffico merci e/o ad eventuali traghetti passeggeri ormeggiati alla banchina del molo S. Nicola.

Si rileva che nel parere della Sezione III dei LL.PP., per quanto attiene al molo di sottoflutto, si raccomanda " a livello progettuale, la scelta di una scogliera in massi naturali in luogo del pontone galleggiante", PERTANTO SI PRESCRIVE di adeguare il Piano e il Rapporto Ambientale al parere rilasciato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici facendo propria tale raccomandazione.

Sistemi di ormeggio

a) banchine

Lo specchio protetto, nel tratto già utilizzato per il diportismo, è attualmente delimitato lateralmente da banchine in cls, alcune delle quali di recente costruzione. I nuovi interventi riguardano:

- tratti di banchina in c.a., pavimentati con pietre calcaree locali, nella zona della spiaggia del porto;
- sistemazione della banchina esistente alla base dei Bastioni, al fine di operare un consolidamento fondale delle mura e dei bastioni;
- banchina alla base del costone calcarenitico presente alla estremità dei Bastioni;

b) pontile principale

La spina dorsale del porto è definita da un pontile principale che partendo dalla zona della spiaggia, collega l'area portuale con il molo foraneo da realizzare. Si tratta di un pontile caratterizzato da una struttura in acciaio con pali infissi e assito in legno duro pregiato o del tipo galleggiante. Tale pontile genera una passeggiata pedonale che collega l'area portuale direttamente al Lungomare senza soluzione di continuità. Per permettere l'ingresso delle imbarcazioni nella zona di ormeggio è previsto un piccolo ponte.

c) pontili secondari

L'ormeggio delle imbarcazioni è previsto su pontili, caratterizzati da una struttura in acciaio e assito in legno o pontili galleggianti, innestati ortogonalmente al pontile principale. Per i pontili secondari, punti di attracco effettivi, il piano di calpestio è realizzato in doghe di legno esotico pregiato, fissate ai correnti longitudinali esclusivamente con bulloneria in acciaio inossidabile. Sotto il pagliolato è predisposto un vano per l'alloggiamento dell'impiantistica idrica, elettrica ed antincendio, le cui condotte principali corrono al di sotto del pontile principale. Si riferisce che "Date le modeste quote batimetriche dell'area interessata dalla realizzazione dell'opera, verrà effettuato anche un dragaggio del bacino per un'area di 25.000 m² e per un'altezza media di 1,0 m, per un volume di sabbia complessivo di circa a 25.000 m³".

Si rileva che nel parere della Sezione III dei LL.PP., si specifica che: "il Piano, così come il progetto, dovrà fornire indicazioni sulle profondità da raggiungere in base alle previste esigenze. Il RA e i successivi progetti attuativi del Piano dovranno inoltre verificare e preferire la possibilità di recupero/riutilizzo benefico dei sedimenti dragati."

PERTANTO SI PRESCRIVE di adeguare il Piano e il Rapporto Ambientale al parere rilasciato dal

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici facendo proprie tali indicazioni.

Norme Tecniche di Attuazione

Il Piano Regolatore Portuale costituisce quadro di riferimento vincolante per ogni attività riguardante le aree del porto rientranti nell'ambito del PRP. Nel rispetto delle normative urbanistica e di tutela ambientale e paesaggistica vigenti, il PRP disciplina gli usi delle aree portuali stabilendo modalità, natura, destinazione ed entità degli interventi ammissibili. Le Norme rispecchiano quanto dichiarato nel Rapporto Ambientale, tranne che per la possibilità di nuovi interventi per la realizzazione di strutture a servizio delle diverse attività (sicurezza, bunkeraggio, commerciale, ecc). Per la realizzazione di tali strutture "si dovranno adottare criteri costruttivi di facile amovibilità, tranne i casi in cui tale soluzione contrasti con esigenze tecnologiche e di sicurezza".

PERTANTO SI PRESCRIVE di dare conto nel Rapporto Ambientale di tali possibilità inserite nelle NTA, naturalmente aggiornate secondo le indicazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in modo da poterne valutare gli impatti ambientali.

b. Coerenza con normative, piani e programmi vigenti

L'analisi di coerenza esterna ha mirato a valutare la coerenza del piano con gli obiettivi degli atti strategici di riferimento e con i principali strumenti di pianificazione e programmazione sovraordinati e pertinenti. A livello di obiettivi non emergono incoerenze, a livello di interventi e zonizzazioni emerge quanto segue.

Strumento urbanistico vigente

Il P.R.G. classifica le aree a terra portuali interessate dal Piano Regolatore Portuale nel modo seguente:

- in parte come "zona per attrezzature portuali";
- in parte come "aree demaniali marittime";
- in parte come "servizi pubblici esistenti - verde".
- in parte come "servizi pubblici di progetto";
- in parte come "zona industriale a servizio del porto".

La porzione classificata come "zona soggetta al progetto porto" è stata stralciata in sede di approvazione del P.R.G. da parte della Regione Puglia, divenendo una zona non normata e quindi una "zona bianca". Tale area è stata occupata da un intervento di opera pubblica in fase di realizzazione, finanziato dal Programma Comunitario Interreg III Italia-Albania, che il Consiglio Comunale ha approvato in variante allo strumento urbanistico, destinando quindi l'area ad "attrezzature portuali". Si dichiara che gli interventi previsti dal Piano Regolatore del Porto risultano tutti conformi alle previsioni del P.R.G., come da attestazione di compatibilità urbanistica espressa dal Responsabile dell'Area Tecnica del Comune di Otranto.

Si rileva che non è stata analizzata la coerenza con il PUG di Otranto che, anche se attualmente ancora in fase di redazione, può fornire indicazioni utili sia dal punto di vista degli obiettivi che il Comune intende perseguire per lo sviluppo dell'area portuale, sia dal punto di vista del quadro di conoscenza approfondito nell'ambito della redazione del PUG stesso.

PERTANTO SI PRESCRIVE di integrare il Rapporto Ambientale in tal senso.

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Lecce

Si dichiara che nel Piano provinciale non sono previste zonizzazioni e/o norme in contrasto con il piano in esame, sottolineando l'importanza che assume la portualità nella strategia di valorizzazione del territorio.

Si evidenzia che la Provincia di Lecce ha espresso parere di compatibilità del PRP con gli indirizzi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Lecce, del quale tuttavia non è dato conto nel

Rapporto Ambientale. Come già sopra esposto, SI PRESCRIVE di dare evidenza dei pareri e delle osservazioni rese dai Soggetti con Competenza Ambientale elaborando, all'interno del Rapporto Ambientale, un resoconto di tutte le fasi di consultazione e degli esiti relativi.

Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio ed i Beni Ambientali;

Nell'analisi si riferisce che si interviene in ambiti territoriali protetti dal PUTT/P sussistendo interferenza con Ambiti Territoriali Estesi del PUTT/p, di tipo C e, in minima parte con ATE di tipo B. Non vengono invece evidenziate interferenze con ATD, e con il vincolo, pur esistente ex R.D. 1497/1939. Viene comunque dichiarata la coerenza di massima poiché la realizzazione del Piano non comporterà alcuna modificazione significativa sull'assetto del territorio.

Si evidenzia che, sebbene coinvolti nella fase di consultazione, non sono stati espressi i pareri dell'Assessorato regionale alla Qualità del Territorio e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, PERTANTO SI PRESCRIVE di acquisire tali pareri prima dell'approvazione del Piano.

Piano di Bacino - Stralcio Assetto Idrogeologico

In relazione all'area oggetto di studio, viene precisato che:

- l'area portuale della città di Otranto è attualmente interessata da aree soggette alle prescrizioni del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, ed in particolare da una perimetrazione ad Alta Pericolosità Idraulica in prossimità della foce del Canale Idro (canale che scende verso il mare dal Monte S. Angelo, dà il nome alla zona che si estende dal centro di Otranto verso ovest), interessante anche una parte del lungomare cittadino, soggetta pertanto all'art. 7 delle N.T.A. del PAI.

- sono presenti altri due reticoli idrografici in località Madonna del Passo e Porto Craulo, per i quali vigono le prescrizioni di cui agli artt. 6 e 10 delle N.T.A. del PAI.

Tali reticoli ricadono nell'area di intervento e in prossimità dell'area di colmata.

Si evidenzia che l'Autorità di Bacino ha espresso parere di conformità al PAI, del quale tuttavia non è dato conto nel Rapporto Ambientale. Come già sopra esposto, SI PRESCRIVE di dare evidenza dei pareri e delle osservazioni rese dai Soggetti con Competenza Ambientale elaborando, all'interno del Rapporto Ambientale, un resoconto di tutte le fasi di consultazione e degli esiti relativi.

Piano Regionale di Tutela delle Acque;

Dall'analisi delle tavole allegate al suddetto piano, è emerso che l'intervento non interessa alcuna area tra quelle individuate dal Piano come "Zona di protezione speciale idrologica". L'area vasta indagata è individuata come "Area vulnerabile da contaminazione salina". Si dichiara che il Piano risulta coerente con le misure previste dal PRTA.

Si rileva che non viene affrontata la problematica inerente la tutela della qualità delle acque, in particolare di quelle a specifica destinazione (balneabilità) nonostante tale attività sia comunque prevista in ambito portuale. Inoltre, poiché l'impianto di depurazione di Otranto attualmente recapita le acque depurate nel sottosuolo tramite un pozzo trivellato in profondità, SI PRESCRIVE di approfondire tali argomenti, anche nell'analisi dello stato dell'ambiente.

Piano Regionale Trasporti

Vengono descritti gli obiettivi di tale Piano ma non i rapporti specifici di questo con il Porto di Otranto. Si rileva inoltre che non è stata analizzata la coerenza del presente PRP con il Sistema Regionale della Portualità Turistica, che individua quello di Otranto quale porto di primo livello.

PERTANTO SI PRESCRIVE di integrare l'analisi in tal senso.

Normativa su Aree SIC e ZPS, Aree Protette

Per le aree SIC e ZPS si rimanda alla V.I.

Per quanto riguarda le Aree Marine Protette, pur non essendo stata istituita a tutt'oggi alcuna AMP, non

sono state citate le proposte di istituzione avanzate dalla stessa amministrazione comunale e/o da quella provinciale, PERTANTO SI PRESCRIVE di integrare il Rapporto Ambientale con l'illustrazione di tali proposte e la valutazione di eventuali interferenze.

Piano Regionale delle Coste

Si rileva che non è stata analizzata la coerenza con tale Piano. In linea generale si dovrebbe tener conto che:

- 1) le linee guida si riferiscono a coste basse, sabbiose (e solo per queste vengono individuate specifiche forme di intervento);
- 2) che la Sub Unità Fisiografica 4.3, che ha origine da Capo Torre Cavallo-Brindisi e si sviluppa per una lunghezza di 99.92 Km fino al porto di Otranto, individua tratti di costa alta in condizioni di instabilità;
- 3) che il tratto di costa relativo ai "Bastioni" all'interno del bacino portuale di Otranto è in condizioni precarie di stabilità e che rappresenta l'area di maggiore intervento previsto dal PRP.

PERTANTO SI PRESCRIVE, in relazione ai fenomeni di erosione della costa, di integrare il Rapporto Ambientale con tutte le informazioni necessarie ad evidenziare lo stato di fatto nell'area di interesse, le problematiche esistenti, la soluzione prospettata ed i risultati sperati.

c. Analisi del contesto ambientale e della sua evoluzione in assenza del piano

Gli aspetti pertinenti allo stato attuale dell'ambiente e le criticità ambientali esistenti nell'ambito di riferimento sono illustrati nel paragrafo 5 del Rapporto Ambientale. Le componenti ambientali e le tematiche di interesse ambientale prese in considerazione sono quelle ritenute direttamente interessate dalle azioni di piano:

- Inquadramento geografico e territoriale
- Analisi del sistema dell'accessibilità
- Analisi del patrimonio ambientale
- Analisi del patrimonio storico-architettonico
- Analisi dello stato del mare e della costa
- Analisi delle caratteristiche geologiche e morfologiche
- Analisi dell'idrologia e idrogeologia
- Studio biocenotico

Con la nota integrativa è stato in seguito semplicemente allegato al Rapporto Ambientale lo studio meteomarinario e lo studio sull'agitazione del moto ondoso. In linea generale l'analisi effettuata non appare esaustiva sia per componenti ambientali considerate che per livello di approfondimento.

Dal SIA del PRP e dell'intervento di riqualificazione del Porto turistico, è possibile invece desumere informazioni più complete e dettagliate sullo stato dell'ambiente.

PERTANTO SI PRESCRIVE, come già evidenziato in premessa, di far confluire nel Rapporto Ambientale tutte le informazioni presentate in tale documentazione.

Di seguito si riporta l'elenco degli aspetti presi in considerazione nel SIA e ritenuti più pertinenti ed esaustivi, unitamente a sintetiche valutazioni delle criticità, sottolineando che talvolta gli stessi studi sono riferiti ad un ambito più ristretto.

- Clima
- Atmosfera (qualità dell'aria ed emissioni)

Anche se nell'area di intervento non sono state eseguite specifiche campagne di misura per rilevare lo stato di qualità dell'aria, si dichiara che allo stato attuale tale componente si presenta, presumibilmente, come non critica.

- Acqua (idrografia superficiale e sotterranea, consumi idrici e qualità delle acque);

In particolare viene stimato il periodo di ricambio delle acque all'interno del porto sia nelle condizioni attuali che con la realizzazione dell'intervento (che rappresenta praticamente l'attuazione del Piano).

Non vengono definiti i consumi idrici attuali e in previsione. Come detto, non risulta esistente alcun impianto per il recupero trattamento delle acque meteoriche.

- Flora, fauna ed ecosistemi

Maggiore enfasi viene data, come è logico aspettarsi, alle biocenosi presenti. Per le altre componenti si rimanda alla V.I.

L'area di mare indagata (interna al porto) è parzialmente interessata da un diffuso fenomeno di degrado le cui cause sono presumibilmente da imputare alle attività portuali e all'aumento della torbidità.

- Suolo e sottosuolo

Non vengono evidenziate particolari criticità, soprattutto perché il SIA è relativo all'intervento in mare. Non vengono quindi analizzate le caratteristiche delle aree limitrofe alla linea di costa ed interessate dalla zonizzazione S6 ed individuate dal Piano come parcheggi e/o suscettibili di impermeabilizzazione.

- Paesaggio, patrimonio culturale ed emergenze architettoniche ed archeologiche

Per quanto concerne questo aspetto non è stato fornito uno studio di dettaglio, necessario per l'acquisizione del parere paesaggistico.

- Rumore e vibrazioni

Al riguardo manca la zonizzazione acustica. È stata eseguita una rilevazione fonometrica del livello equivalente continuo di pressione sonora "ante operam".

- Mobilità e trasporti

Non vengono trattate attuali criticità tra utenza e parcheggi, mancano riferimenti al numero e alla localizzazione dei parcheggi auto destinati a servizio della nautica da diporto. Popolazione e salute

- Rifiuti

Le valutazioni risultano alquanto generiche e non supportate da dati, in particolare per quanto riguarda i sistemi di raccolta differenziata.

In linea generale, basandosi più sui dati provenienti dallo SIA che non già dal RA, emerge che le principali criticità appaiono legate alla qualità dell'acqua e al degrado delle biocenosi presenti sia sui fondali del bacino portuale che nelle immediate vicinanze.

Si rileva tuttavia che l'analisi necessita di approfondimenti relativi a:

- consumi idrici, attuali e di previsione;
- caratteristiche delle aree interessate dalla zonizzazione S6 ed individuate dal Piano come parcheggi e/o suscettibili di impermeabilizzazione;
- paesaggio, patrimonio culturale ed emergenze architettoniche ed archeologiche, anche con riferimento ai quadri di conoscenza del PPTR e del PUG comunale, entrambi in fase di redazione;
- sistema di viabilità e conseguente qualità dell'aria e livello di emissioni sonore, soprattutto in condizioni di particolare flusso di utenza (es. periodo estivo);
- produzione di rifiuti, soprattutto in condizioni di particolare flusso di utenza (es. periodo estivo) e sistema di gestione (es. raccolta differenziata);
- energia, in particolare esaminando l'aspetto legato all'inquinamento luminoso (vedi L.r. 15/2005) anche in considerazione della vicina area IBA.

PERTANTO SI PRESCRIVE di integrare il Rapporto Ambientale in tal senso.

d. Descrizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale

Sulla base dell'analisi degli atti di riferimento comunitari, e a partire dall'analisi del contesto ambientale del territorio, sono stati individuati gli obiettivi di sostenibilità del piano, elencati al cap. 6 del Rapporto Ambientale e relativi alle componenti Acqua, Suolo, Trasporti e Mobilità, Sistemi produttivi, Popolazione, Rete Ecologica, Ambiente costruito, Patrimonio culturale e turismo. E' stata presentata una matrice di verifica di coerenza tra gli obiettivi di piano, generali e specifici, e gli obiettivi di sostenibilità ambientale. Dall'analisi non risultano incoerenze.

e. Analisi degli effetti ambientali, misure di mitigazione e sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate

Nel capitolo 7 del Rapporto Ambientale è stata effettuata la valutazione dei potenziali impatti positivi e/o negativi che l'attuazione del PRP può avere sulle componenti ambientali, elaborando una matrice di valutazione degli effetti (diretti, indiretti, positivi, negativi, incerti, non significativi) degli obiettivi di piano, generali e specifici, sulle componenti ambientali (Aria, Acqua, Suolo e sottosuolo, Rifiuti, Ecosistemi naturali, Ambiente urbano, Paesaggio e patrimonio storico-culturale, Popolazione e salute umana).

Si rileva che tali componenti non coincidono con quelle analizzate nella descrizione dello stato dell'ambiente e con quelle individuate nell'analisi di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità.

PERTANTO SI PRESCRIVE di rendere coerente l'individuazione delle suddette componenti in tutti i capitoli del Rapporto Ambientale.

Si rileva che l'attività di valutazione, sintetizzata dalla matrice, non è stata opportunamente illustrata e commentata, pertanto i risultati prodotti, dai quali non si evidenzia alcun effetto negativo del piano, non appaiono giustificati in ragione della tipologia di piano e della sensibilità dell'area coinvolta. Da una valutazione siffatta e sostanzialmente positiva per tutte le componenti ambientali deriva la completa mancanza di individuazione di misure di mitigazione/compensazione, a parte un generico richiamo alla qualità nella progettazione.

PERTANTO SI PRESCRIVE, anche mediante le analisi contenute nel SIA, di integrare ed approfondire la valutazione degli impatti e di inserire, nelle Norme Tecniche di Attuazione del piano, opportune forme di mitigazione quali:

- realizzazione di cinture verdi con vegetazione autoctona;
- adozione di moderni sistemi di trattamento delle acque meteoriche;
- utilizzo di energia da fonti rinnovabili;
- aree attrezzate per la raccolta differenziata dei rifiuti.

Inoltre si ritiene necessario, nell'ambito di iniziative da parte dell'Amministrazione comunale e/o dell'Autorità Marittima di Otranto, prevedere:

- un piano per fronteggiare le emergenze (pronto intervento) in caso di inquinamento del mare;
- misure per favorire i sistemi di trasporto pubblico locale;
- campagne di monitoraggio della qualità dell'aria e dell'inquinamento acustico.

Relativamente alle alternative viene considerata esclusivamente l'opzione zero, ritenendo genericamente che "l'implementazione del Piano Regolatore Portuale in oggetto sia preferibile, dal punto di vista ambientale, all'alternativa zero e che esso contenga già al suo interno una serie di risposte alle criticità ambientali individuate".

Dato che la valutazione delle ragionevoli alternative è anche uno dei contenuti della Dichiarazione di Sintesi prevista dall'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., SI PRESCRIVE di approfondire tale valutazione considerando, per esempio, quali alternative i diversi gradi di definizione del Piano, rappresentativi di un certo grado di avanzamento dell'iter di formazione dello stesso, avendo cura di descrivere le motivazioni che hanno portato al successivo grado di definizione.

d. Monitoraggio e indicatori

L'art. 10 della Direttiva 2001/42/CE prevede che gli Stati membri controllino gli effetti ambientali significativi dell'attuazione dei piani e dei programmi anche al fine di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti ed essere in grado di adottare le misure correttive che si ritengono opportune. La descrizione delle misure previste per il monitoraggio e il controllo degli impatti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano o programma proposto, è tra l'altro espressamente indicata al punto i) dell'Allegato I del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. come una delle informazioni da fornire nel Rapporto Ambientale. Nel Rapporto Ambientale oggetto di valutazione non vengono individuati né gli indicatori né un sistema di monitoraggio ben definito. Non vengono, inoltre, individuati né i responsabili né le risorse

necessarie alla realizzazione e gestione del monitoraggio.

PERTANTO SI PRESCRIVE di prevedere le risorse ed individuare le responsabilità per il sistema di monitoraggio, oppure, in caso fossero già previste, di esplicitarle. Tali considerazioni dovranno essere inserite nel capitolo relativo al monitoraggio che, ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., deve essere reso pubblico insieme alla Dichiarazione di Sintesi e al parere motivato.

INOLTRE, SI PRESCRIVE di elaborare un elenco di indicatori utili, da un lato, al monitoraggio dello stato dell'ambiente, dall'altro il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale del piano. Si riportano, di seguito, alcuni aspetti e/o indicatori che dovrebbero essere inseriti nel piano di monitoraggio.

- Qualità dell'aria (concentrazioni medie annue degli inquinanti nell'aria)
- Traffico veicolare (numero di veicoli in transito sulle strade di accesso all'area)
- Qualità delle acque superficiali e di balneazione
- Superficie a terra interessata da acque di prima pioggia
- Episodi di inquinamento accidentale da sostanze pericolose (a terra e a mare)
- Servizi di prevenzione inquinamento
- Sistemi di trattamento delle acque meteoriche realizzati
- Consumi idrici
- Quantità di energia prodotta da fonti rinnovabili
- Percentuale di raccolta differenziata
- Presenza/assenza di sistemi di pulizia degli spazi aperti
- Misure di gestione per la tutela habitat e specie
- Grado di conservazione degli habitat marini tutelati
- Aumento n.specie invasive
- Numero utenti diporto
- Numero parcheggi
- Mezzi pubblici disponibili per la fruizione dell'area
- Clima acustico dell'area
- Presenza/assenza fasce di rispetto per zone abitative/ricreative
- Superficie impermeabilizzata per strade e parcheggi
- Presenza/assenza di misure di mitigazione contro l'erosione (es.ripascimenti, bypass, ecc)
- % aree degradate riqualficate in ambito portuale
- % aree a verde (con specie autoctone)
- Insediamenti artigiani, commerciali
- Adozione di Sistemi di gestione ambientale

In particolare si raccomanda l'implementazione degli indicatori utili al monitoraggio delle componenti acqua, sedimenti e habitat prioritario marino, così come prescritto nel parere di Valutazione d'Incidenza.

f. Sintesi non Tecnica

Il Rapporto Ambientale è corredato dalla Sintesi non Tecnica secondo quanto prescritto dall'Allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Valutazione di incidenza

Come riportato nell'introduzione, il Piano Regolatore del Porto di Otranto è soggetto a Valutazione di Incidenza ed il relativo parere viene rilasciato dall'Autorità competente, Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità della Regione Puglia, nell'ambito della procedura di VAS. Di seguito si riportano le conclusioni del parere di Valutazione di Incidenza, trasmesso con nota prot. n. 1407 del 14.02.2011.

...omissis...

Pertanto, visti il D.P.R. n. 357/1997 e s.m.i., le leggi regionali n. 11/2001, n. 17/2007 e considerati gli atti

dell'Ufficio, si esprime il parere favorevole, ai fini della sola valutazione d'incidenza, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. dovrà essere stralciata dal RA e da tutta la documentazione a corredo l'ipotesi di banchinamento del molo foraneo di sopraflutto, per la cui realizzazione non è stata prodotta alcuna documentazione nonostante la presumibile incidenza negativa sugli erbai di "Posidonia su roccia", attestati dallo studio citato in precedenza;
2. il RA dovrà essere integrato con le forme di mitigazione evidenziate nello SIA: in particolare dovranno essere inserite tutte le forme utili alla conservazione della buona qualità delle acque superficiali e degli usi specifici esistenti (recupero e trattamento acque meteoriche, piano di pronto intervento in caso di sversamento di inquinanti, gestione dei rifiuti, ecc.);
3. le forme di mitigazione dovranno essere estese anche al risparmio energetico e all'inquinamento luminoso, tenuto conto anche della vicina presenza di aree IBA (rif. Legge regionale n° 15, del 23 Novembre 2005);
4. dovrà essere previsto un piano di monitoraggio finalizzato alla conoscenza dello stato di qualità dell'ambiente marino costiero, da attuarsi prima della realizzazione dei nuovi interventi previsti dal PRP: tale monitoraggio, da concordarsi e affidarsi all'ARPA Puglia o a Istituto scientifico pubblico con provata esperienza in materia, curerà principalmente le componenti acqua, sedimenti e habitat prioritario marino al fine di valutare le ipotesi avanzate e l'efficacia delle misure di mitigazione intraprese.

In conclusione, tutto quanto innanzi detto costituisce il parere motivato relativo alla sola Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore del Porto di Otranto. Tale parere non esclude né esonera l'Autorità Procedente all'acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione per norma previste; è altresì subordinato alla verifica della legittimità delle procedure amministrative messe in atto inclusa la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale laddove prevista ai sensi della L.R. 11/01 e ss.mm.ii. e D. Lgs 152/06 e ss.mm.ii..

Vista la Legge Regionale 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 31/07/98;

Visto il D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

Vista la circolare 1/2008 del Settore Ecologia di cui alla DGR n. 981 del 13.06.2008;

Richiamati gli obblighi a carico dell'Autorità Procedente di cui agli artt. 15, comma 2, 16, 17 e 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

“COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. 28/01 E S.M. E I.”

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

Tutto ciò premesso il dirigente dell'Ufficio Programmazione VIA e Politiche Energetiche/VAS,

DETERMINA

- di esprimere, ai sensi del art. 15 comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., parere motivato del Piano Regolatore del Porto di Otranto - Autorità Procedente: Comune di Otranto, così come esposto in narrativa e che qui si intende integralmente richiamato, con tutte le indicazioni e prescrizioni ivi richiamate;
- di notificare il presente provvedimento agli interessati a cura del Servizio Ecologia;

- di far pubblicare il presente provvedimento sul BURP;

- di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;

- di trasmettere copia conforme del presente provvedimento al Servizio Segreteria della Giunta Regionale;

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione da parte del Dirigente dell'Ufficio Programmazione VIA e Politiche Energetiche/VAS, è conforme alle risultanze istruttorie.

I funzionari istruttori

Dott. V. Moretti

Ing. A. Arrivo

Il dirigente di Ufficio

Ing. G. Russo
