



## **Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 194 del 15/12/2011**

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SERVIZIO ECOLOGIA 18 novembre 2011, n. 270

L.R. N. 11/2001 e ss.mm.ii. e D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza - Riquilificazione ed ampliamento del bacino esistente del porto turistico del Comune di Otranto - Proponente: Amministrazione Comunale di Otranto.

L'anno 2011 addì 18 del mese di Novembre in Modugno (Ba), presso il Servizio Ecologia,

### **IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ECOLOGIA**

Ing. Antonello Antonicelli, sulla scorta dell'istruttoria amministrativo-istituzionale espletata dall'Ufficio Programmazione V.I.A. e Politiche Energetiche, confermata dal Dirigente ad interim dell' Ufficio VIA/VAS ing. Caterina Dibitonto, e dell'istruttoria tecnica svolta dal Comitato Reg.le per la V.I.A. (ex R.R. N. 10/2011, art.1, art. 4, comma 6 e art. 11, comma 4), ha adottato il seguente provvedimento:

#### **VISTO CHE:**

- con nota acquisita al protocollo del Servizio Ecologia n. 13112 del 14.10.2010, l'Amministrazione Comunale di Otranto - Via Basilica, 10 - Otranto -, nella persona dell'ing. Emanuele M. Maggiulli in qualità di Responsabile del Procedimento, 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 e di valutazione di incidenza per il progetto concernente la riquilificazione e l'ampliamento del bacino esistente del porto turistico del Comune di Otranto.

Con la predetta nota venivano depositati gli elaborati progettuali previsti dalla normativa in vigore in formato cartaceo e su supporto informatico;

- con nota prot. n. 15678 del 15.12.2010 il Servizio Ecologia invitava il proponente a provvedere al deposito degli elaborati progettuali relativi all'opera proposta presso la Provincia di Lecce e l'Autorità di Bacino della Puglia, nonché alle pubblicazioni di rito concernenti l'avviso di deposito.

Con la stessa comunicazione si invitano le amministrazioni interessate ad esprimere il parere di competenza, ai sensi e nei termini indicati dalle vigenti disposizioni normative;

- con nota prot. n. 164 del 12.01.2011 il Comune proponente assicurava di aver adempiuto al deposito richiesto e nel contempo trasmetteva copie delle pubblicazioni effettuate sui quotidiani Puglia ed Il Secolo d'Italia, nonché sul BURP n. 171, tutti datati 11.11.2010, mentre il Servizio Ecologia provvedeva in data 10.01.2011 alla pubblicazione del progetto sul sito web della Regione Puglia.

A detta nota veniva allegato il parere favorevole prot n. 142/2010 del Consiglio Superiori dei LL.PP sul PRP del porto in questione;

- con nota prot. n. 7369 del 27.06.2001 l’Autorità di Bacino della Puglia esprimeva parere favorevole di compatibilità al PAI degli interventi di cui all’oggetto, a condizione che: “...- siano verificate in fase di progettazione esecutiva le ipotesi progettuali assunte nel presente progetto (così come richiamato nello studio geologico, geomorfologico e geotecnico...). In particolare, le verifiche di stabilità eseguite sul muro di contenimento, dovranno essere soddisfatte e confermate mediante l’utilizzo di parametri geotecnici derivati sperimentalmente, di cui si dovrà dare opportuna certificazione. Resta inteso che qualora l’applicazione dei dati sperimentali dia luogo alla formulazione di una variante, la stessa dovrà essere trasmessa a questa Autorità; sia prodotto, in fase esecutiva, uno studio dedicato a determinare le azioni marine sul Bastione Pelasgi, anche in funzione degli interventi proposti, verificando che in nessun caso gli scogli naturali posti al piede del Bastione, possano essere mobilitati in modo da costituire pericolo per le condizioni di stabilità del suddetto bastione...”;
- con nota prot. n. 7929 del 09.08.2011 l’Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità, presso lo scrivente Servizio Ecologia, esprimeva il parere favorevole, ai fini della valutazione di incidenza dell’intervento in questione, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:
  - 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.);
  - 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);
  - 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: 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.
  - dovranno essere individuate le opportune opere di mitigazione per le opere a mare al fine di evitare la diffusione della torbidità durante l’esecuzione dei lavori (esempio: utilizzo di panne zavorrate al fondo, ecc.);
  - i lavori dovranno essere condotti durante idonee condizioni meteo marine;
  - i lavori che prevedono la movimentazione dei sedimenti marini dovranno in ogni caso essere preceduti dalla caratterizzazione dei materiali prevista dalla normativa vigente (art.109 D.Lgs.152/06);
- con nota acquisita al prot. n. 8186 del 24.08.2011 la Provincia di Lecce - Servizio Ambiente e Polizia Provinciale - comunicava “...parere in linea tecnica favorevole al progetto di riqualificazione del porto turistico di Otranto con ampliamento del bacino esistente, ritenendo ciò nondimeno segnalare, all’autorità competente, la necessità che il proponente provveda acchè, nella fase di cantiere:
  - sia preliminarmente verificato, tramite analisi geotecniche e/o geomeccaniche, che la complessiva realizzazione, e le attività di dragaggio in particolare, non determini instabilità delle pareti rocciose (falesia) e dei bastioni delimitanti il borgo antico;
  - la gestione del materiale dragato (con particolare riferimento al deposito e/o stoccaggio, selezione, trasporto, riutilizzo e/o smaltimento) sia essere effettuata nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 152/06. In sede di progetto esecutivo: a) in caso di riutilizzo del materiale dragato dovranno essere indicati nel dettaglio i siti finali e le relative quantità; b) dovranno essere definite nel dettaglio le aree a terra destinate al deposito e/o stoccaggio del materiale dragato. Dette aree, comprese quelle interessate dai cantieri temporanei e mobili e dal deposito dei materiali, dovranno essere poste al di fuori del SIC “Costa Otranto - S.M. di Leuca”e, a lavori ultimati, dovranno essere restituite alle iniziali condizioni;
  - al fine di salvaguardare l’ecosistema del SIC mare dovrà essere previsto l’utilizzo, quale azione di contenimento preventiva della diffusione di sedimenti in sospensione nelle aree sottoposte alle operazioni di scavo, di specifiche panne antitorbidità marine, che opportunamente zavorrate per stabilizzarsi sul fondale, dovranno essere applicate prima dell’inizio delle attività, in modo da confinare

completamente i settori sede degli scavi;

- in fase di cantiere dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici e comportamentali fattibili al fine di ridurre al minimo i fenomeni vibratori delle macchine e dei mezzi d'opera da utilizzare, quali, ad esempio, l'impiego di attrezzature o tecniche caratterizzate da basse emissioni di vibrazioni;

- per l'intera durata del cantiere dovranno adottarsi tutte le precauzioni necessarie e dovranno attivarsi tutti gli interventi atti ad assicurare la tutela dall'inquinamento del suolo, del sottosuolo e delle acque sotterranee da parte dei reflui originati, direttamente o indirettamente, dalle attività di cantiere, nel rispetto della normativa vigente;

- le aree di sosta e manutenzione delle macchine operatrici dovranno essere impermeabilizzate e dovranno essere realizzati idonei bacini di contenimento di eventuali perdite per silos o contenitori di liquidi pericolosi o inquinanti...”;

• con nota acquisita al prot. n. 9185 del 03.10.2011 l'Unione dei Comuni Terre d'Oriente (Otranto, Giurdignano, Uggiano la Chiesa, Muro Leccese, Poggiardo) trasmetteva copia dell'atto deliberativo n. 13 dell'08.07.2011 con il quale si dichiarava il parere favorevole alla realizzazione dell'opera in argomento;

„ Nella seduta del 18.10.2011 il Comitato Reg.le di V.I.A, esaminati gli atti e gli elaborati progettuali depositati, evidenziava quanto segue:

“Il presente parere è stato formulato in base ai seguenti elaborati in atti:

#### PROGETTO DEFINITIVO

All. A - Relazione tecnica generale

All. B - Disciplinare descrittivo e prestazionale

All. C - Computo metrico

All. D - Relazione paesaggistica e di inquadramento ambientale

All. E - Relazione specialistica: impianto elettrico, p.i., terra

All. F - Relazione specialistica: impianto idrico

Tav. 1 - Inquadramento cartografico territoriale

Tav. 2 - Inquadramento ambientale

Tav. 3 - Inquadramento urbanistico

Tav. 4 - Inquadramento dello stato di fatto

Tav. 5 - Inquadramento dei regimi d'uso e concessori

Tav. 6 - Inquadramento geolitologico

Tav. 7 - Planimetria generale di progetto

Tav. 8 - Planimetria di progetto di dettaglio

Tav. 9 - Planimetria delle catenarie e dei corpi morti

Tav. 10 - Particolare degli anelli di ormeggio

Tav. 11 - Particolare banchina di riva e consolidamento del costone roccioso

Tav. 12 - Particolari delle sistemazioni a terra

Tav. 13 - Individuazione dell'area oggetto di concessione

Tav. 14 - Particolari dei pontili secondari galleggianti

Tav. 15 - Particolari dei pontili frangionda galleggianti

Tav. 16 - Particolari ancoraggio dei pontili galleggianti

Tav. 17 - Impianto idrico e attrezzature antincendi

Tav. 18 - Impianto elettrico, pubblica illuminazione e di terra

#### ELABORATI RELATIVI ALLO STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE

- Studio d'Impatto Ambientale (SIA)

- Studio d'Impatto Ambientale - Integrazione

- Allegati grafici al SIA
- Sintesi non tecnica

#### Pareri acquisiti:

- Ministero per i Beni e le Attività Culturali in data 06.12.2010 - parere favorevole con prescrizioni;
- Autorità di Bacino della Regione Puglia in data 27.06.2011 - parere favorevole con prescrizioni;
- Provincia di Lecce in data 21.07.2011 - parere favorevole con prescrizioni;

#### ELABORATI RELATIVI AL PIANO REGOLATORE PORTUALE

- Piano Regolatore Portuale - Studio di Incidenza
- Allegato B: Studio Meteomarinario e agitazione interna dello stato di fatto
- Allegato C: Studio dell'agitazione interna della soluzione progettuale
- Allegato D: Norme tecniche di attuazione
- Allegato E: Studio di impatto ambientale
- Allegato F: Valutazione di incidenza
- TAV. 7.4 - Previsioni del P.R.P.: aree di dragaggio e di colmata
- TAV. 7.5 - Previsioni del P.R.P.: particolari opere foranee
- Studio d'Incidenza P.R.P.

#### Pareri allegati:

- VAS - Regione Puglia - Assessorato alla qualità dell'ambiente, Servizio ecologia in data 02.03.2011.
- Valutazione d'incidenza - Regione Puglia - Servizio Ecologia, Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità in data 09.08.2011 - parere favorevole con prescrizioni.

#### Descrizione dell'opera

L'intervento in oggetto prevede la riqualificazione del porto turistico di Otranto con ampliamento del bacino esistente per una superficie di circa 3,4 ha, con realizzazione di un molo di sottoflutto, definito da pontili frangionda galleggianti, ancorati al fondale mediante catenarie e corpi morti, radice agganciata alla banchina esistente all'inizio del Lungomare, di lunghezza pari a circa 160 m., ormeggi con strutture galleggianti rivestite in legno e sistemazione delle aree a terra. Per la realizzazione di tali interventi è previsto il dragaggio del fondale, per l'estensione di circa 25.000 m<sup>2</sup>, ed il salpamento di alcuni massi esistenti nel bacino portuale.

In particolare, i nuovi interventi riguardano:

#### 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., pavimenti 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 all'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 pontile frangionda di sottoflutto. Si tratta di un pontile caratterizzato da una larghezza di 4,0 m, caratterizzato da una struttura in acciaio con pali infissi e assito in legno puro pregiato o del tipo galleggiante. Tale pontile genera una passeggiata pedonale che collega l'area portuale direttamente con il 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 galleggianti, caratterizzati da una struttura in acciaio e legno, innestati ortogonalmente al pontile principale. 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. Il porto di Otranto è già caratterizzato dalla presenza di un molo foraneo di sopraflutto (Molo S. Nicola), che copre il settore di traversia da S-E a N-E, lasciando 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 anche nella zona già utilizzata per le imbarcazioni da diporto. Il livello delle agitazioni non è tale da poter essere tollerato in un porto turistico dove l'onda di 20 cm è già da considerare negativamente. La protezione completa dello specchio acqueo sarà garantita dalla realizzazione di un molo di sottoflutto, definito da pontili frangionda galleggianti, ancorati al fondale mediante catenarie e corpi morti, con radice agganciata alla banchina esistente all'inizio del Lungomare. L'intervento permette, oltre alla protezione dell'area portuale interna, un aumento dei posti d'ormeggio, avvicinandoli alla zona del Lungomare, in contatto diretto con la città, e un recupero e consolidamento del costone stesso che presenta uno stato di erosione avanzato assai preoccupante per la stabilità dell'area soprastante. La struttura è definita da cassoni in c.a. e polistirolo prefabbricati con calpestio in legno esotico. La soluzione adottata per il molo permette di abbattere l'onda, che riesce a penetrare nel bacino portuale, senza definire una barriera impermeabile alle correnti che continueranno a garantire una pulizia delle acque interne. L'opera risulta inoltre di scarsissimo impatto visivo e del tutto reversibile. La posizione e dimensione del molo foraneo sono studiate in modo da non creare intralcio alle operazioni di ormeggio delle navi del traffico merci e ad eventuali traghetti per passeggeri, ormeggiati alla banchina del molo S. Nicola.

#### Finalità dell'opera

Una riqualificazione di una struttura preesistente (con aumento dei posti barca) oltre ad inserirsi in un ecosistema già "adattato" e, quindi, meno vulnerabile alla presenza di un porto, contribuisce sicuramente alla riqualificazione territoriale ed ambientale con ritorni positivi in diversi settori, in particolare per un antico borgo marinaro come Otranto. Il sito di Otranto, più vicino alle coste orientali (solo 80 Km la separano dalla costa albanese), può occupare un ruolo di fondamentale importanza come punto di sosta e di smistamento del flusso nautico proveniente dalle altre rotte del diportismo. Inoltre la realizzazione del porto turistico, inteso come un complesso moderatamente organizzato, idoneo a fornire i più essenziali servizi al turista nautico e alla sua imbarcazione, avrebbe anche l'importante funzione di collegamento tra il porto di Brindisi e quello di S. Maria di Leuca. Altro aspetto di fondamentale importanza a favore della realizzazione dell'intervento in oggetto è un recupero e consolidamento del costone stesso che presenta uno stato di erosione avanzato assai preoccupante per la stabilità dell'area soprastante.

#### Problematiche di natura paesaggistica ed ambientale

##### Piano Urbanistico Tematico Territoriale (PUTT)

Nella "Relazione paesaggistica e di inquadramento ambientale" - Allegato D del Progetto - si sostiene che l'opera non è soggetta ad autorizzazione paesaggistica in quanto rientra nei "territori costruiti". Nel SIA si sostiene che il progetto è esentato dal rilascio della Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 5.02 delle NTA del PUTT/P, in quanto trattasi di bene incluso nelle categorie di cui al Titolo II del D. Lgs. 490/1999 (art. 146, comma 1, lettera a) cioè "territori costieri compresi in una fascia di profondità di 300 mt. dalla linea di battigia, anche per terreni elevati sul mare" ricadenti nei territori costruiti.

#### Piano di Bacino della Puglia, stralcio Assetto Idrogeologico (PAI)

Dopo reiterata interlocuzione con l'AdB è stato accertato che l'area d'intervento ricade, relativamente alla costruzione del molo di sottoflutto, in aree classificate nel PAI vigente come PG2 e PG3 (aree a pericolosità geomorfologia elevata e molto elevata). In base a quanto prescritto nelle Norme Tecniche di Attuazione del PAI, gli artt. 13 e 14 riportano gli interventi consentiti nelle aree a pericolosità geomorfologia molto elevata (PG3) ed elevata (PG2). L'intervento in oggetto si può includere negli interventi previsti al punto c dei suddetti articoli (interventi di ristrutturazione delle opere e infrastrutture pubbliche) consentito dall'AdB, purchè in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, sia effettuato uno studio di compatibilità geologica e geotecnica che ne analizzi compiutamente gli effetti della stabilità dell'area interessata. Nel suo parere l'AdB rinvia tale approfondimento alla fase esecutiva sotto il controllo/verifica del RUP. Inoltre parte degli interventi previsti ricade in aree perimetrate dal PAI, in corrispondenza del reticolo idrografico (rappresentato sulle cartografie ufficiali IGM scala 1: 25000) avente sbocco nell'area portuale di Otranto, a seguito di recente, relativo studio di dettaglio, già condiviso dall'Amm.ne Com.le e di cui è in corso di emissione di provvedimento definitivo, come "alveo fluviale in modellamento attivo ed aree golenali" ed in "fasce di pertinenza fluviale" su cui vigono rispettivamente gli articoli 6 e 10 delle NTA del PAI vigente ed in corrispondenza di tale reticolo sono state individuate aree ad ascrivere ad AP (alta pericolosità idraulica) e MP (media pericolosità idraulica). Il parere prescrittivo dell'AdB favorevole con prescrizioni viene qui fatto proprio come diremo anche nelle conclusioni.

#### Piano di Tutela delle Acque

L'intervento non interessa alcuna area tra quelle individuate dal Piano come "Zona di protezione speciale idrologica"; è individuata, come tutte le zone costiere del Salento, come "Area vulnerabile da contaminazione salina" nei confronti della quale non vi sono interazioni con l'intervento in esame.

#### Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Lecce (PTCP)

Dalla lettura delle caratteristiche e peculiarità territoriali desunte dal Piano e dalla cartografia allegata, si evince che il progetto dell'ampliamento della struttura portuale si inserisce nelle previsioni del Piano, in quanto si insiste in un ambito territoriale destinato ad attrezzature e servizi.

Risulta coerente con le previsioni di sviluppo turistico dell'area, con particolare riferimento alle attività connesse al turismo nautico e da diporto, conformemente agli scenari previsti dagli strumenti di pianificazione locale e provinciale.

#### Siti d'importanza Comunitaria (SIC) - Zone a Protezione Speciale (ZPS)

L'intervento in oggetto non interferisce direttamente con tali aree vincolate, in quanto non rientra in nessuna zona destinata a Sito d'Importanza Comunitaria (SIC) e nell'area in esame non sono presenti Zone a protezione speciale (ZPS) ai sensi della Direttiva 79/409 CEE. Tuttavia data la vicinanza con un'area Sic mare vengono previste una serie di misure di prevenzione e mitigazione dei potenziali impatti. Si rinvia comunque alla Valutazione d'Incidenza redatta per il Piano Regolatore Portuale, allegata, come indicato in epigrafe, alla presente documentazione ed alla positiva valutazione con prescrizioni effettuata Servizio Ecologia, Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità dell'Assessorato all'Ecologia della Regione in data 09.08.2011, anch'esso in atti, qui integralmente recepito.

#### Piano Regolatore Generale del Comune di Otranto

Gli interventi previsti nell'ampliamento del porto sono stati progettati conformemente alla tipizzazione del PRG, poi ripresa nel Piano Regolatore Portuale, pertanto risultano conformi alle previsioni dello strumento urbanistico.

## Piano Regolatore Portuale

Il progetto dell'ampliamento del porto è stato redatto in conformità del Piano Regolatore Portuale, nel rispetto degli ambiti previsti sia per le zone a terra che a mare, delle ipotesi progettuali avanzate e nei limiti delle aree di dragaggio e di colmata previste.

### Analisi costi - benefici

L'analisi costi-benefici dimostra il positivo riscontro economico dell'intervento in considerazione dei 165 nuovi posti-barca realizzabili nelle varie dimensioni dei natanti con riferimento alle tariffe praticate in scali analoghi ed in particolare nel Porto di Brindisi; va tuttavia integrata alla luce delle motivazioni di seguito esposte.

### CONCLUSIONI

Si richiedono le seguenti integrazioni:

- 1) indicare le aree a parcheggio, ove presenti, e di servizi a terra funzionali ai progettati 165 posti barca;
- 2) acquisire l'Autorizzazione paesaggistica ai sensi della Delibera di G.R. 1495 del 04.07.2011, in quanto l'area è interessata prevalentemente da ambito esteso "C" del PUTT/P, come riportato a pag. 36 del SIA, quindi non rientra nei "territori costruiti".
- 3) Il parere del Ministero per i Beni ed Attività Culturali espresso attraverso la Direzione Regionale della Puglia in data 29.11.2010 con atto prot. 11754 preso in sede di C.d.S. ai quali partecipa il Sindaco di Otranto autorizza l'intervento con diverse condizioni tra cui prescrive che: " i pontili galleggianti vengano smontati al termine della stagione estiva, ossia vengano installati per un massimo di sei mesi all'anno onde mitigare l'impatto paesaggistico e restituire l'integrità panoramica, nonché consentire interventi di manutenzione. Infatti, in tal periodo si potrà provvedere all'ispezione dei corpi morti, dello stato di usura degli agganci ed intervenire con opportune sostituzioni; ....."
- 4) Si chiede di accertare la coerenza tra il parere reso dal Ministero per i Beni ed Attività Culturali espresso attraverso la Direzione Regionale della Puglia in data 29.11.2010 con atto prot. 11754 ed il successivo Decreto emesso dallo stesso ente in data 25.01.11."

Considerato quanto sopra esplicitato, il Servizio Ecologia con nota prot. n. 9625 del 19.10.2011 formalizzava al proponente la richiesta di integrazioni progettuali nei termini evidenziati dal Comitato Reg.le di V.I.A.;

- con nota acquisita al prot. n. 9936 del 28.10.2011 il Comune proponente riscontrava la predetta richiesta e trasmetteva quanto sollecitato;
- „ Nella seduta del 28.10.2011 il Comitato Reg.le di V.I.A, cui compete la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi del comma 6, art. 4 e del comma 4, art. 11 del R.R n. 10/2011, preso atto dei pareri pervenuti, verificato che non sono pervenute osservazioni all'intervento proposto, esaminate le integrazioni pervenute e ritenendole esaustive di quanto richiesto dallo stesso Comitato, ha ritenuto di poter esprimere parere favorevole di compatibilità ambientale all'intervento proposto.

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.;

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

VISTA la D.G.R. n. 1099 del 16.05.2011 con la quale è stato approvato il Regolamento Regionale n. 10, pubblicato sul BURP n. 79 del 20 maggio 2011, recante le modalità e la disciplina del funzionamento del Comitato Regionale per la VIA, ai sensi dell'art. 28 della L.R. 11/2001 e ss.mm.ii.;

Verifica ai sensi del D. Lgs. 196/03

Garanzie della riservatezza.

La pubblicazione dell'atto all'Albo salve le garanzie previste dalla L 241/90 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini tenuto conto di quanto disposto dal D. Lgs. 196/03 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente regolamento regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicità legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento a dati sensibili; qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati, esplicitamente richiamati.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N. 28/2001 e s.m.i.

La presente determinazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa 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 espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate, in conformità a quanto disposto dal Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta del 28.10.2011 e richiamando altresì tutte le prescrizioni espresse dagli Enti che qui si intendono integralmente riportate, parere favorevole di compatibilità ambientale e di valutazione di incidenza per il progetto concernente la riqualificazione e l'ampliamento del bacino esistente del porto turistico del Comune di Otranto, proposto l'Amministrazione Comunale di Otranto - Via Basilica, 10 - Otranto -, nella persona dell'ing. Emanuele M. Maggiulli in qualità di Responsabile del Procedimento;

- di notificare il presente provvedimento al proponente ed agli enti interessati, a cura del Servizio Ecologia;

- di far pubblicare, a cura del proponente, un estratto del presente provvedimento sul BURP, a cura del Servizio Ecologia;

- di far pubblicare, a cura del Servizio Ecologia, il presente provvedimento sul sito web della Regione Puglia;

- di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;

- copia del presente atto sarà trasmesso al Settore Segreteria della Giunta Regionale.

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 Dirigente a.i. Il Dirigente del  
dell'Ufficio VIA/VAS Servizio Ecologia  
Ing. C. Dibitonto Ing. A. Antonicelli

Il Funzionario amministrativo P.O. VIA  
Sig.ra C. Mafrica

---