



COMUNE DI CASTRI DI LECCE

Prov. Di Lecce - via Roma, 46 - 73020 Castri di Lecce -
tel. 0832-626461 - fax 0832-622510 - C.F. 80011330750

UFFICIO TECNICO 3° SETTORE

PROT. N. 136 RE
Circolare Lecce, 8 Novembre 2013



**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali**

E prot DVA-2013-0025771 del 12/11/2013

Sopra la Ministero Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II- Sistemi di Valutazione
Ambientale
Via Crispi foro Colombo 44
00187 - Roma
Sito: salvaguardiaambientale.it PEC: minambiente.it

Al Presidente della Regione Puglia
Lungomare Nazario Sauro, 33
70121 BARI
segreteria_presidente@regione.puglia.it

Regione Puglia
Assessorato alle Politiche per lo Sviluppo Economico
Lavoro e Innovazione
Dott. ssa Imedana Capone
Corso Sommo, 177
70137 Bari
capone@regione.puglia.it

Regione Puglia
Area Politiche Sviluppo Economico,
Lavoro e Innovazione
Dott. Rubino Giuseppe
Corso Sommo, 177
70121 Isari
giuseppe.rubino@regione.puglia.it

Regione Puglia
Assessorato alle politiche giovanili
Dott. Guglielmo Minervini
Corso Sommo, 177
70121 Bari
guglielmo.minervini@regione.puglia.it

Al Direttore dell'Area
Politiche per la tutela e la sicurezza ambientale
Dott. Antonello Antonicelli
Fax 080 5203069
e-mail: antonello.antonicelli@regione.puglia.it

Al Presidente dell'ANC Puglia
Sen. Luigi Perrone
e-mail: segretario@anc.puglia.it

Al Presidente della Provincia di Lecce
Dott. Antonio Maria Gabellone
e-mail: presidenza@provincia.lecce.it

Adiis snc - TAP - Trans Adriatic Pipeline AG - Italia
Via IV Novembre 149
00187 Roma
capitalita@tap-ag.com

Al sig. Sindaco del Comune di Melendugno
e-mail: s.sindaco@comune.melendugno.le.it

Al sig. Sindaco del Comune di Vernole
e-mail: s.sindaco@comune.vernone.le.it

**Al sig. Sindaco del Comune di Cavallino
presso l'ufficio di segreteria del comune cavallino.le.it**

**Al sig. Sindaco del Comune di Lizzanello
presso la segreteria generale.lizzanello.i.ped.rupar.puglia.it**

**Al sig. Sindaco del Comune di San Donato
presso la segreteria comunale sandonato.dilecce.le.it**

**Al sig. Sindaco del Comune di Calimera
presso l'ufficio di segreteria del comune calimera.le.it**

**Al sig. Sindaco del Comune di Capracica di Lecce
presso l'ufficio di segreteria del comune capracica.le.it**

**Al sig. Sindaco del Comune di Martano
presso l'ufficio di segreteria del comune martano.lo.it**

Oggetto: Osservazioni al Progetto pubblicato in data 11/09/2013 per il gasdotto TAP (Trans Adriatic Pipeline AG) (scadenza 10/11/2013).

In data 10/09/2013 TAP ha presentato presso il Ministero dell'Ambiente un progetto che prevede l'estensione del gasdotto per 45 km offshore, dal corso marittimo tra Italia e Albania, al punto di apertura individuato in San Luca nel Comune di Melendugno. Tale infrastruttura terminerà in corrispondenza di un Terminal di Ricezione del Gasdotto situato a 8,2 km (tratto onshore) dalla costa, sito anche questo nel Comune di Melendugno.

L'opera, anche se non indicata nel citato progetto, dovrà necessariamente attraversare parte dell'entroterra ~~litoraneo~~ per volgere a sfioro alla valle di Viggianello, che appartiene alla rete da Snam Rete Gas, per poi giungere al Terminal in circa Km. 8,2.

In tale ipotesi progettuale non si conosce il percorso già da oggi per giungere al richiamato sito finale.

Sarebbe tuttavia eccepibile se si prendesse per ipotesi che il percorso sia quello che si deve avere la configurazione del gasdotto per le sue interazioni causare i "potenziali impatti sulle risorse naturali e socio-economiche, e le derivate e proprie misure per evitare o mitigare gli eventuali impatti negativi" sulla base di un **progetto completo ed quindi autonomamente funzionale**.

Il tutto non può non raccapriccire che, tenuto in base l'attuale e l'eventuale coinvolgimento delle istituzioni dello studio del tracciato, capo cui credibilmente è avv. Inzerilli, si faccia politica con le istituzioni locali e provinciali e con il rappresentante dei Comuni di Melendugno, Viggianello, Brindisi, Lecce e della Provincia di Lecce, e di natura tecnica con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, la Polizia Locale, i Vigili del Fuoco, l'Autorità di Bacino e la Prefettura di Lecce senza che nessun organo amministrativo, ne siano autorizzante o responsabile di questo Comune sia stato invitato e coinvolto ai prototipi incontri, riconoscendo l'opportunità anche a questo fatto di formulare le proprie osservazioni.

In seguito di un'analisi del progetto si ritiene che verranno scelte sotto il percorso a terra da seguirsi per giungere dal Comune di Melendugno al collettore finale e cioè a Brindisi.

Una base di quanto sopradetto è stata avuta in mente per le seguenti:

OSSERVAZIONI

Snam Rete Gas subentrerà a TAP dopo la costruzione del primo tratto a terra di Km. 8,2 e come già ribadito, dovrà ineluttabilmente raggiungere il sito finale di Brindisi.

Il Comune attuale continua a non conoscere quale percorso sarà seguito per il completamento dell'opera essendo rimandato a tutto se una futura prenotazione da parte dell'impresa incaricata (Snam Rete Gas) di terminare il progetto?

Non può non eccepire che tutti gli End Locali potenzialmente interessati al passaggio dell'infrastruttura, devono conoscere ordinariamente l'intero percorso del tracciato a terra per giungere al collettore finale di Brindisi e che la società TAP ha l'obbligo di presentare e sottoporre al



procedimento di VIA il progetto nell' sua interezza, dunque comprendendo pertanto l'intero percorso on shore.]

Per questo negarsi l'eventuale e modesta camminata per cui il vascello nella sua interezza, andrà eventualmente a "tuffarsi" nel porto e di nuovo lo farà quando avrà finito il lavoro, non significa nulla in base della nuova età di costruzione delle autorizzazioni per la navigazione, con una distanza di poche centinaia di metri dal centro amministrativo fra il fondo di Melendugno e quello di Lecce.

Alla fine di tanto detto, si evidenzia la necessaria "unicità" del progetto in questione e la conseguente impossibilità di valutazione e realizzazione dello stesso in "sezioni", "stralci", "segmenti".

L'ipotesi onorevole, onoscibile dai rappresentanti del consorzio Tap, prevede che l'imponente infrastruttura energetica, lungo un percorso off-shore nel mare Adriatico, dall'Albania opposti sulla costa di Grecia, Ova, per poi proseguire verso le coste italiane fino a Taranto, si realizzi in più fasi, di depressione e di instaurazione risarcite, con le quali si creano dei periodi di pausa e di distanza dell'abilità di scorrere di lucro.

Il Terminale di ricezione è da considerarsi a tutti gli effetti una centrale energetica con una potenza complessiva di 8.6 MW. Dalle relazioni vicinanza ai centri abitati di Melendugno, Verrone e Castri di Lecce, Città Sant'Angelo e Ceglie Messapica, si riscontra una notevole relativa vicinanza ad alcune distanze dai centri abitati, ma comunque minore che quella che si trova in rapporto al deposito di depressione e di instaurazione risarcite, con le quali si creano dei periodi di pausa e di distanza dell'abilità di scorrere di lucro.

Si vedi così se l'Avv. Neri & Pellegrini si riferisce al D.lgs. n° 30/2006 che descrive i criteri di valutazione delle opere pubbliche e private, le quali non potrebbero essere di tipo "a depressione" della durata di circa dieci anni, ma di tipo "a depressione e di instaurazione" come nei due "complementi" a tale D.lgs. n° 30/2006, ovvero "Tap per una totale di 8.6 MW sulle falda di Taranto" (lett. b) o "Tap funziona anche con la raffettazzazione dei residui" (lett. c) e "Tap funziona nella individuazione delle tecnologie più sicure con riferimento alle migliori tecniche disponibili" (lett. d).

Ma tratta una centrale dell'operatore Tap, appare evidente che il detto riferito nello stesso al D.lgs. n° 30/2006 art. 5 punto g) non è nel caso, perché si dice chiaro che "centri abitati" sono altri impianti già presenti sul territorio e quindi accessori, senza che si deva studiare la presenza nella stessa area dell'impiante di depressione situato in Città Sant'Angelo, dell'impianto di depressione situato in Taranto, dell'impianto di depressione situato in Ceglie Messapica, impianti di depressione situati a partire da Lecce, nel studio dell'ambiente ambientale.

Precisamente sono questi gli effetti caratteristici che gli scorsi dovute all'opera determinano in un contesto attuale di paurosa carenza nella nostra politica e con le sue norme scadente dell'impianto atmosferico.

Da ultimo si evidenzia l'assoluta incongruenza della localizzazione della centrale di depressurizzazione praticamente al confine con i Castri di Lecce, Tufoli, n° 3 dell'ESIA. Tapasserisce che la maziale n° 10 e 11 sono stati stabiliti su un terreno privato di Verrone e l'istituto consigliando la realizzazione di un impianto di depressione situato in questa area della magliazza della costiera ad alta densità di abitazione e di traffico, e in prossimità di altri impianti (Sbarco di Verrone, Speccchia di Lecce, Sbarco di Ceglie, ecc.). Si risulta che la distanza in linea d'aria sia di circa 8,5 km. In linea d'aria sia la distanza minima allora disposta tra le scuole e le zone abitative, e cioè da "la Costa di Melendugno deputata alla conservazione di certa varietà di Apolare e, nell'isola di Ceglie, è consigliabile pensare come possa essere valida la stessa norma, e cioè, in questi luoghi, e sia stata scattata così tassa". AP Beraltino consiglia "il risarcimento ad istanza" per il progetto del "lavoro" e nel frattempo chiede per quanto tempo sia applicabile la comunitarietà delle norme, e la presenza di un incenso ambrosiano, penante ad un regalo. Forse di fatto come recita l'Avv. Neri & Pellegrini al D.M. 11.11.2008 che si dirà di seguito.

Al fine di garantire la funzionalità dell'opera, il progetto deve essere esteso all'intero percorso, accompagnata da un'accorta ed unitaria analisi del piano di lavoro, al fine di consentire una valutazione globale sulla fattibilità della prefata opera. Questo, se preventre eventuali difficoltà realizzate che andrebbero a ricadere anche sull'area, senza esser omicida dell'opera stessa o, peggio ancora, di raggiungere una scarsa finalità, cioè la riportare incognoscibile. (Ad esempio, ove il tracciato complesso, da avviare a Taranto, attraverso il fondo marino, e di cui si tratta, necessariamente di un collegamento permanente).

Per la prima tratta, dove le scorrerie e le perdite possono, attraverso insabbiamenti, imporre, comunque, un percorso che sia quello suggerito, nonché, in condizioni ambientali e tecnologiche, il cui

diverseggiate allo salvaguardia, potrebbe essere di gran lunga superiore a quella dell' realizzazione dell'opera in discussione e, indubbiamente, il vedere importanti rischi di valutazione, avverrà perciò alternativi ampliati.

Da ciò deriva l'importanza e l'obbligo di dover sottoporre alle dovute procedure di valutazione d'impatto ambientale non singoli stracci o segmenti di un unico progetto (peraltro non funzionali), ma l'intero sviluppo progettualistico.

Nel caso in questione è stato, invece, soprattutto la lettura d'impatto ambientale una parte dell'intero progetto, peraltro da soli non titolabili rendendo così superficie e intendersi le valutazioni effettuate. È infatti la realizzazione del tratto *"in via"* linea, la inabilitazione alla realizzazione del secondo tratto e, al caratterizzarlo, se si parla di vista ambientale, la maggiore del colta, poiché vorrebbe interessare tutto il territorio sconsigliato e i rigori sui rigimi e i criteri di tutela, in modo prevalentemente conservativa, che vada densi di prescrizioni ecologiche e culturali, piuttosto che di utilizzabilità.

La sostanza di vincoli di difesa naturale riconosciuti, sia pure in una gamma di natura vegetazionale - viviseccate, macchia mediterranea, arbusti, cipriformi, ecc. - e, ovviamente, si sovrappongono senza sovrapporsi e il controllo di adesivo, riducendo ancora una volta le aree di superficie del territorio.

Questa nota specificità territoriali richiederebbe, al fine dell'apertura delle risorse di tutela dei vini di, un adeguamento delle tecniche previste a progettuali alla scala territoriale. In più, le emergenze riportate dal regime viticolo potrebbero essere insuperabili e non consentire di terminare la realizzazione dell'opera, con la conseguenza che la parte d'infrastruttura realizzata (tratto *"offshore"* e ormai tratto *"onshore"* di 8,2 Km. sic.) e tutto il complessario di cui a esso derivante funzionale, diventerebbe inutilizzabile.

Cos'è ciò, il quale è vita naturale, come si chiamano e per cosa è destinata, della realizzazione di opere di tipo portuale? In questo caso, non solo questo tipo di opere non possono essere in modo saliente "nole" e "in esercizio", additato già dall'intero progetto, al fine di poter scegliere le migliori soluzioni tecniche. Pur quindi sopra esposto, l'indiscutibile che l'adatta dell'incidenza paesaggistica - ambientale dell'opera deve essere elaborata e considerata allo scopo dell'intero synthese di questa e non può essere, in ogni caso, ridotta e limitata per strada, trattandosi di un'opera, la cui porta sono connesse e programmate per realizzare un'unica struttura per il trasporto dei prodotti che, finalmente, una se si realizza il tracciato da Brindisi. Di contro, le varie scelte di tipo della strutturazione, riservabili perché destinate a trasporti di tipo diverso, non le quali si sono attivati solo d'esclusivamente, la irreversibile danneggiamento.

Quindi il progetto non è automaticamente funzionale ed utilizzabile e non può costituire oggetto del procedimento amministrativo ordinario a valutargne l'impatto ambientale.

Pertanto, non può essere scartata a priori l'eventualità che, nell'impossibilità di poter realizzare la condotta di collegamento tra il Comune di Melendugno e il sito finale Brindisi per tutti i motivi sopra esposti, la struttura oggi in esame rischierebbe di rimanere un'opera perennemente non funzionante!

Occhio poi, comunque, che la autorizzazione alle realizzazioni e all'esercizio dell'opera deve, pertanto, essere disegnata a "tracce" e "volumi" da valutare l'incidenza ambientale strategica (A.V.S.) e non si può, per concezione casuale "piano" o "progetto" (d'direttiva n. 20.2001/CE) ovvero ad un tipo di procedimento valutare così l'impatto ambientale (V.A. (direttive n. 85/337/CEE e n. 97/1/CE) e ad un tipo di "operi" di fondo.

Questa estensione non obiettiva, e comunque obiettiva, dei settori nei quali sono tenuti a fare in inciso che l'obiettivo della direttiva 85/337/CEE dei Consiglio del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale e della sua minima per le politiche pubbliche e privata, sia nella versione originaria sia in quella modificata dalla direttiva 97/1/CE, è chiaro che non viene oggi mai attraverso il frazionamento dei progetti, nella determinazione, ad una valutazione dell'effetto, paragrafo 2, della direttiva 85/337/CEE, e reso in difese dalle a. 7 e 97/1/CE, in cui si stabilisce che l'effetto cumulativo di più progetti fra loro di essere di obbligo di valutazione su tutti che, considerati nel loro insieme, possa avere un notevole impatto ambientale in sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva "Valutazione d'impatti e risposta del 6 luglio 2000" all'intervista parlamentare L. 1823-0311 dell'on. Monica Frassom - gruppo Verdi/Alleanza. Ci viene ribadito anche dalla giurisprudenza dominante: "La necessità di effettuare una valutazione complessiva, e non sommativa, anche in Corte di Giustizia CE, Soc. n. 28 febbraio 2008 - C-182/06 - che si deve valutare, nella specie del progetto di ampliamento di un aeroporto, l'intero progetto, e non solo la sua fase di realizzazione, la più tardi, si debba tener conto dell'effetto cumulativo dei progetti di cui composta e su tutti dove essere valutato



e complessivamente". Nel medesimo senso è sostanzialmente orientato il Consiglio di Stato, secondo cui "per valutare se secondo o meno il VIA è necessaria deve riguardare sia le dimensioni del progetto che ampiamente di opere già esistenti, basati alle dimensioni dell'opera finale, risultante dalla somma di quante esistenti con quelle nuove, perché è l'opera finale nel suo complesso che, incidendo sull'ambiente, deve essere all'altezza della valutazione" (S.C. VI 15 giugno 2004, n. 4/631 + i, A.R. Sardegna, v. II, 91 marzo 2004, n. 17).

Contrariamente a quanto previsto dalla normativa comunitaria e ribadito da una costante giurisprudenza, attualmente risultano essere in corso, per la realizzazione dell'infrastruttura che ci occupa, studi parziali e imprecisi di VIA, solo per alcuni "segmenti" di un unico progetto, che, per essere funzionale deve necessariamente essere concepito unitariamente e quindi riportare l'intero percorso del gasdotto e non solo una "frazione" dello stesso, così come si presenta attualmente il progetto.

La società LAP, sottopone oggi allo studio d'impatto ambientale soltanto uno "stralcio" del progetto contravvene alle disposizioni sopra richiamate.

Si aggiunge ancora che come esposto nel D.M. 24.11.2004 + D.M. 1° aprile 2008, disciplinanti i criteri di valutazione dell'impatto ambientale per i progetti di infrastrutture nelle stazioni del gasdotto, nonché negli interventi strutturali per i progetti di sviluppo urbano ed edilizio:

Possibilità di apprezzare l'impiego dell'infrastruttura entro l'impatto ambientale;

Preferenza per progetti che sono attuabili con piani di sviluppo urbano ed edilizio;

Evitare che i progetti interessino terreni agricoli;

Apprezzare i benefici per gli altri territori, soprattutto in termini di partecipazioni e le loro relazioni reciproche;

Garantire la sicurezza degli abitanti, soprattutto i più deboli;

Intervenire a minore costo e nei minori periodi;

E finalmente per evitare certi rischi verosimili, garantire la galleria infrastrutturale esistente;

È evidente che nell'ipotesi di tracciato del gasdotto dove il canale di depressostrazione diventa in possibile evitare la costruzione del percorso alla numerosa e cattiva.

Come infatti, qualunque sia il tracciato vieniamo noi ad un suo attraversamento stradali, qualunque sia la direzione del percorso, si riscontra la rete stradale di Castrovilli, viale Trieste, viale Trizzanella, Cisternino, viale Vittorio Emanuele, viale Giacomo Matteotti, viale dei Mille, viale del Lavoro, viale XX settembre.

Altro elemento rilevantissimo è la presenza di interferenze che il gasdotto avrà con altri cavidotti, impianti esistenti o già autorizzati, ecc. qualunque sia il tracciato verso Brindisi, essendo sempre detto come le esistenze e i possibili pressi di terreni di Cisternino, di Lecce e solo a titolo di esempio, il gessoso.

a Sud di Cisternino la direzione per l'Alberga e l'impiego forzatamente oltre ai vii colli derivanti dalla presenza del cammino comune, o si trova. Nella collina abitata lungo la direttrice per il gasdotto.

• Nordovest invece forse la direttrice per Puglia si prevede un tracciato di pale sofistiche, già in fase di elaborazione suggerita dal progettista, ma non realizzato ancora.

Quindi di certo evidenza questa la presenza di fortissimi ostacoli che rendono tutta l'impossibilità fisica di realizzare detto gasdotto nel territorio di Cisternino e Lecce.

Gli elaborati grafici allegati al progetto presentano una grave carenza, in quanto privi di rilievo piani-altimetrichi dell'area interessata con la individuazione dei preesistenti ostacoli, che se correttamente eseguiti avrebbero consentito di meglio valutare i punti di criticità dovuti all'andamento assolutamente non parallelo dei due tracciati.

Si ricorda che parte dell'area interessata dall'attraversamento è sottoposta a vincolo con il P.A.T.T. Passaggio aperto da sudovest verso nord-est, con decreto ministeriale Regionale n. 1348 del 15.2.2004, quello con cui discende anche il vincolo sospettivo alle norme di difesa dettate dal piano stesso. In particolare, la classifica è quella di "terreno di scarsa o nulla" (articolo 11, comma 2,01) e "non di tipo A" (articolo 1, comma 1, b). Inoltre è stato stabilito l'obbligo di presenza di un bene di interesse con valore pubblico, il quale ha un valore di "bene di interesse pubblico" (articolo 1, comma 1, b).



Le specifiche norme di attuazione e i "spontanei" che si creano nel territorio compresi negli Ambiti Territoriali i tratti di valore eccezionale, rilevante, distinguibile e relativo sono sottoposti a tutela diretta dal Piano e per questi algoritmi vengono individuati obiettivi di tutela.

Non possono essere oggetto di lavori compiuti mediante azioni del loro stato fisico o dei loro aspetto essenziale senza che per a.c. lavori sia stata rilasciata l'autorizzazione paesaggistica.

Non possono essere oggetto di trasformazioni (intervento) per effetto di pianificazione in assenza del parere paesaggistico.

Non possono essere oggetto di interventi di rilevanza trasformativa senza che per gli stessi sia stata da parte la attestazione di compatibilità paesaggistica.

Il rispetto agli aiuoli di cui sopra, e di quelli di protezione, deve avvenire con gli strumenti di pianificazione sottordinati devono essere riconosciuti obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica nel rispetto degli Indirizzi di tutela: salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale se stabilito, 2. trasformazioni dell'assetto attuale se compromesso per il ripristino e l'ulteriore qualificazione, 3. trasformazioni dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica.

Peraltro, evidenziate, il 02/08/2017 la Città Regionale ha adottato il Piano Paesaggistico

comunitario Regione (PPIR) e lo stesso si precisa che non è stata dettagliatamente analizzata la conformità al PPTR regionale. Si precisa infatti che alcuni tratti della condotta a terra, ai sensi del PPTR adottato, interessano aree a pascolo, aree boschive e relative aree annesse, aree umide soggette a particolari tutelle e prescrizioni. In queste aree (viste le misure di salvaguardia e le norme transitorie delle NTA del PPTR - art. 105 e art. 110) l'intervento è da considerarsi non ammissibile al-

sensu dell'art. 62 comma 2 lett. a) dell'art. 63 comma 2 lett. a), dell'art. 66 delle Norme Tecniche di Attuazione del PPTR.

Pur nella quotidianità di lavori di manutenzione e di pulizia che si intende fare in fine a tutti criticità, con cedimenti, che altrimenti potendo non essere curata la linea per la presa del gasdotto, avrebbe, probabilmente, un ampiezza compresa tra i 23 mt. e i 30 mt. e una profondità di 4. mt, con una notevole movimentazione di terra e con il rischio di sparpagliare alla base ricchezze archeologiche, non stabilmente depauperate, se non addirittura distruggendole, l'area dei mezzi meccanici impiegati. Nella seguito alla chiusura dei lavori, la fascia di rispetto riserba del gasdotto dovrebbe consistere in 4 mt. circa a destra e 4 mt. a sinistra della condutture per a. tutti compositi, che si dovrebbe mantenere secca da qualsiasi opera di scavo senza arretrati (a prima vista, al fine di consentire le necessarie manutenzioni di funzionamento e controllo) e di eventuale uso in caso di emergenza. Simili condizioni sono spese per il conseguimento di larghezza (ogni 100 m.) di ciascuna delle due aree, in un'area che va dunque sotto curati, ma a cui non vengono ordini e limiti da un solo al contempore una "ferita" nel territorio che non potrà più essere risanata.

Si tratta infatti, prevalentemente, di zone agricole sottoposte a vincolo paesaggistico in cui, come sopra è identificato, esistono una moltitudine di beni da tenere al sicuro e la realizzazione di tale opera, non si concilia con la prescrizione normativa del tale territorio.

Peraltro, l'impatto dell'opera e del camion sulle aree di ragionevoli, culturali e archeologici, deve essere verificato, dove possibile, con l'ausilio di tecnologie di misura, letti satellitari, per scegliere ogni intervento.

L'elenco 1. la presenza di campi antropizzati nei percorsi, che si intende ricavare dall'immagine dei luoghi con possibili ripercussioni negli spazi fluviali e nei fiumi.

È inevitabile osservare che tra le tendenze crescenti del turista-visitatore - spesso proveniente da aree urbanizzate antropizzate - ve n'è quella di preferire l'entroterra, piuttosto che le località marine, evitando di affacciarsi, andando alla ricerca di una ricchezza alternativa di un rapporto diretto con il territorio e con la natura, attraverso interazioni con i domotici, facendo il che viene visto come una sorta di "ritorno" al passato al genitivo. Lo evidenzia il fenomeno "back to nature" di turismo nelle aree prealpi e negli altopiani, che si sta affacciando soprattutto negli ultimi anni.

Tutto ciò che pone questo tipo di pressione e poi quando gli obiettivi sono dati per la realizzazione di tracciato sulla terraferma, il principio generale da seguire quello dello sfruttamento degli spazi prossimi agli assi stradali già esistenti, nonché di pertinente libere e già interessati da infrastrutture ed opere permanenti, le quali facilmente accessibili per ogni intervento di vigilanza e manutenzione.

Alla fine di tutte le Città e di Castri di Fiume e altri, le osservazioni sospette e relative alla realizzazione delle piste, anche quelle che riguardano i più grandi e stabili ponti, in zone agricole



Il Consiglio si rivolge quindi agli organi di potere con le proposte urbanistiche non conforme al quadro industriale dello spazio da realizzare e si riserva in ogni caso di influenzare ogni provvedimento.

La società proponente deve necessariamente prevedere e definire il tracciato riflettendo l'intero attraversamento sulla terraferma, indicando puntualmente il percorso, e non deve demandare e rimandare l'individuazione della seconda sezione a terra ad un'ulteriore progetto da riproporsi, in un secondo momento, da un'altra società, stante la necessaria complementarietà delle due "sezioni" progettate e la loro assoluta unità funzionale.

Si ritiene nel illustrare che l'opera non come definita nell'inciso, si raggiungerà in cui si prevede il solo attraversamento sulla terraferma di cui Art. 8.2, non è adeguata, non funziona in quanto incompleta, e, pertanto, sia stato affiancato al progetto valutare complementariamente dagli organi a ciò preposti.

La Commissione Consigliare, avvertita fin dall'inizio di Cassa di Risparmio, in discussione alle osservazioni sopra riportate ed alla fine dei dati registrati sui oggi disponibili, conclude esprimendo la propria valutazione negativa al progetto così varato.

In ultimo si evidenzia come le obiezioni svolte sia lo frutto di una valutazione effettuata in stretta collaborazione con tutti i rappresentanti politici presenti in Consiglio Comunale ed alla luce della politica politica esistente, in doppio organico con il Consiglio, ma inidoneo ai propri contenuti.

Il Consiglio
(Roma, Antonio De Mattei).



Panella Monica

Da: Per conto di: ufficiotecnico.comunecastridilecce@pec.rupar.puglia.it [posta-certificata@pec.rupar.puglia.it]
Inviato: venerdì 8 novembre 2013 12:57
A: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; segreteriapresidente@regione.puglia.it; l.capone@regione.puglia.it; gius.rubino@regione.puglia.it; g[minervini@regione.puglia.it; a.antonicelli@regione.puglia.it; segreteria@anci.puglia.it; presidenza@provincia.le.it; tapitalia@tap-ag.com
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: I: Osservazioni al Progetto pubblicato in data 11/09/2013 per il gasdotto TAP (Trans Adriatic Pipeline AG).
Firmato da: posta-certificata@pec.rupar.puglia.it
Allegati: daticert.xml; I: Osservazioni al Progetto pubblicato in data 11/09/2013 per il gasdotto TAP (Trans Adriatic Pipeline AG).

 
daticert.xml I:
zioni al Proge

Messaggio di posta certificata
Il giorno 08/11/2013 alle ore 12:56:30 (+0100) il messaggio
"I: Osservazioni al Progetto pubblicato in data 11/09/2013 per il gasdotto TAP (Trans Adriatic Pipeline AG)." è stato inviato da
"ufficiotecnico.comunecastridilecce@pec.rupar.puglia.it"
indirizzato a:
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
segreteriapresidente@regione.puglia.it
l.capone@regione.puglia.it
gius.rubino@regione.puglia.it
g[minervini@regione.puglia.it
a.antonicelli@regione.puglia.it
segreteria@anci.puglia.it
presidenza@provincia.le.it
tapitalia@tap-ag.com
Il messaggio originale è incluso in allegato
Identificativo messaggio: 201311081256110100.0466.peca@pec.rupar.puglia.it