



CITTA' di MELENDUGNO
Provincia di Lecce

Protocollo 13004 del 17/06/2014

**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL
MARE**

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Proc. ID_VIP 1805

**Gasdotto Albania – Italia attraverso Mare Adriatico approdo nel Comune di Melendugno
(Lecce) “Trans Adriatic Pipeline” TAP**

Memoria

per il Comune di Melendugno, con sede in Melendugno alla via San Nicola, in persona del Sindaco e legale rappresentante *pro – tempore*, ente locale direttamente interessato dal progetto in epigrafe e dagli impatti della sua eventuale attuazione, espone quanto segue.

FATTO

1) È pendente presso il Ministero dell' Ambiente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale su istanza presentata dalla società Trans Adriatic Pipeline (d' ora innanzi, TAP) in data 19.03.2012.

La procedura VIA, attualmente allo stato di “Istruttoria tecnica CTVIA”, riguarda il progetto di gasdotto Trans Adriatic Pipeline - Gasdotto Albania-Italia, un gasdotto per il trasporto del gas dalle nuove fonti di approvvigionamento nella regione del Mar Caspio all'Europa Occidentale e Sud - orientale, attraverso il cosiddetto Corridoio Meridionale del Gas. Il gasdotto in Italia consiste in una condotta sottomarina (tratto *offshore*) lunga circa 45 km, in una condotta interrata (tratto *onshore*) lunga circa 8,2 km e in un Terminale di Ricezione del Gasdotto (Pipeline Receiving Terminal) ubicato nel Comune di Melendugno.

2) Dopo l'attivazione a opera del soggetto proponente della procedura preliminare di Scoping ai sensi dell'art. 21 del d.lgs n. 152/06 (Maggio 2011) - finalizzata a definire le metodologie da adottare nel successivo Studio di Impatto Ambientale, le informazioni da includere ed il loro livello di dettaglio - è stato emesso Parere ufficiale relativo alla Procedura di Scoping sia dal MATTM (Parere prot. DVA-2011-0029847 del 29.11.2011) sia dal MIBAC (Parere DG/PBAAC/34.19.04/5466/2012 del 22.02.2012).

3) In data 15.03.2012 il proponente ha quindi presentato l'istanza di avvio della procedura di VIA ai sensi dell'art. 23, comma 1, del d.lgs n. 152/06, allegando il progetto c.d. definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale. In data 22.03.2012, inoltre, TAP ha provveduto alla pubblicazione del progetto

sui quotidiani ai fini della consultazione del pubblico ai sensi dell'art. 24 del d.lgs n. 152/06, con termine per la presentazione di osservazioni da parte del pubblico fissato al 21.05.2012.

4) In data 29.03.2012 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (DGVA) del MATTM dava formalmente avvio all'istruttoria tecnica.

5) Tuttavia, in data 05.04.2012 la stessa DGVA (con atto sconosciuto all'ente locale) riteneva l'**istanza incompleta** e provvedeva ad una prima richiesta al proponente di documentazione integrativa ai sensi dell'art. 23, comma 4, del d.lgs n. 152/06.

6) In seguito TAP, con atto sconosciuto all'ente locale, formulava istanza di sospensione al MATTM ai sensi dell'art. 24, comma 9, del d.lgs n. 152/06, al fine di modificare ed integrare gli elaborati all'esito dei Pareri di Scoping del MATTM e del MIBAC e delle osservazioni presentate dai soggetti interessati ai sensi dell'art. 24, comma 4, del d.lgs n. 152/06. Detta istanza era accolta dal MATTM che disponeva una prima sospensione del procedimento di 90 giorni fino al 17.09.2012 con nota Prot. DVA_2012-0014821 del 19.06.2012; una seconda sospensione (con atto sconosciuto all'ente locale) fino al 10.12.2012; infine con nota Prot. DVA_2012-0030600 del 14.12.2012 una terza sospensione di 9 mesi fino al 10.09.2013.

7) L'autorità competente, ritenendo che le modificazioni apportate fossero sostanziali e rilevanti per il pubblico, ha altresì disposto la ripubblicazione del progetto ai sensi dell'art. 24, comma 9 *bis*, del D. L.vo n. 152/06, a cui TAP ha provveduto mediante avviso sui quotidiani in data 11.09.2013, con termine per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico scaduto il 10.11.2013.

8) Il Comune di Melendugno ha presentato le proprie osservazioni sia con riferimento al progetto antecedente le integrazioni apportate all'esito della predetta sospensione (vedi osservazioni Comune di Melendugno con nota Prot. 5147 del 19.03.2012 acquisite dal Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale Valutazioni Ambientali con Prot. DVA-00-2012-0007724 del 29.03.2012); sia con riferimento al progetto come aggiornato con nuovo ESIA depositato presso il MATTM in data 10.09.2013: in particolare, con riferimento a quest'ultimo, ha predisposto un **contro-rapporto VIA** con nota Prot. 22008 del 09.11.2013 acquisito dal Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale Valutazioni Ambientali con Prot. DVA-00-2013-0025823 del 12.11.2013).

9) Il 27.12.2013 la Regione Puglia ha organizzato a Lecce il confronto pubblico (OST Open Space Technology) tra comunità locali, associazioni, Governo Nazionale e Proponente, all'esito del quale il Comitato VIA/VAS della Regione Puglia ha espresso **giudizio negativo di compatibilità ambientale** all'intervento così come proposto con Parere espresso nella seduta del 14.01.2014 ai sensi del Regolamento Regionale n. 10/2011, approvato con D.G.R. n. 1099 del 16.05.2011.

10) Con nota Prot. DVA_2014-007449 del 18.03.2014 la DGVA ha predisposto una nuova Richiesta di integrazione documentale al proponente di cui alla nota Prot. CTVA-2014-0000832 del 07.03.2014.

Le integrazioni al secondo progetto TAP del 10.09.2013 richieste dalla DGVA con la richiamata nota riguardano ben 48 punti fondamentali: la DGVA infatti, ritenendo che **le modifiche da apportare siano sostanziali e rilevanti** ai sensi dell'art. 26, co 3 *bis*, del d.lgs n. 152/06, ha richiesto al proponente:

-il deposito di copia delle stesse presso gli uffici delle amministrazioni di cui all'art. 23, co 3, del d.lgs n. 152/06;

-contestualmente, l'avviso di avvenuto deposito secondo le modalità di cui all'art. 24, commi 2 e 3, del d.lgs n. 152/06.

11) Nel Marzo 2014 (nota Prot. 7596 del 20.03.2014) anche il Ministero dei Beni Culturali ha formulato nr. 18 rilievi ai fini della necessaria integrazione del progetto;

12) In data 19/04/2014 il Comune di Melendugno ha ricevuto dalla società TAP la documentazione integrativa già inviata al MATTM a riscontro della richiesta di integrazioni sostanziali e rilevanti al progetto richieste con la citata nota Prot. DVA_2014-007449 del 18.03.2014.

13) Nelle more di tanto, è proseguito l'iter amministrativo per la realizzazione dell'opera. In particolare:

13.a) con istanze prot. LT-TAPIT-ITSK-002012 del 30.12.2013, prot. LT-TAPIT-ITSK-002214 del 03.01.2014, prot. LT-TAPIT-ITSK-00196 del 16.01.2014 e prot. LT-TAPIT-ITSK-000224 del 28.01.2013, la soc. T.A.P. ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto il rilascio di apposita ordinanza di polizia marittima per lo svolgimento di sondaggi geofisici, ambientali, geotecnici nell'ambito della procedura di *Valutazione di Impatto Ambientale* già in corso. Con nulla osta prot. M_INF/PORTI/624 del 21.01.2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, acconsentiva ai sondaggi geofisici e geotecnici in Mare Adriatico, da effettuarsi nel periodo compreso tra il 25.01.2014 ed il 20.02.2014, con eventuale slittamento di 10 giorni per la loro ultimazione a seguito di eventi accidentali. Di conseguenza, con Ordinanza n. 17/2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto rendeva noto che dal 15.02.2014 fino al 25.02.2014 la società *Trans Adriatic Pipeline AG*, per il tramite di ditte specializzate, avrebbe effettuato operazioni in ambito di sondaggi geofisici, ambientali, geotecnici.

13.b) Rispetto alle relative indagini integrative l'associazione degli Ecologisti Democratici del Salento in data 15.12.2013 formalizzava istanza di accesso alla documentazione relativa ai medesimi atti amministrativi a mezzo pec al MATTM (MATTM@pec.minambiente.it) ed al responsabile del procedimento della Direzione generale per le valutazioni ambientali, d.ssa Carmela Bilanzone (dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it), da questi ricevuta con Prot. N. DVA – 2013 – 0030409 del 30.12.2013, con la quale si chiedeva di conoscere gli atti amministrativi che autorizzano TAP allo svolgimento dell'imminente campagna di sondaggi integrativi. Alla suddetta istanza rispondeva il direttore generale della DVGA, dr. Mariano Grillo, con nota prot. DVA_2013-0030409 del 30.12.2013 dalla quale si apprendeva che le attività della società TAP sarebbero state realizzate senza necessità di previa autorizzazione di tipo ambientale, nonostante l'evidente natura impattante sul sottosuolo marino delle medesime. Per contro, l'unica autorizzazione richiamata come presupposto delle indagini dal MATTM era quella della Capitaneria di Porto finalizzata alla sola sicurezza delle navigazione in mare: infatti, nella predetta nota *«si rappresenta che tale richiesta di accesso dovrà essere rivolta all'amministrazione competente al loro rilascio, ossia nella fattispecie la Capitaneria di Porto di Otranto»*;

13.c) Con nota prot. 4930 del 22.02.2014 inviata alla Capitaneria di Porto di Otranto e assunta al relativo prot. n. 2524 del 26.02.2014, il Comune di Melendugno, dopo aver premesso:

- che le indagini autorizzande richiedevano l'obbligatoria autorizzazione all'immersione in mare dei materiali ai sensi dell'art. 109, co 1, lett, a) d.lgs n. 152/06, in quanto fortemente impattanti sul sottofondo marino;

- che ai sensi dell'art. 195, comma 2, *lett. p)* del d.lgs n. 152/06 tali omissioni, se perpetrate, avrebbero costituito gravi alterazioni dell'ecosistema marino e un grave *vulnus* per gli operatori del settore turistico e della pesca, con gravi ripercussioni ambientali ed economiche,

chiedeva alla Capitaneria di Porto di Otranto di *«accertare, in riferimento alle predette attività di indagine, che la società TAP fosse munita dei prescritti provvedimenti autorizzativi/nulla osta di competenza di Organi o Enti cui la legge riconosca, a vario titolo, specifiche attribuzioni nei settori direttamente o indirettamente coinvolti dalle attività poste in essere, con particolare riferimento ai provvedimenti a tutela di ambiente ed ecosistema»*.

La nota comunale è stata riscontrata dalla Capitaneria di Porto di Otranto con nota Prot. 3483 del 20.03.2014 nella quale si forniva conferma della carenza di autorizzazioni ambientali allo svolgimento delle indagini integrative.

13.d) Con nota Prot. LT-TAPIT-ITSK-00198 del 09.12.2013, indirizzata al Prefetto di Lecce e da questi ricevuta il 12.12.2013, la soc. T.A.P. chiedeva l'emissione di provvedimento di accesso ai fondi ex art. 52 *septies* del D.P.R. n. 327/01 e s. m. i., finalizzata allo svolgimento di indagini

conoscitive ed integrative dello Studio di Impatto Ambientale depositato il 10.09.2013, costituite in particolare da:

- sondaggi geognostici (perforazioni con sonde o trivelle a percussione o a rotazione);
- rilievi geofisici (prospezioni geoelettriche, prospezioni sismiche a rifrazione, prospezioni sismiche in foro “down-hole”);
- verifica di ordigni bellici inesplosi (bonifica superficiale e bonifica in profondità) nei siti di proprietà privata e pubblica posti lungo il tracciato di massima del gasdotto, nell’area del Terminale e nelle zone puntuali/lineari riportate nelle planimetrie allegate all’istanza, ricadenti nel territorio del Comune di Melendugno;

13.e.) Quest’ultimo con nota prot. 6185 del 10.03.2014 - inviata al MIBAC, alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia ed alla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia e per conoscenza alla DGVA del MATTM - ha chiesto *«di conoscere gli atti amministrativi di rispettiva competenza che autorizzano la società Trans Adriatic Pipeline allo svolgimento delle campagne di sondaggi, [...] compresi gli atti amministrativi relativi alle disposizioni di sorveglianza archeologica durante le operazioni di sondaggio dei fondali marini e di carotaggio e/o scavo già previste nel tratto a terra dell’opera; di conoscere le prescrizioni emesse dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia a garanzia della tutela del patrimonio archeologico già noto e di quello potenziale nell’area di incidenza dell’opera, sia nel tratto onshore che in quello delle acque prospicienti la costa; di conoscere lo stato della procedura di verifica preventiva dell’interesse archeologico ex artt. 95 e 96 del D. Lgs. n. 163/2006 relativamente all’opera in oggetto, in particolare se la società TAP ha reso la prescritta dichiarazione in merito alla sottoposizione o meno dell’intervento presentato alla procedura di verifica preventiva nonché la tipologia e la natura dei provvedimenti della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia di verifica della sussistenza dei presupposti di legge in merito all’applicazione delle procedure in oggetto»*. Alla predetta richiesta non è stato dato a oggi alcun riscontro.

13.f) Con istanza prot. LT-TAPIT-ITSK-00232 del 04.03.2014 la soc. T.A.P. ha richiesto all’Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto l’ulteriore emissione di apposita Ordinanza Marittima per disciplinare ai fini della sicurezza della navigazione lo svolgimento di sondaggi geofisici, ambientali, geotecnici nell’ambito del Circondario Marittimo di Otranto nell’ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale già in corso.

13.g) Con successive e discendenti comunicazioni del 02, 14 e 14 aprile 2014, a integrazione e parziale rettifica dell’anzidetta istanza, la società ha reso noti i tempi di attuazione dei sondaggi, da

effettuarsi a cura della piattaforma jack-up SKATE III, assistita dalla Motobarca da traffico “GELMAR” e dal Rimorchiatore “SARA T”;

13.h) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato nulla osta prot. M_INF/PORTI/3071 del 19.03.2014 relativamente alla tipologia di sondaggi richiesti.

12.i) Con ordinanza n. 28/2014 del 17.04.2014 l’Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto dello stesso Ministero - specificando che l’ordinanza era emanata ai soli fini della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare **e non esime i soggetti richiedenti dall’obbligo di munirsi di ogni eventuale provvedimento autorizzativo/nulla osta di**

competenza di Organi o Enti cui la legge riconosca, a vario titolo, specifiche attribuzioni nei settori direttamente o indirettamente coinvolti dalle attività poste in essere - rendeva noto che

«dal 22.04.2014 fino al 30.04.2014, la società Trans Adriatic Pipeline AG, per il tramite di ditte specializzate ed all’uopo incaricate, effettuerà operazioni in ambito di sondaggi geofisici, ambientali e geotecnici, espletate a mezzo dell’impiego della piattaforma SKATE III - Bandiera: United Kindom of Great Britain, assistita dal unità da traffico “GELMAR” – 6GL184 e dal Rimorchiatore “SARA T” – 6GL178, nell’area di mare territoriale italiano, più esattamente prospiciente la marina di San Foca di Melendugno (LE), meglio individuata in un’area di operazioni perimetrata dalle seguenti coordinate geografiche (datum WGS84), come da stralcio planimetrico in allegato alla presente Ordinanza» e «nell’ambito dello specchio acqueo circostante il raggio di 150 metri dai suddetti punti di campionamento (01 e 02 così come da stralcio planimetrico allegato), [vietava] la navigazione, la sosta e l’ancoraggio per tutte le unità, la balneazione e l’espletamento di attività di pesca sotto qualsiasi forma, nonché qualsivoglia attività connessa agli usi del mare».

13.l.) Con nota Prot. 9390 del 22.04.2014, mai riscontrata, il Comune di Melendugno chiedeva alla Capitaneria di Porto di Otranto l’annullamento in autotutela dell’Ordinanza n. 28/2014, per la palese violazione dell’art. 109 del d.lgs 3 aprile 2006, n. 152 nonché degli artt. 95 e 96 del D. Lgs. n. 163/2006 (*Codice dei contratti pubblici*) e della Circolare n. 10 del 15.06.2012 del MIBAC (Prot. n. DG-ANT 6548 – Class. 34.0110/41), e dell’art. 26, comma 3, del D. L.vo n. 152/06.

14) A seguito di tanto, in data 25.04.2014 TAP annunciava il completamento delle indagini integrative.

* * *

La presente memoria è così articolata:

1. Rilievi giuridici di ordine generale

2. Rilievi giuridici di ordine puntuale
3. Rilievi giuridici: conclusioni;
4. Rilievi tecnici di ordine generale;
5. Rilievi tecnici di ordine puntuale
6. Rilievi tecnici: conclusioni

1. RILIEVI GIURIDICI DI ORDINE GENERALE

- 1) **Violazione art. 24, commi 9 e 9 bis, art. 26 commi 1, 3 e 3 bis del D. L.vo n. 152/06. Errore di fatto, perplessità dell'azione amministrativa, violazione del principio di proporzionalità, inefficacia e inefficienza del provvedimento rispetto agli obiettivi preposti e motivazione carente.**

La società TAP (d'ora innanzi, TAP) ha formulato istanza di sospensione al MATTM ai sensi dell'art. 24, comma 9, del d.lgs n. 152/06, al fine di modificare e integrare il progetto all'esito dei Pareri di *Scoping* del MATTM e del MIBAC e delle osservazioni presentate dai soggetti interessati ai sensi dell'art. 24, comma 4, del d.lgs n. 152/06. A seguito del suo accoglimento, il MATTM che disponeva ben tre sospensioni (fino al 17.09.012; fino al 14.12.012 e fino al 10.9.013) (si v. premessa in fatto)

L'autorità competente, ritenendo che le modificazioni apportate fossero sostanziali e rilevanti per il pubblico, ha altresì disposto una ripubblicazione del progetto ai sensi dell'art. 24, comma 9 bis, del d. lgs n. 152/06, a cui la TAP ha provveduto mediante avviso sui quotidiani in data 11.09.2013, con termine per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico scaduto il 10.11.2013.

In realtà, più che una modifica o un'integrazione degli elaborati alla luce dei pareri e delle osservazioni pervenute, il proponente ha di fatto depositato **un progetto interamente nuovo, caratterizzato:**

- addirittura da un **nuovo punto di approdo** *in – shore* che da Punta Cassano (zona interessata da falesia che sorge a circa 100 metri dall'area protetta Palude di Cassano) è stato spostato su una spiaggia turistica a circa 300 metri più a Sud, tra Lido S. Basilio e Lido Cicalinda;
- dalla modifica del tracciato di collegamento del tubo dal punto di approdo fino alla centrale di depressurizzazione PRT, a sua volta in un primo momento progettata in Comune di Melendugno a ridosso di Acquarica di Lecce e successivamente collocata sempre in Comune di Melendugno in un'area circondata da abitazioni;

- da una nuova lunghezza, che da quella originaria di circa 8,2 km., risulta oggi ben più impattante (pari a 5 km. circa) e interessa direttamente sia beni tutelati (quali la Strada Basiliana) sia le aziende agricole presenti sul posto.

Gli elaborati ripubblicati costituiscono pertanto un **progetto nuovo e diverso da quello originario** che avrebbe richiesto la conclusione del procedimento e l'eventuale apertura di uno differente mediante la presentazione di altra e diversa istanza per Valutazione di Impatto Ambientale.

Ciò è del resto esplicitamente riconosciuto dalla stessa DGVA che infatti, nella ulteriore richiesta di documentazione integrativa di cui alla nota prot. DVA_2014-007449 del 18.03.2014, ha precisato che **«gli elaborati di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale e Sociale SIA, presentati il 10 settembre 2013 sostituiscono integralmente il precedente SIA presentato nel marzo 2012»**.

La mancata chiusura negativa della procedura VIA determina pertanto un'illegittima ultrattività dell'istanza ex art. 23 del d.lgs n. 152/06 che - presentata per un progetto di gasdotto corredato da uno Studio di Impatto Ambientale relativo ai beni oggetto di tutela ambientale, paesaggistica, economica e sociale di un luogo scelto come iniziale punto di approdo - spiega invece i propri effetti all'interno di un procedimento interamente novato e rispetto a una progettazione del tutto differente da quella oggetto dell'istanza originaria, in quanto avente ad oggetto una progettazione che ha **«sostituito integralmente il precedente SIA»**, con un nuovo punto di approdo.

Concorde è il rilievo da parte del giudice amministrativo dell'illegittimità di simile stratificazione procedimentale, diretta a introdurre elementi di valutazione nuovi e sostanziali, con effetti elusivi dei meccanismi di partecipazione e dei termini di chiusura del procedimento.

In particolare TAR PUGLIA, Lecce, Sez. I - 25 maggio 2011, n. 957 ha precisato che **«A fronte di integrazioni sostanziali dello studio di impatto ambientale, deve ritenersi necessario procedere alla riattivazione del procedimento VIA, se non altro per garantire il pieno rispetto dei meccanismi partecipativi di cui all'art. 24 del codice ambiente»**.

Ciò trova immediata applicazione *a fortiori* nella fattispecie come quella in esame in cui:

- si è in presenza non solo di integrazioni sostanziali del SIA, ma – lo si ribadisce, come esplicitamente riconosciuto dalla stessa DGVA – addirittura di una **sostituzione integrale del precedente elaborato**, con la presentazione di un nuovo progetto.

- anche il secondo progetto T.A.P. del 10.09.2013 non è nemmeno il progetto definitivo, ma richiede una terza versione del tutto nuova e differente anche dalla seconda.

Sotto quest'ultimo profilo va ribadito (v. premesse in fatto) che - a seguito delle richiesta di integrazione documentale avanzata con nota prot. CTVA-2014-0000832 del 07.03.2014 ai sensi dell'art. 26, comma 3, del D. L.vo n. 152/06, predisposta dalla DGVA con nota Prot. DVA_2014-

007449 del 18.03.2014, e delle necessità per TAP di dare riscontro **ben 48 punti fondamentali** – TAP dovrà procedere a una nuova, ulteriore e radicale rielaborazione dell'intero progetto, apportandovi modifiche che la stessa DGVA ha ritenuto **sostanziali e rilevanti** ai sensi dell'art. 26, comma 3 *bis*, del d.lgs n. 152/06, tanto da chiedere che il proponente depositi copia delle stesse agli uffici delle amministrazioni di cui all'art. 23, comma 3, e, contestualmente, dia avviso dell'avvenuto deposito secondo le modalità di cui all'art. 24, commi 2 e 3, del d.lgs.

Si tratterebbe, in pratica, di una seconda ripubblicazione che darebbe vita alla **terza versione differente e nuova** del progetto di gasdotto TAP, come confermato dalla qualità e dall'elevato numero delle integrazioni richieste. A titolo di mero esempio, infatti (e rinviando alle specifiche argomentazioni tecniche, su cui si v. *infra*), tra queste sono ricomprese:

- l'implementazione della Sintesi Non Tecnica fino ad ora lesiva delle esigenze della partecipazione;
- le gravissime carenze nel SIA quali il continuo ricorso alla sola rappresentazione grafica dei dati esaminati e degli esiti delle indagini senza un'adeguata descrizione degli stessi;
- la mancata quantificazione delle interferenze dell'opera con i diversi vincoli/zonizzazioni;
- il mancato approfondimento dell'analisi scientifica delle alternative con riferimento ai vincoli ed ai fattori critici finalizzato ad un bilancio del rapporto costi-benefici in termini ambientali e sociali;
- l'eccessiva estensione del terminale PRT;
- l'incertezza nell'individuazione delle aree di cantiere del microtunnel e del PRT;
- le incongruenze tecniche relative al pozzo di spinta del microtunnel;
- la carente descrizione dell'intero processo di trattamento dei fanghi da perforazione;
- la carente descrizione delle modalità di esecuzione della trincea a mare prevista in corrispondenza dell'*exit point* del microtunnel;
- le evidenti incongruenze in merito ai volumi delle terre e rocce da scavo;
- la mancata valutazione delle possibili interferenze delle opere con la falda superficiale e profonda con particolare riferimento ad un'eventuale alterazione della permeabilità sotterranea della falda ed al mantenimento dell'equilibrio tra apporti di acqua salata e dolce;
- le gravi incongruenze circa la rappresentazione delle praterie di Posidonia e Cymadocea nodosa;
- l'inadeguatezza delle considerazioni formulate in merito all'impatto acustico ed alle vibrazioni in ambiente marino;

-la mancata quantificazione in dettaglio delle potenziali emissioni in atmosfera delle due caldaie a gas del PRT;

- infine (al punto 48) la necessaria e completa valutazione preliminare sugli impatti cumulativi dell'opera fino al recettore delle rete di trasporto nazionale Rete Snam Gas in Mesagne.

Basterebbe quest'ultimo punto - e a maggior ragione ove si consideri che il vero terminale dell'opera non è il punto definito come "Potenziamento Derivazione per Polo Industriale di Brindisi DN 1050 (42")", sito in località "Masseria Matagiola" in Comune di Brindisi, bensì il terminale di ricezione di Minerbio (BO), a cui il gas TAP è destinato, in quanto il gasdotto in arrivo da Melendugno avrebbe un diametro di 48", mentre il gasdotto che collega il punto di ricezione di Brindisi con quello di Minerbio (BO) ha un diametro di 42", insufficiente ad accogliere il gas TAP – per concludere che quelle richieste non sono 'integrazioni' a un progetto funzionalmente e strutturalmente identico o assimilabile a quello iniziale, ma di un **nuovo terzo progetto**, richiedente soluzioni progettuali nuove e differenti rispetto al passato, in quanto realizzate sulla base di dati tecnici, scientifici, ambientali e sociali non considerati dal progetto a suo tempo presentato (basti pensare a titolo di mero esempio alle soluzioni progettuali da porre in essere in presenza di ordigni inesplosi, o ai vincoli a salvaguardia delle praterie di Poseidonia o delle emergenze archeologiche), come ben si specifica nella parte tecnica della presente memoria, cui si rinvia.

Tutto ciò determina un'anomala, immotivata, intempestiva, irrituale ed illegittima prosecuzione del procedimento amministrativo di VIA (che, al contrario, avrebbe dovuto già concludersi nei termini perentori di cui all'art. 26 del d.lgs n. 152/06) e l'evidente violazione del principio di proporzionalità, efficacia ed efficienza del provvedimento rispetto agli obiettivi preposti.

Le integrazioni alla documentazione presentata dal proponente – che, come noto, la P.A. precedente in materia di VIA può richiedere al fine acquisire elementi nuovi o ulteriori per le proprie determinazioni – se pure possono integrare modifiche anche sostanziali e rilevanti al progetto, **non consentono mai un'integrale modifica degli elaborati**, al punto da dar vita ad un SIA che abbia **«sostituito integralmente il precedente SIA»**, come invece espressamente riconosciuto dallo stesso MATTM riguardo al progetto ripubblicato del 10.09.2014 e come inevitabilmente si riscontra per la documentazione integrativa già inviata da TAP al MATTM ed al Comune di Melendugno (da questi ricevuta in data 19.04.2014) e fondata da ultimo sulla citata nota Prot. DVA_2014-007449 del 18.03.2014.

Pertanto, la nota Prot. DVA_2014-007449 del 18.03.2014 (cfr. punto delle premesse in fatto), con cui la DGVA ha predisposto una nuova Richiesta di integrazione documentale al proponente in ben 48 punti fondamentali del progetto, di cui alla nota Prot. CTVA-2014-0000832 del 07.03.2014 ai

sensi dell'art. 26, comma 3, del D. L.vo n. 152/06, appare manifestamente illegittima e deve essere superata dal MATTM con un provvedimento negativo di chiusura della procedura di valutazione di impatto ambientale, con conseguente **necessaria presentazione di un progetto nuovo e unitario esteso fino al solo terminale SNAM idoneo, e che evidenzi in modo puntuale e trasparente tutti i profili oggetto di rilievo**, al fine di consentire la piena e consapevole partecipazione dell'ente esponenziale della collettività.

2) Falsa ed erronea presupposizione. Violazione D.P.C.M. 27 dicembre 1988.

Il procedimento VIA andava in ogni caso chiuso negativamente in quanto il progetto TAP, oltre a non essere unitario, poiché riguarda solo un piccolo tratto della condotta, è privo dei requisiti minimi per il suo esame.

Con riguardo al primo profilo, valgono i rilievi già formulati dal Comune di Melendugno in sede di contro-rapporto, cui espressamente si rinvia .

Con riguardo al secondo profilo, si evidenzia che l'istanza TAP non è formulata in conformità a quanto prescritto dal **D.P.C.M. 27 dicembre 1988, la cui piena vigenza è ormai pacifica.**

Se infatti il cod. ambiente aveva ingenerato il dubbio sulla vigenza del decreto, in quanto abrogava espressamente il D.P.C.M. n. 377/1988 (disciplina VIA), ma non anche il DPCM 27 dicembre 1988, recante le norme tecniche, ormai quei dubbi sono stati, come noto, superati col decreto correttivo n. 4/2008 al d.Lgs 152/2006 che ha modificato l'art. 34 del d.lgs 152 (poi ulteriormente modificato col secondo correttivo n. 128/010) e, nel prevedere la necessaria emanazione di una nuova normativa tecnica, ha specificato che *“Resta ferma l'applicazione dell'articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11, relativamente al recepimento di direttive comunitarie modificative delle modalità esecutive e di caratteristiche di ordine tecnico di direttive già recepite dall'ordinamento nazionale. Resta ferma altresì, nelle more dell'emanazione delle norme tecniche di cui al presente comma, l'applicazione di quanto previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988”*.

Poiché a oggi le norme regolamentari non sono state ancora emanate, trova piena applicazione il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988.

Il progetto presentato non ha però tenuto conto della normativa tecnica di cui al DPCM (osservazioni tecniche puntuali, cui si rinvia) e del quadro programmatico in cui si inserisce (osservazioni giuridiche puntuali, cui si rinvia), secondo quanto prescritto dall'art. 3

Art. 3 Quadro di riferimento programmatico”

1. Il quadro di riferimento programmatico per lo studio di impatto ambientale fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e programmazione territoriale e settoriale. Tali elementi costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del giudizio di compatibilità ambientale di cui all'art. 6. E' comunque escluso che il giudizio di compatibilità ambientale abbia ad oggetto i contenuti dei suddetti atti di pianificazione e programmazione, nonché la conformità dell'opera ai medesimi. 2. Il quadro di riferimento programmatico in particolare comprende: a) la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso (omissis); b) la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata: 1) eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni; b) l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto, con le eventuali previsioni temporali di realizzazione; c) l'indicazione dei tempi di attuazione dell'intervento e delle eventuali infrastrutture a servizio e complementari. 3. Il quadro di riferimento descrive inoltre: a) l'attualità del progetto e le eventuali modifiche apportate dopo la sua originaria concezione; b) le eventuali disarmonie di previsioni contenute in distinti strumenti programmatici".

Ne deriva l'ulteriore necessità di chiusura negativa del procedimento di VIA pendente, al fine di acquisire il quadro programmatico in cui si iscrive il nuovo terzo progetto scaturente dalle integrazioni sostanziali richieste.

3) Violazione e falsa applicazione dell'art. 24, commi 9 e 9 bis, art. 26 commi 1, 2, 3 e 3 bis del d.lgs n. 152/06. Violazione art. 2 delle L. n. 241/90. Violazione del principio della certezza temporale dell'azione amministrativa. Eccesso di potere per falsa presupposizione e difetto dei presupposti, errore di fatto, perplessità dell'azione amministrativa, violazione del principio di proporzionalità, inefficacia e inefficienza del provvedimento rispetto agli obiettivi preposti e motivazione carente.

La mancata chiusura negativa del procedimento VIA è illegittima anche sotto il profilo della violazione dei principi e norme indicati in premessa, sia con riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale nel suo complesso, sia con riguardo alla richiesta ministeriale di integrazioni alla documentazione presentata.

È noto che quello della certezza dei tempi dell'azione amministrativa è principio generale dell'ordinamento in base al quale, salve specifiche eccezioni enucleate in sede pretoria, la P.A. ha

sempre l'obbligo di concludere il procedimento con l'adozione di un provvedimento espresso entro un termine predeterminato.

Alla regola non sfuggono i procedimenti complessi: è noto infatti che, proprio al fine di contemperare l'esigenza di certezza e celerità dell'azione amministrativa con la complessità di taluni procedimenti, per ragioni connesse all'organizzazione amministrativa o per la particolare natura degli interessi pubblici tutelati, l'art. 2, comma 7, della l. n. 241/90 ha previsto che *«fatto salvo quanto previsto dall'art. 17, i termini di cui ai commi 2, 3, 4 e 5 del presente articolo possono essere sospesi, per una sola volta e per un periodo non superiore a trenta giorni, per l'acquisizione di informazioni o di certificazioni relative a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso dell'amministrazione stessa o non direttamente acquisibili presso altre pubbliche amministrazioni»*.

Tanto premesso, nella fattispecie in oggetto trovano applicazione i termini ulteriori, comunque non superiori ai centottanta giorni, di cui all'art. 2, comma 4, della l. n. 241/90 previsti *«Nei casi in cui, tenuto conto della sostenibilità dei tempi sotto il profilo dell'organizzazione amministrativa, della natura degli interessi pubblici tutelati e della particolare complessità del procedimento, sono indispensabili termini superiori a novanta giorni per la conclusione dei procedimenti di competenza delle amministrazioni statali e degli enti pubblici nazionali»*.

In particolare, per il procedimento di VIA i termini dell'azione amministrativa sono definiti dall'art. 26 del d.lgs n. 152/06, a mente del quale *«Salvo quanto previsto dall'articolo 24 l'autorità competente conclude con provvedimento espresso e motivato il procedimento di valutazione dell'impatto ambientale nei centocinquanta giorni successivi alla presentazione dell'istanza di cui all'articolo 23, comma 1. Nei casi in cui è necessario procedere ad accertamenti ed indagini di particolare complessità, l'autorità competente, con atto motivato, dispone il prolungamento del procedimento di valutazione sino ad un massimo di ulteriori sessanta giorni dandone comunicazione al proponente»*.

Nel caso di specie trova applicazione proprio l'art. 24 del d.lgs n. 152/06 come richiamato dall'art. 26, comma 1, ai sensi del quale *«Entro trenta giorni successivi alla scadenza del termine di cui al comma 4¹, il proponente può chiedere di modificare gli elaborati, anche a seguito di osservazioni o*

1

□ L'art. 24, comma 4, del D. L.vo n. 152/06, qui espressamente richiamato, riguarda i termini entro i quali deve concludersi la procedura di consultazione del pubblico come di seguito definiti: *«Entro il termine di sessanta giorni dalla presentazione di cui all'articolo 23, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi»*.

di rilievi emersi nel corso dell'inchiesta pubblica. Se accoglie l'istanza, l'autorità competente fissa per l'acquisizione degli elaborati un termine non superiore a quarantacinque giorni, prorogabili su istanza del proponente per giustificati motivi, ed emette il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale entro novanta giorni dalla presentazione degli elaborati modificati».

Infine, il termine così determinato può comunque essere prorogato ai sensi dell'art. 26, comma 3, del D. L.vo n. 152/06, in base al quale «L'autorità competente può richiedere al proponente entro trenta giorni dalla scadenza del termine di cui all'articolo 24, comma 4, in un'unica soluzione, integrazioni alla documentazione presentata, con l'indicazione di un termine per la risposta che non può superare i quarantacinque giorni, prorogabili, su istanza del proponente, per un massimo di ulteriori quarantacinque giorni. L'autorità competente esprime il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale entro novanta giorni dalla presentazione degli elaborati modificati».

Ciò posto, come anticipato nelle considerazioni in fatto, la TAP formulava istanza di sospensione al MATTM ai sensi dell'art. 24, comma 9, del d.lgs n. 152/06, al fine di modificare ed integrare gli elaborati all'esito dei Pareri di Scoping del MATTM e del MIBAC e delle osservazioni presentate dai soggetti interessati ai sensi dell'art. 24, comma 4, del d.lgs. Detta istanza era accolta dal MATTM che disponeva una prima sospensione del procedimento di 90 giorni fino al 17.09.2012 con nota Prot. DVA_2012-0014821 del 19.06.2012, una seconda sospensione (con atto sconosciuto all'ente locale) fino al 10.12.2012, infine con nota Prot. DVA_2012-0030600 del 14.12.2012 è stata concessa una terza sospensione di 9 mesi fino al 10.09.2013.

Inoltre la stessa autorità competente, ritenendo che le modificazioni apportate fossero sostanziali e rilevanti per il pubblico, ha disposto una ripubblicazione del progetto ai sensi dell'art. 24, comma 9 bis, del d.lgs n.152/06, a mente del quale «L'autorità competente, ove ritenga che le modifiche apportate siano sostanziali e rilevanti per il pubblico, dispone che il proponente ne depositi copia ai sensi dell'articolo 23, comma 3 e, contestualmente, dia avviso dell'avvenuto deposito secondo le modalità di cui ai commi 2 e 3». La società TAP ha provveduto mediante avviso sui quotidiani in data 11.09.2013, con termine per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico scaduto il 10.11.2013.

Pertanto, ai fini dell'esercizio dell'ulteriore potere istruttorio di cui al richiamato art. 26, comma 3 del d.lgs n. 152/06, il termine da tener presente sono i trenta giorni successivi alla scadenza dei termini per la presentazione delle osservazioni del pubblico sul progetto ripubblicato. Per la precisione, posto che il termine per le osservazioni è scaduto il 10.11.2013, la DGVA del MATTM **aveva termine 10.12.2013** per richiedere la documentazione integrativa.

Detto potere istruttorio, invece, è stato esercitato in maniera intempestiva ed irrituale, visto che solo con la nota Prot. DVA_2014-007449 del **18.03.2014** la DGVA ha predisposto una nuova Richiesta

di integrazione documentale al proponente in ben 48 punti fondamentali del progetto, di cui alla nota Prot. CTVA-2014-0000832 del 07.03.2014 ai sensi dell'art. 26, comma 3, del d.lgs n. 152/06.

È evidente che la richiesta di integrazioni, disposta oltre tre mesi dopo la scadenza del termine massimo predefinito ex lege, dilata in maniera abnorme e ingiustificata i tempi dell'azione amministrativa.

Né potrebbe trovare accoglimento un'eventuale eccezione fondata sulla particolare modalità di esercizio del diritto di partecipazione del pubblico, che nel procedimento in oggetto ha visto l'inusuale svolgimento della procedura OST della Regione Puglia riconosciuta dallo stesso Governo Italiano, e dal MATTM richiamata all'interno dei propri atti endoprocedimentali: gli esiti del confronto pubblico (OST Open Space Technology) tra comunità locali, associazioni, Governo Nazionale e Proponente hanno infatti trovato ingresso nel Parere del Comitato VIA/VAS della Regione Puglia espresso nella seduta del 14.01.2014 ai sensi del Regolamento Regionale n. 10/2011, approvato con D.G.R. n. 1099 del 16.05.2011, sfociato in un **giudizio negativo di compatibilità ambientale** all'intervento così come proposto.

È evidente, dunque, che anche tenendo presente il parere del Comitato VIA/VAS regionale, il termine per la richiesta di integrazioni sarebbe comunque scaduto il 13.02.2014, oltre un mese prima della richiesta pervenuta solo in data 18.03.2014.

Se non bastasse, le ulteriori richieste integrative si rivelano oltremodo illegittime e dilatorie in quanto formulate non solo oltre i termini specifici, ma addirittura **oltre il termine per la conclusione della procedura di VIA** di cui all'art. 24, comma 9, del d.lgs n. 152/06. L'autorità competente, infatti, emette il provvedimento di VIA entro novanta giorni dalla presentazione degli elaborati modificati che, nel caso specifico, erano già decorsi il **09.12.2013**.

Sebbene infatti l'inutile decorso del termine a provvedere non comporta la perdita del potere di provvedere, né l'illegittimità del provvedimento tardivo (*ex plurimis*, cfr. T.A.R. Lazio – Roma, sez. I *quater*, 3 settembre 2008, n. 8026; T.A.R. Lazio – Roma, sez. II *ter*, 10 luglio 2008, n. 6631; Cons. St., sez. II, 20 aprile 2006, n. 9749), nel caso che ci occupa non ci troviamo di fronte all'esercizio tardivo del potere di provvedere, bensì all'esercizio illegittimo di un potere istruttorio che trova espressione in un provvedimento ulteriormente interlocutorio e, lo si ribadisce, dilatorio e abnorme, in palese violazione del principio fondamentale della certezza dell'azione amministrativa e della pacifica **natura perentoria dei termini** della procedura di VIA.

Ciò è confermato dall'art. 26, comma 2, del d.lgs n. 152/06 ai sensi del quale «*L'inutile decorso dei termini previsti dal presente articolo ovvero dall'art. 24, implica l'esercizio del potere sostitutivo da parte del Consiglio dei Ministri, che provvede, su istanza delle amministrazioni o delle parti*

interessate, entro novanta giorni, previa diffida all'organo competente ad adempire entro il termine di venti giorni».

La norma è considerata dalla stessa giurisprudenza amministrativa un principio fondamentale della materia, come ritenuto, tra gli altri, da T.A.R. PUGLIA, Bari, Sez. I - 18 febbraio 2011, n. 289, secondo cui *«La conclusione del procedimento di valutazione di impatto ambientale è sottoposta al termine di centocinquanta giorni dalla presentazione dell'istanza, ai sensi dell'art. 26 del d. lgs n. 152/2006. L'obbligo, per l'Amministrazione preposta, di pronunciarsi entro termini perentori sulle istanze di compatibilità ambientale costituisce principio fondamentale della materia non derogabile dalle Regioni e dagli enti delegati».*

4)Violazione dei principi comunitari. Violazione dei termini perentori di chiusura del procedimento sotto altro profilo.

A tutela dei principi richiamati sub 3), la direttiva n. 2011/92/UE prevede termini certi per la chiusura del procedimento VIA. L'esigenza è rafforzata dalla proposta di revisione COM (2012) 628 – final 2012/0297 (COD) *«Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati»*, su cui si innesta il Parere del Comitato economico e sociale europeo (2013/C 133/07) pubblicato sulla G.U.U.E. del 09.05.2013 .

Il nuovo testo, in linea con la strategia «Europa 2020», prevede alcuni punti chiave tra cui la modifica sostanziale dell'art. 8 con la fissazione di una scadenza per la conclusione della procedura di VIA. Il nuovo art. 8, comma 3, contiene infatti la previsione secondo cui *«3. Una volta fornite all'autorità competente tutte le necessarie informazioni raccolte a norma degli articoli 5, 6 e 7, incluse, se del caso, le valutazioni specifiche richieste ai sensi di altre normative dell'Unione e in seguito alle consultazioni di cui agli articoli 6 e 7, l'autorità competente porta a termine entro tre mesi la valutazione dell'impatto ambientale del progetto. In funzione della natura, complessità, ubicazione e dimensioni del progetto proposto, l'autorità competente può prorogare detto termine di altri tre mesi; in tal caso, l'autorità competente comunica al committente le ragioni che giustificano la proroga e la data entro la quale la decisione è attesa».*

Pertanto, anche tenendo presenti i termini di cui alla proposta di direttiva (3 mesi + 3 mesi dalla chiusura delle consultazioni), la procedura di VIA per TAP avrebbe trovato la sua perentoria scadenza e chiusura il 10.05.2014.

In ogni caso l'attuale procedimento deve rispettare la normativa di settore italiana che disciplina ex lege i termini di procedura e decisione, senza lasciare all'amministrazione alcuna discrezionalità sul punto, neppure di tipo organizzativo: non a caso le principali innovazioni apportate al d.lgs n. 152/06 dal d.lgs n. 128/10 rispetto a quelle già introdotte dal d.lgs n. 4/08 riguardano proprio i

termini della procedura di VIA come già esaminati *supra* con riferimento all'art. 24, co 9, del d.lgs. 152/06.

Al riguardo, fino all'emanazione del d.lgs n. 128/10, oltre al parere positivo (subordinato ad eventuali condizioni, prescrizioni o raccomandazioni) e al parere negativo (motivato da inadeguatezza del progetto o inadeguatezza del sito scelto o per compresenza di ambedue le circostanze) vi era una terza fattispecie di parere, c.d. «interlocutorio negativo», che interveniva allorquando, verificata la grave carenza di informazioni nella documentazione presentata tale da non consentire di esprimere un giudizio circa la compatibilità del progetto, la Commissione tecnica di verifica comunicava la necessità di integrazioni sostanziali.

Questa fattispecie di parere è da ritenersi del tutto superata sulla base delle disposizioni di cui all'art. 23, comma 4, del d.lgs n. 128/10 secondo cui «*qualora il proponente entro il termine stabilito non deposita la documentazione completa degli elementi mancanti, l'istanza è da ritenersi ritirata*». Per quanto concerne la tempistica, la procedura di VIA si conclude entro i centocinquanta giorni successivi alla presentazione dell'istanza, con «*provvedimento espresso e motivato*».

La certezza dei tempi procedurali è tanto avvertita da essere del resto oggetto di una preannunciata riforma della disciplina VIA diretta proprio alla **verifica dei tempi procedurali** (**dis. n. S.958** all'esame della Commissione permanente Affari Costituzionali del Senato): a conferma che la certezza dei tempi procedurali è posta a garanzia della trasparenza delle decisioni.

5) Invalidamento delle indagini integrative autorizzate dal 15.02.2014 fino al 25.02.2014 con Ordinanza n. 17/2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto e dal 22.04.2014 fino al 30.04.2014 con ordinanza n. 28/2014 del 17.04.2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto. Violazione e falsa applicazione degli artt. 26, comma 3, e 109 del d.lgs 3 aprile 2006, n. 152 nonché degli artt. 95 e 96 del d.lgs n. 163/2006 e della Circolare n. 10 del 15.06.2012 del MIBAC (Prot. n. DG-ANT 6548 – Class. 34.0110/41), D.M. Ambiente 24.01.1996.

La necessaria chiusura negativa del procedimento VIA è apprezzabile anche sotto il profilo dell'inutilizzabilità, all'interno di quella tutt'ora pendente, di dati tecnici frutto di indagini svolte al di fuori del quadro ordinamentale.

Come già evidenziato in premessa, con Ordinanze n. 17/2014 e n. 28/2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto autorizzava TAP a svolgere indagini integrative a mare finalizzate all'integrazione del SIA rispettivamente dal

15.02.2014 fino al 25.02.2014 e dal 22.04.2014 fino al 30.04.2014 (cfr. punti 10/A, 10/B, 11, 14/A, 14/B, 14/C, 14/D e 14/E delle premesse in fatto).

TAP, con nota Prot. LT-TAPIT-ITSK-00198 del 09.12.2013 al Prefetto di Lecce da questi ricevuta il 12.12.2013, chiedeva altresì l'emissione di provvedimento di accesso ai fondi ex art. 52 *septies* del D.P.R. n. 327/01 e s. m. i. finalizzata allo svolgimento di indagini conoscitive ed integrative dello SIA. Detto provvedimento non risulta al momento emesso dalla Prefettura di Lecce.

Con la presente memoria si impugna e si contesta la legittimità delle indagini *de quibus*, in quanto in palese violazione degli artt. 26, comma 3, e 109 del d.lgs 3 aprile 2006, n. 152 nonché degli artt. 95 e 96 del d.lgs n. 163/2006 e della Circolare n. 10 del 15.06.2012 del MIBAC (Prot. n. DG-ANT 6548 – Class. 34.0110/41) e del D.M Ambiente 24.01.1996: **si chiede pertanto che le predette indagini non trovino ingresso all'interno dell'istruttoria tecnica per la VIA o, qualora già acquisite, vengano espunte ed in ogni caso non valutate ai fini della procedura.**

Nello specifico:

5.a.) In primo luogo, con riferimento indagini *off-shore* autorizzate con Ordinanza della Capitaneria di Porto di Otranto n. 17/2014 ed effettuate dal 15.02.2014 fino al 25.02.2014 occorre richiamare la disciplina di settore che regola le attività di immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo e attività di posa in mare di cavi e condotte.

L'art. 109, comma 1, lettera a) del D.L.vo n. 152/06 prescrive che l'autorizzazione è *«rilasciata dall'autorità competente solo quando è dimostrata, nell'ambito della relativa istruttoria, l'impossibilità tecnica o economica del loro utilizzo ai fini di ripascimento o di recupero oppure del loro smaltimento alternativo in conformità alle modalità stabilite con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio».*

L'art. 195, comma 2, lett. p) del D. L.vo n. 152/06 attribuisce alla competenza dello Stato *«l'autorizzazione allo smaltimento di rifiuti nelle acque marine, in conformità alle disposizioni stabilite dalle norme comunitarie e dalle convenzioni internazionali vigenti in materia, rilasciata dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, su proposta dell'autorità marittima nella cui zona di competenza si trova il porto più vicino al luogo dove deve essere effettuato lo smaltimento ovvero si trova il porto da cui parte la nave con il carico di rifiuti da smaltire».*

Infine, il D.M. Ambiente 24.01.1996 recante «Direttive inerenti le attività istruttorie per il rilascio delle autorizzazione di cui all'art. 11 della Legge 10 maggio 1976 n. 319 e successive modifiche ed integrazioni, relative allo scarico nelle acque del mare o in ambienti ad esso contigui, di materiali

provenienti da escavo di fondali di ambienti marini o salmastri o di terreni litoranei emersi, nonché da ogni alta movimentazione di sedimenti in ambienti marini», disciplina in maniera puntuale ogni attività di scarico nelle acque del mare di materiali da escavo di fondali marini.

L'Allegato A, art. 1, comma 2, del D.M. 24.01.96 nel delineare l'ambito di applicazione dispone che *«Le presenti disposizioni si applicano altresì a tutte le movimentazioni di sedimenti in ambito marino quali, ad esempio, quelle connesse alla posa di cavi e condotte sottomarine».*

La stessa TAP ha affermato del resto nei suoi documenti ufficiali che le **indagini geotecniche** autorizzate con Ordinanza n. 17/2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto e svolte a partire dalla seconda metà di gennaio 2014, sono consistite in operazioni di prelevamento di campioni dal sottosuolo a partire da circa 50 metri dalla linea di costa, per **una profondità di 30 metri nel sottosuolo con escavo di materiale di fondale marino.**

Pertanto, le predette attività rientravano senza dubbio nell'ambito applicativo del D.M. 24.01.96 ed, in particolare, dell'Allegato A, art. 4, comma 1, ai sensi del quale l'apposita Domanda di autorizzazione *«Per le attività, di cui al punto 1 relative ai materiali di cui al precedente punto 3, deve essere presentata al Ministero dell'Ambiente – Servizio per la tutela delle acque la disciplina dei rifiuti, il risanamento del suolo e la prevenzione dell'inquinamento di natura fisica (di seguito denominato Servizio A.R.S.) per il tramite del Capo del Compartimento Marittimo nel cui ambito avvengono le operazioni di scavo di cui al presente Decreto sentito il Capo del Compartimento Marittimo nella cui giurisdizione ricade la zona di scarico nel caso in cui questa sia ubicata in compartimento diverso da quello da cui provengono i materiali da scaricare».*

L'Allegato A, art. 6, comma 1, prevede inoltre che *«L'autorizzazione allo scarico in mare rilasciata dal Ministero dell'Ambiente ai sensi dell'art. 4 della legge 8 luglio 1986, n. 349, su proposta del Capo del Compartimento Marittimo competente».*

Ciò posto, il Comune di Melendugno con nota Prot. 4930 del 22.02.2014, considerato che tali omissioni, se perpetrate, avrebbero costituito gravi alterazioni dell'ecosistema marino ed un grave *vulnus* per gli operatori del settore turistico e della pesca, con gravi ripercussioni ambientali ed economiche, chiedeva alla Capitaneria di Porto di Otranto di *«accertare, in riferimento alle predette attività di indagine, che la società TAP fosse munita dei prescritti provvedimenti autorizzativi/nulla osta di competenza di Organi o Enti cui la legge riconosca, a vario titolo, specifiche attribuzioni nei settori direttamente o indirettamente coinvolti dalle attività poste in essere, con particolare riferimento ai provvedimenti a tutela di ambiente ed ecosistema».* Tale richiesta era riscontrata dalla Capitaneria di Porto di Otranto con nota Prot. 3483 del 20.03.2014 nella quale si forniva conferma della carenza di autorizzazioni ambientali allo svolgimento delle indagini integrative.

Tuttavia, la **conferma decisiva della carenza** delle necessarie autorizzazioni richiamate è data dalla stessa società TAP che, all'interno dell'Allegato 17 (*Elenco delle autorizzazioni di cui al comma 2 dell'art. 23 del D.Lgs 152/06 e s.m.i*) delle Integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale e Sociale inviate da TAP al MATTM ed agli altri uffici ed amministrazioni di cui all'art. 23, comma 3, del D. L.vo. n. 152/06, tra cui anche il Comune di Melendugno (da questi ricevuta in data 19.04.2014), nella Tabella recante *Autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera o dell'impianto - Art.23 comma 2 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*, al punto 9) dichiara che non è stata acquisita l'autorizzazione all'immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo e attività di posa in mare di cavi e condotte ad opera del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare di cui all'art. 109 del d.lgs n. 152/2006 e al D.M.24.01.1996 e relativa alla Gestione dei sedimenti marini connessi con determinate attività.

5.b) In secondo luogo, con riferimento alle indagini autorizzate con Ordinanza della Capitaneria di Porto di Otranto n. 28/2014 relative al periodo dal 22.04.2014 fino al 30.04.2014 se ne contesta la legittimità non solo in quanto prive della necessaria autorizzazione all'immersione in mare dei materiali ai sensi dell'art. 109, comma 1, lettera a) del D.L.vo n. 152/06 e D.M. 24.01.96, ma anche in quanto effettuate in palese violazione dell'art. 26, comma 3, del D. L.vo 3 aprile 2006, n. 152.

Sul piano della disciplina di settore che regola le indagini integrative al SIA, l'art. 26, comma 3, del D. L.vo n. 152/06 dispone che *«L'autorità competente può richiedere al proponente entro trenta giorni dalla scadenza del termine di cui all'articolo 24, comma 4, **in un'unica soluzione**, integrazioni alla documentazione presentata, con l'indicazione di un termine per la risposta che non può superare i quarantacinque giorni, prorogabili, su istanza del proponente, per un massimo di ulteriori quarantacinque giorni»*.

Orbene, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto, nell'atto autorizzativo delle indagini in oggetto, richiama la nota prot. 7449 del 18.03.2014 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le valutazioni ambientali, avente ad oggetto *“Istanza di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 relativa al progetto di realizzazione del tratto italiano del gasdotto denominato Trans Adriatic Pipeline. Richiesta di documentazione tecnica integrativa e di documentazione”*.

Tuttavia, nel rilasciare l'ordinanza *de qua* ha ommesso di considerare che la società TAP ha già completamente assolto alla suddetta richiesta ministeriale di integrazioni con documento integrativo dello Studio di Impatto Ambientale.

Detta documentazione, inviata da TAP al MATTM ed anche al Comune di Melendugno (da questi ricevuta in data 19.04.2014), è fondata sulle indagini integrative già realizzate dal 15.02.2014 al 25.02.2014 ed autorizzate con Ordinanza n. 17/2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto.

Risulta di immediata evidenza, pertanto, come lo svolgimento della campagna di indagini integrative dello Studio di Impatto Ambientale sia da considerarsi oramai concluso alla luce del richiamato art. 26, comma 3, del d.lgs n. 152/06, ai sensi del quale **le integrazioni alla documentazione presentata debbono pervenire in un'unica soluzione.**

Di conseguenza, la indagini autorizzate con l'ordinanza n. 28/2014 non possono trovare ingresso nel procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale pendente presso la DGVA del MATTM se non **in palese violazione delle normative ambientali di settore, con grave danno per il Comune di Melendugno.**

Da quanto detto è evidente, dunque, che l'intero procedimento che ha condotto all'approvazione della nuova campagna di indagini di TAP è viziato da contraddittorietà interna e errore nei presupposti di fatto e nelle valutazioni di merito, visto che **non è chiaro quali siano le finalità delle stesse.**

La perplessità dell'azione amministrativa circa l'obiettivo da perseguire ha reso impossibile una seria valutazione in sede di bilanciamento di interessi tra esigenza di approvvigionamento energetico e tutela dell'ambiente e del paesaggio.

Ne deriva l'illegittimità dell'ordinanza n. 28/2014 e dei risultati delle indagini integrative su di essa fondate.

2. RILIEVI GIURIDICI DI ORDINE PUNTUALE

Con atto depositato nel mese di aprile 2014, la Società *Trans Adriatic Pipeline (T.A.P.)*, interessata al progetto di realizzazione di un gasdotto destinato a trasportare gas naturale dal Mar Caspio in Italia, con approdo previsto sulla costa di San Foca di Melendugno (LE), **ha presentato le proprie Integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale e Sociale** richieste dai Ministeri dell’Ambiente e dei Beni ed Attività Culturali con **Documento in data 18/3/2014**, ai fini della procedura di *Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.)* in corso nella sede ministeriale competente.

Siccome le richieste di integrazione, chiarimenti ed ulteriore documentazione avanzate dal *M.A.T.T.M.* investono, tra l’altro, le **osservazioni e contestazioni sollevate dal Comune di Melendugno** con il proprio **“Controrapporto” al progetto TAP**, comprese quelle aventi **rilievo prettamente giuridico**, inerenti cioè la conformità e rispondenza delle previsioni progettuali alle norme primarie e regolamentari, statali e locali, è necessario esaminare analiticamente dette *risposte* fornite dalla Società proponente e controdedurre in merito alle stesse.

E’ opportuno altresì **replicare ad alcune altre Integrazioni**, sempre involgenti aspetti di natura giuridica, presentate dalla TAP.

Le richieste di integrazione che qui rilevano, avanzate dagli organi ministeriali con il suddetto *Documento*, sono in particolare:

- **la n° 2**, con la quale si chiede di *“Fornire le opportune controdeduzioni ai pareri ed alle osservazioni ad oggi pervenute e pubblicate sul sito <http://www.va.minambiente.it>”*;
- **la n° 7**, con cui si chiede di *“dare evidenza dei pareri ed autorizzazioni richiesti e ad oggi pervenuti dagli Enti competenti per il territorio attraversato dall’opera”*, in considerazione del fatto che *“le disposizioni normative di alcuni piani/strumenti esaminati non consentono la realizzazione di alcune attività previste dal progetto, oppure prevedono allo scopo particolari iter procedurali ed approfondimenti tecnici”*;
- **la n° 48**, con la quale, considerato che il progetto è comunque funzionalmente collegato ad altre opere necessarie a convogliare il gas alla rete di trasporto nazionale Snam Rete Gas, si richiede una *“valutazione preliminare anche sugli aspetti cumulativi che la completa realizzazione dell’infrastruttura a regime potrà indurre”*.
- **le integrazioni sulle indagini archeologiche in mare richieste dal MiBAC.**

In ordine alle integrazioni fornite su tali punti dalla Società proponente, si osserva e deduce quanto segue.

- 1) **RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL PUNTO N° 2.**

Con riferimento alla suddetta richiesta ministeriale di integrazione, attinente alle opportune controdeduzioni sulle osservazioni presentate nei termini *dal pubblico*, e quindi anche su quelle di carattere giuridico contenute nel “**Controrapporto**” del Comune di Melendugno, la TAP (pag. 11 **delle proprie Integrazioni**) ha rinviato *per relationem* ad un “**Allegato 3**” pubblicato sul sito internet del Ministero dell’Ambiente.

Nel suddetto *Allegato 3*, le risposte/integrazioni alle Osservazioni del Comune di Melendugno sono contenute, per quanto qui interessa, nel **Paragrafo 3, alle pagg. 12 e seguenti**, poi riprese e ribadite in altri punti del Documento. In particolare, con riferimento alle **singole contestazioni**, si osserva quanto segue.

I-A) Nel *Controrapporto* del Comune (pagg. 65-66) era stato evidenziato come il Progetto TAP si ponga **in contrasto con gli artt. 4 e seguenti del D. Lgs. n° 152 del 2006**, e che il medesimo non possa essere approvato **in carenza degli Atti di programmazione e preventiva Valutazione ambientale strategica (VAS)**.

Di seguito, la RISPOSTA RESA DA TAP sul punto (pag. 95 dell’Allegato 3).

In sintesi la VAS, per il suo carattere *strategico* e di *pianificazione*, riguarda unicamente l’approvazione di un determinato **piano o programma di carattere generale** in materia ambientale, mentre invece la VIA investe la realizzazione o l’esercizio **di una singola opera** e del relativo **progetto**. Di conseguenza, trattandosi nella fattispecie in esame della realizzazione **di una singola opera progettata**, qual è appunto il gasdotto TAP, e non di un piano o programma generale, il relativo progetto non deve essere sottoposto a procedimento di VAS, bensì di VIA.

CONTRODEDUZIONI DEL COMUNE a tale risposta.

La società proponente **continua ad equivocare** sul contenuto dell’obiezione del Comune, che non ha mai sostenuto che *il progetto dell’opera in questione* dovesse essere sottoposto a procedimento di V.A.S., **bensì unicamente** come sia **impensabile** che **un’opera di tale portata e di tale impatto** sul territorio, con tutte le implicazioni e conseguenze che comporterebbe in materia ambientale, paesaggistica, urbanistica, archeologica, economica e sulla salute della popolazione, possa essere realizzata **nell’attuale, assoluta carenza di un programma energetico**, di carattere nazionale o regionale, relativo al territorio pugliese ed a quello salentino in particolare, che individuasse la corretta *distribuzione* di simili infrastrutture sul territorio, nonché la compatibilità delle stesse con le concrete realtà ambientali, paesaggistiche e socioeconomiche delle zone interessate, e quella con altre infrastrutture similari già presenti o *in fieri* sullo stesso territorio o nelle sue vicinanze. **Quest’ultima “destinazione programmatica” del territorio, che allo stato ancora non sussiste, andrebbe sottoposta a previa Valutazione Ambientale Strategica**, sicchè non può essere ad oggi

consentita l'approvazione di **un progetto isolato e del tutto avulso da una corretta ed adeguata programmazione** di carattere energetico del territorio, capace di sconvolgere e compromettere ogni tipo di futura pianificazione.

Su tale punto, pertanto, TAP ha omesso di fornire ogni utile chiarimento.

E' stato anche aggiunto che il **P.E.A.R.** (*Piano Energetico Ambientale Regionale*), adottato con Delibera della G.R. pugliese n° 827 dell'8/6/2007, **non prevede la realizzazione dell'opera in oggetto.**

Anche sul punto (pag 72 dell'Allegato 3), la Società TAP è stata alquanto evasiva, poiché, **non potendo contestare** la mancata previsione del progetto TAP o similari sul nostro territorio, si limita a richiamare del tutto generiche, apodittiche ed indimostrate "*esigenze di incremento e di differenziazione delle risorse energetiche provenienti da fonti fossili*" che sarebbero indicate nel *PEAR*, peraltro decisamente contraddette dall'attuale "*trend al ribasso*" della domanda energetica nazionale, e dell'assoluta *sovrabbondanza* di quella esistente nel territorio pugliese.

I-B) Nel *Controrapporto* del Comune (**pagg. 66-67**) era stato evidenziato come il Progetto TAP si ponga in palese contrasto con le norme del P.P.T.R. (*Piano Paesaggistico Territoriale Regionale*) recentemente adottato e non ancora definitivamente approvato dalla Regione Puglia, e con le relative **Norme di salvaguardia.**

Con riguardo a **queste ultime**, in particolare, **l'art. 105 del PPTR** (nel nuovo testo approvato con la DGR n° 2022 del 29/10/2013) prevede che "*a far data dall'adozione del PPTR sugli immobili e sulle aree di cui all'art. 134 del Codice* (dell'Ambiente, ndr), **non sono consentiti interventi in contrasto con le disposizioni normative del PPTR aventi valore di prescrizione, a norma di quanto previsto dall'art. 143, comma 9, del Codice**".

Orbene, poiché **numerose ed importanti sono le norme** del *PPTR* che impongono **vincoli, divieti, limiti e prescrizioni alle modificazioni** sensibili del territorio, specialmente di quello salentino e melendugnese, è pacifico che fino alla definitiva approvazione del *PPTR*, e subordinatamente alla conferma delle norme medesime, **non possano essere consentiti interventi** di tale impatto ed *incisività* come quello proposto dalla TAP, che palesemente contraddicono con detti vincoli e previsioni.

A solo titolo di esempio, e senza alcuna pretesa di esaustività, è stato ricordato che, a norma del citato **art. 37 delle NTA del PPTR**, i cosiddetti "**obiettivi di qualità**", impongono che siano assicurati "*la tutela, la valorizzazione ed il recupero dei valori paesaggistici, nonché il minor consumo del territorio*", ed inoltre che siano rispettate le "*disposizioni normative contenute nel*

Titolo VI riguardante i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti ricadenti negli ambiti di riferimento”.

L'**art. 38** delle NTA indica espressamente come **“beni paesaggistici”** da tutelare i **territori costieri, i parchi e riserve, i boschi,** e le **zone di interesse archeologico,** e come **“ulteriori contesti”** i **cordoni dunali, le grotte, i prati e pascoli naturali, i siti di rilevanza naturalistica, le aree di rispetto dei boschi, le testimonianze di stratificazione insediativa, i paesaggi rurali, le strade panoramiche,** eccetera.

Ebbene, sulla zona interessata dal progetto in questione, sia nella parte *costiera* e di conduzione del gas, che in quella del sito ove è prevista la *centrale* di ricezione terminale, **è accertata la presenza di tutti** i suddetti **“beni paesaggistici”** ed **“ulteriori contesti”**, che verrebbero incisi in maniera notevole ed irreversibile dalla realizzazione delle opere in questione. Infatti, sempre a scopo esemplificativo, è previsto il passaggio del gasdotto su una **zona costiera e su zone boschive** di notevole pregio ambientale; vi è presenza di diversi **reperti ed insediamenti archeologici** (art. 142 co. 1, lett. “m” del D. Lgs. n. 42/2004: *Codice del Paesaggio*) sul percorso del gasdotto e nelle immediate vicinanze della centrale di ricezione, come i due *dolmen* menzionati anche nella ricognizione dei vincoli delle *zone di interesse archeologico* del PPTR; tale percorso abbonda degli **“ulteriori contesti”** soggetti a vincolo ed a protezione sopra accennati (*cordoni dunali, prati e pascoli naturali, siti di interesse naturalistico, aree di rispetto dei boschi, paesaggi rurali, strade panoramiche, pagliare e muretti a secco, etc.*).

Di seguito, la RISPOSTA RESA DA TAP sul punto (pagg. 14 e 15 dell'*Allegato 3*).

La TAP ha predisposto **“dettagliate e puntuali osservazioni al PPTR”** adottato dalla Regione, ai sensi della L.R. n° 20/2009, impugnandolo nella parte in cui pone vincoli ostativi, ancor più se di valenza assoluta, alla localizzazione di infrastrutture di approvvigionamento strategico dichiarate di carattere strategico a livello nazionale.

Precisa, **inoltre**, che a seguito della **modifica apportata all'art. 105 delle NTA del PPTR** con la DGR n. 2022/2013, le misure di salvaguardia ivi previste si applicano unicamente sugli **“immobili e sulle aree di cui all'art. 134 del Codice”** e non più anche agli **“ulteriori contesti territoriali”** individuati dal PPTR. Allo stato, pertanto, con riferimento a tale ultima categoria di vincoli paesaggistici (in cui sono comprese proprio le aree di rispetto dei boschi, i cordoni dunali e le aree adibite a pascoli e prati), le previsioni del PPTR meramente adottato **non sono ancora efficaci** e pertanto non possono condizionare la valutazione del progetto sotto il profilo paesaggistico.

In via assolutamente subordinata, TAP **rileva inoltre** che ai sensi **dell'art. 95 delle NTA** dello stesso PPTR, le **opere pubbliche e di pubblica utilità** possono essere realizzate **in deroga**.

Infine TAP, pur riconoscendo come le norme del PPTR **escludano espressamente** - nelle aree classificate come *Cordoni dunali, Bosco, Aree di rispetto dei Boschi*, quali *“beni paesaggistici”* ed *“ulteriori contesti”* individuati nel Titolo VI dello stesso strumento pianificatorio regionale - **la “realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche secondarie, fatta eccezione per gli allacciamenti domestici e tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente”**, ritiene e ribadisce che ai sensi **dell’art. 95 delle NTA** dello stesso PPTR, le **opere pubbliche e di pubblica utilità** possono essere realizzate **in deroga** anche alle prescrizioni del suddetto Titolo VI delle norme per i beni paesaggistici ed ulteriori contesti, **alle sole condizioni** che, in sede di autorizzazione paesaggistica o di accertamento di compatibilità paesaggistica, dette opere siano comunque: **a) compatibili con gli obiettivi di qualità; b) non abbiano alternative localizzative o progettuali.**

La TAP conclude sul punto affermando che: a) le *Table* annesse allo stesso *Allegato 3* proverebbero **la compatibilità del progetto** con gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriali definiti dal PPTR; b) **il Progetto non ha alternative localizzative e/o progettuali**, come dimostrerebbe l’*Allegato 2 all’ESIA – Analisi delle Alternative*, e l’*Allegato 4* delle richieste di integrazioni avanzate dal *MATTM* e consegnato con l’*Allegato n° 3*.

CONTRODEDUZIONI DEL COMUNE a tale risposta.

Innanzitutto, preme sottolineare che proprio la proposizione di *“dettagliate e puntuali osservazioni”* e quindi di contestazioni ed impugnative, da parte della Società TAP, **al PPTR** adottato dalla Regione, dimostra in maniera eclatante come la stessa Società, con sede in Svizzera, ritenga il suo progetto sotto svariati profili **irrealizzabile ed incompatibile** rispetto alla normativa ambientale e paesaggistica che la Regione Puglia ha inteso adottare, con particolare riguardo al territorio salentino.

A parte ciò, tutte le obiezioni sollevate dalla TAP per rispondere alle *osservazioni* al progetto da parte del Comune, con specifico riguardo alle norme del PPTR, risultano **palesamente infondate**.

Con riguardo **alla prima di esse**, si rileva che anche dopo la modifica apportata dalla DGR n° 2022 del 2013 al testo **dell’art. 105 del Piano Paesaggistico Regionale**, non vi è alcun dubbio che continuino a essere **soggetti alle Misure di salvaguardia** anche e soprattutto i *beni* e i *contesti* paesaggistici ed ambientali presenti nel territorio melendugnese ove è prevista la realizzazione del progetto, e che pertanto, allo stato, siano vietati gli interventi in palese contrasto con le disposizioni medesime.

Prevede infatti il suddetto **art. 105** che *“a far data dall’adozione del PTR sugli immobili e sulle aree di cui all’art. 134 del Codice non sono consentiti interventi in contrasto con le disposizioni*

normative del PPTR aventi valore di prescrizione, a norma di quanto previsto dall'art. 143, comma 9, del Codice”.

Orbene, dalla lettura del citato **art. 134 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio** si ricava che *“sono beni paesaggistici: a) gli immobili e le aree indicati nell'art. 136, individuati ai sensi degli artt. da 138 a 141; b) le aree indicate all'art. 142; c) gli immobili e le aree comunque sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli artt.143 e 156”.*

Si tratta, com'è evidente, **di tutta una serie di immobili ed aree sottoposti a specifica tutela** dai piani paesaggistici e dal PPTR pugliese in particolare (cfr. le sue *Norme Tecniche di Attuazione*, art. 36: beni paesaggistici ed ulteriori contesti, art.45: territori costieri, art. 50: ulteriori contesti, artt. 57 e segg: beni paesaggistici con componenti botanico-vegetazionale, art. 62: boschi, art. 64: zone umide, artt. 74 e segg.: zone di interesse culturale ed archeologico, etc.), come sono appunto: *le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica e le bellezze panoramiche* indicati dal citato **art. 136**, i *territori costieri* compresi in una fascia di 300 mt. dalla battigia, quelli **coperti da foreste e boschi e le zone di interesse archeologico** di cui parla **l'art. 142**, e **quelli comunque** sottoposti a tutela dai piani paesaggistici territoriali.

Orbene, su detti immobili e su dette aree il PPTR ha introdotto **vincoli assoluti** agli interventi modificativi del territorio, o, **in taluni casi eccezionali, minime possibilità di intervento autorizzabili unicamente dalla Regione** mediante *autorizzazione paesaggistica* ovvero *accertamento di compatibilità paesaggistica*, come quelle previste dall'art. 38, commi 6° e 7° delle citate NTA al PPTR già adottato.

Orbene, dette *norme vincolistiche* devono ritenersi **già efficaci e vigenti** per effetto delle **Misure di salvaguardia** di cui **all'art. 105 del PPTR**, che come già visto, anche dopo le modifiche di cui alla DGR n° 2022 del 2013, investono principalmente gli immobili e le aree caratterizzate da particolari (e molteplici) *“valori” paesaggistici, ambientali e culturali* che caratterizzano tutte le zone interessate dal progetto TAP (sia sulla fascia costiera che nell'entroterra).

Da tutto quanto precede, si deduce la certezza **dell'attuale assoggettamento** dei beni e contesti ambientali (che sarebbero) interessati dal progetto TAP alle *Norme di salvaguardia* introdotte con efficacia cogente dal Piano Paesaggistico Regionale.

Con riguardo alla **seconda obiezione sollevata da Tap**, si rileva come **la “deroga”** di cui all'**art. 95 del PPTR non possa essere applicata** alla fattispecie del gasdotto TAP.

In primo luogo, infatti, le uniche opere che potrebbero essere autorizzate *in deroga* alle prescrizioni del Titolo VI delle norme del PPTR relative ai beni paesaggistici ed ulteriori contesti sono le **“opere pubbliche”** e quelle **“di pubblica utilità”**, tra le quali **non rientra certamente il gasdotto della TAP**. Quest'ultimo, infatti, costituisce **un'infrastruttura di natura privata**, sia per

il soggetto proponente (società privata) che per le finalità di mero profitto economico che la contraddistinguono.

A nulla varrebbe replicare che l'accordo economico per la conduzione del gas in Italia sia stato ratificato dal Parlamento italiano, né che il progetto in questione possa avere *implicazioni strategiche* o benefici economici di carattere generale.

Sotto il primo profilo, infatti, la ratifica dell'accordo tra Italia, Grecia ed Albania, di dicembre 2013, non è altro che *lo strumento giuridico* perché lo Stato italiano possa *legittimare* la provenienza di un enorme quantitativo di gas da paesi extraeuropei ed attraversando i territori di altri stati europei, ma non trasforma affatto l'opera progetta in un'*opera pubblica*. **Sotto il secondo profilo**, fermo restando che l'effettiva *utilità economico-sociale* del progetto è allo stato meramente ipotetica ed anzi contraddetta dagli autorevoli studi sui *trend* nazionali ed europei del consumo del gas negli ultimi anni, la *dichiarazione di pubblica utilità* di un'opera non può essere genericamente invocata ed attribuita con il mero rinvio ad astratti e non provati *interessi di natura generale*, ma deve essere **formalmente dichiarata** attraverso le necessarie procedure di legge che conferiscano all'intervento progettato il "*crisma*" della *pubblica utilità* da parte dei competenti organi statali o locali.

Fatto salvo quanto precede, ed anche qualora, **per assurdo**, potesse ammettersi l'operatività della *deroga* di cui al **citato art. 95**, si deve aggiungere che lo stesso articolo **espressamente subordina tale possibilità** alla circostanza che "*in sede di autorizzazione paesaggistica ovvero di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano **comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali**. Il rilascio del provvedimento di deroga **è sempre di competenza della Regione**".*

Orbene, tali "**obiettivi di qualità**", a norma del citato **art. 37 delle NTA** del PPTR, impongono che siano assicurati "*la tutela, la valorizzazione ed il recupero dei valori paesaggistici, nonché il minor consumo del territorio*", ed inoltre che siano rispettate le "*disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardante i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti ricadenti negli ambiti di riferimento*".

L'**art. 38 delle NTA** -, come già visto – include tra i "**beni paesaggistici**" da tutelare i **territori costieri, i parchi e riserve, i boschi**, e le **zone di interesse archeologico**, e tra gli "**ulteriori contesti**" i *cordoni dunali, le grotte, i prati e pascoli naturali, i siti di rilevanza naturalistica, le aree di rispetto dei boschi, le testimonianze di stratificazione insediativa, i paesaggi rurali, le strade panoramiche*.

Come già osservato, sulla zona interessata dal progetto, sia lungo la parte *costiera* che in quella del sito ove è prevista la *centrale* terminale di ricezione, **è pacifica la presenza di tutti** i suddetti **beni**

paesaggistici ed ulteriori contesti, analiticamente evidenziati e tutelati dalle *Norme tecniche* e dagli altri *allegati al PPTR*.

A solo scopo esemplificativo: è previsto il passaggio del gasdotto attraverso una zona costiera di grande bellezza naturalistica (v. i numerosi riconoscimenti pubblici già evidenziati) e poi su zone boschive di notevole pregio ambientale; vi è presenza di reperti ed insediamenti archeologici (art. 142 co. 1, *lett. m* del *Codice del Paesaggio*) sul percorso del gasdotto e nelle immediate vicinanze della centrale di ricezione, come i due *dolmen* di cui uno menzionato anche nella ricognizione dei vincoli delle *zone di interesse archeologico* del PPTR adottato; tale percorso abbonda degli “*ulteriori contesti*” soggetti a vincolo ed a protezione sopra accennati (*cordoni dunali, prati e pascoli naturali, siti di interesse naturalistico, aree di rispetto dei boschi, paesaggi rurali, strade panoramiche, pagliare e muretti a secco, etc.*). L'esecuzione delle suddette opere, pertanto, si pone in contrasto con i beni espressamente tutelati dal PPTR adottato dalla Regione Puglia, e in ogni caso, **anche nelle eccezionali ipotesi** di ricorso alla *deroga* ex art. 95, sarebbe **incompatibile con gli “obiettivi di qualità”** che la stessa disposizione tutela in maniera stringente.

In proposito, la stessa Tap evidenzia come la realizzazione di *gasdotti* risulti **vietata** sui **beni paesaggistici ed altri contesti individuati nel Titolo VI** del PPTR pugliese.

Anche tale disposizione di natura prescrittiva, ovviamente, deve ritenersi immediatamente efficace e cogente in virtù delle *Misure di salvaguardia* imposte dal Piano, e, rientrando tra gli *obiettivi di qualità* dal medesimo perseguiti, non può essere superata mediante il ricorso alla *deroga* di cui al citato art. 95.

La società TAP cade poi **in evidente e grave contraddizione** allorché, nel tentativo di superare **la seconda delle condizioni** imposte dall'art. 95 ai fini del ricorso alla *deroga* ivi prevista, concernente l'accertata impossibilità di ricorrere ad “*alternative localizzative e/o progettuali*”, dichiara che “**il Progetto non ha alternative localizzative e/o progettuali**, così come dimostrato nell'Allegato 2 all'ESIA – *Analisi delle Alternative* e nell'Allegato 4 delle richieste di integrazioni fatte dal MATTM e consegnato con il presente elaborato”.

Orbene, proprio in risposta alla **richiesta di integrazioni/approfondimenti** avanzata dal MATTM al **Punto n° 8** (nel quale si chiede di approfondire l'analisi delle alternative, sia di quelle già ipotizzate nel SIA e sia di ulteriori diverse alternative ivi non contemplate, e ciò anche in relazione all'**Ordine del giorno accolto dal Governo** italiano nella seduta della camera dei deputati del 5/12/2013, con il quale il governo stesso si è impegnato ad assicurare la più attenta valutazione delle alternative nel corso del procedimento di VIA), la Società TAP, nel proprio documento di **Integrazioni allo S.I.A.S, a pag. 26** (parag. 2.8) **rinvia all'Allegato 4** allo stesso documento, nel quale vengono dettagliatamente **elencate e descritte n° 11 alternative localizzative rispetto al**

progetto di approdo sulla costa tra Torre Specchia e San Foca, di cui n° 5 per il *Corridoio B-Brindisi Nord*, n° 4 per il *Corridoio C-tra Brindisi e Torchiarolo*, e n° 2 per la zona di Otranto, con l'individuazione dei relativi vincoli e criticità.

La Società, inoltre, non fa alcuna menzione delle possibili **alternative progettuali** rispetto a quella proposta.

Non è dato comprendere, pertanto, come la stessa Società **possa dichiarare**, al fine di superare l'ostacolo giuridico previsto dal più volte citato art. 95 del PPTR pugliese, che “*il Progetto* (quello per S. Foca, ndr) **non ha alternative localizzative e/o progettuali**, *così come dimostrato* **nell'Allegato 4 delle richieste di integrazioni fatte dal MATTM e consegnato con il presente elaborato**”!

Infine, e ad abundantiam, si sottolinea come, anche nella denegata, assurda ed estrema ipotesi in cui si potesse addivenire alla **deroga** di cui al citato art. 95 del PPTR, tale provvedimento sarebbe **in ogni caso di esclusiva competenza della Regione**, come testualmente precisa **l'ultima parte del comma 1° dello stesso art. 95**.

I-C) Nel *Controrapporto* del Comune di Melendugno è stato inoltre evidenziato come il progetto TAP si ponga **in netto contrasto con le norme del PRG**, e relative NTA, vigenti nel Comune di Melendugno, che tra l'altro classificano come ***Zona F6- parco urbano*** tutta la fascia adiacente il litorale di San Foca, e come ***Zona D11- Insediamenti turistici-ricettivi all'aperto*** la retrostante fascia posta intorno alla Pineta e Masseria S. Basilio. Tali zone sono assoggettate a **vincoli di natura paesaggistica, idrogeologica, ambientale e di altro genere**, sicchè la realizzazione delle opere in discorso con le *fasce di rispetto* e di **divieto assoluto di edificazione** che naturalmente comportano, risultano **incompatibili con detti vincoli**, e **comunque** non potrebbe avvenire senza la preventiva valutazione, da parte degli organi comunali, della conformità del progetto con le norme del PRG e coi vincoli statali e regionali imposti sulle zone in discorso.

Di seguito, la RISPOSTA RESA DA TAP sul punto.

La Società TAP non fornisce **alcuna replica** a tal proposito alle Osservazioni sollevate **dal Comune di Melendugno** al **Punto n°4** degli **Aspetti giuridici** del suo *Controrapporto* inviato al Ministero.

Restano pertanto **confermate le suddette osservazioni e contestazioni** al progetto relative alla sua incompatibilità con le norme del PRG comunale.

I-D) Infine, Nel *Controrapporto* del Comune di Melendugno è stato posto in luce come ai sensi dell'**art. 52, quinquies del DPR n° 327/2001**, rubricato “*Disposizioni particolari per le*

infrastrutture lineari energetiche facenti parte delle reti energetiche nazionali”, sia previsto che l’atto conclusivo del procedimento debba essere adottato **“d’intesa” con la regione interessata**.

Trattasi di disposizione a carattere **inderogabile e cogente**, sia perché di livello nazionale (come tale tesa ad assicurare omogeneità ed *uguaglianza* in tutto lo Stato) e sia in quanto norma **“speciale”**, perché mirata a condizionare importanti scelte dello Stato in materia di approvvigionamento energetico. In mancanza di tale **“accordo”** o **“intesa”** con la Regione l’atto finale dovrà intendersi nullo e privo di efficacia, in quanto adottato in violazione della normativa nazionale di carattere inderogabile.

Di seguito, la RISPOSTA RESA DA TAP sul punto.

La Società proponente, a pag. 100 (par. 91) delle proprie **Integrazioni – Alleg. 3**, si limita in proposito a richiamare pedissequamente il contenuto del citato Decreto n° 327/2001, nella parte in cui descrive il procedimento applicabile nel caso in cui non si addivenga, immediatamente, alla *“definizione del dell’intesa con la Regione interessata nel termine previsto per il rilascio dell’autorizzazione”*, e **gli adempimenti da porre in essere** nell’ipotesi in questione (costituzione di un collegio tecnico per una nuova valutazione; autorizzazione dell’opera con DPR previa delibera del Consiglio dei Ministri integrato con il Presidente della Regione interessata, etc.).

CONTRODEDUZIONI DEL COMUNE a tale risposta.

La risposta fornita da TAP non fa altro che **confermare pienamente** la validità dell’osservazione sollevata dal Comune, in quanto ammette esplicitamente, attraverso la lettura della norma nazionale invocata, che in materia di **autorizzazione per “*infrastrutture lineari energetiche facenti parte delle reti energetiche nazionali*”**, com’è indubbiamente il progetto TAP, non si può in alcun modo prescindere dalla **preventiva intesa** con la Regione interessata, ovvero, nelle ipotesi di inutile decorso dei termini per il rilascio dell’autorizzazione con relativa intesa, ad una nuova valutazione tecnica nella quale **debba però intervenire di pieno diritto la Regione interessata** (che può formulare anche proposte alternative) **anche in sede ministeriale**, sentito altresì il parere della *Conferenza Stato-Regioni*.

Anche sotto tale ultimo profilo, pertanto, la risposta della Società Tap risulta lacunosa, contraddittoria e peraltro *confermativa* delle osservazioni del Comune di Melendugno.

2) **RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL PUNTO N° 7.**

Con la richiesta di integrazione di cui al **Punto n° 7**, il Ministero dell’Ambiente, premesso che *“le disposizioni normative di alcuni piani/strumenti esaminati non consentono la realizzazione di alcune attività previste dal progetto, oppure prevedono allo scopo particolari iter procedurali ed approfondimenti tecnici (i.e. Studio di compatibilità idraulica richiesto dal PAI, Accertamento della*

cessazione dei fenomeni erosivi richiesto dal Piano regionale delle Coste, Nulla-osta dell'Ispettorato del Dipartimento Foreste per le zone di rispetto delle aree umide, etc.), ha chiesto a TAP di “**dare evidenza dei pareri ed autorizzazioni richiesti e/o ad oggi pervenuti dagli Enti competenti per il territorio attraversato dall’opera, ed in particolare dai soggetti competenti in materia ambientale, e fornire copia dei documenti tecnici prodotti a tale scopo**”.

Di seguito, la RISPOSTA RESA DA TAP sul punto.

Per quanto riguarda l’**incompatibilità** del progetto **rispetto alle norme del PPTR**, la risposta di TAP è **sostanzialmente identica** a quella, già esaminata, fornita in merito alle *osservazioni* sollevate con il *Controrapporto* del Comune di Melendugno, con esclusivo riguardo però alle *osservazioni* che la stessa Società avrebbe presentato al nuovo Piano Paesaggistico pugliese, che dimostrerebbero, a suo dire, l’illegittimità dello stesso Piano nelle parti in cui pone dei vincoli ed effetti preclusivi, diretti ed indiretti, nei confronti del progetto TAP.

In ordine allo **studio di “compatibilità idraulica”** del progetto, richiesto dal PAI, la Società dichiara che tale approfondimento “sarà possibile effettuarlo allorquando a TAP verrà consentito di effettuare le indagini geotecniche sul tracciato”, mentre a **pag. 15 dell’Allegato 3-Risposte al Pubblico** si afferma che “per quanto concerne la realizzazione dello **studio geologico/geotecnico/idrogeologico dell’area di approdo delle campagne geotecniche e geofisiche sono in programma entro il 2014**”.

Ancora, per quanto riguarda il **procedimento per il nulla-osta forestale e paesaggistico**, in sintesi TAP dichiara di aver inoltrato già nel 2012 alla Regione Puglia – Servizio Foreste – apposita richiesta per il rilascio dell’autorizzazione al tagli e pulizia della vegetazione in agro di Melendugno, loc. San Foca, per effettuare le predette indagini geofisiche ai fini della V.I.A., e che l’Organo regionale aveva richiesto il preventivo rilascio dell’autorizzazione paesaggistica del Comune (ex art. 5.02 NTA del PUTT/P).

Senonchè, l’istanza della TAP per avviare il suddetto sub-procedimento di competenza comunale, presentata dalla ditta *D’Appolonia*, **non sarebbe stata mai riscontrata dal Comune**, e segnatamente dalla *Commissione locale per il paesaggio dell’Unione dei Comuni di Terre d’Acaya e di Roca* a ciò delegata, che non ha mai rilasciato il previsto parere paesaggistico obbligatorio e vincolante ai sensi dell’art. 148 del D. Lgs. n. 42/2004. Tale parere, tuttavia, sarebbe divenuto *superfluo* a seguito della modifica del tracciato dell’approdo del gasdotto a livello nazionale, sostituito da un *Decreto prefettizio di accesso ai fondi privati* in data 7/6/2013, mentre, per quanto riguarda le **indagini geotecniche**, TAP avrebbe presentato analoga istanza ex *art. 52 septies* del DPR 327/2001 alla Prefettura di Lecce in data 9/12/2013.

CONTRODEDUZIONI DEL COMUNE a tale risposta.

Dalle risposte fornite da TAP alle richieste di integrazione e documentazione del Ministero, si deduce a chiare lettere che il progetto in questione sia, **ancora ad oggi, del tutto carente di tutta una serie di autorizzazioni, nulla-osta e certificazioni** richieste dalla legge e dai regolamenti in maniera **inderogabile**.

Invero, sia le indagini *geofisiche* sul terreno, che quelle *geotecniche* ed infine quelle di *compatibilità idraulica* richieste dal PAI, sono **assolutamente indefettibili e necessarie** in base alle norme dei **singoli piani/strumenti** di pianificazione ai vari livelli, ed il loro rilascio deve ovviamente precedere la presentazione del progetto definitivo. In loro mancanza il progetto medesimo **è del tutto carente di requisiti essenziali e deve essere respinto**.

La stessa Società TAP, infatti, lascia chiaramente intendere che: a) **l'autorizzazione paesaggistica** per le indagini geofisiche del terreno non è stata mai rilasciata, e che non è stato mai attivato, in proposito, il procedimento giudiziale di *impugnativa del silenzio-rigetto* nei confronti degli organi competenti; b) che **le indagini geotecniche** non sono state mai eseguite, in quanto penderebbe un'apposita istanza alla Prefettura del 9/12/2013, ancora priva di riscontro; c) neppure lo **studio di compatibilità idraulica** richiesto dal PAI è stato mai redatto né tantomeno consegnato.

Si tratta, ovviamente, di autorizzazioni e studi assolutamente indispensabili, a prescindere da eventuali (e allo stato indimostrate) inadempienze degli organi competenti nelle diverse materie.

3) **RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL PUNTO N° 48.**

Con la richiesta di integrazione di cui al **Punto n° 48**, il Ministero dell'Ambiente ha richiesto infine una “*valutazione preliminare anche sugli impatti cumulativi che la completa realizzazione dell'infrastruttura a regime potrà indurre*”.

RISPOSTA RESA DA TAP sul punto.

In proposito, TAP correda la sua risposta di una serie di *valutazioni di carattere tecnico* in merito alla (presunta) corrispondenza del *tracciato* del gasdotto alle regole di buona progettazione ed effetti sull'ambiente, **aggiungendo** altresì che l'analisi del tracciato è stata svolta “*con l'obiettivo, per quanto possibile, di non gravare ulteriormente il territorio con l'imposizione di nuove servitù*”.

CONTRODEDUZIONI DEL COMUNE a tale risposta.

In merito alle considerazioni di natura prettamente tecnica, **si rinvia** a quanto verrà dedotto, in contestazione, **con le valutazioni tecniche contenute nel presente documento**, formulate dagli *esperti* competenti nelle singole materie.

In questa sede, ci pare opportuno **unicamente** sottolineare come risulti quantomai singolare e contraddittorio attribuire al progetto in questione, con approdo in San Foca, il vantaggio di “*evitare*”

la costituzione sul territorio di ulteriori servitù”, quando poi, nell’*Allegato 4-Analisi delle alternative*, presentato dalla stessa TAP, è dimostrato che **tutti i tracciati alternativi** ricompresi nei cosiddetti **Corridoio B)** e **Corridoio C)**, previsti sia **a nord che a sud di Brindisi**, presentano lunghezze chilometriche, e quindi impatti ambientali, effetti cumulativi e costitutivi di servitù a carico dei fondi, di gran lunga inferiori (per diverse decine di chilometri) rispetto a quello progettato per San Foca, che richiede – come afferma la stessa TAP – **una lunghezza complessiva di ben 56 km per il collegamento nazionale** alla rete gas nei pressi di Brindisi (Mesagne).

Anche sotto tale profilo, pertanto, il progetto della Società TAP manifesta tutte le sue contraddizioni, carenze e violazioni di norme, le quali non sono state affatto superate, ed anzi risultano viepiù confermate, con le *deduzioni Integrative* da ultimo prodotte al Ministero dalla Società proponente.

3. RILIEVI GIURDICI: CONCLUSIONI

Tanto premesso e considerato, il Comune di Melendugno

CHIEDE

1. che la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale su istanza presentata dalla società Trans Adriatic Pipeline in data 19.03.2012 sia chiusa con provvedimento negativo;
2. che l’istanza venga ripresentata in conformità al DPCM 27 dicembre 1988;
3. che le indagini integrative autorizzate dal 15.02.2014 fino al 25.02.2014 con Ordinanza n. 17/2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto e dal 22.04.2014 fino al 30.04.2014 con ordinanza n. 28/2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto non trovino in ogni caso ingresso all’interno dell’istruttoria tecnica per la VIA o, qualora già acquisite, vengano espunte ed in ogni caso non valutate ai fini della procedura;
4. che il procedimento VIA sia concluso negativamente anche in ragione dei rilievi giuridici puntuali di cui in premessa.

4. RILIEVI TECNICI DI ORDINE GENERALE

Le “integrazioni” all’ESIA (Environmental and Social Impact Assessment) fornite di recente da TAP al Ministero dell’Ambiente nel quadro rituale della procedura di VIA, a valle delle osservazioni e delle richieste di integrazione (in numero di 48) pervenute in Marzo 2014 da quel Ministero, principale attore della procedura, come anche però dal Ministero dei Beni Culturali (pervenute, sempre in Marzo 2014, in numero di 18), e peraltro, incisivamente, anche dal “Contro-Rapporto di VIA” di questo Comune di Melendugno nel Novembre 2013 (la osservazione-richiesta n. 2 del Ministero dell’Ambiente, tra l’altro, riguarda proprio la necessità che TAP risponda puntualmente alle osservazioni espresse all’ESIA dagli stakeholders), non appaiono rilevanti al punto tale da superare se non tutte almeno le fondamentali critiche mosse al progetto del gasdotto dall’ampio e qualificato arco di interessi e competenze a esse abilitati dalla procedura di legge.

Può dirsi, a ragion veduta, che le “integrazioni” all’ESIA in larga misura tali non sono, che restano prevalentemente ripetizioni presentate in altra forma delle precedenti carenti argomentazioni di TAP (Settembre 2013, in sostituzione totale – cosa significativa e rara, visto il costo tipicamente elevato di una VIA che non consente pressapochismi, a segnalare forse un costume di ‘azzardo’ del proponente – di un precedente ESIA del 2012), che, rispetto alle ben 66 osservazioni-richieste di integrazione venute dai soli due Ministeri dell’Ambiente e dei Beni Culturali, esse solo per punti numerabili sulle dita di una sola mano costituiscono reali approfondimenti delle questioni sollevate ovvero nuove più esplicite sintesi descrittive di argomentazioni e valutazioni precedenti (non poche osservazioni-richieste di integrazione mosse all’ESIA di TAP riguardano proprio la non chiarezza delle argomentazioni e valutazioni contenute nell’ESIA di TAP, spesso presentate in forma lacunosa e/o meramente tabellare).

L’insieme delle “integrazioni” postate da TAP al Ministero dell’Ambiente nell’Aprile 2014 costituisce, in definitiva, una conferma della severità degli impatti ambientali e sociali che possono attendersi dal grande progetto di gasdotto, destinato a portare a regime 20 miliardi di metri cubi annui di gas naturale dall’Azerbaijan all’Italia, un terzo del gas che giunge attualmente nel nostro paese dai cinque gasdotti in esercizio (due dall’Algeria, uno dalla Libia, uno dall’Europa nordoccidentale, uno dall’Asia centrale), peraltro in un contesto di progressiva riduzione dei consumi di gas naturale in Italia negli ultimi anni e di progressiva sostituzione ai combustibili fossili di quelle fonti energetiche alternative eoliche e solari, per le quali la Puglia è assurta negli ultimi anni a primo produttore nazionale.

Quanto alle “integrazioni all’ESIA” da TAP fornite di recente (2014) al Ministero dell’Ambiente, prima di analizzarle criticamente qui di seguito punto per punto in dettaglio, vanno precedute da una fondamentale premessa. Si tratta del persistere, per certi versi incredibile e comunque tale a nostro avviso da invalidare tecnicamente e giuridicamente l’intero rapporto di VIA presentato da TAP nel 2013 al Ministero dell’Ambiente, della assenza di valutazioni geologiche (geologiche per sé, geofisiche, geomorfologiche, geolitologiche, e geotecniche) – obbligatorie per la legge nazionale sulla VIA, trattandosi della essenziale “componente suolo” da considerare nella VIA, ancor più essenziale ovviamente quando la VIA riguardi grandi infrastrutture come un gasdotto interagenti con il suolo in modo ‘drammatico’ da vari punti di vista della stabilità dell’opera, del rischio di incidente, e dell’interesse per ambiente-paesaggio – in ESIA, sostanzialmente sia offshore che onshore: ancora nelle integrazioni del 2014, come già nel rapporto di VIA del 2013, TAP afferma di non averle potuto fare come è necessario in mare per condizioni del mare non favorevole, stagionali e/o di altra non ben precisata natura, in terra per mancanza di autorizzazioni da parte degli enti locali implicati (Prefettura, Regione, Stato, Comune di Melendugno ecc.). Quanto precede è davvero paradossale e ovviamente inaccettabile, invalida in tutta evidenza l’intero rapporto di VIA in quanto lo rende ‘indeterminato’ nell’impianto proprio in una componente ambientale basilica per la grande infrastruttura di un gasdotto com’è quella del suolo, così precludendo ogni reale possibilità di valutazione degli impatti, che sono com’è largamente noto dei ‘delta’, ossia delle differenze, tra le condizioni dell’ambiente privo dell’opera e le condizioni dell’ambiente con l’opera.

5. RILIEVI TECNICI DI ORDINE PUNTUALE

Le risposte fornite da TAP in relazione ai differenti punti di integrazione richiesti sono generiche, non pertinenti e infondate per i seguenti profili.

Domande poste da MATTM

1) Ripubblicazione Sintesi non Tecnica

1. Introduzione.

- Nessun commento.

2. Contesto, motivazioni e caratteristiche del progetto.

- DIFFORMITA' DALL'ART. 3 DEL DPCM 27.12.1988: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Nelle osservazioni già a suo tempo presentate dal Comune di Melendugno nell'ambito della procedura di VIA (denominate "Contro Rapporto di VIA") si evidenziava, nel Capitolo "*Carenti motivazioni del progetto*", **la pressoché totale assenza di valutazioni organiche e fondate scientificamente sulla effettiva necessità dell'opera**, nell'ambito dello scenario europeo e nazionale del gas.

Tale passaggio, fondamentale ed ineludibile per un corretto studio di VIA, è **definito dall'art. 3 del DPCM 27.12.1988² e s.m.i.**, in cui si prevede la redazione di un "*quadro di riferimento programmatico*", che valuti "*le relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale*" e che comprenda:

- a) ... "*gli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e settoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso*";
- b) la "*descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori*", evidenziando:
 - 1) "*le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni*;
 - 2) "*l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto, con le eventuali previsioni temporali di realizzazione*";
 - c) "*l'indicazione dei tempi di attuazione dell'intervento e delle eventuali infrastrutture a servizio e complementari*".

Il quadro programmatico deve descrivere inoltre:

- "a) *l'attualità del progetto e la motivazione delle eventuali modifiche apportate dopo la sua originaria concezione*;

2

□ DECRETO PRESIDENTE CONSIGLIO DEI MINISTRI 27.12.1988 "*Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377.*" (G.U. 5 gennaio 1989, n. 4)

b) le eventuali disarmonie di previsioni contenute in distinti strumenti programmatori. “

La normativa vigente prescrive cioè, in altri termini, che l'opera sia correttamente inserita in un contesto più ampio di programmazione. Questa prescrizione è palesemente disattesa, al punto da potersi concludere, come si specificherà qui di seguito, che lo studio di VIA, che deve comprendere la trattazione dei quadri di riferimento programmatico, progettuale ed ambientale, manca sostanzialmente del primo di questi pilastri della trattazione.

Inutilmente si cercherà nello studio di VIA e nelle successive integrazioni consegnate ai Ministeri competenti qualsivoglia riferimento a supporto della validità dell'opera nel contesto generale di programmazione, salvo generiche argomentazioni sulla presunta “strategicità” dell'opera stessa, che risultano marcatamente di tipo “politico” più che “programmatico”.

Anche nelle risposte date da TAP alle Osservazioni del Pubblico (vedi Allegato 3, pag. 161 di 249) si persiste nella rinuncia a qualsivoglia valutazione di tipo programmatico, preferendo arroccarsi dietro affermazioni di astratto principio, che nulla hanno a che fare con una corretta ed organica pianificazione:

“La strategicità di TAP è supportata sia dalla definizione di TAP come progetto di interesse comune a livello europeo sia dalla sua inclusione nella strategia nazionale energetica in Italia. Tali inclusioni riconoscono direttamente a TAP la capacità di contribuire in modo strategico alla questione dell'approvvigionamento dato che i progetti di interesse comune sono stati definiti anche sulla base della loro abilità di contribuire alla sicurezza di approvvigionamento, concorrenza, integrazione dei mercati e sostenibilità ambientale come obiettivi di politica energetica europei.”

Siamo ad un evidente tentativo di sovvertimento logico di una corretta procedura di VIA: non sarebbero corrette ed organiche valutazioni basate su una razionale programmazione alla base del giudizio di compatibilità di VIA, ma dovrebbe essere la valutazione tecnico-amministrativa ad adeguarsi agli indirizzi politici, a prescindere dalla effettiva giustificazione e necessità dell'opera.

Il Comune di Melendugno non contesta qui il primato delle scelte politiche nel governo del territorio, ma la necessità che anche gli indirizzi politici, sia pure espressi ai massimi livelli nazionali ed europei, debbano sottostare anch'essi a norme di legge, precise ed ineludibili, oltre che a corrette procedure di valutazione e validazione.

Permane quindi accettabilmente lacunoso il **quadro di riferimento programmatico** dell'opera.

Si potrebbe attendere al contrario, da un'opera di tale portata ed impatto, una ben diversa trattazione di questi aspetti, che comprendesse:

- un'analisi del fabbisogno di gas naturale in Italia ed in Europa, con riferimento a vari scenari (tendenziale, basso, alto ecc.) ed a vari orizzonti temporali;

- l'esame della rete di gasdotti e dei rigassificatori, esistenti ed in programma, con relativo stato di attuazione, in grado di soddisfare la domanda nei futuri scenari;
- la collocazione di TAP in questi contesti di pianificazione energetica, con i contributi derivati nel settore del gas a livello nazionale ed europeo e nei vari orizzonti temporali.

D'altro canto, i dubbi e le carenze evidenziate dal Comune di Melendugno nel Contro Rapporto di VIA sulla effettiva di domanda di gas in Italia ed in Europa, si sono ulteriormente consolidate anche negli ultimi periodi, come deriva da una serie di dati e segnali attendibili e qualificati³:

- cresce il rischio che **i nuovi gasdotti in Europa restino sottoutilizzati**; ad esempio, la Commissione Europea ipotizza per l'Italia uno scenario al 2030 con una riduzione delle importazioni di metano del 16% rispetto al 2010;
- nella prospettiva di decarbonizzazione dell'economia europea si prevede un taglio dell'80% delle emissioni climalteranti al 2050 (tra soli 36 anni);
- pur se con ritmi non sostenuti quanto le previsioni, a causa dei crescenti costi di estrazione, **l'importazione di "shale gas" americano in Europa crescerà nei prossimi anni**; Enel ha già definito accordi in tal senso dal 2019;
- la richiesta di gas nelle centrali termoelettriche non è destinata a sensibili aumenti, nonostante gli 85.000 MW di nuova capacità installata in Europa nell'ultimo decennio; **la domanda di energia elettrica in Europa si è ridotta del 7% dal 2007 al 2013, in parte per una crisi economica, ma in parte per ragioni strutturali di cambio di attività economiche e sostituzioni tecnologiche**⁴; gli effetti sul funzionamento, divenuto intermittente, delle centrali a gas sono stati pesanti, con una crisi del comparto ragionevolmente irreversibile;
- crescono e divengono sempre più impellenti gli **allarmi sui cambiamenti climatici** da fonti fossili, metano compreso; l'ultimo rapporto dell'IPCC dell'aprile scorso non lascia dubbi: nel 2013 per la prima volta dopo 800.000 anni il livello di CO2 nell'atmosfera ha superato le 400 ppm; **per evitare catastrofi climatiche, occorre triplicare il contributo delle fonti rinnovabili rispetto ai livelli attuali**;

3

□ Fonte: Gianni Silvestrini, Università di Palermo, direttore scientifico Kyoto Club, Quale Energia, apr mag 2014

4

□ Arturo Lorenzoni, Università di Padova, Quale Energia, apr mag 2014

- le potenzialità di importazione di gas per il sistema Italia sono di 130 miliardi di mc per anno, il doppio di quelle effettive attuali;
- nel gennaio 2014 si è registrato un calo del consumo di gas in Italia inferiore dell'11% rispetto al gennaio 2013, e del 14% per il fabbisogno destinato alla produzione elettrica⁵;
- crescerà irreversibilmente il contributo delle fonti rinnovabili in Europa e nel mondo, nonostante le azioni di sbarramento messe in atto in Europa ed in Italia dai tradizionali potentati energetici legati alle fonti fossili; in Italia, l'obiettivo di 24.700 MW di rinnovabili elettriche al 2010 è stato raggiunto in anticipo.

In questo contesto, è inutile e fuorviante rifugiarsi in stime artefatte ed insostenibili per perorare il ruolo delle fonti fossili e lo sviluppo di nuovi gasdotti. Le cifre nella loro obiettività sono impietose. Le dichiarazioni di tipo meramente politico dovrebbero lasciare il campo, nell'ambito della procedura di VIA, a ben più solide e obiettive argomentazioni scientifiche.

Lo studio di VIA presentato da TAP con relative integrazioni, negli aspetti relativi al quadro di programmazione, non fornisce in tal senso alcuna minima certezza né sufficienti livelli di accettabilità.

- Secondo i criteri della commissione europea il progetto non è necessario per l'implementazione dei corridoi energetici strategici e il progetto non mostra fattibilità dal punto di vista economico, sociale ed ambientale (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?jsessionid=YJpJTpGTM511hcjKFnGpmsKv82LscQHDdLQQtpQyjrM341mpMM1m!-281488224?uri=CELEX:52011PC0658>).
- Le linee guida della CE sul rispetto della partecipazione dei cittadini è disattesa essendosi la popolazione già espressa in più occasioni negativamente.
- Manca elenco normativa italiana, europea o internazionale di riferimento.

3. Alternative di progetto e definizione del tracciato

- Esposizione confusa e frammentaria.
- Pag 37 Nella scelta per l'approdo D1 sottostimati gli aspetti tecnici per realizzazione microtunnel, manca analisi geologica dettagliata data la presenza di un vincolo idrogeologico e lunghezza microtunnel (1454 m) oltre le attuali capacità tecniche;

5

□ Dati SNAM feb 2014

nessuna analisi dell'impatto sulle falde acquifere nella zona di sbocco del microtunnel per immissione diretta di acqua di mare nell'entroterra attraverso microtunnel.

- Pag 37 approdo C3 da sovrapposizione carte confini bosco e tracciato TAP (allegato 4) risulta che il tracciato passa a circa 800 m dai confini più esterni della area protetta bosco di tramazzone.
- La trattazione del corridoio E molto superficiale o quasi assente.

4. Quadro di riferimento programmatico

- Manca completamente la normativa di riferimento che disciplina la progettazione, la costruzione e l'esercizio di metanodotti (es. DM 17.04.08 regola tecnica per la progettazione ...).
- Le norme di riferimento per la scelta ed il dimensionamento dei materiali.
- Le norme di riferimento per strumentazione e sistemi di controllo.
- Le norme di riferimento per sistemi elettrici.
- Le norme di riferimento per impiantistica e tubazioni.
- Le norme di riferimento per sistema di protezione anticorrosiva.
- Le norme di riferimento per centrali termiche con combustibili gassosi.

5. Caratteristiche del progetto TAP in Italia

- Nessun commento.

6. Fase Cantiere, precommissioning ...

- Nessun commento.

7. Individuazione degli impatti e misure di mitigazione

- Pag 93 Rimangono validi i rilievi già formulati sulle emissioni delle due caldaie del PRT, perché è vero che le quantità relative (quali le concentrazioni) degli inquinanti risultano molto basse, però i valori assoluti annuali non sono trascurabili e sono quantificabili in circa 2000 t/a. Per quanto riguarda la composizione dei fumi da

combustione di gas naturale si veda l'articolo de "La chimica e l'industria", 2003, n 45, pag 45-50. In particolare la tabella 2, a pag 47, può dare una idea delle emissioni, dividendo i valori per 1000. Per quanto riguarda PM₁₀, si può stimare una emissione di qualche centinaio di chili all'anno. In particolare si ricava la seguente tabella, che fornisce una stima verosimile delle emissioni:

Inquinante	Tonn/a
CO ₂	1730,000
Ossidi di azoto, NO _x	0,444
Particolato, PM ₁₀	0,290
Ossidi di zolfo, SO _x	0,009
Metano, CH ₄	0,205
Monossido di Carbonio, CO	0,126
Altri idrocarburi	0,047
Formaldeide, CH ₂ O	0,042
Eventuale ammoniaca da abbatt.	0,098
No _x , se previsto	

Questo per quanto riguarda le sole emissioni delle caldaie, se si tenesse conto anche delle emissioni dovute alla costruzione delle stesse e all'estrazione del gas per alimentarle (cert. amb. ISO 14000) le cifre sarebbero di gran lunga maggiori (tab 3 articolo citato, cifre da dividere per 1000). In proposito si veda anche il documento EPA "Natural gas combustion".

- Nessun sistema di controllo ed abbattimento di NO_x previsto.
- Assolutamente mancante la stima degli effetti delle emissioni di gas serra, in particolare CH₄, gas serra ancora più inquinante di CO₂. Tali emissioni sono dovute ad immancabili perdite delle condutture e da una stima di 10 t/a (stima TAP, si veda in seguito) immessa direttamente dagli sfiati freddi. Tali cifre tra l'altro sono in contrasto con gli indirizzi del Comune di Melendugno intenzionato a recepire i principi contenuti nel "Patto dei Sindaci".
- Pag 105 Nessuna stima dell'impatto sulle falde acquifere superficiali dovute al pozzo di lancio del TBM, il cui fondo si trova 1 m sotto il livello del mare a cui è direttamente collegato tramite il microtunnel.

- Pag 140 nessun accenno alla larghezza dello scavo sottomarino per il FOC che correrà parallelo al tubo e sarà interrato ad una profondità di 2 m sotto il fondo marino.

Nella Sintesi non Tecnica manca qualsiasi riferimento all'analisi dei rischi a causa di incidenti o rotture, viene comunque eseguita una trattazione sia nel progetto definitivo sia in seguito.

2) Risposte alle osservazioni (allegato 3)

1. Introduzione

- Nessun commento.

2. WWF

- Disattese le risposte per quanto riguarda le strutture che competono SRG (Snam Rete Gas), che vanno invece cumulate a quelle TAP, in particolare se SRG deve incrementare le proprie strutture per ricevere e trasportare il gas TAP. Si rileva che il diametro della tubazione che collega il terminale di Brindisi con Minerbio (BO) è di 42", mentre la tubazione da Melendugno a Brindisi sarà di 48".
- Disattese le risposte riguardo al gasdotto come obiettivo sensibile in caso di conflitto o di attacchi terroristici.

3. Comune di Melendugno

- Le motivazioni per lo scarto degli approdi nel corridoio C risultano estremamente superficiali.
- Le contestazioni al PPTR sono applicabili anche agli approdi vicino a Brindisi in particolare per l'ipotesi C3.
- Manca studio geologico/idrogeologico/geotecnico per verificare fattibilità microtunnel.
- Sulle emissioni vale quanto già esposto.

4. Sig.ra Chiara Madaro

- Vedasi quanto già esposto.

5. Avv. Lilia Lucia Petrachi

- Vedasi quanto già esposto.

6. Comune di Castrì di Lecce

- Come già notato mancano gli impatti cumulativi dell'intera opera, quindi anche quelli di competenza di SRG vanno inclusi.
- La VAS è richiesta anche in questo caso.
- L'opera va valutata interamente, il tracciato a carico di SRG a valle del PRT va anch'esso valutato insieme al progetto TAP, così come anche la parte del tracciato transfrontaliera.

7. Comune di Cavallino

- Nessun commento.

8. Comune di Melendugno

- Le 150 persone utilizzate in fase di cantiere saranno maestranze specializzate principalmente non locali: false tutte le dichiarazioni fatte sulle ricadute occupazionali.
- Finalmente TAP ammette che le opportunità di lavoro permanente saranno di 32 persone.
- Non veritiera l'affermazione che il gas di TAP ridurrà la bolletta, molto più veritiero il contrario.
- Sotto il punto di vista geologico, idrogeologico e geomorfologico le integrazioni prodotte da TAP non affrontano i problemi già sollevati in ordine alle conoscenze necessarie per la realizzazione dell'opera. A tutt'oggi risulta oggettivamente indeterminata la natura geologica, stratigrafica, geotecnica e idrogeologica delle aree a terra e dell'area proposta per la realizzazione del microtunnel. Risulta evidente che

la progettazione e la fattibilità del microtunnel (opera di rilevanza massima per la valutazione degli effetti ambientali) non può prescindere dalla dettagliata conoscenza del sottosuolo. Le attività necessarie alla conoscenza del sottosuolo continuano ad essere temporalmente posticipate e mai messe in opera da TAP. In buona sostanza nulla è stato fatto da TAP per sopperire alle evidenti lacune presenti nei documenti precedenti, le osservazioni mosse in precedenza sono ancora integralmente valide.

- Per quanto riguarda i fondali all'uscita del microtunnel si dubita fortemente che la presenza del tubo e del terrapieno di imbocco non abbiano ripercussioni negative dal punto di vista paesaggistico su chi ha intenzione di fare immersioni nella zona.
- Il microtunnel sbuca in area ancora marginalmente interessata da presenza di posidonia (all. 7 Tav. 2).
- TAP non ha eseguito nessuno studio preliminare per accertare se il microtunnel ed il relativo pozzo di spinta abbia influenza sull'equilibrio idrogeologico ipogeo e se la certa infiltrazione di acqua di mare nel pozzo di spinta (il cui fondo si trova 1 m sotto il livello del mare) in fase di esercizio avrà ripercussioni sia sull'adiacente bosco sia sulla palude nelle vicinanze.
- Nello studio di impatto ambientale il problema delle salinizzazione delle acque sotterranee non è neanche preso in considerazione. Si pongono seri dubbi sulla tenuta stagna sia del pozzo di spinta, ammesso che sia stata presa in considerazione, sia del tubo in cemento in tempi lunghi. Probabili infiltrazioni di acque marine anche sotto la pineta con ovvie conseguenze.
- La VAS è stata specificatamente richiesta dagli organi competenti e quindi va fatta.

9. Avv. Lilia Lucia Petrachi

- Nessun commento.

10. Osservazioni dei Salentini uniti con Beppe Grillo

- Nessun commento

11. Associazione Punto e a Capo

- Nessun commento.

12. Comune di Vernole

- Nessun commento.

13. Stefano Ingrosso

- Nessun commento.

14. Comitato No TAP

- Nessun commento.

15. Associazione Tramontana

- Non tornano i conti eseguiti da TAP per emissioni di CO e NO_x nelle ipotetiche 160 h (che poi sono 175 h) di funzionamento.
- In altra parte dei documenti presentati TAP stima una emissione di CH₄ pari a 10 t/a solo dagli sfiati freddi; tale gas ha effetti serra ancora più pronunciati di CO₂.

16. Collettivo ReAzioni

- Nessun commento

17. Avv. Francesco Marchello

- Nessun commento.

18. Associazione Ecologisti Democratici del Salento

- Non considerando la posidonia, l'ipotesi C3 diverrebbe di gran lunga migliore rispetto a tutte le altre.

19. Avv. Vincenzo Antonio Conte

- Nessun commento.

20. Avv. Vincenzo Antonio Conte

- Nessun commento.

21. Comune di Melendugno

- Nessun commento.

22. Avv. Vincenzo Antonio Conte

- Nessun commento.

23. Avv. Mario Tagliaferro

- Nessun commento.

24. Comune di Melendugno

- Nessun commento.

25. Comune di Cavallino

- Nessun commento.

26. Associazione Mediterranea per la Natura

- L'utilizzo di acciaio di qualità API X65 suscita qualche perplessità in quanto disponibili acciai di qualità superiore quali X70 e X80, già utilizzati per altre opere simili.

27. Provincia di Lecce

- I precedenti pronunciamenti della provincia per altre opere non fanno testo e possono anche essere viziati da errori.
- In generale tutte le richieste di maggiore precisione o chiarimento vengono disattese.

28. Arpa Puglia

- Vengono evitati solo gli affioramenti coralligeni maggiori, mentre quelli minori presenti sul tracciato verranno sacrificati, in particolare un affioramento di 8x2 m ed altezza inferiore ad 1 m, ne consegue un danno all'integrità dei fondali ed in prospettiva anche all'attrattiva turistica per attività subacquee.
- Nelle emissioni dei veicoli impiegati nel cantiere permangono le mancanze riguardo molti inquinanti, come rilevato da Arpa.
- Allo stato attuale misure acustiche insufficienti.
- Rimane valido il rilievo di consumo di territorio per la costruzione delle strutture permanenti dell'opera.
- Occorre verificare se sia necessaria anche una VIS (Valutazione Impatto Sanitario).
- Si conferma la permanente carenza per quanto riguarda l'aspetto impiantistico, quali tipologia di impianti e attrezzature, caratteristiche tecnico costruttive.
- Permane la carenza progettuale per quanto riguarda la sicurezza del PRT.

29. Legambiente

- Non considerate da TAP le osservazioni di Legambiente pervenute al Ministero il 21 Gennaio 2014.

30. Gruppo Bio Ingegno & Ecoprogetti

- Non considerate da TAP le osservazioni pervenute al Ministero il 22 Aprile 2014.

3) Nulla osta e assensi

- Tutti assenti in particolare si segnala l'assenza di “Verifica preventiva dell'interesse archeologico”.

- Non vengono citate le eventuali autorizzazioni necessarie per le prospezioni in mare effettuate.

4) Valore dell'opera

- Documentazione visibile solo dal ministero.

5) Didascalie figure

- Nessun commento.

6) Tabelle quantificazione interferenze con vincoli

- Nessun commento.

7) Pareri ed autorizzazioni richiesti ed ottenuti

- Solo quello dell'Autorità di Bacino, che si dichiara incompetente.

8) Approfondire analisi alternative

- Si rileva innanzitutto la mancanza degli effetti cumulativi con anche il tracciato SNAM come espressamente richiesto dal MiBAC in data 20 Marzo 2014.
- Si rileva che la scala per l'analisi del tratto di costa tra Torchiarolo e Vernole risulta di 9 km contro i 6 km degli altri corridoi, con tale scala si dubita che la risoluzione sia tale da poter individuare corridoi possibili.
- Alternativa B1, è abbastanza singolare prevedere il passaggio di un gasdotto di tale portata in una zona di ancoraggio per navi di grosso tonnellaggio. Si rileva che dalla carta allegata il gasdotto dovrebbe passare in una zona esente da posidonia.
- Alternativa B2, vedasi quanto detto per B1.
- Alternativa B3, vedasi quanto detto per B1.
- Alternativa B4, si rileva che con tecnologia del microtunnel sia possibile passare sotto la pista dell'aeroporto, qualora necessario; tale tecnologia permette di passare

- sotto ad altri vincoli, come dimostrato anche dall'allegato di SNAM, che prevede di passare sotto strade e ferrovie. Tale alternativa non sembra avere particolari ostacoli.
- Alternativa B5, rispetto all'alternativa B4 non si capisce la misteriosa comparsa di aree SIN off e onshore, non rilevabili dalla carta allegata, vero tutt'al più il contrario. Cosa riscontrabile anche per le alternative da B1 a B3. Si pongono seri dubbi sulla scrupolosità con cui tale analisi sia stata fatta e rivista come richiesto dai ministeri competenti.
 - Alternativa C1, si concorda con i vincoli individuati.
 - Alternativa C2, l'interazione con il bosco di tramazzone ha la stessa lunghezza del microtunnel proposto per l'approdo D, il resto del percorso si trova fuori dall'area di rispetto.
 - Alternativa C3, interazioni con il bosco di Tramazzone ancora inferiori rispetto all'alternativa precedente.
 - Alternativa C4, non evidenziati sulla carta allegata i confini del parco di Rauccio.
 - Alternativa D1, si rileva come l'attraversamento di zona definita ad elevato interesse pubblico sia molto più ampia delle precedenti. La distanza dal punto di raccordo SRG risulta notevolmente aumentata, così come i km dell'opera nel suo complesso aumentando il valore di incidenti per km e rendendo necessarie azioni di riscaldamento del gas in fase di espansione.
 - Alternativa E1, ipotizzare un tracciato attraverso la zona protetta dei laghi Alimini è fortemente contestabile.
 - Alternativa E2, la zona di Otranto presenta forti vincoli di protezione naturale, inoltre la distanza di raccordo con il punto SRG risulta notevole.
 - La tabella 5-1 sembra presentare incongruenze da verificare.
 - L'alternativa C3 stando alle mappe presentate non interferisce con il bosco di Tramazzone per 8,4 km.
 - In conclusione non sembra la revisione dei punti di approdo sia stata fatta con la dovuta attenzione come richiesto dalla commissione ministeriale di valutazione.

9) Riprogettazione del PRT

- Tale richiesta sembra non sia stata presa in considerazione da TAP, inoltre non si fa alcun cenno alla normativa considerata per guidare le scelte progettuali e quindi giustificare l'attuale progetto.

10)Area di cantiere microtunnel

- Nessun commento.

11)Incongruenze riguardo il microtunnel

- Nessun commento.

12)Dettagli realizzazione microtunnel e schede tecniche

- Nel progetto definitivo la parte riguardante l'impermeabilizzazione del suolo e del pozzo di spinta sembra mancare.
- Si rileva come il microtunnel venga allagato con acqua di mare, chiuso, ma non sigillato, ne consegue un alto rischio di salinizzazione delle aree interessate da esso.

13)Dettagli trincea a mare

- TAP stessa conferma possibili problemi di utilizzo della tecnologia prevista in fase di progetto (escavatore idraulico su piattaforma), essendo tale tecnologia al limite di applicabilità. Non si fa cenno a soluzioni alternative e loro conseguenze nel caso la tecnologia prevista non sia applicabile.

14)Terre e rocce di scavo

- Nessun commento

15)Campate libere offshore

- Nessun commento.

16)Interramento offshore e approdo

- 16bis Sotto il punto di vista geologico, idrogeologico e geomorfologico le integrazioni prodotte da TAP non affrontano i problemi già sollevati in ordine alle conoscenze necessarie per la realizzazione dell'opera. A tutt'oggi risulta oggettivamente indeterminata la natura geologica, stratigrafica, geotecnica e idrogeologica delle aree a terra e dell'area proposta per la realizzazione del microtunnel. Risulta evidente che la progettazione e la fattibilità del microtunnel (opera di rilevanza massima per la valutazione degli effetti ambientali) non può prescindere dalla dettagliata conoscenza del sottosuolo. Le attività necessarie alla conoscenza del sottosuolo continuano ad essere temporalmente posticipate e mai messe in opera da TAP. In buona sostanza nulla è stato fatto da TAP per sopperire alle evidenti lacune presenti nei documenti precedenti, le osservazioni mosse in precedenza sono ancora integralmente valide.

17) Aree critiche attraversate offshore e cronoprogramma dell'opera

- Nessun commento.

18) Attraversamenti di infrastrutture onshore

- Nessun commento.

19) Ubicazione ed estensione infrastrutture provvisorie fase di cantiere

- Nessun commento.

20) Opere di mitigazione e ripristino

- Nessun commento

21) Residui bellici

- Si rileva la presenza di un ordigno inesplosivo nei pressi del km 70 offshore ad una distanza di 133m dal tracciato della condotta. Bisognerebbe verificare che tale distanza sia superiore alle tolleranze di incertezza nella posa della condotta.

22)Collaudo della condotta

- Nessun commento.

23)Analisi dei rischi offshore

- Confrontando la figura 2-12 con il testo si rileva che il picco di passaggio di navi si ha al kp 95, mancando una esposizione più precisa ed approfondita dell'analisi svolta, si dovrebbe prevedere una probabilità maggiore di incidenti in quel punto, sia per numero di passaggi che per tonnellaggio delle navi, invece la probabilità maggiore viene indicata al kp 84, che pur essendo alto mostra un traffico inferiore al kp 95. Lo stesso dicasi per il picco al kp 99 o 100 (difficile ricavarlo dalla figura).

24)Analisi rischi offshore

- Nel progetto definitivo la descrizione in dettaglio delle analisi fatte non è rilevabile.

25)Protezione condotta con materiali lapidei

- Nessun commento.

26)Criteri sicurezza condotta onshore

- Il paragrafo riguardo il rischio di incidente onshore risulta copiato integralmente dall'allegato 13, dove si descrive l'opera SRG per collegare il PRT alla rete nazionale, e non frutto di una analisi indipendente sull'opera in oggetto. Inoltre si rileva come SRG faccia riferimento ad un gasdotto progettato per pressioni di 75 barg, mentre TAP sia un gasdotto da 145 barg.
- Le considerazioni sono meramente statistiche e non vengono illustrate l'estensione e le aree interessate da eventuale incidente catastrofico (statisticamente possibile) o attentato terroristico, soprattutto in punti critici quali il PRT e la valvola di intercettazione.

27)Attraversamenti condotte e cavi sottomarini

- Nessun commento.

28)Costo totale dell'intervento

- Documentazione non resa pubblica e fornita solo al ministero.

29)Aggiornamento analisi di tutte le componenti ambientali interessate

- Nessun commento.

30)Studio effetti sul regime idraulico

- Si ribadisce che l'analisi geologica propedeutica non è stata ancora realizzata, ponendo seri interrogativi su tutto il progetto.

31)Interferenze con falda acqua dolce e palude di Cassano

- Nessuna analisi geologica effettuata, quindi nessuna misura preventivabile.

32)Relazione finale indagini geofisiche

- Impossibile stilare relazione finale in assenza delle necessarie prospezioni.

33)Pozzi destinati al consumo umano

- Nessun commento.

34)Praterie posidonia e cymodocea nodosa

- Dall'allegato 7 tavola 2 si nota una diretta interferenza della trincea e del terrapieno con posidonia oceanica e probabilmente anche con cymodocea nodosa. La presenza di quest'ultima è descritta a ciuffi sparsi, mentre dalla mappa presentata dall'allegato

citato sembra che la sua presenza sia molto più estesa di quanto descritto. Indagini o il parere di un ente indipendente e qualificato sarebbero consigliabili per dirimere la questione, che risulta di non poco conto.

35) Rumore sottomarino e disturbo specie protette

- Nessun commento.

36) Monitoraggio ambientale ante opera, in corso d'opera e post opera

- La dismissione dell'opera prevede di lasciare in situ il microtunnel, essendo questo allagato da acqua di mare ed in assenza di specifiche analisi geologiche e geofisiche, sorgono serie preoccupazioni riguardo la tenuta stagna di questo sotto l'area boschiva ed il pericolo di salinizzazione del suolo al di sotto della stessa. Questo pericolo non viene preso in considerazione.

37)-d emissioni PRT

- Le stime dei tempi di funzionamento delle caldaie a gas sono supportate da argomentazioni piuttosto deboli e difficili da verificare.
- Per quanto riguarda le emissioni da combustione di gas naturale vedasi quanto già riportato riguardo i commenti alla sintesi non tecnica.
- Oltre agli inquinanti già menzionati si aggiungano 10 tonn/a di metano, ed altri idrocarburi volatili contenuti nella miscela, immessi in atmosfera direttamente dagli sfiati freddi, con relativi conseguenze non solo per quanto riguarda il rilascio di gas serra, ma anche per la salute umana.
- La rosa dei venti indica una prevalenza dei venti dai quadranti di NO e N, che spingerebbero tutte le emissioni del PRT verso l'abitato di Melendugno nella maggior parte dei casi.

38) Differenziali rumore

- le integrazioni ora fornite da TAP al Ministero dell'Ambiente restituiscono uno scenario di grave alterazione dei caratteri ambientali e socio-territoriali locali per una

superficie che fino all'isodB 25 può misurarsi in estensione come ordine di grandezza in centinaia di ettari, con punte fino ai 75 dB, rispetto a un Comune che appartiene a una regione (il Salento) a insediamento tipicamente diffuso, con reti di case e masserie che si alternano ai villaggi, e che per questi lineamenti si caratterizza al pari della regione di appartenenza e inoltre rispetto a un Comune la cui base economica attuale, in interessante sviluppo (come si coglie anche dallo studio socioeconomico del proponente TAP), fonda una prospettiva turistica di eccellenza sulla tradizione agricola e culturale e sulla qualità dell'ambiente locale.

39) Vibrazioni su edifici e aree archeologiche

- Vista la quantità di mezzi necessari e l'elevato numero di camion per spostare i materiali, le vibrazioni indotte andrebbero valutate con maggiore attenzione. Il fatto che il cantiere sia temporaneo non rende accettabile il rischio di eventuali danneggiamenti dovuti a tale causa.

40) Caratterizzazione materiale di scavo

- Nessun commento.

41) Integrazione elenco mezzi navali

- Nessun commento.

42) Espianto e reimpianto degli ulivi

- Siccome TAP ammette il censimento di ulivi con diametri superiore ai 70 cm, ma non ammette che vadano equiparati ad ulivi monumentali e quindi assoggettati al DGR 3.9.2013 n° 1576, come indicato dal ministero, occorrerebbe un approfondimento di questo aspetto.

43) Uso del suolo e vegetazione

- Nessun commento.

44)Caratterizzazione faunistica area di studio

- Nessun commento

45)Interazioni con aree coralligene

- Le posa della condotta passa vicino a diverse formazioni, non si conosce qual'è l'area di incertezza della posa, o meglio, siccome la tecnologia di posa non permette una precisione assoluta, conoscere l'errore tipico nella posa permetterebbe di valutare meglio le eventuali interazioni con le formazioni coralligene.
- Sul FOC poco si dice, ma sembra di rilevare che questo avrà impatti più significativi su tali aree. Dalle mappe si rileva in passaggio sopra una formazione di dimensioni significative. Inoltre non si specifica quanto lungo sarà lo scavo per interrarlo e quante formazioni saranno attraversate da tale scavo.
- La figura 2-21 essendo in bianco e nero non permette di distinguere le formazioni di coralligeno dai vulcani di fango.
- La trincea ed il terrapieno infatti avranno influenza con le ultime propaggini della posidonia oceanica.

46)Valutazione incidenza siti rete Natura 2000

- Nessun commento.

47)Descrizione patrimonio agroalimentare

- Si conferma che tale opera comporterà opere di industrializzazione nel mezzo di un'area ad altissimo valore per il patrimonio agroalimentare.

48)Impatti cumulativi

- Negli impatti cumulativi oltre alla infrastruttura spettante alla SRG vanno inclusi anche i tratti transfrontalieri dell'intera opera.

Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia

- Oltre all'opera a rete in senso stretto, il rischio che corre il patrimonio archeologico è nelle aree di cantierizzazione dei vari tratti dell'opera stessa che possono essere davvero invasive.
- La valutazione d'impatto archeologico riguardante le varianti al progetto TAP indica diverse zone ad elevato impatto dell'opera sul patrimonio noto e potenziale.
- Nella valutazione d'impatto archeologico per il tratto a mare, pur non essendo state rilevate evidenze macroscopiche sul fondale marino, non si esclude il rischio che l'opera interferisca sul patrimonio potenziale proprio in virtù dell'alta densità di siti (archeologici) costieri noti.

Soprintendenza per beni paesaggistici ed archeologici per le provincie di Brindisi, Lecce e Taranto

- Richiesta 12. Analisi dei rischi relativi a possibili cedimenti del cordone dunare e sulle vibrazioni causate dallo scavo del microtunnel completamente disattese.
-

6. RILIEVI TECNICI: CONCLUSIONI

In conclusione TAP riafferma, nelle “integrazioni”, che il progetto segue le “migliori pratiche” tecnologiche nel campo, che gli impatti saranno “mitigati”, e che una “politica di responsabilità sociale di impresa” assisterà le comunità locali interessate ma non riesce a dire alcunché d’altro sui maggiori punti critici trattati sia pure assai spesso, troppo spesso, superficialmente (si è detto, *incredibile dictu*, che il fondamentale punto dell’impatto sulla componente suolo” non è stato trattato ...) dell’impatto ambientale e sociale:

- i. l’impatto sulle “praterie” marine dalla stessa TAP ora più di prima chiaramente segnalate (a seguito dei rilievi ministeriali e degli stakeholders, a partire dal Comune di *Melendugno*) di *Cymodocea nodosa* e in minor misura di *Posidonia oceanica* (praterie essenziali come barriere protettrici naturali della costa dall’erosione e come *fishing nurseries* e comunque costituenti *endangered species* indicate in *Red Lists* e quindi protette dal diritto internazionale) (TAP afferma che la *Posidonia* è presente per lo più solo “a ciuffi” e che alla *Cymodocea*, assai più diffusa, si cercherà di dare il minor fastidio possibile);

- ii. l'impatto sui coralli (anche qui dalla stessa TAP ora più di prima chiaramente segnalate) (TAP afferma che ai "coralligeni", anch'essi protetti, si cercherà di dare il minor fastidio possibile);
- iii. l'impatto sulla striscia costiera sabbiosa, in mare e in terra (si ricordi che la costa di Melendugno, in Salento, per qualità è da anni robustamente ancorata al vertice delle classifiche Italiane), circa il quale sembra persistere la distratta reticenza di TAP (solo ora, nel Rapporto di TAP contenente le integrazioni all' ESIA, appaiono in un grafico i significativi scavi e riporti che s'intende effettuare, peraltro senza nulla dire, all'apparenza, del loro grado di reversibilità) e in una estesa tabellazione elaborata per rispondere alla osservazione-richiesta n. 6 del Ministero dell'Ambiente i 70 metri di taglio del "cordone dunario" della spiaggia di San Foca e i circa 9.000 metri lineari e 55.000 metri quadrati di aree costiere impattati;
- iv. l'impatto del grande terrapieno sottomarino – centinaia di metri di lunghezza, metri di larghezza e di altezza – da realizzarsi a qualche centinaio di metri dalla costa nei pressi del grande orifizio sommerso della tubazione in cemento armato del diametro di 3 metri e della lunghezza di oltre chilometro destinata a accogliere e fissare il tubo in acciaio del diametro di 1 metro del gasdotto alla sua emersione dal fondo dell'Adriatico, terrapieno presumibilmente destinato a ridurre il moto ondoso in una parte a evidente criticità di resistenza dell'opera *offshore*, del quale esplicitamente si dice in progetto ma continua a tacersi nella Sintesi Non Tecnica e nelle integrazioni, cosa di per sé assai grave proceduralmente e sostanzialmente trattandosi di parte dell'opera evidentemente interagente con un'ampia gamma di processi biotici (leggasi di equilibrio della biodiversità) e abiotici (leggasi erosivi dell'assetto costiero e della spiaggia);
- v. l'impatto severo del rumore generato a terra soprattutto dal cosiddetto "Terminale di Ricezione", relativamente al quale, tra l'altro, le integrazioni ora fornite da TAP al Ministero dell'Ambiente (all'apparenza in risposta alla osservazione-richiesta n. 38 di quel Ministero) restituiscono uno scenario di grave alterazione dei caratteri ambientali e socio-territoriali locali per una superficie che fino all'isodB 25 può misurarsi in estensione come ordine di grandezza in centinaia di ettari, con punte fino ai 75 dB, rispetto a un Comune che appartiene a una regione (il Salento) a insediamento tipicamente diffuso, con reti di case e masserie che si alternano ai villaggi, e che per questi lineamenti si caratterizza al pari della regione di appartenenza e inoltre rispetto a un Comune la cui base economica attuale, in interessante sviluppo (come si coglie anche dallo studio socioeconomico del proponente

- TAP), fonda una prospettiva turistica di eccellenza sulla tradizione agricola e culturale e sulla qualità dell'ambiente locale;
- vi. l'impatto severo sugli uliveti storici, non a caso protetti da anni da specifiche leggi della Regione Puglia e dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Lecce (PTCP-Lecce), più di recente, ispirandosi a una forma assai avanzata di governo del territorio, dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR-Puglia) che si avvia a sostituire il Piano Urbanistico Territoriale Tematico Paesaggio della Puglia (PUTTP-Puglia) approvato nel 2000 (PUTTP che pure copre il territorio comunale di Melendugno per quest'aspetto di "ambiti estesi" di varia rilevanza da tutelare);
 - vii. gli evidenti severi "potenziali impatti sulla salute ambientale e la qualità della vita" (così definiti nelle "integrazioni" presentate nel 2014 da TAP al Ministero dell'Ambiente) derivanti dal passaggio del gasdotto nel territorio, in particolare in parti del territorio interessate da insediamenti sia diffusi (masserie, ville, insediamenti turistici ecc.) che concentrati (periferie dell'insediamento annucleato di Melendugno);
 - viii. gli impatti locali sull'aria rivenienti dalle emissioni del gasdotto sia agli 'archi' che ai 'nodi' della infrastruttura: del Terminale di Ricezione (PRT), munito tra l'altro di caldaie della potenza di poco meno di 10 MW per riscaldare il gas naturale quando questo scenda in temperatura a seguito della depressurizzazione al di sotto del limite di 3°C prescritto dalla rete SNAM di ricezione, come delle altre ordinarie o straordinarie emissioni di gas naturale previste per il gasdotto nel funzionamento di questo in relazione alle variazioni di pressione (del PRT si descrivono in modo che non esitiamo a definire qui frivolo, 'ameno' nel senso non del suo contenuto paesaggistico quanto del suo contenuto in serietà, le piacevolezze del suo inserimento nel paesaggio storico-culturale del Salento grazie alla maestria degli architetti locali che saranno coinvolti nella progettazione e all'uso che essi sapranno fare della luminosa pietra calcarea locale ...); impatti che negativamente altereranno per tutta lunga la vita dell'impianto, prevista in almeno 50 anni, la qualità locale dell'atmosfera locale, reiterando purtroppo nel territorio di Melendugno e delle storiche federate Terre di Acaja quanto avvenuto per le centrali elettriche e l'industria chimica pesante di Brindisi e per l'industria pesante di Taranto;
 - ix. gli impatti in termini di rischio ambientale – TAP reitera nelle "integrazioni" l'inconsistente argomentazione dell'assenza di gas naturale stoccato nel Terminale di Ricezione, assimilando il grande gasdotto a una comune aziendina di confezionamento di bombole – sul cui controllo TAP magnifica i prodigiosi servizi che saranno erogati all'occorrenza grazie alle segnalazioni possibili alla centrale di controllo remota grazie al cavo in fibra

ottica che affiancherà in terra e in mare il gasdotto: gasdotti ben meno importanti del TAP (minore quantità di gas, minore pressione, maggiore distanza dagli abitati) è noto possano produrre periodicamente danni terribili;

- x. l'impatto sull'*heritage* culturale e monumentale, potenzialmente severo e singolarmente ancora una volta presentato nelle integrazioni in modo da porre in ombra gli stessi rilievi critici dei professionisti incaricati dalla stessa TAP della valutazione, indirizzati all'ampia gamma di bersagli tutelati centrati in pieno o almeno lambiti dal gasdotto, costituenti la straordinaria 'armatura' insediativa storica di una Terra com'è il Salento che si annovera tra quelle di più antico popolamento lungo le rive del Mediterraneo;
- xi. l'impatto sulle specie protette sia terrestri che marine (si pensi alla *Caretta caretta* che trova noto importante sito di nursery sulla spiaggia di S. Foca dove si attenderebbe l'arrivo del gasdotto, si pensi ai cetacei; per esse le "integrazioni" di TAP nulla o quasi nulla dicono sfuggendo alle osservazioni della generalità degli *stakeholders* e alle richieste di chiarimenti rivenienti dal Ministero dell'Ambiente;

l'impatto sull'insieme delle straordinarie risorse ambientali, paesaggistiche, e sociali, presenti in Melendugno (la costa salentina in prossimità del territorio comunale annovera in pochi chilometri la maggior parte dei Siti di Importanza Comunitaria della Puglia), tutelate da un'imponente serie di strumenti e piani; la replica e integrazione di TAP all'ESIA (in particolare in risposta alla osservazione n. 6 del Ministero dell'Ambiente) evidenzia la imponenza delle "interferenze" dell'opera, lungo il tracciato di circa 10 km che va dall'approdo del gasdotto sulla costa al terminale di ricezione nell'interno, al confine con il Comune di Vernole; basti pensare che il tracciato interferisce con (i) "aree costiere" attenzionate e protette dal Piano Urbanistico Territoriale Tematico Paesaggio (PUTTP) (vigente) e dal Piano Paesistico Territoriale Regionale (PPTR) (in itinere: adottato, con già operante attivazione di salvaguardie) di Regione Puglia per un totale di 9.100 metri lineari (di cui 340 in fascia dei 300 metri dal mare) e 53.656 metri quadrati, (ii) "boschi" e "macchie" e relative "aree di rispetto" protette dal PUTTP, dal PPTR, e dal Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Melendugno per un totale di 2.137 ml e 41.085 mq, (iii) "vincoli idrogeologici" riportati in PUTTP e PPTR per 560 ml, (iv) dune ("cordoni dunari") protette dal PUTTP e dal PPTR per 70 ml, (v) "ambiti estesi tipo B" attenzionati e protetti dal PUTTP per 40 ml, (vi) "ambiti estesi tipo C" attenzionati e protetti dal PUTTP per 6.631 ml e 319.371 mq, (vii) "ambiti estesi tipo D" attenzionati e protetti dal PUTTP per 1.882 ml e 264.514 mq, (viii) aree di "espansione della esistente naturalità" attenzionate dal vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Lecce per 1.750 ml e 43.500 mq, (ix) un'area faunistica di

ripopolamento regionale (“S. Niceta”) per 5.800 ml e 174.363 mq, (x) “aree agricole” del PRG per 204.000 ml e 334.000 mq, (xi) “oliveti esistenti” attenzionati e protetti dal PTCP per 5.080 ml e 152.400 mq, e, infine, 4 aree endoreiche – tra quelle allo studio e quelle già accertate – protette dal Piano di Bacino di Regione Puglia per la ricarica della falda idrica sotterranea per 360 ml e 11.337 mq, a parte le interferenze con aree di rispetto di viabilità, per parchi urbani, per tempo libero e sport, e per insediamenti turistici individuate dal vigente PRG di Melendugno, le interferenze con itinerari paesaggistici storici del PTC della provincia di Lecce, e con prati e pascoli naturali del PPTR della Puglia; un vero disastro ambientale, paesaggistico, e territoriale, in sintesi, di fatto irrimediabile a mezzo di mitigazioni e irreversibile, di fatto indirizzato a una situazione drammatica che chiamerà la comunità nazionale e quella locale a costi altissimi fin da subito.

Melendugno, lì 17/06/14

Il Sindaco
Ing. Marco Potì