

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI 25 luglio 2022, n. 258

VAS-1792-VER - Verifica di assoggettabilità a VAS del Piano Regolatore Portuale del Porto di Torre Vado.
Autorità Procedente: Comune di Morciano di Leuca.

la Dirigente ad interim della Sezione regionale "Autorizzazioni Ambientali"

VISTA la Legge Regionale 4 febbraio 1997 n. 7;

VISTO l'art.32 della Legge n.69 del 18 giugno 2009, che prevede l'obbligo di sostituire la pubblicazione tradizionale all'Albo Ufficiale con la pubblicazione di documenti digitali sui siti informatici;

VISTO il Regolamento UE n. 679/2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva europea 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) e il successivo D. Lgs. n.101/2018 recante *"Disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016"*;

VISTI gli artt. 14 e 16 del D.lgs. n. 165/2001 *"Norme generali sull'ordinamento del Lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche"*;

VISTA la L.7 agosto 1990 n.241 *"Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi"* e s.m.i.;

VISTO il D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 *"Norme in materia ambientale"* e ss.mm.ii., con particolare riferimento alla Parte II, relativamente alla Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi;

VISTA la Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44, *"Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica"* e ss.mm.ii.;

VISTA la D.G.R. n.1518 del 31 luglio 2015 *"Adozione del modello organizzativo denominato "Modello Ambidestro per l'Innovazione della macchina Amministrativa regionale - MAIA". Approvazione Atto di Alta Organizzazione"*;

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015, n. 443 di *"Adozione del modello organizzativo denominato "Modello Ambidestro per l'Innovazione della macchina Amministrativa regionale-MAIA"*

VISTA la D.G.R. n.458 del 08.04.2016 con la quale sono state definite le Sezioni dei Dipartimenti e delle relative funzioni;

VISTA la Determinazione n. 997 del 23 dicembre 2016 del Dirigente della Sezione Personale e Organizzazione, con cui sono stati istituiti i Servizi afferenti alle Sezioni, in applicazione dell'art. 19 c. 2 del DPGR n. 443 del 31 luglio 2015 e s. m. i.;

VISTA la Determinazione Dirigenziale della Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali n.176 del 28 maggio 2020, recante *"Atto di organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni Ambientali e Servizi Afferenti"*;

VISTA il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 gennaio 2021 n. 22 avente ad oggetto *Adozione Atto di Alta Organizzazione Modello Organizzativo "MAIA 2.0"*;

VISTA la Determinazione della Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali n.156 del 15/04/2021, con cui sono stati prorogati per la durata di un anno, sino al 20/05/2022, gli incarichi di Posizione Organizzativa denominati *"Coordinamento VAS"*, conferito alla dott.ssa Simona Ruggiero, e *"Ulivi Monumentali"*, conferito alla dott.ssa Antonia Sasso, le cui funzioni comprendono, rispettivamente, lo svolgimento delle istruttorie tecniche dei procedimenti VAS e di responsabile del procedimento amministrativo VAS;

VISTA la D.G.R. n.1575 del 30.09.2021, avente ad oggetto *"Conferimento incarichi di direzione delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell'articolo 22, comma 2, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021 n. 22."* con cui è stato conferito alla Dott.ssa Antonietta Riccio l'incarico di direzione, ad interim, della Sezione Autorizzazione Ambientali a decorrere dal 1° novembre 2021 sino alla nomina del Dirigente titolare.

VISTE le note prot. r_6994puglia/AOO_089-26/05/2022 e prot. r_puglia/AOO_002-27/05/2022/0000841, con cui i Direttori dei Dipartimenti regionali *"Ambiente"* e *"Sviluppo Economico"* hanno definito le modalità

ed i termini dell'accordo per il passaggio di consegne e l'attuazione del programma di smaltimento arretrati VAS del 12.05.2022 riferito alle dipendenti regionali Antonia Sasso e Simona Ruggiero, che a decorrere dal 21 maggio 2022 hanno cessato i propri rispettivi incarichi di PO presso la Sezione Autorizzazioni Ambientale ed assunto servizio presso le Sezioni regionali "Competitività" e "Trasformazione Digitale" del Dipartimento Sviluppo Economico, in virtù degli incarichi di Posizione Organizzativa conferiti dai rispettivi Dirigenti di Sezione con le Determinazioni Dirigenziali n.369 e n.40 del 17 maggio us.;

Premesso che:

- con nota prot. 05861 del 02/07/2021, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 20/07/2021 al n.10977 di protocollo di questa Sezione regionale, il Responsabile dell'Ufficio Tecnico comunale del Comune di Morciano di Leuca, in qualità di autorità procedente comunale, trasmetteva l'istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS per la proposta di piano regolatore portuale in oggetto, allegando la seguente documentazione in formato elettronico:
 - 1) 2021.06.30_DGC 103_Presa d'atto del Rapporto Preliminare [VAS-PRP]
 - 2) Trasmissione Documentazione Rapporto Preliminare [VAS-PRP]
 - 3) VAS_Rapporto Preliminare
- con nota prot.r_puglia/AOO_089-07/09/2021/12786, inviata a mezzo PEC questa autorità competente VAS, effettuata la verifica di completezza ai sensi dell'art.8, co. 2, della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii., rilevava che la suddetta istanza era carente della seguente documentazione:
 - copia dell'atto amministrativo di formalizzazione della proposta di PRP ai sensi della pertinente normativa nazionale/regionale di settore (L.84/1994 - D.Lgs.169/2016 - L.R.17/2015 ss.mm.ii.), comprensivo degli elaborati di Piano e del Rapporto Preliminare di Verifica;
 - contributi, i pareri e le osservazioni pertinenti al piano o programma, eventualmente già espressi dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli enti territoriali interessati, nonché gli esiti di qualsiasi altra forma di consultazione e partecipazione pubblica già effettuata;pertanto, ai fini dell'avvio del procedimento, chiedeva all'autorità procedente comunale di provvedere a regolarizzare l'istanza, trasmettendo copia della seguente documentazione, richiamata nelle premesse della DGC 103/2021, corredata dagli elaborati tecnici allegati:
 - 1) D.G.C. n. 171 del 23/12/2014;
 - 2) D.G.C. n. 178 del 12/11/2015;
 - 3) Nota dell'Autorità Marittima di Gallipoli prot. n. 3557 del 10/02/2016;
 - 4) D.G.C. n. 53 del 12/05/2016;
 - 5) Nota della Capitaneria di Porto di Gallipoli prot.24554 del 06/09/2016;
 - 6) Osservazioni pervenute dai portatori d'interesse e controdeduzioni/riscontro progettista del 10/07/2019;
 - 7) D.G.C.n.83 del 16/06/2020;
 - 8) Nota dell'Autorità Marittima di Gallipoli prot.8703 del 25/11/2020;
 - 9) Aggiornamento del Piano Regolatore del Porto di Torre Vado, di recepimento delle osservazioni rilevate dall'Autorità Marittima di Gallipoli nella nota Prot. n. 8703 del 25/11/2020 e costituito dai seguenti elaborati:
 - All. 1 - Relazione Generale
 - Tav. A - Corografia
 - Tav. B - Planimetria dello stato di fatto
 - Tav. C - Planimetria dello stato di fatto con batimetria
 - Tav. D - Analisi delle criticità
 - Tav. E - Planimetria della batimetria di Piano
 - Tav. F - Situazione attuale delle destinazioni funzionali
 - Tav. G - Planimetria di progetto degli ambiti portuali a dragaggio effettuato
 - Tav. H - Planimetria di progetto degli ambiti portuali in assenza di dragaggio
 - Tav. I - Strutture previste nel Piano

- Tav. L - Piano degli ormeggi a dragaggio effettuato
 - Tav. M - Piano degli ormeggi a dragaggio da effettuarsi
 - Tav. N - Previsioni impiantistiche
- 10) Parere dell’Autorità Marittima di Gallipoli reso con nota prot. nota 8826 del 31/03/2021;
- 11) modifiche ed integrazioni apportate alla stesura definitiva del Piano Regolatore Portuale - P.R.P., per il Porto di Torre Vado, acquisite al P.G. comunale n.3353 del 13/04/2021, così come richiesto dall’Autorità Marittima territorialmente competente;
- con la medesima nota prot. 12786/2021, inviata anche al Servizio regionale VIA/VINCA per la verifica di eventuali profili di competenza, si chiedeva all’autorità procedente di *“attestare la coerenza dei contenuti del Rapporto Preliminare di Verifica con gli elaborati della suddetta stesura definitiva del PRP in argomento”*, precisando che *“Nelle more della suddetta regolarizzazione i termini procedurali sono interrotti ai sensi dell’art.5 del Regolamento regionale n.13/2005 in materia di procedimento amministrativo”*;
 - con nota prot. 8157 del 30/09/2021, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in pari data al n.14187 di protocollo della scrivente Sezione (assegnata al funzionario responsabile PO in data 19/11/2022), l’autorità procedente comunale trasmetteva la seguente documentazione integrativa, in f.to digitale (.pdf):
 - 01) 2014.12.23_DGC n. 171_Atto di indirizzo predisposizione PRP
 - 02) 2015.11.12_DGC n. 178_Presa d’atto PRP
 - 03) 2016.10.02_Nota Autorità Marittima di Gallipoli Prot. n. 3557
 - 04) 2016.05.12_DGC n. 53_Presa d’atto modifiche PRP
 - 05) 2016.09.06_CP di Gallipoli_Parere Prot. n. 24554
 - 06) Osservazioni pervenute e riscontri
 - 07) 2020.06.16_DGC n. 83_Presa d’atto nuova elaborazione PRP
 - 08) 2020.11.24_Nota Autorità Marittima di Gallipoli Prot. n. 33206
 - 10) 2021.03.31_CP di Gallipoli_Parere Prot. n. 8826
 - 11) 2021.04.13_Modifiche ed integrazioni apportate alla stesura del PRP
- 2021.09.30_Trasmissione documentazione integrativa [VAS-PRP]
- All. 1 [APRILE 2021]_Relazione Generale Piano Regolatore Portuale
- Tav A [APRILE 2021]_Corografia
- Tav B [APRILE 2021]_Planimetria dello Stato di fatto
- Tav C [APRILE 2021]_Planimetria dello Stato di fatto con Batimetria
- Tav D [APRILE 2021]_Analisi delle criticità
- Tav E [APRILE 2021]_Planimetria della Batimetria di Piano
- Tav F [APRILE 2021]_Situazione attuale delle destinazioni funzionali
- Tav G [APRILE 2021]_Planimetria di progetto degli Ambiti Portuali a dragaggio effettuato
- Tav H [APRILE 2021]_Planimetria di progetto degli Ambiti Portuali in assenza di dragaggio
- Tav I [APRILE 2021]_Strutture previste nel Piano
- Tav L [APRILE 2021]_Piano degli ormeggi a dragaggio effettuato
- Tav M [APRILE 2021]_Piano degli ormeggi a dragaggio da effettuarsi
- Tav N [APRILE 2021]_Previsioni impiantistiche
- con nota prot.r_puglia/AOO_089-26/11/2021/17290 questa autorità competente VAS, verificata la completezza della documentazione ai sensi del citato art.8 della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii.:
 - provvedeva a pubblicarla sul Portale Ambientale Regionale al seguente link: http://www.sit.puglia.it/portal/sit_vas/Elenchi/Procedure+di+Assoggettabilit%C3%A0++VAS);
 - comunicava all’autorità procedente ed ai soggetti competenti in materia ambientale ed enti territoriali interessati (di seguito SCMA) l’avvio della consultazione ai sensi degli artt.5, 6 e 8, comma 2, della legge regionale n.44/2012 ss.mm.ii., avente le finalità di cui ai commi 1 e 2 del citato articolo 6;
 - invitava i SCMA consultati (tra cui anche il Servizio regionale VIA/VINCA e la Sezione regionale

- allora denominata “Lavori Pubblici”, per quanto di eventuale e rispettiva competenza) ad inviare il proprio contributo entro i successivi 30 giorni;
- invitava l'autorità procedente ad avvalersi della facoltà, prevista dal citato art.8 - commi 3 e 4, di trasmettere a questa autorità competente le proprie osservazioni e/o controdeduzioni relativamente a quanto rappresentato dai SCMA nell'ambito della consultazione, fornendo eventualmente ulteriori elementi conoscitivi e valutativi;
 - nel corso della suddetta fase di consultazione pervenivano a questa autorità competente i seguenti pareri/contributi/osservazioni:
 - 1) ASSET, con nota prot.4562 del 06/12/2021, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in pari data al n.17797 di protocollo di questa Sezione regionale, indirizzata anche all'autorità procedente comunale;
 - 2) Autorità Idrica Pugliese, con prot.6545 del 22/12/2021, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 29/12/2021 al n.18887 di protocollo di questa Sezione regionale, inoltrata all'autorità procedente;
 - 3) Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, con nota prot.36174/2021 del 31/12/2021 pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 12/01/2022 al n.253 di protocollo di questa Sezione regionale, indirizzata anche all'autorità procedente comunale;
 - 4) MIBAC - Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce, con nota prot. SABAP-BR-LE|10/01/2022|0000779-P, pervenuta a mezzo PEC in data 10/01/2022 ed acquisita in data 11/01/2022 al n.194 di protocollo di questa Sezione;
 - 5) Sezione regionale Tutela e Valorizzazione del Paesaggio – Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica, con nota prot. 818 del 28/01/2022 pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in pari data al n.967 di protocollo di questa Sezione regionale, indirizzata anche all'autorità procedente comunale;

Tutto quanto sopra premesso, dato atto che nell'ambito della presente procedura VAS:

- l'Autorità procedente è il Comune di Morciano di Leuca;
- l'Autorità competente VAS è la Sezione Autorizzazioni Ambientali, afferente al Dipartimento regionale “Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana”, ai sensi dell'art.4, comma 2, della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.

Preso atto che:

- la proposta di piano (e le successive modifiche) è stata formalizzata dall'autorità procedente comunale con le succitate DGC n. 171 del 23/12/2014 – n. 178 del 12/11/2015 - n. 53 del 12/05/2016 - n.83 del 16/06/2020 - n 56 del 13/04/2021;
- il Rapporto Preliminare di verifica è stato formalizzato dall'autorità procedente con DGC N.103 del 30/06/2021;
- l'autorità procedente non ha riscontrato la richiesta di attestazione di coerenza degli elaborati chiesta da questa autorità procedente con la succitata nota prot. 12786/2021;

Tenuto conto dei pareri, contributi istruttori ed osservazioni pervenuti dai succitati SCMA nel corso della suddetta fase di consultazione VAS, che di seguito si riassumono:

1. ASSET, che rilevava la necessità di considerare nella Verifica di Coerenza Esterna del piano proposto di considerare i seguenti ulteriori piani sovraordinati,:
 - *Piano di Assetto Idrogeologico della Regione Puglia;*
 - *Piano di Gestione del Rischio Alluvioni;*
 - *Piano Regionale delle Coste;*
 - *Piano di Gestione dei Rifiuti Urbani;*
 - *Piano di Gestione dei Rifiuti Speciali;*
 - *Piano di Tutela delle Acque;*
 - *Piano Regionale dei Trasporti;*
 - *Pianificazione comunale vigente;*

- *Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da navi e dei residui del carico per i porti di Santa Maria di Leuca, Torre Vado e Torre Pali.*

nonché nell'analisi del contesto ulteriori componenti ambientali (Mobilità, Rifiuti, Paesaggio, Energia).

2. L'Autorità Idrica Pugliese che rammentava *“ per l'attuazione del Piano in oggetto deve intendersi verificata la compatibilità con le previsioni del vigente Piano d'Ambito, nonché la conformità alle infrastrutture del Servizio Idrico Integrato, ove interessate, avvalendosi delle necessarie consultazioni presso il Gestore AQP S.p.A.”,*
3. L'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale;, che precisava *“nelle linee generali, nulla osta alla proposta di PRP per il porticciolo di Torre Vado... Gli interventi che più specificatamente interessano le opere marittime, dovranno essere progettati attraverso dettagliati studi basati su modello fisico e/o numerico in considerazione degli effetti che potrebbero determinarsi sulle dinamiche di trasporto solido longitudinale e trasversale all' interno della sub unità fisiografica, senza creare squilibrio alcuno, e sottoposti con i relativi studi e le relazioni di compatibilità, una volta redatti i progetti specifici di livello definitivo e chiariti i finanziamenti occorrenti ed ottenuti, al parere di questa Autorità che rimanda alla disponibilità di tali progetti ogni valutazione di merito”.*
4. MIBAC - Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce, che rilevava la necessità di *“integrare gli elaborati progettuali con una Carta del rischio archeologico che prenda in esame, oltre alle evidenze edite, i dati d'archivio e le risultanze di una ricognizione subacquea autoptica che dovrà essere effettuata da un archeologo con idonea abilitazione professionale alle attività subacquee, nonché in possesso di adeguata formazione e qualificazione nel campo della ricerca archeologica subacquea e di comprovata esperienza, ai sensi dell'art. 25 co. 2 del D. Lgs 50/2016 e del Titolo II Capo I del D.M. 154/2017; D.M. 244/2019”;*
5. Servizio Regionale Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica, che forniva il contributo di competenza con le seguenti indicazioni:
 - *“- è necessario valutare attentamente le previsioni di Piano, con riferimento all'ammissibilità delle stesse in relazione al PPTR e alle peculiarità intrinseche del luogo, prevedendo, ove possibile, interventi di riqualificazione con eliminazione dei detrattori, rinaturalizzazioni, ripermabilizzazioni, valutando attentamente l'introduzione dei nuovi segni;*
 - *le azioni di Piano dovranno essere mirate perseguimento di obiettivi di qualità per il paesaggio portuale, con particolare attenzione al waterfront, e dovranno garantire coerenza tra l'infrastruttura portuale e le caratteristiche paesaggistiche, culturali e socio-identitarie dei luoghi”;*e considerazioni:
 - *“al fine di evitare l'ulteriore urbanizzazione di paesaggio costiero, per le strutture edilizie dovrà essere previsto l'utilizzo di tecniche costruttive ecocompatibili non invasive e di materiali costruttivi locali (sono escluse le costruzioni in c.a.), in armonia con il contesto, al fine di garantirne la mitigazione visiva e il miglior inserimento paesaggistico;*
 - *al fine di conferire maggiore qualità al waterfront, dovrà essere prevista la tutela e la valorizzazione di tutti i beni patrimoniali costieri storici, che rappresentano elementi di riconoscibilità e qualità architettonica del paesaggio costiero (nel caso specifico, la torre costiera), prevedendone l'utilizzo come centro di informazioni o come punto per la fruizione del paesaggio costiero;*
 - *laddove possibile, siano previsti interventi di ripermabilizzazione dei luoghi, compatibilmente con le esigenze di sicurezza della banchina esistente;*
 - *sia posta particolare attenzione alla salvaguardia delle visuali che coinvolgono la torre, la strada paesaggistica ed il territorio costiero e, pertanto, sia verificata la compatibilità paesaggistica degli ulteriori nuovi segni introdotti nel paesaggio, quali gli elementi dell'impianto di illuminazione, mediante foto-simulazione;*
 - *con riferimento al traffico introdotto, pur considerando che “i due parcheggi alla radice del molo foraneo e alla radice del molo di sottoflutto non sono sufficienti per accogliere le autovetture di diportisti e turisti” e che pertanto “tale problematica non può trovare soluzione all'interno*

dell'ambito portuale", va valutata l'opportunità di prevedere l'arretramento dei parcheggi valutando l'opportunità di delocalizzare le aree di sosta e di parcheggio previste in prossimità della viabilità costiera, prevedendo nel contempo azioni finalizzate alla riorganizzazione del sistema della mobilità tramite una serie di interventi integrati (pedonalizzazione del lungomare, servizi park&ride, bike sharing, percorsi ciclabili urbani) finalizzati a ridurre l'uso individuale dell'auto a vantaggio della mobilità lenta o del trasporto pubblico collettivo, in modo da rendere le previsioni di Piano coerenti con l'obiettivo generale "Favorire la fruizione lenta dei paesaggi" e con i relativi obiettivi specifici, di cui all'elaborato 4.2.3 dello Scenario Strategico "Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce".

PRESO ATTO che l'autorità procedente comunale non ha fornito ulteriori considerazioni alle suddette osservazioni pervenute dai SCMA, nei termini e ai sensi dell'art.8, comma 3, della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii.

Espletate le procedure di rito sopra esposte ed esaminata la documentazione amministrativa e gli elaborati tecnici acquisiti agli atti di ufficio, compresi i contributi resi dai Soggetti Competenti in materia Ambientale nel corso del procedimento, si procede nelle sezioni seguenti ad illustrare le risultanze dell'istruttoria tecnica, espletata in applicazione dei criteri previsti nell'Allegato I alla Parte II del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii., relativa alla verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica della proposta in oggetto.

ATTIVITÀ TECNICO-ISTRUTTORIA

La presente attività istruttoria ha esaminato il RAP formalizzato con DGC n. 103 del 30/06/2021 e la documentazione tecnica del Piano aggiornata alla DGC n. n 56 del 13/04/2021, con riferimento ai criteri indicati dell'Allegato I alla Parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e agli esiti della consultazione.

1. CARATTERISTICHE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI TORRE VADO

il Piano Regolatore del Porto (PRP), ai sensi dell'art. 5 comma 3 della Legge n. 84 del 28.01.1994 "Riordino della legislazione in materia portuale", specifica l'ambito e l'assetto complessivo del porto e individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

*Il Piano Regolatore Portuale di Torre Vado è un atto tecnico amministrativo che l'Amministrazione Comunale pone in essere di concerto con la Capitaneria di Porto di Gallipoli e che diverrà efficace dopo la definitiva approvazione da parte della Regione Puglia (pg.38 del Rapporto Preliminare, d'ora in poi RP). È ... **uno strumento ... economico, che ha risvolti anche occupazionali, ma che resta nell'ambito della pianificazione urbanistica** (pg. 38 del RP). Ai sensi della Legge n. 84/1994, il PRP è uno strumento di pianificazione che esamina ed elabora soluzioni circa le connessioni e gli innesti con le infrastrutture stradali e ferroviarie. (pg. 19 del RP)*

L'Amministrazione Comunale di Morciano di Leuca ha preso atto del Piano Regolatore del Porto di Torre Vado redatto dall'Ing. Leonida Maggio da Lecce con deliberazione n°56 del 13.04.2021. In data 30.03.2021 la Capitaneria di Porto di Gallipoli ha espresso il proprio parere di approvazione con prescrizioni con propria nota protocollo n°8823, alle quali l'Amministrazione Comunale ha adeguato il Piano rinviandolo alla stessa Capitaneria con nota n°3379 del 13.04.2021.

Il Piano recepisce anche le osservazioni fatte pervenire dai Portatori di interesse attraverso due distinte fasi di pubblicazione del P.R.P. Le osservazioni sono state accolte nella stesura finale del Piano, quella poi licenziata dalla Capitaneria di Porto di Gallipoli.

Finalità del PRP per il Porto di Torre Vado "è quella di regolamentare la situazione attuale, stabilire gli indirizzi di sviluppo derivanti dall'analisi delle numerose criticità della struttura portuale, creare opportunità di sviluppo dell'economia locale e costruire uno strumento indispensabile per poter accedere a finanziamenti che possano consentire interventi volti al miglioramento dell'infrastruttura marittima sia per quanto riguarda i servizi che per quanto riguarda la sua funzionalità" (deliberazione n°56 del 13.04.2021). Oltre a ciò "definerà i vari spazi di ciascun ambito migliorandone l'operatività e aumentando il grado di sicurezza, sia per gli Operatori sia per l'Utenza. Consentirà inoltre di mantenere la capacità dell'infrastruttura di generare economia e occupazione sia diretta sia dovuta all'indotto. (pg. 80 del RP)

Obiettivi del P.R.P.

Per risolvere le criticità, come dettagliate al paragrafo 2.3 del RP (pg. 38 e s.), *gli obiettivi del P.R.P. possono distinguersi in due gruppi:*

1. *La definizione di alcuni importanti interventi manutentivi per l'infrastruttura portuale.*
 - 1.1. *La riconfigurazione del conide di testata.*
 - 1.2. *Il rifiorimento della mantellata esterna del molo foraneo.*
 - 1.3. *Il dragaggio dei fondali interni del Porto.*
2. *La riorganizzazione degli ambiti portuali e la realizzazione di piccole strutture per servizi.*
 - 2.1. *Il nuovo piano degli ormeggi.*
 - 2.2. *Strutture per i servizi portuali.*

Il PRP costituisce il quadro di riferimento per le successive fasi di progettazione che l'Amministrazione Comunale appronterà in un prossimo futuro, alle quali è rinviato lo studio delle possibili soluzioni delle criticità strutturali... Le successive fasi di progettazione dovranno, per forza di cose, contemplare approfonditi studi meteomarinari e del trasporto solido litoraneo, con simulazioni matematiche per la comparazione di varie possibili soluzioni. Il che comporterà, evidentemente, un certo impegno economico per l'Amministrazione Comunale già nella fase di studio ed elaborazione progettuale. (pg. 14 della Relazione generale, d'ora in poi RG).

Relativamente agli ormeggi "Il P.R.P. del Porto di Torre Vado prevede una diminuzione del numero complessivo di ormeggi rispetto alla situazione attuale, in ossequio a quanto prescritto dalla Capitaneria di Porto di Gallipoli. Infatti il piano degli ormeggi previsto, razionalizza gli spazi, le destinazioni operative delle banchine e dei moli, assegna specificamente gli ormeggi individuati singolarmente uno a uno, eliminando, tra gli altri, tutti gli ormeggi che attualmente sono realizzati in testa ai pontili fissi e, disordinatamente, lungo la parte iniziale del molo di sopraflutto" (Pg. 46 del RP).

Le strutture per i servizi portuali previste sono: Club house con bar ristoro, info point per il porto e per le attività sportive, servizi igienici (due strutture), servizi per il turismo (deposito attrezzature e/o piccolo punto ristoro), due passerelle in legno adiacenti al tratto centrale carrabile dello scalo di alaggio pubblico, per consentire il transito pedonale in condizioni di sicurezza negli spazi oggi impropriamente occupati a parcheggio.

Gli impianti prevedono:

- il collegamento dei servizi igienici dei depositi per la pesca e del previsto blocco servizi igienici alla rete fognaria dinamica urbana;
- il potenziamento della pubblica illuminazione (con i pali posti lungo la strada litoranea, dotati di due corpi illuminanti, uno rivolto all'esterno del Porto per la sede viaria e uno rivolto all'interno per illuminare il piazzale di banchina);
- il rifacimento dell'impianto antincendio (con la riserva idrica alimentata ad acqua potabile e non marina, per garantire la durabilità delle opere elettromeccaniche della centrale di spinta).

Sulla base delle azioni sopra riportate, il presente Piano Regolatore Portuale del Porto di Torre Vado, potrebbe costituire il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, la localizzazione o la realizzazione di progetti che ricadono nel campo di applicazione della parte II del Decreto Legislativo 152/06 e smi e della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.

Il Piano Regolatore Portuale del Porto di Torre Vado in oggetto ha influenza sullo strumento urbanistico generale e sulla pianificazione comunale di alcuni settori quali ad esempio la tutela della costa e la mobilità.

I problemi ambientali legati al Piano possono, seppure in minima parte, avere rilevanza generale, agendo indirettamente sui cambiamenti climatici, ma anche rilevanza locale, influenzando il consumo di risorse (suolo, acqua ed energia), le emissioni acustiche e di inquinanti nell'aria, la produzione di acque reflue e di rifiuti, la pressione sulle risorse naturali. Inoltre, in caso di mancata attuazione del Piano, si acuiranno gli effetti delle mareggiate che sormontano e investono gran parte dell'infrastruttura portuale, spingendosi a volte anche sulla sede stradale del lungomare, così come le carenze impiantistiche influiranno negativamente sulle principali componenti ambientali strettamente connesse alla qualità dell'aria e dell'acqua, al consumo di energia e alla produzione di rifiuti.

La pertinenza del piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali ed, in particolare, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, nonché per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore

dell'ambiente, sono legati principalmente alla efficace ed adeguata messa in atto delle azioni previste nel PRP. In particolare:

- Il RP riporta di aver tenuto conto della pertinente pianificazione: Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), in cui tuttavia tale porto non è considerato, PdF (come si evince dalla Delibera GC n 103 del 30/06/2021 "le previsioni del P.R.P., non contrastano con lo strumento urbanistico vigente, il Programma di Fabbricazione (PdF) approvato con D.P.G.R. n. 1785 del 25/06/1974 e successiva variante approvata con D.P.G.R. n. 3026 del 14/12/1978) e il PPTR.
- relativamente alle scelte progettuali e gestionali orientate alla sostenibilità ambientale di quanto previsto, mitigando/riducendo le pressioni ambientali derivabili, il PRP propone alcune azioni di mitigazione legate alla gestione delle opere previste dal piano.

Si rileva tuttavia che:

- **l'analisi effettuata debba considerare altresì il "Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da navi e dei residui del carico per i porti di Santa Maria di Leuca, Torre Vado e Torre Palì", in esito alla verifica di assoggettabilità alla VAS con prescrizioni, il Piano regionale dei Trasporti e quello della mobilità ciclistica e quanto sottolineato dai SCMA in merito al PPTR.**
- **le misure proposte non considerano gli aspetti relativi alla progettazione sostenibile e alla riduzione dei consumi, al miglioramento del clima e all'incentivazione della mobilità sostenibile e dell'intermodalità.**

2. CARATTERISTICHE DELLE AREE INTERESSATE DAL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI TORRE VADO

"Il Porticciolo di Torre Vado è il polo attrattivo ed economico dell'omonima marina di Morciano di Leuca... È collocato nell'ultimo tratto salentino della costa jonica, nella sequenza che, partendo dal sistema portuale di Gallipoli, vede i porticcioli di Ugento, Salve, appunto Torre Vado e infine Leuca. ... è una infrastruttura polifunzionale. In essa sono presenti più ambiti: quello della pesca e della pesca sportiva, quello del trasporto passeggeri per brevi escursioni nei dintorni, quello diportistico". (pg. 35 del RP)

Nello specifico, sono presenti i seguenti addetti e imbarcazioni:

- 12 barche da pesca, di varia grandezza, con circa 25 pescatori impegnati;
- 10 tra imbarcazioni e natanti adibite al trasporto passeggeri, con 50 addetti;
- un'imbarcazione per il diving, con 4/5 addetti tra persone impegnate direttamente e nell'indotto;
- l'attività del noleggio dei natanti per il diporto schiera 35 unità con 7/8 addetti;
- la gestione degli ormeggi da diporto impegna 5/6 persone, tra operatori portuali e impiegati.

Il porto di Torre Vado è classificato come Porto polifunzionale di II Categoria e di IV classe. In esso sono presenti due concessioni demaniali marittime, rilasciate dalla Regione Puglia per la nautica da diporto (C.D.M. n. 14/2010) e per il porto peschereccio (C.D.M. n. 13/2010).

La struttura portuale è costituita da aree destinate sia alla nautica da diporto, sia alla pesca che al trasporto passeggeri ed è costituita essenzialmente dai seguenti elementi:

- specchio acqueo di mq 8.905;
- banchina di mq 3.745 sulla quale insistono n. 4 fabbricati di mq 53,20 di cui tre ad uso deposito (di attrezzature per la pesca – Affidati a diversi operatori presenti nel porto) e servizi igienici ed uno a centrale tecnologica;
- scalo di alaggio di mq 485;
- impianti di acqua e relativi idranti sul molo foraneo;
- colonnine per la fornitura di acqua ed energia elettrica;
- allaccio del collettore della fognatura nera alla rete urbana mediante impianto di sollevamento;
- impianto di illuminazione.

La parte del porto destinata all'uso turistico ha una capacità di circa 158 ormeggi ad uso diportistico durante la stagione estiva e di circa 80 ormeggi nel restante periodo dell'anno.

Nell'area portuale sono rilevate le seguenti criticità:

- l'imbonimento dei fondali, non sempre idonei all'attracco delle imbarcazioni di maggiori dimensioni, "cui dovrà provvedersi prioritariamente all'entrata in vigore del presente Piano";
- l'avvicinarsi delle destinazioni funzionali (pescherecci, imbarcazioni per il trasporto passeggeri e

- barche per uso diportistico) senza soluzione di continuità lungo lo sviluppo del Molo di sopraflutto, che determina *“rallentamenti nelle normali operazioni portuali”* e *“potenziali situazioni di pericolo, con passeggeri e mezzi che vanno a occupare in successione gli stessi spazi”*;
- la carenza di servizi di assistenza (infopoint, servizi igienici, etc.) ad operatori e turisti;
 - l'apertura dell'imboccatura portuale alle mareggiate provenienti dal IV quadrante;
 - lo smottamento del conoide di testata (elemento fondamentale delle opere foranee, costituito da un nucleo in pietrame protetto da una mantellata in scogli naturali di natura calcarea, di I e II categoria), che è la parte del Molo di Torre Vado soggetta alle maggiori sollecitazioni;
 - il sormonto del muro paraonde durante le mareggiate, con le onde che *“scavalcano la struttura e si riversano sugli edifici destinati alla pesca e sulla banchina, creando situazioni di potenziale pericolo per gli operatori portuali”*;
 - una carenza impiantistica *“che si manifesta nell'assenza di un vero e proprio impianto antincendio funzionante, nella vetustà dei pali per la pubblica illuminazione, nel mancato allaccio dei locali per la pesca all'impianto dinamico di fognatura nera urbana. Inoltre bisogna segnalare l'assenza nel porto di un impianto di distribuzione dei carburanti”*.
 - Inoltre *“il porticciolo è delimitato, nella parte interna della costa, dalla strada litoranea, che di fatto lo priva di spazi a terra. Ed infatti non vi è per gli utenti la possibilità di trovare, durante la stagione estiva, un numero adeguato di parcheggi. Questi devono essere ricercati dall'utenza nelle zone limitrofe al porto, non senza qualche difficoltà”*.
 - *“nella stagione estiva un gran numero di persone si reca presso l'infrastruttura portuale: sono i Diportisti che hanno i natanti ormeggiati lungo i pontili, i Turisti che noleggiavano i natanti per una giornata di mare e i Turisti che affollano le imbarcazioni che fanno rotta verso Leuca e le sue grotte.”*
 - *“L'afflusso di persone è notevole e ciò induce un considerevole carico alla rete stradale urbana della Marina di Torre Vado.*
 - *I due parcheggi alla radice del molo foraneo e alla radice del molo di sottoflutto, non sono sufficienti per accogliere le autovetture di Diportisti e Turisti.”* (pag. 81 del RP).
 - *“Nel Porto vi è un'isola ecologica con le attrezzature atte alla raccolta degli olii esausti dei motori marini”* (pag. 82 del RP)
 - *“La testata del molo foraneo non è mai stata completata e tra questa e il martello che la separa dalla banchina si è formato un deposito di sabbia. Autorità Marittima e Amministrazione Comunale in ogni modo cercano di impedirne l'accesso da parte di imprudenti che vorrebbero usare l'accumulo di sabbia emersa quale accesso al mare, cosa che sarebbe improvvida perché ci si trova proprio dinanzi all'imboccatura portuale”*. (pg. 37 del RP).

Per quanto riguarda l'analisi del valore e della vulnerabilità dell'area interessata si riporta il seguente quadro.

In riferimento ai **valori paesaggistici e storico-architettonici**, l'area in oggetto, ai sensi del Piano Paesaggistico Territoriale – PPTR, ricadono nell'ambito: “Salento delle Serre” e nella figura: “Le serre ioniche” e interessano le seguenti componenti:

- 6.1.2 Componenti idrologiche:
 - Beni Paesaggistici: territori costieri
 - Ulteriori Contesti: Reticolo idrografico di connessione della R.E.R; Aree soggette a vincolo idrogeologico
- 6.3.1 Componenti beni culturali – Beni Paesaggistici “Immobili e aree di notevole interesse pubblico”

Inoltre, l'area portuale è inoltre costeggiata da una strada appartenente all'UCP “Strade panoramiche”.

In riferimento ai **valori naturalistici e ai sistemi di aree protette** istituite ai sensi della normativa comunitaria, nazionale e regionale, l'area in oggetto non è interessata da siti della Rete Natura 2000, aree protette.

In riferimento alle **condizioni di regime idraulico e della stabilità geomorfologica**, il porto di Torre Vado non è interessato da zone perimetrate a pericolosità idraulica dal PAI dell'Autorità di Bacino della Puglia

In riferimento alla **tutela delle acque**, il Piano Regolatore Portuale del Porto di Torre Vado in oggetto ricade in un'area tutelata dal PTA “a contaminazione salina”.

Infine, relativamente ad altre criticità ambientali presenti nell'ambito del territorio comunale interessato, si evidenziano i seguenti aspetti:

- dal punto di vista della qualità dell'aria, si segnala che, secondo il PRQA (DGR n. 2979/2011), il Comune di Morciano di Leuca è classificato come "ZONA IT16102: zona di pianura, comprendente le aree meteorologiche IV e V" e che nei territori comunali non sono presenti centraline dell'ARPA di monitoraggio della "Qualità dell'aria". Per il Territorio di Morciano di Leuca si possono prendere a riferimento, oltre alla stazione di Galatina, la stazione di Maglie che ha interesse locale. (pg. 5 del RP) Da questi emerge che al 2019 sono stati superati i valori limite di Ozono O3 e di AOT40;
- dal punto di vista della qualità dell'acqua, si fa riferimento allo studio effettuato da ARPA Puglia sul Monitoraggio acque marino costiere (2011-2014), il quale ha evidenziato per le acque marine del Comune di Morciano di Leuca, "tre situazioni di potenziale "attenzione" rispetto alle soglie calcolate o normate, in particolare per i parametri "Specie HAB", "Enterococchi intestinali" e "Escherichia coli", seppure per questi due ultimi indicatori il livello di contaminazione microbiologica sia rimasto ben al di sotto dei limiti consentiti dalla Legge" Tale situazione lascia "supporre un apporto trofico di prevalente origine antropica al sistema. Molto probabilmente le risorgive di falda sono il vettore principale, ma non è da escludere il reticolo idrografico superficiale. In questo contesto potrebbe avere un ruolo, oltre all'urbanizzazione della zona, anche lo scarico del depuratore di Morciano di Leuca che attualmente si realizza sul suolo, mediante trincee drenanti."
- dal punto di vista dello smaltimento dei rifiuti, sulla base dei dati resi disponibili dall'Osservatorio Rifiuti della Sezione Regionale Rifiuti e Bonifiche, il comune di Morciano di Leuca ha registrato nel 2021 una produzione di RSU circa 522,39 kg pro capite/ anno e una percentuale di RD pari al 42,17.
- si segnala la presenza di sorgenti naturali sulla costa di Torre Vado, sito censito dal FAI tra il "Luoghi del Cuore".

2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI POTENZIALI SULL'AMBIENTE

Il Capitolo 4 del RP è dedicato all'analisi degli effetti delle azioni del Piano sulle componenti ambientali, e al termine dello stesso è riportata una tabella di sintesi degli stessi, suddividendoli tra i due scenari, di costruzione delle opere previste e di esercizio a regime del PRP.

Al paragrafo 4.4 sono analizzate le azioni previste nel PRP che inducono attenzione ambientale:

- Riconfigurazione del conoide di testata (Estrazione dei blocchi di pietra naturale da cave in coltivazione nel Salento, Trasporto del materiale lapideo dal sito di estrazione sino al Porto di Torre Vado, Messa in opera del materiale lapideo)
- Rifiorimento della mantellata esterna del molo foraneo (Estrazione dei blocchi di pietra naturale da cave in coltivazione nel Salento, Trasporto del materiale lapideo dal sito di estrazione sino al Porto di Torre Vado, Messa in opera del materiale lapideo)
- Dragaggio del fondale del Porto (pg.75 del RP) con trasporto e deposito dei sedimenti nel recapito finale.
- Opere di edilizia (trasporto dei materiali da costruzione, realizzazione delle carpenterie in legno, fasi costruttive)
- Impianti.

Al paragrafo 4.5 sono riportati gli impatti probabili delle suddette azioni, in termini di durata, rumore, frequenza, intorbidimento dell'acqua, inquinamento luminoso. Si precisa che *Avranno invece carattere cumulativo gli impatti dovuti alle opere edili e agli impianti nella normale vita dell'opera, con riferimento all'impatto luminoso.* (pg. 80 del RP) e *"gli edifici per i Servizi ... saranno dislocati in alcuni punti dell'ambito portuale in modo tale da arrecare il minor impatto paesaggistico possibile".* (pg. 86 del RP)

Al paragrafo 4.6, invece, sono analizzati gli impatti dovuti alla vita a regime post Piano dell'infrastruttura portuale e le eventuali misure di mitigazione:

- *Traffico indotto: ... nella stagione estiva un gran numero di persone si reca presso l'infrastruttura portuale: sono i Diportisti che hanno i natanti ormeggiati lungo i pontili, i Turisti che noleggiavano i natanti per una giornata di mare e i Turisti che affollano le imbarcazioni che fanno rotta verso Leuca*

e le sue grotte. L'afflusso di persone è notevole e ciò induce un considerevole carico alla rete stradale urbana della Marina di Torre Vado. ... Quello dell'aumento del traffico introdotto dalle attività portuali è un impatto di valore medio, giacché trova soluzione occupando gli spazi assegnati dall'Amministrazione Comunale... Misure di mitigazione: Piano parcheggi estivo prevede una tariffa oraria nel tratto di lungomare limitrofo al Porto, mentre nella parallela al Lungomare vengono messi a disposizione i parcheggi circa 60 parcheggi a sosta gratuita in linea con la strada stessa (pg. 81-82 del RP)

- Rifiuti prodotti:... L'ordinata suddivisione degli ambiti prevista dal P.R.P. porterà ad una maggiore disciplina gestionale nella quale i vari Operatori portuali saranno soggetti. La raccolta viene potenziata nei mesi estivi da giugno a settembre (pg. 82 del RP)
- Consumo di carburante:... l'esiguità del fondale del porticciolo di Torre Vado preclude, di fatto, la presenza di imbarcazioni a vela a causa del loro pescaggio... Ogni attività legata ai mezzi navali richiede un consumo di carburante... Nel Porto non vi è la presenza di un distributore di carburanti e non vi è tale previsione all'interno del P.R.P.... le imbarcazioni per la Pesca devono fare rifornimento presso il Porto di S.M. di Leuca (pg. 82-83 del RP)
- Consumo di energia elettrica: ... Nella stagione estiva c'è un incremento nei consumi alle colonnine erogatrici sui pontili, ma per modeste riparazioni e di breve durata. Le azioni di mitigazione che si potranno mettere in atto sono legate all'aggiornamento della tecnologia degli organi illuminanti utilizzati e dall'utilizzo delle colonnine erogatrici con tessera magnetica per l'addebito dei consumi. (pg. 83 del RP)
- Consumo di acqua potabile: Le normali attività portuali richiedono un modesto consumo di acqua potabile... Le misure di mitigazione sono costituite dall'utilizzo delle colonnine erogatrici con tessera magnetica per l'addebito dei consumi. (pg. 83 del RP)
- Incidenti possibili: Sono analizzati una serie di incidenti possibili e le relative azioni di mitigazione, dirette e indirette.

Nella tabella a pag. 85 sono evidenziati gli impatti sulle singole componenti/tematiche ambientali nella fase realizzativa e nella fase a regime, si evidenziano impatti

- Bassi a carico
 - o della tematica del rumore durante la fase realizzativa di tutti gli interventi
 - o della componente acqua durante la fase realizzativa degli ormeggi
 - o delle tematica rumore e luminosità derivanti dall'esercizio della Club House
 - o della componente paesaggio per la fase di esercizio dei servizi
- medi a carico:
 - o della componente acqua durante la fase realizzativa della riconfigurazione del conoide di testata e rifiorimento della mantellata
 - o della tematica luminosità derivanti dall'esercizio degli impianti elettrici e di illuminazione
- alti a carico della componente acqua durante la fase realizzativa degli interventi di dragaggio.

Si rileva che:

- nella tabella non sono stati riportati tutti gli impatti di cui al par. 4.6
- l'analisi è di tipo qualitativo e non fa riferimento ad indicatori misurabili che permettano di stabilire effettivamente l'entità degli impatti, in particolare con riferimento alle operazioni di dragaggio e al traffico indotto dovuto al transito degli utenti (circa 93 addetti, 158 diportisti a cui si sommano gli utenti per il diving) e dei turisti (circa 200 desunti dai dati delle società operati presso il porto di Torre Vado) e alla necessità di ulteriori aree a parcheggio che si ripercuote negativamente con valore "medio" sulle diverse componenti (aria, rumore, paesaggio, rifiuti, ecc.)
- non è chiara la responsabilità e la coerenza delle misure di mitigazione/sostenibilità proposte.

CONCLUSIONI

Pur prendendo atto che la pianificazione proposta dall'amministrazione comunale precedente di fatto conferma le destinazioni in essere nel porticciolo di Torre Vado, proponendo sostanzialmente il riordino delle situazioni funzionali (ormeggi) ed il loro attrezzamento con opere edilizie, la messa in sicurezza delle

attività portuali e l'ottimizzazione degli impianti, si riporta quanto di seguito relativamente alle specifiche finalità di valutazione di cui al presente provvedimento.

Il PRP proposto, al fine di una migliore riorganizzazione degli spazi e delle attività, prevede alcuni interventi, fra cui il dragaggio dei fondali nello specchio acqueo interno e nell'avamposto, senza però aver dato contezza dell'entità, né delle caratteristiche dei relativi sedimenti e delle connesse zone di utilizzazione, pur specificando che *"Allo stato attuale il progetto per il dragaggio dei sedimenti marina è all'esame dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia. E' stato eseguito il piano di caratterizzazione dei sedimenti situati sui fondali ed è emerso che i sedimenti stessi potrebbero essere utilizzati per ripascimento sommerso o per essere collocati sui fondali in sito da autorizzare da parte dell'Autorità Marittima"* (Relazione tecnica pag. 12). Tali informazioni sono tuttavia necessarie a comprendere e stabilire nell'ambito della valutazione in oggetto la significatività degli impatti di tale azione del PRP a carico delle diverse componenti ambientali. Allo stesso modo si sottolinea la mancata quantificazione degli impatti per la realizzazione delle opere foranee (definiti in modo qualitativo e sintetico con un colore giallo nella tabella a pag. 85 del PR), che viene sin d'ora rimandata ad una già prevista *"futura redazione di una variante al presente Piano"*, al fine di *"decidere anche sulle risultanze della messa a regime del presente Piano e delle azioni in esso previste"* (Relazione tecnica, pag. 17).

Inoltre il PRP proposto dalla Amministrazione Comunale pur auspicando di *"creare delle sinergie tra gli approdi turistici del Salento, per attrarre una parte del flusso turistico che lambisce le coste salentine"* (relazione tecnica, pag. 9), sottolinea in più punti della relazione tecnica e nel RP una situazione critica riguardo ai parcheggi a servizio dell'area portuale: *"le aree a parcheggio non sono proporzionate all'utenza" "non vi è per gli utenti la possibilità di trovare, durante la stagione estiva, un numero adeguato di parcheggi. Questi devono essere ricercati dall'utenza nelle zone limitrofe al porto, non senza qualche difficoltà" "i due parcheggi alla radice del molo foraneo e alla radice del molo di sottoflutto, non sono sufficienti per accogliere le autovetture di Diportisti e Turisti"*, tant'è che *"Sino ad oggi le autovetture di quanti si recano al Porto sono state parcheggiate lungo le strade della Marina all'interno delle aree perimetrate dall'Amministrazione Comunale"*. A fronte dell'attuale notevole afflusso di passeggeri per le escursioni e di diportisti (non quantificato per i passeggeri e nel numero di 158 imbarcazioni per il diporto), nonché delle future ambizioni del porto, la risoluzione di tale situazione, che genera non pochi impatti ambientali (anch'essi non valutati nel RP), viene semplicisticamente demandata dalla stessa amministrazione *"nel redigendo P.U.G."* (RP, pag. 81) che tuttavia, alla data di stesura dei documenti, risulta ancora in fase di affidamento dell'incarico per la sua redazione (RP, pag. 45).

Per di più il PRP non risolve alcune criticità gestionali legate alle attività portuali che ingenerano, a fronte di un cospicuo numero di imbarcazioni e dell'ipotizzato flusso di traffico passeggeri, ulteriori impatti ambientali (similmente non quantificati nel RP) legati al traffico marino e alla congestione negli altri porti limitrofi legati alla mancanza di attività del rimessaggio e della cantieristica nell'area portuale e comunale, che crea tra l'altro *"un grosso deficit di operatività per le aziende che vivono del turismo nautico e della Pesca"* (Relazione tecnica, pag. 10), nonché l'assenza di un distributore di carburanti per cui *"le imbarcazioni maggiori dedite al Trasporto Passeggeri e le imbarcazioni per la Pesca devono fare rifornimento presso il Porto di S.M. di Leuca"* (RP, pag. 83). Tali criticità non risolte possono a seguito dell'auspicata attivazione delle *"potenzialità del comparto turistico di Morciano di Leuca"*, aggravare ulteriormente il contesto ambientale.

Infine i pertinenti ed articolati contributi espressi dai SCMA, nonché le considerazioni e le prescrizioni emerse dall'analoga valutazione riguardante lo stesso ambito portuale (Piano di gestione dei rifiuti), non sono stati valorizzati dalla Autorità procedente, anche al fine di migliorare la valutazione effettuata e il livello di protezione dell'ambiente, rendere più sostenibile lo sviluppo del territorio interessato e integrare più efficacemente le considerazioni ambientali nella stessa pianificazione.

Pertanto, il livello di dettaglio delle informazioni fornite nel RP non è sufficiente a superare un certo grado di incertezza relativamente al livello di rilevanza delle criticità sopra richiamate, né, in tale fase, escludere che le scelte previste dal PRP potrebbero produrre impatti significativi sull'ambiente. Inoltre, si ritiene che tali problematiche non possano essere efficacemente affrontate e valutate in sede di progettazione, atteso

che, stante il livello di dettaglio delle informazioni fornite, non è possibile desumere la necessità di ulteriori e specifiche valutazioni ambientali.

Dunque, al fine di garantire la massima efficacia degli obiettivi della Valutazione ambientale strategica ed orientare al meglio la scelta dell'Amministrazione comunale, si ritiene di dover avviare nell'ambito dell'iter di pianificazione di che trattasi, una valutazione più attenta alle peculiarità e alle criticità evidenziate, per assicurare l'equilibrio degli stessi elementi e rendere più armonioso, anche dal punto di vista ambientale, lo sviluppo del Porto di Torre Vado.

SI RITIENE che la proposta di Piano Regolatore Portuale del Porto di Torre Vado, formalizzata dall'autorità procedente comunale di Morciano di Leuca con DGC n. 103 del 30/06/2021 e DGC n. n 56 del 13/04/2021, debba essere assoggettata alla procedura di valutazione ambientale strategica di cui agli articoli da 9 a 15 del L. R. 44/2012 e ss.mm.ii., per i motivi sopra evidenziati.

Si fa presente che, ai sensi dell'art. 9, comma 10 della l.r. 44/2012 e ss.mm.ii. le attività svolte nel corso della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS di cui alla presente determinazione esauriscono la fase di consultazione in merito alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, alle seguenti condizioni:

1. gli elaborati progettuali e il Rapporto Ambientale dovranno, senza pregiudizio del rispetto dei criteri stabiliti nell'Allegato VI alla Parte II del D.Lgs. 152/2006, tenere conto dei contributi resi dai soggetti competenti in materia ambientale nonché dei rilievi evidenziati in neretto nel presente provvedimento, dando evidenza particolare alle considerazioni contenute nel paragrafo "conclusioni" e quanto indicato nei seguenti punti:
 - verificare la rispondenza con la pianificazione summenzionata, recependo il contributo della Sezione Osservatorio del Paesaggio e le prescrizioni pertinenti della verifica di assoggettabilità a VAS del Piano di gestione dei rifiuti portuali e valutando la necessità di eventuali riallineamenti del Piano del Porto al fine di evitare situazioni di incoerenza/interferenza,
 - verificare e prevedere, nelle more dell'approvazione del PUG, un congruo numero di parcheggi a servizio dell'area portuale commisurato al numero di utenti e turisti, anche in altre aree comunali assicurando sistemi di navetta qualora non raggiungibili a piedi,
 - stimare il traffico prodotto dai natanti e dei pescherecci da e verso il porto di Leuca per il rifornimento del carburante e rivalutare la necessità di prevedere all'interno dell'area portuale una apposita stazione di distribuzione,
 - prevedere misure volte alla progettazione sostenibile degli edifici e alla riduzione dei consumi, al miglioramento del clima, all'efficienza energetica e alla promozione dell'uso delle energie rinnovabili e all'incentivazione della mobilità sostenibile e dell'intermodalità da e verso il porto di Torre Vado, anche con riguardo agli affidamenti dei servizi presenti all'interno del Porto mediante l'uso dei Criteri Ambientali Minimi,
 - sistematizzare le misure di cui al punto precedente, quelle indicate dai SCMA intervenuti e prima richiamate e quelle proposte nel RP in un apposito elaborato di piano indicante tempi, ruoli e responsabilità relative alla loro attuazione.
2. gli elaborati progettuali e il Rapporto Ambientale dovranno essere messi a disposizione dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale, affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi, dei già sentiti nella fase di consultazione di cui sopra.

SI PRECISA che il presente provvedimento si riferisce esclusivamente alla verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica della proposta di Piano Regolatore Portuale del Porto di Torre Vado formalizzata dall'autorità procedente comunale di Morciano di Leuca con DGC n. 103 del 30/06/2021 e DGC n. n 56 del 13/04/2021, pertanto non esonera l'autorità procedente comunale dall'acquisizione di autorizzazioni, pareri, nulla osta, atti di assenso comunque denominati in materia ambientale anteriormente alla definitiva approvazione del piano, ivi incluse le valutazioni ambientali, necessarie alla realizzazione delle opere ivi previste.

**Verifica ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e
del D. Lgs n. 196/2003 come modificato dal D. Lgs. n. 101/2018 -
Garanzia della riservatezza**

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, tenuto conto di quanto disposto dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal previgente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

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

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

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

DETERMINA

- di **dichiarare** tutto quanto espresso in narrativa, che qui si intende integralmente riportato, parte integrante del presente provvedimento;
- di **assoggettare la proposta di Piano Regolatore Portuale del Porto di Torre Vado** formalizzata dall'autorità procedente comunale di Morciano di Leuca con DGC n. 103 del 30/06/2021 e DGC n. n 56 del 13/04/2021 **alla Valutazione Ambientale Strategica di cui agli articoli da 9 a 15 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii, con le motivazioni, espresse in narrativa;**
- di **precisare** che il presente provvedimento:
 - si riferisce esclusivamente alla verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica della proposta di Piano Regolatore Portuale del Porto di Torre Vado formalizzata dall'autorità procedente comunale di Morciano di Leuca con DGC n. 103 del 30/06/2021 e DGC n. n 56 del 13/04/2021, pertanto non esonera l'autorità procedente comunale dall'acquisizione di autorizzazioni, pareri, nulla osta, atti di assenso comunque denominati in materia ambientale anteriormente alla definitiva approvazione del piano, ivi incluse le valutazioni ambientali, qualora necessarie alla realizzazione delle opere ivi previste;
 - è in ogni caso condizionato alla legittimità dei provvedimenti e degli atti amministrativi connessi e presupposti, di competenza di altri enti pubblici a ciò preposti in relazione all'iter di approvazione del piano di che trattasi;
- di **notificare** il presente provvedimento, a mezzo PEC all'Autorità procedente – Comune di Morciano di Leuca,
- di **trasmettere** il presente provvedimento al Segretariato Generale della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 6 comma quinto della L.R. n.7/97 e del Decreto del Presidente della G.R. n. 443/2015 ss.mm.ii.;
- il presente provvedimento, composto da n.14 facciate, firmato digitalmente ai sensi del Testo Unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82:
 - è pubblicato sul sito istituzionale www.regione.puglia.it - Sezione Amministrazione Trasparente – Sistema Puglia - Provvedimenti dirigenti, ai sensi della L.R. n. 15/2008 e per gli effetti di cui al comma 3 art. 20 DPGR n. 443/2015 per un periodo dieci giorni lavorativi consecutivi;
 - è depositato nel sistema regionale di archiviazione Diogene, secondo le modalità di cui al punto 9 delle *Linee guida per la gestione degli atti Dirigenziali come documenti originali informatici con il sistema CIFRA1.*
- avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso al Tribunale Amministrativo territorialmente competente nel termine di 60 gg. o in alternativa ricorso straordinario al Capo di Stato nel termine di 120 gg, entrambi decorrenti dalla data di notifica o comunicazione dell'atto o dalla piena conoscenza di esso

la Dirigente ad interim della Sezione Autorizzazioni Ambientali

Dott. A. Riccio