



## **Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 97 del 30/06/2009**

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ECOLOGIA 30 aprile 2009, n. 220

L.R. N. 11/2001 e ss.mm.ii. - Procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Impatto Ambientale e Valutazione di incidenza - Interventi necessari al completamento del porto di Santa Maria di Leuca, opere accessorie e viabilità di raccordo - Proponente: Porto Turistico Marina di Leuca S.p.A.

L'anno 2009 addì 30 del mese di Aprile in Modugno (Ba), presso il Servizio Ecologia,

### **IL DIRIGENTE**

Ing. Antonello ANTONICELLI, sulla scorta dell'istruttoria espletata dall'Ufficio V.I.A. e Politiche Energetiche, ha adottato il seguente provvedimento:

- con nota prot. n. 12/CF, acquisita al prot. n. 1356 del 02.02.2009, la S.p.A. Porto Turistico Marina di Leuca con sede legale in Castrignano del Capo (Le), c/o Casa Comunale, concessionaria delle aree demaniali marittime per il completamento, mantenimento e gestione del porto turistico di S. Maria di Leuca, trasmetteva, ai sensi della L.R. 11/2001 e ss.mm.ii., la richiesta di verifica di assoggettabilità a V.I.A e di valutazione di incidenza ambientale per gli interventi necessari al completamento del porto di Santa Maria di Leuca, delle opere accessorie e della viabilità di raccordo.

Alla stessa nota allegava gli elaborati previsti dalla suddetta Legge Regionale;

- con nota prot. n. 1658 del 05.02.2009 l'Ufficio scrivente trasmetteva gli elaborati progettuali dell'opera in argomento all'Ufficio Parchi e Riserve Naturali presso il Servizio Ecologia -Regione Puglia - al fine di valutare se lo stesso avesse incidenze significative sulle aree tutelate, individuate nelle vicinanze del porto di S. Maria d Leuca, ove il progetto risulta ubicato;

- con successiva nota prot. n. 2265 del 20.02.2009 il Servizio Ecologia, relativamente al progetto in argomento, comunicava alla società proponente, al Comune di Castrignano del Capo ed alla Provincia di Lecce: "...In sintesi gli interventi previsti sono:

1. Riduzione dell'imboccatura del porto;
2. Pontili fissi - completamento di banchina di riva;
3. Dragaggio;
4. Integrazione e spostamento pontili galleggianti;
5. Realizzazione di piazzetta ed edificio servizi;
6. Viabilità di accesso;
7. Darsena esterna - servizi darsena.

La Società proponente dichiara che tutti gli interventi proposti sono conformi al PRP vigente, approvato con D.G.R. n. 956 del 25 luglio 2000.

Le opere si inseriscono in un'area molto importante dal punto di vista naturalistico, riconosciuta degna di particolare tutela, quale:

- SIC IT9150002 "Costa Otranto S. Maria di Leuca";
- SIC marino IT9150034 Posidioneto Capo S. Gregorio - Punta Ristola";
- Parco Naturale Regionale "Costa Otranto - S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase"; - IBA Costa tra Capo d'Otranto e Capo di S. Maria di Leuca.

Gli interventi non interferiscono direttamente con le suddette zone tutelate, risultando adiacenti ad esse esclusivamente per una piccola porzione a terra. La Società proponente ha comunque provveduto alla richiesta di valutazione di incidenza, corredando tale richiesta con una specifica relazione utile alla valutazione degli impatti di tipo indiretto sui siti di Rete Natura 2000, secondo quanto previsto dal comma 4, art. 4 della Legge Regionale 11/2001.

Ciò premesso, si invita la Società proponente a provvedere a quanto previsto dall'art. 16 della citata L.R. 11/2001 e ss.mm.ii, ed in particolare al deposito degli elaborati presso la provincia e il Comune interessati che, a loro volta, vorranno far conoscere le proprie determinazioni e quanto altro previsto dal medesimo art. 16...";

- con nota acquisita al prot. n. 3583 del 19.03.2009 la società proponente trasmetteva per conoscenza al Servizio scrivente, la nota di deposito del progetto di che trattasi presso il Comune di Castrignano del Capo e la Provincia di Lecce per le determinazioni di competenza. In particolare richiedeva al Comune interessato di dare avviso al pubblico dell'avvenuto deposito mediante affissione all'albo pretorio per trenta giorni;

- con nota pervenuta il 07.04.2009 veniva trasmessa l'attestazione dell'avvenuta affissione, da parte del Segretario Comunale del Comune di Castrignano del Capo dell'avviso pubblico nei tempi (dal 05.03.09 al 03.04.09.) e modi previsti dalla L.R. di cui sopra. Con la stessa nota il Responsabile SUAP certificava che, a seguito dell'affissione all'albo pretorio comunale, non erano pervenute osservazioni nei termini stabiliti ed ancora, il Responsabile del Servizio U.T.C. comunicava il proprio parere favorevole all'intervento ai fini della compatibilità ambientale;

- con nota pervenuta il 24.04.2009 l'Ufficio Parchi e Riserve Naturali presso il Servizio Ecologia trasmetteva il seguente parere:

"...Ad oggi il porto di S. Maria di Leuca è dotato di uno specchio d'acqua di superficie di oltre 10ha con una recettività di circa 670 posti barca per nautica da diporto e 26 posti pescherecci. In funzione del quadro esigenziale, è stato presentato un progetto esecutivo che, in sintesi, prevede i seguenti interventi:

- riduzione dell'imboccatura del porto;
- dragaggio;
- pontili fissi e completamento della banchina di riva;
- integrazione e spostamento pontili galleggianti;
- realizzazione della piazzetta e dell'edificio Servizi;
- darsena esterna - servizi darsena;
- viabilità di accesso.

Riduzione dell'agitazione interna

E' stato condotto un apposito studio dell'agitazione interna su modello matematico per varie condizioni di onde critiche con periodi di ritorno lunghi e più frequenti, provenienti dai quadranti meridionali. Lo studio è stato effettuato sia per la situazione attuale, sia per varie soluzioni alternative, pervenendo alla

conclusione che la soluzione ottimale di minor costo e di minor impatto, senza alcun intervento sull'opera foranea, è quella che prevede:

- la riduzione dell'imboccatura di 20 m (da 80 a 60m);
- la realizzazione 'di un molo antirisacca al posto dell'attuale pontile galleggiante esterno, della pari lunghezza di metri lineari 180.

Il molo antirisacca è stato previsto con massi pilonati imbasati a -3,50 m s.l.m. sormontati da celle antirisacca orientate a sud, verso l'imboccatura, e realizzate con elementi in c.a. prefabbricati. All'interno delle celle saranno sistemati a scarpata scogli di la Cat., in modo da accentuare la dissipazione.

### Dragaggio

Si ritiene che la piena fruibilità del porto potrà essere consentita quando potrà essere ripristinato il fondale naturale variabile da -2,00 a -4,50 m s.l.m. dell'area nord del bacino compresa tra il molo sottoflutto e lo scalo d'alaggio esistente. Si prevede inoltre il dragaggio nei pressi dell'imboccatura del porto in modo da raggiungere la quota massima di progetto pari a -7,50 m s.l.m. per un totale di materiali da movimentare pari a circa 95.000 mc.

### Pontili fissi e galleggianti. Completamento della banchina di riva

Si prevede la realizzazione delle seguenti strutture fisse:

- Pontile esterno della lunghezza di 180 m e larghezza pari a 5 m, con strutture antiriflettenti da destinare all'attracco di imbarcazioni di lunghezza superiore, serviti da impianti ed erogatori di acqua, energia elettrica ed impianto antincendio. Il piano del pontile è previsto a quota + 1,00 m. s.l.m. per consentire l'effetto di dissipazione internamente alle celle. Il pontile sarà attrezzato con bitte ed anelli, nonché pendini e catenarie per l'ormeggio.
- Pontile di spina della larghezza di 5.0 m e lunghezza 88.40 m, con pile realizzate con massi pilonati e soletta prefabbricata in c.a. Tale pontile risulta indispensabile sia per dare continuità tra la banchina ed il pontile esterno, sia per consentire un migliore ancoraggio ai pontili galleggianti, disposti a pettine. Infatti, l'attuale disposizione con il pontile di spina, anch'esso galleggiante, come quelli laterali, induce sforzi secondari eccessivi nella struttura sottoposta a stress indesiderati a causa dell'eccessiva flessibilità del sistema. All'interno del pontile correranno gli impianti a servizio dei pontili fissi e galleggianti.
- Completamento della banchina di riva. Viene prevista la realizzazione del muro di banchina in calcestruzzo e del retrostante piano, in continuità con l'esistente. Anche tale banchina viene dotata di impianti a servizio sia dei pontili che si radicano su essa sia degli attracchi.
- Pontili fissi su pali. I pontili lungo la linea di costa hanno larghezza variabile in modo da adattarsi all'andamento della linea di costa con un minimo di 2,50 m. Sono previsti in struttura metallica zincata a caldo e fondati su pali metallici tubolari infissi nella calcarenite per almeno 5 metri. La struttura del piano di calpestio è del tipo tralicciato e composta da un'orditura principale con travi HEA 200 poggiate sui pali disposti ad un interasse di 6 m e sulla costa rocciosa mediante piastre di appoggio in acciaio. L'orditura secondaria è composta da travi UPN 220 su cui sono saldati i montanti e i diagonali realizzati con profili UPN140. Il piano di calpestio, posto a + 90 cm s.l.m., sarà realizzato con doghe di legno esotico avvitate ai correnti in presso piegato d'acciaio zincato. All'interno della struttura correranno gli impianti per i pontili mobili.
- Pontili mobili. Si prevede il totale reimpiego dei pontili galleggianti esistenti, aventi larghezza pari a 2,50 m, con l'integrazione di solo n. 10 di ulteriori moduli da 12 m. I pontili sono radicati sui pontili fissi e sulla banchina e disposti come riportato nella figura seguente. Le passerelle di accesso ai pontili galleggianti sono di larghezza pari a 120 cm e pendenza non superiore al 23% nelle condizioni più sfavorevoli di livello del mare. Il piano di calpestio è previsto con doghe in legno esotico duro.

### Darsena

L'accesso avverrà attraverso un varco dalla larghezza di 15 m. che verrà realizzato allo attacco tra il vecchio 1° braccio (vecchia testata) e il 2° braccio, mediante la demolizione e salpamento del massiccio di carico e della banchina con i sottostanti massi. All'interno è previsto il salpamento o la demolizione delle vecchie mantellate di massi artificiali del 2° braccio. E' previsto altresì il salpamento del materiale lapido della mantellata esterna e della berma, nonché la demolizione della parte di massiccio di carico che interferiscono con la realizzazione dei nuovi muri di banchina. Le banchine saranno imbasate a - 2,50 m quelle a tergo del 2° braccio e a -3,0 m quella che verrà realizzata a ridosso del molo foraneo, con muri realizzati con getto in opera. Il piano banchina sarà a + 1,20 m. in continuità con quello esistente. Viene prevista una stazione di pompaggio che consentirà un ricambio forzato dell'acqua del bacino, assicurando l'intero ricircolo in otto giorni, evitando così fenomeni di stagnazione.

#### Opere a terra

le opere a terra comprendono:

- edificio Servizi;
- piazzetta attigua all'edificio;
- viabilità di accesso e parcheggi;
- aree a verde;

In particolare, la stecca per i servizi, posta alle spalle della piazzetta, si sviluppa ad un unico piano fuori terra. Il fabbricato ha copertura a piano inferiore pari a quello del retrostante lungomare. L'edificio servizio avrà struttura portante in c.a. impostata su plinti di fondazione. Le murature di tamponamento saranno realizzate in blocchi in termolaterizio dello spessore di 35 cm e saranno rivestite con intonaco civile di colore chiaro mentre il portico presenterà rivestimento esterno in lastre di pietra locale (carparo) dello spessore di cm 5. I solai di copertura saranno del tipo gettato in opera in latero cemento con travetti prefabbricati in c.a.p.

L'altezza all'estradosso dei solai di copertura dell'edificio, limitata al solo piano terra è di circa 4,05 m, mentre l'altezza all'estradosso del solaio di copertura del portico è di m 3,50. La superficie totale dell'area in concessione risulta di 114.772,32 mq.

La superficie totale delle aree a terra risulta così distribuita:

- Superficie pertinenza edificio Servizi: 5.058 mq
- suddivisa in:
- superficie edificio 2.405 mq
  - piazzetta - spazi esterni ed aiuole 2.048 mq
  - aree a verde 605 mq
  - Superficie in ampliamento per completamento banchina di riva: 840 mq
  - Superficie area a parcheggio: 4563 mq
  - Viabilità e aree annesse: 1 773 mq
  - Rampa accesso darsena: 850 mq

#### Viabilità di accesso

L'accesso al porto verrà garantito da ampie rampe, dalla larghezza di 8,00 m, con limitate pendenze (8% circa). Alla banchina di riva si arriverà da una rampa che partirà dal Lungomare C. Colombo in corrispondenza di via Novara per smontare dietro la radice del molo sottoflutto. Tale rampa sarà costeggiata da marciapiedi con parapetti rivestiti in pietra naturale. L'accesso alla banchina della darsena, oltre che dall'attuale strada proveniente da via Doppia Croce, sarà possibile direttamente dal piazzale al piede della cascata monumentale delle opere terminali dell'Acquedotto Pugliese. I muri di sostegno laterali saranno interamente rivestiti in pietra naturale, in continuità di quelli esistenti. La pavimentazione delle rampe è prevista con in calcestruzzo armato, per quella dal Lungomare, e con

pavimentazione bituminosa quella di accesso al piazzale della Darsena. L'intervento prevede la sistemazione dell'area a parcheggio attuale. La stessa è dimensionata per accogliere circa 160 posti auto. Posta in posizione frontale alla piazzetta ed all'edificio servizi, essa risulta facilmente raggiungibile dalla viabilità d'accesso da realizzare in corrispondenza di via C. Colombo. Essa sarà mimetizzata da ampie zone di verde piantumate con alberi ed essenze tipiche della zona. Ulteriori parcheggi, per un numero complessivo di circa 16 posti auto saranno ubicati in corrispondenza della viabilità di accesso ed in posizione più vicina all'area del varo di alaggio del porto. Anche per la darsena sono state previste delle aree a parcheggio opportunamente posizionate in corrispondenza dei moli e raggiungibili dall'accesso veicolare posto in corrispondenza del rondò di via Doppia Croce. Il numero totale dei posti auto a servizio della darsena saranno circa 77.

#### Piano Regolatore Portuale

E' dichiarato che le opere a mare di tipo fisse previste dal progetto sono conformi alle previsioni del Piano vigente, mentre per quanto concerne i pontili mobili è stata prevista una distribuzione che ottimizzi gli spazi disponibili al fine di adeguare l'offerta dei posti barca alle esigenze attuali degli utenti. D'altro canto, l'eventualità di adottare una diversa distribuzione dei posti barca è prevista dal PRP vigente; infatti nella relazione di accompagnamento allo stesso, viene riportato il paragrafo Ricettività del porto turistico: "l'utilizzo di pontili galleggianti, con la possibilità di disposizioni diverse, consentirà in funzione delle effettive richieste ed esigenze una notevole flessibilità di offerta, in modo tale da assicurare gli spazi di manovra necessari."

#### Vincoli

Il progetto ricade interamente in ambito "C" ed è sottoposto alle direttive di tutela previste dall'art. 3.05 delle Norme Tecniche di Attuazione del PUTT/P.

Il progetto relativo al Porto turistico di S. Maria di Leuca è subordinato al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica secondo quanto previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione del PUTT/P.

#### PAI - Autorità di Bacino

Dalla consultazione della cartografia si riscontra la presenza di 2 aree perimetrare ad alta pericolosità (AP) che interessano un breve tratto di costa all'interno del bacino portuale, in corrispondenza dei tratti focivi di canali appartenenti al reticolo idrografico superficiale. Il proponente dichiara che nessuna delle opere previste a terra ricade all'interno delle perimetrazioni PAI, ma tale asserzione non appare del tutto chiara ed evidente.

#### Aree Protette e rete natura 2000 V.I.

Dalla consultazione dell'archivio cartografico dell'Ufficio Parchi sono state individuate le seguenti aree SIC, ZPS e aree protette non direttamente interessate dal progetto, ma comunque prossime all'area di intervento:

- SIC IT9150002 Costa Otranto - S. Maria di Leuca;
- SIC mare IT9150034 Posidonieto Capo San Gregorio-Punta Ristola;
- Parco naturale regionale Costa Otranto - S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase;
- IBA 147 Costa tra Capo d'Otranto e Capo S. Maria di Leuca.

Come detto, l'intervento non interferisce direttamente con nessuna delle aree di competenza dell'Ufficio Parchi. Gli impatti indiretti dovuti al progetto su tali aree possono essere costituiti essenzialmente da:

#### Emissioni in atmosfera

a regime è prevedibile un contributo dovuto al traffico indotto, generato dalla maggior ricettività totale offerta dal porto in termini di posti barca nella sua nuova conformazione. L'entità delle emissioni non sembrano tali comunque da degradare in maniera significativa la qualità dell'aria, né da modificare le

condizioni climatiche locali. I fattori di impatto più significativi vanno pertanto ricercati per lo più nella fase di cantiere, da attribuire alle emissioni dovute ai mezzi d'opera di cantiere ed alle attività di movimentazioni terre; questi vanno considerati sorgenti di impatti reversibili, circoscritti alle aree di cantiere e limitati nel tempo. Le emissioni pertanto previste in questa fase sono riconducibili a:

- polveri;
- emissioni generate dai gas di scarico delle macchine operatrici.

#### Rumori e vibrazioni

In base alla tipologia dell'intervento proposto, l'esercizio dell'opera non dovrebbe modificare in maniera significativa i livelli di rumore registrabili nell'ante-operam, tenuto anche conto del traffico indotto dalla maggiore capacità ricettiva del porto turistico nella sua configurazione di progetto. Le sorgenti di rumore vibrazioni in fase di cantiere sono rappresentate dalla apparecchiature operanti in cantiere e in mare e dai mezzi pesanti in transito.

#### Acque marine

In fase di cantiere si prevedono impatti sulla qualità delle acque marine legati alle lavorazioni previste a mare (dragaggio del fondale, realizzazione della nuova imboccatura e dei pontili fissi), che potranno innescare fenomeni di risospensione di sedimenti con conseguente temporaneo aumento della torbidità delle acque. L'impatto prodotto dovrebbe essere comunque limitato nel tempo alla sola durata delle lavorazioni.

In fase di esercizio, la qualità delle acque interne del porto può deteriorarsi per differenti motivi:

- sedimentazione di sostanze organiche con accumuli di fango che diventando più leggeri per effetto delle fermentazioni anaerobiche si muovono verso la superficie;
- presenza di sostanze oleose che possono limitare lo scambio di ossigeno con la superficie e sversamento accidentale di sostanze inquinanti.

#### Dragaggi

Il proponente ha dichiarato di aver avviato la procedura presso la competente Provincia di Lecce. Nello studio di verifica si dichiara che si intende seguire quanto prescritto dal "Manuale per la movimentazione di sedimenti marini", redatto in collaborazione tra ICRAM ed APAT per Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio e del Mare. Non sono previste attività di monitoraggio. Si intende riutilizzare il materiale escavato per attività di ripascimento in aree limitrofe non meglio definite.

Dall'analisi della documentazione fornita si ritiene di poter esprimere parere favorevole alla realizzazione delle opere proposte con le seguenti prescrizioni:

in fase di cantiere:

- ? Le aree di cantiere dovranno essere ubicate all'esterno delle aree protette o della Rete Natura 2000 e, ove tecnicamente ed economicamente possibile, il più lontano possibile da queste;
- ? minimizzare, laddove possibile, le lavorazioni in sito, ed evitare assolutamente di frantumare roccia massiva in sito per ottenere materiale breccioso da impiegare per le massicciate dei moli e delle difese foranee o per l'attacco a terra dei pontili galleggianti;
- ? utilizzare materiali provenienti da cave autorizzate il più possibile prossime all'area di intervento, privilegiando l'utilizzo di materiali naturali locali ed evitando l'introduzione di materie non caratteristiche dell'area o addirittura artificiali, che potrebbero anche creare un elemento di disturbo paesaggistico;
- ? provvedere a ripristinare le condizioni iniziali del sito una volta ultimati i lavori. Ad esempio facendo in modo che eventuale terreno superficiale rimosso sia idoneamente stoccato prima dei lavori di scavo e sia poi riutilizzato per il processo di ripristino, utilizzando solo le specie endemiche capaci di adattarsi alle condizioni locali,

? fare in modo che i materiali da costruzione in eccesso siano adeguatamente stoccati in sito e successivamente rimossi;

? siano prese tutte le misure idonee a ridurre la produzione di polvere (imbibizione delle aree di cantiere, predisposizione di barriere antipolvere, realizzazione di piste di cantiere con sviluppo minimo, ecc.) e le emissioni acustiche (uso di silenziatori, barriere antirumore, ecc.);

? siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra e il materiale di scavo sia conferito in discariche autorizzate qualora non sia tecnicamente possibile utilizzarlo nei reinterri;

? siano predisposte le misure idonee a scongiurare pericoli connessi con eventi piovosi che dovessero verificarsi a scavi aperti e si tenga in debita considerazione l'alterazione provvisoria e non del regime di deflusso delle acque superficiali;

? sia garantita l'idonea procedura di raccolta e smaltimento, secondo le normative vigenti, dei rifiuti e degli eventuali reflui civili prodotti;

? il materiale di scavo prodotto sia conferito in discariche autorizzate qualora non sia tecnicamente possibile riutilizzarlo per le opere a realizzarsi; la scelta delle cave di prestito e delle discariche deve essere operata con particolare riguardo agli impatti ambientali indotti, considerando le caratteristiche della viabilità di connessione, i disagi alla normale circolazione, i tempi di percorrenza, ecc.;

Fase di esercizio:

? dovranno essere adeguate le strutture sanitarie e di spurgo per la gestione dei reflui derivanti dai servizi igienici delle imbarcazioni e dalle acque di lavaggio mediante adeguato piano che tenga conto sia di fattori quantitativi come il numero di posti barca, gli utenti e la vocazione del porto nei periodi di punta sia di fattori qualitativi come le diverse pratiche nautiche, i tipi di natanti e le categorie di utenti (vacanzieri, visitatori del porto, sub, pescatori, ..).

? dovranno essere adottate, oltre a quelle previste per legge, misure per il contenimento dell'inquinamento derivante dalle acque di dilavamento delle superfici circostanti l'area portuale di carattere organizzativo e regolamentare attinenti lo svolgimento di alcune attività impattanti, quali quelle che si svolgono nelle aree di carenaggio e di approvvigionamento, sia buone prassi di gestione e pulizia del porto

? oltre alla dichiarata idonea gestione delle batterie, olii ecc, dovrà essere realizzato un adeguato servizio di stoccaggio e raccolta differenziata dei rifiuti prodotti dalle attività di bordo, da vacanzieri o dagli esercizi commerciali e artigianali presenti sul fronte del porto, nonché prevedere turni di pulizia degli specchi acquei per l'eliminazione dei rifiuti solidi galleggianti nel bacino portuale;

? dovranno essere inoltre previsti impianti di aspirazione per acque oleose di sentina e di liquami, impianti di ricircolo forzato delle acque che, aspirando acqua pulita dall'esterno del porto, contribuiscano a ricambiare con frequenza le acque interne stagnanti nonché, se necessario, nei punti ad acque più ferme aeratori che, aspirando aria, la nebulizzino sul fondo del bacino contribuendo ad arricchire le acque di ossigeno con conseguente limitazione dei fenomeni di anossia

? dovrà essere previsto un piano di pronto intervento per fronteggiare rischi derivanti da sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;

? per qualsiasi lavoro e opera in mare di tipo fisso che comporti la movimentazione di sedimenti marini sarà pregiudiziale l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni della competente Provincia di Lecce e, nel caso di riutilizzo dei materiali per operazioni di ripascimento, anche del preventivo parere della Commissione Consultiva per la Pesca. La caratterizzazione dei materiali dovrà essere effettuata a cura dell'ARPA Puglia. Alla stessa Agenzia dovrà essere affidato un idoneo piano di monitoraggio.

? Dovranno essere adottate tutte le forme di mitigazione suggerite dallo stesso proponente ed in particolare quelle riportate nell'Allegato n1 "Verifica di Assoggettabilità a VIA." pagine da 62 a 75 e nell'Allegato n. 2 "Valutazione di Incidenza Ambientale" alle pagg. 12 e 14...";

- Con nota pervenuta il 20.04.2009 la Provincia di Lecce - Settore Territorio e Ambiente “...preso atto della adeguatezza dell’analisi a carattere ambientale in rapporto alle finalità che la normativa pone in capo alle verifiche pereliminari di assoggettabilità a V.I.A., si esprime, ai sensi dell’art. 16, c. 5, della L.R. n. 11/2001, parere favorevole sulla compatibilità ambientale degli interventi previsti in progetto...”;

- Il Comitato Reg.le di V.I.A. nella seduta del 24.04.2009, esaminati gli atti amministrativi e valutata la documentazione progettuale, rilevava quanto segue:

L’intervento riguarda l’adeguamento dell’esistente porto di Santa Maria di Leuca mediante la realizzazione delle seguenti opere:

- riduzione dell’imboccatura del porto;
- dragaggio;
- pontili fissi e completamento della banchina di riva;
- integrazione e spostamento pontili galleggianti;
- realizzazione della piazzetta e dell’edificio Servizi;
- darsena esterna - servizi darsena;
- viabilità di accesso;

Il progetto ricade nell’ambito di applicazione della L.R. 11/2001 e s.m.i., in quanto rubricato nell’elenco B.1 al punto B.1.h) porti turistici e da diporto con parametri inferiori a quelli indicati nella lettera A.1.d).

L’intervento è inoltre prossimo al SIC “Costa Otranto - S. Maria di Leuca”, ed è stato pertanto assoggettato a Valutazione di Incidenza da parte dell’Ufficio parchi, con esito positivo. Nella citata valutazione di incidenza sono stati anche considerati gli impatti indiretti delle opere sul SIC “Posidonieto Capo San Gregorio - Punta Ristola”

Ai fini della presente valutazione, il proponente ha prodotto i seguenti elaborati progettuali:

- A - Relazione generale
- B - Relazione geologica
- C.1 - Analisi dell’agitazione interna
- C.2 - Studio di navigabilità del porto
- E.2 - Relazione tecnica fognatura bianca
- E.4 - Relazione impianto ricircolo acque
- E.5 - Certificazione energetica degli edifici
- M - Gestione dei sedimenti marini
- N.1 - Verifica di Assoggettabilità a VIA
- N.2 - Valutazione di Incidenza Ambientale
- M - Relazione paesaggistica
- P - Scheda di controllo paesistico
- 1.1 - Planimetria P.R.P. vigente
- 1.2 - Corografia
- 1.3 - Stralcio PUTT/P ambiti estesi
- 1.4 - Stralcio PUTT/P ambiti distinti
- 1.5 - Planimetria perimetrazione P.A.I.
- 1.6 - Planimetria P. di F.
- 2 - Planimetria generale stato di fatto - Rilievo topo-batimetrico
- 3.1 - Individuazione aree demaniali in concessione
- 3.2 - Planimetria generale degli interventi
- 3.3 - Piano di ormeggio

- 3.4 - Planimetria della navigabilità e aree di manovra
- 4 - Piazzetta e Servizi
- 4.1 - Planimetria generale
- 4.2.1 - Piante 1:100
- 4.2.2 - Piante e prospetti 1:50
- 4.3 - Prospetti e sezioni 1:100
- 4.4.1 - Rete fogna bianca - Planimetria e profili
- 4.4.2 - Rete fogna bianca - Particolari costruttivi
- 4.13.1 - Rete fogna nera - Planimetria
- 4.13.2 - Rete fogna nera - Profili longitudinali condotte
- 4.13.3 - Rete fogna nera - Particolari costruttivi
- 4.14 - Impianto idrico - Planimetria e Collettori solari
- 4.15 - Impianto di irrigazione
- 4.16 - Sistemazione a verde
- 4.17 - Particolari costruttivi
- 5 - Dragaggio
- 5.1 - Rilievi batimetrici
- 5.2 - Sezioni di scavo
- 6 - Pontili fissi
- 6.1.1 - Pontili fissi - Planimetria e sezioni
- 6.1.2 - Pontili fissi - Esecutivi strutturali
- 6.2 - Pontili fissi su pali - Planimetria e sezioni e particolari
- 6.3 - Arredi portuali
- 7 - Pontili galleggianti
- 7 - Pontili galleggianti - Planimetria sezioni e particolari
- 8 - Darsena
- 8.1.1 - Planimetria e sezioni tipo
- 8.1.2 - Planimetria riferimento sezioni computo (2 copie)
- 8.1.3 - Sezioni di computo 1 - 8
- 8.1.4 - Sezioni di computo 9 - 15
- 8.2 - Impianto ricircolo acque
- 9 - Viabilità di raccordo
- 9.1.1 - Strada di accesso porto turistico - Planimetria, tracciato, profilo e sezione tipo
- 9.1.2 - Strada di accesso porto turistico - Sezioni di computo
- 9.1.3 - Strada di accesso porto turistico - Esecutivi strutturali
- 9.2.1 - Strada di accesso molo foraneo - Planimetria, tracciato, profilo e sezione tipo
- 9.2.2 - Strada di accesso molo foraneo - Sezioni di computo
- 9.2.3 - Strada di accesso molo foraneo - Zona servizi igienici - Piante e sezioni
- 10 - Riduzione imboccatura
- 10 - Planimetria e sezioni
- 11 - Completamento banchina di riva
- 11 - Planimetria e sezioni
- 12 - Impianti a servizio di pontili e banchine
- 12.1.1 - Impianto forza motrice
- 12.1.2 - Impianto luce colonnine servizi
- 12.1.3 - Impianto messa a terra colonnine servizi
- 12.1.4 - Quadri elettrici
- 12.2 - Impianto idrico
- 12.3 - Impianto antincendio

12.4.1 - Impianti aspirazione acque nere e di sentina imbarcazioni, aspirazione e stoccaggio oli esausti

12.4.2 - Stoccaggio oli esausti - Piante, prospetti e sezioni

12.4.3 - Rete acque di lavaggio piazzali destinati a lavorazioni

#### DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento è finalizzato alla risoluzione di talune criticità attualmente rilevabili nel manufatto esistente ed è stato progettato in collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria delle Strutture, dei Trasporti, delle Acque, del Rilevamento, del Territorio (DISTART) della Università di Bologna.

Allo scopo di minimizzare i costi e l'impatto delle opere, in progetto non è stata prevista la realizzazione di alcuna opera foranea.

Un primo gruppo di interventi è finalizzato a ridurre la agitazione interna al porto, i cui valori non sono attualmente compatibili con gli standards internazionali (PIANC). Questi consistono in:

- la riduzione dell'imboccatura di 20 m;
- la realizzazione di un molo antirisacca al posto dell'attuale pontile galleggiante esterno, della pari lunghezza di metri lineari 180. Tale struttura è collegata a terra tramite un pontile di spina, realizzato in sostituzione dell'esistente pontile galleggiante e costituito da pile realizzate con massi pilonati e soletta prefabbricata in c.a.

Il molo antirisacca è stato previsto con massi pilonati, imbasati a -3,50 m s.l.m.m. sormontati da celle antirisacca orientate a sud, verso l'imboccatura, e realizzate con elementi in c.a. prefabbricati. All'interno delle celle saranno sistemati a scarpata scogli di la Cat., in modo da accentuare la dissipazione.

Come illustrato nella relazione di progetto, per consentire la piena fruibilità del porto occorre ripristinare il fondale naturale variabile da -2,00 a -4,50 m s.l.m. dell'area nord del bacino compresa tra il molo sottoflutto e lo scalo d'alaggio esistente. Si è quindi prevista una radicale operazione di escavazione dell'area con il ripristino dei fondali originari da -2,00 m s.l.m. a -4,50 m s.l.m. Il volume dragato è pari a circa 93.000 m<sup>3</sup>.

L'intervento prevede inoltre la realizzazione delle seguenti opere:

- Completamento della banchina di riva. Viene prevista la realizzazione del muro di banchina in calcestruzzo e del retrostante piano, in continuità con l'esistente. Anche tale banchina (così come il pontile antirisacca e quello di spina) viene dotata di impianti a servizio sia dei pontili che si radicano su essa sia degli attracchi.
- Pontili fissi su pali, realizzati in struttura metallica zincata a caldo e fondati su pali metallici tubolari infissi nella calcarenite per almeno 5 metri.
- Reimpiego dei pontili galleggianti esistenti, aventi larghezza pari a 2,50 m, ed integrazione di n. 10 di ulteriori moduli da 12 m.
- Edificio servizi, che si sviluppa ad un unico piano fuori terra e presenta copertura a quota del retrostante lungomare, allo scopo di non creare alcuna limitazione alla visuale da quest'ultimo. Tra questo ed il lungomare è prevista la realizzazione di un'area a verde che, posta ad una quota quasi pari a quella del lungomare si sviluppa parallelamente ad esso. L'edificio è caratterizzato sul fronte mare da un ampio portico che lo protegge dall'irraggiamento estivo e da cui si sviluppano due scale esterne che consentono di raggiungere il terrazzo che sarà praticabile ed a servizio dei bar e del ristorante e potrà essere eventualmente attrezzato con strutture mobili in legno.
- La viabilità di accesso costituita da rampe, dalla larghezza di 8,00 m, con limitate pendenze (8% circa). I muri di sostegno laterali saranno interamente rivestiti in pietra naturale, in continuità di quelli esistenti.

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Lo strumento urbanistico vigente nel Comune di Castrignano è il Programma di Fabbricazione, che classifica l'area di intervento tra le Zone omogenee di tipo F, e nello specifico, Zona F4 - Attrezzature portuali.

Le opere previste dal progetto ricadono interamente all'interno dell'area prevista dal Piano Regolatore

Portuale e, pertanto, compatibili con le previsioni urbanistiche e di pianificazione del Comune di Castrignano del Capo. Le opere a mare di tipo fisse previste dal progetto sono conformi alle previsioni del Piano vigente, mentre per quanto concerne i pontili mobili è stata prevista una distribuzione che ottimizzi gli spazi disponibili al fine di adeguare l'offerta dei posti barca alle esigenze attuali degli utenti, comunque conforme alle previsioni del PRP che prevede che "l'utilizzo di pontili galleggianti, con la possibilità di disposizioni diverse, consentirà in funzione delle effettive richieste ed esigenze una notevole flessibilità di offerta, in modo tale da assicurare gli spazi di manovra necessari."

Per quanto concerne il PUTT/P, l'area in esame ricade in ambito "C". L'intervento è subordinato al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica secondo quanto previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione.

Con riferimento al Piano di Assetto Idrogeologico, secondo quanto riportato al paragrafo 5.2.2 dello Studio di verifica di assoggettabilità a VIA, all'interno dell'esistente area portuale, in corrispondenza dei tratti focivi di canali appartenenti al reticolo idrografico superficiale, si riscontra la presenza di 2 aree perimetrate come ad alta pericolosità (AP). Tuttavia nessuna delle opere di progetto previste a terra ricade all'interno di tali perimetrazioni.

L'intervento risulta inoltre coerente con le previsioni del PTCP e del PRAE.

Il Porto di Leuca oggetto di intervento risulta prossimo alle seguenti aree protette:

- SIC IT9150002 Costa Otranto - S. Maria di Leuca;
- SIC mare IT9150034 Posidonieto Capo San Gregorio-Punta Ristola;
- Parco naturale regionale Costa Otranto - S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase;
- IBA 147 Costa tra Capo d'Otranto e Capo S. Maria di Leuca.

Il proponente ha pertanto ritenuto opportuno predisporre apposito studio di incidenza che è stato valutato positivamente dall'Ufficio Parchi.

## ASPETTI AMBIENTALI

Lo studio predisposto dal proponente analizza nel dettaglio lo stato attuale delle diverse componenti ambientali e i potenziali impatti che su di esse può avere la realizzazione e l'esercizio delle nuove opere.

La valutazione quali - quantitativa degli impatti è effettuata attraverso le seguenti analisi:

- sensibilità del territorio
- rilevanza degli aspetti ambientali
- significatività degli aspetti ambientali.

I risultati di tale approccio portano a concludere che l'intervento in progetto presenta impatti ambientali caratterizzati da scarsa significatività.

In ogni caso, attesa la tipologia degli interventi previsti e la ubicazione del sito di intervento, gli impatti più significativi sono quelli che potenzialmente potrebbero interessare le limitrofe zone protette, relativamente ai quali, l'Ufficio Parchi si è espresso positivamente in sede di valutazione di incidenza.

## CONSIDERAZIONI

Si tratta di un intervento su una infrastruttura esistente, finalizzato a migliorarne la fruibilità e la attrattività turistica.

Le scelte progettuali risultano improntate alla minimizzazione degli impatti ambientali e sono supportate da approfonditi studi specialistici. In particolare la individuazione delle caratteristiche del molo antirisacca è stata effettuata sulla base di un modello idrodinamico di circolazione interna validato dal DISTART di Bologna.

Gli effetti della riduzione della imboccatura del porto sono stati accuratamente studiati per mezzo di uno studio di navigabilità, commissionato alla società inglese Maritime Dynamics, il quale ha consentito di verificare la rotta di ingresso nelle condizioni di mare critico, con periodo di ritorno di un anno.

Il proponente ha prodotto un apposito studio sulla gestione dei materiali di dragaggio, individuando

specifiche griglie di campionamento e modalità di campionamento ed analisi e manifestando la propria volontà di reimpiegare il materiale dragato, qualora idoneo, per il ripascimento di litorali in erosione.

L'unica opera a terra di nuova realizzazione è costituita dall'edificio servizi, la cui architettura riprende elementi ricorrenti del paesaggio leucano in riferimento alle linee formali (archi in pietra naturale) e nei materiali (rivestimento e muratura in pietra locale - carparo).

Gli interventi sono inseriti all'interno della pertinenza portuale e la percezione complessiva delle opere appare modesta. L'elemento maggiormente visibile è costituito dall'edificio servizi, che comunque ha un'altezza ridotta e non superiore al piano di calpestio del lungomare; inoltre sono previste aree a verde con essenze tipiche del luogo e l'impiego di materiali di rivestimento con caratteristiche cromatiche che attenuano l'impatto visivo complessivo delle strutture.

L'area a parcheggio sarà mimetizzata da ampie zone di verde piantumate con alberi ed essenze tipiche della zona come specificate nella tav. 4.17 degli elaborati di progetto.

## CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra rappresentato il Comitato Reg.le di V.I.A. ritiene di poter esprimere parere di non assoggettabilità a V.I.A. dell'intervento proposto, purché vengano rispettate le seguenti condizioni:

- Il dragaggio venga effettuato non prima di aver ottenuto la prescritta autorizzazione provinciale;
- Qualora all'esito delle analisi effettuate, la sabbia dragata risultasse contaminata, la stessa venga smaltita secondo le procedure di legge;
- Sia verificata la necessità eventuale di acquisire il parere dell'Autorità di Bacino per quanto concerne le eventuali interferenze con le due aree ad Alta Pericolosità.

Si intendono inoltre confermate le prescrizioni contenute nel parere relativo alla Valutazione di Incidenza che di seguito si riportano:

In fase di cantiere:

- Le aree di cantiere dovranno essere ubicate all'esterno delle aree protette o della Rete Natura 2000 e ove tecnicamente ed economicamente possibile, il più lontano possibile da queste;
- minimizzare, laddove possibile, le lavorazioni in sito. ed evitare assolutamente di frantumare roccia massiva in sito per ottenere materiale breccioso da impiegare per le massicciate dei moli e delle difese foranee o per l'attacco a terra dei pontili galleggianti;
- utilizzare materiali provenienti da cave autorizzate il più possibile prossime all'area di intervento, privilegiando l'utilizzo di materiali naturali locali ed evitando l'introduzione di materie non caratteristiche dell'area o addirittura artificiali, che potrebbero anche creare un elemento di disturbo paesaggistico;
- provvedere a ripristinare le condizioni iniziali del sito una volta ultimati i lavori. Ad esempio facendo in modo che eventuale terreno superficiale rimosso sia idoneamente stoccato prima dei lavori di scavo e sia poi riutilizzato per il processo di ripristino, utilizzando solo le specie endemiche capaci di adattarsi alle condizioni locali;
- fare in modo che i materiali da costruzione in eccesso siano adeguatamente stoccati in sito e successivamente rimossi;
- siano prese tutte le misure idonee a ridurre la produzione di polvere (imbibizione delle aree di cantiere, predisposizione di barriere antipolvere, realizzazione di piste di cantiere con sviluppo minimo, ecc.) e le emissioni acustiche (uso di silenziatori, barriere antirumore, ecc.);
- siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra e il materiale di scavo sia conferito in discariche autorizzate qualora non sia tecnicamente possibile utilizzarlo nei reinterri;
- siano predisposte le misure idonee a scongiurare pericoli connessi con eventi piovosi che dovessero verificarsi a scavi aperti e si tenga in debita considerazione l'alterazione provvisoria e non del regime di deflusso delle acque superficiali;
- sia garantita l'idonea procedura di raccolta e smaltimento, secondo le normative vigenti, dei rifiuti e degli eventuali reflui civili prodotti;

- il materiale di scavo prodotto sia conferito in discariche autorizzate qualora non sia tecnicamente possibile riutilizzarlo per le opere a realizzarsi; la scelta delle cave di prestito e delle discariche deve essere operata con particolare riguardo agli impatti ambientali indotti, considerando le caratteristiche della viabilità di connessione, i disagi alla normale circolazione, i tempi di percorrenza, ecc.;

In fase di esercizio:

- dovranno essere adeguate le strutture sanitarie e di spurgo per la gestione del reflui derivanti dai servizi igienici delle imbarcazioni e dalle acque di lavaggio mediante adeguato piano che tenga conto sia di fattori quantitativi come il numero di posti barca, gli utenti e la vocazione del porto nei periodi di punta sia di fattori qualitativi come le diverse pratiche nautiche, i tipi di natanti e le categorie di utenti (vacanzieri, visitatori del porto, sub. pescatori, ..).
- dovranno essere adottate, oltre a quelle previste per legge, misure per il contenimento dell'inquinamento derivante dalle acque di dilavamento delle superfici circostanti l'area portuale di carattere organizzativo e regolamentare attinenti lo svolgimento di alcune attività impattanti, quali quelle che si svolgono nelle aree di carenaggio e di approvvigionamento, sia buone prassi di gestione e pulizia del porto
- oltre alla dichiarata idonea gestione delle batterie, olii ecc., dovrà essere realizzato un adeguato servizio di stoccaggio e raccolta differenziata dei rifiuti prodotti dalle attività di bordo, da vacanzieri o dagli esercizi commerciali e artigianali presenti sul fronte del porto, nonché prevedere turni di pulizia degli specchi acquei per l'eliminazione dei rifiuti solidi galleggianti nel bacino portuale;
- dovranno essere inoltre previsti impianti di aspirazione per acque oleose di sentina e di liquami, impianti di ricircolo forzato delle acque che, aspirando acqua pulita dall'esterno del porto, contribuiscano a ricambiare con frequenza le acque interne stagnanti nonché, se necessario, nei punti ad acque più ferme aeratori che, aspirando aria, la nebulizzano sul fondo del bacino contribuendo ad arricchire le acque di ossigeno con conseguente limitazione dei fenomeni di anossia
- dovrà essere previsto un piano di pronto intervento per fronteggiare rischi derivanti da sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;
- per qualsiasi lavoro e opera in mare di tipo fisso che comporti la movimentazione di sedimenti marini sarà pregiudiziale l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni della competente Provincia di Lecce e, nel caso di riutilizzo dei materiali per operazioni di ripascimento, anche del preventivo parere dalla Commissione Consultiva per la Pesca. La caratterizzazione dei materiali dovrà essere effettuata a cura dell'ARPA Puglia. Alla stessa Agenzia dovrà essere affidato un idoneo piano di monitoraggio
- Dovranno essere adottate tutte le forme di mitigazione suggerite dallo stesso proponente ed in particolare quelle riportate nell'Allegato n. 1 "Verifica di Assoggettabilità a V.I.A." pagine da 62 a 75 e nell'Allegato n. 2 "Valutazione di Incidenza Ambientale" alle pagg. 12 e 14.

- Vista la L.R. 4 febbraio 1997 n. 7;

- Vista la deliberazione della Giunta Regionale n. 3261 del 28/7/98 con la quale sono state emanate direttive per la separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa;

- Viste le direttive impartite dal Presidente della Giunta Regionale con nota n. 01/007689/1-5 del 31/7/98;

- Vista la L.R. n. 11/2001;

- Richiamati gli articoli 18 e 21 della L.R. n. 11/2001;

Adempimenti contabili di cui alla L.R. N. 28/2001 e s.m. ed i.

Dal presente provvedimento non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

## DETERMINA

- Di esprimere, per tutte le motivazioni e con tutte le prescrizioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate ed in conformità a quanto disposto dal Comitato Reg.le di V.I.A nella seduta del 24.04.2009, parere favorevole per la valutazione di incidenza ambientale e di ritenere il progetto concernente gli interventi necessari al completamento del porto di Santa Maria di Leuca, delle opere accessorie e della viabilità di raccordo, proposto dalla S.p.A. Porto Turistico Marina di Leuca con sede legale in Castrignano del Capo (Le), c/o Casa Comunale, escluso dalle procedure di V.I.A.;
- il presente parere non esclude né esonera il soggetto proponente dalla acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione per norma previste ed è subordinato alla verifica della legittimità delle procedure amministrative messe in atto;
- di notificare il presente provvedimento agli interessati a cura del Settore Ecologia;
- di far pubblicare il presente provvedimento sul BURP;
- di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;
- copia del presente atto sarà trasmesso al Settore Segreteria della Giunta Regionale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidatogli è stato espletato nel rispetto della normativa nazionale, regionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte del Dirigente del Settore Ecologia, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario Istruttore Il Dirigente del Servizio  
Sig.ra C. Mafrica Ing. A. Antonicelli

---