

COMUNE DI CASTRIGNANO DEL CAPO

Provincia di Lecce

LAVORI DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' E RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA PORTUALE SULLA FASCIA DI S. M. DI LEUCA



- PROGETTO DEFINITIVO -

5						
4						
3						
2						
1						
0	Gennaio 2024	LLepore	LLepore	PStasi	PStasi	Prima Emissione
Em./Rev	Data	Red./Dis.	Verificato (RP)	Controllato (DT)	Approvato (DG)	Descrizione
Redazione grafica: ETACONS S.r.l. - P.tta S. G. dei Fiorentini n.1 - 73100 LECCE Tel(0832)331418/7 E-mail: mail@etacons.it						Cod. N°: E407-D
<u>Titolo dell'allegato</u> RELAZIONE PAESAGGISTICA						<u>Allegato n.</u> EG-07
						<u>Scala</u>
<u>Progettazione:</u>  - Ing. Primo Stasi			<u>Committente:</u> COMUNE DI CASTRIGNANO DEL CAPO			
						

INDICE

1. PREMESSA	4
2. INQUADRAMENTO DEL TERRITORIO	5
3. INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO.....	6
3.1. INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO.....	7
3.2. CARATTERI GEOLOGICI.....	8
3.3. CARATTERI IDROGEOLOGICI.....	9
3.4. SISTEMA ECOLOGICO	10
3.4.1. Valore ecologico ed elementi del mosaico ecologico locale	15
3.4.2. Uso del suolo	17
4. DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE PAESAGGISTICHE DEI LUOGHI IN CUI SI INSERISCE L'INTERVENTO DI PROGETTO	18
5. DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE STORICO INSEDIATIVE DEI LUOGHI IN CUI SI INSERISCE L'INTERVENTO: IL PORTO DI SANTA MARIA DI LEUCA.....	21
6. RILIEVO FOTOGRAFICO.....	24
7. DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	27
7.1. STATO ATTUALE DELL'AREA.....	27
7.1.1. Viabilità	27
7.1.2. Strutture Portuali.....	28
7.2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	30
7.2.1. Nuova viabilità di accesso all'area Sud del Porto	30
7.2.2. Apertura del varco di accesso alla darsena	32
7.2.3. Completamento del banchinamento all'interno della darsena	33
7.2.4. Impianti	34
7.3. FASI REALIZZAZIONE DELL'OPERA	36
8. INQUADRAMENTO VINCOLISTICO E DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	39
8.1. SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE.....	39
8.1.1. Vincolo Idrogeologico	39
8.1.2. Vincoli ambientali	39
8.1.3. Parchi ed Aree Protette	41
8.1.4. ZSC IT9150002 "Costa Otranto - S. Maria di Leuca"	42
8.1.1. Il SIC IT9150034 "Posidonieto Capo San Gregorio – Punta Ristola" ...	46
8.1.2. Il Parco naturale regionale "Costa Otranto – S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase"	46

8.1.3. IBA 147 “Costa tra Capo d’Otranto e Capo S. Maria di Leuca”	47
8.2. PIANIFICAZIONE REGIONALE.....	49
8.2.1. Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).....	49
8.2.2. COMPATIBILITÀ DELL’INTERVENTO CON LE PRESCRIZIONI E MISURE DI SALVAGUARDIA DI CUI ALLE NTA DEL PPTR	65
8.2.3. Conclusioni.....	66
8.3. Piano di Bacino stralcio per l’assetto idrogeologico (PAI).....	68
8.4. Piano Regionale delle Coste (PRC).....	70
8.5. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE.....	72
8.6. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).....	72
8.7. LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE.....	74
8.8. Piano Regolatore Portuale vigente.....	74
8.8.1. Programma di Fabbricazione del Comune di Castrignano del Capo....	76
8.9. SINTESI DI COERENZA DELL’INTERVENTO CON I PIANI E GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE.....	77
9. CRONOPROGRAMMA – FASI DI ATTUATIVE.....	79
10. ALTERNATIVE PROGETTUALI.....	81
10.1. PREMessa.....	81
10.2. L’OPZIONE 0.....	81
10.3. SOLUZIONI ALTERNATIVE.....	82
10.3.1. Nuova Viabilità di Accesso	82
10.3.2. Banchina.....	82
11. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SULLA COMPONENTE PAESAGGIO E OPERE DI MITIGAZIONE.....	83

1. PREMESSA

Il presente Documento costituisce la Relazione Paesaggistica allegata al progetto definitivo dei “Lavori di miglioramento della viabilità e riqualificazione dell'area portuale sulla fascia di S. M. di Leuca nel Comune di Castrignano del Capo”.

Gli interventi previsti in progetto riguardano:

- la realizzazione della strada di accesso al Porto dall'incrocio tra via Doppia Croce e via Martinez;
- la sistemazione del tratto finale di via Doppia Croce e la sistemazione dei camminamenti con vista panoramica;
- l'apertura del varco sul secondo braccio del porto per accesso alla darsena;
- il completamento del banchinamento della darsena a ridosso del molo foraneo;
- l'attrezzamento impiantistico dell'area.

L'intervento è finanziato con fondi del *Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) 'Brindisi-Lecce-Costa Adriatica'* che, sottoscritto il 28 giugno 2022 presso la prefettura di Brindisi comprende 22 Comuni delle due provincie, ha la finalità di delineare un percorso di sviluppo, crescita e valorizzazione di potenzialità dell'intero territorio costiero, attraverso obiettivi indirizzati a:

- cultura (con interventi mirati al rilancio culturale, inteso come volano per la rinascita, che abbiano un collegamento con l'elemento marino);
- turismo (con particolare riferimento alla valorizzazione e fruibilità dell'attrattore culturale, sempre con riferimento alla costa e al mare);
- rigenerazione e riqualificazione della costa e dei paesaggi costieri, anche con riguardo alle infrastrutture di collegamento.

Il decreto legge n. 77/2021 ha esteso anche ai CIS le norme di accelerazione e semplificazione introdotte per l'attuazione del PNRR.

L'assegnazione dei fondi al CIS è stata deliberata dal CIPE con Delibera n. 31/2022 per il valore complessivo di € 183.810.020,56 Euro a valere sulle risorse FSC 2014-2020.

L'amministrazione Comunale di Castrignano del Capo nell'ambito di tale CIS ha ottenuto il finanziamento del progetto di *INTERVENTI VOLTI AL MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ E ALLA RIQUALIFICAZIONE AREA PORTUALE SULLA FASCIA COSTIERA DI S.M. LEUCA*, ritenuto coerente con gli obiettivi di cui innanzi per l'importo di € 3.731.279,06.

2. INQUADRAMENTO DEL TERRITORIO

La zona interessata dall'intervento di progetto è ubicata nella estrema porzione meridionale della regione Puglia nel territorio comunale di Castrignano del Capo e della frazione di Leuca.

Il tratto di costa in esame è caratterizzato formazioni rocciose di entità significative, che si sviluppano pressoché in tutta la zona meridionale della penisola salentina. Il settore di traversia, interessato dal potenziale sviluppo di agitazione ondosa in propagazione dal largo verso il paraggio in oggetto, è compreso tra le direzioni 45°N e 230°N circa.

La zona di mare antistante Capo Santa Maria di Leuca è caratterizzata da fondali con forti pendenze. Come si evince dalle informazioni riportate nell' Atlante delle Spiagge italiane, si hanno valori tra il 5% e l'8% di pendenza misurata dalla battigia alla linea isobata dei 5 m..

Inoltre dalle carte nautiche editate dall' Istituto Idrografico della Marina Militare si osserva che il fondale al largo di Santa Maria di Leuca è di 100 m a 3 miglia dalla costa, 200 m a circa 8 miglia dalla costa e circa 1000 m a 20 miglia nel punto più vicino.

Il porto turistico di S. Maria di Leuca sorge tra Capo S. Maria di Leuca (ad Est) e Punta Ristola (ad Ovest). Le dimensioni dello specchio acqueo è di circa 9 ettari.

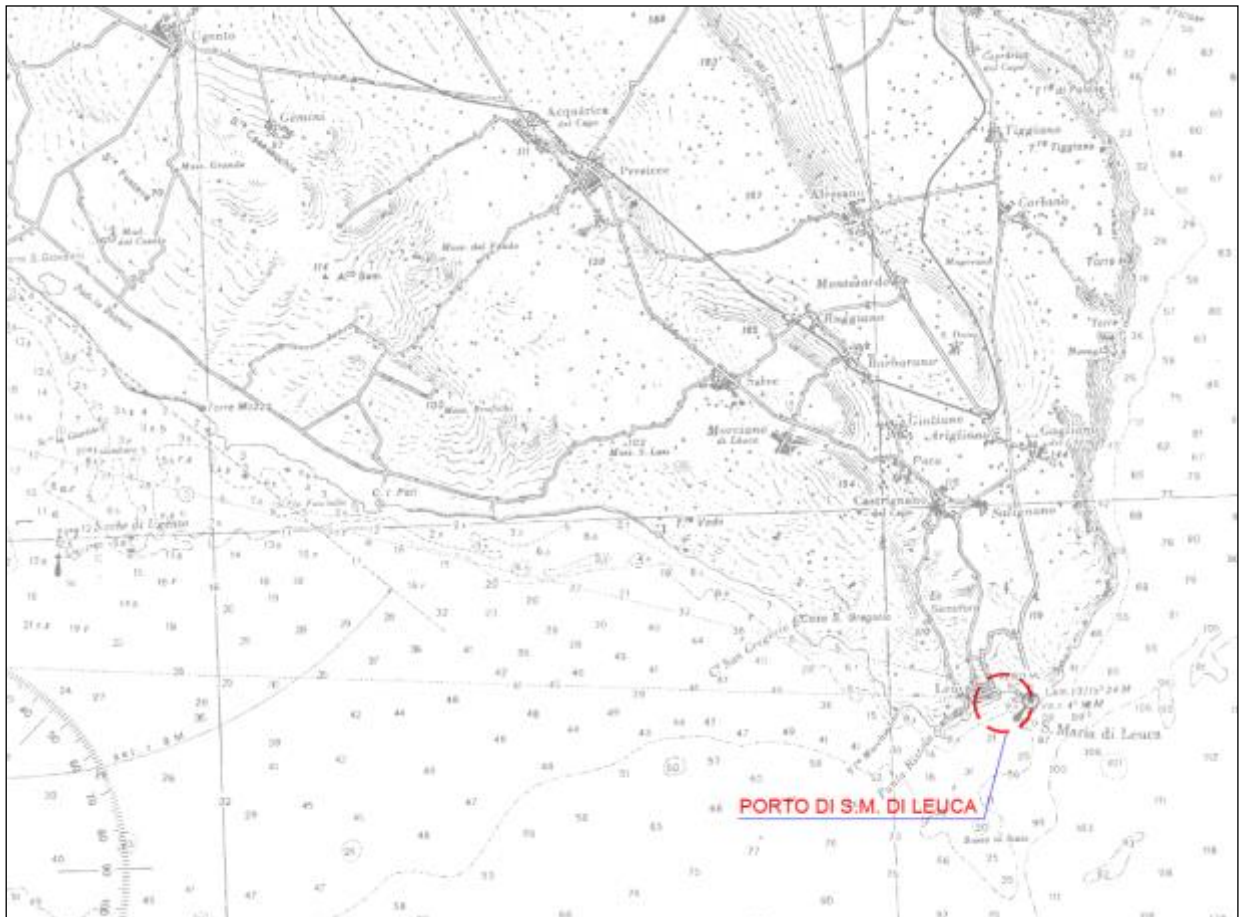


Figura 1: Stralcio Carta Nautica con individuazione Porto di Santa Maria di Leuca

3. INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO

Il codice dei Beni Culturali e del Paesaggio all'art. 131 comma 1 riporta che “per paesaggio si intende il territorio espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni”.

Si desume che l'analisi del contesto paesaggistico deve basarsi sulla definizione degli elementi che contribuiscono a determinare l'ambito generale. Il paesaggio di ogni ambito è, pertanto, identificabile sulla base della sua fisionomia caratteristica, che è il risultato “visibile”, la sintesi “percettibile” dell'interazione di tutte le componenti (fisiche, ambientali e antropiche) che lo determinano.

Il paesaggio di area vasta coincide con la zona sottoposta a tutela paesaggistica PAE 0048 in quanto di *“notevole interesse pubblico perché costituita da un altopiano che si protende sullo Jonio secondo le due dorsali di S. Maria di Leuca o Meliso e di Ristola, presenta elementi caratteristici assai pregiati e requisiti del tutto originali e suggestivi, si da formare un quadro naturale di incomparabile bellezza nonché un complesso di cose immobili avente valore estetico e tradizionale; nel promontorio di Meliso, infatti, si trovano il Santuario, il moderno Villaggio del Fanciullo, i ruderi di antichi monumenti, la cascata terminale dell'acquedotto Pugliese, ecc., mentre in quello della Ristola vi sono grotte pittoresche fra le quali la rinomata Grotta del Diavolo, ampie spianate da cui si gode la vista della costa di ponente e si possono abbracciare con lo sguardo panorami più completi e vaste superfici di mare; tutta la zona in questione è, infine, ricca di punti di belvedere accessibili al pubblico, dai quali si può godere lo spettacolo delle sopraccitate bellezze”* (tratto dal D.M. 14-04-1967, G.U. n. 117 11/05/1967).



Foto: grotte costiere che caratterizzano il tratto di costa compreso tra la Zona Portuale e Punta Meliso.

Il perimetro del PAE intercetta anche il tessuto residenziale continuo, denso, di più recente costruzione, sito nell'area prospiciente il porto e compresa fra i due Canali di Leuca.

Come si legge dalla specifica scheda d'ambito del PPTR, il tratto di costa racchiuso nell'area di vincolo si presenta fortemente antropizzato soprattutto in funzione delle attività a supporto del turismo balneare.

Il territorio in cui si trova la marina di S. Maria di Leuca è influenzato oltre che dominato dalla presenza della costa.

La baia, delimitata dalle due punte, punta Meliso ad est e punta Ristola a ovest, ha una costa quasi totalmente rocciosa: l'andamento è vario, caratterizzato dalle grotte Cazzafri subito a ridosso della punta Meliso, con costa alta, per poi divenire degradante con canali sabbiosi, in cui sfociano spettacolari gravine provenienti dall'entroterra, per poi ridivenire alta e caratterizzata da grotte ricche di testimonianze risalenti all'epoca preistorica in corrispondenza della punta Ristola.

3.1. INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO

Il tratto costiero che comprende la zona di interesse è caratterizzato da una costa alta in corrispondenza di Punta Meliso con quote di 60 m s.l.m. nella zona del Faro di S. Maria di Leuca, che si raccordano al mare attraverso pareti sub verticali alte anche 10 metri.

Tale morfologia costiera si osserva, seppur con pendenze minori, sino all'inizio del lungomare della Marina di Leuca, dove si è in presenza di una scogliera bassa che si raccorda in maniera più dolce con l'entroterra posto a quote più elevate.

Il tratto costiero presenta degli altri elementi morfologici di una certa rilevanza: si tratta di solchi erosivi probabilmente originatisi in corrispondenza di lineazioni tettoniche e successivamente modellati dall'azione erosiva delle acque di origine meteorica provenienti dalle zone più elevate.

Infine, ma non ultime come importanza, soprattutto in considerazione della tipologia di intervento da realizzare, sono da menzionare le forme erosive presenti nella zona compresa tra punta Meliso ed il porto e che corrispondono ad una successione di grotte collegate direttamente con il mare e che proseguono verso l'interno. Tali grotte si sono impostate in corrispondenza di zone in cui l'ammasso roccioso, caratterizzato da una più intensa fratturazione, è stato sottoposto all'azione erosiva del moto ondoso al livello mare e ad intensa attività di erosione carsica verso l'entroterra.

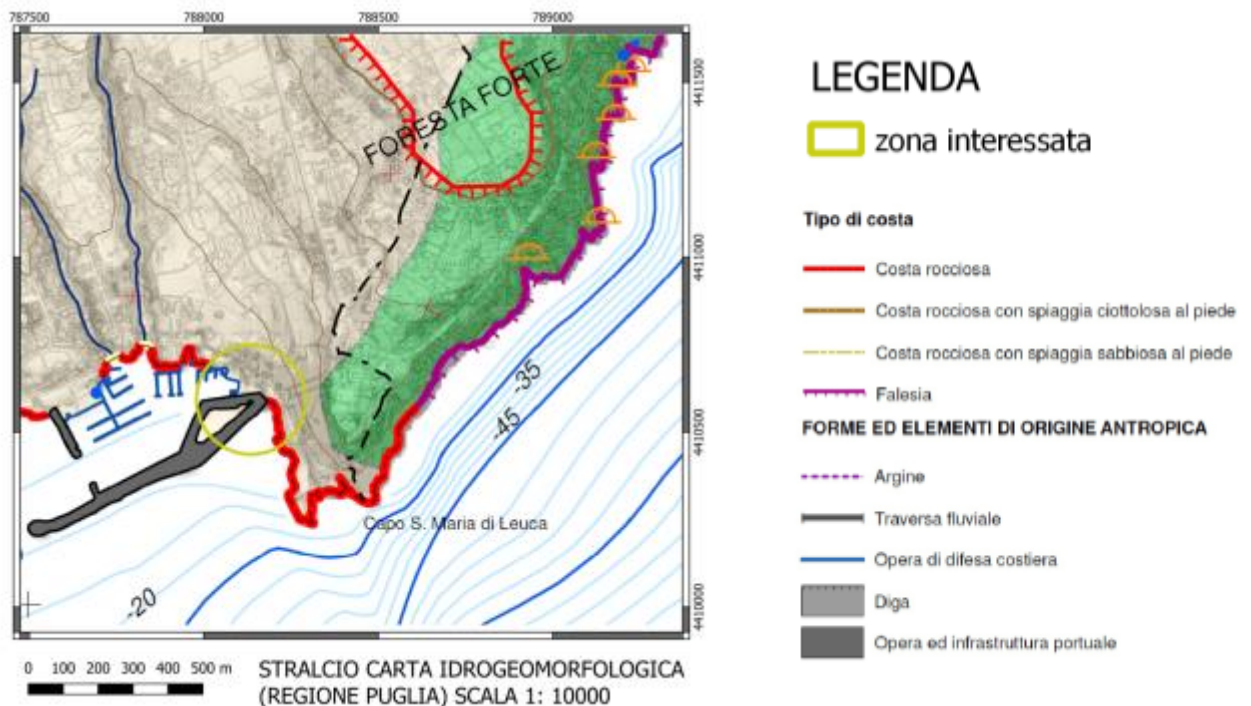


Figura 2: Stralcio Carta Idrogeomorfologica

Nell'ambito della progettazione sono state eseguite delle indagini al fine di escludere o meno la presenza di cavità significative in corrispondenza della zona interessata dal tracciato della rampa di accesso all'area portuale del porto operativo

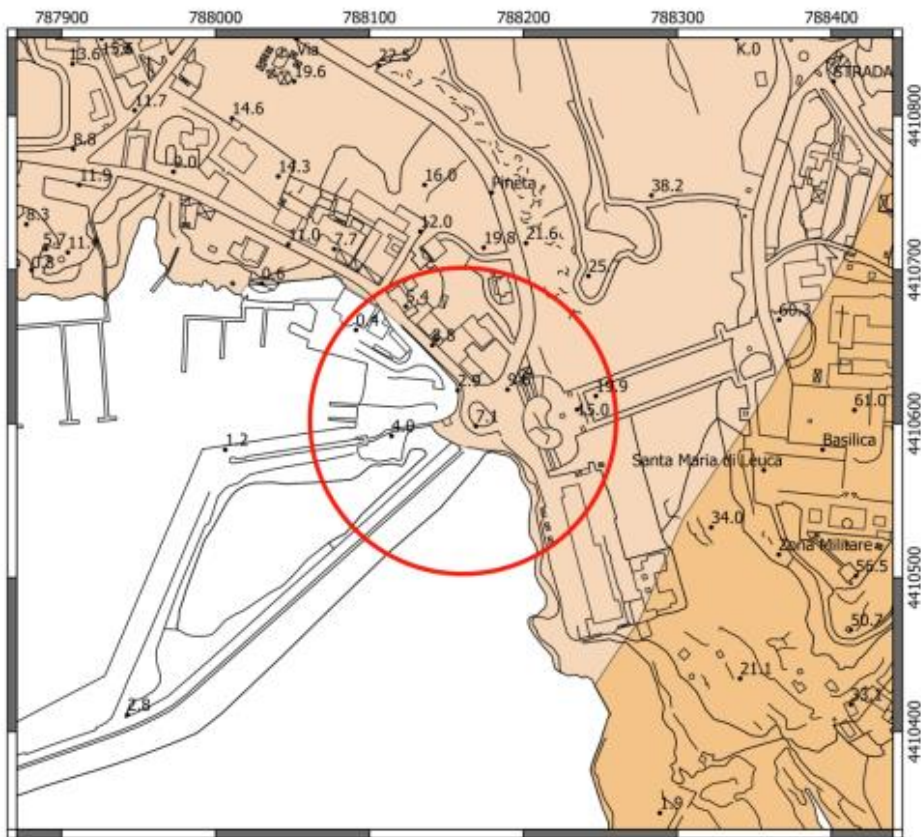
3.2. CARATTERI GEOLOGICI

Il rilievo geologico eseguito nella zona in studio, unitamente ai dati riportati nella Carta Geologica scala 1:50000 dell'ISPRA che è stata utilizzata come riferimento principale per lo studio geologico, ha permesso di delimitare i seguenti litotipi sovrapposti ed eteropici appartenenti alla formazione delle Calcareniti di Andrano (Miocene superiore):

- Calcareniti e calciruditi stratificate a luoghi oolitiche, diagenizzate e/o semicoerenti di colore grigio avana o violaceo, con abbondanti macrofossili. Nella parte inferiore, sono presenti ripetute intercalazione di livelli calcisiltitici semicoerenti con laminazione planare da millimetrica a centimetrica, di norma scompagnati e brecciati da deformazioni gravitative (slump).
- Calcareniti coralligeno, massivo di colore bianco-grigiastro, passante lateralmente a brecce e calciruditi con frammenti corallini, e quindi a calcareniti laminari clinostratificate (Membro di Gagliano del Capo).

L'intervento di progetto si sviluppa su litotipo costituito da Calcareniti di Andrano.

Questo litotipo è ben visibile nella zona costiera prospiciente la zona interessata dall'intervento in senso stretto. Si tratta di calcareniti e calciruditi con evidenti stratificazioni e fratture che in direzione sud è caratterizzato dalla presenza di grotte costiere. La scarpata interessata dalla rampa è caratterizzata dalla presenza, nella parte più bassa, di brecce cementate, mentre in sommità si rinvergono calcareniti ben cementate.



STRALCIO CARTA GEOLOGICA
(DA WEB ISPRA) SCALA 1: 3000

LEGENDA

 zona interessata

LITOLOGIA

CALCARENITI DI ANDRANO: Calcareniti e calciruditi stratificate, a luoghi oolitiche, diagenizzate e/o semicoerenti (Miocene superiore)

CALCARENITI DI ANDRANO: Calcareniti coralligeno algale, massivo di colore bianco-grigiastro passante lateralmente a brecce e calciruditi - Membro di Gagliano del Capo (Miocene superiore)

Figura 3: Stralcio Carta Idrogeomorfologica (fonte: ISPRA)

La Carta Ecopedologica individua il territorio in interesse tra le Pianure pugliesi con materiale parentale definito da rocce sedimentarie calcaree e clima da mediterraneo subcontinentale a mediterraneo continentale, Rilievi calcari e depressi, Dorsali calcaree delle Serre Salentine.



Figura 4: Carta Ecopedologica (Fonte: <http://www.pcn.minambiente.it/>)

3.3. CARATTERI IDROGEOLOGICI

Nel sottosuolo della fascia costiera considerata, per il noto fenomeno dell'intrusione marina, è rinvenibile la sola falda salata, la cui superficie piezometrica è posta all'incirca a quota del livello del mare.

Nella penisola salentina esiste una estesa falda profonda che è sorretta dalle acque marine di intrusione continentale. Tale falda di conformazione lentiforme presenta spessori notevoli nell'entroterra, per andare via via assottigliandosi procedendo verso la costa.

Nel territorio in esame, tale fenomeno di intrusione è ancora più accentuato e si riscontra per alcuni chilometri verso l'interno.



Figura 5: Stralcio Carta Carichi Piezometrici (fonte: P.T.A. Puglia)

3.4. SISTEMA ECOLOGICO

Con riferimento alla struttura Ecosistemica-Ambientale dell'**Ambito Salento delle Serre** come indicato dal Piano Paesaggistico Territoriale Tematico (PPTR), il sistema di conservazione della natura individua che *“Tutto il tratto di costa adriatico, oltre che essere individuato come SIC Costa Otranto – Santa Maria di Leuca, è quasi totalmente inserito nel Parco Naturale Regionale “Costa Otranto-S.Maria di Leuca e Bosco di Tricase” L.R. n. 30 del 26.10.2006. L’area più orientale di Italia presenta una vegetazione di origine balcanica di rilevante valore biogeografico, la flora è ricca anche di rari endemismi inseriti nella “Lista Rossa”; tra la flora ricordiamo : Fiordaliso di Leuca (Centaurea leucadea), Alisso di Leuca (Aurinia leucadea), Campanula pugliese (Campanula versicolor), dell’Efedra (Ephedra campylopoda) questa è l’unica stazione italiana, mentre la rarissima Veccia di Giacomini (Vicia giacominiiana) è un endemica puntiforme. Eccezionale è la presenza delle uniche aree di presenza di tutta l’Europa occidentale della Quercia Vallonea (Quercus ithaburensis sub sp. macrolepis). Oltre che alla presenza di diverse specie di uccelli nidificanti: Calandro (Anthus campestris), Calandrella (Calandrella brachydactyla), Calandra (Melanocorypha calandra), e forse*

Falco pellegrino (Falco pellegrinus) e Falco della Regina (Falco eleonora), l'area è interessata ad un interessante passaggio migratorio: Larus melanocephalus, Pandion haliaetus, Circus cyaneus, Circus aeruginosus, Circus pygargus., Circus macrourus, il valore dell'area come "collo di bottiglia" per le migrazioni è stato riconosciuto in varie pubblicazioni scientifiche. Significativa è anche la presenza di Rettili, Elaphe quatuorlineata, E. situla e di Chiroteri nelle grotte costiere".

La struttura ecosistemica riferita alla fascia costiera in cui rientra Santa Maria di Leuca rappresentata dagli specifici elaborati del PPTR, mostra una naturalità determinata, in massima, parte da prati e pascoli naturali e da circoscritte aree a bosco e macchie. L'estratto dell'elaborato 3.2.2.1 mostra comunque come il Porto di Leuca risulti inserito in ambito urbano edificato.

Dall'analisi della tavola "Ecological group", in cui vengono esplicitati i maggiori gruppi ecologici, i principali aspetti di naturalità, le reti ecologiche delle biodiversità e le infrastrutture esistenti, si evince che parte dell'area portuale, è collocato nella Rete ecologica di connessione costiera..

L'analisi della tavola relativa alla Biodiversità delle specie vegetali ci permette di capire, indicativamente, il numero di specie vegetali inserite nella lista rossa per ogni comune. Questo dato è sicuramente interessante perché individua la fragilità ambientale del territorio. Da tale analisi possiamo vedere che il territorio in interesse presenta solo una specie in lista rossa.

Inoltre, l'elaborato 3.2.2.2 riferito alla Ricchezza specie di Fauna di interesse conservazionistico incluse nella Direttiva 79/409 e 92/43 e nella Lista rossa dei vertebrati del PPTR, mostra come il numero di specie per foglio IGM 25k, in cui rientra, tra gli altri, anche il territorio comunale di Castrignano del Capo presenta un numero di specie compreso tra 7e10.

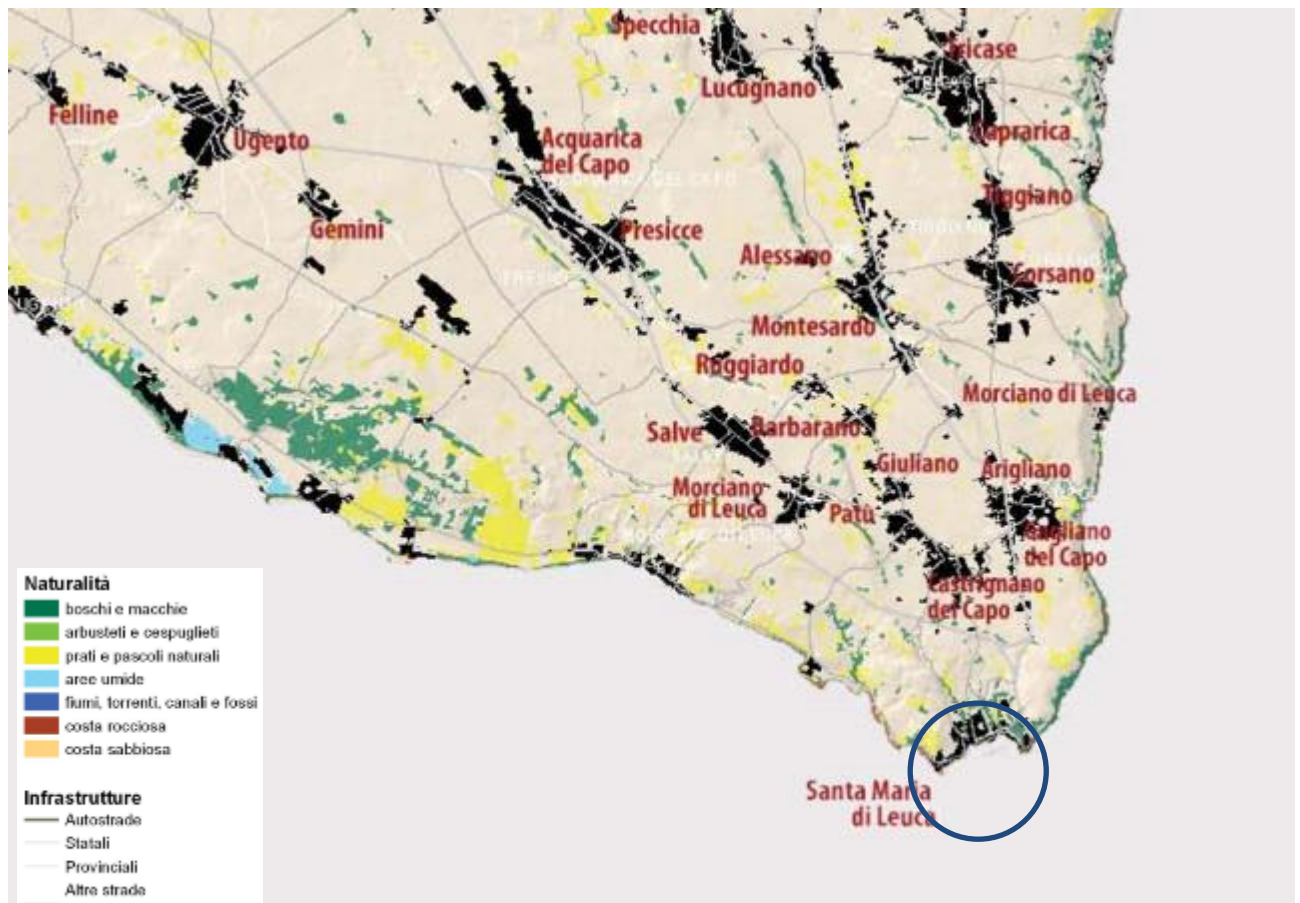


Figura 6: Estratto Elaborato 3.2.2.1 _Naturalità del PPTR



Figura 7: Estratto Elaborato 3.2.2.2 _Ricchezza specie di Fauna del PPTR

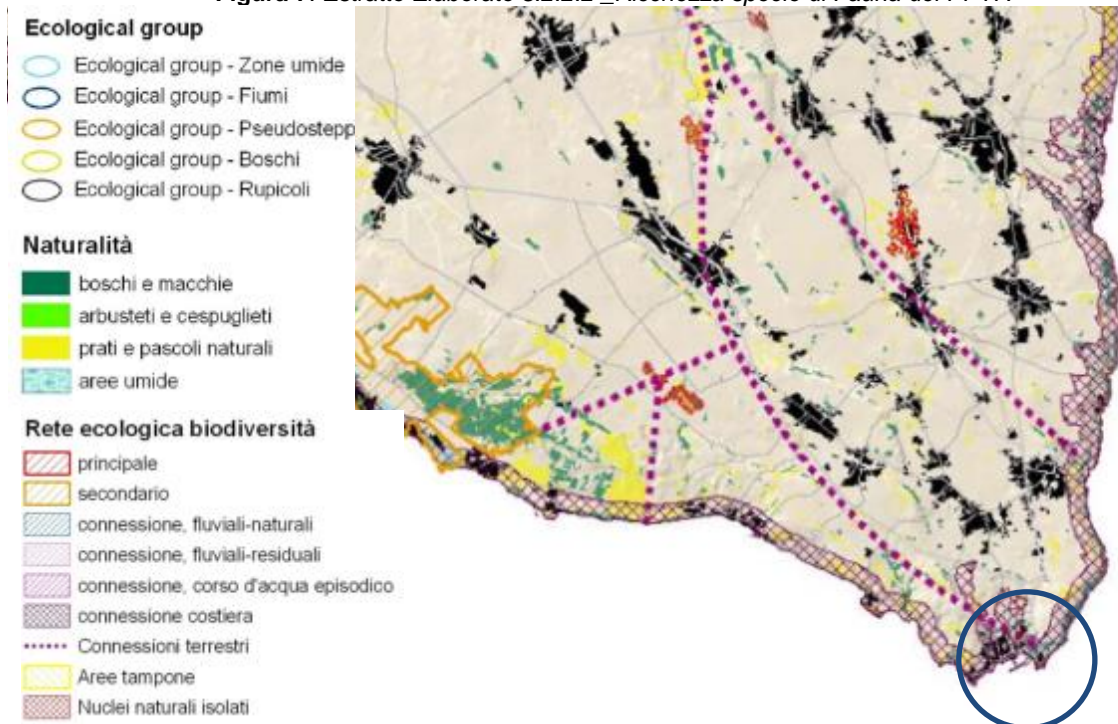


Figura 8: Estratto Elaborato 3.2.2.3 _Ricchezza Ecological Group del PPTR

Lo schema direttore della rete Ecologica polivalente mostra come la fascia costiera in oggetto risulta compresa tra il pendolo costiero di Andrano e il pendolo costiero di Punta Ristola da cui si dipartono le connessioni terrestri che consentono di raggiungere i comuni posti nelle zone più interne della penisola salentina. La fascia costiera in esame rappresenta una zona di continuità delle connessioni ecologiche costiera. Nel caso specifico l'area portuale risulta esterna sia all'area del Parco Naturale Regionale "Costa d'Otranto – Santa Maria di Leuca" che a quella della ZSC IT9150002. L'area portuale risulta inoltre totalmente esterna al SIC mare IT9150034 "Posidonio Capo San Gregorio-Punta Ristola che si estende lungo la costa salentina a nord di Punta Ristola.

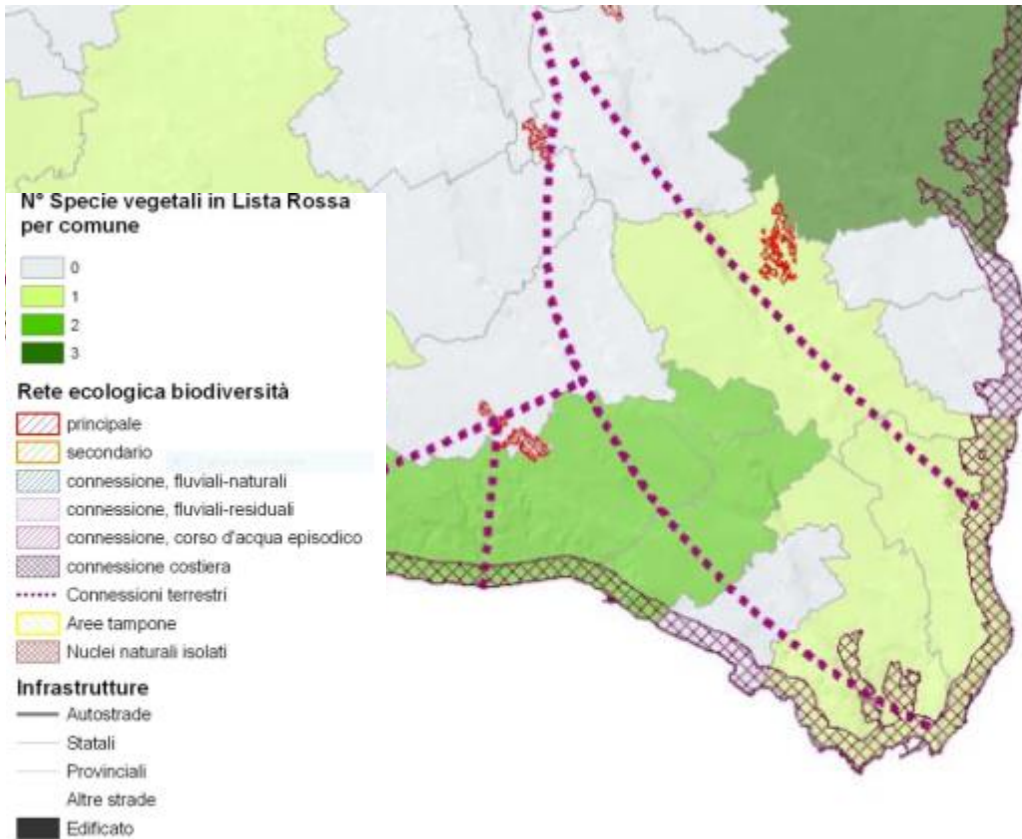


Figura 9: Estratto Elaborato 3.2.2.1 _Rete Ecosistemica del PPTR



Figura 10: Estratto Elaborato 4.2.1.2 _Schema Direttore della Rete Ecologica Polivalente del PPTR) - La rete ecologica regionale

Per l'inquadramento della biodiversità del territorio, oltre alla consultazione dei Documenti riferiti ai Piani delle Aree Naturali protette, si è fatto riferimento all'Osservatorio Regionale Biodiversità della Regione Puglia che ha come finalità la promozione, condivisione e diffusione della conoscenza sulle diverse componenti della biodiversità, a supporto degli enti gestori delle aree protette, degli istituti di ricerca e dei singoli cittadini in sinergia con la Strategia Nazionale per la Biodiversità.

La flora di pregio presente all'interno del Parco si identifica nelle aree comuni all'omonimo SIC "Costa Otranto - S.Maria di Leuca", e si distingue per la presenza di percorsi substeppici di graminee e piante annue (*Therobrachypodietae*), habitat definito prioritario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE in pericolo di estinzione.

Nel territorio compreso nel SIC si registra inoltre la presenza della *Stipa austroitalica Martinowsky*, raro endemismo tutelato dalla Direttiva "Habitat" tipica delle praterie steppiche e dei pascoli aridi, specie dove la roccia è affiorante.



Stipa austroitalica Martinowsky



Fiordaliso salentino



Garofano salentino

Il tratto costiero più interno verso l'entroterra è caratterizzato dalla presenza di vegetazione rupestre, mentre quello più esterno verso il mare presenta vegetazione alofita e psammofila costiera. Dall'Osservatorio Regionale della Biodiversità della Regione Puglia si evince che nel territorio comunale costiero si segnala la presenza delle della *Centaurea leucadea Lacaïta* (Fiordaliso salentino) e *Dianthus japigicus* Bianco and Brullo (Garofano salentino).

La ZSC IT9150002 mare ha grande importanza per la presenza di specie endemiche e transadriatiche. Vi è la presenza di Pavimenti di alghe incrostanti e una significativa facies a corallo rosso.

Come si legge nel formulario Standard del SIC IT9150034 la prateria prospiciente Punta Ristola si presenta rigogliosa, con buona densità ed indice di ricoprimento compreso tra il 70-90%. Essa sembra godere di un buono stato di salute con foglie alte anche 1 m. Prateria di Posidonia in buone condizioni vegetazionali. Le principali biocenosi presenti in questo tratto di mare risultano essere: biocenosi dei substrati duri ad Alghe Fotofile; coralligeno. I substrati rocciosi, anche a causa dell'ottima trasparenza delle acque, mostrano sempre un ricoprimento algale alquanto elevato con presenza di numerose Alghe verdi e brune (*Halimeda tuna*, *Padina pavonica*, *Acetabularia acetabulum*). Il coralligeno si presenta con aspetti estremamente caratteristici, con picchi progressivamente più alti man mano che aumenta la profondità. Esso risulta costituito da numerosissime specie vegetali ed animali tra cui i Poriferi *Petrosia ficiformis* (*Spugna petrosia*) e *Axinella* sp.; l'Antozoo *Cladocora coespitosa* (madrepore a cuscino); il *Tunicato Halocynthia papillosa* (patata di mare).

La costa adriatica del basso Salento, ricca di scogliere a picco sul mare, caratterizzata dalla tipica macchia mediterranea, offre varietà di ambienti naturalistici idonei ad ospitare fauna terrestre ed ornitica di grande pregio.

La costa salentina si trova infatti lungo una rotta migratoria dell'avifauna europea e rappresenta punto di sosta; alcune specie si fermano per poco tempo, mentre altre più a lungo, anche per riprodursi.

Si registrano infatti avvistamenti di elementi di grande pregio come la *Berta maggiore* (*Calonectris diomedea*) ed il *Falco pellegrino* (*Falco peregrinus*).

Tra i passeriformi, le specie più interessanti sono il *Passero solitario* (*Monticola solitarius*) e la *Calandra* (*Melanocorypha calandra*).

Per quanto concerne i mammiferi, si segnala la presenza di esemplari di chiroteri appartenenti alla famiglia dei Vespertilionidi, come il Vespertilio di Capaccini (*Myotis capaccinii*), ed a quella dei Miotteridi, come il Miottero (*Miniopterus schreibersii*).

Si segnala inoltre la presenza Pipistrellus kuhlii (Pipistrello albolimbato) Tadarida teniotis (Molosso di Cestoni), Rhinolophus ferrumequinum (Ferro di cavallo maggiore).

Significativa è anche la presenza di Rettili, Elaphe quatuorlineata, E. situla

3.4.1. Valore ecologico ed elementi del mosaico ecologico locale

La Carta della Natura elaborata da Ispra, realizzata congiuntamente con le Regioni, *individua lo stato dell'ambiente naturale, evidenziando i valori naturali ed i profili di vulnerabilità territoriale*. La carta identifica inoltre le unità territoriali omogenee dal punto di vista ambientale e attribuisce, a ciascuna unità, dei valori di qualità e vulnerabilità ambientale identificati attraverso *“indici sintetici”* calcolati applicando modelli *specifici*, costruiti su quattro *“indicatori”*:

- ✓ Valore ecologico,
- ✓ Sensibilità ecologica,
- ✓ Pressione antropica
- ✓ Fragilità ambientale.

Il *Valore* viene inteso con l'accezione di pregio naturale e per la sua stima si calcola un set di indicatori riconducibili a tre diversi gruppi: uno che fa riferimento a cosiddetti valori istituzionali, ossia aree e habitat già segnalati in direttive comunitarie; uno che tiene conto delle componenti di biodiversità degli habitat ed un terzo gruppo che considera indicatori tipici dell'ecologia del paesaggio come la superficie, la rarità e la forma dei biotopi, indicativi dello stato di conservazione degli stessi.

La *Sensibilità Ecologica* è determinata in funzione di quanto un biotopo è soggetto al rischio di degrado derivato da danni non esclusivamente di origine antropica.

Gli indicatori per la determinazione della *Pressione Antropica* forniscono una stima indiretta e sintetica del grado di disturbo indotto su un biotopo dalle attività umane e dalle infrastrutture presenti sul territorio.

La *Fragilità Ambientale* deriva dalla combinazione della Pressione Antropica con la Sensibilità Ecologica, secondo una matrice che mette in relazione le rispettive classi.

Di seguito si descrivono le tipologie di habitat cartografate dalla Carta della Natura per il territorio interessato dall'intervento evidenziandone le peculiarità in ambito regionale e l'Indice complessivo di Valutazione.

Dall'analisi della Cartografia seguente, emerge che l'area portuale interessata dall'intervento rientra all'interno habitat 86.1 corrispondente a centri abitati per i quali, ovviamente, non viene indicato il valore di naturalità. Analizzando la carta della natura si evidenzia inoltre un tratto di area demaniale costiera all'interno dell'ambito del porto caratterizzato dall'habitat 18.22 *“Scogliere e rupi marittime mediterranee”*.

In particolare tale habitat all'interno dell'area portuale coincide con l'area di rispetto individuata dal PRP 2021 e dalle relative NTA di piano

In particolare l'art. 12.1 -Aree di rispetto- cita infatti:

Il PRP all'interno del proprio ambito individua le seguenti aree di rispetto:

- verde di rispetto, compreso tra la dividente demaniale e la linea di costa e/o il limite entroterra delle concessioni demaniali. Tale area come riportata negli elaborati grafici di Piano, comprende il camminamento pedonale comunale”.

Nell'area a verde di rispetto è vietato qualsiasi tipo di intervento se non quello strettamente necessario alla manutenzione della suddetta passerella e del verde di rispetto.

La carta della Natura mostra inoltre come la zona a monte della fascia costiera, compresa tra la parte urbana della Marina e la SP214, coincidente con l'area parco, è individuata con habitat 36.31 corrispondente a *“Piantagioni di conifere”*.

Dall'analisi effettuata emerge dunque che l'intervento non interferisce con aree di valore ecologico.

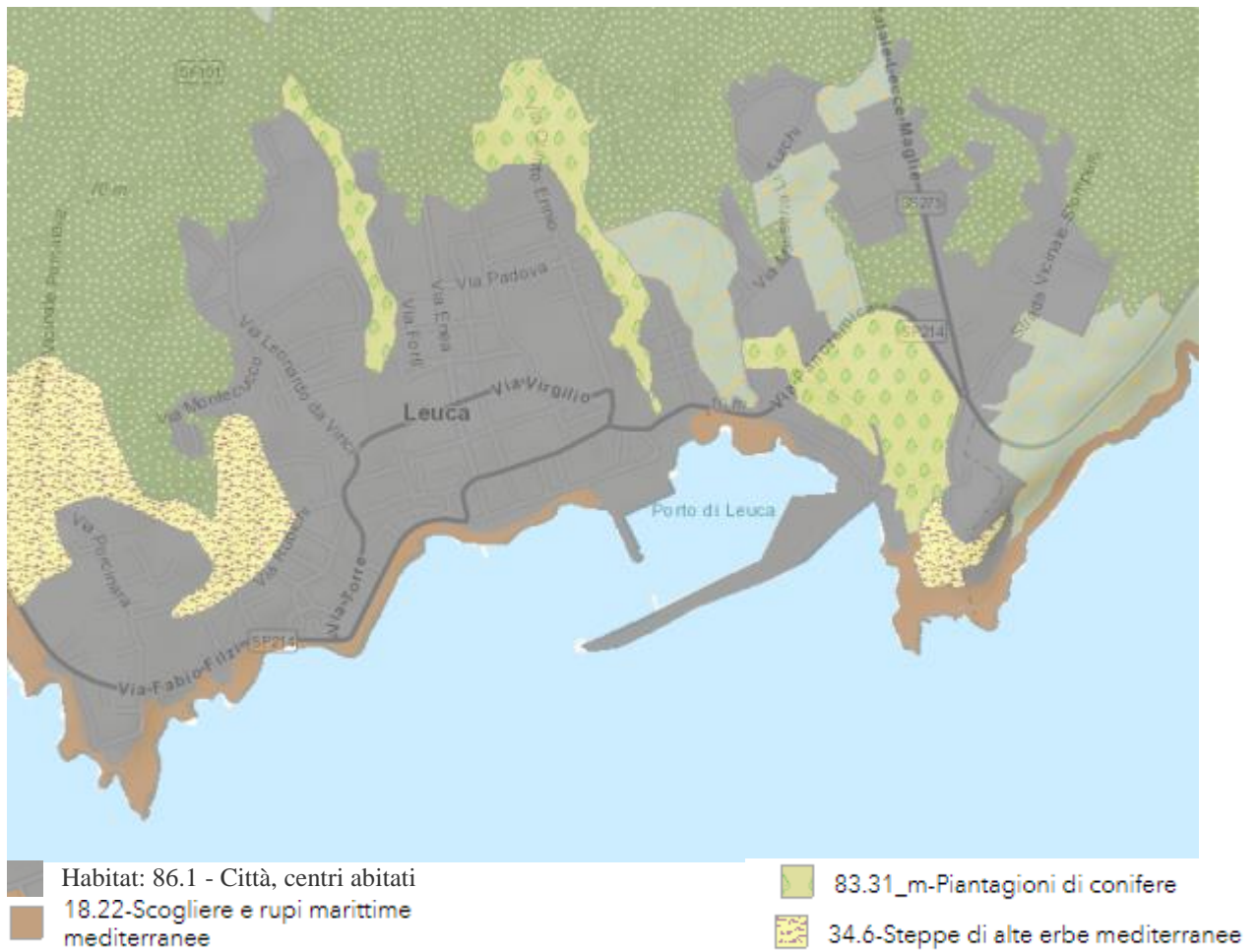


Figura 11: Carta della Natura (Fonte ISPRA)



Figura 12: Carta del Valore Ecologico dell'area in cui si inserisce l'intervento di progetto (Fonte ISPRA)

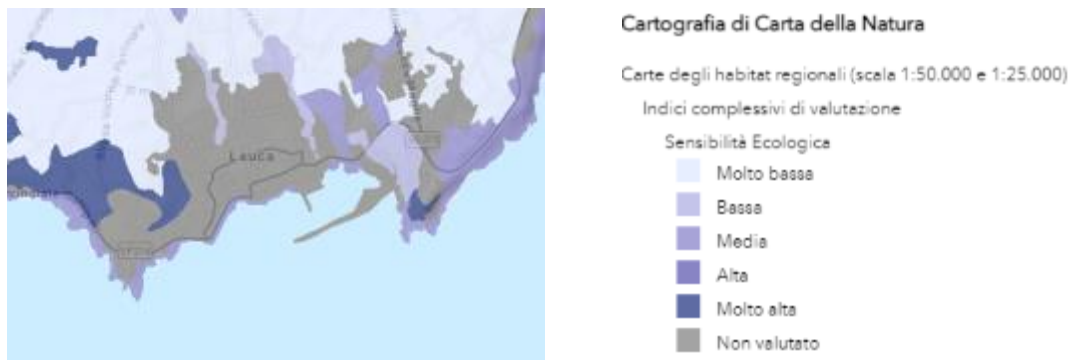


Figura 13: Carta della Sensibilità Ecologica dell'area in cui si inserisce l'intervento di progetto (Fonte ISPRA)



Figura 14: Carta della Pressione Antropica dell'area in cui si inserisce l'intervento di progetto (Fonte ISPRA)



Figura 15: Carta della Fragilità Ambientale dell'area in cui si inserisce l'intervento di progetto (Fonte ISPRA)

3.4.2. **Uso del suolo**

Per quanto riguarda l'assetto del suolo, come riportato anche nella figura riferita all'uso del suolo, è da rilevare che l'intervento rientra nell'ambito del porto della Marina di Leuca e in un contesto antropizzato con presenza prevalente di strutture turistico balneari e residenziale.

Pertanto non si prevede ulteriore consumo di suolo permeabile e anche impermeabile da trasformare a differenti destinazioni.



Figura 16: Carta Uso del Suolo

4. DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE PAESAGGISTICHE DEI LUOGHI IN CUI SI INSERISCE L'INTERVENTO DI PROGETTO

L'area interessata dal porto è interamente urbanizzata e lo stesso porto può ritenersi ormai parte integrante del paesaggio di S. Maria di Leuca. Si segnala, a tal proposito, la presenza di un tessuto residenziale discontinuo da nord di Punta Ristola, alla Torre Omomorto e a Punta Meliso, fra il porto e le aree boscate.



Foto: Porto di Santa Maria di Leuca- vista dall'area posta ai piedi della cascata monumentale

Per la sua particolare posizione, il Porto di Leuca rappresenta una struttura caratterizzante e consolidata del territorio costiero salentino, percepita visivamente da terra, nella sua figura planimetrica dalla piazza antistante il Santuario Santa Maria "De Finibus Terrae", e da mare quale segno tangibile di rifugio protetto.



Foto: Vista del Porto di Santa Maria di Leuca- vista dalla Piazza antistante il Santuario

Situato sulla sommità del promontorio di Punta Meliso, il Santuario Santa Maria “De Finibus Terrae”, eretto su un antico tempio dedicato alla Dea Minerva, rappresenta una delle testimonianze storico architettoniche più importanti della cristianità nel Salento.

L'intera struttura portuale, si pone all'interno del contesto paesaggistico specifico come elemento di passaggio da una costa alta e frastagliata a una costa sabbiosa e rocciosa bassa che lambisce il Lungomare Cristoforo Colombo.



Foto: Lungomare di S.M.Leuca

E' proprio il lungomare che segna linearmente il limite tra la zona demaniale marittima e la zona urbanizzata e turistico balneare ricca di *ville storiche ottocentesche* ognuna della quali presenta stili differenti che variano dallo jonico al gotico, dal risorgimentale al moresco.

Alcune di tali dimore storiche è accompagnata dalle banderuole ovvero da strutture in pietra o in legno realizzata sulla scogliera che servivano come ambiente per coloro che volevano farsi il bagno o utilizzate come “cabina” spogliatoio o riposarsi dal sole in maniera riservata e isolata.

Tali strutture ancora oggi colgono lo sguardo dei visitatori quali elementi caratterizzanti il litorale della Marina di Leuca.

Il paesaggio a sud della cittadina, dove la piattaforma salentina si spinge a ridosso della costa dando vita ad un paesaggio costiero di forte impatto paesaggistico e scenografico, è segnato dalla Torre ottagonale del Faro di S. Maria di Leuca che in funzione dal 1886, si erge per uno sviluppo in altezza di circa 47 m . Il faro, dal quale è possibile ammirare il meraviglioso panorama, domina il porto unitamente alla “Cascata Monumentale dell’Acquedotto Pugliese”.

La *Cascata Monumentale* che rappresenta la parte terminale dell’Acquedotto Pugliese ed unitamente alla colonna Romana ne celebrarono il completamento dei lavori, costituisce un elemento architettonico perfettamente integrata con il contesto paesaggistico circostante.

La scalinata sfrutta infatti il dislivello naturale tra il piazzale della Basilica e la parte bassa antistante il Porto di Leuca, con una soluzione architettonica unica nel suo genere, ricca di fascino e bellezza.

La rotatoria posta alla fine della scalinata e su cui convergono via Doppia Croce e via Martinez, costituisce il punto di ingresso al porto Operativo che determina anche l’inizio dell’intervento di progetto.



Foto: Scalinata Cascata Monumentale

Come evidenziato dalla foto seguente, un elemento caratterizzante l'assetto visivo del porto operativo, e pertanto considerato dal PRP come "Area di rispetto", è lo scoglio insistente sulla banchina interna 1^a braccio. In tale area il PRP vigente vieta qualsiasi tipo di intervento se non quello strettamente necessario alla messa in sicurezza delle pareti rocciose dello scoglio.



Foto: Vista aerea del Porto con evidenza masso roccioso sottoposto a vincolo di rispetto

5. DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE STORICO INSEDIATIVE DEI LUOGHI IN CUI SI INSERISCE L'INTERVENTO: IL PORTO DI SANTA MARIA DI LEUCA

Il porto turistico di Santa Maria di Leuca si trova sulla costa dell'omonima località, nel comune di Castrignano del Capo in provincia di Lecce, all'estremità meridionale della penisola del Salento, in Puglia. Esso si affaccia sul Mar Ionio ed ha coordinate 39°47'40" N; 18°21'30" E.

La rada di Santa Maria di Leuca con R.D. del 2 agosto 1935 n° 1567 venne iscritta nella 1^ Categoria come porto rifugio ai sensi della legge n°3095/1885.

Sin dall'11 maggio 1941, con l'approvazione della Commissione di Piani Regolatori dei Porti, il Porto di Santa Maria di Leuca fu dotato di Piano Regolatore con finalità di porto rifugio -1^ categoria- e peschereccio- 2^ categoria IV classe-, secondo la classificazione vigente all'epoca.

Al fine di far fronte alle diverse e cresciute esigenze socio economiche ed in considerazione degli eventi meteo-marini, che si erano verificati evidenziando l'insufficienza delle opere sin lì realizzate, nel 1981 fu redatta una variante al P.R.P. a cura del Genio Civile per le OO.MM. di Bari e del Comune di Castrignano del Capo. La variante fu approvata con Decreto del Ministero dei LL.PP. n° 859 del 4 marzo 1982, conservando la doppia classificazione, quindi, 1^ categoria e 2^ categoria IV classe.

Successivamente il Comune di Castrignano del Capo, in attuazione delle previsioni di PRP , ha realizzato , in lotti successivi, con finanziamenti della Regione Puglia, le seguenti opere:

- Prolungamento sino alla testata definitiva del molo foraneo.
- Realizzazione della banchina del terzo braccio del molo Foraneo;
- Molo di sottoflutto;
- Banchina del molo di sottoflutto e banchina di riva con retrostante piazzale;
- Sistemazione dello scalo d'alaggio esistente;
- Pontili galleggianti a servizio della nautica da diporto.

Il Ministero del LL.PP. per il tramite del Genio Civile OO.MM. di Bari ha invece realizzato nel contempo la protezione del 1^ e 2^ braccio del molo foraneo.

Con provvedimento n° 809 in data 4.3.1997, la Giunta Regionale approvò un sistema di porti turistici individuando 18 siti, tra cui il Porto di Santa Maria di Leuca, quale porto di transito da ammettere ai benefici della Misura 6.6. del P.O.P. . In tale ambito il Comune di Castrignano ha redatto il progetto preliminare per gli *"Interventi necessari al Completamento del Porto, opere necessarie e viabilità di Raccordo"*, in modo da richiedere il relativo finanziamento.

Tale progetto , con riferimento al mutato quadro esigenziale, prevedeva:

- Riduzione dell'agitazione residua all'interno dello specchio d'acqua portuale, mediante la riduzione della larghezza dell'imboccatura e la realizzazione di celle antirisacca sui pontili fissi.
- Dragaggio del fondo per raggiungere quote compatibili con la navigabilità del porto.
- Sistemazione pontili fissi e galleggianti per razionalizzare ed aumentare la distribuzione dei posti barca.
- Realizzazione di un fabbricato servizi e della annessa piazzetta .
- Realizzazione della viabilità d'accesso.
- Realizzazione di una darsena in luogo del piazzale a ridosso del 1° e del 2° braccio del molo foraneo, con riduzione dell'impatto ambientale dell'opera ed aumento della ricettività della stessa.

Essendo tali interventi parzialmente in variante rispetto alle previsioni del PRP del 1982, è stata redatta nel 1999 da parte dell'Ufficio del Genio Civile di Lecce la nuova variante al predetto PRP.

Tale variante, che ha riguardato sostanzialmente la riduzione della ampiezza dell'imboccatura del Porto e la realizzazione della darsena esterna in luogo del previsto piazzale, fu definitivamente approvata con Del. di G.R. n. 956 del 25.07.2000, classificando il porto di 2^a Classe, Categoria III ai sensi della L. 84/1994.

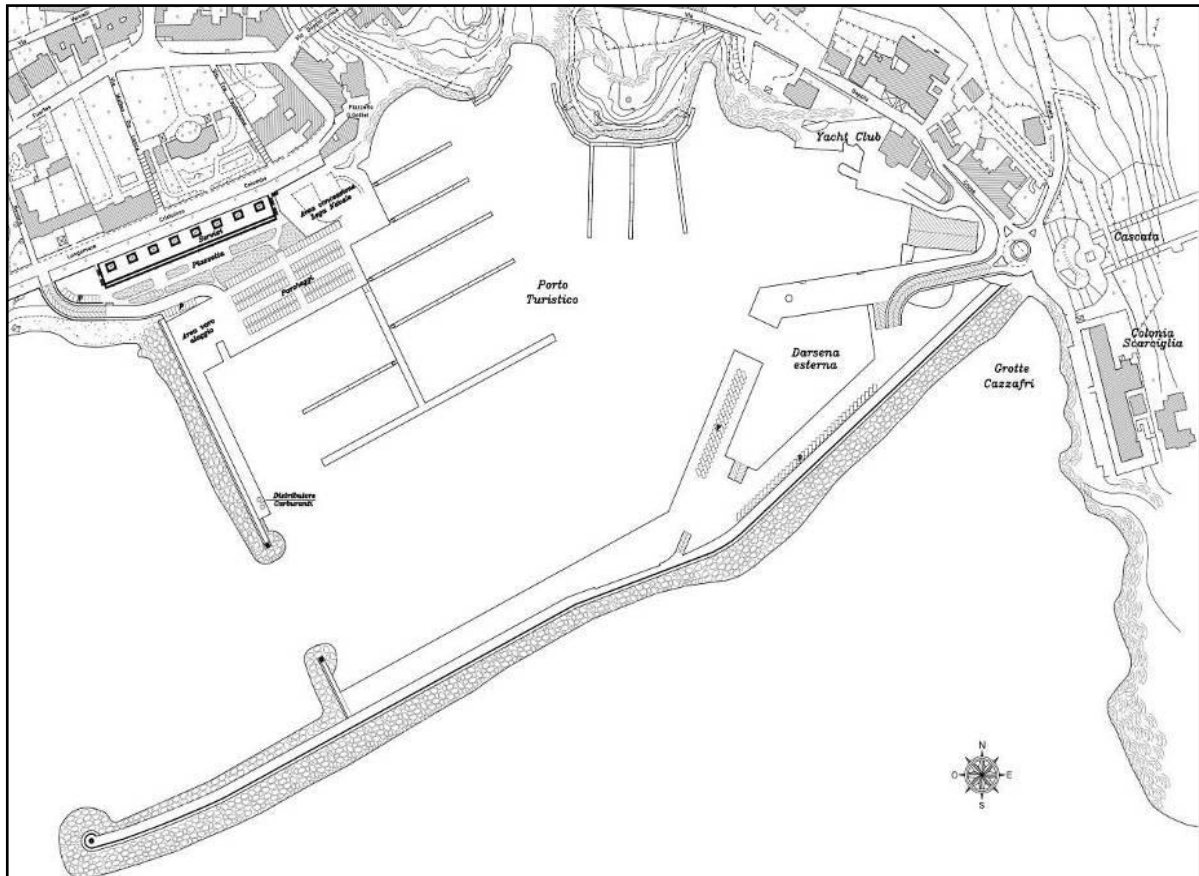


Figura 17: Piano Regolare Portuale anno 2000

Le opere previste dal PRP 2000 furono anche oggetto di apposita progettazione esecutiva e di procedura di Verifica di assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale, con esclusione della procedura VIA con due successivi provvedimenti:

- Determinazione n. 183 del 20.12.2000 del Dirigente del Settore ecologia-Assessorato Ambiente della Regione Puglia;
- Determinazione n. 220 del 30.04.2009 del Dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia.

In ragione della variate esigenze funzionali, con delibera di G.C. n. 15 del 11.02.2013 l'A.C. di Castrignano del Capo ha deliberato di predisporre una ulteriore variante di natura esclusivamente tecnico-funzionale al Piano Regolatore Portuale con l'obiettivo di garantire un razionale utilizzo dell'intera struttura e un ottimale svolgimento delle differenti attività, compatibilmente con l'interesse pubblico e sociale, ai sensi dell'art. 5 comma 7 della Legge regionale n. 17 del 10.04.2015 "Disciplina della tutela e dell'uso della costa" ha regolamentato, tra l'altro, la materia relativa alle competenze per la redazione e l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali e delle relative varianti.

La variante è stata oggetto di apposita Conferenza dei servizi, nel corso della quale sono stati ottenuti i pareri favorevoli degli Enti interessati, quali:

- Ministero delle infrastrutture e Trasporti–Capitaneria di Porto di Gallipoli, nota prot. gen. n. 13308 del 21.10.2019;
- Porto Turistico Marina di Leuca, prot.n.39del30-10-2019;
- Ministero per i beni e le attività culturali Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio – Lecce (nota Mibac/Sabap– Le21111/201910023682-P);

- Agenzia delle Dogane (nota prot. gen. n.11929 del 23.09.2019), del Servizio Demanio Costiero e Portuale- Regione Puglia (notaAOO_I08/PROT17.10.2019-0021054).
- Servizio Demanio Costiero e Portuale-Regione Puglia(notaAOO_I08/PROT17.10.2019-0021054).
- Capitaneria di Porto di Gallipoli è stato ottenuto con foglio 03.03.24 del 20.12.2016.
- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale prot. gen. n. 16209 del 15.12.2020.
- Sezione Urbanistica Regionale ;
- Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, per la compatibilità delle modifiche con il vigente Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR);

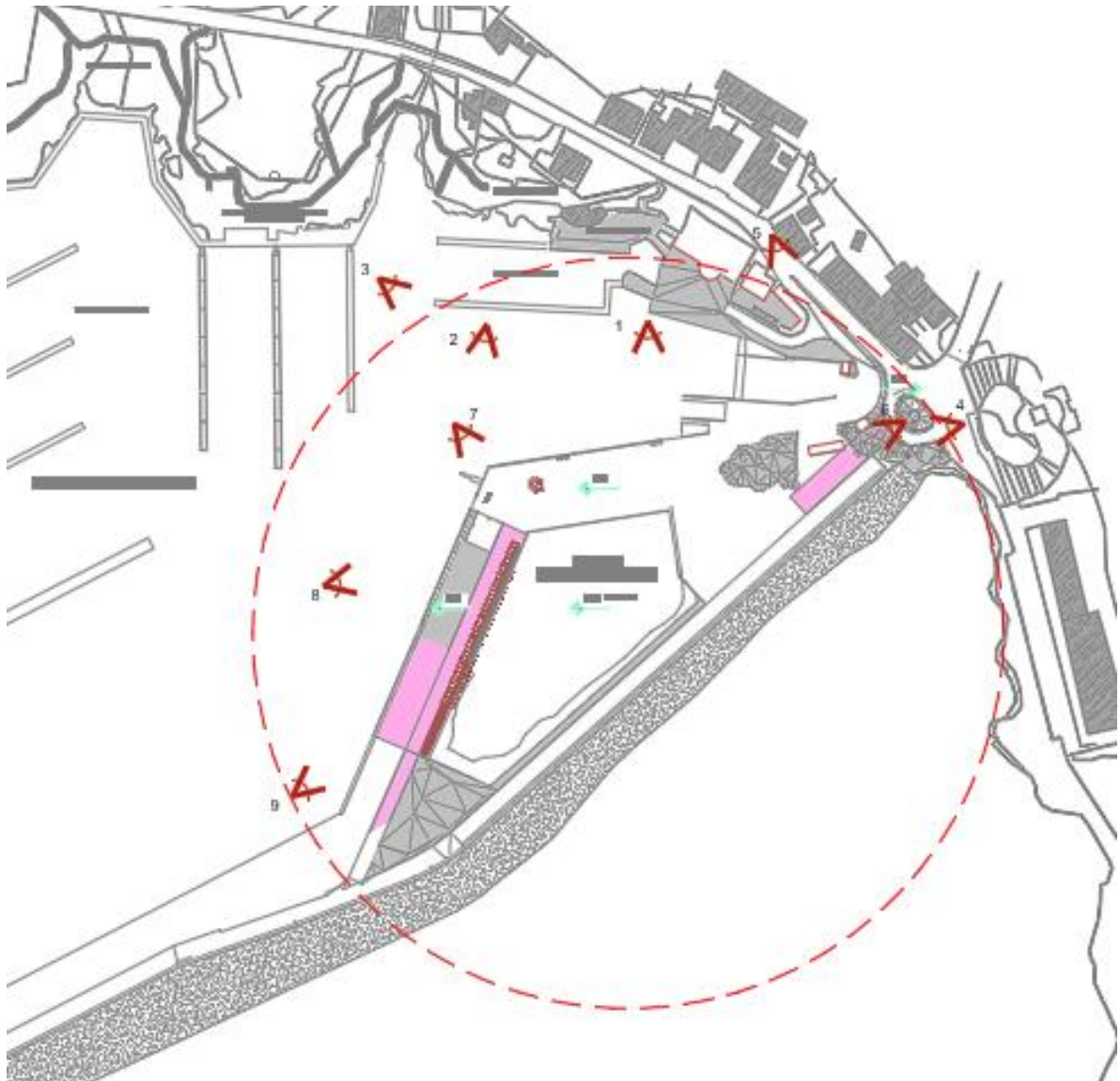
Il parere sulla VAS della regione Puglia è stato ottenuto con Determinazione del Dirigente Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia n.179 del 1.12.2017 .

La Variante tecnico-funzionale del Piano Regolatore del Porto (P.R.P.) di Santa Maria di Leuca, è stata, quindi , adottata con deliberazione di Consiglio comunale 30 dicembre 2020, n. 52 e presa d'atto della Giunta Regionale della Puglia con Deliberazione del 24 maggio 2021, n. 817.



Figura 18: Piano Regolatore Portuale anno 2021

6. RILIEVO FOTOGRAFICO





LEGENDA	
	Punto di vista Fotografico
	Area di Intervento

Figura 19: Planimetria Area intervento con individuazione punti di vista Fotografici (Stralcio Elaborato E407D_EF-03-Rilievo Fotografico)



Foto 01

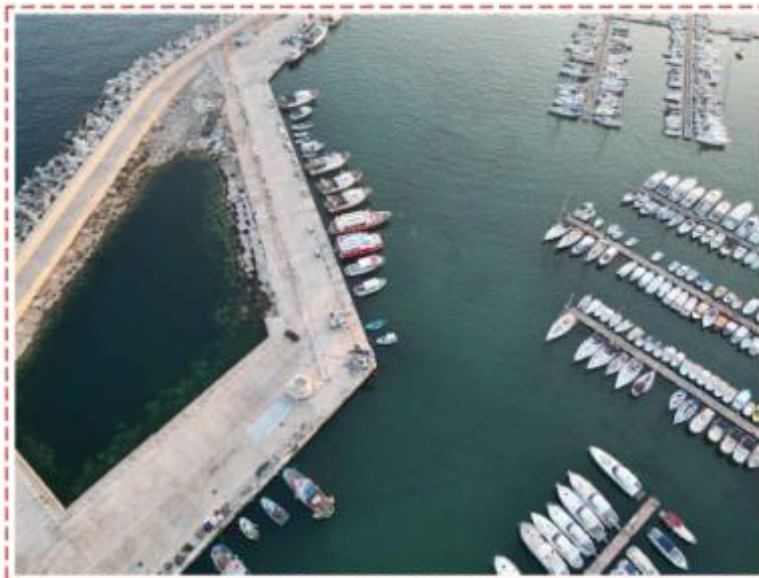


Foto 02



Foto 03



Foto 04

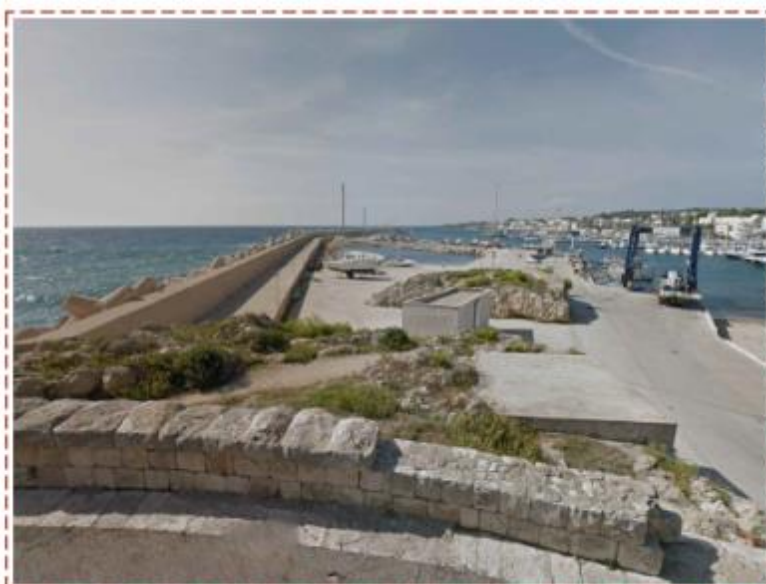


Foto 06



Foto 09

7. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

7.1. STATO ATTUALE DELL'AREA

Il Porto di Santa Maria di Leuca, classificato porto di 2^a Classe, Categoria III ai sensi della L. 84/1994, si presenta con uno specchio d'acqua ridossato e con aree demaniali a terra che definiscono l'assetto funzionale del porto.

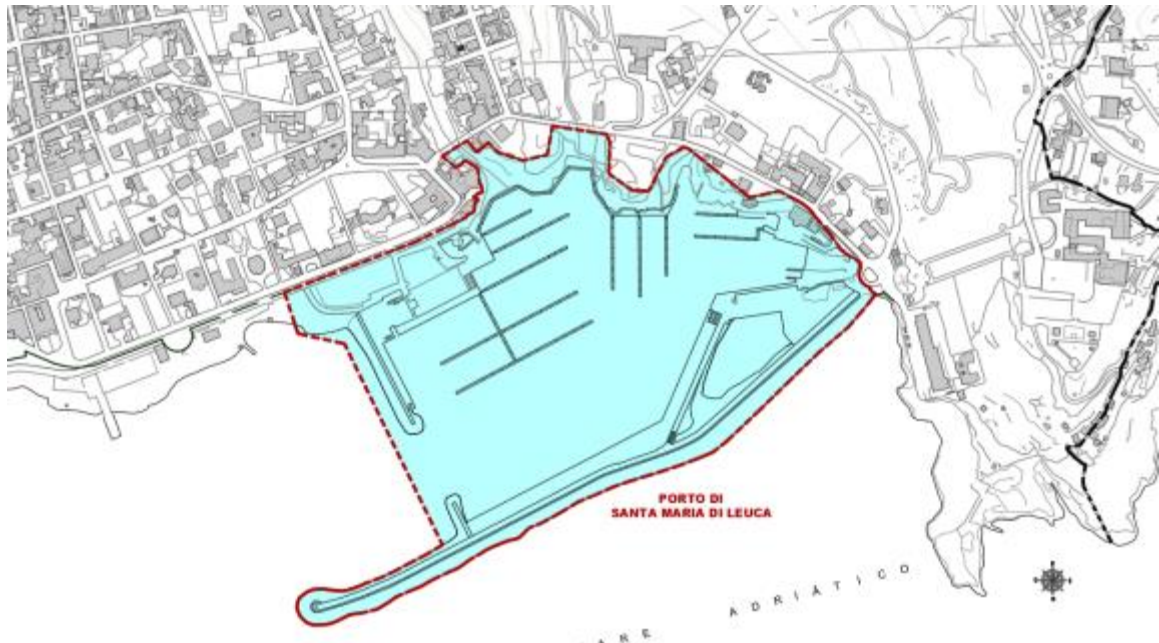


Figura 20: Ambito del porto di S. M. di Leuca

7.1.1. Viabilità

L'assetto attuale (Figura 21), che risulta ormai consolidato nel contesto urbano, denota alcune carenze con riferimento alla reale fruizione della struttura quale sistema integrato porto-città ed al sistema dei collegamenti, soprattutto in riferimento alla viabilità urbana e al sistema degli accessi carrabili.

La viabilità di accesso al Porto risulta infatti rappresentata da due accessi carrabili che servono rispettivamente l'area della zona turistica destinata prevalentemente alla nautica da diporto e quella destinata all'ormeggio e servizi pescherecci e all'area cantieristica.

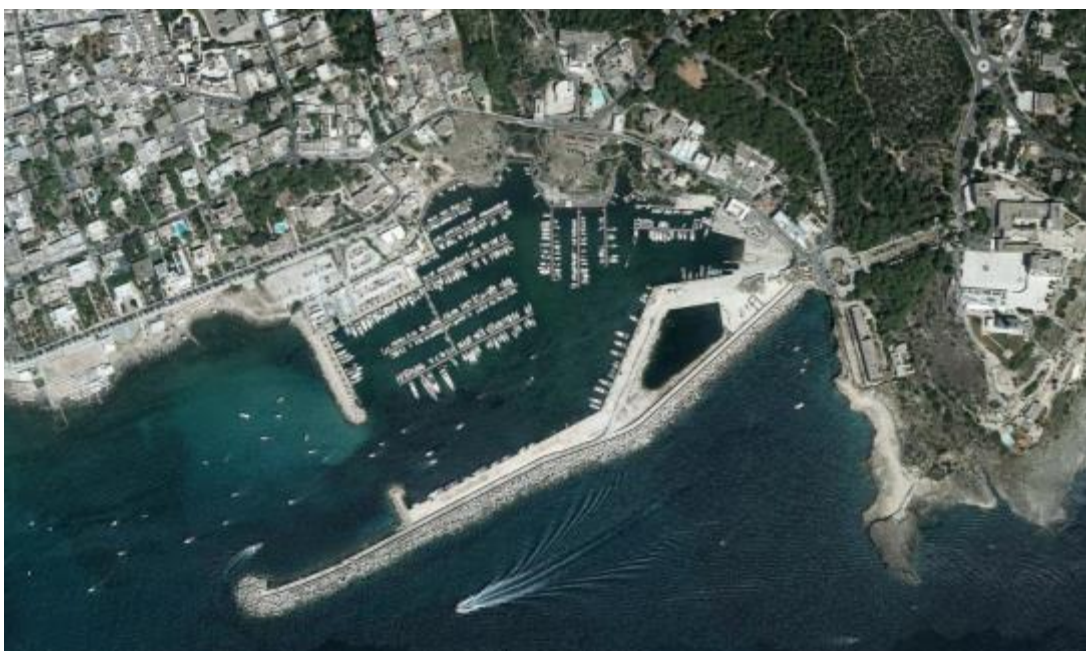


Figura 21: Ortofoto Porto di Santa Maria di Leuca – Fonte: Sit Regione Puglia

In particolare l'accesso da via Doppia Croce risulta critico in ragione della larghezza della carreggiata e della difficoltà di manovra in uscita dal porto, al punto che per trasporti di maggiori dimensioni è necessario interrompere il traffico su via Doppia Croce per consentire l'uscita degli automezzi in contromano.

Altra criticità è dovuta alla mancanza di spazi per i percorsi pedonali, a causa dell'assenza di marciapiedi e della stessa limitatezza della larghezza stradale.

Risulta, quindi, necessario assicurare una viabilità di accesso alle aree portuali a ridosso del molo foraneo al fine di consentire un più sicuro ed agevole transito di mezzi e un sicuro accesso pedonale, sia all'area portuale che all'area posta ai piedi della cascata monumentale, punto panoramico particolarmente suggestivo e meta turistica di particolare richiamo.



Figura 22: Viabilità di accesso al porto allo stato attuale

7.1.2. Strutture Portuali

Allo stato attuale il porto è dotato di strutture tali da offrire un riparo sicuro anche nelle stagioni caratterizzate da condizioni meteomarine più avverse sia per le imbarcazioni da diporto che per i pescherecci.

Racchiuso tra il Molo foraneo orientato verso SW, e il molo di sottoflutto orientato in direzione N-S, il Porto di Santa Maria di Leuca comprende sostanzialmente:

1. Molo foraneo , realizzato con struttura a gettata, massiccio di carico imbasato a + 0,50 m. e sommità a quota + 4,00 m, muro paraonde con sommità a + 7,00 m. s.l.m.m e mantellata esterna realizzata con tetrapodi da 20 mc.
2. le banchina del molo foraneo sono le seguenti: 1
 - ✓ a riparo del terzo braccio la banchina è imbasata a – 6,50 m con quota del piano banchina a quota compresa tra + 1,20 m s.l.m.m.
 - ✓ sul secondo braccio lato W la banchina è imbasata a – 4,00 m e piano banchina a + 1,20 m s.l.m.m.,
 - ✓ sul primo braccio sia esterno che interno alla darsena la banchina è imbasata a – 3,50 m e piano banchina a + 1.90 m s.l.m.m..
3. Molo sottoflutto con massiccio di carico con sommità a quota + 2,50 e muro paraonde a quota

+3,50 m s.l.m.m, mantellata esterna con massi cubici.

4. Banchina del molo sottoflutto e della banchina di riva con piano a quota +0,90 m s.l.m.m e imbasata a quote comprese tra -3,00 e - 2,50 m , dotata di servizi ed erogatori acqua ed energia elettrica;
5. n. 2 Bacini per alaggio e varo natanti sia nella zona turistiche che nell'area peschereccia;
6. Pontili galleggianti dotati di erogatori rete di distribuzione per acqua ed energia elettrica;
7. In corrispondenza della radice del molo foraneo sono inoltre stati realizzati dall'A.C. di Castrignano del Capo un blocco di servizi igienici riservato all'area pescatori.

Risulta necessario completare il banchinamento della darsena e realizzare l'apertura della stessa alla navigazione, dotandone le banchine e le aree di pertinenza dei necessari impianti, garantendo , così, alla marineria locale di poter usufruire di maggiori spazi a mare e di banchine.



Figura 23: Vecchio secondo braccio del molo foraneo

E' da tener presente altresì che la posizione strategica nel Mediterraneo ha determinato che il Porto di Santa Maria di Leuca rappresentasse un riferimento per le imbarcazioni che incrociano nell'ampio paraggio cui costituisce riferimento logistico la Punta salentina, ed in particolare modo per i pescherecci operanti nell'area del basso Adriatico e dello Ionio, costituendo un rifugio sicuro soprattutto in condizioni di mare avverso nel periodo invernale.

Per tale motivo risulta indispensabile assicurare uno sviluppo congruo di banchine a tale servizio a tutela della sicurezza della navigazione per il libero transito portuale sul terzo braccio del molo foraneo.

7.2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento di progetto si prefigge l'obiettivo di completare e migliorare sia l'accessibilità all'area portuale che la fruibilità della stessa per le varie utenze, rimuovendo quei detrattori all'aspetto paesaggistico dell'opera.

In funzione del quadro esigenziale descritto nel paragrafo precedente e nel rispetto delle previsioni del PRP 2021, sono previsti i seguenti interventi:

- Realizzazione di una nuova viabilità di accesso all'area sud del porto a destinazione plurima, cantieristica, peschereccia e commerciale, con sistemazione di via Doppia Croce.
- Apertura del varco di accesso alla darsena, al fine di rendere fruibile il relativo specchio d'acqua, in continuità con il secondo braccio, e consentire un maggiore sviluppo di attracchi per l'attività peschereccia;
- Completamento del banchinamento all'interno della darsena.
- Impianti di illuminazione, distribuzione idrica e predisposizione impianto elettrico.

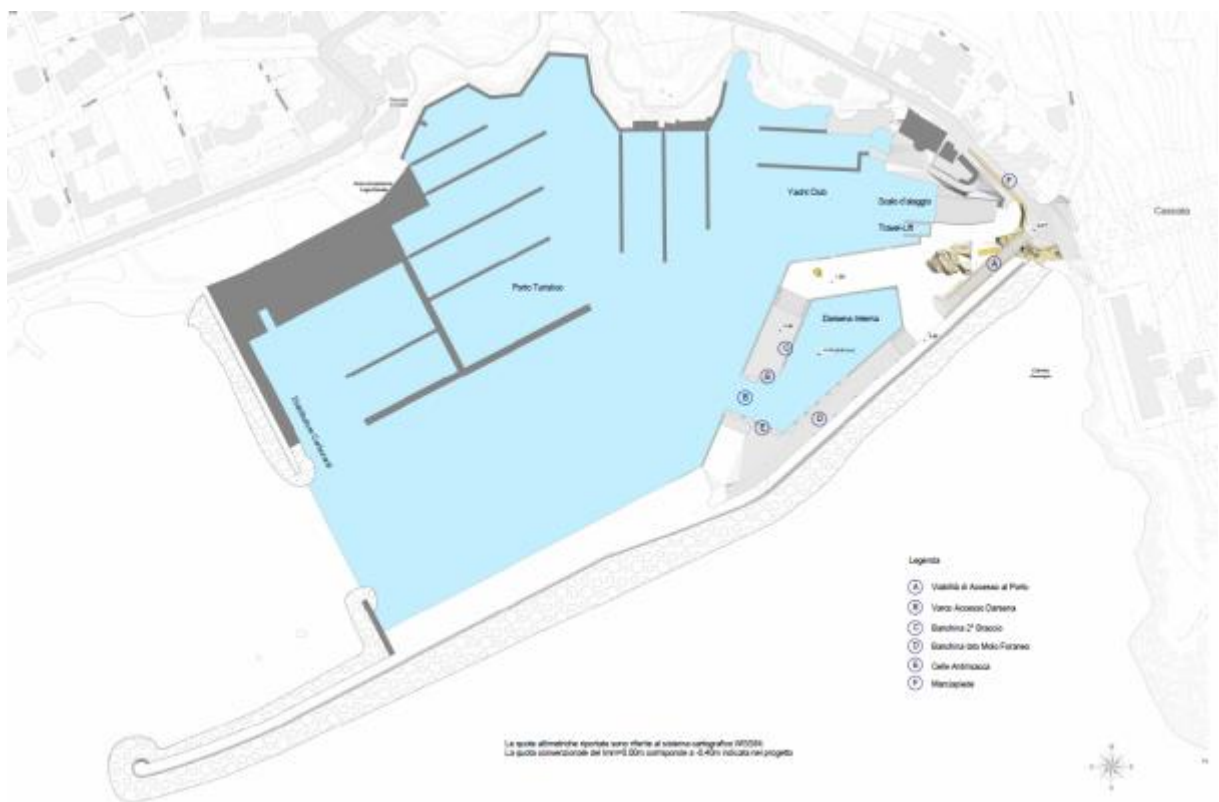


Figura 24: Planimetria di progetto

7.2.1. Nuova viabilità di accesso all'area Sud del Porto

L'intervento prevede il miglioramento dell'accessibilità sia pedonale che carrabile al porto ed all'area prospiciente posta ai piedi della cascata monumentale.

In particolare si prevede:

- La realizzazione di un marciapiede di larghezza pari a 1,50 m sul lato mare di via Doppia Croce, al fine di consentire al notevolissimo traffico di visitatori di raggiungere in sicurezza la cascata monumentale e l'area portuale.
- La sistemazione dell'incrocio tra via Doppia Croce, via Martinez e la nuova viabilità di accesso al Porto, con la rimozione dell'attuale aiuola;

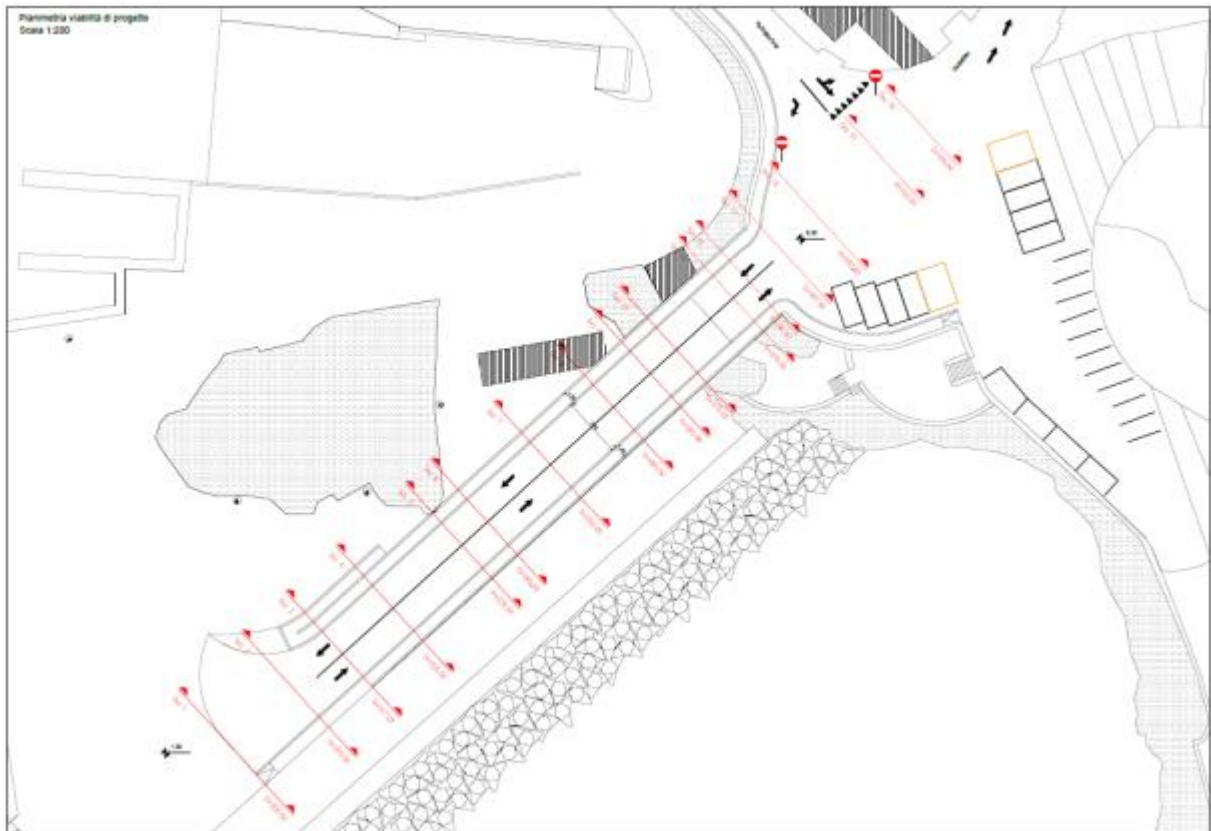


Figura 25: Planimetria viabilità di accesso

- La nuova rampa di accesso al Porto sarà realizzata con struttura in c.a. gettata in opera, previa demolizione del tratto di pavimentazione della banchina esistente sottostante. La rampa di lunghezza pari a circa 109 m raccorderà l'incrocio suddetto posto ad una quota media di + 10 m s.l.m. con il piano banchina posto a circa + 2 m s.l.m.m. La struttura sarà con platea setti e solette di spessore pari a 50 cm. Tale soluzione consente di ricavare dei vani per ricovero attrezzi per le attività pescherecce al di sotto della rampa.

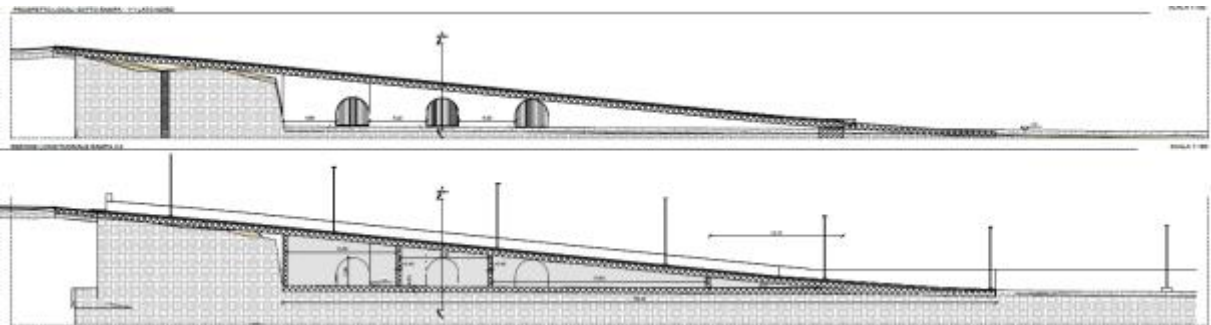


Figura 26: Sezione longitudinale in corrispondenza della rampa di accesso

- La rampa avrà pendenza massima del 10% e sezione con due corsie di larghezza pari a 3,50 m e marciapiedi laterali di 1,50 m di larghezza con parapetti in c.a.

I paramenti esterni e i parapetti sono rivestiti in pietra naturale in continuità con la tessitura dei parapetti e muretti esistenti.

In corrispondenza della struttura in c.a. posta a margine della parete rocciosa si prevede un riempimento con inerte previa posa in opera di telo in tessuto non tessuto (TNT) al fine di preservare la parete rocciosa stessa.

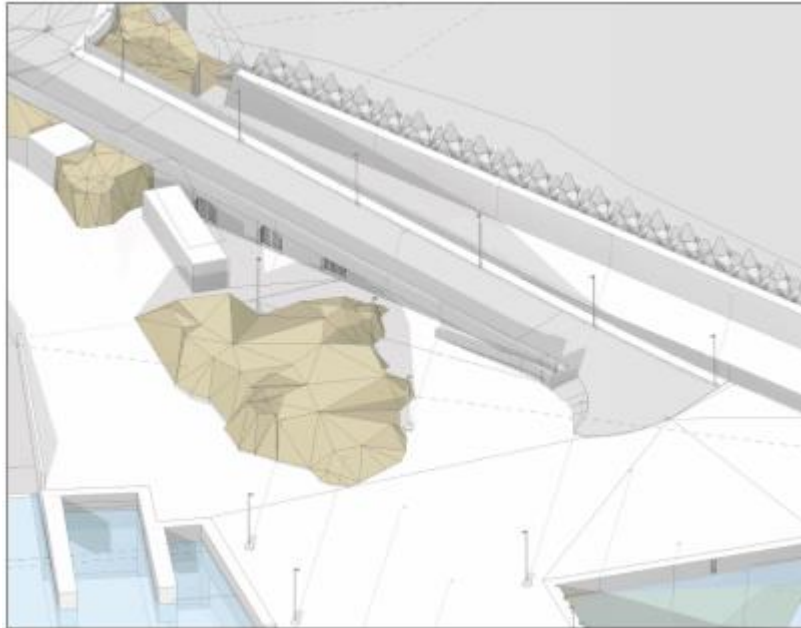


Figura 27: Rampa accesso all'area portuale

7.2.2. Apertura del varco di accesso alla darsena

Il varco di accesso alla darsena avrà larghezza pari a 25 m, con un tirante di 3,50 m e sarà realizzato in modo da salvaguardare le celle antirisacca esistenti sul 2° braccio.

Il banchinamento del varco verrà realizzato con nuove celle antirisacca al fine di evitare il propagarsi dell'agitazione all'interno della darsena.

La demolizione della struttura esistente ed il salpamento del materiale e degli elementi prefabbricati sarà realizzata previa installazione di panne a tutta altezza del tirante dell'area da confinare al fine di impedire la propagazione delle torbidità all'interno dell'area portuale e dell'ambiente circostante.

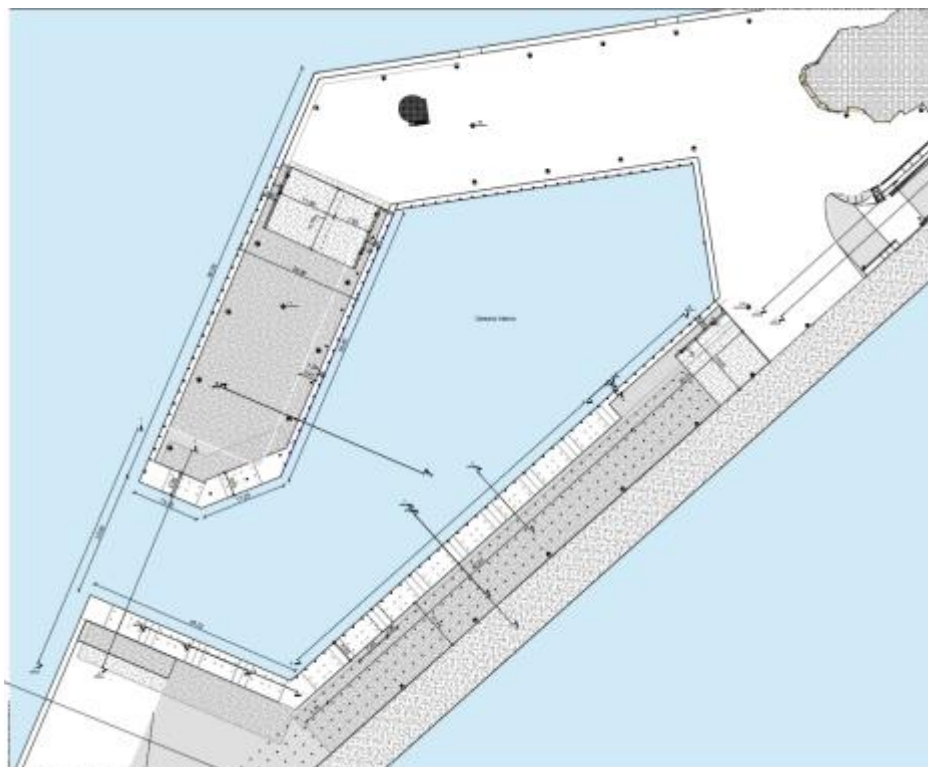


Figura 28: Planimetria di progetto darsena interna con apertura varco

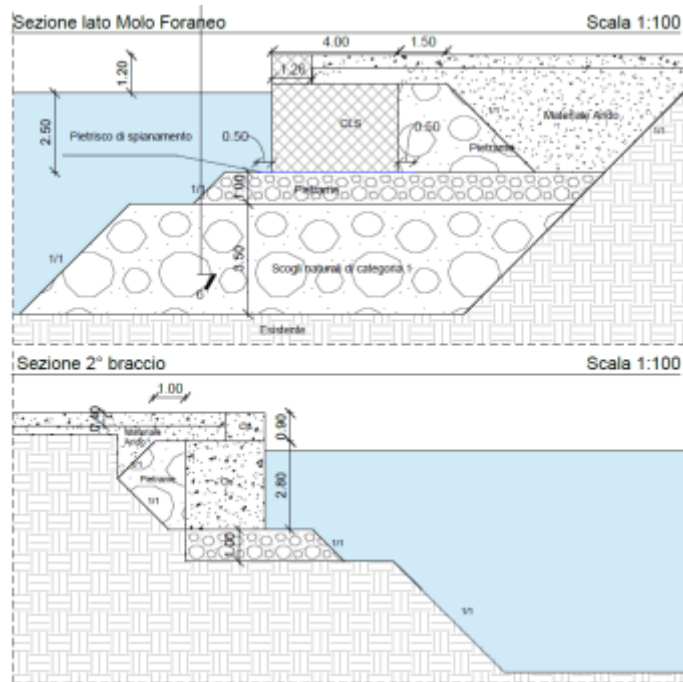


Figura 29: Particolare sezione di progetto lato Molo Foraneo e 2^a braccio

7.2.3. Completamento del banchinamento all'interno della darsena

Si prevede il completamento del banchinamento all'interno della darsena con piano posto a + 1,20 m s.l.m.m e imbasamento della banchina a - 3,50 m dal l.m.m., previo salpamento dei massi in calcestruzzo esistenti costituenti la vecchia mantellata esterna sino ad una quota utile di - 3,50 m.

Le banchine saranno in parte realizzate con celle antirisacca e in parte con massi pieni in calcestruzzo.



Figura 30: Individuazione sistemazione di progetto darsena

Le banchine saranno attrezzate con bitte da 10 ton e anelli in acciaio inox AISI 316 .

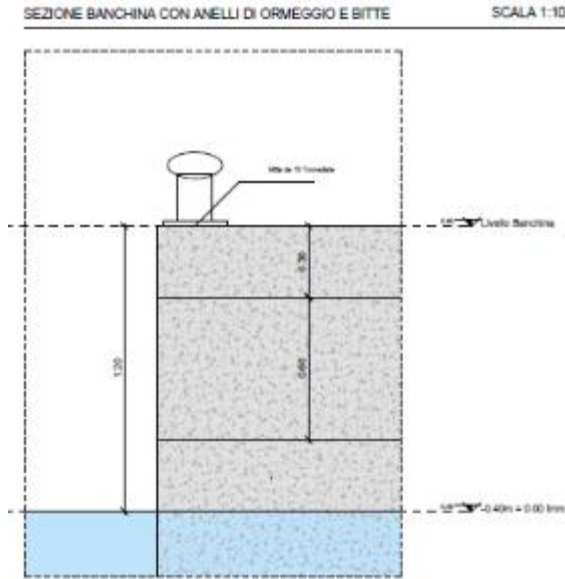


Figura 31: Particolare arredi portuali

Tutte le banchine saranno dotate di impianti di illuminazione, predisposizione di forza motrice e distribuzione acqua.

Il piano banchina sarà realizzato con soletta in calcestruzzo dello spessore di 40 cm con sfiati posti ad interasse di 10 x 10.

7.2.4. Impianti

7.2.4.1. Impianto Illuminazione ed Elettrico

Si prevede l'impianto di illuminazione della viabilità da via Doppia Croce, alla rampa sino alle banchine della darsena.

I pali da utilizzare per il sostegno dei corpi illuminanti saranno di altezza totale pari a 6 m e saranno provvisti di asola porta morsettiera (morsettiera in Classe II) completa di portello. Tra i pali è prevista una interdistanza di circa 15 m.

I pali saranno fissati a pavimento mediante opportuna flangia da fissare ad apposito basamento.

Lungo i parapetti sé prevista l'installazione di Apparecchi di illuminazione a LED ad

La scelta di utilizzare apparecchi a LED è in linea con l'attuale stato dell'arte che prevede sorgenti luminose ad elevata efficienza nell'ottica di contenere il consumo energetico.

Tutti i corpi illuminanti saranno montati con asse fotometrico principale perpendicolare al piano stradale. Il montaggio del corpo illuminante ed il cablaggio elettrico deve essere seguito in conformità con quanto riportato nella documentazione del costruttore.

E' prevista la regolazione del flusso luminoso mediante l'adozione di apparecchi di illuminazione dotati di sistema di regolazione "mezzanotte virtuale".

Per ognuno dei locali sotto la rampa è previsto un impianto elettrico comprendente:

- Quadro elettrico di alimentazione da installare all'interno di ogni singolo locale;
- impianto elettrico di illuminazione con lampade a led del tipo lineare poste a soffitto impianto prese di corrente 2P+T.

7.2.4.2. Impianto Idrico Fognante

Le banchine saranno dotate di impianto di acqua potabile allacciato alla rete esistente di primo braccio e predisposizione di impianto di forza motrice.

7.2.4.3. Sistema di raccolta e trattamento delle acque di pioggia

Le banchine di attracco saranno dotate di canaletta per la raccolta delle acque di dilavamento ed il convogliamento verso un impianto di trattamento delle acque di prima pioggia posto in corrispondenza della radice del primo braccio.

In particolare il sistema di drenaggio di piattaforma avverrà mediante la raccolta delle acque meteoriche attraverso canalette grigliate continue, dotate di griglia in ghisa sferoidale classe D400, da collocare a margine delle banchine, come riportato nella planimetria riportata in figura seguente. Le canalette convoglieranno le acque fino a un impianto di trattamento costituito in serie da un pozzetto di grigliatura e da una vasca interrata in c.a. prefabbricata per la dissabbiatura e la disoleazione delle acque. A valle dell'impianto le acque depurate saranno immesse in mare all'interno del bacino della darsena interna.

Secondo le indicazioni del Regolamento Regionale n. 26/2013 “*Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia*” non è necessario attuare il trattamento delle acque di prima pioggia, poiché l'intervento non prevede attività rientranti nella casistica di cui all'art. 8 comma 2 del Regolamento stesso. Tutte le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali interessati dall'intervento saranno sottoposte a trattamento in impianto di dissabbiatura/disoleazione con funzionamento in continuo, sulla base della portata stimata, secondo le caratteristiche pluviometriche dell'area, per un tempo di ritorno di 5 anni.

La vasca di trattamento di dissabbiatura e disoleazione, di tipo prefabbricato in calcestruzzo armato avrà portata di trattamento in continuo di 150 l/s (NS = 150).

Per maggiori dettagli in riferimento al dimensionamento idraulico del sistema previsto si rimanda all'elaborato EG-02/E407D – Relazione Illustrativa.

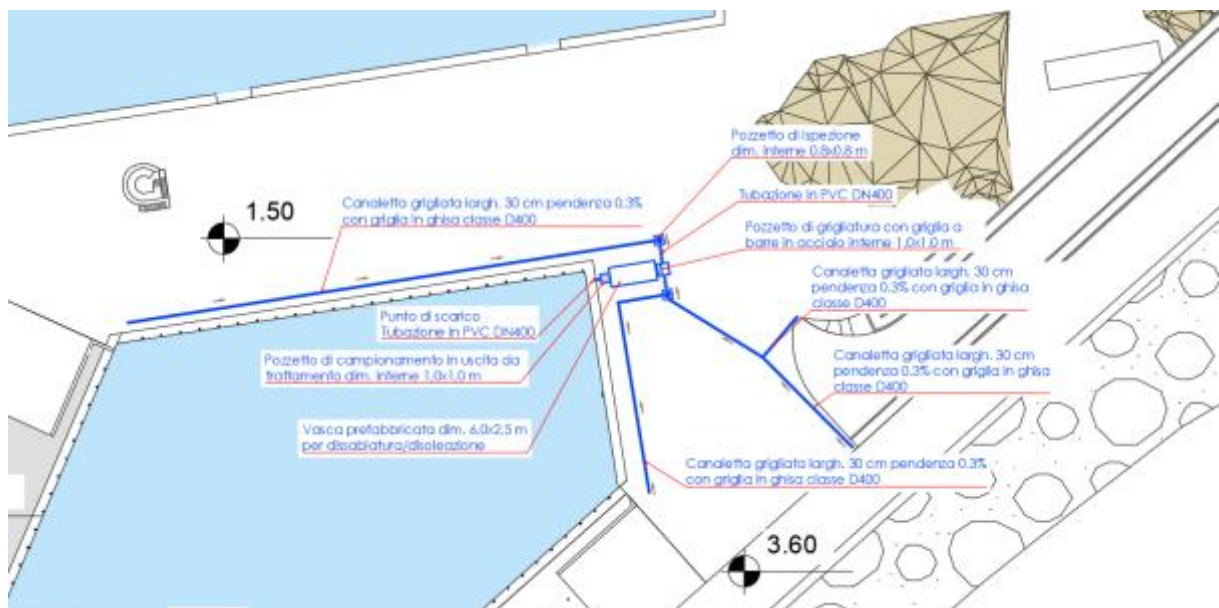


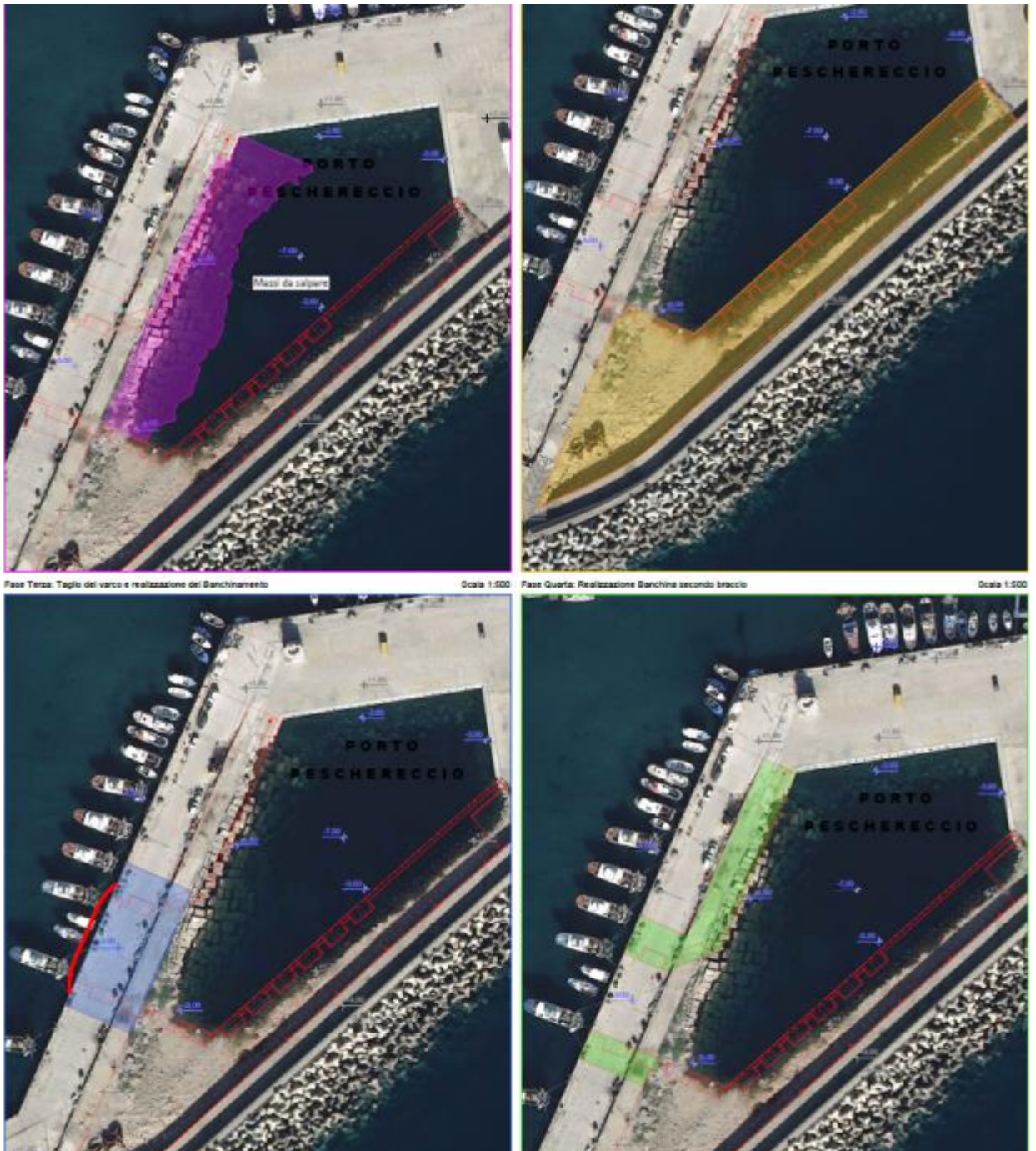
Figura 32: Planimetria di progetto riferita al sistema di trattamento e raccolta delle acque di prima pioggia

7.3. FASI REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Complessivamente, per la esecuzione dei lavori è stato stimato un tempo di 20 mesi.

Le fasi di realizzazione delle opere dovranno assicurare la piena accessibilità delle aree portuali non interessate dell'intervento: pertanto è stata prevista la seguente tempistica:

Fasi	Descrizione	Durata (mesi)
C) Incantieramento		
Fase 0	Messa in opera della recinzione delle aree di intervento, montaggio baraccamenti e depositi materiale	1 mese
M) Lavori a mare		
Fase 1 M	Salpamento dei massi parallelepipedi della mantellata esterna del vecchio secondo braccio che interferiscono con la sagoma della nuova banchina e utilizzo degli stessi a colmamento per la banchina del terzo braccio	1 mese
Fase 2 M	Realizzazione della banchina interna della darsena a ridosso del molo foraneo	9 mesi
Fase 3 M	Taglio del varco con utilizzo di panne antitorbidità e realizzazione del banchinamento del varco stesso	3 mesi
Fase 4 M	Costruzione della banchina del 2 ^a braccio e pavimentazione	6 mesi
	Totale	19 mesi
T) Lavori a terra		
Fase 1 T	Demolizione della pavimentazione della banchina esistente in corrispondenza della rampa	1 mese
Fase 2 T	Realizzazione delle strutture della rampa	4 mesi
Fase 3 T	Pavimentazione , rivestimento muri e marciapiedi	2 mesi
	Totale *- <i>Inizio lavori a terra subito a seguire rispetto all'incantieramento</i>	7 mesi *
	Totale durata lavori	20 mesi



Fase Terza: Taglio del varco e realizzazione del Sarchinamento

Scala 1:500

Fase Quarta: Realizzazione Sarchina secondo braccio

Scala 1:500

Barriere galleggianti anti torbidità in Elementi galleggianti in polietilene espanso a celle chiuse rivestite di tessuto, materiale morbido anti urto, inaffondabile anche se lacerato. Realizzata con una grembiolatura fino al fondo nella zona da proteggere, ad elevata capacità di filtro, per altezza fondale di m. 4,00, e parte emersa da 20 a 60 cm

Figura 33: Fasi realizzazione lavori a mare
Stralcio Elaborato E407D--AR-05.1

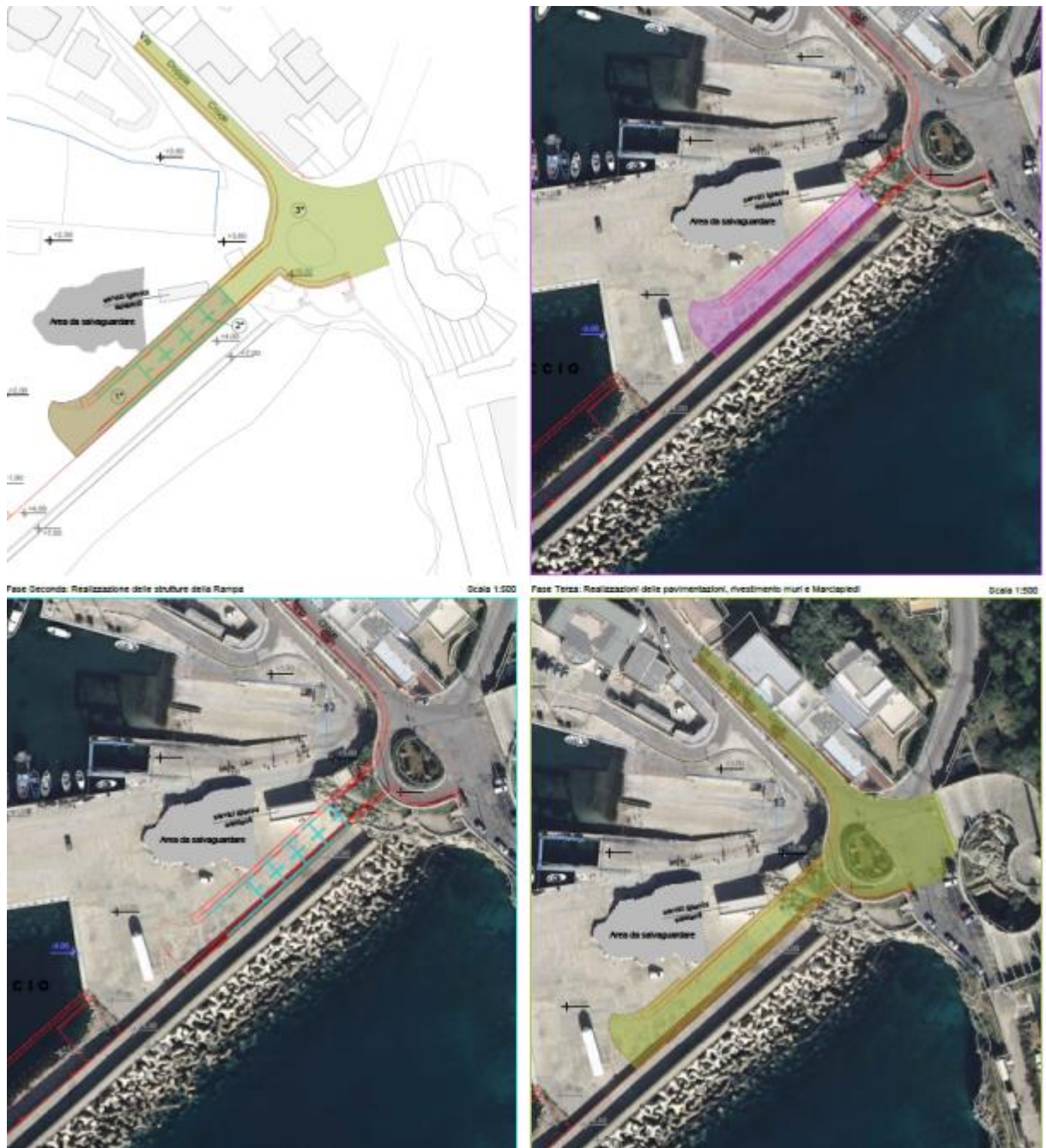


Figura 34: Fasi realizzazione lavori a terra
Stralcio Elaborato E407D--AR-05.1

8. INQUADRAMENTO VINCOLISTICO E DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

8.1. SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

L'analisi del sistema dei vincoli e delle tutele consente di stabilire le relazioni che intercorrono tra gli elementi caratterizzanti il vincolo specifico e l'area oggetto dell'intervento in progetto.

La ricognizione dei vincoli e delle aree soggette a disciplina di tutela è stata operata sulla base delle informazioni tratte dalle seguenti fonti conoscitive:

- ✓ *Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia*, approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e aggiornato, come disposto dalla DGR n.1533 del 07-11-2022;
- ✓ *Portale Vincoli In Rete (fonte: beniculturali.it)* del MIC per l'individuazione dei beni culturali art.10 D.lgs. 42/2004;
- ✓ *Portale SITAP (fonte: beniculturali.it)* del Ministero della Cultura (MIC) per l'individuazione dei Vincoli art. 136,157,142 c.1 lett. m e art.142 c.1. lett. E, H, M.)
- ✓ *Geoportale Nazionale*, individuazione e localizzazione delle Aree naturali protette, delle aree della Rete Natura 2000 e delle aree Ramsar.
- ✓ *Sistema Informativo Territoriale della Regione Puglia (fonte: sit.puglia.it)* per localizzazione Parchi e Aree Protette;
- ✓ *DGR n. 2442 del 21.12.2018* “ Rete Natura 2000. Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella Regione Puglia e Misure di Conservazione Sito e Regolamento 6/2016 come modificato da Regolamento 12/2017 – R.R. 28/08 (fonte: sit.puglia.it)

8.1.1. Vincolo Idrogeologico

Il R.D. 30 dicembre 1923 n. 3267, introduce il vincolo idrogeologico a tutela di tutte le aree a rischio frana o erosione per le quali si possono determinare situazioni di pericolo per l'interesse pubblico o di modifica del regime delle acque. La legge vieta interventi che possono determinare lo sfruttamento eccessivo delle acque e dei disboscamenti.

L'art. 20 del suddetto R.D. dispone che chiunque debba effettuare movimenti di terreno che non siano diretti alla trasformazione a coltura agraria di boschi e dei terreni saldi ha l'obbligo di comunicarlo all'autorità competente per il nulla-osta.

La consultazione della cartografia di settore, non evidenzia la presenza di tale vincolo sull'area interessata dall'intervento.

8.1.2. Vincoli ambientali

Il Decreto Legislativo 42/2004 “Codice dei beni culturali e del paesaggio ai sensi dell'articolo 10 della Legge 6 luglio 2002, n.137”, unifica i vincoli in materia paesaggistica, in quanto ha abrogato il precedente D.Lgs. 490/99, e comprende sia i vincoli imposti dalla cosiddetta Legge Galasso (n.431/85), sia quelli individuati dalle leggi “storiche” in materia, ossia la n.1089/39 e la n.1497/39. Il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio ha inteso pertanto comprendere l'intero patrimonio paesaggistico nazionale derivante dalle precedenti normative allora vigenti e ancora di attualità nelle specificità di ciascuna.

Le disposizioni del Codice che regolamentano i vincoli paesaggistici sono l'art. 136 e l'art. 142.

L'art. 136 individua gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico da assoggettare a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo (lett. a) e b) i seguenti beni

a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;

b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;

c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici;

d) le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

Tra i beni paesaggistici, il D.Lgs. 42/2004 sottopone inoltre a tutela per legge, ai sensi dell'art. 142, i seguenti beni:

- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia anche per terreni elevati sul mare;
- b) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio Decreto 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- c) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- d) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, comma 2 e 6, del Decreto Legislativo 18 maggio 2001, n.227;
- e) le zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del codice stesso.



Vincoli paesaggistici (SITAP)

□ L.1497/39



Figura 35: Beni Culturali (Fonte <http://vincoliinretegeo.beniculturali.it>)

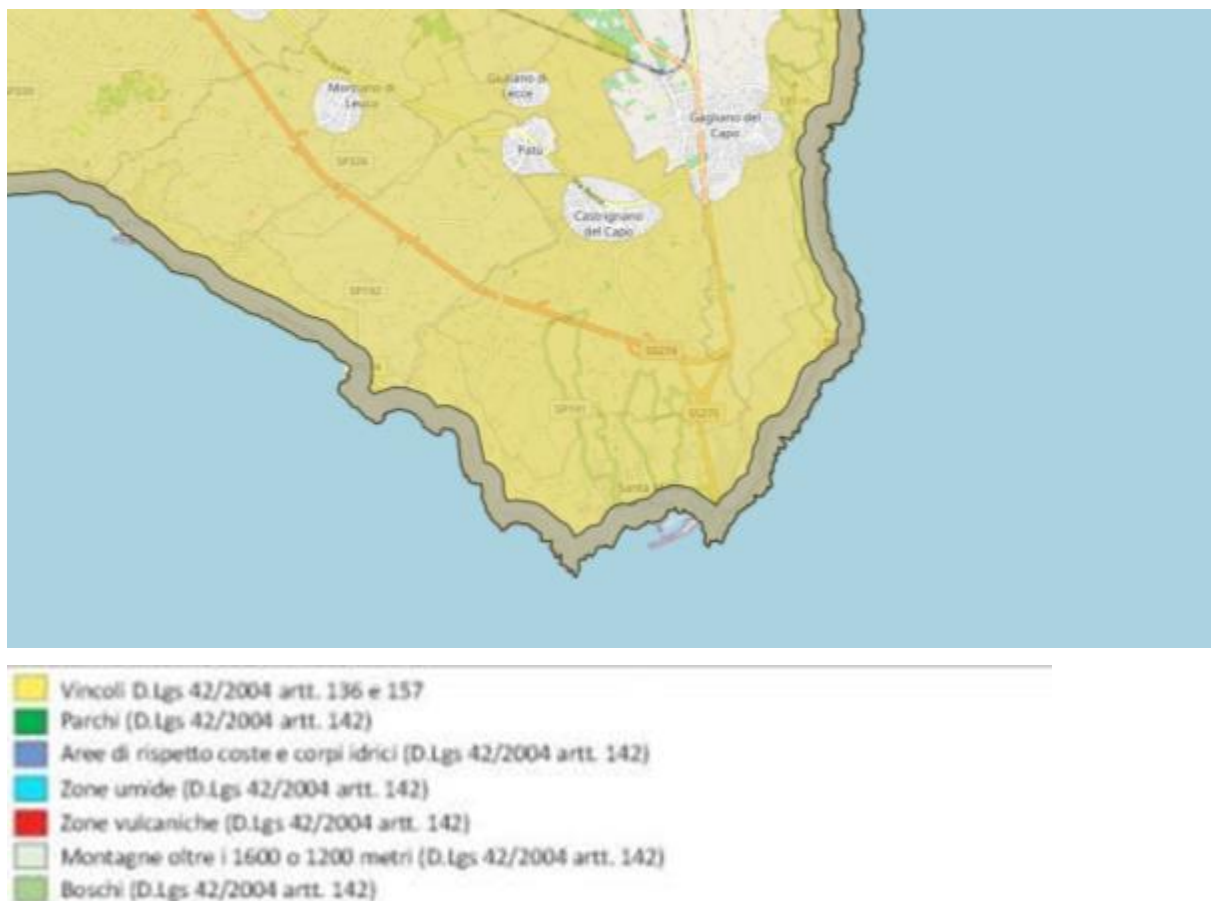


Figura 36: Cartografia dei vincoli paesaggistici D.L 42/2004
(Fonte SITAP. Ministero dei Beni e delle Attività Culturali)

Attraverso i Piani Paesaggistici, le regioni definiscono per ciascun ambito le specifiche prescrizioni e previsioni, che devono essere orientate alla tutela ed alla valorizzazione del bene. Per la Regione Puglia il Piano Paesaggistico di riferimento è costituito dal PPTR approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e aggiornato, per ultimo, con DGR 968/2023.

Come riportato dalla cartografia riferita alla Figura 35 e Figura 36, l'area oggetto dell'intervento, ricade in area soggetta a vincolo paesaggistico e territori costieri e pertanto la realizzazione delle previsioni progettuali sono subordinate al rilascio della relativa autorizzazione paesaggistica, così come stabilito dalle Norme Tecniche di Attuazione allegate al PPTR.

8.1.3. Parchi ed Aree Protette

La Legge n. 394 del 6 dicembre 1991 (Legge Quadro sulle Aree Protette) definisce la classificazione delle aree naturali protette e ne istituisce l'elenco ufficiale, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti dal Comitato Nazionale per le Aree Protette.

Queste possono essere:

- **Parchi nazionali.** Sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici; una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future.
- **Parchi naturali regionali e interregionali.** Sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.
- **Riserve naturali.** Sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentino uno o

più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati.

- **Zone umide di interesse internazionale.** Sono costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri e che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar.
- **Altre aree naturali protette.** Sono aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani ecc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti, e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti.
- **Aree Rete Natura 2000** Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Qualunque progetto interferisca con un'area Natura 2000 deve essere sottoposto a "Valutazione di Incidenza" secondo l'Allegato G della Direttiva stessa.

La disciplina delle aree protette nella Regione Puglia è regolata dalla Legge 19/97, che ne definisce la classificazione ed istituisce l'Elenco ufficiale.

La Regione Puglia ha dato attuazione alle Direttive 92/43/CEE "Habitat" e 79/409/CEE "Uccelli", definendo nell'agosto del 2003 le perimetrazioni di 16 Zone di Protezione Speciale (ZPS) e di 77 Siti di Interesse Comunitario (SIC) per la tutela della flora e della fauna, per la protezione del suolo e la conservazione degli habitat naturali.

Dalla consultazione dell'archivio cartografico dell'Ufficio Parchi e Riserve naturali dell'Assessorato all'Ecologia della Regione Puglia, sono state individuate le seguenti aree SIC, ZSC e aree protette non comprese nell'area del Porto ma ad esso prossime .

- *ZSC IT9150002 Costa Otranto - S. Maria di Leuca;*
- *Il SIC "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.*

8.1.4. ZSC IT9150002 "Costa Otranto - S. Maria di Leuca"

La ZSC IT9150002 si estende nel territorio dei Comuni di Otranto, S. Cesarea Terme, Castro, Diso, Andrano, Tricase, Triggiano, Corsano, Alessano, Gagliano del Capo, S. Maria di Leuca, per una superficie complessiva di circa 1906 ha a terra e un'area a mare di circa 4226 mq. Il Sito è di grande valore paesaggistico costituito da falesie rocciose a strapiombo sul mare di calcare cretatico.

Come evidenziato dalla figura seguente, le opere di progetto non interferiscono con la ZSC IT9150002.

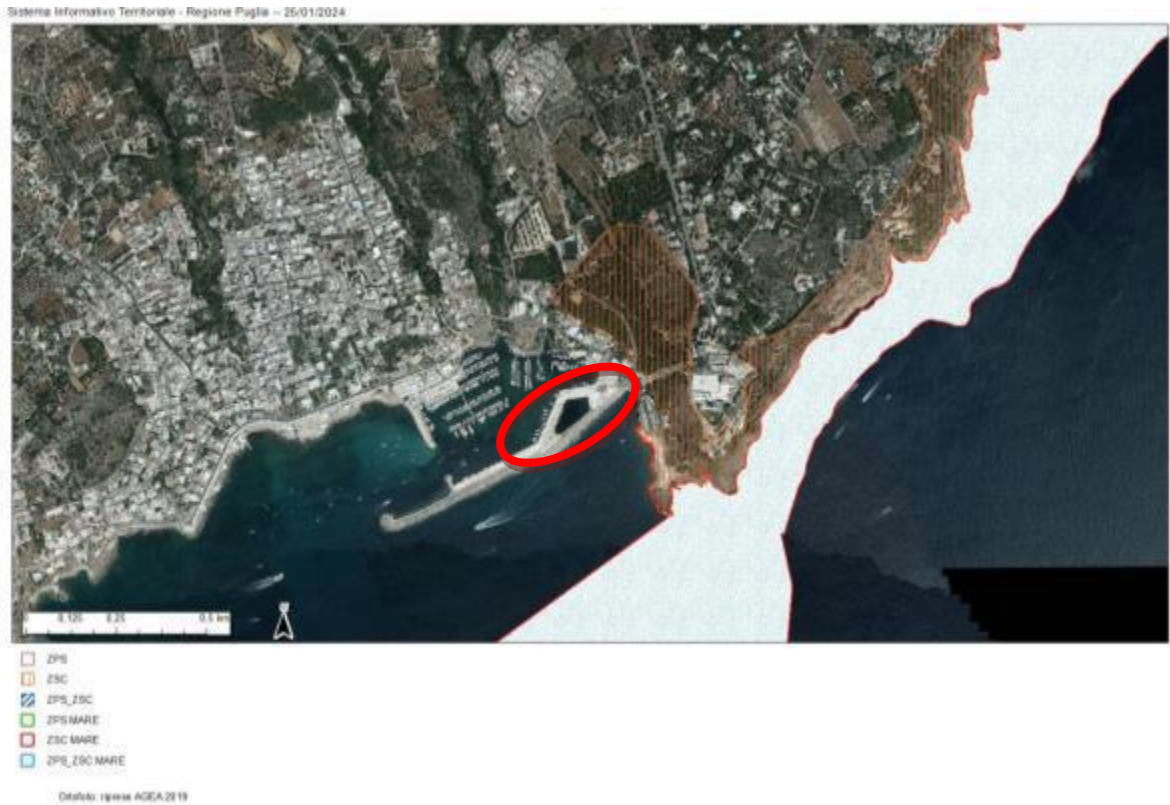


Figura 37: Limiti del ZSC IT9150002 “Costa Otranto - S. Maria di Leuca” nei pressi dell’area di intervento

In particolare, l’imbocco della rampa di progetto che si apre su via Doppia Croce dista circa 55 m dal punto più vicino del perimetro della ZSC a terra (Figura 38) , mentre il previsto intervento di apertura del varco si colloca a circa 450 m dal limite della ZSC mare (Figura 39).



Figura 38: Distanza tra imbocco rampa di progetto e ZSC IT9150002



Figura 39: Distanza tra ubicazione taglio darsena di progetto e limite ZSC IT9150002

Si ritiene comunque di evidenziare alcune caratteristiche del Sito tratte dal Formulário Standard aggiornato al 2019:

Caratteristiche del Sito

Sito di grande valore paesaggistico costituito da falesie rocciose a strapiombo sul mare di calcare cretacico.

La particolare esposizione a sud-est risente della influenza dei venti di scirocco, carichi di umidità, che conferiscono al sito particolari condizioni microclimatiche di tipo caldo umido. La parte marina è caratterizzata da fondali a substrato duro ad elevata diversità e le grotte sommerse e semisommerse sono ampiamente diffuse.

Quality and importance

Sito di grande importanza per la presenza di specie endemiche e transadriatiche. Vi è la presenza di Pavimenti di alghe incrostanti e una significativa facies a corallo rosso.

Codice Habitat:		% Cover (ha)
1120*	Praterie di Posidonia	10.5.0
1170	Scogliere	1241.0
1240	Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con Limonium spp. endemici	85,94
1410	Pascoli inondati mediterranei (Juncetalia maritimi)	0,07
3170*	Stagni temporanei mediterranei	0.01
5330	Arbusteti termo-mediterranei e pre-desertici	3.72
6220*	Percorsi substepnici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea	808.79
8210	Pareti rocciose calcaree con vegetazione casmofitica	58.76
8310	Grotte non ancora sfruttate a livello turistico	
8330	Grotte marine sommerse o semisommerse	

Tipi di Habitat presenti nella Direttiva 92/43/CEE Allegato I

(*) habitat prioritario

Si rimanda al relativo Formulario Standard della predetta zona ZSC per gli approfondimenti relativi alle Specie di cui all'art.4 della Direttiva 2009/147/CE ed elencate nell'allegato II della Direttiva 92/43/CEE e per le ulteriori specie di Flora e di Fauna.

Con riferimento alla DGR n. 2442 del 21.12.2018 “ **Rete Natura 2000. Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella Regione Puglia, le Misure di Conservazione per il Sito in esame Le misure di conservazione vigenti sono quelle di cui al Regolamento 6/2016 come modificato da Regolamento 12/2017 – R.R. 28/08.**

Il Regolamento Regionale n. 6/2016 recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria, all'art. 3 definisce le Misure di Conservazione Comunitaria secondo le seguenti categorie:

- a) **Misure di Conservazione Trasversali:** si applicano a tutti i Siti, riguardano attività antropiche diffuse che interessano, trasversalmente, una pluralità di habitat e di specie e sono raggruppate per tipologia di attività.
- b) **Misure di Conservazione specifiche per habitat:** si applicano agli habitat individuati nell'allegato I della direttiva 92/43/CEE, qualora presenti nei Siti. Gli habitat sono raggruppati in macrocategorie, così come definiti dal Manuale di interpretazione degli Habitat.
- c) **Misure di conservazione specifiche per specie:** si applicano alle specie di flora e fauna individuate negli Allegati II, IV e V della direttiva 92/43/CEE, qualora presenti nei Siti. Le specie animali sono raggruppate per classe tassonomica, per ordine o per gruppo funzionale.

Le Misure di Conservazione si articolano inoltre nelle seguenti tipologie:

- **REGOLAMENTARI (RE):** disciplinano le attività presenti nel sito; questa tipologia si riferisce e contestualizza normative già vigenti, oltre a definire misure specifiche per habitat e specie;
- **GESTIONE ATTIVA (GA):** prevedono linee guida, programmi d'azione o interventi diretti realizzabili da parte delle pubbliche amministrazioni o dai privati;
- **INCENTIVI (IN):** prevedono incentivi a favore delle misure proposte;
- **MONITORAGGI (MR):** prevedono il monitoraggio delle specie e degli habitat, al fine di valutare l'efficacia delle misure;
- **PROGRAMMI DIDATTICI (PD):** prevedono piani di divulgazione, sensibilizzazione e formazione.

OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE per il sito specifico come aggiornati dal RR12/2017 sono:

ZSC IT 9150002: Costa d'Otranto Santa M. di Leuca	Regolamentare le attività di fruizione turistico-ricreativa, con particolare riferimento alla conservazione dell'habitat 8330
	Promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per la conservazione degli habitat e 6220* e delle specie di Invertebrati, Rettili ed Uccelli di interesse comunitario
	Regolamentare la fruizione sportiva e turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat rupestri e di grotta e delle specie di Uccelli e di Chiroterteri di interesse comunitario ad essi connessi

8.1.1. Il SIC IT9150034 “Posidonieto Capo San Gregorio – Punta Ristola”

Il SIC mare IT9150034 “Posidonieto Capo San Gregorio-Punta Ristola” si estende lungo la costa salentina per complessivi 3 Km.

Il Formulário Standard del Sito descrive che *la prateria di Posidonia prospiciente Punta Ristola si presenta rigogliosa, con buona densità ed indice di ricoprimento compreso tra il 70-90%. Essa sembra godere di buone condizioni vegetazionali con foglie alte anche 1 m.*

Importanza e Qualità Prateria di Posidonia in buone condizioni vegetazionali. Le principali biocenosi presenti in questo tratto di mare risultano essere - Biocenosi dei substrati duri ad Alghe Fotofile - Coralligeno. I substrati rocciosi, anche a causa dell'ottima trasparenza delle acque, mostrano sempre un ricoprimento algale alquanto elevato con presenza di numerose Alghe verdi e brune (Halimeda tuna, Padina pavonica, Acetabularia acetabulum). Il coralligeno si presenta con aspetti estremamente caratteristici, con picchi progressivamente più alti man mano che aumenta la profondità. Esso risulta costituito da numerosissime specie vegetali ed animali tra cui i Poriferi Petrosia ficiformis e Axinella sp.; l'Antozoo Cladocora coespitosa; il Tunicato Halocynthia papillosa

Il SIC IT9150034 non risulta interferito dal bacino portuale E, pertanto con gli interventi di progetto che interessano la darsena.



Figura 40: Limiti del SIC mare IT9150034 “Posidonieto Capo San Gregorio - Punta Ristola” nei pressi dell’area di intervento

8.1.2. Il Parco naturale regionale “Costa Otranto – S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase”

Il territorio del Comune di Castrignano del Capo rientra in parte nella perimetrazione del Parco naturale regionale “Costa Otranto - S.Maria di Leuca e Bosco di Tricase” istituito con la L.R. 26 ottobre 2006, n. 30 (pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 143 del 3 novembre 2006).

Il parco si estende sul territorio dei comuni di Alessano, Andrano, Castrignano del Capo, Castro, Corsano, Diso, Gagliano del Capo, Ortelle, Otranto, Santa Cesarea Terme, Tiggiano e Tricase per un’area complessiva di circa 3180 ha.

Con deliberazione dell'Assemblea Consortile n. 7 del 24/05/2019 è stata adottata la proposta di Piano Territoriale del Parco Naturale Regionale "Costa Otranto - S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase".

Come si riscontra dalla Figura 41, l’area di intervento in rosso, risulta esterna al perimetro del Parco.

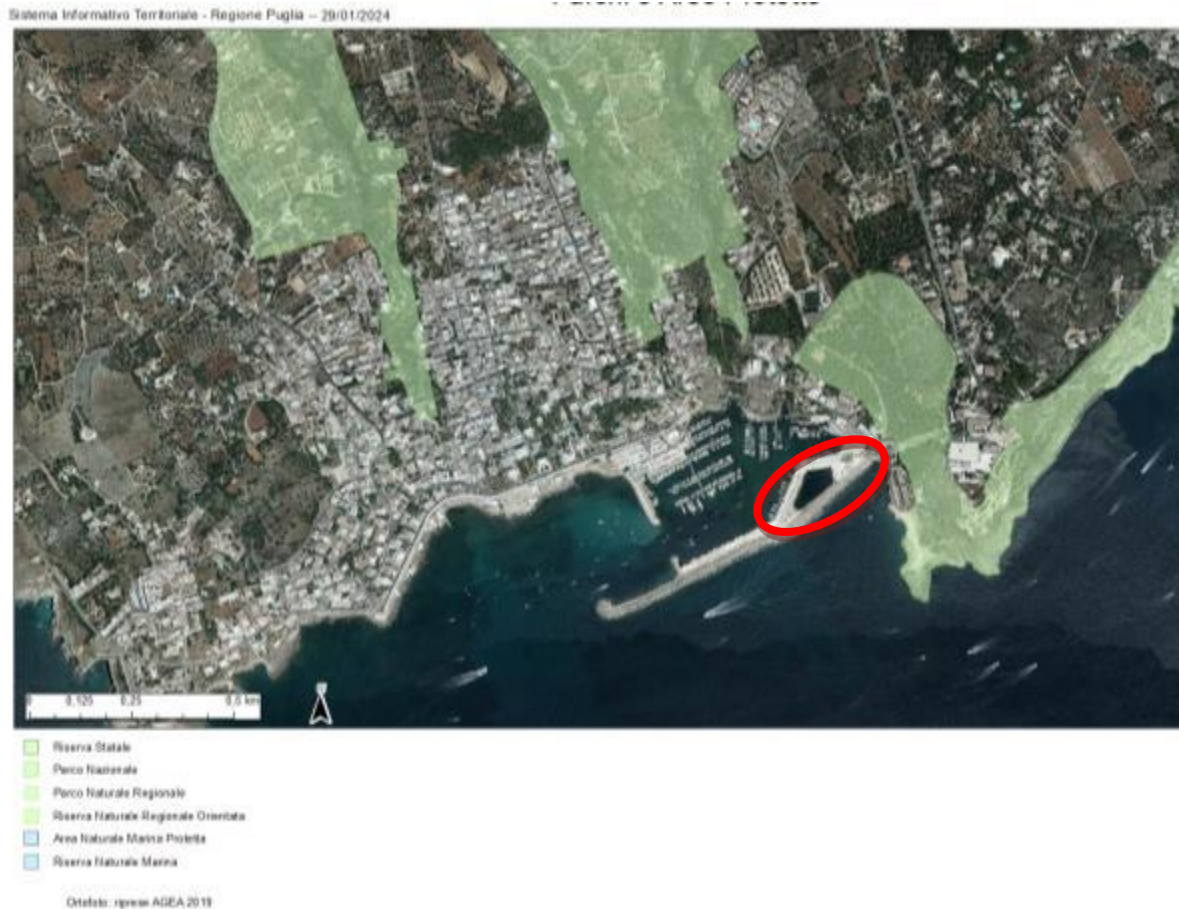


Figura 41: Limiti del Parco naturale Regionale “Costa Otranto - S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase” nei pressi dell’area di intervento

8.1.3. IBA 147 “Costa tra Capo d’Otranto e Capo S. Maria di Leuca”

L’IBA 147 – Important Bird Area – Costa tra Capo d’Otranto e Capo S. Maria di Leuca comprende il tratto di costa marina alta e rocciosa tra i Comuni di Otranto e Santa Maria di Leuca, per una superficie complessiva di 8.463 ha. Essa costituisce il tratto di costa maggiormente utilizzato dai rapaci migratori che include anche alcune zone agricole di particolare interesse per la sosta ed il foraggiamento.

Come facilmente riscontrabile dalla Figura 42 l’area di intervento in rosso è esterna al limite dell’ IBA 147.

Sistema Informativo Territoriale - Regione Puglia – 29/01/2024



Figura 42: *Limiti dell'IBA147 "Costa tra Capo d'Otranto e Capo S. Maria di Leuca" nei pressi dell'area di intervento*

8.2. PIANIFICAZIONE REGIONALE

8.2.1. Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) è piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 “Codice dei beni culturali e del Paesaggio” e s.m.i., con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della Legge Regionale n. 20 del 7 ottobre 2009 “Norme per la pianificazione paesaggistica”. Il Piano è rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati e, in particolare, agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio.

Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione, dei paesaggi di Puglia in attuazione dell'art. 1 della richiamata Legge Regionale e del Codice ed in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione, conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della stessa Costituzione, e secondo la Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000 e successivamente ratificata con Legge n. 14 del 9 gennaio 2006.

Il PPTR persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico auto-sostenibile e durevole e l'uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

Il PPTR è stato approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e aggiornato, come disposto dalla DGR 968/2023. (ultimo aggiornamento).

Ai sensi dell'art.106 delle NTA, dalla data di approvazione del PPTR cessa di avere efficacia il PUTT/P e perdura la delimitazione degli ATE di cui al PUTT/P esclusivamente al fine di conservare efficacia agli atti normativi, regolamentari e amministrativi generali vigenti nelle parti in cui ad essi specificatamente si riferiscono, sino all'adeguamento di detti atti al PPTR.

Il PPTR si struttura fondamentalmente in tre parti e, in particolare, nella prima parte, definita dall'Atlante, il piano identifica e descrive il “Patrimonio Territoriale, Ambientale e Paesaggistico Regionale”, nella seconda parte rappresenta lo “Scenario Paesaggistico” delineando, con le “Linee Guida,” gli aspetti tecnici e le modalità attraverso le quali operare la trasformazione del territorio, basata sulla previsione di medio e lungo periodo.

La terza parte è rappresentata dalle NTA che costituiscono tutta la serie di indirizzi, normative e prescrizioni sulla base delle quali dovrà essere attuato l'utilizzo delle risorse ambientali, insediative e storico culturali caratterizzanti il paesaggio.

Secondo l'art. 38 delle NTA, il PPTR, d'intesa con il Ministero, individua e delimita i beni paesaggistici di cui all'art. 134 del Codice, nonché ulteriori contesti a norma dell'art. 143 comma 1 lett. e) del Codice, e ne detta rispettivamente le specifiche prescrizioni d'uso e le misure di salvaguardia e utilizzazione.

8.2.1.1. L'Atlante del Patrimonio Ambientale, Paesaggistico e Territoriale

L'**Atlante** descrive l'identità dei differenti paesaggi che costituiscono la Regione Puglia, e le regole che hanno guidato la costruzione nel lungo periodo. Per quanto riguarda la sintesi dei caratteri identitari di unità territoriali omogenee e riconoscibili, ovvero gli ambiti e le figure territoriali, si fa riferimento alla Carta dei Paesaggi della Puglia.

Il paesaggio di ogni ambito è identificabile sulla base della sua fisionomia caratteristica, che è il risultato “visibile”, la sintesi “percettibile” dell'interazione di tutte le componenti (fisiche, ambientali e antropiche) che lo determinano.

Il territorio di Santa Maria di Leuca, Comune di Castrignano del Capo, rientra nell'ambito paesaggistico Salento delle Serre, Figura le “Serre Ioniche”.



Figura 43: Ambito del Salento delle Serre

Il perseguimento degli obiettivi di qualità è assicurato dalla normativa d'uso costituita da indirizzi e direttive specificamente individuati nella Sezione C2) delle schede degli ambiti paesaggistici, nonché dalle disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardante i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti ricadenti negli ambiti di riferimento” (art. 37.4 delle NTA).

Gli obiettivi generali che caratterizzano lo scenario strategico del Piano sono:

1. Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici;
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio;
3. Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata;
4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici;
5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo;
6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee;
7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia;
8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi;
9. *Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia;*
10. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili
11. *Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture*
12. Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali.

Gli obiettivi specifici che caratterizzano lo scenario strategico del piano in riferimento alla tipologia di intervento riferita all'obiettivo generale di cui al suddetto punto 11 sono e punto 9 :

b) Infrastrutture

b11.1	Salvaguardare, riqualificare e valorizzare le relazioni funzionali, visive ed ecologiche fra l'infrastruttura e il contesto attraversato: salvaguardare, riqualificare e valorizzare gli intornoi longitudinali dell'infrastruttura, intesi come fasce di rispetto e aree contermini, promuovendo l'integrazione del progetto con le previsioni degli strumenti di pianificazione locale; ridurre e mitigare gli impatti visivi ed ecologici dell'infrastruttura sul contesto attraversato (frammentazione dei sistemi naturali, effetto margine, barriera, corridoio);
b11.2	Adeguare le prestazioni funzionali dell'infrastruttura al ruolo svolto all'interno della rete della mobilità e in coerenza con il contesto attraverso: - la regolamentazione dei flussi e degli accessi alle aree produttive, agricole, insediative, al mare, ecc...; - l'adeguamento delle caratteristiche geometriche del tracciato; - la riduzione della velocità;
b11.3	Valorizzare le potenzialità fruibili e connettive dell'infrastruttura rispetto al contesto insediativo, agricolo, paesaggistico e ambientale attraversato: garantire la riconoscibilità dei beni naturali e storico-architettonici attraversati e riqualificare e integrare la rete viaria secondaria di accesso ad essi; salvaguardare i manufatti viari storici e i loro contesti;

L'elaborato 4.2.4 riferito alla valorizzazione e riqualificazione dei paesaggi costieri comprende il territorio in oggetto all'interno dell'Ambito 11.1 "Finibus Terrae" che si estende a sud di Otranto fino a comprendere il mare Jonio con le località della Marine di Salve, tra quelli "ad Alta Valenza Paesaggistica da Valorizzare" e per i quali il Piano prevede sei obiettivi specifici come di seguito riportati in Figura 45.

Il porto di Leuca viene ricompreso nel progetto integrato della mobilità lenta quale punto di approdo dei collegamenti marittimi della Metrò del mare, come riportato nell'elaborato 4.2.3 riferito al Sistema Infrastrutturale per la mobilità Lenta che individua una rete multimodale lenta, al fine di rendere percorribile e fruibile con continuità il territorio regionale, lungo tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili e marittimi, che collegano nodi di interconnessione di interesse naturale, culturale e paesaggistico e attraversano e connettono, con tratte panoramiche e suggestive, i paesaggi pugliesi.

In tale senso il piano acquisisce ed integra e servizi di circuitazione costiera del Piano dei Trasporti nelle aree a maggiore frequentazione turistica per implementare l'offerta multimodale, attraverso il potenziamento degli approdi come nodi intermodali di scambio con il trasporto pubblico su gomma, su ferro e ciclopeditone di collegamento tra la costa e l'entroterra.

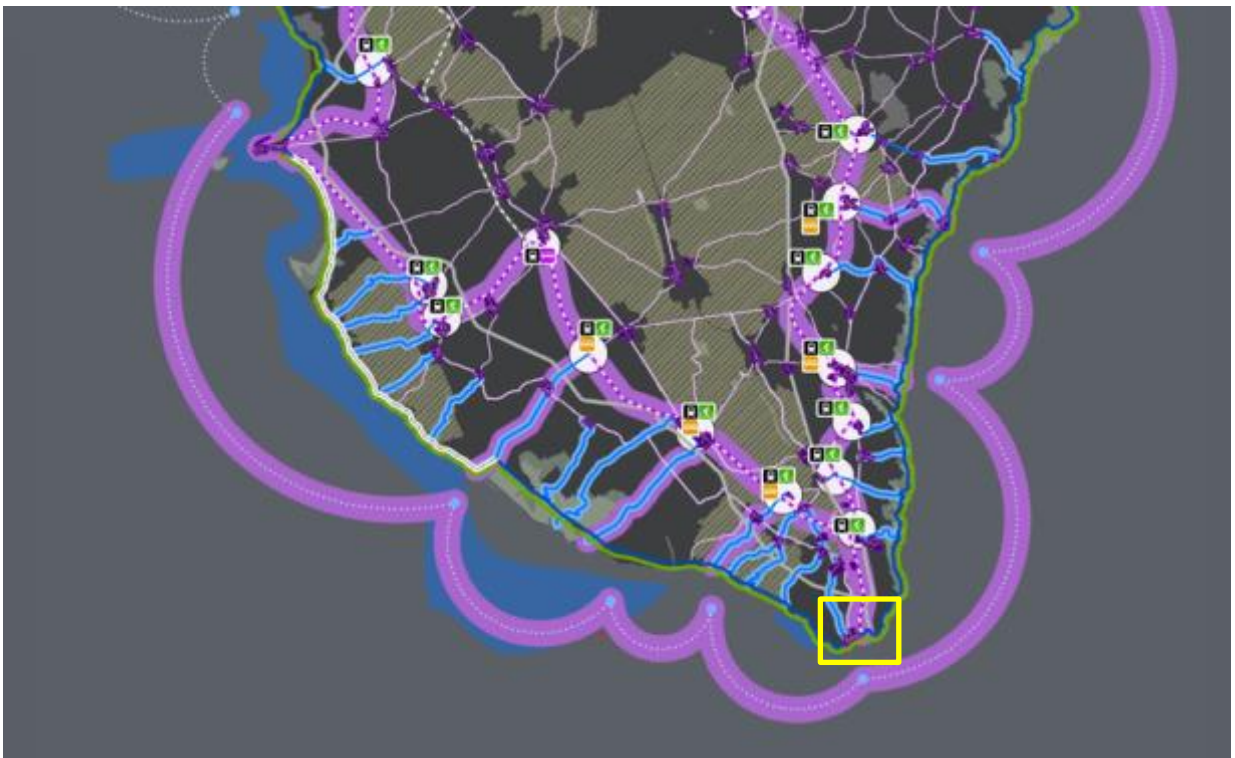


Figura 44: Stralcio elaborato 4.2.3 del PPTR



SEI OBIETTIVI SPECIFICI PER LA VALORIZZAZIONE E LA RIQUALIFICAZIONE INTEGRATA DEI PAESAGGI COSTIERI DELLA PUGLIA	
1.	NON PERDERE IL RITMO: SALVAGUARDARE L'ALTERNANZA STORICA DI SPAZI INEDIFICATI ED EDIFICATI LUNGO LA COSTA. Contenere il consumo di suolo. Salvaguardare e valorizzare le aree di maggior pregio naturalistico e i paesaggi rurali costieri storici; prevedendo ove necessario interventi di riqualificazione e rinaturazione al fine di: i) creare una cintura costiera di spazi ad alto grado di naturalità finalizzata a potenziare la resilienza ecologica dell'ecosistema costiero; ii) ripristinare dei sistemi naturali di difesa dall'erosione e dall'intrusione salina e dei meccanismi naturali di ripascimento degli arenili; iii) potenziare la connessione e la connettività ecologica tra costa ed entroterra; iv) contrastare il processo di formazione di fronti costieri continui.
2.	IL MARE COME GRANDE PARCO PUBBLICO DELLA PUGLIA. Destinare alla fruizione pubblica le aree costiere di più alto valore paesaggistico ed ambientale, garantendone l'accessibilità con modalità di spostamento sostenibili e nel rispetto dei valori paesaggistici e ambientali presenti.
3.	SALVAGUARDARE LA DIVERSITÀ E VARIETÀ DEI PAESAGGI COSTIERI STORICI. Tutelare e valorizzare le specificità e i caratteri identitari dei centri storici e dei paesaggi storici costieri al fine di valorizzare le differenze locali e contrastare la banalizzazione ed omologazione dell'immagine costiera pugliese.
4.	RIQUALIFICARE ECOLOGICAMENTE GLI INSEDIAMENTI TURISTICI COSTIERI. Riqualificare gli insediamenti costieri a prevalente specializzazione turistico-balneare, migliorandone la qualità ecologica, paesaggistica, urbana e architettonica al fine di incrementare qualitativamente l'offerta ricettiva e la dotazione di spazi e servizi per il turismo e per il tempo libero.
5.	DARE PROFONDITÀ ALLA COSTA, CREANDO SINERGIE CON L'ENTROTERRA. Valorizzare sinergicamente il patrimonio edilizio della costa e quello dell'entroterra e potenziare i collegamenti costa-entroterra al fine di integrare il turismo balneare con gli altri segmenti turistici (storico-culturale, naturalistico, rurale, enogastronomico, congressualistico). Decomprimere il sistema ambientale costiero, destagionalizzare i flussi turistici, incrementare l'offerta ricettiva anche a servizio della costa senza ulteriore aggravio di cubature.
6.	DECOMPRIERE LA COSTA ATTRAVERSO PROGETTI DI DELOCALIZZAZIONE. Riduzione della pressione insediativa sugli ecosistemi costieri attraverso progetti di sottrazione dei debitori di qualità paesaggistica, interventi di bonifica ambientale e riqualificazione/rinaturazione/ricostruzione dei paesaggi costieri degradati.

Figura 45: Stralcio elaborato 4.2.4 del PPTR

8.2.1.2. Il sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici

Il P.P.T.R. suddivide le aree sottoposte a tutela in beni paesaggistici, ai sensi dell'art.134 del Codice e Ulteriori Contesti Paesaggistici ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del Codice. I beni paesaggistici si dividono ulteriormente in due categorie di beni:

- Gli immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del Codice), ovvero quelle aree per le quali è stato emanato un provvedimento di dichiarazione del notevole interesse pubblico;
- Le aree tutelate per legge (ex art. 142 del Codice).

L'insieme dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti paesaggistici è organizzato in tre strutture, a loro volta articolate in componenti:

- a) *Struttura idrogeomorfologica*

- Componenti geomorfologiche
- Componenti idrologiche
- b) *Struttura ecosistemica ed ambientale*
 - Componenti botanico vegetazionali
 - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
- c) *Struttura antropica e storico-culturale*
 - Componenti culturali e insediativi
 - Componenti dei valori percettivi

Ogni componente, a sua volta, comprende pertanto i Beni Paesaggistici e gli Ulteriori Contesti Paesaggistici.

Dalla Consultazione della Cartografia del PPTR, si rileva che l'area oggetto d'intervento risulta interessata dalle componenti come sintetizzate nella tabelle di seguito riportata:

COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
6.1.1 Componenti Geomorfologiche	UCP	Versanti (art. 143, co.1, lett. e)	--	Misure di salvaguardia art. 53
	<i>Opera interferente</i>		<i>Sistemazione incrocio via Doppia Croce, via Martinez, sistemazione Area attualmente occupata dall'aiuola.</i>	
6.1.12 Componenti Idrologiche	BP	Territori costieri(art. 142, co.1, lett. a)	--	Prescrizioni art 45
	<i>Opera interferente</i>		<i>Intero intervento</i>	
6.2.1 Componenti Botanico Vegetazionali	UCP	Area di rispetto dei Boschi (art. 142 co. 1, lett. g)	--	Misure di salvaguardia art. 63
	<i>Opera interferente</i>		<i>Sistemazione incrocio via Doppia Croce, via Martinez, sistemazione Area attualmente occupata dall'aiuola e tratto della prevista rampa di accesso al Porto</i>	
6.2.2 Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici	UCP	Area di Rispetto dei Parchi	Parco naturale Regionale "Costa Otranto - S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase"	Misure di salvaguardia art. 72
	<i>Opera interferente</i>		<i>Sistemazione incrocio via Doppia Croce, via Martinez, sistemazione Area attualmente occupata dall'aiuola e tratto della prevista rampa di accesso al Porto</i>	
6.3.1 Componenti Culturali	BP	<i>Immobili e aree di notevole interesse pubblico (art. 136 del Codice)</i>	Vincolo Paesaggistico PAE0047- Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in comune di Castrignano del Capo.	Prescrizioni art 79
			Vincolo Paesaggistico PAE0135 Integrazione di dichiarazioni di notevole interesse pubblico riguardante il tratto di costa adriatica e Ionica dal limite sud dell'abitato di Otranto (mare adriatico) al	

			confine con la provincia di Taranto (Porto Cesareo - mare jonio)	
	<i>Opera interferente</i>		<i>Intero intervento</i>	
6.3.2 Componenti dei Valori Percettivi	UCP	Coni Visuali (art. 143, co. 1, lett. e)	Codice 14 Santa Maria di Leuca Santuario de Finibus Terrae	<i>Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 88</i>
	<i>Opera interferente</i>		<i>Intero intervento</i>	

Tabella 1. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto

8.2.1.3. Componenti geomorfologiche

Come evidenziato dalle figure seguenti parte dell'intervento riguardante le opere a terra risulta interessato dall'UCP definito dai Versanti.

Versanti (art. 143, co.1, lett. e)

I Versanti Consistono in parti di territorio a forte acclività, aventi pendenza superiore al 20%, come individuate nelle tavole della sezione 6.1.1.

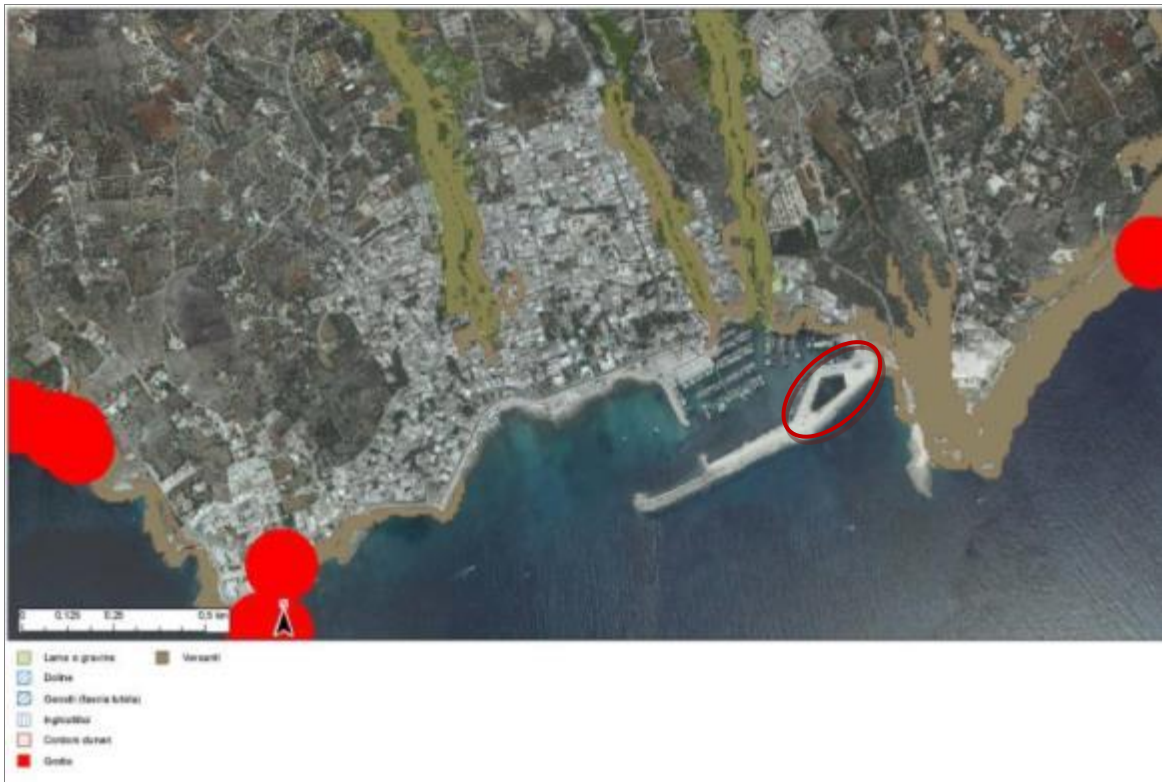


Figura 46: Stralcio PPTR - Componenti geomorfologiche

In particolare l'interferenza delle opere di progetto con tale Ulteriore Contesto interessano i lavori su stradali su via Doppia Croce e via Martinez come dettagliati (Figura 47):

- ✓ Rimozione zanelle e fresatura di asfalto esistente
- ✓ Rimozione aiuola esistente
- ✓ Rimozione parapetto esistente in corrispondenza della rampa di progetto;
- ✓ Nuova realizzazione- tratto marciapiede laterale alla rampa
- ✓ Nuova pavimentazione stradale.



Figura 47: Stralcio PPTR - Componenti geomorfologiche con sovrapposizione dell'intervento

I versanti sono disciplinati dall'art. 53 delle NTA del PPTR che prescrive:

Art. 53 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per i “Versanti”

1. Nei territori interessati dalla presenza di versanti, come definiti all'art. 50, punto 1), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).

2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

a1) alterazioni degli equilibri idrogeologici o dell'assetto morfologico generale del versante;

a2) ogni trasformazione di aree boschive ad altri usi, con esclusione degli interventi colturali eseguiti secondo criteri di silvicoltura naturalistica atti ad assicurare la conservazione e integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;

a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a4) realizzazione di nuclei insediativi che compromettano le caratteristiche morfologiche e la qualità paesaggistica dei luoghi;

a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

3. Tutti i piani, progetti e interventi ammissibili perché non indicati al comma 2, compresi quelli finalizzati ad incrementare la sicurezza idrogeologica, devono essere realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, garantendo elevati livelli di piantumazione e di permeabilità dei suoli, assicurando la salvaguardia delle visuali e dell'accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali, e prevedendo per la divisione dei fondi:

- muretti a secco realizzati con materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi;

- siepi vegetali realizzate con specie arbustive e arboree autoctone, ed eventualmente anche recinzioni a rete coperte da vegetazione arbustiva e rampicante autoctona;

- in ogni caso con un congruo numero di varchi per permettere il passaggio della fauna selvatica;

4. Nel rispetto delle norme per l'accertamento di compatibilità paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:

c1) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;

c2) per la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

8.2.1.4. Componenti Idrologiche

L'area di Progetto in rosso ricade tra i beni tutelati ai sensi dell'art. 142, comma 1 ovvero tra le "aree tutelate per legge" in quanto ricompresa tra *i territori costieri*.

I *territori costieri* consistono nella fascia di profondità costante di 300 m, a partire dalla linea di costa individuata dalla Carta Tecnica Regionale, come delimitata nelle tavole della sezione 6.1.2 del PPTR.



Figura 48: Stralcio PPTR - Componenti idrologiche



Figura 49: Stralcio PPTR - Componenti idrologiche con sovrapposizione delle opere a terra (in rosso) previste in progetto



Figura 50: Stralcio PPTR - Componenti idrologiche con sovrapposizione delle opere a mare (in rosso) previste in progetto

In considerazione di tale interferenze l'intervento è sottoposto alle prescrizioni previste dall'art. 45 delle NTA del PPTR di seguito riportate:

Art. 45 Prescrizioni Territori Costieri

1. Nei territori costieri e contermini ai laghi come definiti all'art. 41, punti 1) e 2), si applicano le seguenti prescrizioni:

2. **Non sono ammissibili** piani, progetti e interventi che comportano:

- a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesistico/ambientali;
- a2) mutamenti di destinazione d'uso di edifici esistenti per insediare attività produttive industriali e della grande distribuzione commerciale;
- a3) realizzazione di recinzioni che riducano l'accessibilità alla costa e la sua fruibilità visiva e l'apertura di nuovi accessi al mare che danneggino le formazioni naturali rocciose o dunali;
- a4) trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità;
- a5) escavazione delle sabbie se non all'interno di un organico progetto di sistemazione ambientale;
- a6) realizzazione e ampliamento di grandi impianti per la depurazione delle acque reflue, di impianti per lo smaltimento e recupero dei rifiuti, fatta eccezione per quanto previsto al comma 3;
- a7) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a8) realizzazione di nuovi tracciati viari, fatta eccezione per quanto previsto al comma 3;
- a9) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- a10) eliminazione dei complessi vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale;

3. Fatte salve la procedura di autorizzazione paesaggistica e le norme in materia di condono edilizio, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, **sono ammissibili** piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti:

- b1) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti, esclusa la demolizione e ricostruzione di manufatti di particolare valore storico e identitario, per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, fatta eccezione per le attrezzature balneari e consentendo comunque per ogni tipo di intervento l'adeguamento sismico purché detti piani e/o progetti e interventi:
 - siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica degli immobili;
 - comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi;
 - non interrompano la continuità naturalistica della fascia costiera, assicurando nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del mare nonché percorribilità longitudinale della costa;

- *garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;*
- *promuovano attività che consentano la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto (agricoltura, allevamento, ecc.) e fruizione pubblica (accessibilità ecc.) del bene paesaggio;*
- b2) *realizzazione di aree a verde attrezzato con percorsi e spazi di sosta pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati, con l'esclusione di ogni opera comportante la impermeabilizzazione dei suoli;*
- b3) *realizzazione di attrezzature di facile amovibilità per la balneazione e altre attività connesse al tempo libero, che non compromettano gli elementi naturali e non riducano la fruibilità ed accessibilità dei territori costieri e di quelli contermini ai laghi, che siano realizzate con materiali ecocompatibili, senza utilizzo di materiali cementati di qualsiasi genere e fondazioni nel sottosuolo, nel rispetto delle specifiche norme di settore e purché siano installate senza alterare la morfologia dei luoghi;*
- b4) *realizzazione di aree di sosta e parcheggio, progettate in modo che non compromettano i caratteri naturali, non aumentino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e che non comportino la realizzazione di superficie impermeabili, garantendo la salvaguardia delle specie vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale e prevedendone la piantumazione in misura adeguata alla mitigazione degli impatti e al migliore inserimento paesaggistico;*
- b5) *realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientale, utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto 31 territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4 ;*
- b6) *realizzazione di infrastrutture e servizi pubblici finalizzati alla riqualificazione di insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica non contrastino con la morfologia dei luoghi e le tipologie, i materiali e i colori siano coerenti con i caratteri paesaggistici dell'insediamento;*
- b7) *realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove;*
- b8) *realizzazione di opere migliorative incluse le sostituzioni o riparazioni di componenti strutturali, impianti o parti di essi ricadenti in un insediamento già esistente.*

8.2.1.5. Componenti Botanico Vegetazionali



Figura 51: Stralcio PPTR - Componenti botanico vegetazionale con individuazione area intervento

In riferimento alla Componente Botanico-Vegetazionale, la Cartografia di Piano evidenzia che l'intervento riferito a buona parte delle opere a terra interferisce con l'Area di Rispetto dei Boschi.



Figura 52: Stralcio PPTR - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici con sovrapposizione intervento (in rosso)

Nello specifico le opere a terra ricomprese in tale perimetro riguardano (Figura 51)

- ✓ Rimozione zanelle e fresatura di asfalto esistente;
- ✓ Rimozione aiuola esistente;
- ✓ Rimozione parapetto esistente in corrispondenza della rampa di progetto;
- ✓ Nuova realizzazione- tratto marciapiede laterale alla rampa;

- ✓ Nuova pavimentazione stradale;
- ✓ Nuovo tratto di rampa e relativi marciapiedi perimetrali.

L'Area di rispetto dei boschi (art 143, comma 1, lett. e, del Codice), consiste in una fascia di salvaguardia della profondità come di seguito determinata, o come diversamente cartografata:

- a) 20 metri dal perimetro esterno delle aree boscate che hanno un'estensione inferiore a 1 ettaro e delle aree oggetto di interventi di forestazione di qualsiasi dimensione, successivi alla data di approvazione del PPTR, promossi da politiche comunitarie per lo sviluppo rurale o da altre forme di finanziamento pubblico o privato;
- b) 50 metri dal perimetro esterno delle aree boscate che hanno un'estensione compresa tra 1 ettaro e 3 ettari;
- c) 100 metri dal perimetro esterno delle aree boscate che hanno un'estensione superiore a 3 ettari.

Le aree di rispetto dei boschi sono disciplinate dalle misure di salvaguardia di cui all'art. 53 delle NTA del PPTR.

Art. 63 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'Area di rispetto dei boschi

1. Nei territori interessati dalla presenza di aree di rispetto dei boschi si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).

2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, **si considerano non ammissibili** tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-agropastorale che non compromettano le specie spontanee e siano coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone;

a2) nuova edificazione;

a3) apertura di nuove strade, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati, e l'impermeabilizzazione di strade rurali;

a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;

a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a6) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile;

a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a8) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

a9) è consentita la messa in sicurezza dei fronti di cava se effettuata con tecniche di ingegneria naturalistica

3. Fatta salva la procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, sono ammissibili, piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti:

b1) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, purché detti piani e/o progetti e interventi: • siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale degli immobili, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica;

• comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi;

• assicurino l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono la tutela dell'area boscata;

• garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;

• incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi;

b2) realizzazione di impianti tecnici di modesta entità quali cabine elettriche, cabine di decompressione per gas e impianti di sollevamento, punti di riserva d'acqua per spegnimento incendi, e simili;

b3) costruzione di impianti di captazione e di accumulo delle acque purché non alterino sostanzialmente la morfologia dei luoghi;

b4) realizzazione di strutture facilmente rimovibili di piccole dimensioni per attività connesse al tempo libero, realizzate in materiali ecocompatibili, che non compromettano i caratteri dei luoghi, non aumentino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e non comportino l'aumento di superficie impermeabile, prevedendo idonee opere di mitigazione degli impatti;

b5) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture strettamente funzionali alla conduzione del fondo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, e dovranno mantenere, recuperare o ripristinare tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili.

8.2.1.6. Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici

In riferimento alla Componente delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici, la Cartografia di Piano evidenzia che parte delle interventi a terra previsti in progetto rientrano all'interno del perimetro che definisce l'area di rispetto del Parco Naturale, che l'intervento riferito a parte delle opere a terra interferisce con l'Area di Rispetto del Parco Naturale Regionale "Costa Otranto-S.Maria di Leuca e Bosco di Tricase" istituito ai sensi della L.R. 19/1997 con L.R. n. 30 del 26.10.2006 (BURP n. 143 del 03.11.2006).

Ai sensi dell'art. 143, comma 1, lettera e, del Codice l'Area di Rispetto dei Parchi, qualora non sia stata delimitata l'area contigua ai sensi dell'art. 32 della L. 394/1991 e s.m.i., consiste in una fascia di salvaguardia della profondità di 100 metri dal perimetro esterno dei parchi e delle riserve regionali di cui al precedente punto 1) lettera c) e d).



Figura 53: Stralcio PPTR - Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici con individuazione area intervento

Nello specifico le aree interferenti con detta componente riguardano (**Figura 54**)

- ✓ Rimozione zanelle e fresatura di asfalto esistente;
- ✓ Rimozione aiuola esistente;
- ✓ Rimozione parapetto esistente in corrispondenza della rampa di progetto;
- ✓ Nuova realizzazione- tratto marciapiede laterale alla rampa;
- ✓ Nuova pavimentazione stradale;
- ✓ Nuovo tratto di rampa e relativi marciapiedi perimetrali.



Figura 54: Stralcio PPTR - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici con sovrapposizione intervento (in rosso)

Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (art. 143, comma 1, lettera e, del Codice).

Qualora non sia stata delimitata l'area contigua ai sensi dell'art. 32 della L. 394/1991 e s.m.i. consiste in una fascia di salvaguardia della profondità di 100 metri dal perimetro esterno dei parchi e delle riserve regionali di cui al precedente punto 1) lettera c) e d).

Le aree di rispetto dei Parchi sono disciplinate dalle misure di salvaguardia di cui all'art. 72 delle NTA del PPTR di seguito richiamato.

Art. 72 Misure di salvaguardia e utilizzazione per l'Area di rispetto dei Parchi

1. Nei territori interessati dalla presenza di aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali come definita all'art. 68, punto 3), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui al successivo comma 2).

2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, **si considerano non ammissibili** tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, quelli che comportano:

a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;

a2) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;

a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

8.2.1.7. Componenti Storico Culturali

In riferimento alle Componenti Culturali ed Insediative, l'intera area oggetto di intervento è compresa tra gli Immobili ed aree di notevole interesse pubblico, disciplinati dall'art. 79 delle NTA del PPTR.



Figura 55: Stralcio PPTR - PPTR - Componenti Culturali ed Insediative con individuazione (in rosso) area oggetto di intervento

In particolare i Vincoli paesaggistici presenti sono:

- ✓ **PAE0047** - Vincolo Paesaggistico "Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in comune di Castrignano del Capo". - Vincolo diretto Istituito ai sensi della L. 1497 del 30-12-1977, pubblicato sulla G.U. n. 58 del 28-02-1978 - Classificazione D.Lgs. 42/2004, art. 136 con DGR n. 623 /2018
- ✓ **PAE0135** - Vincolo Paesaggistico "Costa Jonica da Otranto", Vincolo diretto Istituito ai sensi della L. 1497 Galassino 01-08-1985, pubblicato sulla G.U. n. 30 del 06-02-1986 "Integrazione di dichiarazioni di notevole interesse pubblico riguardante il tratto di costa Adriatica e Ionica dal limite sud dell'abitato di Otranto (Mare Adriatico) al confine con la provincia di Taranto (Porto Cesareo - Mare Jonio). Classificazione D.Lgs. 42/2004, art. 136 con DGR n. 623 /2018

Art. 79 Prescrizioni per gli Immobili e le aree di notevole interesse pubblico

1. Sugli immobili e le aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del Codice, nei termini riportati nelle seguenti specifiche discipline d'uso, fatto salvo quanto previsto dagli artt. 90, 95 e 106 delle presenti norme e il rispetto della normativa antisismica:

1.1 la normativa d'uso della sezione C2 della scheda d'ambito, di cui all'art.37, comma 4, in cui ricade l'immobile o l'area oggetto di vincolo ha valore prescrittivo per i piani e i programmi di competenza degli Enti e dei soggetti pubblici, nonché per tutti i piani e i progetti di iniziativa pubblica o privata fino all'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali al PPTR;

1.2. le disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardanti le aree tutelate per legge di cui all'art. 142 del Codice e gli ulteriori contesti ricadenti nell'area oggetto di vincolo;

1.3 per tutti gli interventi di trasformazione ricadenti nell'area interessata da dichiarazione di notevole interesse pubblico, è obbligatorio osservare le raccomandazioni contenute nei seguenti elaborati:

a) per i manufatti rurali in pietra a secco:

- Elaborato del PPTR 4.4.4 – Linee guida per il restauro e il riuso dei manufatti in pietra a secco;

b) per i manufatti rurali non in pietra a secco:

- Elaborato del PPTR 4.4.6 – Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali;
- c) per i manufatti pubblici nelle aree naturali protette;
- Elaborato del PPTR 4.4.7 - Linee guida per il recupero dei manufatti edilizi pubblici nelle aree naturali protette;
- d) per la progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- Elaborato del PPTR 4.4.1: Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- e) per le trasformazioni urbane;
- Documento regionale di assetto generale (DRAG) - criteri per la formazione e la localizzazione dei piani urbanistici esecutivi (PUE) – parte II - criteri per perseguire la qualità dell'assetto urbano;
- Elaborato del PPTR 4.4.3: linee guida per il patto città-campagna: riqualificazione delle periferie e delle aree agricole periurbane;
- f) per la progettazione e localizzazione delle infrastrutture;
- Elaborato del PPTR 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture;
- g) per la progettazione e localizzazione di aree produttive;
- Elaborato del PPTR 4.4.2: Linee guida sulla progettazione di aree produttive paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzate.

8.2.1.8. Componenti dei Valori Percettivi

Con riferimento alle Componenti dei Valori Percettivi, l'intervento rientra per intero nel Cono Visuale "Santa Maria di Leuca Santuario de Finibus Terrae".

L'art. 85 delle NTA del PPTR, definisce che i Coni visuali (art 143, comma 1, lett. e, del Codice) che consistono in aree di salvaguardia visiva di elementi antropici e naturali puntuali o areali di primaria importanza per la conservazione e la formazione dell'immagine identitaria e storicizzata di paesaggi pugliesi, anche in termini di notorietà internazionale e di attrattività turistica, come individuati nelle tavole della sezione 6.3.2.

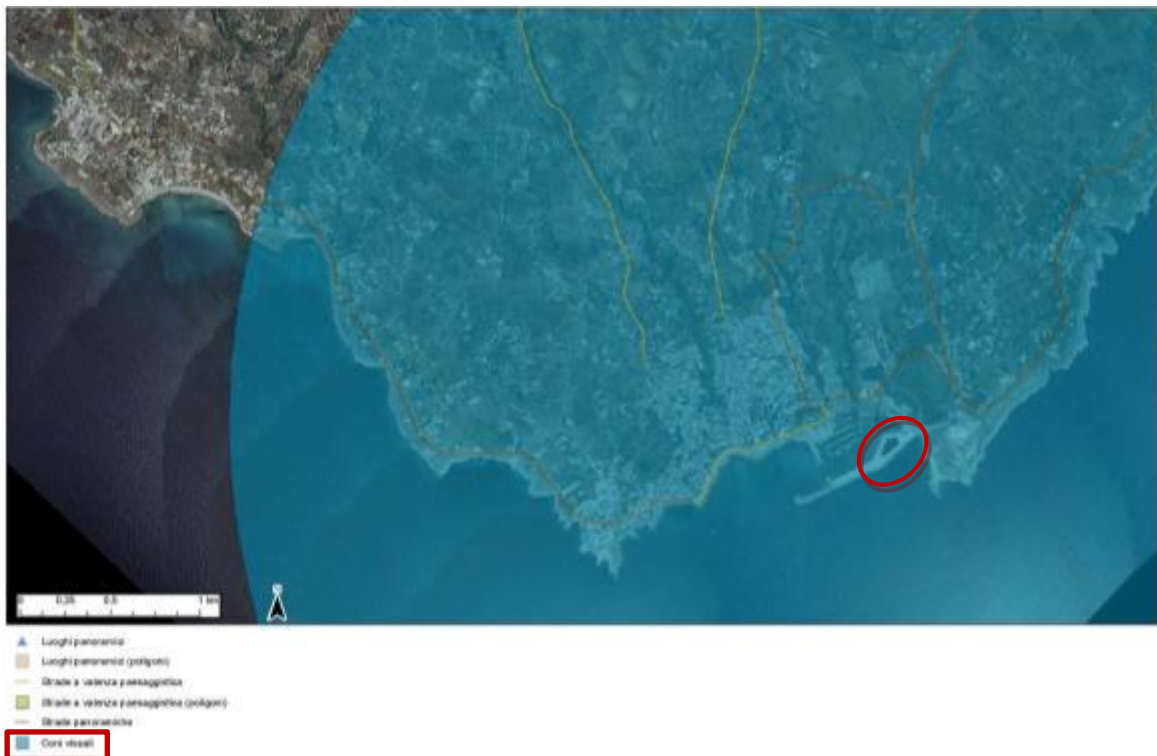


Figura 56: Stralcio PPTR - Componenti dei Valori Percettivi con individuazione (in rosso) area oggetto di intervento

Le aree ricadenti all'interno dei Coni Visuali sono sottoposte alle Misure di Salvaguardia dell'art. 88 delle NTA del PPTR di seguito riportato:

Art. 88 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le componenti dei valori percettivi

1. Nei territori interessati dalla presenza di componenti dei valori percettivi come definiti all'art. 85, comma 4), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).
2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, **si considerano non ammissibili** tutti i piani, progetti e interventi in

contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

- a1) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali, delle aree comprese nei coni visuali;
- a2) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere, con interventi di grandi dimensioni, i molteplici punti di vista e belvedere e/o occludere le visuali sull'incomparabile panorama che da essi si fruisce;
- a3) realizzazione e ampliamento di impianti per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;
- a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per quanto previsto alla parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a5) nuove attività estrattive e ampliamenti.

3. Nel rispetto delle norme per l'accertamento di compatibilità paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi che:

- c1) comportino la riduzione e la mitigazione degli impatti e delle trasformazioni di epoca recente che hanno alterato o compromesso le relazioni visuali tra le componenti dei valori percettivi e il panorama che da essi si fruisce;
- c2) assicurino il mantenimento di aperture visuali ampie e profonde, con particolare riferimento ai coni visuali e ai luoghi panoramici;
- c3) comportino la valorizzazione e riqualificazione delle aree boschive, dei mosaici culturali della tradizionale matrice agricola, anche ai fini della realizzazione della rete ecologica regionale;
- c4) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi, la riqualificazione e/o rigenerazione architettonica e urbanistica dei fronti a mare nel rispetto di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo;
- c5) comportino la riqualificazione e valorizzazione ambientale della fascia costiera e/o la sua rinaturalizzazione;
- c6) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi e lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile;
- c7) comportino la rimozione e/o delocalizzazione delle attività e delle strutture in contrasto con le caratteristiche paesaggistiche, geomorfologiche, naturalistiche, architettoniche, panoramiche e ambientali dell'area oggetto di tutela.

8.2.2. COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON LE PRESCRIZIONI E MISURE DI SALVAGUARDIA DI CUI ALLE NTA DEL PPTR

L'analisi del Sistema delle Tutele del PPTR vigenti sul territorio in esame, ha rilevato delle interferenze tra le opere di progetto e alcuni dei Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti paesaggistici come dettagliate nel precedente paragrafo e, pertanto, al fine di verificare la coerenza dell'intervento con le NTA del piano, si riportano alcune valutazioni riferite alle interferenze delle opere di progetto con le componenti individuate.

Componente geomorfologica – UCP: Versanti

L'intervento in oggetto non rientra tra quelli ricompresi come "non ammissibili" dall'art.53, comma 2, delle NTA del PPTR. Lo stesso non determina alterazioni degli equilibri idrogeologici o dell'assetto morfologico e paesaggistico, trasformazioni di aree boschive.

L'intervento è pertanto in linea con quanto previsto dal comma 3 dello stesso articolo che cita, tra l'altro, come ammissibili quelli che "non indicati al comma 2, compresi quelli finalizzati ad incrementare la sicurezza idrogeologica, siano realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, assicurando la salvaguardia delle visuali e dell'accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali".

L'intervento rientra in area urbanizzata, in particolare su sedi stradali di vie comunali e spazi annessi pavimentati, e in area portuale interessando anche in tal caso banchine esistenti.

Componente idrogeologica – BP: Territori Costieri

L'intervento non rientra tra quelli non ammissibili; inoltre, risulta coerente con quelli di cui al punto b5), comma 3, dell'art. Art. 45 Prescrizioni per i "Territori costieri" che cita infatti **come ammissibili la realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientale, utilizzando tecnologie/materiali appropriati a caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4.**

L'intervento risulta inoltre in linea con quelli richiamati al punto b6) dello stesso comma che prevede come ammissibili "la realizzazione di infrastrutture e servizi pubblici finalizzati alla riqualificazione di

insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica non contrastino con la morfologia dei luoghi e le tipologie, i materiali e i colori siano coerenti con i caratteri paesaggistici dell'insediamento".

L'intervento in oggetto rientra all'interno del Piano Regolatore Portuale 2021 approvato, è conforme alle previsioni e si configura come attuazione dello stesso nel rispetto dei caratteri identitari dell'area.

Componente Botanico Vegetazionali – UCP: Area di rispetto dei Boschi

Le opere di progetto seppur interferenti con l'area di rispetto dei boschi ricadono in area portuale, configurandosi come attuazione dello stesso piano, e solo parzialmente nell'area urbanizzata immediatamente antistante alla stessa, interessando la viabilità esistente **per migliorare l'accessibilità alla zona della darsena del Porto.**

Le opere di progetto, seppur rientranti nel perimetro di tale ulteriore contesto, non interessano aree con presenza di copertura vegetazionale; la realizzazione delle stesse non comporta, pertanto, alcuna trasformazione e rimozione di vegetazione arborea od arbustiva.

Componente delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici – UCP: Area di rispetto dei Parchi

L'intervento non rientra tra quelli ritenuti non ammissibili ai sensi dell'Art. 72 Misure di salvaguardia e utilizzazione per l'Area di rispetto dei Parchi e delle Riserve regionali delle NTA del PPTR.

Inoltre, le opere di progetto, non determinano sottrazione di habitat o copertura vegetazionale arborea od arbustiva.

Componenti Culturali Insediative – BP: Immobili e Aree di Notevole Interesse pubblico.

In riferimento alle Componenti Culturali ed Insediative, l'area in cui si inseriscono gli interventi di progetto è compresa tra gli Immobili ed aree di notevole interesse pubblico, disciplinati dall'art. 79; la tipologia di intervento oggetto della progettazione non è ricompresa tra quelle per cui il succitato articolo indica prescrizioni ma solo l'osservanza *delle raccomandazioni contenute nelle Linee Guida degli specifici Elaborati richiamati nello stesso articolo.*

L'intervento è in linea con gli indirizzi riportati all'interno delle schede PAE 0047 e PAE 0135 riferite al territorio in interesse assicurarne la conservazione e valorizzazione in quanto sistemi territoriali integrati, relazionati al territorio nella sua struttura storica definita dai processi di territorializzazione di lunga durata e dai caratteri identitari delle figure territoriali che lo compongono.

In merito a quanto riportato si rileva che le opere e i lavori indicati in progetto si inseriscono nell'area Portuale e risultano conformi alle previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale.

Componente dei Valori Percettivi - UCP: Coni Visuali

In riferimento all'ulteriore contesto riferito ai Coni Visuali in cui rientra l'area oggetto di intervento si rileva che le previsioni progettuali non producono alcuna modifica dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali; inoltre le stesse risultano in linea con gli indirizzi di cui al comma 3 punto c2) e c6) dell'art. Art. 88 "Misure di salvaguardia e di utilizzazione" per le componenti dei valori percettivi in quanto assicurano il mantenimento di aperture visuali ampie e profonde. Con particolare riferimento ai coni visuali e ai luoghi panoramici si rileva che l'intervento a terra prevede un riordino dello spazio pubblico in corrispondenza di via Doppia Croce e via Martinez non solo relativamente al varco di accesso all'area portuale della Darsena ma anche allo sviluppo di percorsi pedonali che si connettono con quelli attualmente esistenti, il tutto nel rispetto di tipologie, materiali e colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo.

8.2.3. Conclusioni

In relazione alla conformità dell'intervento alle norme del PPTR riferite alle componenti interferenti, si evidenzia che:

- il progetto è conforme alle previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale (PRP) configurandosi come attuazione dello stesso.
- L'intervento si inserisce su un ambito portuale già ben definito e tradizionalmente consolidato nel contesto urbano e territoriale non incidendo sull'assetto paesaggistico-ambientale dei luoghi.
- Le aree interessate non presentano alcuna copertura vegetazionale interessando per la parte non compresa nell'area portuale esclusivamente la sistemazione dell'incrocio tra via Doppia Croce , via Martinez per consentire l'accesso alla nuova viabilità al Porto , con la rimozione dell'attuale aiuola.
- La rampa di lunghezza pari a circa 109 m raccorderà l'incrocio suddetto posto ad una quota media posta a + 10 m s.l.m. con il piano banchina posto a circa + 2 m s.l.m.m, il tutto secondo le previsioni del PRP. In linea con gli indirizzi del piano l'intervento prevede inoltre la realizzazione di un marciapiede di larghezza pari a 1,50 m sul lato mare di via Doppia Croce, al fine di consentire al notevolissimo traffico di visitatori di raggiungere in sicurezza la cascata monumentale e l'area portuale.

A seguito della disamina svolta e della verifica circa la compatibilità dell'intervento con le NTA del PPTR, si ritiene che l'intervento possa essere assoggettato ad Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 90 delle stesse NTA.

8.3. Piano di Bacino stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI)

L'Autorità di Bacino regionale della Puglia ha approvato con Deliberazione n. 39 del Comitato Istituzionale del 30 novembre 2005 il Piano di bacino della Puglia, stralcio "Assetto Idrogeologico" e relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Puglia (PAI) è finalizzato al miglioramento delle condizioni di regime idraulico e della stabilità geomorfologica necessario a ridurre gli attuali livelli di pericolosità e a consentire uno sviluppo sostenibile del territorio nel rispetto degli assetti naturali, della loro tendenza evolutiva e delle potenzialità d'uso.

Il PAI costituisce Piano Stralcio del Piano di Bacino, ai sensi dall'articolo 17 comma 6 ter della Legge 18 maggio 1989, n. 183 (attualmente recepita dal nuovo Codice dell'Ambiente D. Lgs. 152/2006 del 14/04/2006) ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia.

All'interno del territorio di propria competenza, il PAI individua e perimetra:

- *Aree a Pericolosità Geomorfologica:*

Aree a pericolosità geomorfologica molto elevata (P.G.3);

Aree a pericolosità geomorfologica elevata (P.G.2);

Aree a pericolosità geomorfologica media e moderata (P.G.1).

- *Aree a Pericolosità Idraulica:*

Bassa probabilità di inondazione (BP);

Media probabilità di inondazione (MP);

Alta probabilità di inondazione (AP)

Piano definisce, infine, il Rischio idraulico (R) come Entità del danno atteso correlato alla probabilità di inondazione (P), alla vulnerabilità del territorio (V), al valore esposto o di esposizione

al rischio (E) determinando:

- Aree a rischio molto elevato (R4);

- Aree a rischio elevato (R3);

- Aree a rischio medio/moderato (R2);

- Aree a rischio lieve (R1).

Dalla consultazione della cartografia del Piano si riscontra che l'intervento ricade limitatamente all'interno di aree classificate PG2 e PG3 e in aree a Rischio elevato R3

In considerazione della presenza delle suddette aree, il PAI prevede che gli interventi siano oggetto di verifica di compatibilità geomorfologica.

La compatibilità dell'intervento al Piano è quindi vincolata al rispetto delle prescrizioni previste dagli articoli 13 e 14, delle NTA.

Ai sensi del comma 2 dell'art.13 e art.14 delle stesse Norme, *"per tutti gli interventi nelle aree a pericolosità geomorfologica molto elevata l'AdB richiede, in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, la redazione di uno studio di compatibilità geologica e geotecnica che ne analizzi compiutamente gli effetti sulla stabilità dell'area interessata"*.



Figura 57: Stralcio della cartografia allegata al PAI del Porto dio Santa Maria di Leuca- Pericolosità Geomorfologica



Figura 58: Stralcio della cartografia allegata al PAI del Porto dio Santa Maria di Leuca - Aree a rischio

L'intervento risulta pertanto compatibile con le indicazioni del PAI.

8.4. Piano Regionale delle Coste (PRC)

Il Piano Regionale delle Coste (PRC) è lo strumento di programmazione e pianificazione che disciplina l'utilizzo delle aree del Demanio Marittimo, con le finalità di garantire il corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici del litorale pugliese, la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico ricreative.

Il PRC della Regione Puglia, introdotto con la legge del 23 Giugno 2006 n. 17 "Disciplina della tutela e dell'uso della costa", è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n.2273 del 13/10/2011.

L'obiettivo principale che persegue il Piano è lo sviluppo economico e sociale delle aree costiere attraverso criteri di eco-compatibilità e di rispetto dei processi naturali.

Il PRC è anche strumento di conoscenza del territorio costiero ed in particolare delle dinamiche geomorfologiche e meteomarine connesse al prioritario problema dell'erosione costiera, la cui evoluzione richiede un attento e costante monitoraggio e interventi di recupero e riequilibrio litoraneo.

In tale contesto il Piano definisce le cosiddette Unità Fisiografiche e Sub-Unità, intese quali ambiti costiero - marini omogenei e unitari.

Il PRC individua su tutta la fascia demaniale della costa pugliese differenti livelli di criticità all'erosione dei litorali sabbiosi e differenti livelli di sensibilità ambientale associata alle peculiarità territoriali del contesto.

La sensibilità ambientale viene definita in funzione di una molteplicità di indicatori che rappresentano lo stato fisico della fascia costiera (comprendente l'area demaniale e il suo contesto territoriale di riferimento), in relazione al sistema delle norme di tutela che ne sottolineano la valenza ambientale. La sensibilità ambientale viene classificata in elevata, media e bassa.

Nella carta di sensibilità ambientale il sito di intervento viene classificato di sensibilità Alta, mentre nella carta di criticità viene classificato di criticità Bassa.

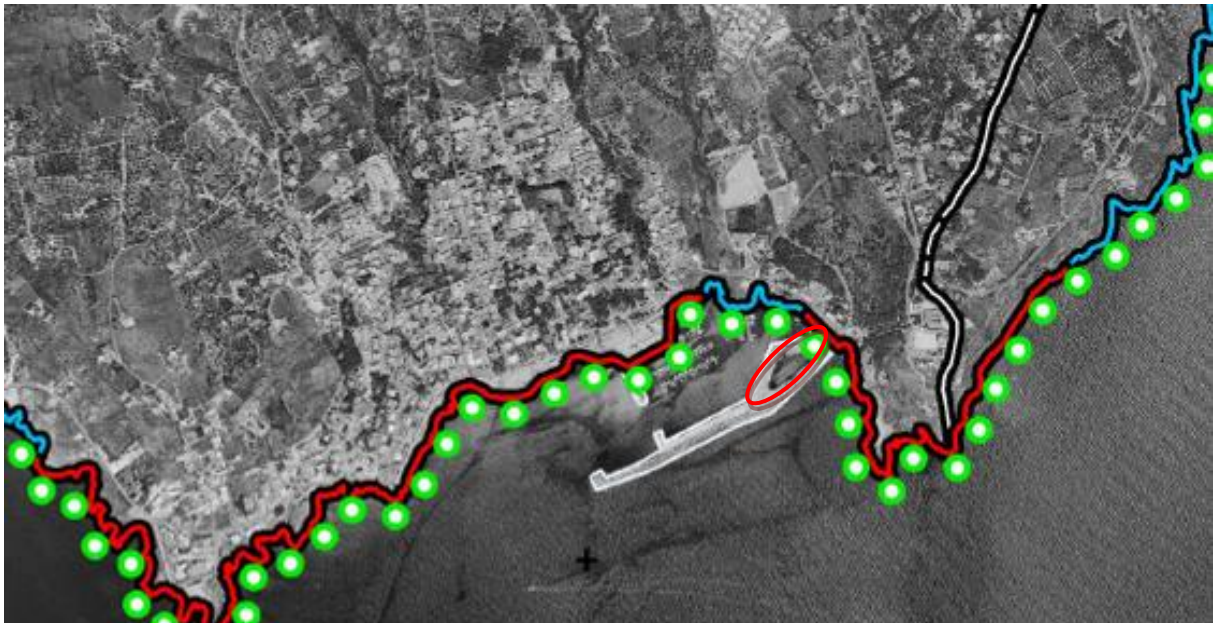


Figura 59: Stralcio della Carta delle sensibilità e criticità del PRC

In virtù della analisi delle criticità e sensibilità, il Piano classifica le aree costiere in classi, assegnando a ciascuna norme di attuazione prescrittive.

Nel caso specifico, il sito è classificato: C3S1, ovvero C3 costa a bassa criticità – S1 Costa ad alta sensibilità ambientale.



Figura 60: Stralcio della Carta della classificazione del PRC

Ai sensi degli articoli 6.2.7 e 6.2.8 delle NTA allegata al PRC, nelle zone classificate C3S1 non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalorati a livello locale la classificazione effettuata su base regionale.

8.5. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE

8.6. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

La Provincia di Lecce è dotata di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato con Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 75 del 24.10.2009(B.U.R.P. n. 8 del 15.01.2009)

Il PTCP rappresenta lo strumento per mezzo del quale la Provincia partecipa ai processi di pianificazione e programmazione promossi dallo Stato, dalla Regione Puglia e da altri soggetti pubblici aventi titolo.

Obiettivo generale del Piano è pertanto «*la costruzione di un quadro di coerenze entro il quale singole Amministrazioni ed Istituzioni possono definire, eventualmente attraverso specifiche intese, le politiche per il miglioramento della qualità e delle prestazioni fisiche, sociali e culturali del territorio provinciale. Più in particolare i principali obiettivi del Piano sono quelli di uno sviluppo del benessere e dei redditi individuali e collettivi, dell'espansione delle attività produttive e dell'occupazione coerentemente alla diffusione della naturalità, del miglioramento dell'accessibilità e della mobilità nel Salento, di un'articolazione dei modi di abitare nelle diverse situazioni concentrate e disperse, della salvaguardia e recupero dei centri antichi e di un immenso patrimonio culturale diffuso, di uno sviluppo turistico compatibile.*»

Questi obiettivi sono collocati entro una specifica ipotesi di organizzazione spaziale ed insediativa, quella del Salento come parco, nella quale i due termini di concentrazione e dispersione sono assunti come complementari ed integrati. Abitare un parco comporta l'utilizzo di nuove infrastrutture che consentano allo stesso Salento di non dover ripetere in ritardo vicende di modernizzazione non adeguate e ormai distanti e di proporre un diverso e nuovo modello di sviluppo.

Il PTCP recepisce e integra le disposizioni del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR). Salvo intesa, ai sensi dell'articolo 57 del D. Lgs 31 marzo 1998 n. 112, la disciplina del PPTR prevale su quella del PTCP per le eventuali parti in contrasto.

Il Piano articola entro quattro insiemi di politiche gli obiettivi e le azioni per il miglioramento della qualità e dell'abitabilità del territorio salentino:

- I. le politiche del welfare (Titolo 3.1) che comprendono i temi della salubrità, della sicurezza, della conservazione e diffusione della naturalità, della prevenzione dei rischi, del ricorso a fonti di energia rinnovabili; del miglioramento e della razionalizzazione delle infrastrutture sociali;
- II. le politiche della mobilità (Titolo 3.2) che comprendono i temi del rapporto tra grandi e piccole reti della mobilità, dell'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, delle relazioni tra le infrastrutture della mobilità e le diverse economie salentine, dell'accessibilità alle diverse parti del territorio;
- III. le politiche della valorizzazione (Titolo 3.3) che comprendono i temi dell'agricoltura d'eccellenza, dell'integrazione tra concentrazione e dispersione produttiva e del leisure;
- IV. le politiche insediative (Titolo 3.4) che affrontano, tenendo conto della compatibilità e dell'incompatibilità tra i diversi scenari predisposti dal Piano, i temi della concentrazione e della dispersione insediativa indagando le prestazioni che offrono le diverse parti del territorio.

Le NTA del PPCP citano i porti turistici al: *Capo 3.2.2 Infrastrutture della mobilità, art. 3.2.2.5 - Itinerari narrativi: strade parco, attraversamenti, "sentieri"; ferrovia, porti turistici, aeroporti.* Riguardo, infatti, gli indirizzi per la pianificazione comunale, *"nello studio e formulazione dei propri strumenti urbanistici generali ed attuativi e nelle loro politiche per il commercio i Comuni dovranno porre particolare attenzione ai punti di intersezione tra i veri tratti della rete ed ai punti di contatto con i luoghi notevoli (centri antichi, monumenti, masserie, aree archeologiche, porti turistici, ecc.). In linea generale intersezioni e punti di contatto danno luogo al passaggio da una tecnica di movimento ad un'altra (ad esempio dal movimento in aereo, in automobile od in treno al movimento in autobus, in bicicletta, in barca, pedonale, ecc.) e, quindi, ad una domanda di specifici luoghi di sosta e parcheggio. Ma proprio per questo gli stessi punti di intersezione e contatto possono divenire luoghi centrali attrattivi. Per questo i Comuni debbono integrare i propri programmi di riordino e razionalizzazione del traffico e della sosta alle proposte del Piano Territoriale di Coordinamento."*

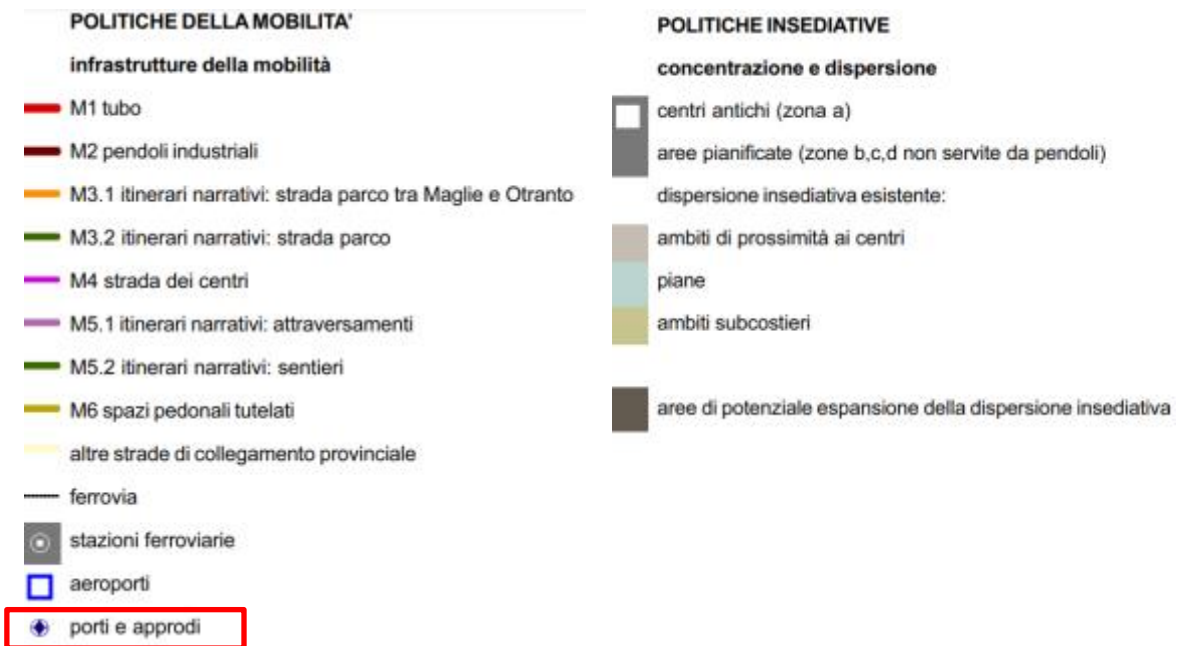
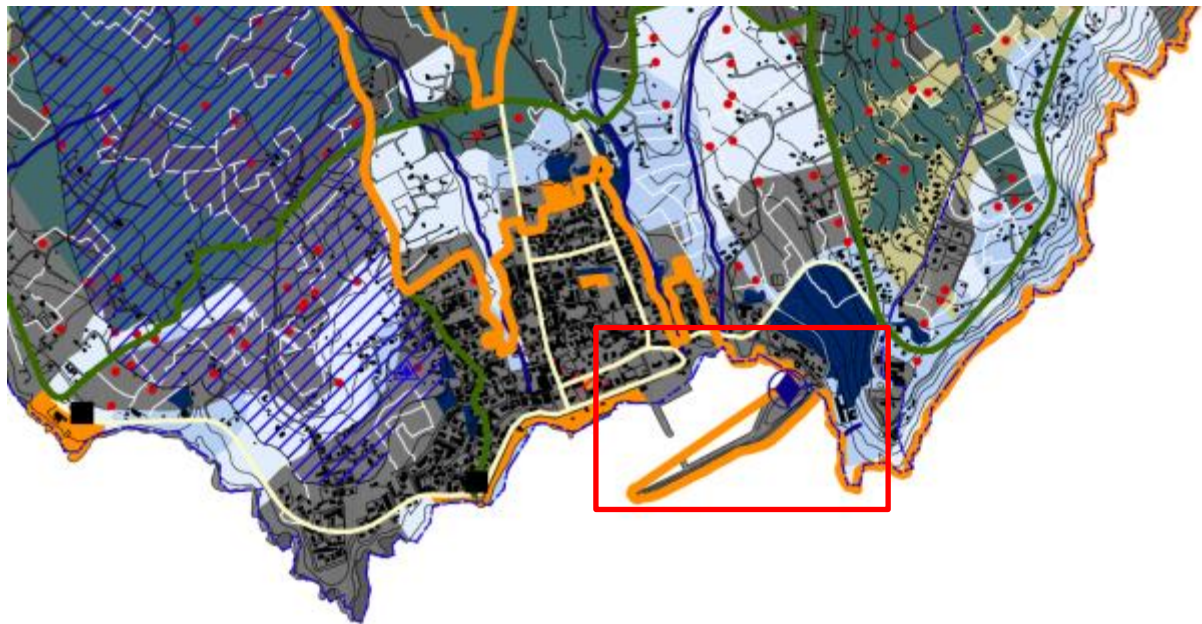


Figura 61: Stralcio Tavola 16 del PTCP ove si evidenzia l'individuazione del Porto di Santa Maria di Leuca

L'intervento risulta compatibile con le norme ed i principi introdotti dal PTCP.

8.7. LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

8.8. Piano Regolatore Portuale vigente

Il PRP articola l'ambito portuale in sottoambiti e aree funzionali aventi specifiche destinazioni e caratteristiche.

Il PRP, in linea con l'art.5. della legge n. 84/1994, suddivide l'Ambito portuale in due sottoambiti e precisamente:

- **Porto operativo**
- **Interazione Città-Porto .**

Il sottoambito "Porto Operativo", all'interno del quale si colloca l'intervento di progetto, comprende tutte le aree portuali strettamente interconnesse alle funzioni plurime della pesca, della cantieristica, dell'ormeggio di unità da traffico adibite al trasporto di passeggeri e dell'ormeggio libero transito e, pertanto, risulta strutturato tra aree a terra destinate ai servizi connessi all'attività della pesca, bunkeraggio e ormeggio .

Il sottoambito dell'"Interazione Città-Porto" comprende lo specchio acqueo, destinato esclusivamente all'ormeggio delle imbarcazioni da diporto e le aree a terra destinate ai servizi del porto, turistici e pubblici esercizi. Tali aree sono da intendere in stretto collegamento con la città e, pertanto, parzialmente destinate non solo ai diportisti ma anche all'uso pubblico .

Il Porto operativo che si estende nella zona a sud-est del bacino portuale si compone delle seguenti aree funzionali:

- Porto peschereccio,
- Area Cantieristica ,
- Area delle Autorità Marittime,
- Area trasporto passeggeri.

Si prevede la realizzazione di una strada di accesso a tale area da ubicare in corrispondenza della attuale rotatoria di via Doppia Croce, che si svilupperà con andamento tale da consentire di superare agevolmente l'attuale dislivello, pari a circa 7 m , tra il piano banchina e la quota stradale. L'impostazione prevista per la suddetta viabilità è tale da consentire il rispetto dello scoglio emergente sul Piazzale del primo braccio, così come richiesto dalla Soprintendenza ai Beni Paesaggistici nel parere espresso sul progetto delle opere oggetto della concessione 50-ennale.

Le aree del Porto Operativo si possono distinguere in:

- Area a Terra
- Specchio acqua

Le aree a terra del Porto operativo dello sviluppo complessivo di ca. mq 19.585 sono essenzialmente quelle destinate alla viabilità, alle aree a parcheggio e alle zone di transito e sosta ed alle varie banchine a servizio delle specifiche funzioni.

Il PRP prevede, in tale sottoambito, due zone di area per la **Cantieristica**:

- quella posta in corrispondenza dello scalo di alaggio e del bacino per il varo alaggio, dove è attualmente ubicato il travel-lift dell'amministrazione comunale di portata 100 tonnellate ed aree limitrofe dello sviluppo di mq 1.443;
- e quella in concessione a privati che si sviluppa lungo il tratto di banchina posto in corrispondenza dell'innesto tra primo e secondo braccio dello sviluppo di mq 263;

Le aree destinate più specificamente al **Porto peschereccio** comprendono i tratti di banchina dello sviluppo complessivo di ca. ml 300, costituiti da:

L'area a terra del Porto peschereccio comprende la zona posta immediatamente in adiacenza ai servizi igienici esistenti, riservata alla realizzazione dell'edificio destinato ad accogliere i locali a servizio dell'attività della pesca. Il volume sotto la prevista rampa di via Doppia Croce potrà essere utilizzato per locali deposito a servizio dei pescatori.

Sulla banchina del primo braccio si prevede la possibilità di realizzare strutture per la

commercializzazione e la conservazione del pescato.

Nell'area a nord del primo braccio è prevista l'area degli uffici della locale Capitaneria di porto e aree pertinenziali.

All'innesto tra il secondo e il terzo braccio della banchina del molo foraneo è prevista uno sviluppo complessivo di 60 ml banchina da riservare all'ormeggio delle unità per il traffico passeggeri .

Lo Specchio acqua comprende:

- L'area riservata all'ormeggio dei Pescherecci stanziali, al bunkeraggio e all'ormeggio di imbarcazioni in transito antistante la parte della banchina del terzo braccio del molo foraneo;
- La porzione di pertinenza della zona cantieristica,;
- La porzione riservata all'ormeggio di unità da traffico adibite al trasporto di passeggeri.
- L'area riservata all'attracco delle imbarcazioni delle forze dell'ordine.



Figura 62: Planimetria sottoambiti del PRP 2021

8.8.1. Programma di Fabbricazione del Comune di Castrignano del Capo

Il Comune di Castrignano del Capo è dotato di Programma di Fabbricazione aggiornato al 1979.

L'area di intervento è classificata nel P.d.F.abbricazione tra le *Zone omogenee di tipo Zona F4 – Attrezzature portuali*. (fig. 17)

L'art.33 delle Norme Tecniche di Attuazione del Programma di Fabbricazione, individua le prescrizioni specifiche per la zona F4. Secondo tale articolo:

“In tali zone, dovranno essere ubicati i servizi annessi all'attività portuale (rimessaggi, officine, laboratori, ecc.). Sono ammesse anche le sopraelevazioni su piano terra esistente, solo però per costruzioni di supporto e complementari al turismo (locande, piccole pensioni, ecc.):

- 1) *Iff – Indice di fabbricabilità fondiaria: 1,5 mc/mq; per la sopraelevazione del solo primo piano su terra esistente 3,00 mc/mq.*
- 2) *H_{max} – Altezza massima: 4,50 mt; solo per edifici destinati ad attrezzature nautiche e per le sopraelevazioni l'H_{max} potrà essere portata a mt. 7,50.*
- 3) *Per le attrezzature del tempo libero e di ristoro si dovranno prevedere mq. 80 per ogni 100 mq di superficie lorda comunque coperta e per le attrezzature balneari si dovranno prevedere almeno un posto macchina per ogni posto barca.*
- 4) *Le aree libere da attrezzature, strade e parcheggi saranno piantumate con alberi di alto fusto.*

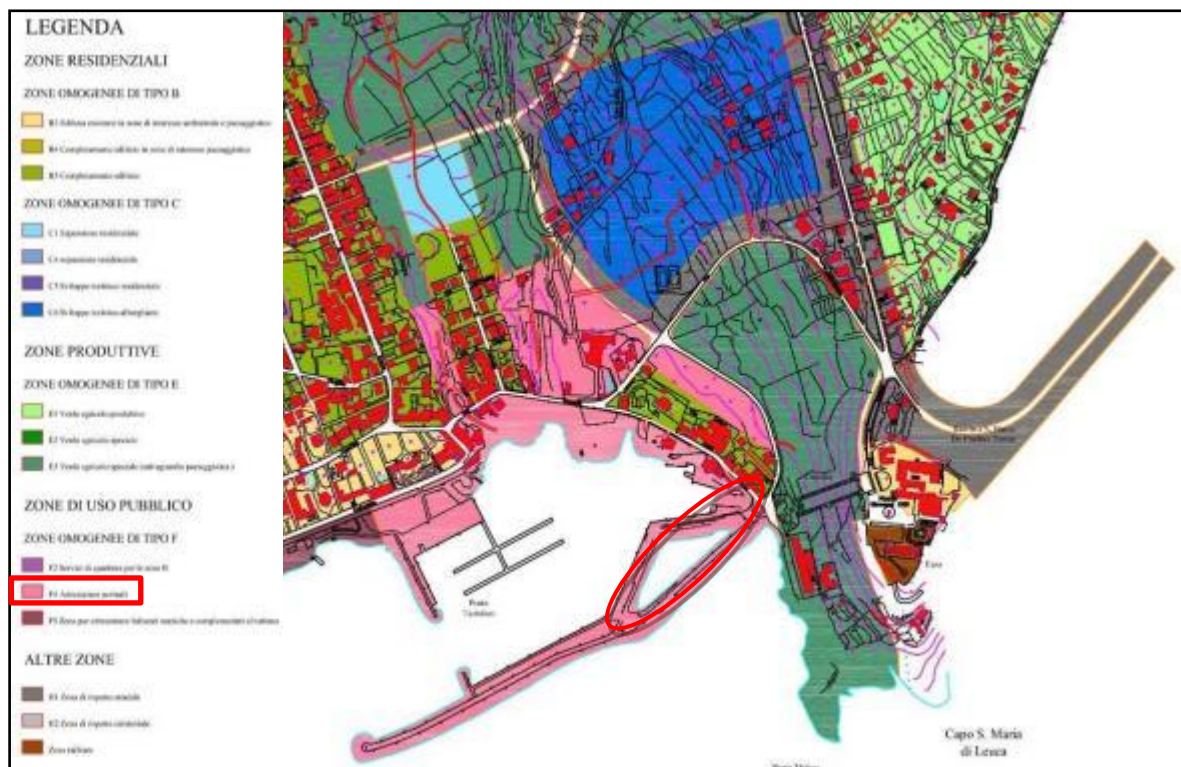


Figura 63: Programma di Fabbricazione vigente del Comune di Castrignano del Capo

8.9. SINTESI DI COERENZA DELL'INTERVENTO CON I PIANI E GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE

Nel presente paragrafo vengono riepilogati i profili di coerenza e conformità dell'opera in progetto con gli obiettivi di assetto paesaggistico, ambientale, territoriale e urbanistico espressi negli strumenti della pianificazione considerata.

• VINCOLO /PIANO	• COERENZA DEL PROGETTO
<ul style="list-style-type: none"> Parchi e Aree Naturali Protette 	<ul style="list-style-type: none"> L'intervento non interferisce con le aree protette e aree parco individuate nel territorio di area vasta individuate: <ul style="list-style-type: none"> ZSC IT9150002 Costa Otranto - S. Maria di Leuca; SIC "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.
<ul style="list-style-type: none"> Vincolo idrogeologico 	<ul style="list-style-type: none"> Non presente
<ul style="list-style-type: none"> Vincoli ai sensi del DL 42/2004 	<ul style="list-style-type: none"> L'intervento interferisce con beni vincolati ai sensi dell'art. 142 del Dlgs 42/2204. Ai sensi dell'art.146 del D.lgs 42/2204, l'intervento è subordinato all'acquisizione dell'Autorizzazione Paesaggistica.
<ul style="list-style-type: none"> Piano Paesaggistico Territoriale Tematico della Regione Puglia (PPTR) 	<p>In relazione alla compatibilità dell'intervento con le Prescrizioni e Misure di Salvaguardia e utilizzazione di cui alle NTA del PPTR e con riferimento ai Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici interferenti, l'intervento è subordinato all'acquisizione di Autorizzazione Paesaggistica.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Piano Stralcio di Bacino Per L'assetto Idrologico (PAI) 	<p>Una porzione di area oggetto di sistemazione in corrispondenza dell'attuale incrocio tra via Doppia Croce e via Martinez interferisce rientra all'interno delle aree perimetrate come PG2 e PG3. Le NTA di Piano consentono la realizzazione delle opere di progetto</p>
<ul style="list-style-type: none"> Piano Regionale delle Coste 	<p>L'intervento è Compatibile</p>
<ul style="list-style-type: none"> Piano (PRQA) 	<ul style="list-style-type: none"> L'intervento è COMPATIBILE CON IL PIANO
<ul style="list-style-type: none"> PIANO REGIONALE DI RISANAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA) 	<ul style="list-style-type: none"> L'intervento è COMPATIBILE CON IL PIANO
<ul style="list-style-type: none"> Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 	<ul style="list-style-type: none"> L'intervento risulta compatibile con il Piano
<ul style="list-style-type: none"> Strumento Urbanistico Comunale 	<ul style="list-style-type: none"> L'intervento risulta compatibile con il P.d.f.

Piano Regolatore Portuale	<ul style="list-style-type: none">• L'intervento risulta coerente con la Variante al P.R.P.
---------------------------	---

Tabella 2: Tabella sintesi di coerenza dell'intervento con il sistema dei vincoli, dei piani e degli strumenti di programmazione di settore

Dalla tabella sopra riportata, si evince che le azioni di progetto possono ritenersi coerenti con tutti gli obiettivi, gli indirizzi e le prescrizioni degli strumenti di pianificazione analizzati in quanto inerenti l'intervento stesso.

In particolare, le opere previste dal presente progetto sono conformi ed in attuazione rispetto alle previsioni della Variante tecnico-funzionale del Piano Regolatore del Porto (P.R.P.) di Santa Maria di Leuca, adottata con deliberazione di Consiglio comunale 30 dicembre 2020, n. 52 e presa d'atto della Giunta Regionale della Puglia con Deliberazione del 24 maggio 2021, n. 817.

9. CRONOPROGRAMMA – FASI DI ATTUATIVE

Nella tabella seguente vengono riportate le fasi in cui si può suddividere il processo di realizzazione dell'opera con l'indicazione degli Enti competenti al rilascio di pareri e autorizzazioni, ovvero coinvolti nella realizzazione e conduzione dei lavori, nonché dei tempi stimati per il completamento delle singole fasi.

Fase progettuale		
<i>Fase</i>	<i>Ente/Società-Parere</i>	<i>Tempo</i>
Approvazione P.D.	Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) VIA/VAS – Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA . Autorità di bacino dell'Appennini Meridionale – Compatibilità geomorfologica Commissioni paesaggio – Autorizzazione paesaggistica Soprintendenza Beni Paesaggistici e Archeologica - Autorizzazione paesaggistica e Parere archeologi Ministero infrastrutture – Capitaneria di Porto di Gallipoli - parere sicurezza della navigazione Regione Puglia - Servizio Demanio Costiero e Portuale- Agenzia delle Dogane Agenzia del Demanio Enti gestori dei sottoservizi (AQP, SNAM, ENEL, Gestore P.I. comunale, Telecom , Fastweb ecc.)	3 mesi
Approvazione PD	Comune di Castrignano del Capo	5 gg
Redazione P. E.	RTP	45 gg
Verifica P. E.	Soggetto esterno	20 gg
Validazione P. E.	Comune di Castrignano del Capo	5 gg
Approvazione P. E.	Comune di Castrignano del Capo	30 gg
Procedura di gara per aggiudicazione lavori- Appalto Integrato	Comune di Castrignano del Capo	2 mesi
Stipula contratto d'appalto	Comune di Castrignano del Capo	40 gg
Procedura Consegna delle aree demanio	Ministero infrastrutture – Capitaneria di Porto di Gallipoli	30 gg

marittimo		
Consegna lavori	Direzione lavori - Impresa	1 gg
Tempo esecuzione lavori (<i>vedi tabella seguente</i>)	Impresa	20mesi
Collaudo lavori	Collaudatori in corso d'opera	6 mesi

10. ALTERNATIVE PROGETTUALI

10.1. PREMESSA

Come indicato all'art. 22 del D. Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale" così come modificato dal D.Lgs. 104/2017 "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo, di modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, lo Studio di Impatto Ambientale deve contenere "una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali".

Una prima analisi delle alternative deve tener conto della presenza di aree sottoposte a vincolo e/o tutela nel territorio di riferimento, come ad esempio la presenza di vincoli paesaggistici, naturalistici, architettonici, archeologici, storico-culturali, idrogeologici previsti negli strumenti di pianificazione territoriale o di settore e nella normativa vigente.

Successivamente, con lo studio analitico di dettaglio delle ragionevoli alternative, compresa l'alternativa "0" di non realizzazione del progetto, è possibile mettere a confronto differenti aspetti per poter scegliere la soluzione progettuale migliore. Gli aspetti da considerare nell'esame delle differenti opzioni progettuali possono riguardare la localizzazione, la tipologia, la dimensione, il processo, l'utilizzo di risorse, gli scarichi, i rifiuti e le emissioni nelle differenti fasi del ciclo di vita di progetto

Si rileva che l'intervento si configura come attuazione delle previsioni del Piano regolatore portuale: pertanto, la tipologia, la distribuzione e lo sviluppo dei lavori è stato concepito nell'ottica di dover essere conforme alle opere previste dallo stesso PRP.

Sono stati inoltre considerati i vincoli presenti sull'area e le relative prescrizioni dettate dalle NTA del PRP 2021 di seguito richiamate:

L'art. 10.1.2. delle NTA del PRP prevede: *"All'interno dello specchio acqua del Porto Peschereccio assume valore VINCOLANTE l'ubicazione del previsto varco d'accesso alla darsena e le rispettive caratteristiche dimensionali, .."*.

Inoltre :

l'Art. 10.6. – Viabilità cita che "Il PRP prevede la viabilità di accesso e interna all'area portuale. L'ubicazione individuata per la viabilità di accesso risulta quella più razionale in funzione sia del necessario collegamento con la viabilità urbana, esistente e prevista dal vigente Piano Urbanistico Generale, sia con la viabilità interna a servizio delle singole aree funzionali.

In particolare, assumono carattere VINCOLANTE i tracciati stradali e la rispettiva ubicazione.

l'Art. 12.1 – Aree di rispetto

Il PRP all'interno del proprio ambito individua le seguenti aree di rispetto:

"scoglio insistente sulla banchina interna 1^ braccio, individuato negli elaborati del PRP. In tale area è vietato qualsiasi tipo di intervento se non quello strettamente necessario alla messa in sicurezza delle pareti rocciose dello scoglio".

10.2. L'OPZIONE 0

L'analisi delle alternative di progetto considera innanzi tutto l'opzione zero, ovvero l'alternativa di non intervento mantenendo dunque l'attuale stato di fatto e, di conseguenza, le criticità presenti sia a livello esigenziale e funzionale. L'assetto attuale infatti, denota, come già evidenziato nei precedenti paragrafi, alcune carenze con riferimento alla reale fruizione della struttura quale sistema integrato porto-città ed al sistema dei collegamenti, soprattutto in riferimento alla viabilità urbana e al sistema degli accessi carrabili.

In particolare l'accesso da via Doppia Croce risulta critico in ragione della larghezza della carreggiata e della difficoltà di manovra in uscita dal porto.

Inoltre, per quanto riguarda le strutture portuali risulta necessario completare il banchinamento della darsena e realizzare l'apertura della stessa alla navigazione, dotandone le banchine e le aree di pertinenza dei necessari impianti, al fine di garantire, alla marineria locale di poter usufruire di maggiori spazi a mare e di banchine .

10.3. SOLUZIONI ALTERNATIVE

Risulta evidente, alla luce delle motivazioni indicate in premessa, che le alternative progettuali sono state esaminate esclusivamente con riferimento alla tecnica di realizzazione.

10.3.1. Nuova Viabilità di Accesso

In particolare per quanto attiene alla nuova viabilità di accesso all'area portuale è stato escluso il ricorso a fondazioni di tipo indiretto su pali in quanto la struttura si poggerà, in tal caso, prevalentemente su un colmamento consolidato di pietrame e scogli di natura calcarea a ridosso del massiccio di carico del molo foraneo, la cui perforazione risulterebbe problematica e eccessivamente onerosa.

Si è quindi preferito una fondazione diretta con l'impalcato poggiante su muri in c.a. che consentono anche, come dimostrato dallo studio di compatibilità geomorfologica (Elaborato E407D--EG-04), un miglioramento del fattore di sicurezza da circa 1,18 nella condizione ante operam a un valore di circa 3 nella condizione post operam.

Tale soluzione tecnica ha ricavando utili locali di ricovero per le attrezzature da pesca nei volumi al di sotto dell'impalcato.

10.3.2. Banchina

I muri di banchina e il piano di banchina sono stati previsti in continuità con le tipologie già presenti all'interno del porto.

Tale soluzione è risultata quella ottimale al fine di preservare lo stato di fatto e attuare le previsioni del PRP.

11. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SULLA COMPONENTE PAESAGGIO E OPERE DI MITIGAZIONE

A conclusione dello studio condotto, si rileva che l'intervento previsto in progetto si configura come attuazione delle previsioni del Piano regolatore portuale 2021: pertanto, la tipologia, la distribuzione e lo sviluppo dei lavori è stata redatta in conformità alle opere previste dallo stesso PRP 2021 - Variante tecnico-funzionale del Piano Regolatore del Porto (P.R.P.) di Santa Maria di Leuca -, adottata con deliberazione di Consiglio comunale 30 dicembre 2020, n. 52 e approvato con presa d'atto della Giunta Regionale della Puglia con Deliberazione del 24 maggio 2021, n. 817.

Come illustrato nei paragrafi precedenti, l'area di intervento è soggetta a vincolo paesaggistico, e la realizzazione del progetto è subordinata all'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi art. 90 delle NTA del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale. (PPTR).

L'intervento di progetto si prefigge l'obiettivo di completare e migliorare sia l'accessibilità all'area portuale che la fruibilità della stessa per le varie utenze, rimuovendo quei detrattori all'aspetto paesaggistico dell'opera.

L'intervento prevede in tale ottica il miglioramento dell'accessibilità sia pedonale che carrabile al porto ed all'area prospiciente posta ai piedi della cascata monumentale mediante la realizzazione di un marciapiede di larghezza pari a 1,50 m sul lato mare di via Doppia Croce, al fine di consentire al notevolissimo traffico di visitatori di raggiungere in sicurezza la cascata monumentale e l'area portuale, e la sistemazione dell'incrocio tra via Doppia Croce, via Martinez e la nuova viabilità di accesso al Porto, con la rimozione dell'attuale aiuola.



Figura 64: Particolare interventi di demolizione su via Doppia Croce

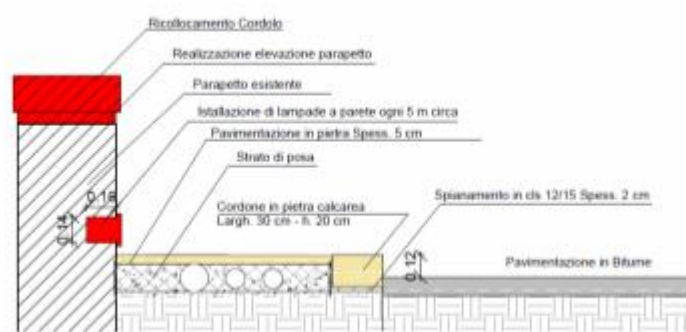


Figura 65: Particolare interventi di progetto su via Doppia Croce

Nel rispetto delle previsioni del PRP 2021, l'intervento in progetto prevede la realizzazione di una nuova viabilità di accesso all'area sud del porto a destinazione plurima, cantieristica, peschereccia e commerciale, con sistemazione di via Doppia Croce e l'Apertura del varco di accesso alla darsena, al fine di rendere fruibile il relativo specchio d'acqua, in continuità con il secondo braccio,

E' da evidenziare che la struttura portuale risulta inoltre ormai consolidata nel tessuto urbano quale fulcro attivo e vitale della cittadina.

La natura dell'intervento generale per la prevista rampa volto ad attuare le previsioni del PRP 2021, tende a definire la migliore soluzione per la viabilità di accesso al porto operativo permettendo anche dei percorsi pedonali integrati.

La soluzione di realizzare la rampa di accesso con struttura in c.a. gettata in opera, previa demolizione del tratto di pavimentazione della banchina esistente sottostante, consentendo di ricavare dei vani per ricovero attrezzi per le attività pescherecce al di sotto della rampa, risulta la soluzione più idonea non solo sotto l'aspetto prettamente statico e geotecnico ma anche in riferimento all'aspetto paesaggistico di insieme. Tale soluzione consente infatti la possibilità di integrare la rampa nell'area nel rispetto del contesto paesaggistico d'insieme e nel rispetto sia dello scoglio insistente sulla banchina e sottoposto a tutela, che della parete rocciosa su cui la rampa risulta impostata per il tratto iniziale. E' proprio per salvaguardare la parete rocciosa adiacente al setto in c.a., che il progetto prevede inoltre, preventivamente all'esecuzione del getto e del riempimento con materiale arido, la posa in opera, sulla stessa parete, di uno strato di tessuto non tessuto finalizzato a determinare una barriera di protezione e conservazione.

L'alternativa di realizzare la strada di accesso su colmamento non è stata perseguita in quanto tale soluzione avrebbe comportato non solo la necessità di un approvvigionamento ingente di quantitativi di materiale ma anche una occlusione fisica dell'attuale percezione visiva e paesaggistica.

Per la salvaguardia delle acque e quindi anche dell'assetto paesaggistico, il progetto prevede un Sistema di raccolta e trattamento delle acque di pioggia secondo quanto descritto nel precedente paragrafo riferito alla descrizione dell'intervento.

Il progetto prevede infatti che le banchine di attracco siano dotate di canaletta per la raccolta delle acque di dilavamento ed il convogliamento verso un impianto di trattamento delle acque di prima pioggia posto in corrispondenza della radice del primo braccio.

Inoltre il sistema di drenaggio di piattaforma avverrà mediante la raccolta delle acque meteoriche attraverso canalette grigliate continue, dotate di griglia in ghisa sferoidale che convoglieranno le acque fino a un impianto di trattamento costituito in serie da un pozzetto di grigliatura e da una vasca interrata in c.a. prefabbricato per la dissabbiatura e la disoleazione delle acque. A valle dell'impianto le acque depurate saranno immesse in mare all'interno del bacino della darsena interna.

Per una migliore integrazione delle previste opere a terra all'interno del contesto paesaggistico locale, il progetto prevede il rivestimento di tutti i parapetti delle superfici a vista della rampa e di quelli da rifare, mediante rivestimento in pietra in analogia a quelli esistenti.



Figura 66: Render vista rampa di accesso da banchina 1^ braccio



Figura 67: Render vista da mare

L'intervento, rappresenta quindi occasione di riqualificazione del paesaggio sia dal punto di vista fisico che dal punto di vista percettivo.

In considerazione di quanto innanzi l'impatto potenziale e residuo dell'intervento sulla componente paesaggio e patrimonio può ritenersi Trascurabile.

Interventi di mitigazione

In fase di realizzazione delle opere potrà verificarsi una temporanea alterazione della percezione del contesto paesaggistico dovuta ad una intrusione visuale determinata della aree di cantiere. Tale alterazione sarà comunque limitata temporalmente e assolutamente circoscritta alla specifica zona. Non si avranno pertanto ricadute sul contesto locale. In tal senso dunque l'impatto potenziale dell'intervento sulla componente paesaggio generato in fase di cantiere è da considerarsi Basso.

Sarà comunque opportuno adottare alcuni semplici accorgimenti, quali quelli di seguito descritti, al fine di contenere sempre a livelli bassi l'impatto residuo.

In considerazione degli interventi previsti in progetto e delle conseguenti lavorazioni necessarie per la realizzazione delle previste opere si riportano, di seguito, le indicazioni progettuali al fine di limitare gli impatti sulle componenti paesaggistiche e ambientali aria, acqua, suolo.

Riutilizzo dei materiali di demolizione

Il primo impatto sul paesaggio è quello relativo al movimento delle materie (approvvigionamento da cave di prestito e trasporto in discarica).

Per minimizzare tali effetti il progetto prevede il riutilizzo in cantiere di tutti i volumi di materiale proveniente dai salpamenti, dall'escavazione dei materiali lapidei provenienti dall'apertura del varco e dalle demolizioni delle pavimentazioni delle banchine in calcestruzzo.

Il materiale eccedente proveniente da scavi e demolizioni, assimilabili a rifiuti non pericolosi che saranno conferiti in discarica per rifiuti inerti per riciclo (art. 5 DM 27 settembre 2010) è pari a 572,74 t.

Il materiale non ammissibile in discarica per rifiuti inerti (art. 5 DM 27 settembre 2010) ma ammissibili in discarica per rifiuti non pericolosi (art. 6 e 7 DM 27 settembre 2010) risulta pari a 52,12 t (materiale riveniente da fresatura di asfalto).

Acque marine

Il progetto prevede che la demolizione della struttura esistente ed il salpamento del materiale e degli elementi prefabbricati sia realizzata previa installazione di panne a tutta altezza del tirante dell'area da confinare al fine di impedire la propagazione delle torbidità all'interno dell'area portuale e dell'ambiente circostante.

Criteri ambientali per la gestione delle aree cantiere

Nel progetto sono state definiti alcuni spazi da adibire a cantiere ubicati su aree già pavimentate e rappresentate da piazzali e banchine come dettagliati negli appositi elaborati cui si rinvia per ogni dettaglio.

Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera legate al traffico indotto dai mezzi di cantiere impiegati nelle lavorazioni; tale impatto sarà contenuto in conseguenza della temporaneità e delle misure da adottare che riguarderanno essenzialmente le seguenti procedure:

- una corretta gestione delle aree di cantiere e l'impiego di automezzi e macchine operatrici che rispondano agli standard richiesti dalla normativa vigente in merito alle emissioni dei gas discarico e dotate di idonei sistemi di abbattimento delle emissioni;
 - attenta organizzazione di turni e attività per limitare la presenza dei mezzi ai momenti di effettiva necessità;
 - predisposizione di Impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi;
 - adozione di processi di movimentazione con scarse altezze di getto e basse velocità;
 - copertura dei cassoni dei mezzi pesanti impiegati nel trasporto di materiali particolarmente polverosi mediante appositi teli;
 - spazzolatura programmata della viabilità asfaltata interessata dai traffici di cantiere;
 - Impiego di barriere acustiche e antipolvere in corrispondenza delle zone critiche.
- Riguardo ai disturbi sulla componente faunistica, si ricorda che la zona a forte componente antropica, non si prevedono, pertanto rischi di disturbo persistente e irreversibile. Anche in questo caso si segnalano gli interventi di mitigazione per il contenimento dell'impatto acustico ed atmosferico generato dalle attività di cantiere, tali da ridurre il disturbo nei confronti della componente naturale.
 - Relativamente al potenziale disturbo alla fauna ittica si evidenzia la prevista adozione di panne antitorbidità e di contenimento di eventuali e differenti sversamenti accidentali;
 - Relativamente alle interferenze sulla componente vegetazionale si rileva che le aree interessate sono già pavimentate e risultano prive di vegetazione, non si prevede occupazione di nuovo suolo oltre a sedi stradali e spazi accessori e aree pavimentate interne all'area portuale,
 - In relazione agli aspetti legati alla qualità visiva e percettiva del territorio interessato si possono segnalare i disturbi generati direttamente dalle fasi dei previsti lavori oltre che dai disservizi provocati alla circolazione stradale durante l'esecuzione gli stessi lavori.

I siti di lavorazione sono raggiungibili a mezzo delle attuali vie stradali di comunicazione.