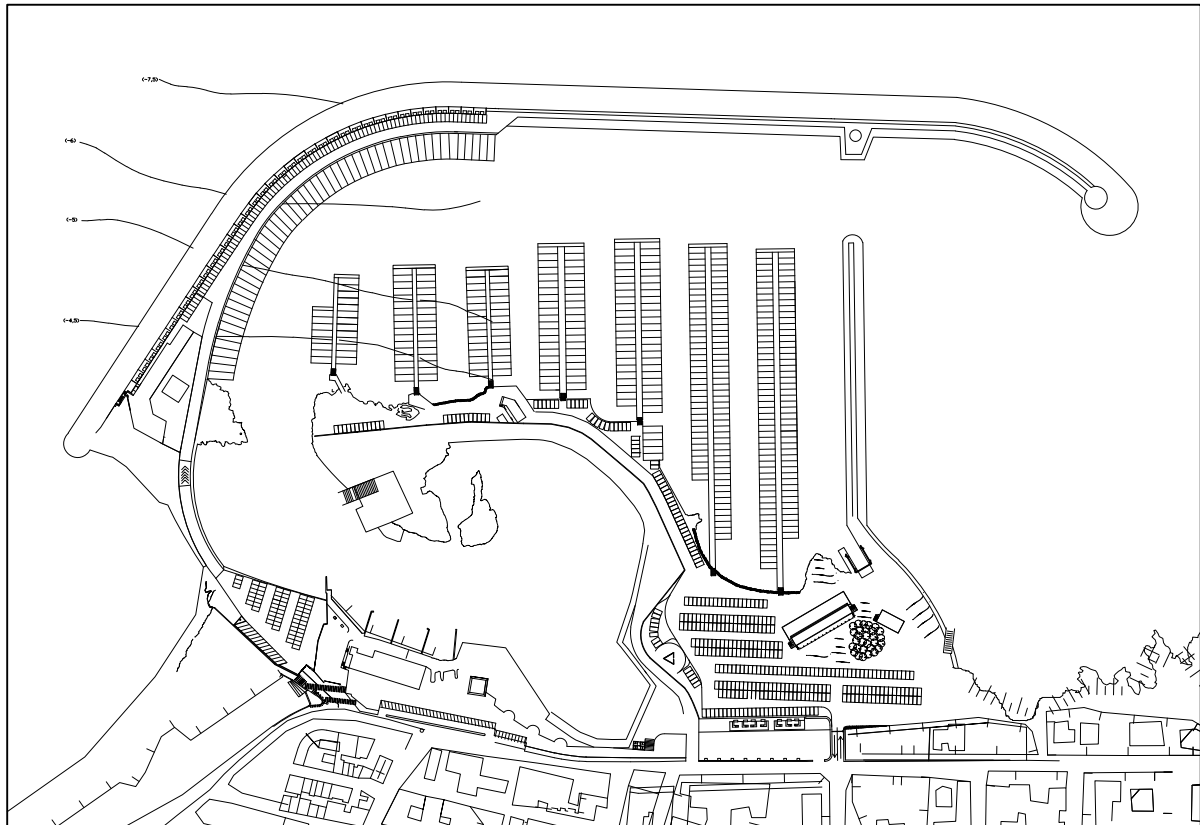


REGIONE PUGLIA

PORTO DI SAN FOCA S.P.A.

Porto Turistico-Stazionamento

PROGETTO DEFINITIVO PER L'AMPLIAMENTO E COMPLETAMENTO
DEL PORTO DI SAN FOCA ADEGUATO ALLE RISULTANZE DELLE
PROVE SUL MODELLO FISICO REALIZZATO DAL POLITECNICO DI BARI



ALTERNATIVE PROGETTUALI

PROGETTISTI

Ing. Antonio Candido

Ing. Donato Candido

Ing. Luigi Del Grosso

Ing. Franco Gallo



SETTEMBRE 2018

INT.TAV. 25

Rev.

ANALISI DELLE ALTERNATIVE

L'analisi delle alternative ha lo scopo di individuare le possibili soluzioni alternative e di confrontarne i potenziali impatti con quelli determinati dall'intervento proposto.

Alternative possibili da prendere in esame:

– alternative strategiche: consistono nell'individuazione di misure per prevenire la domanda e/o in misure diverse per realizzare lo stesso obiettivo;

PIANO REGIONALE PORTUALITA' TURISTICA

Nell'ambito della programmazione delle risorse del FAS ripartite dal CIPE con la Delibera 20/04, la Regione Puglia ha determinato di realizzare uno studio di fattibilità sul sistema regionale della portualità turistica.

Lo studio di fattibilità ha l'obiettivo di delineare un progetto organico di sviluppo della portualità turistica completando il quadro degli interventi da inserire nell'ambito della rete regionale, definendo le opere da eseguire con i relativi tempi e modalità di attuazione.

In relazione al suddetto studio di fattibilità, l'Agenzia, su affidamento della Regione Puglia, ha realizzato nell'ambito del P.O. "Advisoring agli Studi di Fattibilità" una valutazione di massima della pre-fattibilità, in particolare sul piano dei contenuti e degli obiettivi, degli interventi oggetto del nuovo SDF e ha definito le Linee guida per la definizione del sistema regionale di portualità turistica. Le risultanze di tali indagini svolte costituiscono la progettualità disponibile e il punto d'avvio per la realizzazione dello studio di fattibilità così come indicato dal citato APQ (Il atto integrativo).

Tale progettualità già condivisa con la regione Puglia ha definito l'approccio metodologico per la realizzazione delle analisi di fattibilità.

Le principali attività condotte nell'ambito dello studio sono state:

- analisi della domanda di portualità turistica della regione;
- analisi dell'offerta (infrastrutturale e di servizi) di portualità turistica della regione;
- analisi dei competitors e benchmark nazionali ed internazionali;
- definizione del modello concettuale alla base del sistema della portualità turistica in Puglia;
- analisi e suddivisione della costa pugliese in archi di costa omogenei all'interno dei quali sono stati **individuati i porti Pivot** (di grande richiamo, dimensione, attrezzature, eccellenze e in posizione geografica ottimale ed in grado di offrire adeguata protezione dalle traversie invernali), porti di I livello e porti di II livello (con disponibilità differenziata di posti, di profondità dei fondali, ma dotati di servizi essenziali) ;
- raccolta dati tecnico-amministrativi sui porti turistici pugliesi, sullo stato delle opere e sulla progettualità esistente o in esecuzione;
- individuazione delle modalità di potenziamento dell'offerta a breve termine e a medio-lungo termine;
- definizione dei modelli di gestione e individuazione delle buone pratiche.

L'intervento ha permesso di:

- individuare una prima articolazione della rete portuale pugliese in grado di poter essere avviata a rapida realizzazione;
- individuare gli interventi (infrastrutturali e di sistema) urgenti e prioritari per promuovere la realizzazione della rete, la qualificazione degli approdi e il miglioramento della dotazione infrastrutturale e di servizi;
- realizzare la prima valutazione economico-finanziaria sul complesso degli investimenti.

Come provvedimento consequenziale allo studio si annovera la Delibera della Giunta Regionale 13 giugno 2008 n. 974 (B.U. Regione Puglia n. 117 del 22/7/2008) con la quale sono stati destinati alla realizzazione del sistema della portualità turistica circa 20 milioni di Euro.

Per effetto delle iniziative intraprese dalla Regione Puglia è stato definito un elenco di interventi attuativi sui porti turistici della Regione Puglia da ammettere a finanziamento sui fondi di cui alle delibere CIPE n. 83/03 e 164/06, attraverso la sottoscrizione di un ulteriore Accordo di programma quadro. I suddetti Interventi rappresentano una prima fase attuativa del Piano triennale del Programma della rete portuale turistica nazionale.

Tali interventi risultano coerenti con lo Studio di Fattibilità del sistema della portualità turistica regionale, con gli interventi nella medesima materia ricompresi nella programmazione stralcio di Area Vasta, nonché con le linee di indirizzo definite dai documenti programmatici, comunitari, nazionali e regionali ed in particolare con:

- a. il Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007 -2013, che nell'ambito della priorità 5 "Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo", individua tra i quattro obiettivi specifici quello di "aumentare in maniera sostenibile la competitività internazionale delle destinazioni turistiche delle Regioni italiane, migliorando la qualità dell'offerta e l'orientamento al mercato dei pacchetti turistici territoriali e valorizzando gli specifici vantaggi competitivi locali, in primo luogo le risorse naturali e culturali", sottolineando tra le diverse priorità di intervento "la messa a sistema e la realizzazione di una rete di porti crocieristici e sportivi", nonché in relazione agli indirizzi specifici da seguire in fase di attuazione la necessità di "colmare le carenze infrastrutturali e rafforzare le infrastrutture di sistema quali i porti crocieristici e nautici";
- b. il Programma Operativo regionale della Puglia FESR 2007 - 2013 che nell'ambito dell'Asse IV "Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo" prevede la linea di intervento 4.1 "Infrastrutture, promozione e valorizzazione dell'economia turistica" in cui è compresa una specifica azione riservata al completamento delle infrastrutture a sostegno dell'economia turistica con particolare specifico riferimento ai porti turistici;
- c. il Piano Pluriennale di attuazione 2007 - 2010 del PO FESR 2007 - 2013 che destina il 25% dell'intera dotazione finanziaria della linea 4.1 "Azioni per il completamento delle infrastrutture a sostegno dell'economia turistica, in particolare: porti turistici, abbattimento di barriere architettoniche nei siti di maggiore rilevanza turistica", espressamente finalizzata a favorire il miglioramento del sistema della portualità turistica regionale;

- d. il Programma Attuativo regionale della Puglia FAS 2007 - 2013, approvato con DGR n. 2033 del 27 ottobre 2009 che individua, nell'ambito dell'Asse IV "Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo" la linea d'azione n. 12 FAS - 4.1 Promozione, consolidamento e diversificazione dell'offerta turistica sui mercati nazionali ed internazionali" in cui è inserita l'azione b) riservata alla "Rete della portualità turistica regionale" con specifico riferimento alla realizzazione del sistema regionale della portualità turistica regionale secondo modalità riconducibili sia ai grandi itinerari nautici, sia alla nautica dei percorsi brevi e medi di interesse della fascia adriatica e ionica.

La realizzazione del sistema di portualità turistica dovrà essere legata ad alcune linee strategiche settoriali, che rendano il sistema dei porti funzionale allo sviluppo dell'attività turistica sul territorio, quali:

- *la valorizzazione dei luoghi turistici di risonanza internazionale esistenti sul territorio;*
- *il potenziamento dei centri di servizi e delle infrastrutture di rilevanza nevralgica;*
- *il coinvolgimento del settore privato e la rilevazione delle iniziative private già in essere, o attivabili attraverso meccanismi incentivanti;*
- *il coinvolgimento degli operatori locali, oltre che su strategie di promozione del territorio, su investimenti che migliorino il profilo dell'offerta in modo sostanziale;*
- *azioni volte a fornire tratti di costa non più lunghi di 20-30 miglia di approdi adeguati in cui ormeggiare, dotati di servizi competitivi, rispetto a quelli già presenti nelle coste del Mediterraneo.*

La suddivisione della costa pugliese è stata effettuata utilizzando un set integrato di criteri generali:

- 1) "vocazione" nautica (grandi itinerari nautici internazionali, itinerari regionali o sub regionali);*
- 2) immagine già consolidata nell'ambito del turismo nautico;*
- 3) dimensione geografica il più possibile omogenea e tale da garantire una distribuzione adeguatamente uniforme di porti pivot, di primo e di secondo livello;*
- 4) possibilità di agglomerare una massa critica di portualità, adeguatamente differenziata (tra porti di primo e di secondo livello, con riferimento alla tipologia di domanda di portualità – locale o esterna);*

riferimento il più possibile univoco ad enti locali ed organismi statali con competenze sul settore del diporto nautico (guardia costiera, capitaneria di porto).

Dalle analisi fatte sulla potenzialità delle località potrebbe scaturire automaticamente l'individuazione dei Porti Pivot di ogni Ambito. Tuttavia, sempre in una visione sistemica della rete, oltre alla potenzialità occorre tenere conto delle varie realtà territoriali, delle potenzialità di sviluppo e della posizione geografica dei Porti Pivot all'interno dell'Ambito.

*La posizione geografica strategica influenza appunto la scelta nel caso dell'**Ambito n. 5 – Salentino Adriatico** che da una semplice utilizzazione delle indicazioni delle potenzialità trovate, vedrebbe candidato come **Porto Pivot** quello di Castrignano (porto di S. Maria di Leuca), tuttavia la posizione geografica di questa località, all'estremità sud dell'Ambito, fa preferire la località di **Melendugno (porto di S. Foca)** che ha una potenzialità molto significativa, solo marginalmente inferiore a quella di Castrignano.*

– alternative di localizzazione:

E' UN AMPLIAMENTO DI UNA STRUTTURA PREVISTA E PIANIFICATA DA PRECISI STRUMENTI URBANISTICI (PRG e PRGP)

– alternative di processo o strutturali: consistono nell'esame di differenti tecnologie e processi e di materie prime da utilizzare;

ALTERNATIVA APPLICABILE SOLO A IMPIANTI E/O PROCESSI

– alternativa zero: consiste nel non realizzare il progetto.

– alternativa dimensionale

PREMESSO CHE LE ALTERNATIVE DIMENSIONALI POTREBBERO ESSERE PARI A UN NUMERO INDEFINIBILE, LA "TAGLIA" DELL'INFRASTRUTTURA PREVISTA NEL PROGETTO IN ESAME RISULTA COERENTE CON LE INDICAZIONI DEL PRGP

Pertanto l'analisi delle alternative si incentra esclusivamente su confronto tra la realizzazione dell'opera e lo stato attuale (non realizzazione).

Tale confronto, in termini di impatti ambientali, mitigati dagli opportuni interventi e accorgimenti previsti, si esplicita all'interno dello studio di impatto ambientale.

Il confronto in termini di costi/benefici passa attraverso un'analisi di esercizio economico a lungo termine (piano finanziario, ritorno dell'investimento, VAN, ecc.) possibilmente implementata da una previsione occupazionale quantitativa e un'analisi qualitativa di possibili benefici sull'indotto.