



COMUNE DI OSTUNI  
PROVINCIA DI BRINDISI



REGIONE PUGLIA  
SERVIZIO DEMANIO E PATRIMONIO  
GESTIONE DEMANIO MARITTIMO

# PROGETTO PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA VALORIZZAZIONE E LA GESTIONE DEL PORTO TURISTICO DI VILLANOVA DI OSTUNI (BR)

ISTANZA DI CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA AI SENSI DELL'ARTICOLO 36 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE



## COMMITTENTE

**A.T.I.: C.R. COSTRUZIONI S.r.l. - FRAVER S.r.l.**

## RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

**dott. ing. Roberto MELPIGNANO - Dirigente U.T.C.**

## PROGETTISTI

### COORDINAMENTO

**prof. dott. ing. Vitantonio VITONE (resp.) - dott. ing. Luigi MAGGI**

### PROGETTAZIONE GENERALE, OPERE EDILI, OPERE STRUTTURALI - RESTAURO EDIFICI STORICI

**dott. ing. Francesco NOTARO (resp.) - dott. arch. Annunziata DEL MONACO (resp.) - dott. Grazia CAVALLO**

### OPERE PORTUALI DI DIFESA - OPERE A MARE - INTERVENTI DI DRAGAGGIO - STUDIO METEO MARINO

**dott. ing. Gianluca LOLIVA**

### IMPIANTI IDRICO-SANITARIO, TRATTAMENTO ACQUE METEORICHE, DISTRIBUZIONE CARBURANTE

**dott. ing. Vitantonio MASTRO**

### IMPIANTI ANTINCENDIO

**dott. ing. Francesco NOTARO**

### IMPIANTI ELETTRICI E SPECIALI, ILLUMINAZIONE, FOTOVOLTAICO, CLIMATIZZAZIONE

**dott. ing. Angelo Raffaele Vito RIZZO**

### SISTEMAZIONI ESTERNE E ARREDO URBANO

**dott. arch. Valentina SANTORO**

### ARCHEOLOGIA

**dott. Gianpaolo COLUCCI - dott. arch. Valentina SANTORO - dott. Giuseppina GALIANDRO**

### IMPATTO AMBIENTALE

**dott. arch. Vittoria BIEGO (ACQUATECNO S.R.L.) (resp.) - dott. Mario IMPERATRICE - dott. ing. Ania TROVISO**

### GEOLOGIA

**dott. Antonio Mattia FUSCO**

### COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

**dott. ing. Giuseppe DI GREGORIO**

## PROGETTO DEFINITIVO

Titolo

**R\_PAES - RELAZIONE PAESAGGISTICA**

Elaborato

**R\_PAES**

Data

**Aggiornamento  
settembre 2019**

Scala

**PROGETTO DEFINITIVO PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA VALORIZZAZIONE E  
LA GESTIONE DEL PORTO TURISTICO DI VILLANOVA DI OSTUNI (BR)**

---

**R\_PAES – RELAZIONE PAESAGGISTICA**

## R\_PAES – RELAZIONE PAESAGGISTICA

### INDICE

1. PREMESSA	3
2. SCENARIO DI INTERVENTO	3
3. DESCRIZIONE OPERE A FARSI	4
4. CRITERI PER LA REDAZIONE DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA	7
5. CONTENUTI DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA	7
6. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO:	10
7. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO	15
8. INDICAZIONE E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA	16
9. COERENZA DEL PROGETTO CON I VINCOLI DETERMINATI DAL PPTR	44
10. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO DI FATTO	53
11. ELABORAZIONE STATO DI FATTO:	62
12. ELABORAZIONE SIMULAZIONE STATO DI PROGETTO:	63
12.a OPERE A TERRA	66
12 b. SISTEMAZIONI ESTERNE E ARREDO URBANO	82
13. PARCHEGGI	91
14. CONCLUSIONI	91

## 1. PREMESSA

La presente Relazione Paesaggistica intende dar conto sia dello stato dei luoghi (contesto paesaggistico e area di intervento) prima dell'esecuzione delle modificazioni previste dal progetto, sia delle caratteristiche progettuali dell'intervento, nonché rappresentare nel modo più chiaro ed esaustivo possibile lo stato dei luoghi dopo l'intervento, compatibilmente con il livello definitivo della progettazione. La relazione paesaggistica costituisce per l'amministrazione competente la base di riferimento essenziale per le valutazioni previste dall'art. 146 comma 5 del D.Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio". I contenuti della presente relazione paesaggistica indicano, pertanto:

- La descrizione dello stato attuale del bene e del contesto paesaggistico interessato;
- I provvedimenti ministeriali o regionali di notevole interesse pubblico per immobili od aree (art. 136 D.Lgs. 42/2004), nonché la presenza di aree tutelate per legge (art. 142 D.Lgs 42/2004);
- Gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera;
- Gli eventuali elementi di mitigazione e compensazioni necessari;

## 2. SCENARIO DI INTERVENTO

Il progetto riguarda la riqualificazione e la valorizzazione urbana di una porzione di territorio demaniale marittimo, ubicato nel comune di Ostuni (Brindisi) in località Villanova, finalizzato ad ospitare un porto turistico corredato da servizi complementari, di una porzione di territorio comunale posta ad ovest di quella demaniale ed ad essa contigua nella quale sono ubicati alcuni edifici storici (Torre Aragonese ed ex Stalle), nonché di altre due aree comunali destinate a parcheggio.

Attualmente questo tratto di costa risulta delimitato dall'ambito urbano da una ringhiera in ferro che divide il marciapiede, sempre appartenente all'area demaniale, dall'area portuale.

Quest'ultima ospita a terra, due vecchi edifici (Ristorante e Lega Navale), alcuni servizi per la balneazione e, in un piccolo box, una postazione per i carabinieri.

L'area portuale risulta quindi frammentata da piccole aree richieste in concessione demaniale marittima da soggetti privati e enti a diverso titolo.

Nel bacino portuale trovano posto, attraverso cinque pontili e il limite accidentato delle banchine, gli attracchi dei natanti.

La conformazione propria del limite del bacino portuale, la mancanza di opere di protezione, l'assenza di alcuni indispensabili servizi per la nautica e per i diportisti, la mancanza di pulizia e di un utile dragaggio dello specchio acqueo e del fondale marino, rendono l'attuale area demaniale non sicura e poco agibile per i diportisti e per i natanti.

La precaria sistemazione dell'area demaniale in ordine all'accessibilità e ai parcheggi, che attualmente risultano quasi del tutto assenti, rendono l'area non fruibile ai visitatori e pertanto non utilizzata appieno rispetto alle proprie potenzialità.

La scarsa integrazione dell'ambito urbano con quello demaniale, sia dal punto di vista urbanistico che da quello ambientale - anche in considerazione dell'abbandono e deturpamento di alcune aree e edifici comunali, che incidono notevolmente e purtroppo negativamente sulla bellezza caratteristica del luogo - penalizza una cittadina ricca delle sue tradizioni turistiche e degradandone l'immagine.

Le opere foranee, dimensionalmente insufficienti per la difesa del bacino portuale, necessitano di interventi di adeguamento anche statico e di messa in sicurezza, in quanto gravemente danneggiate dall'erosione marina.

L'area del waterfront appare oggi come il risultato della giustapposizione di elementi ed interventi disarticolati e poco sensibili al contesto. Costituisce un'importante eccezione il Castello Aragonese in pietra, mentre forniscono importanti chiavi di lettura dello spazio pubblico la strada via Petrolla con i suoi due slarghi, che cinge il porto.

### 3. DESCRIZIONE OPERE A FARSI

- **Trasformazione degli edifici esistenti.**

Si tratta degli interventi di ristrutturazione dei detti edifici, finalizzati alla loro rifunzionalizzazione ed alla migliore integrazione nel contesto paesaggistico, con utilizzazione dei relativi terrazzi di copertura dotati di forte valenza panoramica (eliminazione di salti di quota delle coperture e di tettoie spioventi, rimodulazione dei prospetti, impiego di materiali adeguati al contesto paesaggistico, adeguamenti alla normativa antisismica, eliminazione delle barriere architettoniche, ecc.).

- **Recupero degli edifici di interesse storico-artistico esistenti: "Torre Aragonese" e "antiche stalle".**

Si tratta degli interventi di restauro e risanamento conservativo, nonché consolidamento statico, dei detti edifici di interesse storico-artistico, finalizzati al loro rifunzionalizzazione e riso, con utilizzazione del terrazzo di copertura dell'edificio ex Stalle, dotato di forte valenza panoramica con affaccio sul mare e vista della Torre Aragonese. Gli immobili sono di proprietà del Comune di Ostuni.

Per la "Torre Aragonese" è stata individuata una futura destinazione a polo museale (riferito al contesto archeologico e marino) ed attività socio-culturali.

L'edificio "ex Stalle" sarà destinato a servizi di supporto alle attività turistiche e ai diportisti (internet point, punto di avviso ai naviganti e informazioni meteo, sala meeting e lettura, caffetteria).

- **Realizzazione di aree a verde attrezzato con percorsi ed aree di sosta pedonali.**

Le aree a verde saranno realizzate con essenze arboree e arbustive autoctone e facenti parte della "macchia mediterranea", selezionandole tra quelle più resistenti ai venti salmastri a cui

risulteranno esposte. I percorsi e le aree di sosta pedonali avranno pavimentazione drenante, realizzata con lastre di pietra calcarea, dotate di trattamenti superficiali antiscivolo; nell'area dedicata ai giochi per bambini sarà posta in opera pavimentazione anti-trauma drenante.

- **Realizzazione di attrezzature di facile amovibilità per attività connesse al tempo libero.**

Si tratta di tensostrutture o gazebi da sistemare, anche provvisoriamente o stagionalmente, nei ressi dell'edificio "Lega Navale" e nel piazzale a nord della "Torre Aragonese", al fine di creare coperture ombreggianti per i visitatori della Torre e dell'area archeologica e per la collocazione di "info point" per turisti.

- **Realizzazione di aree di sosta e parcheggio.**

Si tratta dei parcheggi dedicati ai diportisti, previsti su terreni di proprietà comunale – posti a sud-ovest del bacino portuale ed esterni all'area demaniale richiesta in concessione – da collocare su aree già attualmente destinate a parcheggio, aree che saranno oggetto di lavori di miglioramento funzionale (razionalizzazione dei percorsi e delle corsie finalizzato ad incrementare il numero dei posti auto).

I parcheggi saranno realizzati con muretti a secco perimetrali in pietra calcarea (parzialmente esistenti), pavimentazioni drenanti in masselli autobloccanti e reti alveolari carrabili, salvaguardando la vegetazione naturale esistente ed integrandola con nuova piantumazione per un'adeguata mitigazione degli impatti e per il migliore inserimento paesaggistico.

- **Realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa.**

Le opere previste consistono in:

- a) **dragaggio del bacino portuale e opere per il ricircolo dell'acqua**, per garantire rispettivamente le manovre in sicurezza dei natanti, la maggiore fruibilità dello specchio dell'acqua e la salubrità della stessa e dell'ambiente.
- b) Integrazione delle opere di difesa del molo di sopraflutto (molo nord). Il molo nord attualmente non garantisce un'adeguata difesa del bacino portuale in occasione delle mareggiate generate dai venti dominanti provenienti da nord-ovest (maestrale), nord (tramontana) e nord-est (greco). Gli studi meteomarini ad oggi condotti (**Valutazione del rischio archeologico subacqueo e conoscenze sui fondali esterni al bacino**- batimetriche ottenute principalmente da riferimenti bibliografici-), hanno evidenziato la necessità di adeguare le opere di difesa attualmente presenti attraverso il salpamento dello strato superficiale della mantellata esistente e la sostituzione dello stesso con uno strato di massi naturali di 3<sup>a</sup> categoria disposti in maniera tale da favorire l'assorbimento del moto ondoso di risalita. In sostanza, quindi, planimetricamente la parte emersa della nuova mantellata avrà quasi lo stesso ingombro della scogliera esistente; nessun incremento di altezza del paramento nord del molo è previsto. In fase di progettazione definitiva saranno effettuate nuove ed esaustive rilevazioni batimetriche sui fondali, sulla base delle quali verranno condotti nuovi studi meteomarini con l'obiettivo di limitare quanto più possibile gli interventi integrativi delle opere di difesa previsti in fase di progettazione preliminare.

c) Integrazione delle opere di difesa del molo di sottoflutto (molo est). Il molo est attualmente non garantisce un'adeguata difesa del bacino portuale dal moto ondoso generato dal vento di levante. Anche in questo caso, gli studi meteomarini ad oggi condotti (fase di progettazione preliminare), sulla base delle attuali conoscenze sui fondali esterni al bacino (batimetriche ottenute principalmente da riferimenti bibliografici), hanno evidenziato la necessità di adeguare le opere di difesa attualmente presenti attraverso un modesto incremento dell'altezza del paramento est del molo, ottenuto grazie alla realizzazione di un muro paraonde, avente anche funzione di parapetto di protezione della "passeggiata panoramica" prevista sul molo in parola. In fase di progettazione definitiva saranno effettuate nuove ed esaustive rilevazioni batimetriche sui fondali, sulla base delle quali verranno condotti nuovi studi meteomarini, con l'obiettivo di limitare quanto più possibile gli interventi integrativi delle opere di difesa previsti in fase di progettazione preliminare.

d) Realizzazione di infrastrutture marittime all'interno del bacino portuale. Le opere previste consistono in:

- Allargamento della banchina del molo di levante per garantire l'accesso veicolare ai mezzi di soccorso e agli operatori del distributore carburanti.
- Semplice sistemazione della banchina del molo di tramontana attraverso la realizzazione di una banchina a giorno (piano di calpestio in lastre alveolari di polipropilene) e di un piccolo sperone in cls capace di delimitare e proteggere il bacino portuale, con speciale riferimento alle grandi imbarcazioni ormeggiate al detto pontile.
- Realizzazione di uno scalo di alaggio e di un'area di varo con gru, nonché di ulteriore scalo di alaggio riservato ai mezzi di soccorso per garantire la discesa e la risalita dal mare dei natanti. L'area di alaggio e varo sarà accessibile ad automezzi, con e senza gru, di rilevante stazza e dimensione, che potranno sostare e operare in condizioni agevoli e in totale sicurezza.
- Posizionamento in mare di sei pontili galleggianti completi di colonnine e servizi per l'ormeggio per garantire l'attracco in sicurezza ad una flotta composta da 398 natanti di lunghezza massima di 18 metri. Il piano di calpestio dei pontili galleggianti sarà realizzato in lastre alveolari di polipropilene.
- Realizzazione di "piazza sul mare" e di "pontile in legno" entrambi con pavimentazione in doghe di legno marino. La "piazza sul mare" costituirà un privilegiato luogo di aggregazione per diportisti e turisti.
- Realizzazione di infrastrutture e servizi pubblici finalizzati alla riqualificazione di insediamenti esistenti.

Si tratta di nuovi corpi di fabbrica (ristorante con servizi vari dell'area portuale) la cui realizzazione si rende necessaria a causa della attuale assoluta mancanza, nell'area portuale, di tutti i servizi indispensabili per la conduzione dell'attività stessa nel pieno rispetto delle normative che la regolano.

- Realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrato pubbliche e/o di interesse pubblico. Si tratta di tutte le opere infrastrutturali a rete (reti impiantistiche) da realizzare nelle aree a terra poste in prossimità del bacino portuale, estese sino a servire banchine e pontili dedicati all'ormeggio dei natanti.
- Realizzazione di opere migliorative. Sono state previsti interventi finalizzati al miglioramento delle caratteristiche estetico - funzionali degli edifici esistenti (miglioramento dei prospetti, materiali di

finitura, ecc.), delle pavimentazioni dei camminamenti esterni e dei piazzali (eliminazione delle pavimentazioni esistenti, spesso non drenanti, prevalentemente con nuove pavimentazioni drenanti in lastre di pietra calcarea con finitura superficiale antiscivolo), impiantistiche (impianto di illuminazione, ecc.), degli arredi urbani (nuove panchine, ceneriere, isole ecologiche per la raccolta differenziata di rifiuti solidi, ecc.).

#### 4.CRITERI PER LA REDAZIONE DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA

La presente relazione mediante opportuna documentazione, deve dar conto sia dello stato dei luoghi (contesto paesaggistico e area di intervento prima dell'esecuzione delle opere previste), sia delle caratteristiche progettuali dell'opera, nonché rappresentare nel modo più chiaro ed esaustivo possibile lo stato dei luoghi post operam.

A tal fine, ai sensi dell'art. 146, commi 4 e 5 del Codice, la documentazione contenuta nella domanda di autorizzazione paesaggistica indica:

- lo stato attuale del bene paesaggistico interessato, stato attuale e descrizione dell'intervento;
- gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, nonché le eventuali presenze di beni culturali tutelati dalla parte II del Codice;
- gli eventuali impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- gli elementi di mitigazione e compensazione necessari;

Deve contenere anche tutti gli elementi utili all'Amministrazione competente per effettuare la

verifica di conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nei piani paesaggistici urbanistici e territoriali ed accertare:

- - la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo;
- - la congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area;
- - la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

#### 5. CONTENUTI DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA

La documentazione tecnica a corredo della presente relazione è costituita:

- analisi dello stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- elaborati di progetto.

La relazione contiene inoltre gli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica previsti dall'art.3.2. del D.P.C.M. 12 dicembre 1995.



## **ANALISI CRITICITÀ E RISCHIO PAESAGGISTICO STATO ATTUALE**

### - CRITERI ADOTTATI PER L'ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Per l'analisi delle criticità e qualità dello stato attuale si è provveduto all'individuazione di due tipi di parametri di lettura:

#### 1. Parametri di qualità e criticità paesaggistica, quali:

- diversità: riconoscimento di caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici, ecc.;

- integrità: permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi);

- - qualità visiva: presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.,
- - rarità: presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;

- degrado: perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali;

#### 2. Parametri del rischio paesaggistico, antropico e ambientale, quali:

- sensibilità: capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado della qualità complessiva;

- vulnerabilità/fragilità: condizione di facile alterazione o distruzione dei caratteri connotativi;
- capacità di assorbimento visuale: attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità;

- stabilità: capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidate

- instabilità: situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici.

## **ANALISI STATO ATTUALE INQUADRAMENTO TERRITORIALE E AMBIENTALE DESTINAZIONE D'USO DELL'AREA D'INTERVENTO**

Le aree su cui si realizza l'intervento è l'intero porto di Villanova .

Il porto è delimitato dall'ambito urbano da una ringhiera in ferro che divide il marciapiede dall'area portuale.

Quest'ultima ospita a terra, in due vecchi edifici, alcuni servizi per la balneazione e, in un piccolo box, una postazione per i carabinieri.

L'area portuale risulta pertanto frammentata da piccole aree richieste in concessione demaniale marittima da soggetti privati e enti a diverso titolo.

Nel bacino portuale trovano posto, attraverso cinque pontili e il limite accidentato delle banchine, gli attracchi dei natanti.

La conformazione propria del limite del bacino portuale nell'ambito in esame, la mancanza di opere di protezione, la mancanza di alcuni indispensabili servizi per la nautica, la mancanza di accesso all'ispezione dei limiti tra la costa e lo specchio acqueo e la non pulizia dello specchio acqueo e del fondale marino rendono l'attuale area demaniale non sicura e agibile per i diportisti e per i natanti.

Stesse considerazioni valgono per i pescatori e i pescherecci.

La mancata sistemazione dell'area demaniale in ordine all'accessibilità e ai parcheggi, che risultano quasi del tutto assenti, rendono l'area non fruibile ai visitatori e pertanto non utilizzata per lo sfruttamento secondo le proprie potenzialità.

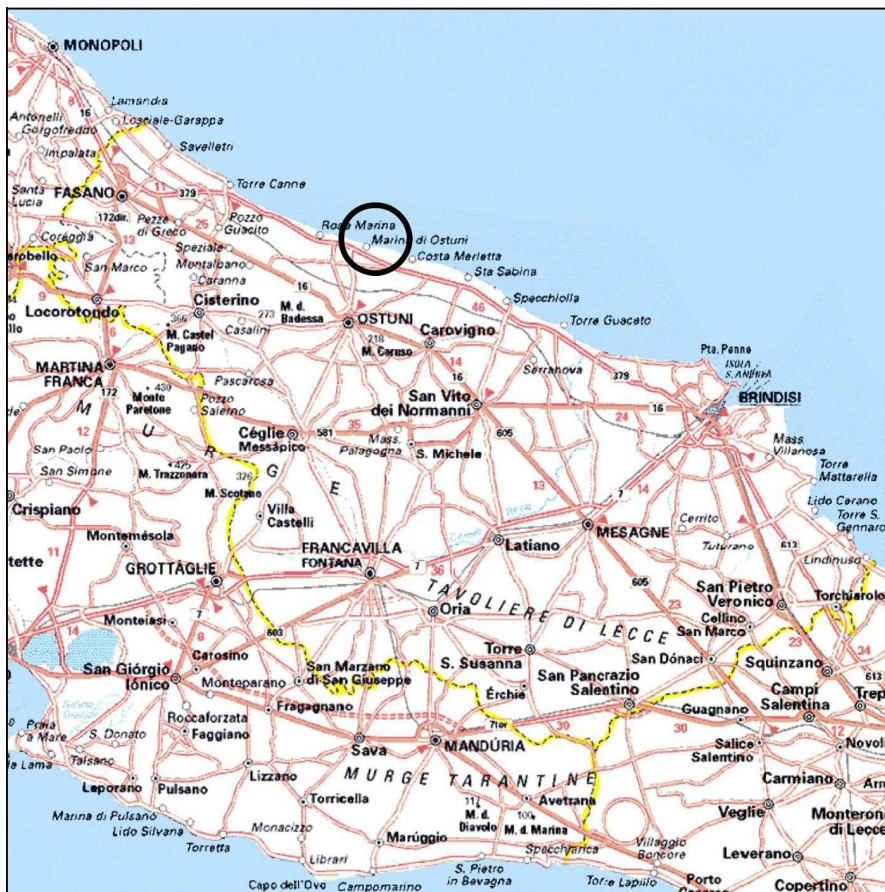
La mancata integrazione dell'ambito urbano con quello demaniale, sia dal punto di vista urbanistico che da quello ambientale, anche in considerazione dell'abbandono e deturpamento di alcune aree e edifici comunali, che incidono notevolmente e purtroppo negativamente sulla bellezza caratteristica del luogo, penalizza una cittadina ricca delle sue tradizioni turistiche e ne penalizza l'immagine.

Le opere foranee, dimensionalmente insufficienti per il bacino portuale, necessitano di interventi di adeguamento statico e relativa messa in sicurezza in quanto gravemente danneggiate dall'erosione marina.

## 6. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO:

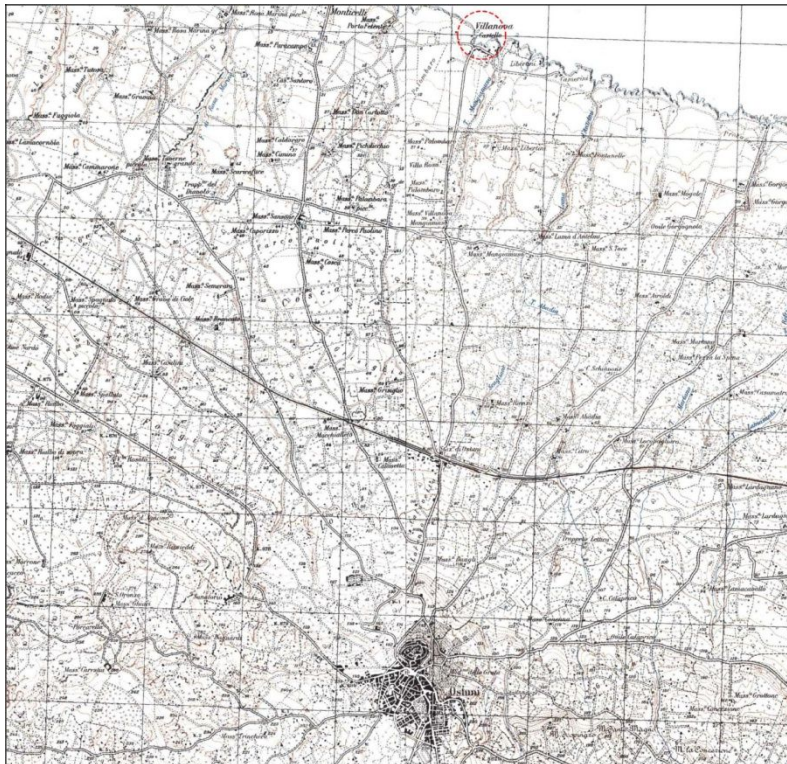
### a) estratto stradale

dove l'area di intervento è segnalata con un cerchio.

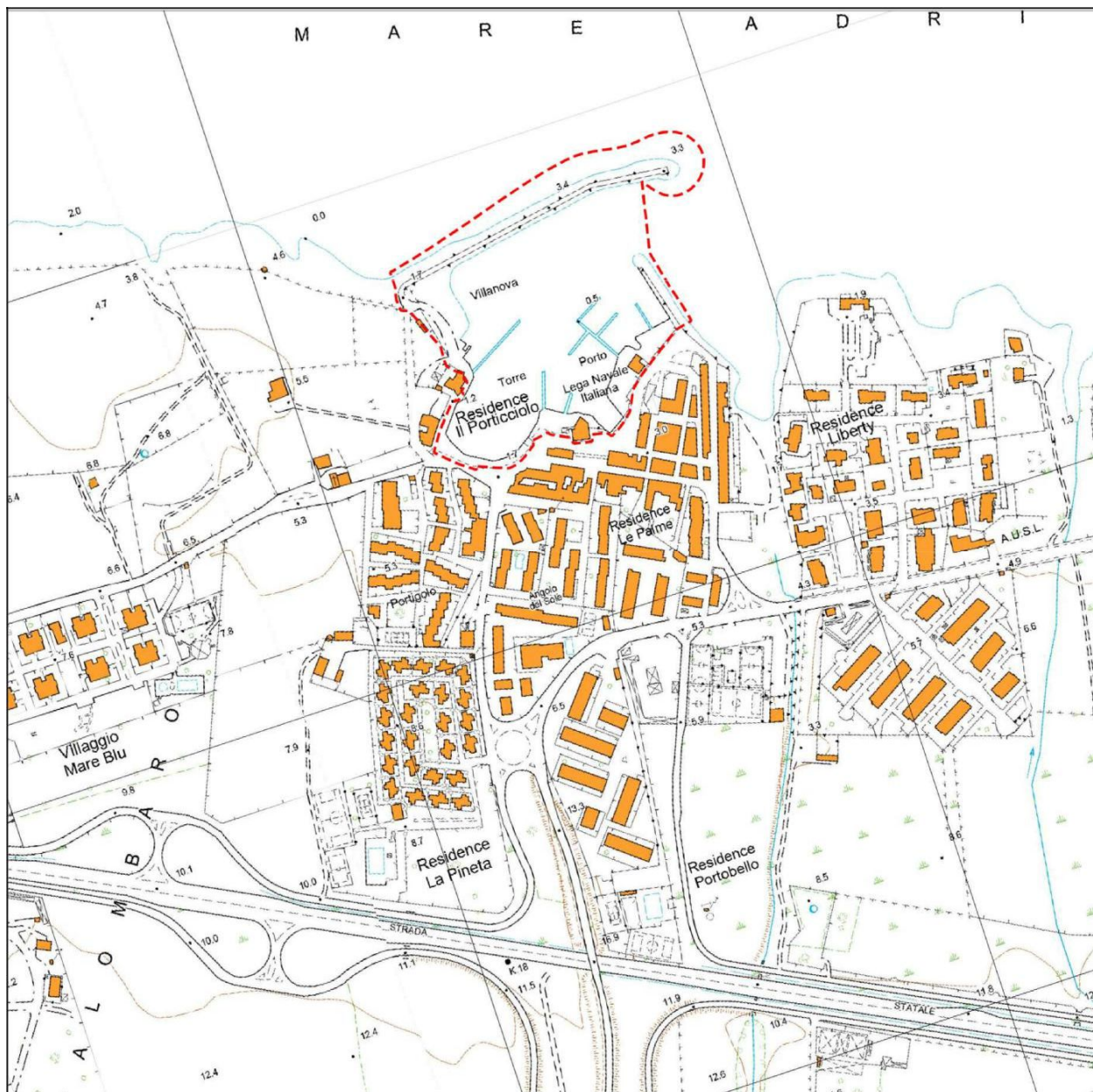


**b) estratto CTR/IGM**

dove è individuata l'area di intervento.



**c) CARTA TECNICA REGIONALE**  
dove è individuata l'area di intervento.



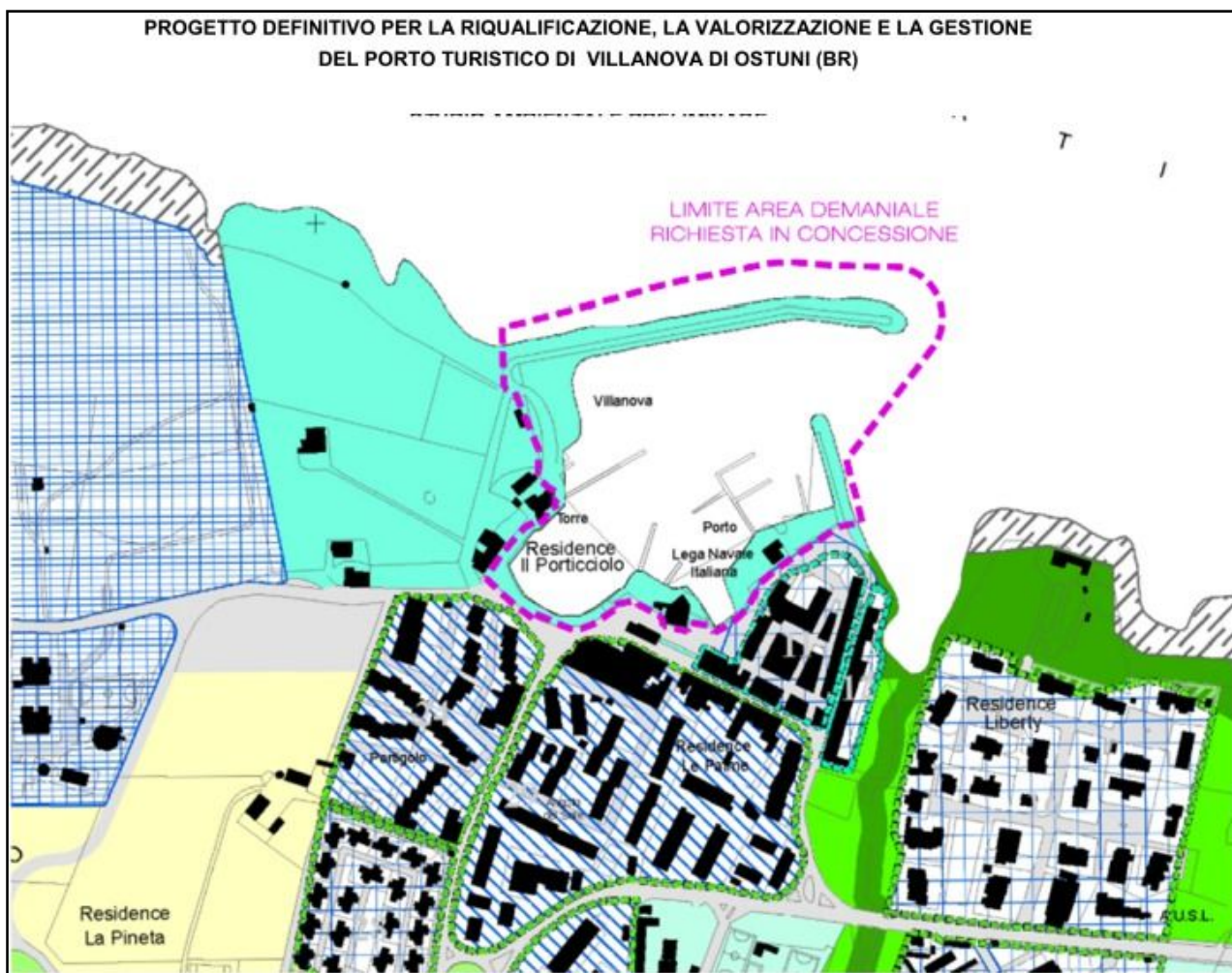
**d) ORTOFOTO (relativa alla Carta Tecnica Regionale)**

dove è individuata l'area di intervento.



e) estratto tavola PRG

dove è indicata l'area demaniale richiesta in concessione.



- ZONA G 4 attrezzature di carattere regionale
- ZONA C 2.3 di espansione estensiva
- ZONA C 2.1 di espansione estensiva

**Figura 40.** Figura PUTT -p TAV.C2/b Variante di Adeguamento del PRG vigente. Perimetrazione dei territori costruiti su PRG vigente: fascia costiera

## 7. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

L'intervento si inserisce in un contesto paesaggistico naturale di particolare pregio quale è quello che caratterizza la zona costiera con roccia bassa del tratto davanti Villanova, con la finalità ultima del progetto di garantire **un miglioramento delle opere di protezione dall'azione del moto ondoso del porticciolo e dotarlo di servizi adeguati alle vigenti norme**. Gli obiettivi degli interventi, possono essere riassunti: "Il progetto deve mirare ad attuare interventi efficaci contro le dinamiche del moto ondoso al fine di garantire un approdo più sicuro sul molo di levante e un adeguamento funzionale delle strutture ricettive in esso contenute. Il progetto si traduce altresì in un sistema in cui le relazioni tra gli "oggetti architettonici" – torre Aragonese, ex stalle, il ristorante ridisegnato, la passeggiata su darsena e moli - sono dinamiche, mai fisse, determinate da funzioni che mutano nel tempo o che trasformano lo spazio a seconda delle esigenze a cui devono far fronte (lo spazio pubblico è pensato in maniera da potersi adattare ai più diversi usi, dalla semplice passeggiata, agli spettacoli all'aperto).

### **MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO**

L'abitato costiero di Villanova, è posizionato lungo la S.S. 379, distante dal centro urbano di Ostuni 7 km ed è raggiungibile attraverso la Strada Provinciale Ostuni-Villanova. La strada è caratterizzata dalla presenza di muretti a secco e da secolari alberi di ulivo, che definiscono la cosiddetta "Marina di Ostuni". L'abitato costiero di Villanova è sede del porto di Ostuni, fin dall'epoca romana, dove era denominata "Petrolla", luogo di scambio di merci per altre località italiane ma soprattutto per i paesi del Mediterraneo.

I lineamenti geomorfologici dell'area oggetto di studio sono caratterizzati dalla presenza continua di un potente substrato di rocce carbonatiche, di età mesozoica, appartenente al Gruppo dei Calcari della Murgia, coperto, in superfici variamente estese, da lembi di depositi pleistocenici trasgressivi noti con il nome formazionale di Calcareni di Gravina e da depositi quaternari di origine continentale derivanti dal disfacimento dei sottostanti calcari mesozoici.

Il territorio di Ostuni è caratterizzato dalla presenza di una scarpata che raccorda l'altopiano murgiano, costituito dalla successione calcarea del Cretaceo Superiore, con una gradinata di superfici digradante sino alla linea di costa, modellata sia sui calcari mesozoici, sia sulle calcareniti plio-pleistoceniche. La superficie più bassa – tratto costiero -, è caratterizzata dalla presenza di depositi olocenici più recenti costituiti da depositi alluvionali, spiagge attuali e dune costiere. Le superfici che costituiscono la gradinata corrispondono ad una serie di terrazzi marini di abrasione dovuti all'interazione tra il sollevamento tettonico regionale e le variazioni glacio-eustatiche. Essi sono intaccati da valli profonde e strette, generalmente rettilinee e parallele fra loro, dette "lame", che incidono trasversalmente alla linea di costa.

A valle di questo terrazzo marino il sistema costiero è rappresentato, dal punto di vista morfodinamico, da una pocket beach (piccole spiagge racchiuse tra promontori), priva di significativi apporti sedimentari diretti dall'entroterra, che deve la sua conformazione alla sovrapposizione in più fasi di depositi eolici e marini (Dini et al., 2000; Mastronuzzi et al., 2001), ed estremamente sensibile a modeste variazioni di input sedimentario e al regime meteomarinario.



*Villanova è un insediamento storico sorta su un nucleo di origine romana denominato “Petrolla”. Attorno all’anno 1200 Tancredi, Conte di Lecce, intese costruire un villaggio fortificato per bonificare il sistema di grotte presenti nelle diverse lame e che costituivano un ottimo rifugio per pirati e ladroni sorsero quindi le mura e le abitazioni ma restarono disabitate;*

*Dopo un periodo pieno di guerre, di saccheggi e distruzioni. con la salita al trono di Carlo I° D’Angio’ si ebbe la ricostruzione di Petrolla Il nuovo insediamento ricostruito venne chiamato “Citta’ Nuova”, alla francese “Villa Nova”.*

*in merito alla costruzione della Torre Aragonese non vi sono dei documenti certi, che attestino la sua costruzione ma il primo documento in cui viene menzionata e’ quello del 1463 di Re Ferdinando I° D’Aragona. Questa piccola Torre , forse costruita, da Tancredi, non e’ da escludere che sia diventata un vero e proprio castello ad opera di Giovan Antonio Orsini Gran Mercante che doveva essere interessato ai proventi che Villanova dava con il suo porto.*

*L’insediamento in seguito fu trasformato in un borgo marinaro, dove ancora esistono delle tracce, in quanto sono riconoscibili le antiche abitazioni dei pescatori, a ridosso della “Caletta Santa Rita”. Affianco al Borgo storico di Villanova, sorse nella seconda metà del 1900, un altro villaggio più a carattere balneare denominato “Camerini”. Dagli anni ’70 in poi, l’interesse turistico di Ostuni, ha portato alla costruzione di una serie di nuovi agglomerati, quali villaggi turistici e residence. Che si sono distribuiti attorno al nucleo centrale di Villanova e tra Villanova e Camerini. Di recente è la costruzione della Strada Statale 379, che collega Bari a Lecce, passando da Brindisi.*

## 8. INDICAZIONE E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA

### PPTR PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO REGIONALE

Con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015, la Giunta Regionale ha approvato il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia.

Il PPTR approvato definisce per ogni struttura i beni paesaggistici e le relative prescrizioni d’uso e gli ulteriori contesti paesaggistici con le relative misure di salvaguardia e utilizzazione

Con riferimento ai beni paesaggistici, come individuati dal comma 2 dell’art. 38 delle NTA del PPTR approvato, ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata al rilascio dell’autorizzazione paesaggistica di cui agli artt. 146 e 159 del Codice. Con riferimento agli ulteriori contesti di cui ai commi 3 e 4 dell’art. 38 delle NTA, ogni piano, progetto o intervento è subordinato all’accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all’art. 89, comma 1, lettera b).

Sia i Beni Paesaggistici che gli Ulteriori Contesti sono poi stati cartografati e sono contenuti nell’Atlante del Patrimonio come parte integrante del Piano.

**VINCOLI DA PPTR**

I vincoli ambientali e territoriali presenti sono principalmente quelli derivanti da tale piano paesaggistico e territoriale della Puglia il PPTR definisce tre strutture (art.39).

In riferimento all’intervento da realizzare e alla sua localizzazione si evidenziano quelli che sono gli ambiti di intervento in riferimento alle tutele da garantire.


**6**  
 Il sistema delle tutele:  
 beni paesaggistici e ulteriori  
 contesti paesaggistici  
**6.1**  
 STRUTTURA  
 IDROGEOMORFOLOGICA  
**6.1.1**  
 Componenti geomorfologiche  
 piano paesaggistico territoriale **6**  
 REGIONE PUGLIA - Assessorato all'Assetto del Territorio  
 Febbraio 2015

PLANIMETRIA IN SCALA 1:10.000

Ulteriori contesti paesaggistici

-  Versanti
-  \*X, & Lambe e gravine
-  Doline
-  Grotte
-  Grotte (ingresso)
- Geositi
-  Geositi (fascia di tutela)
-  Inghiottitoi
-  Cordoni dunari



REGIONE PUGLIA  
 Ministero del bene e delle attività culturali  
 Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia

**6**

Il sistema delle tutele:  
 beni paesaggistici e ulteriori  
 contesti paesaggistici

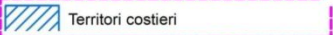
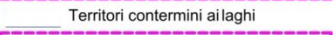
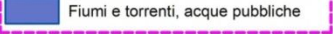
**6.1**  
 STRUTTURA  
 IDROGEOMORFOLOGICA

**6.1.2**  
 Componenti idrologiche




piano paesaggistico territoriale **6**  
 REGIONE PUGLIA - Assessorato all'Assetto del Territorio  
 Febbraio 2015

PLANIMETRIA IN SCALA 1:10.000

**Beni paesaggistici**

-  Territori costieri
-  Territori contermini ai laghi
-  Fiumi e torrenti, acque pubbliche

**Ulteriori contesti paesaggistici**

-  Sorgenti
-  Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.
-  Vincolo idrogeologico





### PLANIMETRIA DI PROGETTO E SOVRAPPOSIZIONE VINCOLI PPTR

A.T.I.: C.R. COSTRUZIONI S.r.l. – FRAVER S.r.l.

**6**

REGIONE PUGLIA  
 Ministero del bene e delle attività culturali e del turismo  
 Direzione Regionale del Patrimonio Culturale e Paesaggistico della Puglia

Il sistema delle tutele:  
 beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici

**6.2**  
 STRUTTURA ECOSISTEMICA -AMBIENTALE

**6.2.1**  
 Componenti botanico-vegetazionali

piano paesaggistico territoriale



REGIONE PUGLIA – Assessorato all'Assetto del Territorio

**6**





Febbraio 2015

PLANIMETRIA IN SCALA 1:10 000

**Beni paesaggistici**

-  Boschi
-  Zone umide Ramsar

**Ulteriori contesti paesaggistici**

-  Aree umide
-  Prati e pascoli naturali
-  Formazioni arbustive in evoluzione naturale
-  Aree di rispetto dei boschi



**6**

Il sistema delle tutele:  
beni paesaggistici e ulteriori  
contesti paesaggistici

**6.2**  
STRUTTURA  
ECOSISTEMICA -AMBIENTALE

**6.2.2**  
Componenti delle aree protette  
e dei siti naturalistici

piano paesaggistico territoriale **6**  
REGIONE PUGLIA - Assessorato all'Assetto del Territorio  
Febbraio 2015

PLANIMETRIA IN SCALA 1:10.000

**Beni paesaggistici**

**Parchi e riserve**

-  Aree e riserve naturali marine
-  Aree e riserve naturali marine
-  Parchi nazionali e riserve naturali stata
-  Parchi e riserve naturali regionali

**Ulteriori contesti paesaggistici**

-  Area di rispetto dei parchi e riserve regiona

**Siti di rilevanza naturalistica**

-  ZPS
-  SIC
-  SIC MARE



**6**

Il sistema delle tutele:  
beni paesaggistici e ulteriori  
contesti paesaggistici

**6.3**  
STRUTTURA ANTROPICA  
E STORICO-CULTURALE

**6.3.1**  
Componenti  
culturali e insediative

piano paesaggistico territoriale  
REGIONE PUGLIA – Assessorato all'Assetto del Territorio  
Febbraio 2015

PLANIMETRIA IN SCALA 1:10 000

**Beni paesaggistici**

- Immobili e aree di interesse di interesse pubblico
- Zone gravate da usi civici validate
- Zone gravate da usi civici
- Zone di interesse archeologico

**Ulteriori contesti paesaggistici**

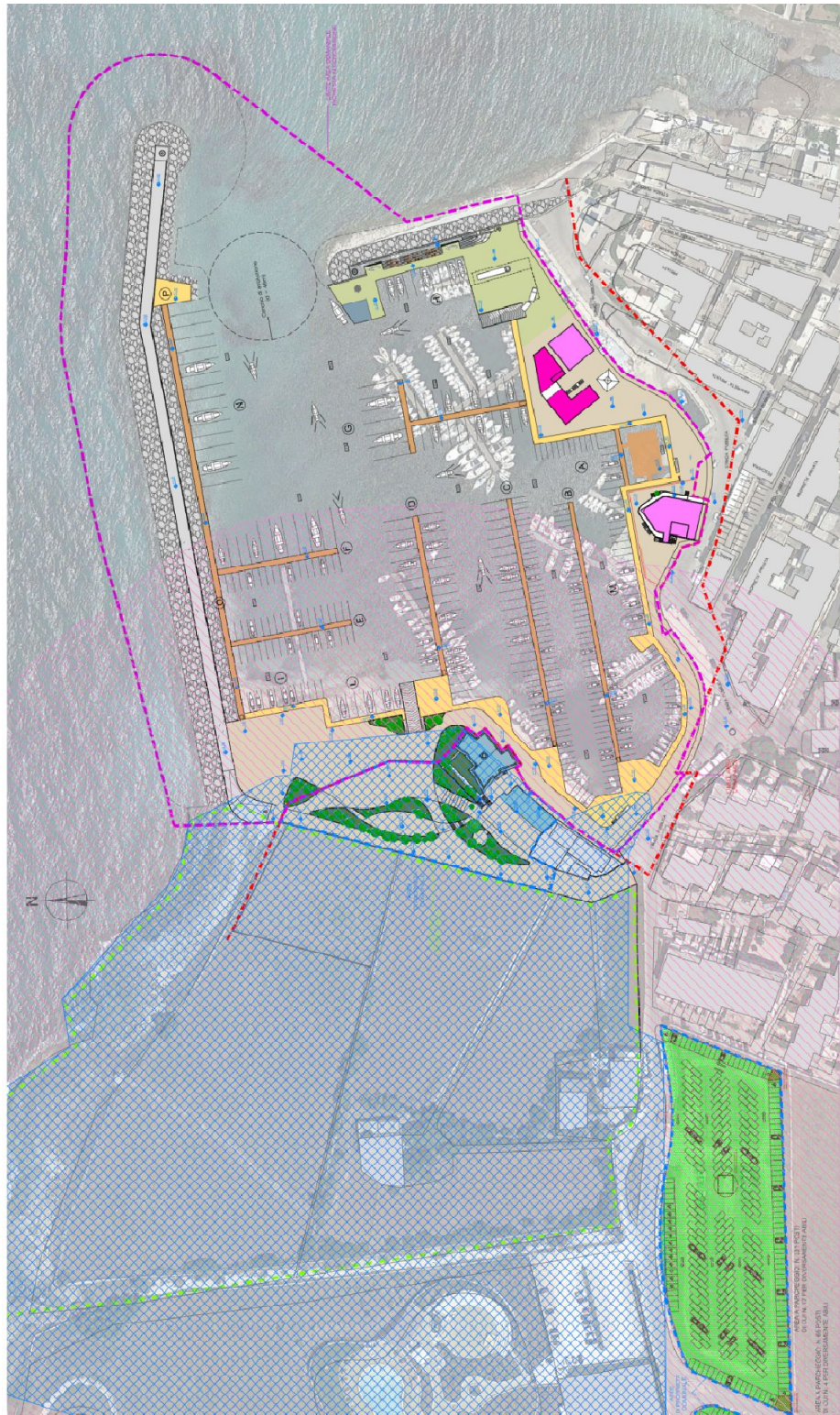
- Città consolidata

Testimonianze della stratificazione insediativa:

- a) Siti interessati da beni storico-culturali
- b) Aree appartenenti alla rete dei tratturi
- c) Aree a rischio archeologico

- Area di rispetto delle componenti culturali e insediative
- Paesaggi rurali





SIMBOLO	DESCRIZIONE	SIMBOLO	DESCRIZIONE
	UTP - AREE DI RISPETTO DELLE COMPONENTI CULTURALI E INSEDIATIVE		BP - IMMOBILI E AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO
	UTP - SITI INTERESSATI DA BENI S' CIRCO-CULTURALI		UTP - PAESAGGI RURALI

**PLANIMETRIA DI PROGETTO E SOVRAPPOSIZIONE VINCOLI PPTR**

A.T.I.: C.R. COSTRUZIONI S.r.l. – FRAVER S.r.l.



REGIONE PUGLIA  
 Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia

6

Il sistema delle tutele:  
 beni paesaggistici e ulteriori  
 contesti paesaggistici

6.3  
 STRUTTURA ANTROPICA  
 E STORICO-CULTURALE

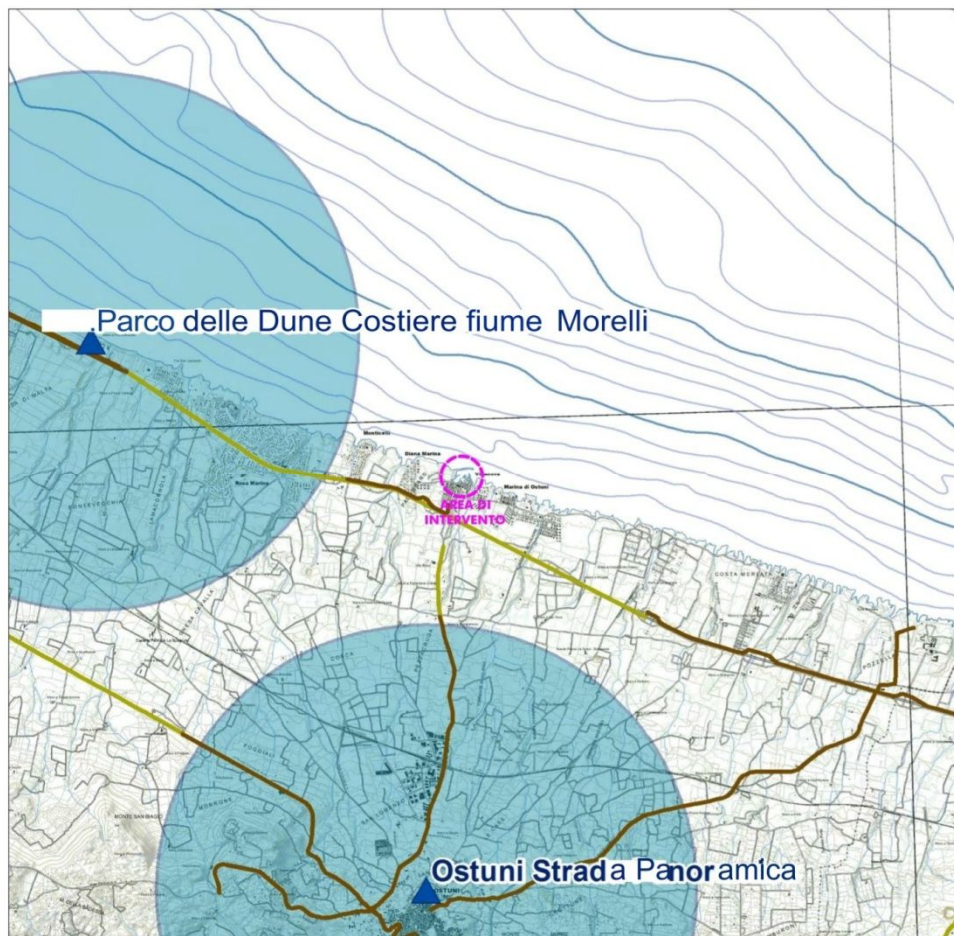
6.3.2  
 Componenti  
 dei valori percettivi

piano paesaggistico territoriale  
 REGIONE PUGLIA - Asses sorato all'Assetto del Territorio  
 Febbraio 2015

PLANIMETRIA IN SCALA 1 : 100 000

Ulteriori contesti paesaggistici

- Strade a valenza paesaggistica
- Strade panoramiche
- Luoghi panoramici
- Coni visuali



**Sinteticamente quindi intervengono le seguenti Componenti**

1. Struttura idro-geo-morfologica ; - BP “Territori costieri” e i “Fiumi torrenti e acque pubbliche”;
2. Struttura Ecosistemica-Ambientale: NULLA
3. Struttura antropica e storico-culturale – Area soggetto a vincolo paesaggistico ; BP- bene protetto (area di notevole interesse pubblico art. 136 del Codice) ; UCP – Testimonianza della stratificazione insediativa – Aree di rispetto delle componenti culturali ;
4. Aree Protette e siti naturalistici direttamente incidenti sull’area: NULLA

## STRUTTURA ANTROPICA E STORICO-CULTURALE

- Struttura antropica e storico-culturale - Aree soggette a vincolo paesaggistico - IMMOBILI E AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO, - (art. 136 del Codice) ; specificatamente:
  - Le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;
  - 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;
  - I complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici;
  - 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.

### CARATTERISTICHE DELLA STRUTTURA ANTROPICA E STORICO-CULTURALE

Consistono nelle aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del Codice, e comprendono le aree sottoposte a vincolo dalla L. 29 giugno 1939, n. 1497 nonché i Decreti Ministeriali 1 Agosto 1985 (c.d. "Galassini"), come delimitate nella tavola 6.3.1.

L'opera oggetto di intervento ricade all'interno delle seguenti aree soggette a dichiarazione di notevole interesse pubblico: D.M. 04.03.1975 - DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DI ALCUNE ZONE IN COMUNE DI OSTUNI Istituito ai sensi della L. 1497 - G.U. n. 265 del 06.10.1975;

essa è individuata come: ***“La zona costiera di Villanova costituisce un angolo di visuale panoramico che verrebbe compromesso anche da una sia pur controllata edificazione”*** (tratto dalla nota n. 998 del 25 gennaio 1985 della Soprintendenza per i Beni Ambientali, architettonici, Artistici e Storici della Puglia)

### Quadro di riferimento programmatico

In questo capitolo vengono descritti i principali Piani e Programmi di Pianificazione a livello Nazionale, Regionale e Locale nonché i piani di settore, al fine di verificare la compatibilità dell'opera con gli indirizzi in essi contenuti. Sostanzialmente vengono presentati i documenti di pianificazione territoriale ed energetica nei loro punti più salienti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, paesaggistici, vincolistici e allo sviluppo delle energie rinnovabili, al fine di valutare se le opere in progetto nella loro completezza siano conformi ai suddetti indirizzi programmatici.

### Estratto degli strumenti di pianificazione paesistica PPTR.

(con area di intervento è individuata nella sua consistenza particellare)



### **Descrizione dei caratteri paesaggistici**

Con riferimento agli elementi indicati all'art. 3.1, lettera "A", punto "1" del D.P.C.M. 12/12/2005, la descrizione dei caratteri paesaggistici prende in considerazione:

- a) *Contesto paesaggistico dell'intervento e/o dell'opera:*
- b) *Tessiture territoriali storiche*
- c) *Ubicazione dell'opera e/o dell'intervento*
- d) *Appartenenza a percorsi panoramici o ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici*
- e) *Appartenenza ad ambiti a forte valenza simbolica*

### **Indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto e nell'area di intervento**

I livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento considerata sono quelli ricavabili dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale e da eventuali altre forme normative.

- f) *Vincoli statali di tutela paesaggistica ed ambientale*
- g) *PPTR*

La Regione Puglia, con DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 176 del 16.02.2015 (pubblicata sul BURP N.40 del 23.03.2015), Approva Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR).

### **Elementi di valutazione delle tutele**

Il PPTR approvato definisce per ogni struttura i beni paesaggistici e le relative prescrizioni d'uso e gli ulteriori contesti paesaggistici con le relative misure di salvaguardia e utilizzazione

Con riferimento ai beni paesaggistici, come individuati dal comma 2 dell'art. 38 delle NTA del PPTR approvato, ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di cui agli artt. 146 e 159 del Codice.

Con riferimento agli ulteriori contesti di cui ai commi 3 e 4 dell'art. 38 delle NTA, ogni piano, progetto o intervento è subordinato all'accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 89, comma 1, lettera b).

Sia i Beni Paesaggistici che gli Ulteriori Contesti sono poi stati cartografati e sono contenuti nell'Atlante del Patrimonio come parte integrante del Piano.

Si riportano di seguito gli indirizzi e gli obiettivi delle schede 6.4 con codice PAE 17 e PAE 125 in merito al sistema delle tutele dell'area.

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Motivazioni della coerenza
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	SI	<p>Il piano ha prevalentemente valenza ambientale; la coerenza dell'intervento è pertanto verificata nel rispetto degli <b>obiettivi di qualità</b> paesaggistici e territoriali generali del piano stesso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 9. Riqualificare, valorizzare e riprogettare i territori costieri;</li> <li>➤ Tutelare le aree demaniali costiere dagli usi incongrui e dall'abusivismo;</li> <li>➤ 6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee.</li> </ul>
<b>PPTR - SCHEDA DEL PAE 17 E PAE 125 - Ambito n.7 - Murgia dei trulli - La piana degli uliveti secolari</b>		
<b>Indirizzi</b>	<b>Direttive</b>	
3. Gli insediamenti costieri a prevalente specializzazione turistico-balneare devono essere riqualificati, migliorandone la qualità ecologica, paesaggistica, urbana e architettonica al fine di migliorare la qualità dell'offerta ricettiva e degli spazi e servizi per il turismo e per il tempo libero.	e. ai fini in particolare del perseguimento dell'indirizzo 3. degli indirizzi, prevedono interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica del patrimonio turistico ricettivo esistente, promuovendone ed incentivandone la riqualificazione ecologica.	
<b>RISPONDENZIA</b>		
L'intervento di riqualificazione del porto esistente interessa la realizzazione di un Porto Turistico attraverso la <b>messaggio in sicurezza e valorizzazione</b> del porto esistente, delle aree circostanti e delle superfici a parcheggio annesse.		
L'intervento interessa le infrastrutture portuali con funzione esclusiva e prevalente di diportismo nautico. Il progetto è teso a privilegiare gli interventi di <b>recupero, riuso e riqualificazione del patrimonio portuale esistente</b> evitando ulteriore artificializzazione del territorio costiero.		
L'intervento mira ad assicurare la <b>massima integrazione paesaggistica</b> degli interventi di trasformazione e ampliamento nel rispetto delle specificità dei luoghi, dei caratteri storici, insediativi ed ambientali, tenendo conto delle relazioni figurative e dimensionali con gli insediamenti a cui sono connessi.		
L'intervento prevede trasformazioni e ampliamenti non compromettendo <b>la qualità dei waterfront</b> e le visuali verso il mare e dal mare verso la costa;		
<b>VALORI DEL PROGETTO: IL PROGETTO DEL NUOVO PORTO IN LINEA CON LE DIRETTIVE DEL PPTR INTERESSA UNO SPECCHIO D'ACQUA GIÀ ESISTENTE. ESSO TIENE CONTO DELL'IDENTITÀ DEL LUOGO E DEI SUOI ALTI VALORI PAESAGGISTICI ATTUALMENTE IN STATO DI FORTE DEGRADO. AL CONTEMPO GARANTISCE GRAZIE ALL'INSEDIAMENTO DI FUNZIONI TURISTICHE E RICREATIVE, FACILMENTE ACCESSIBILI, MAGGIORE FRUIBILITÀ DEL LUOGO.</b>		

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Motivazioni della coerenza
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	SI	<p>Il piano ha prevalentemente valenza ambientale; la coerenza dell'intervento è pertanto verificata nel rispetto degli <b>obiettivi di qualità</b> paesaggistici e territoriali generali del piano stesso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 9. Riqualificare, valorizzare e riprogettare i territori costieri;</li> <li>➤ Tutelare le aree demaniali costiere dagli usi incongrui e dall'abusivismo;</li> <li>➤ 6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee.</li> </ul>
<b>PPTR - SCHEDA DEL PAE 17 E PAE 125 - Ambito n.7 - Murgia dei trulli - La piana degli uliveti secolari</b>		
<b>Indirizzi</b>	<b>Direttive</b>	
<p>4. La pressione insediativa sugli ecosistemi costieri e fluviali deve essere ridotta attraverso progetti di sottrazione dei detrattori di qualità paesaggistica, interventi di bonifica ambientale e riqualificazione/ rinaturalizzazione dei paesaggi degradati.</p>	<p>g. ove siano state individuate aree compromesse o degradate si propongono interventi volti al recupero ed alla riqualificazione nel rispetto delle relative prescrizioni e promuovono l'utilizzo di metodi e tecniche orientati alla tutela del paesaggio e alla sostenibilità ambientale. Contestualmente individuano nei loro piani aree, esterne alle zone sottoposte a tutela, dove delocalizzare, arretrare, accorpate o densificare i volumi ricadenti in delle zone in quanto incompatibili con le caratteristiche paesaggistiche delle stesse e i relativi obiettivi di tutela paesaggistica, definendo opportune misure incentivanti.</p>	
<b>RISPONDEZZA</b>		
<p>Il progetto rispecchia le aspettative del PPTR. Esso mira ad uno sviluppo delle potenzialità e rilancio del porto turistico con un elevato potenziale di eccellenza quale risorsa capace di presentare l'area portuale attraverso la valorizzazione dei waterfront e l'integrazione città-mare e cantieristica.</p> <p>La soluzione progettuale di sfruttare i terrapieni, e le criticità attuali come ad esempio la radice del molo di sopraflutto per allocare gran parte dei servizi igienici ha lo scopo di mitigare e non occupare il suolo a disposizione, ma al contrario nascondere razionalmente gli interventi i servizi e le infrastrutture ad oggi inesistenti ma cmq indispensabili per la funzione turistica.</p>		

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Prescrizioni
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	SI	Art.45 delle NTA
<b>PPTR - BP - TERRITORI COSTIERI</b>		
<b>PRESCRIZIONI DELLE NTA DEL PPTR - struttura idro-geo-morfologica</b>		
<p><b>1. 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 seguenti:</b></p> <p><b>b4)</b> 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;</p> <p><b>b5)</b> 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 territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4 ;</p> <p><b>b6)</b> 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;</p> <p><b>b7)</b> realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrato pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove;</p>		
<b>RISPONDEZZA</b>		
<p>L'area di intervento ricade interamente all'interno della 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 Puglia) e come si osserva nell'allegata Planimetria di Progetto.</p> <p>Le opere e gli interventi da realizzare sono ritenuti ammissibili dal comma 3, art. 45 delle NTA del PPTR "Prescrizioni per i Territori costieri e i Territori contermini ai laghi", sopra riportato.</p> <p><b>L'intervento interessa la realizzazione di un Porto Turistico, attraverso la messa in sicurezza e la valorizzazione del porto esistente, e delle aree a parcheggio annesse.</b></p>		

**Le opere e gli interventi da realizzare, del tutto compatibili con l'art.45 delle NTA del PPTR, sono così puntualmente riassumibili:**

- **Trasformazione degli edifici esistenti.**

Si tratta degli interventi di ristrutturazione dei detti edifici, finalizzati alla loro rifunionalizzazione ed alla migliore integrazione nel contesto paesaggistico, con utilizzazione dei relativi terrazzi di copertura dotati di forte valenza panoramica (eliminazione di salti di quota delle coperture e di tettoie spioventi, rimodulazione dei prospetti, impiego di materiali adeguati al contesto paesaggistico, adeguamenti alla normativa antisismica, eliminazione delle barriere architettoniche, ecc.).

- **Recupero degli edifici di interesse storico-artistico esistenti: “Torre Aragonesa” e “antiche Stalle”.**

Si tratta degli interventi di restauro e risanamento conservativo, nonché consolidamento statico, dei detti edifici di interesse storico-artistico, finalizzati al loro rifunionalizzazione e riuso, con utilizzazione del terrazzo di copertura dell’edificio ex Stalle, dotato di forte valenza panoramica con affaccio sul mare e vista della Torre Aragonesa.

Gli immobili sono di proprietà del Comune di Ostuni.

Per la “Torre Aragonesa” è stata individuata una futura destinazione a polo museale (riferito al contesto archeologico e marino) ed attività socio-culturali .

L’edificio “ex Stalle” sarà destinato a servizi di supporto alle attività turistiche e ai diportisti (internet point, punto di avviso ai naviganti e informazioni meteo, sala meeting e lettura, caffetteria).

- **Realizzazione di aree a verde attrezzato con percorsi ed aree di sosta pedonali.**

Le aree a verde saranno realizzate con essenze arboree e arbustive autoctone e facenti parte della “macchia mediterranea”, selezionandole tra quelle più resistenti ai venti salmastri a cui risulteranno esposte. I percorsi e le aree di sosta pedonali avranno pavimentazione drenante, realizzata con lastre di pietra calcarea, dotate di trattamenti superficiali antiscivolo; nell’area dedicata ai giochi per bambini sarà posta in opera pavimentazione anti-trauma drenante.

- **Realizzazione di attrezzature di facile amovibilità per attività connesse al tempo libero.**

Si tratta di tensostrutture o gazebo da sistemare, anche provvisoriamente o stagionalmente, nei pressi dell’edificio “Lega Navale” e nel piazzale a nord della “Torre Aragonesa”, al fine di creare coperture ombreggianti per i visitatori della Torre e dell’area archeologica e per la collocazione di “info point” per turisti.

- **Realizzazione di aree di sosta e parcheggio.**

Si tratta dei parcheggi dedicati ai diportisti, previsti su terreni di proprietà comunale - posti a sud-ovest del bacino portuale ed esterni all’area demaniale richiesta in concessione – da collocare su aree già attualmente destinate a parcheggio, aree che saranno oggetto di lavori di miglioramento funzionale (razionalizzazione dei percorsi e delle corsie finalizzato ad incrementare il numero di posti auto).

I parcheggi saranno realizzati con muretti a secco perimetrali in pietra calcarea (parzialmente esistenti), pavimentazioni drenanti in masselli autobloccanti e reti alveolari carrabili, salvaguardando la vegetazione naturale esistente ed integrandola con nuova piantumazione per un’adeguata mitigazione degli impatti e per il migliore inserimento paesaggistico.

- **Realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa.**

Le opere previste consistono in:

- a) Integrazione delle opere di difesa del molo di sopraflutto (molo nord).

Il molo nord attualmente non garantisce un’adeguata difesa del bacino portuale in occasione delle mareggiate generate dai venti dominanti provenienti da nord-ovest (maestrale), nord (tramontana) e nord-est (greco).

Gli studi meteomarini ad oggi condotti (fase di progettazione preliminare) sulla base delle



attuali conoscenze sui fondali esterni al bacino (batimetriche ottenute principalmente da riferimenti bibliografici), hanno evidenziato la necessità di adeguare le opere di difesa attualmente presenti attraverso una integrazione della mantellata esterna (sovrapposizione alla mantellata esistente di massi in pietra calcarea di grandi dimensioni, posti opera in maniera ordinata secondo un'inclinazione pari a quella

esistente) e un modesto incremento dell'altezza del paramento nord del molo, ottenuto soprattutto grazie alla realizzazione di un muro paraonde, avente anche funzione di parapetto di protezione della "passeggiata panoramica" prevista sul molo in parola.

**In fase di progettazione definitiva saranno effettuate nuove ed esaustive rilevazioni batimetriche sui fondali, sulla base delle quali verranno condotti nuovi studi meteomarini con l'obiettivo di limitare quanto più possibile gli interventi integrativi delle opere di difesa previsti in fase di progettazione preliminare.**

*b)* Integrazione delle opere di difesa del molo di sottoflutto (molo est).

Il 40 est attualmente non garantisce un'adeguata difesa del bacino portuale dal moto ondoso generato dal vento di levante.

Anche in questo caso, gli studi meteomarini ad oggi condotti (fase di progettazione preliminare), sulla base delle attuali conoscenze sui fondali esterni al bacino (batimetriche ottenute principalmente da riferimenti bibliografici), hanno evidenziato la necessità di adeguare le opere di difesa attualmente presenti attraverso un modesto incremento dell'altezza del paramento est del molo, ottenuto grazie alla realizzazione di un muro paraonde, avente anche funzione di parapetto di protezione della "passeggiata panoramica" prevista sul molo in parola.

**In fase di progettazione definitiva saranno effettuate nuove ed esaustive rilevazioni batimetriche sui fondali, sulla base delle quali verranno condotti nuovi studi meteomarini, con l'obiettivo di limitare quanto più possibile gli interventi integrativi delle opere di difesa previsti in fase di progettazione preliminare.**

*c)* Realizzazione di infrastrutture marittime all'interno del bacino portuale. Le opere previste consistono in:

- Allargamento della banchina del molo di levante

per garantire l'accesso veicolare ai mezzi di soccorso e agli operatori del distributore carburanti.

- Allargamento della banchina del molo di tramontana

attraverso la realizzazione di una banchina a giorno (pontile con struttura in acciaio inox e piano di calpestio in lastre alveolari di polipropilene) e di un piccolo sperone in cls capace di delimitare e proteggere il bacino portuale, con speciale riferimento alle grandi imbarcazioni ormeggiate al detto pontile.

- Nuova conformazione delle banchine

che permetterà continuità, specializzazione e razionalizzazione dei percorsi all'interno dell'area portuale, garantendo quindi la sicurezza dei diportisti e dei visitatori anche durante l'eventuale intervento dei mezzi di soccorso.

- Realizzazione di uno scalo di alaggio e di un'area di varo con gru, nonché di ulteriore scalo di alaggio riservato ai mezzi di soccorso

per garantire la discesa e la risalita dal mare dei natanti. L'area di alaggio e varo sarà accessibile ad automezzi, con e senza gru, di rilevante stazza e dimensione, che potranno sostare e operare in condizioni agevoli e in totale sicurezza.

- Posizionamento in mare di sei pontili galleggianti completi di colonnine e servizi per l'ormeggio per garantire l'attracco in sicurezza ad una flotta composta da 398 natanti di lunghezza massima di 18 metri. Il piano di calpestio dei pontili galleggianti sarà realizzato in lastre alveolari di polipropilene.
- Realizzazione di "piazza sul mare" e di "pontile in legno" entrambi con pavimentazione in doghe di legno marino. La "piazza sul mare" costituirà un privilegiato luogo di aggregazione per diportisti e turisti.
- **Realizzazione di infrastrutture e servizi pubblici finalizzati alla riqualificazione di insediamenti esistenti.**  
Si tratta di nuovi corpi di fabbrica la cui realizzazione si rende necessaria a causa della attuale assoluta mancanza, nell'area portuale, di tutti i servizi indispensabili per la conduzione dell'attività stessa nel pieno rispetto delle normative che la regolano.
- **Realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico.**  
Si tratta di tutte le opere infrastrutturali a rete (reti impiantistiche) da realizzare nelle aree a terra poste in prossimità del bacino portuale, estese sino a servire banchine e pontili dedicati all'ormeggio dei natanti.
- **Realizzazione di opere migliorative.**  
Sono state previsti interventi finalizzati al miglioramento delle caratteristiche estetico-funzionali degli edifici esistenti (miglioramento dei prospetti, materiali di finitura, ecc.), delle pavimentazioni dei camminamenti esterni e dei piazzali (eliminazione delle pavimentazioni esistenti, spesso non drenanti, prevalentemente con nuove pavimentazioni drenanti in lastre di pietra calcarea con finitura superficiale antiscivolo), impiantistiche (impianto di illuminazione, ecc.), degli arredi urbani (nuove panchine, ceneriere, isole ecologiche per la raccolta differenziata di rifiuti solidi, ecc.).

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Prescrizioni
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	SI	Art.46 delle NTA
<b>PPTR - BP - FIUMI TORRENTI CORSI D'ACQUA</b>		
<b>PRESCRIZIONI DELLE NTA DEL PPTR - struttura idro - geo - morfologica</b>		
<p>1. Nei territori interessati dalla presenza di fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche, come definiti all'art. 41, punto 3, si applicano le seguenti prescrizioni.</p> <p><b>b2) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, purché detti piani e/o progetti e interventi:</b></p> <p>siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale degli immobili, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi,</li> <li>• non interrompano la continuità del corso d'acqua e assicurino nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali</li> </ul>		

che compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del corso d'acqua;

- 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 tecnologico-compatibili;
- promuovano attività che consentono la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto (agricoltura, allevamento, ecc.) e fruizione pubblica (accessibilità ecc.) del bene paesaggio;
- 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;
- non compromettano i coni visivi da e verso il territorio circostante;

**b3)** sistemazioni idrauliche e opere di difesa inserite in un organico progetto esteso all'intera unità idrografica che utilizzino materiali e tecnologie della ingegneria naturalistica, che siano volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici dei luoghi;

**b4)** 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;

**b6)** 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 comportino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e l'aumento di superficie impermeabile, prevedendo idonee opere di mitigazione degli impatti;

**b7)** realizzazione di opere migliorative incluse le sostituzioni o riparazioni di componenti strutturali, impianti o parti di essi ricadenti in un insediamento già esistente.

## RISPONDEZZA

**Solo una piccola porzione dell'area di intervento ricade all'interno della fascia di 150 m (per ciascun lato) dalle sponde o dai piedi degli argini di fiumi e torrenti, nonché degli altri corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche approvati ai sensi del R.D. 11.12.1933, n. 1775.**

Detta porzione, pertanto, risulta assoggettata a quanto previsto dalle NTA del PPTR in relazione ai "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche" (CAPO II - STRUTTURA IDRO-GEO-MORFOLOGICA – Componenti idrologiche).

Pertanto per tale area la progettazione è stata svolta con particolare attenzione rivolta al rispetto degli obiettivi generali – in termini di salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio – indicati nello "Art. 43 - Indirizzi per le componenti idrologiche" delle citate NTA.

Le opere e gli interventi da realizzare sono tra quelli ritenuti ammissibili dallo "Art. 46 Prescrizioni per fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche" delle NTA (comma 3, sopra riportato) e sono così riassumibili:

**Trasformazione degli edifici legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non**

**superiore al 20%: “Lega Navale”.**

Si tratta dell'intervento di ristrutturazione del detto edificio, finalizzato alla sua rifunzionalizzazione ed alla migliore integrazione nel contesto paesaggistico (eliminazione di salti di quota delle coperture e di tettoie spioventi, rimodulazione dei prospetti, impiego di materiali adeguati al contesto paesaggistico, adeguamenti alla normativa antisismica, eliminazione delle barriere architettoniche, ecc.).

**Sistemazioni idrauliche e opere di difesa.**

Le opere previste consistono nella “Integrazione delle opere di difesa del molo di sottoflutto (molo est)”.

Il molo est attualmente non garantisce un'adeguata difesa del bacino portuale dal moto ondoso generato dal vento di levante.

Anche in questo caso gli studi meteomarini ad oggi condotti (fase di progettazione preliminare) sulla base delle attuali conoscenze sui fondali esterni al bacino (batimetriche ottenute principalmente da riferimenti bibliografici), hanno evidenziato la necessità di adeguare le opere di difesa attualmente presenti, attraverso un modesto incremento dell'altezza del paramento est del molo, ottenuto grazie alla realizzazione di un muro paraonde, avente anche funzione di parapetto di protezione della “passeggiata panoramica” prevista sul molo in parola.

In fase di progettazione definitiva saranno effettuate nuove ed esaustive rilevazioni batimetriche sui fondali, sulla base delle quali verranno condotti nuovi studi meteomarini, con l'obiettivo di limitare quanto più possibile gli interventi integrativi delle opere di difesa previsti in fase di progettazione preliminare.

**Realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrato pubbliche e/o di interesse pubblico.**

Si tratta di tutte le opere infrastrutturali a rete (reti impiantistiche) da realizzare nelle aree a terra poste in prossimità del bacino portuale, estese sino a servire banchine e pontili dedicati all'ormeggio dei natanti.

**Realizzazione di strutture facilmente rimovibili di piccole dimensioni per attività connesse al tempo libero.**

Si tratta di tensostruttura o gazebo da sistemare, anche provvisoriamente o stagionalmente, nei pressi dell'edificio “Lega Navale” al fine di creare una copertura ombreggiante a protezione di un “info point” per turisti.

**Realizzazione di opere migliorative.**

Sono state previsti interventi finalizzati al miglioramento delle caratteristiche estetico-funzionali degli edifici esistenti (miglioramento dei prospetti, materiali di finitura, ecc.), delle pavimentazioni dei camminamenti esterni e dei piazzali (eliminazione delle pavimentazioni esistenti, spesso non drenanti, prevalentemente con nuove pavimentazioni drenanti in lastre di pietra calcarea con finitura superficiale antiscivolo), impiantistiche (impianto di illuminazione, ecc.), degli arredi urbani (nuove panchine, ceneriere, isole ecologiche per la raccolta differenziata di rifiuti solidi, ecc.) e della sistemazione dei percorsi dedicati ai diportisti e ai visitatori anche attraverso la rivisitazione della conformazione delle banchine.

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Prescrizioni
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	SI	Art.79 delle NTA
<b>PPTR - BP - IMMOBILI E AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO</b>		
<b>PRESCRIZIONI DELLE NTA DEL PPTR - struttura antropica e storico culturale</b>		
<p>1. Sugli immobili e le aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del Codice, nei termini riportati nelle allegate schede di "identificazione e definizione della specifica disciplina d'uso" dei singoli vincoli, si applicano le seguenti specifiche discipline d'uso, fatto salvo quanto previsto dagli artt. 90, 95 e 106 delle presenti norme e il rispetto della normativa antisismica:</p> <p><b>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;</b></p> <p>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 divincolo;</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) per i manufatti rurali in pietra a secco: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborato del PPTR 4.4.4 – Linee guida per il restauro e il riuso dei manufatti in pietra a secco;</li> </ul> </li> <li>b) per i manufatti rurali non in pietra a secco: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborato del PPTR 4.4.6 – Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali;</li> </ul> </li> <li>c) per i manufatti pubblici nelle aree naturali protette: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborato del PPTR 4.4.7 - Linee guida per il recupero dei manufatti edilizi pubblici nelle aree naturali protette;</li> </ul> </li> <li>d) per la progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborato del PPTR 4.4.1: Linee guida sulla progettazione e localizzazione di</li> </ul> </li> </ul>		

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.

#### RISPONDEZZA

**L'area di intervento è interessata totalmente dalla tutela di cui all'art.79 delle NTA del PPTR, sopra citato, e pertanto particolare attenzione è stata posta alla normativa d'uso della sezione C2 della scheda d'ambito, di cui all'art.37, comma 4, in cui ricade l'immobile e alle raccomandazioni contenute negli Elaborati del PPTR 4.4..**

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Prescrizioni
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	SI	Art.81 delle NTA

#### PPTR - UCP - TESTIMONIANZA DELLA STRATIFICAZIONE INSEDIATIVA

#### MISURE DI SALVAGUARDIA E VALORIZZAZIONE DEL PPTR - struttura antropica e storico culturale

##### Art. 81 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le testimonianze della stratificazione insediativa

1. Fatta salva la disciplina di tutela dei beni culturali prevista dalla Parte II del Codice, nelle aree interessate da testimonianze della stratificazione insediativa, come definite all'art. 76, punto 2) lettere a) e b), ricadenti in zone territoriali omogenee a destinazione rurale alla data di entrata in vigore del presente piano, si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).

3. Fatta salva la procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, nel rispetto della disciplina di tutela dei beni di cui alla parte II del Codice, 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) ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti, con esclusione della demolizione e ricostruzione per i soli manufatti di riconosciuto valore culturale e/o identitario, che mantengano, recuperino o ripristinino le caratteristiche costruttive, le tipologie, i materiali, i colori tradizionali del luogo evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie

eco-compatibili;

b2) realizzazione di strutture facilmente rimovibili, connesse con la tutela e valorizzazione delle testimonianze della stratificazione;

b3) realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica dei tracciati non compromettano i valori storico-culturali e paesaggistici;

b5) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture connesse alle attività agro-silvo-pastorali e ad altre attività di tipo abitativo e turistico-ricettivo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, essere dimensionalmente compatibili con le preesistenze e i caratteri del sito e dovranno garantire il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando

## RISPONDEZZA

**Le opere e gli interventi da realizzare sono ritenuti ammissibili dallo “Art. 81 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le testimonianze della stratificazione insediativa” delle NTA (comma 3, sopra riportato).**

Le opere e gli interventi da realizzare sono così riassumibili:

**Recupero degli edifici di interesse storico-artistico esistenti: “Torre Aragonese” e “antiche Stalle”.**

Si tratta degli interventi di restauro e risanamento conservativo, nonché consolidamento statico, dei detti edifici di interesse storico-artistico, finalizzati al loro rifunzionalizzazione e riuso, con utilizzazione del terrazzo di copertura dell'edificio ex Stalle, dotato di forte valenza panoramica con affaccio sul mare e vista della Torre Aragonese.

Gli immobili sono di proprietà del Comune di Ostuni.

Per la “Torre Aragonese” è stata individuata una futura destinazione a polo museale (riferito al contesto archeologico e marino) ed attività socio-culturali.

L'edificio “ex Stalle” sarà destinato a servizi di supporto alle attività turistiche e ai diportisti (internet point, punto di avviso ai naviganti e informazioni meteo, sala meeting e lettura, caffetteria).

**Realizzazione di strutture facilmente rimovibili.**

Si tratta di tensostrutture o gazebi da sistemare, anche provvisoriamente o stagionalmente, sul piazzale a nord dell'edificio “Torre Aragonese” al fine di creare coperture ombreggianti per i visitatori della Torre e dell'adiacente “Area archeologica”, con eventuale collocazione di “info point” per turisti e visitatori.

**Realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti.**

Si tratta di tutte le opere infrastrutturali a rete (reti impiantistiche) da realizzare nelle aree a terra poste in prossimità del bacino portuale, estese sino a servire banchine e pontili dedicati all'ormeggio dei natanti.

**Realizzazione di annessi rustici e di altre strutture connesse alle attività turistico-ricettive.**

Le opere previste consistono nella realizzazione di servizi pubblici finalizzati alla riqualificazione del Porto turistico esistente.

Si tratta di nuovi corpi di fabbrica la cui realizzazione si rende necessaria a causa della attuale assoluta mancanza, nell'area portuale, di tutti i servizi indispensabili per la conduzione dell'attività stessa nel pieno rispetto delle normative che la regolano.

Nello specifico si tratta della realizzazione di un edificio ripensato e ridisegnato per accogliere il ristorante – già in uso – e la copiosa dotazione di servizi igienici prescritti per i “Porti turistici” (assimilati ai “Complessi ricettivi all'aria aperta”) dall'Art. 55 della Legge Regione Puglia N. 11 DEL 11/02/1999 “Disciplina delle strutture ricettive ex artt. 5, 6 e 10 della legge 17 maggio 1983, n. 217, delle attività turistiche ad uso pubblico gestite in regime di concessione e delle associazioni senza scopo di lucro.”.

#### **Realizzazione di aree a verde attrezzato con percorsi ed aree di sosta pedonali.**

Le aree a verde saranno realizzate con essenze arboree e arbustive autoctone e facenti parte della “macchia mediterranea”, selezionandole tra quelle più resistenti ai venti salmastri a cui risulteranno esposte). I percorsi e le aree di sosta pedonali avranno pavimentazione drenante realizzata con lastre di pietra calcarea dotate di trattamenti superficiali antiscivolo; nell'area dedicata ai giochi per bambini sarà posta in opera pavimentazione anti-trauma drenante.

#### **Realizzazione di opere migliorative.**

Sono state previsti interventi finalizzati al miglioramento delle pavimentazioni dei camminamenti esterni e dei piazzali (eliminazione delle pavimentazioni esistenti, spesso non drenanti, con nuove pavimentazioni drenanti in lastre di pietra calcarea con finitura superficiale antiscivolo), impiantistiche (impianto di illuminazione, ecc.), degli arredi urbani (nuove panchine, ceneriere, isole ecologiche per la raccolta differenziata di rifiuti solidi, ecc.).

<b>Strumento territoriale e urbanistico</b>	<b>Coerenza</b>	<b>Prescrizioni</b>
<b>Piano Paesaggistico Territoriale Regionale</b>	SI	Art.82 delle NTA
<b>PPTR - UCP - AREE DI RISPETTO DELLE CULTURALI E INSEDIATIVE</b>		
<b>MISURE DI SALVAGUARDIA E VALORIZZAZIONE DEL PPTR - struttura antropica e storico culturale</b>		
<b>Art. 82 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'area di rispetto delle componenti culturali insediative.</b>		
<b>1. Fatta salva la disciplina di tutela dei beni culturali prevista dalla Parte II del Codice, nell'area di</b>		



rispetto delle componenti culturali insediative di cui all'art. 76, punto 3, ricadenti in zone territoriali omogenee a destinazione rurale alla data di entrata in vigore del presente piano, si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).

**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)** ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimate esistenti, con esclusione della demolizione e ricostruzione per i soli manufatti di riconosciuto valore culturale e/o identitario, che mantengano, recuperino o ripristinino le caratteristiche costruttive, le tipologie, i materiali, i colori tradizionali del luogo evitando l'inserimento di elementi dissonanti.

**B2)** Realizzazione di strutture facilmente rimovibili, connesse con la tutela e valorizzazione delle testimonianze della stratificazione;

**b3)** realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica dei tracciati non compromettano i valori storico-culturali e paesaggistici;

**b4)** Realizzazione di annessi rustici e di altre strutture connesse alle attività agro-silvo-pastorali e ad altre attività di tipo abitativo e turistico-ricettivo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, essere dimensionalmente compatibili con le preesistenze e i caratteri del sito e dovranno garantire il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie ecocompatibili.

#### **RISPONDEZZA**

**Solo una porzione dell'area di intervento ricade all'interno di un'area inserita nel PPTR quale "Area di rispetto delle componenti culturali insediative" e, pertanto, risulta assoggettata a quanto previsto dalle NTA del PPTR (CAPO IV - STRUTTURA ATROPICA E STORICO-CULTURALE Componenti culturali e insediative).**

**La progettazione, pertanto, è stata svolta con particolare attenzione rivolta al rispetto agli indirizzi ed alle direttive specificamente indicati per le "Componenti culturali e insediative" negli Artt. 77 e 78 delle citate NTA.**

Le opere e gli interventi da realizzare sono tra quelli ritenuti ammissibili dallo "Art. 82 - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'area di rispetto delle componenti culturali insediative" delle NTA (comma 3, di seguito riportato).

Le opere e gli interventi da realizzare sono così riassumibili:

#### **Realizzazione di strutture facilmente rimovibili.**

Si tratta di tensostrutture o gazebo da sistemare, anche provvisoriamente o stagionalmente, sul piazzale a nord dell'edificio "Torre Aragonese" al fine di creare coperture ombreggianti per i visitatori della Torre e dell'adiacente "Area archeologica", con eventuale collocazione di "info point" per turisti e visitatori.

#### **Realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti.**

Si tratta di tutte le opere infrastrutturali a rete (reti impiantistiche) da realizzare nelle aree a terra poste in prossimità del bacino portuale, estese sino a servire banchine e pontili dedicati all'ormeggio dei natanti.

#### **Realizzazione di annessi rustici e di altre strutture connesse alle attività turistico-ricettive.**

Le opere previste consistono nella realizzazione di servizi pubblici finalizzati alla riqualificazione del Porto turistico esistente.

Si tratta di un nuovo corpo di fabbrica la cui realizzazione si rende necessaria a causa della attuale assoluta mancanza nell'area portuale di tutti i servizi indispensabili per la conduzione dell'attività stessa nel pieno rispetto delle normative che la regolano.

Nello specifico della realizzazione di un edificio che contenga parte della copiosa dotazione di servizi igienici prescritti per i "Porti turistici" (assimilati ai "Complessi ricettivi all'aria aperta") dall'Art. 55 della Legge Regione Puglia N. 11 DEL 11/02/1999 "Disciplina delle strutture ricettive ex artt. 5, 6 e 10 della legge 17 maggio 1983, n. 217, delle attività turistiche ad uso pubblico gestite in regime di concessione e delle associazioni senza scopo di lucro."

I detti locali per servizi igienici sono stati collocati al di sotto dell'edificio ristorante.

La posizione e la disposizione planimetrica dei detti locali è stata individuata avendo cura che non contrastino con la morfologia dei luoghi, prevedendo nel contempo tipologie, materiali e colori coerenti con i caratteri paesaggistici dell'insediamento.

#### **Realizzazione di aree a verde attrezzato con percorsi ed aree di sosta pedonali.**

Le aree a verde saranno realizzate con essenze arboree e arbustive autoctone e facenti parte della "macchia mediterranea", selezionandole tra quelle più resistenti ai venti salmastri a cui risulteranno esposte). I percorsi e le aree di sosta pedonali avranno pavimentazione drenante realizzata con lastre di pietra calcarea dotate di trattamenti superficiali antiscivolo; nell'area dedicata ai giochi per bambini sarà posta in opera pavimentazione anti-trauma drenante.

#### **Realizzazione di opere migliorative.**

Sono state previsti interventi finalizzati al miglioramento delle pavimentazioni dei camminamenti esterni e dei piazzali (eliminazione delle pavimentazioni esistenti, spesso non drenanti, prevalentemente con nuove pavimentazioni drenanti in lastre di pietra calcarea con finitura superficiale antiscivolo), impiantistiche (impianto di illuminazione, ecc.), degli arredi urbani (nuove panchine, ceneriere, isole ecologiche per la raccolta differenziata di rifiuti solidi, ecc.).

#### **Realizzazione di aree di sosta e parcheggio.**

Si tratta dei parcheggi dedicati ai diportisti, previsti su terreni di proprietà comunale - posti a sud-ovest del bacino portuale ed esterni all'area demaniale richiesta in concessione – in aree già attualmente destinate a parcheggio, aree che saranno oggetto di lavori di miglioramento funzionale (razionalizzazione dei percorsi e delle corsie finalizzato ad incrementare il numero di posti auto).

I parcheggi saranno realizzati con muretti a secco perimetrali in pietra calcarea (parzialmente esistenti), pavimentazioni drenanti in masselli autobloccanti e reti alveolari carrabili, salvaguardando la vegetazione naturale esistente ed integrandola con nuova piantumazione per un'adeguata mitigazione degli impatti e per il migliore inserimento paesaggistico.

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Prescrizioni
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	SI	Art.83 delle NTA
<b>PPTR - UCP - PAESAGGI RURALI</b>		
<b>MISURE DI SALVAGUARDIA E VALORIZZAZIONE DEL PPTR - struttura antropica e storico culturale</b>		
<p><b>Art. 83 Misure di salvaguardia ed utilizzazione per i paesaggi rurali</b></p> <p>1. Nei territori interessati dalla presenza di Paesaggi rurali come definiti all'art. 76, punto 4), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).</p> <p>6. Le misure di salvaguardia e utilizzazione di cui ai commi precedenti si applicano in tutte le zone territoriali omogenee a destinazione rurale nonché ai piani urbanistici esecutivi adottati dopo l'approvazione definitiva del PPTR.</p>		
<b>RISPONDEZZA</b>		
<p>Anche se l'area di intervento ricade all'interno della fascia individuata nel PPTR come "Paesaggi rurali", per l'intervento in esame, così come regolamentato dal comma 6 dell'art. 83 delle NTA del PPTR non si applicano le misure di salvaguardia e utilizzazione in quanto l'ambito in esame non è a destinazione rurale</p>		

MIBAC - DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA PUGLIA  
REGIONE PUGLIA – SERVIZIO ASSETTO DEL TERRITORIO

Piano Paesaggistico Territoriale Regionale – Regione Puglia  
Dichiarazione di notevole interesse pubblico - PAE0017  
Ambito n. 7 – Murgia dei trulli  
Figura n. 7.2 – La piana degli uliveti secolari

#### REALIZZAZIONE DI OPERE PUBBLICHE O DI PUBBLICA UTILITÀ

Per la realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità si applicano le norme sotto elencate:

1	Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste nella presente scheda purchè in sede di autorizzazione paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui alla presente "Normativa d'uso" e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali.
2	Sono comunque consentiti gli interventi necessari per la difesa del suolo e la protezione civile. Per le suddette opere realizzate d'urgenza, superati i motivi che ne hanno giustificato l'esecuzione, devono essere previsti il ripristino dello stato dei luoghi ovvero adeguati interventi di riqualificazione e recupero delle caratteristiche paesaggistiche dei contesti.

**INDIRIZZI, DIRETTIVE E PRESCRIZIONI delle COMPONENTI DEL PPTR :**VERIFICA DELLA CONGRUITÀ CON LE PREVISIONI DI PROGETTO

- COMPONENTI ANTROPICA E STORICO-CULTURALE:

Aree soggette a vincolo paesaggistico (art. 136 del Codice) Consistono nelle aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del Codice, e comprendono le aree sottoposte a vincolo dalla L. 29 giugno 1939, n. 1497 nonché i Decreti Ministeriali 1 Agosto 1985 (c.d. "Galassini"), come delimitate nella tavola 6.3.1.

L'intervento proposto ai sensi del comma 3 lettera b5), a norma dell'art. 45 delle N.T.A. del PPTR lo stesso intervento, è da ritenersi ammissibile in quanto: "utilizzanti tecnologie/materiali appropriati ai 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", e anche in quanto la realizzazione delle opere infrastrutturali sono inquadrate come opere pubbliche e/o di interesse pubblico, e sono comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37.

In riferimento agli Ambiti delle componenti culturali e percettive in applicazione dell'art.79 delle N.T.A. la progettazione proposta risulta essere compatibile in quanto aderente a quanto prescritto all'art.79 comma 1.3 lettera a) comma 2 (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; f) per la progettazione e localizzazione delle infrastrutture: - Elaborato del PPTR 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle Infrastrutture.

**E' stata condotta una campagna di indagini sui fondali del porto turistico teso a individuare particolari elementi fisici di pregio e/o rilevanza archeologica. L'esito è stato negativo. Al riguardo si rinvia a "Valutazione del Rischio Archeologico Subacqueo" agli atti.**

- COMPONENTI IDRO-GEOMORFOLOGICHE:

BP- bene protetto ( "Territori costieri" e i "Fiumi Torrenti e Acque Pubbliche" art 43, NTA)

Per questa componente paesaggistica il piano detta indirizzi che, nel caso specifico, vanno nella direzione di valorizzarne le qualità paesaggistiche assicurando la salvaguardia del territorio sotto il profilo idrogeologico nonché prevenirne la pericolosità e rischi nel rispetto delle caratteristiche paesaggistiche dei luoghi

Le direttive del PPTR per gli interventi che riguardano la componente idrologica 1) Territori costieri (art 142, comma 1, lett. a, del Codice) sono sottoposti la fascia di profondità costante di 300 m, a partire dalla linea di costa individuata dalla Carta Tecnica Regionale.

Il piano inoltre individua delle prescrizioni per gli interventi da eseguire dove in particolare devono:

- garantire la conservazione dei caratteri storico-identitari delle componenti idrologiche come le aree costiere di maggior pregio naturalistico, i paesaggi rurali costieri storici, i paesaggi fluviali del carsismo, devono essere salvaguardati e valorizzati.
- contribuire a migliorare la riqualificazione degli insediamenti costieri a prevalente specializzazione turistico-balneare
- concorrere a migliorarne la qualità ecologica, paesaggistica, urbana e architettonica al fine di incrementare la qualità dell'offerta ricettiva e degli spazi e servizi per il turismo e per il tempo libero.

L'intervento è in linea con le indicazioni delle opere per la difesa delle coste di cui alla L.r. 23 giugno 2006, n. 17, "Disciplina della tutela e dell'uso della costa", nonché dal Piano regionale delle Coste.

- PIANI URBANISTICI COMUNALI - PRG

il vigente **Piano Regolatore del Comune di Ostuni** è stato adottato con Delibera di CC n.148 del 1985 e successivamente approvato con Delibera di GR n.2250 del 1995. Con delibera di CC n.5 del 26/03/2013, esecutiva, è stata adottata la Variante al PRG per l'adeguamento al PUTT/p ai sensi dell'art. 5.06 delle NTA del PUTT/p e dell'art. 16 della L.R. n. 56/80 attualmente all'esame dell'Ufficio regionale.

L'intervento in oggetto in fase di cantiere può interessare diverse zone del Piano Regolatore Generale del Comune Ostuni, come:

- Infrastrutture Viarie;
- Ambiti insediativi economici produttivi di carattere turistico alberghiero;
- Attrezzature ed impianti di interesse territoriale ed urbano.

## 9. COERENZA DEL PROGETTO CON I VINCOLI DETERMINATI DAL PPTR

Il progetto prevede opere con la finalità ultima di garantire un miglioramento del sistema di protezione dall'azione del moto ondoso del porticciolo di Villanova. Gli obiettivi degli interventi, possono essere riassunti: "Il progetto deve mirare ad attuare interventi efficaci contro le dinamiche del moto ondoso al fine di garantire un approdo più sicuro sul molo nord del Porto e l'adeguamento funzionale alle normative esistenti in materia di attività da diporto".

La verifica della compatibilità dello stesso con le componenti paesaggistiche mostra una lieve negatività per ciò che riguarda la sola componente visiva che viene del tutto compensata con l'aumento del grado di sicurezza dell'approdo che verrà recuperata. Per tutte le altre componenti diversità, integrità, rarità non ha alcuna influenza mentre in merito al degrado nonché per l'incidenza che l'opera ha sulla salute pubblica l'opera ha una forte positività; pertanto considerato che è da ritenersi di pubblica utilità nel complesso è da valutarsi del tutto compatibile in una virtuale scala di valori.

Si rappresenta a tal fine che l'opera è necessaria e urgente al fine di migliorare le condizioni di sicurezza dell'approdo.

Si sottolinea altresì che l'opera proprio per sua natura è impossibile da delocalizzare.

Inoltre, rientra fra quelli per la pubblica e privata incolumità in quanto abbassa il livello di rischio per la zona in questione.

Lo spirito con il quale si è provveduto alla rivisitazione del progetto è stato quello di mantenere leggibile la stratificazione storica sia degli elementi antichi – torre etc. – sia quelli più recenti – il nucleo abitato che fa da scenario nel water front - , anche attraverso la conservazione e valorizzazione delle tracce che testimoniano l'origine storica e della trama in cui quei beni hanno avuto origine e senso rappresentando per gli odierni spettatori una memoria identitaria dei luoghi;

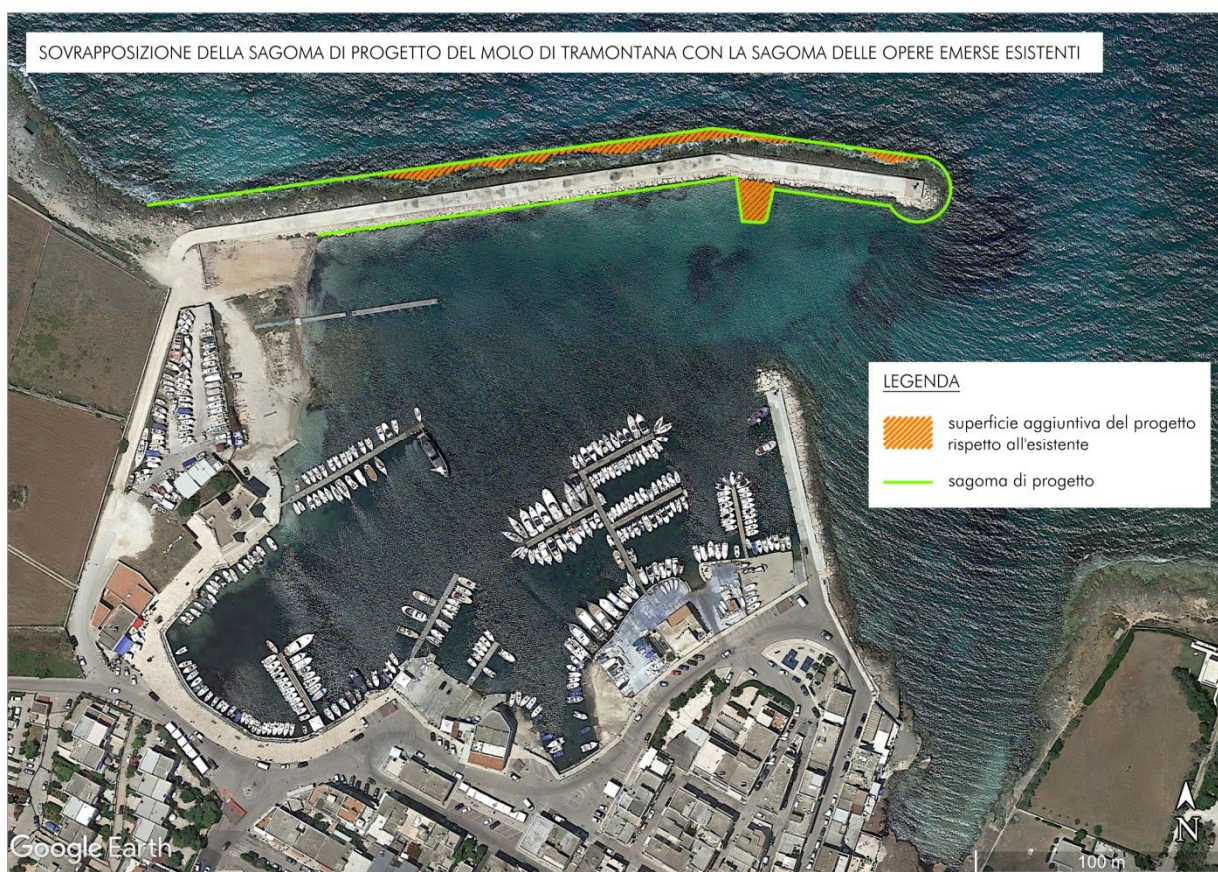
**Si prende atto del parere di competenza reso in data 15.10.2018 prot.n. A00\_145/7963 dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della regione Puglia, le cui eccezioni sono di seguito riassunte:**

	<b>eccezioni sollevate dal “parere” dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio</b>
<b>1</b>	La nuova soluzione progettuale, che prevede più in particolare una diversa sistemazione delle opere a terra in relazione alla precedente proposta progettuale, specialmente per quanto riguarda la realizzazione dei nuovi edifici con strutture di facile amovibilità, comporta comunque la realizzazione di nuove opere edilizie e ciò in contrasto con quanto previsto dalle NTA del PPTR, con particolare riferimento all'art. 45 comma 2 lett. a) e lett. b3).
<b>2</b>	(si facciano) edifici fuori terra "con tecniche costruttive che consentano la loro agevole amovibilità, nonché con impiego di materiali eco-compatibili, adottando colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti facenti parte del Centro Servizi dovranno rientrare, per quanto sopra detto, nella volumetria massima di ampliamento del 20% della Lega Navale ai sensi dell'art.45 lett. comma 2 al)
<b>3</b>	(si faccia per i parcheggi) sistemazione esterna realizzata con l'utilizzo di tecniche costruttive e materiali che garantiscano permeabilità del suolo...

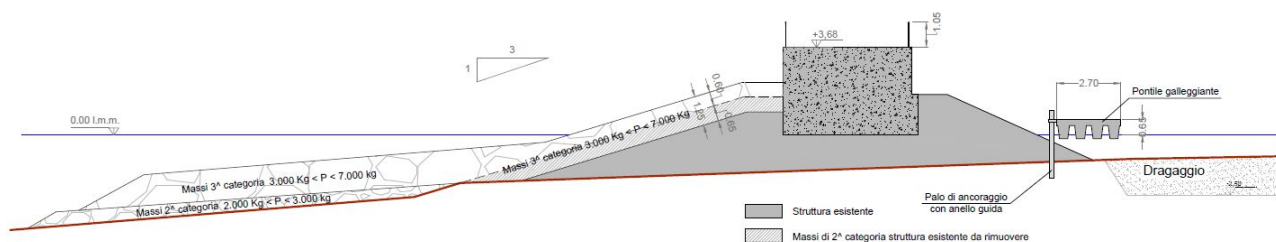
**L'accoglimento delle stesse unitamente alle osservazioni del MiBAC D.V.A.REGISTRO UFFICIALI I.0014909.11-06-2019 in ordine all'invarianza percettiva del molo di sopraflutto (tramontana), è argomentato nel seguito.**

**L'accoglimento ha comportato le seguenti modifiche:**

1. conciliando sicurezza dell'opera di difesa da importanti eventi meteomarini con immodificabilità visivo-percettiva del molo di tramontana , è stato previsto il salpamento dello strato superficiale della mantellata esistente e la sostituzione dello stesso con uno strato di massi naturali di 3<sup>a</sup> categoria disposti in maniera tale da favorire l'assorbimento del moto ondoso di risalita. In sostanza, planimetricamente la parte emersa della nuova mantellata avrà lo stesso ingombro della scogliera esistente.



*(tecnologicamente per assorbire il moto ondoso proveniente dai quadranti settentrionali si è previsto di realizzare una scogliera subacquea (berma) in massi naturali, disposti con una pendenza dolce. Il masso di carico non subirà modifiche dimensionali e non verrà realizzato il muro paraonde lato mare, pertanto la quota del piano di calpestio del molo di sopraflutto resterà pari a + 3,68 m sul l.m.m.. Inoltre, al fine di garantire la massima sicurezza della passeggiata lungo il molo di sopraflutto è stata prevista l'installazione di due ringhiere di protezione ai lati del molo di altezza pari a 1,05 m.)*



2. eliminazione della gradonata e dei servizi igienici in area interessata da vincolo archeologico;

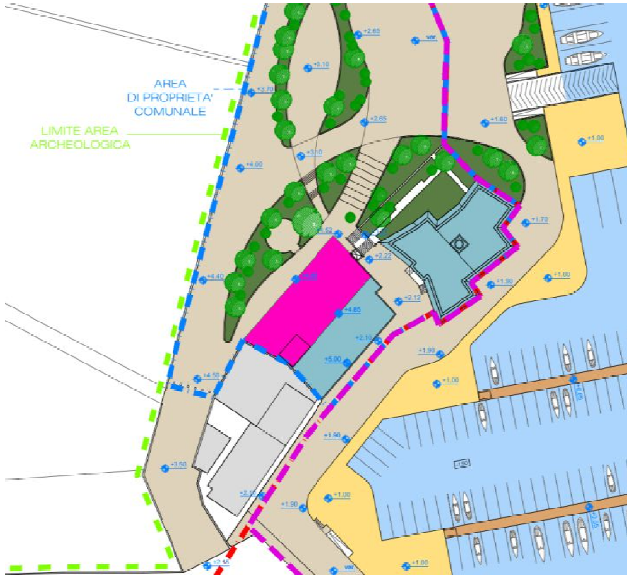


PROGETTO CONSEGNATO

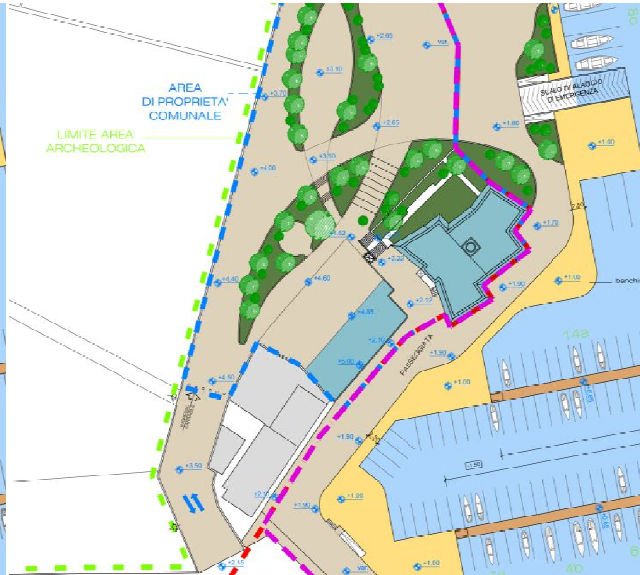
PROPOSTA IN VARIANTE



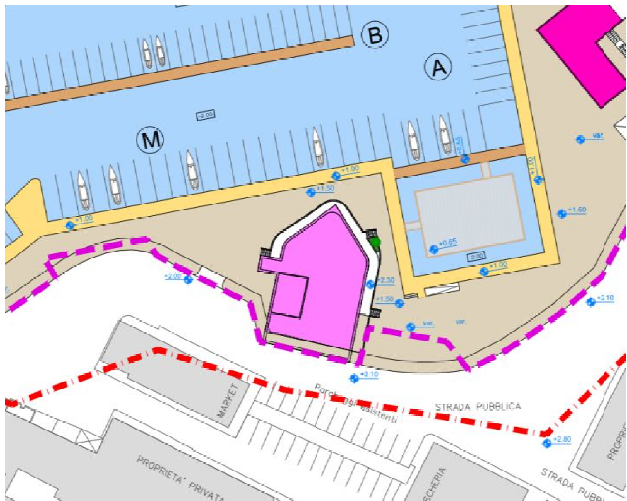
3. eliminazione del blocco interrato retro stalle contenente servizi igienici e locali tecnici vari e loro riposizionamento in area interrata posta sotto al ristorante esistente "LA VELA"



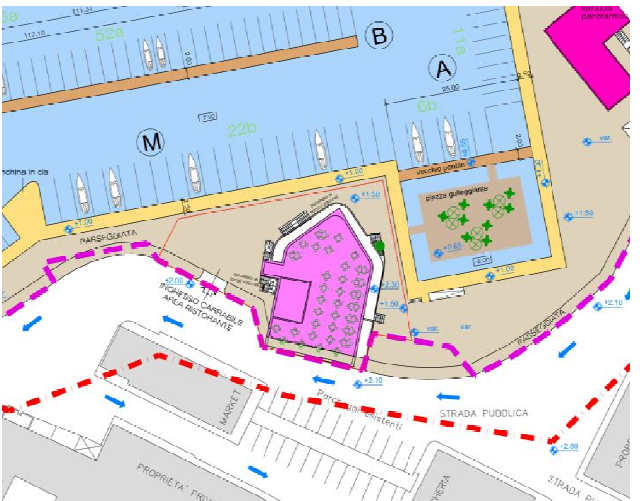
PROGETTO CONSEGNATO



PROPOSTA IN VARIANTE



PROGETTO CONSEGNATO



PROPOSTA IN VARIANTE



SEZIONE C2 - OBIETTIVI DI QUALITA' PAESAGGISTICA E TERRITORIALE				
Obiettivi di Qualità Paesaggistica Territoriale d'Ambito	di	Normativa d'uso		Interventi
		Indirizzi	Direttive	
	e	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale devono tendere a	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale:	propedeutici messi in atto sono di rilevante trasformazione promossi da soggetto privato su area pubblica e rivestenti una pubblica utilità
A.1 Struttura e componenti Idro – Geo - Morfologiche				
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici; 9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri.		valorizzare e salvaguardare le aree umide costiere e le sorgenti carsiche, al fine della conservazione degli equilibri sedimentari costieri;	individuano cartograficamente i sistemi dunali e li sottopongono a tutela integrale e ad eventuale rinaturalizzazione; individuano cartograficamente le aree umide costiere, le sorgenti carsiche e gli sbocchi delle lame e li sottopongono a tutela e ad eventuale rinaturalizzazione, anche attraverso l'istituzione di aree naturali protette; favoriscono l'uso di tecniche a basso impatto ambientale e tali da non alterare gli equilibri sedimentologici litoranei negli interventi per il contenimento delle forme di erosione costiera e di dissesto della costa rocciosa; <b>limitano gli impatti derivanti da interventi di trasformazione del suolo nei bacini idrografici sugli equilibri dell'ambiente costiero;</b>	<b>è stato totalmente annullato l'impatto visivo percettivo dell'ampliamento dei frangiflutto sul molo di tramontana ed il suo sopralzo avendo decentrato i servizi igienici in area totalmente interrata non ricompresa in vincolo archeologico</b>
A3 - Struttura e componenti antropiche e storico-culturali				
3.2 componenti dei paesaggi urbani				
3. Valorizzare i paesaggi e le		tutelare e valorizzare le	prevedono la riqualificazione dei fronti urbani dei centri, con	il waterfront nella sua composizione tra area

<p>figure territoriali di lunga durata;</p> <p>5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo;</p> <p>6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee.</p>	<p>specificità e i caratteri identitari dei centri storici e dei sistemi insediativi storici e il riconoscimento delle invarianti morfotipologiche urbane e territoriali così come descritti nella sezione B;</p>	<p>il mantenimento delle relazioni qualificanti (fisiche, ambientali, visive) tra insediamento e spazio rurale; tutelano la struttura insediativa della valle d'Itria e la distribuzione dell'insediamento rurale sparso con le tipiche costruzioni dei trulli e dai muretti a secco connotanti l'addensamento della maglia rurale nei pressi degli agglomerati urbani storici; contrastano la dispersione insediativa lungo la maglia viaria storica Cisternino – Ostuni – Ceglie - Martina Franca e in generale su tutto il territorio dell'ambito;</p> <p><b>preservano le relazioni fisiche e visive tra città e waterfront urbani storici e promuovono progetti di riqualificazione urbanistica dei waterfront di recente formazione, in coerenza con le indicazioni del Progetto territoriale per il paesaggio regionale del PPTR La valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri.</b></p> <p>salvaguardano la mixité funzionale e sociale dei centri storici con particolare attenzione alla valorizzazione delle tradizioni produttive artigianali;</p> <p>tutelano i manufatti storici e gli spazi aperti agricoli relittuali inglobati nei recenti processi di edificazione;</p> <p>salvaguardano i varchi inedificati lungo gli assi lineari infrastrutturali, in particolare lungo la SS16 e lungo le strade di connessione ai centri di Putignano, Noci e Castellaneta;</p>	<p>portuale (davanti) e centro abitato (retro), viene ripensato riconferendogli il ruolo di “dispositivo territoriale” generante relazioni e flussi e grazie al quale si innescano processi virtuosi di riqualificazione dello spazio pubblico e di valorizzazione delle economie territoriali. L'obiettivo del progetto è quello di trasformare un'area disorganica e frammentata, ma comunque ricca di energie che la attraversano, in un “commutatore territoriale” in grado di trasferire queste energie al contesto urbano e di tradurle in risorse per il paesaggio.</p> <p>La realtà del luogo è quella attuale in cui alle bellezze naturali e paesaggistiche fa da contraltare uno spazio urbano essenzialmente privo di qualità</p>
---	---	--	---

		contrastano l'insorgenza di espansioni abitative in discontinuità con i tessuti urbani preesistenti, e favoriscono progetti di recupero paesaggistico dei margini urbani degradati;	
A.3.3 le componenti visivo percettive			
3. Salvaguardare e Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata.	salvaguardare le visuali panoramiche di rilevante valore paesaggistico, caratterizzate da particolari valenze ambientali, naturalistiche e storico culturali, e da contesti rurali di particolare valore testimoniale;	individuano cartograficamente le visuali di rilevante valore paesaggistico che caratterizzano l'identità dell'ambito, al fine di garantirne la tutela e la valorizzazione; <b>impediscono le trasformazioni territoriali che interferiscano con i quadri delle visuali panoramiche o comunque compromettano le particolari valenze ambientali storico culturali che le caratterizzano;</b>	<b>il waterfront è concepito</b> non come una linea di demarcazione tra terra e mare, ma come un tessuto connettivo a densità variabile. L'unico nuovo edificio, rivalutato nelle sue forme, insieme al Castello, entra a far parte di un sistema complesso la cui dimensione spazio-temporale varia con le funzioni e gli usi.

## 10. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO DI FATTO





















## 11. ELABORAZIONE STATO DI FATTO:



## 12. ELABORAZIONE SIMULAZIONE STATO DI PROGETTO:





**ELABORAZIONE STATO DI PROGETTO:**



**ELABORAZIONE STATO DI DRAGAGGIO:**



LEGENDA	
Rif.	Funzione / Materiale
	Limite Area Demaniale richiesta
	Opere foranee emergenti
	Banchine in cls da realizzare
	Pontili galleggianti da realizzare
	Area di dragaggio del fondale a -2,00 m sotto il l.m.m.
	Area di dragaggio del fondale a -2,50 m sotto il l.m.m.
	Area di dragaggio del fondale a -3,00 m sotto il l.m.m.
	Area di dragaggio del fondale a -4,00 m sotto il l.m.m.
	Area da non dragare

## 12.a OPERE A TERRA

### Edifici storici

#### *Contestualizzazione*

Il complesso storico denominato “Castello di Villanova”, situato nella parte Nord-Ovest del porto, secondo le testimonianze storiche raccolte, appare come il risultato di una somma di costruzioni aventi come riferimento due periodi storici, quello angioino e quello rinascimentale di Bona Sforza. Il nucleo angioino congloba il faro ed occupa la maggior parte della costruzione; il nucleo spagnolo è rappresentato, invece, dalla parte del Castello che guarda a nord-est, rimaneggiata poi nel XIX secolo, dopo che venne in gran parte distrutto a seguito del blocco continentale operato dagli inglesi. La Torre è un’antica fortificazione militare, e si sviluppa su un disegno irregolare, costruito in contro scarpa con cordolo a mezza altezza, che l’avvince lungo il suo perimetro.

Un secondo corpo di fabbrica è ubicato nelle immediate vicinanze della Torre, edificio storico nel prosieguo denominato “ex Stalle”, il quale ha uno sviluppo longitudinale ed è formato da volte a botte rinforzate da costoloni ad arco. Questo edificio annesso al Castello era atto ad ospitare gli ovini, che di consuetudine venivano allevati per consumo domestico dai castellani e torrieri, successivamente fu usato dai “cavallari” come stazione di cambio.

#### *Restauro*

Il progetto definitivo di riqualificazione del Porto di Villanova, comprende anche gli interventi di restauro conservativo e riqualificazione funzionale ed impiantistica degli edifici storici di proprietà comunale, quali la Torre Aragonese e l’edificio ex Stalle.

Si tratta di un intervento organico di recupero architettonico unitario, che conservi e valorizzi le importanti caratteristiche storiche, estetiche, costruttive e morfologiche dei fabbricati.

Gli edifici risultano vincolati ex legge 1089/39, e pertanto tutte le lavorazioni previste sono state definite nell’ambito di una sostanziale compatibilità con le raccomandazioni MIBAC per gli interventi sui beni storico-architettonici.

In tale ottica sono comunque stati individuati interventi che interessano l’ambito del consolidamento strutturale, dell’adeguamento impiantistico e della riqualificazione estetico-architettonica, con particolare riferimento al trattamento materico delle facciate esterne e alla revisione, con parziale integrazione, dei manti di copertura. Il recupero delle superfici interne è stato pensato tenendo in considerazione il fatto che il precedente prolungato uso della Torre come caserma, ha comportato la perdita di parte degli intonaci, mentre gli orizzontamenti voltati ed alcuni solai piani sono stati conservati e verranno integralmente restaurati.

In questa fase progettuale gli interventi di carattere statico sono stati finalizzati al ripristino dell’agibilità e alla verifica delle strutture portanti attualmente rilevabili. È invece da definire l’eventuale esigenza di operare un più o meno sostanziale “miglioramento sismico” delle strutture murarie; in ogni caso l’attuale normativa in vigore permette di limitare gli interventi di miglioramento sismico ad un livello che garantisca

comunque la conservazione funzionale degli elementi strutturali esistenti ed il pieno rispetto dell'apparato decorativo originale o storicizzato.

Tenendo presente che si tratta di un complesso di edifici storici esistenti, l'obiettivo principale è il progetto di restauro e risanamento conservativo e adeguamento normativo; i principi che hanno, pertanto, guidato la riqualificazione e valorizzazione architettonica sono stati considerati imprescindibili dai dettami rivolti a preservare l'istanza storica dei singoli manufatti.

Per gli edifici storici si sono previsti infissi in profili "ferrofinestra" in acciaio corten, con vetratura a camera con paramenti stratificati di sicurezza.

L'approccio metodologico adottato per il progetto architettonico, di restauro conservativo e per gli interventi locali di consolidamento strutturale dell'Ex Stalle, tiene conto del criterio ormai accettato, sia a livello nazionale (es. ISCR - Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro), sia a livello internazionale (es. ICCROM, ICOMOS) del minimo intervento.



Edificio ex Stalle e Torre Aragonese

### *Torre Aragonese: rifunzionalizzazione*

Nell'ambito del progetto architettonico si è scelto di adottare i dettami del restauro conservativo, quali minimo intervento, reversibilità, leggibilità e riconoscibilità, al fine di ottenere il recupero architettonico degli spazi interni ed esterni.

La Torre, edificio storico che spicca maggiormente all'interno del complesso del Castello di Villanova, sarà interessata da una riorganizzazione degli spazi interni, volta a poter ospitare più funzioni, riferite al Comune di Ostuni e al borgo di Villanova, nonché al Castello di Villanova ed all'attiguo sito archeologico. Punto focale dell'intervento è quello di rispettare il più possibile l'originaria distribuzione interna degli spazi della Torre; per questo, i nuovi ambienti interni e i nuovi percorsi distributivi sono stati progettati in maniera tale da conservare le preesistenti murature e i varchi già in esse inseriti.

L'accesso alla Torre sarà garantito dall'installazione sul prospetto Sud, di una scala esterna realizzata in acciaio corten, abbinata ad una pedana elevatrice (con struttura sempre in corten) tale da garantire l'accesso al bene storico anche ai diversamente abili.

### *Edificio ex Stalle: rifunzionalizzazione*

Lo storico edificio “ex Stalle”, situato in prossimità della Torre, sarà interessato dai interventi finalizzati al riutilizzo degli ambienti, pur nella piena conservazione dell’originario assetto storico-architettonico.

Al suo interno verranno collocati una sala che ospiterà molteplici funzioni (internet point, info meteo, sala lettura, ecc.) a servizio dei diportisti, direttamente connessa ad uno spazio adiacente, dove troverà posto un bar-caffetteria.

### **Edifici esistenti: restyling e la rifunzionalizzazione**

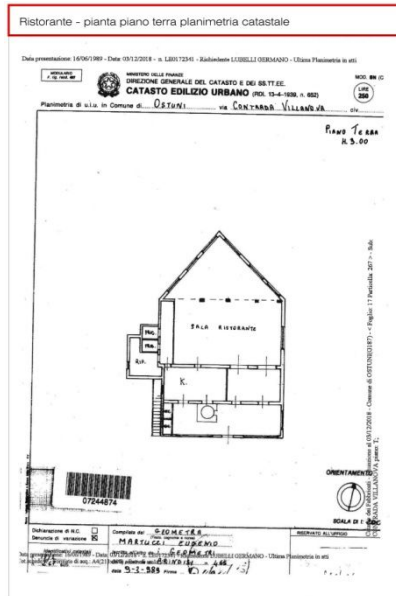
Gli ampliamenti degli edifici Ristorante e Lega Navale, coerentemente con le relative strutture esistenti, saranno realizzati con completamenti strutturali in c.a. Saranno effettuate preliminarmente analisi e prove sui materiali strutturali costituenti le parti esistenti degli edifici, e, quindi, eseguita, ove necessario, la “Valutazione della sicurezza”. Saranno adottati calcestruzzi in grado di resistere alle azioni aggressive dell’aerosol marino e di proteggere le armature interne in acciaio. Le strutture esterne direttamente esposte, saranno realizzate con calcestruzzi idonei alla classe di esposizione XS3 e, pertanto, con classe di resistenza Rck 45N/mm<sup>2</sup>; saranno inoltre adottati adeguati e generosi spessori di copriferro oppure, laddove non fosse possibile per le dimensioni o la forma degli elementi strutturali, saranno previste armature in acciaio zincato a caldo o in acciaio inossidabile della classe AISI 316-L e cioè in grado di resistere anche ai più elevati tassi di penetrazione e diffusione di cloro. In tal modo, oltre a garantire una vita utile assai più lunga dei 50 anni richiesti, saranno minimizzate se non praticamente annullate, le esigenze di interventi manutentivi, sia ordinari e sia straordinari.



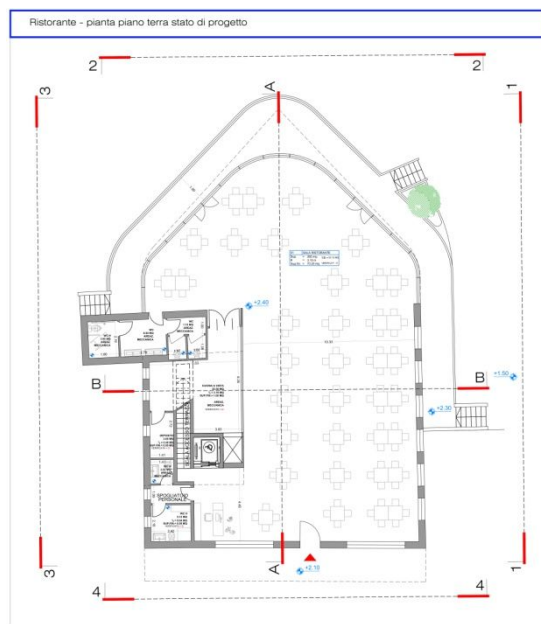
Vista del bacino portuale

**Ristorante**

La proposta progettuale che si intende approfondire ha lo scopo di riqualificare l’attuale edificio destinato a ristorante. Per ragioni contingenti non è stato possibile effettuare un sopralluogo nella struttura. A seguito di una ricerca è stata intercettata una planimetria catastale (riportata nella tavola OPE\_01 RISTORANTE) che rappresenta l’unico stato dei luoghi disponibile.



Nonostante quanto premesso, si è cercato attraverso l’intervento progettuale, di riqualificare l’immobile mantenendo quella che era la sua forma e probabilmente la sua “intenzione” di linguaggio architettonico originale, che rimanda chiaramente alla sagoma di una barca.



A.T.I.: C.R. COSTRUZIONI S.r.l. – FRAVER S.r.l.

L'impronta planimetrica è stata variata nella parte dell'affaccio al mare, risolvendo i salti di quota attraverso l'inserimento di una veranda antistante, che funziona come affaccio al mare e come connessione planimetrica tra lo spazio interno della sala ristorante e lo spazio scoperto. L'inserimento di grandi vetrate a "prua" dell'edificio consente di poter godere della vista dell'intero bacino portuale e averne sempre il contatto.

Di contro, "a poppa", si è voluto inserire una pensilina in aggetto che funge da riparo sull'area di ingresso al ristorante e riconduce al profilo delle imbarcazioni, smorzando il monotono design attuale del prospetto di ingresso.

Inoltre, coerentemente con il linguaggio marinairesco, è stato adottato il design delle finestre tonde stile "oblò", integrandone delle altre laddove si è reso necessario intervenire con nuove aperture sia nella parte inferiore dell'edificio, che nel torrino sulla terrazza.



Il Ristorante

Attraverso una scala di collegamento e un ascensore interni al ristorante, sarà possibile raggiungere il lastrico solare, che accoglie una deliziosa terrazza panoramica destinata anch'essa alla ristorazione.

La sua pavimentazione è stata prevista in doghe in legno, così come le barche sono rivestite, tutto seguendo con coerenza il linguaggio che si è scelto di utilizzare per gli altri edifici del bacino portuale.

Il panorama che si intende proporre stando su questa terrazza costituisce una opportunità di altissima qualità paesaggistica. Nella logica delle quote altimetriche questo intervento mira a impattare sul contesto urbano esistente in una misura pressoché nulla, poiché non altera e non incrementa altezze esistenti; attraverso l'introduzione della ringhiera in acciaio verniciato, si vuole sottolineare il linguaggio marino al fine di mitigare e adattare il nuovo a quello che è già un contesto fortemente ricco di contenuti.

In conclusione si può asserire quanto segue. L'area e l'edificio si presentano attualmente in uno stato di abbandono e incuranza. L'intervento mira a proporre un restyling dell'edificio esistente teso al

miglioramento funzionale e qualitativo dello stesso, nonché rispettoso dell’ambiente e del paesaggio attraverso forme, materiali e colori in armonia con il territorio circostante.

Le murature di tamponamento saranno rifinite con intonaco di calce idraulica naturale priva di sali solubili, con finitura a fratazzo fine.

Gli infissi saranno in profili in pvc di colore bianco, con vetratura a camera con paramenti stratificati di sicurezza.

Le ringhiere saranno in acciaio zincato a caldo e smaltatura duplex epossipoliuretano.

Tutti i servizi igienici, locali tecnici necessari ai diportisti saranno localizzati in un piano interrato sotto al ristorante.

L'accesso a tali aree è previsto attraverso tre collegamenti verticali: due scale e un'ascensore.



PIANTA PIANO INTERRATO AREA SERVIZI E LOCALI TECNICI COLLOCATI SOTTO IL RISTORANTE "LA VELA"

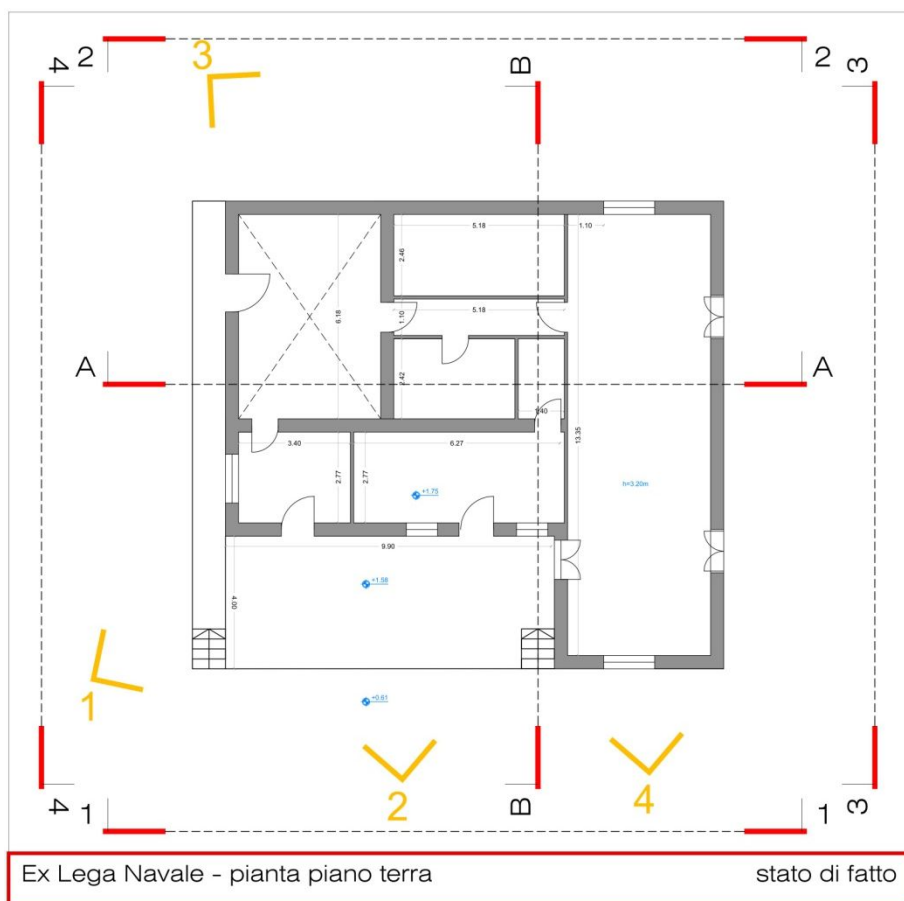


### Edificio ex Lega Navale

La Lega Navale è un edificio esistente a pianta quadrata.

La sua facciata sul mare è attualmente costituita da una veranda in legno, che poco si integra con il contesto circostante e dell'edificio stesso.

Accoglie funzioni legate all'associazione marina ed ospita, uffici, servizi igienici e una sala polifunzionale dedicata agli incontri dei soci.



La proposta progettuale intende modificare - per poi collocarle in altri edifici - alcune delle destinazioni d'uso attualmente presenti all'interno dell'edificio Lega Navale.

Attraverso l'introduzione di altri 2 corpi di fabbrica posti intorno all'edificio esistente, è possibile ridefinire il sistema funzionale del Centro Servizi nella sua globalità.

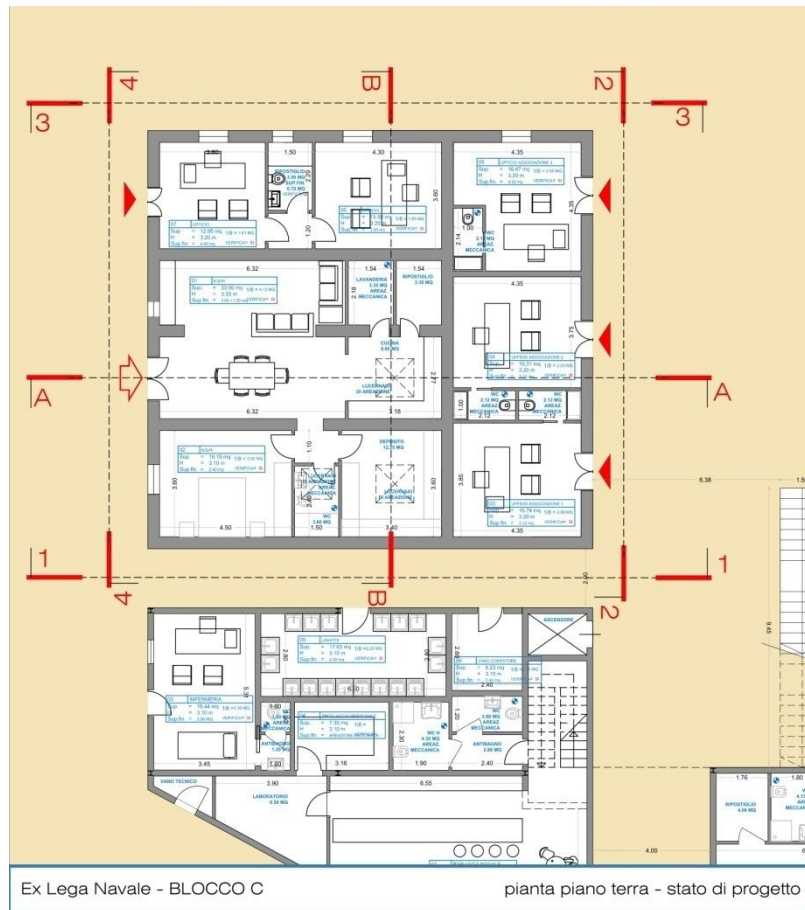
L'edificio ex Lega Navale, quindi, è stato destinato ad ospitare un alloggio per il custode e cinque uffici, di cui alcuni dedicati alle associazioni.

Saranno effettuate demolizioni e ricostruzioni, aperture di nuovi ingressi per consentire l'accesso ai vari spazi interni.

Quella che era una chiostrina scoperta e la veranda sono state rese volumi (nella misura del 20% consentito), così da ricompattare planimetricamente il quadrato in pianta.

Ciascun ufficio è dotato del proprio servizio igienico e nel caso degli uffici che affaccio sulla strada il servizio igienico è condiviso.

Lo spazio interno è stato ridistribuito e reso funzionale alle nuove esigenze.



La tipologia dei rivestimento delle facciate dell’edificio ex Lega navale non viene variato, si conserva quindi il paramento murario rivestito con lastre in pietra calcarea.

Al fine di consentire una adeguata illuminazione e ventilazione naturale di alcuni ambienti dell’alloggio del custode, posti in adiacenza allo spazio esterno sul quale affaccia anche altro edificio del Centro Servizi, sono stati previsti ampi lucernari in copertura, dotati di sistema di apertura e di oscuramento elettrico.

Gli infissi saranno in profili in pvc di colore bianco, con vetrazione a camera con paramenti stratificati di sicurezza.



L'edificio ex Lega Navale e il Centro Servizi



La piazzetta antistante l'ingresso alla Torre e i collegamenti verticali con le aree a monte



La terrazza panoramica sovrastante l'edificio ex Stalle

## Centro Servizi

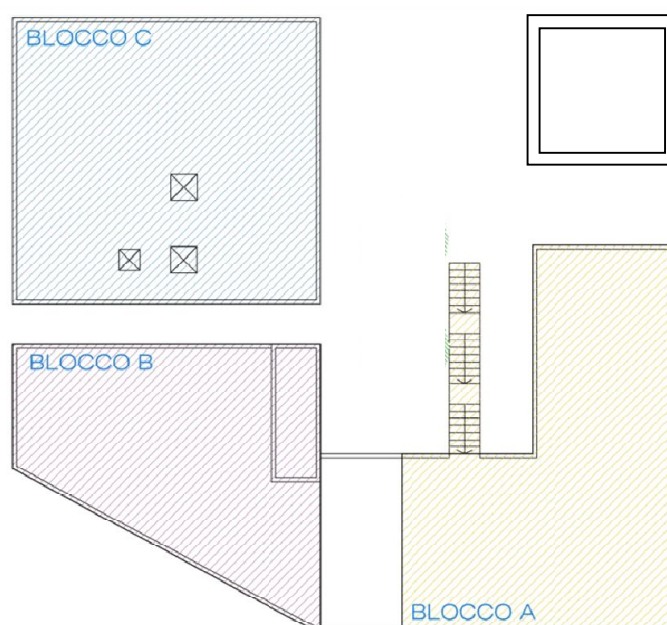
Per Centro Servizi si intende l'insieme degli edifici, esistenti e di nuova realizzazione, collocati nell'area del porto esclusivamente riservata ai diportisti, compresa tra il molo di levante e il piazzale antistante il Ristorante.

Più precisamente si tratta dell'edificio preesistente ex Lega Navale (blocco C), di un edificio di forma trapezia ad esso antistante (a nord, blocco B) nonché dell'edificio (planimetricamente formato ad "L", blocco A) posto ad ovest di quest'ultimo e ad esso collegato per il solo tramite della copertura, resa continua tra i questi due edifici di nuova realizzazione. Il sistema degli edifici è completato a sud-ovest da un gazebo (struttura amovibile) di forma quadrata, e da una scala metallica (a tre rampe in linea, in pieno stile marinaro), che collega il livello della piazza alla copertura panoramica che si realizza sugli edifici di nuova edificazione.

Sullo spigolo sud ovest del blocco B si evidenzia un piccolo volume tecnico, relativo ad una piattaforma elevatrice/ascensore di collegamento tra la piazza e la copertura panoramica, nonché ad un adiacente vano scale, di collegamento tra il sottostante bar a servizio dei diportisti e la copertura medesima.

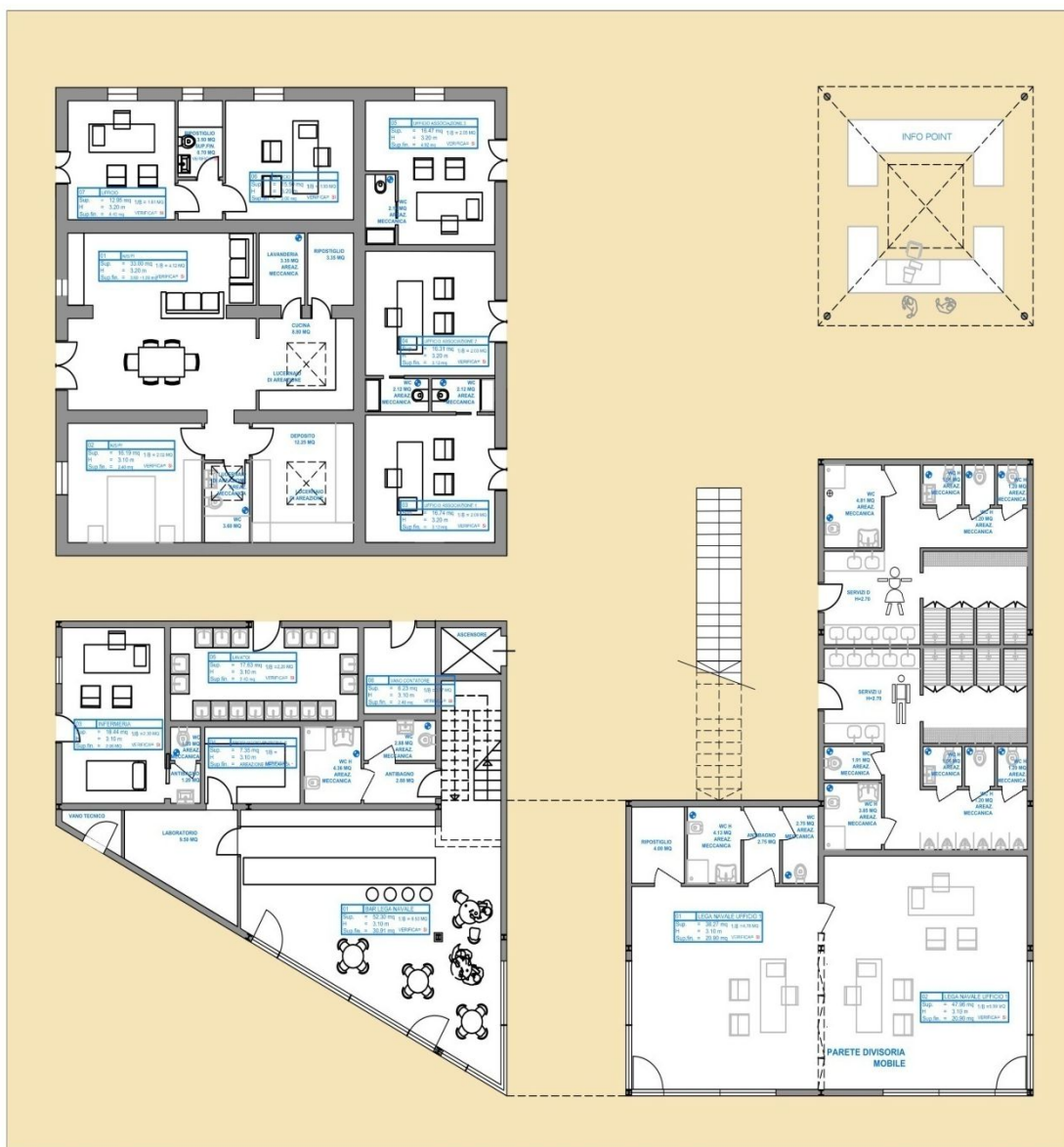
Coerentemente con le direttrici planimetriche del piazzale dello scalo di alaggio e della piazza sul mare, gli edifici del Centro Servizi disegnano una piazza, raccolta e accogliente, vero e proprio punto di incontro per i diportisti e di collegamento pedonale con le aree pubbliche esterne al bacino portuale.

Sostando all'interno della piazza, come pure passeggiando sul marciapiede pubblico o percorrendo in auto il lungomare, anche in corrispondenza del Centro Servizi si continuerà ad ammirare lo splendido panorama del mare e del bacino portuale. Ciò grazie al "cannocchiale" puntato verso il mare, che si realizza al di sotto della copertura di collegamento (volumetricamente vuota) tra le due porzioni di edificio di nuova realizzazione (blocco A e blocco B).



I nuovi corpi ad un solo piano, non superano l’altezza della Lega Navale esistente, così da non impattare sulle visuali e sui coni visivi.

Per quanto attiene alle funzioni e destinazioni d’uso degli ambienti previsti nel Centro servizi si riferisce quanto segue.



Come già detto nel precedente capitolo dedicato agli edifici esistenti, la proposta progettuale intende modificare - per poi collocarle in altri edifici - alcune delle destinazioni d’uso attualmente presenti all’interno dell’edificio ex Lega Navale.

Attraverso l’introduzione di altri 2 corpi di fabbrica posti intorno all’edificio esistente, infatti, si è reso possibile ridefinire il sistema funzionale del Centro Servizi nella sua globalità.

L'edificio ex Lega Navale, a seguito della perdita della visuale a nord verso il mare (causata dall'inserimento del blocco B) e grazie all'ampliamento del 20% della sua originaria cubatura, è stato destinato ad ospitare un alloggio per il custode e cinque uffici, di cui alcuni dedicati alle associazioni.

Nel blocco A, precisamente nei locali posti a nord con affaccio verso il mare, sono state collocate le funzioni sottratte all'originario edificio Lega Navale, ovvero due uffici, dotati di servizi igienici, separati da una parete divisoria mobile per consentire all'occorrenza di compartimentare o unire gli spazi, rendendoli flessibili e quindi in grado anche fungere da sala riunioni per gli associati. Nella parte a sud sono stati inseriti i servizi igienici per i diportisti, nelle quantità residuali necessarie (complementari rispetto alle dotazioni totali prescritte per legge e agli altri servizi dislocati in diverse aree del porto).

Il Blocco B ospita al suo interno altri servizi indispensabili per lo svolgimento dell'attività portuale, quali l'infermeria e un locale per i lavatoi (servizi entrambi prescritti per legge), un indispensabile locale tecnico per quadri elettrici, oltre ad un bar-caffetteria, unico bar a servizio esclusivo dei diportisti. Una ascensore accessibile dalla piazza esterna ed una scala interna al bar, costituiscono il collegamento verticale tra il livello piazza e la sovrastante terrazza panoramica.

**N.B.** Per quanto attiene ai servizi igienici per i diportisti e ai locali lavatoi è opportuno sottolineare che le loro copiosissime dotazioni derivano ineludibilmente dalla normativa per i "Porti turistici" (assimilati ai "Complessi ricettivi all'aria aperta") e precisamente dall'Art. 55 della Legge Regione Puglia N. 11 del 11/02/1999 "*Disciplina delle strutture ricettive ex artt. 5, 6 e 10 della legge 17 maggio 1983, n. 217, delle attività turistiche ad uso pubblico gestite in regime di concessione e delle associazioni senza scopo di lucro.*" E che, inoltre, la dislocazione planimetrica dei detti servizi deve rispettare un concetto di uniforme distribuzione nell'area portuale, facendo in modo che i servizi siano collocati ad una distanza di max 200 m dal più lontano posto barca.

Come in parte già riferito, una scala in acciaio attraversa longitudinalmente la piazzetta delimitata dai tre blocchi, scala che conduce alla copertura panoramica, dalla quale sarà possibile ammirare - con grandissima qualità paesaggistica ed ambientale - il bacino portuale, il mare aperto, la Torre Aragonese, la piazza galleggiante, tutte le aree a verde, la grande piazza posta ai piedi della radice del molo di tramontana, ogni altro spazio esterno, oltre alla vista dall'alto del borgo di Villanova.

Nell'angolo sud-est del Centro Servizi, a completamento geometrico del coronamento della rettangolare piazza interna, è stato inserito un gazebo a pianta quadrata, tecnologicamente previsto completamente e facilmente amovibile e destinato ad accogliere un info-point per diportisti e turisti. La sua struttura sarà in legno, costituita da quattro montanti d'angolo a sostegno di altrettante travi perimetrali; sarà completato in copertura da un sistema a lamelle orientabili in alluminio, in grado di creare ventilazione e ombreggiamento a lamelle aperte, completa protezione dagli agenti atmosferici a lamelle chiuse. Il gazebo sarà protetto da paramenti perimetrali interamente vetrati, dotati a sud e ad ovest di frangisole lignei. L'accesso all'info-point previsto al suo interno è stato posizionato sulla vetrata est, con ingresso diretto dalla adiacente della piazzetta.



Il Centro Servizi

Anche in questo caso, come per il Ristorante, non sono state alterate le altezze originarie già presenti per gli edifici pre-esistenti nel bacino portuale. Le case del borgo di Villanova continueranno ad ammirare il mare senza alcun ostacolo o elemento di disturbo.

Anzi, la sfida è stata quella di restituire alla cittadinanza un progetto “civico” e rispettoso del paesaggio, prima che architettonico, allestendo e vestendo lo spazio attraverso elementi anche di novità e sorpresa, come la piazza sul mare, affinché la passeggiata sul porto susciti gradevolezza e curiosità.

Una operazione scenografica, in cui si susseguono palcoscenici distinti e interessanti, è alla base della riqualificazione che si vuole attuare.

Percorrendo il lungomare comunale, in corrispondenza del Centro Servizi, come già detto, si apre un cannocchiale visivo che oltrepassa gli edifici. La terrazza panoramica che unisce i due blocchi A e B, realizza un pubblico splendido belvedere che, a 360°, permette di ammirare l'intero ambiente circostante. Le ringhiere in acciaio verniciato della terrazza non ostacolano la vista del mare.





La piazza del Centro Servizi

Per quanto attiene alle modalità costruttive e ai materiali previsti per le nuove edificazione del Centro Servizi si riferisce quanto di seguito.

Allo scopo di restituire all'ambiente la sua originaria costituzione e composizione allorquando le infrastrutture realizzate fossero poi da rimuovere o modificare, per le nuove edificazioni si sono adottate tecniche costruttive reversibili, in grado di esaltare anche le motivazioni formali di carattere paesaggistico, evocando le tecniche costruttive navali, tradizionalmente ispirate alle strutture in legno e in acciaio, completamente smontabili e pressoché interamente a secco.

Così, quasi proseguendo sulla terraferma, immediatamente a ridosso del bacino marittimo, la apparecchiatura costruttiva dei natanti, gli edifici del Centro Servizi, saranno realizzati con strutture in acciaio e in legno, assemblate a secco e, così, in qualsiasi momento facilmente disassemblabili, smontabili, nonché riutilizzabili o riciclabili.

Per le strutture principali, quali pilastri e travi, si prevede l'utilizzo di acciaio zincato a caldo e smaltato con procedimento duplex all'acqua, intrinsecamente di grande durabilità, ma anche manutenibile indefinitivamente con cicli di manutenzione ordinaria di rigenerazione. Per gli impalcati si utilizzeranno pannelli X-LAM in legno lamellare e multistrato marino, internamente coibentati con sughero naturale tostato ed esternamente rifiniti o protetti con film in cellulosa naturale, ricotta e impregnata, che, come per le strutture navali, non richiede onerose opere di manutenzione, risultando, fra l'altro, sempre facilmente rigenerabili o, anche, sostituibili.

Oltre alla reversibilità e rimovibilità, nonché alla coerenza e gradevolezza formale con l'ambiente paesaggistico portuale, i materiali in acciaio e legno sono pressoché totalmente recuperabili e riciclabili e, quindi, assolutamente sostenibili, senza, in ogni caso e in qualsiasi residuo, costituire un rifiuto speciale.

Le tamponature saranno del tipo “completamente a secco”, costituite da una struttura in acciaio zincato a caldo, paramenti esterni in pannelli in fibro-cemento tipo Aquapanel, rifiniti in opera con rasature di malta fine di calce idraulica naturale e priva di sali solubili, con finitura a fratazzo fine; paramenti interni in gesso-fibra e interposizione di pannelli coibenti in lana minerale. Alcune parti delle tamponature saranno rivestite con doghe (tipo marina) in legno composito a giacitura orizzontale.

Gli infissi saranno in profili in PVC di colore bianco, con vetratura a camera con paramenti stratificati di sicurezza.

Le ringhiere saranno in acciaio zincato a caldo e smaltatura duplex epossipoliuretano.

I pavimenti saranno differenziati per zone e destinazioni; sono previsti in lastre in pietra di Trani, piastrelle in gres-porcellanato strutturato per i locali adibiti a servizi igienici.

Le nuove edificazioni in area portuale, sono state progettate con particolare attenzione rivolta al rispetto sostanziale delle indicazioni e prescrizioni del PPTR.

## 12 b. SISTEMAZIONI ESTERNE E ARREDO URBANO

### *Sistema della fruibilità e delle pavimentazioni*

La scelta del **sistema delle pavimentazioni** scaturisce innanzi tutto dall'esame della **viabilità interna** al Porto e dall'analisi della **funzione dei percorsi e degli spazi**, pubblici e privati.

L'intento progettuale volto a **riqualificare e rendere fruibile l'intera area portuale**, ha tenuto anche conto della necessità di garantire la sicurezza dei visitatori e dei diportisti, pur in concomitanza con l'eventuale intervento di mezzi di soccorso e di tutti i mezzi di servizio utili alla manutenzione e alla gestione dell'area stessa.

Il restauro e la rifunzionalizzazione di edifici storici, come la Torre Aragonese e le Vecchie Stalle, contribuisce a valorizzazione la storica "**passeggiata portuale**", che, a seguito degli interventi proposti, proseguirà oltre la Torre, fino a giungere la radice del molo di tramontana, dove è posto il collegamento con l'Area Archeologica situata ad ovest dell'area di intervento.



La "storica" passeggiata portuale

Di tale percorso, che insieme agli edifici storici rappresenta l'immagine consolidata nella memoria del Porto di Villanova, se ne prevede la conservazione, oltre alla detta naturale prosecuzione verso il molo di tramontana, nonché una serie di interventi di miglioramento e di integrazione con la funzione portuale.

Infatti, in linea con lo stato attuale dei luoghi, per le parti di percorso preesistenti si è ritenuto necessario prevedere il solo **rifacimento della pavimentazione in basole di pietra calcarea locale** (pietra di Trani), rendendola drenante e trattata con finitura superficiale antisdrucchiolo, la cui **apparecchiatura a casellario** richiama le tecniche costruttive tradizionali locali.

Il percorso, adeguatamente illuminato nelle ore serali, con elementi a forma di bitta in acciaio corten, sarà attrezzato con **sedute di design in pietra calcarea**, appositamente studiate per evocare le forme delle imbarcazioni tradizionali, come quella più diffusa del gozzo da pesca, e proseguirà a Nord oltre la Torre, fino a raggiungere uno spazio aperto, la cosiddetta **“grande piazza”** anch'essa definita da una nuova **pavimentazione drenante in basole di pietra calcarea locale** (pietra di Trani) trattata con finitura superficiale antisdrucchiolo, che volendosi porre in continuità e armonia con il percorso della passeggiata storica, si differenzierà da essa solo per l'orditura, a ricorsi paralleli alla linea della banchina.



Esempio di attrezzature amovibili da disporre nella “grande piazza”

A causa della viabilità mista che interessa la “grande piazza”, percorsa tanto da mezzi su ruote (sia pur occasionalmente da autoveicoli, automezzi, mezzi di soccorso) che da visitatori e diportisti, si è ritenuto opportuno non inserire al suo interno attrezzature e/o allestimenti permanenti, ovvero di assegnare alla stessa specifiche funzioni fisse, evitando in tal modo di creare interferenze con il sistema della fruibilità e con i piani di sicurezza, gestione e manutenzione portuale.

Infatti, proprio tenendo conto delle mutevoli e complesse esigenze di frequentazione e fruibilità prevalentemente stagionale dell'area, si è ritenuto opportuno introdurre solo alcune predisposizioni a pavimento per il fissaggio di **attrezzature amovibili**, quali gazebi e/o pergolati, a disposizione dalla pubblica amministrazione ovvero degli enti interessati, attrezzature da installare occasionalmente per eventuali iniziative di promozione turistico-culturale del territorio, utili ad accogliere pannelli didattici e informativi, degustazioni eno-gastronomiche, fiere dell'artigianato, esposizioni, ecc.), prevedendo altresì la possibilità di corredare la piazza con sedute in legno di facile amovibilità.

L'interesse culturale dell'area è, infatti, un dato acquisito. Ad Ovest della grande piazza vi è una prestigiosa **"Area Archeologica"** che si trova ad una quota superiore rispetto alla piazza. Nell'ambito dell'intervento si prevede il raccordo tra l'area archeologica e la grande piazza (ovvero il Porto), attraverso la realizzazione di **percorsi pedonali lastricati**, con basole antisdrucchio in pietra di Trani, che tagliano trasversalmente le **aree verdi** di progetto.

La grande piazza, infine, ha la funzione di offrire uno spazio pubblico dedicato a spettacoli, manifestazioni ed eventi culturali.

Essa sarà rivestita con **lastre di pietra di Trani**, con finitura anti-sdrucchio sui camminamenti, levigate e lisciate finemente sulle facce verticali a vista.

Lo spazio al di sotto della radice del modo di tramontana, sul quale sarà possibile inserire attrezzature sceniche per lo spettacolo e le manifestazioni culturali, sarà realizzato con una **pavimentazione in conglomerato di cemento e inerti bianchi, con trattamento di messa in vista mediante lacche ritardanti e successivo lavaggio di superficie** (tipo Levocell), color avorio, all'interno del quale è rappresentata una conchiglia marina fossile (Nautilus), definita da inserti colorati in pietra calcarea di colore bianco e grigio, immagine scelta per evocare la commistione dell'ambiente marino con quello della detta area archeologica posta ad ovest.



Conchiglia marina fossile (Nautilus)



Il piazzale ad ovest del Centro Servizi

Tutti i **percorsi e i piazzali pubblici** posti all'interno dell'area di intervento, nuovi o preesistenti, costituiti sia dai marciapiedi, sia dai più ampi piazzali antistanti gli edifici, avranno **nuova pavimentazione drenante in**

A.T.I.: C.R. COSTRUZIONI S.r.l. – FRAVER S.r.l.

**lastre in pietra calcarea** (pietra di Trani) con finitura superficiale antisdrucchiolo. I percorsi interni all'area portuale saranno illuminati con elementi a forma di bitta in acciaio corten e corredati di arredo urbano, quali **sedute in pietra calcarea** (a forma di barca o cubiche), **portabici, ceneriere**, disposti lungo lo sviluppo delle banchine, posizionati in modo tale da non creare interferenze con la viabilità interna (mezzi di soccorso e di servizio).

Anche i percorsi a monte della grande piazza, della Torre Aragonese e dell'edificio ex Stalle, nonché i collegamenti verticali e i piazzali intermedi, saranno realizzati con **pavimentazione drenante in lastre di pietra calcarea** (pietra di Trani) con finitura superficiale anti-sdrucchiolo, fatta eccezione per la terrazza al di sopra dell'edificio ex Stalle, costituita da una **pavimentazione in conglomerato di cemento e inerti bianchi** (tipo Levocell) (figg.4-5), color avorio, dello stesso tipo di quella prevista per l'area scenica alla radice del molo di sopraflutto.



La piazza del Centro Servizi

Le aree “tecniche” ad est del Centro Servizi e precisamente quelle dedicate allo scalo di alaggio e al varo delle imbarcazioni di maggiore stazza, nonché quelle del molo di levante e del distributore di carburante inserito sulla sua testata, sono state previste dotate di pavimentazione industriale con trattamento superficiale antisdrucchiolo, opportunamente giuntata a riquadri regolari al fine di consentirne la dilatazione.



Il molo di levante

La gradonata inserita nella parte interna al porto del molo di levante avrà gradoni in cemento parzialmente rivestiti in legno marino. Le fioriere poste alla sua sommità saranno anch'esse in cemento, dotate di essenze arbustive idonee alla esposizione all'aerosol marino e tipiche della macchia mediterranea.

#### *Aree a verde*

Le **sistemazioni a verde e i piazzali a Nord-Ovest**, come già accennato, raccorderanno plano-altimetricamente i percorsi pubblici, attualmente esistenti fino alla Torre Aragonese, con l'Area Archeologica posta ad Ovest del bacino portuale.

Per la realizzazione delle **“aree verdi”** sono state previste le necessarie operazioni preliminari sul terreno quali la stesa e la modellazione, la successiva preparazione del terreno all'impianto, una concimazione di fondo e l'inserimento di un impianto d'irrigazione di supporto.

Dopo aver effettuato la preparazione dello strato fertile del terreno di riporto, si effettuerà l'impianto di specie arboree e arbustive, proprie degli ambienti mediterranei, talune che conservano la caratteristica colorazione sempre verde anche nelle stagioni più calde, o comunque in grado di resistere col solo apporto o idrico delle piogge: *Tamerix Africana Poiret* (albero di tamerice), *Olea Europea* (albero di ulivo) *Viburnus Tinus* (laurotino a cespuglio), *Pittosporum Tobira* (pitosforo a cespuglio), *Mirtus Mommunis* (mirto a cespuglio), *Arbutus Unedo L.* (alberello di corbezzolo). Uindi si procederà all'inerbimento del terreno con una specie di erba autoctona pugliese (mix di graminacee).

Ai fine della perfetta integrazione delle aree a verde nell'ambiente che le circonda, la selezione delle specie arboree ed arbustive è stata orientata verso le **tipologie costitutive della macchia mediterranea**, utilizzando quindi specie che nascono e crescono spontaneamente in ambienti marini, sempre presenti sulle dune caratteristiche del territorio nel quale saranno inserite.

Lungo la passeggiata tra il Ristorante e la Torre Aragonese si prevede l'inserimento di alberi di Tamerice.





Le aree a verde a monte della “grande piazza” e la vista sul bacino portuale

#### *Area ludica per bambini e area fitness*

Racchiusa all’interno di dell’area verde posta a monte della grande piazza, è stata inserita una **area ludica a forma di pesce**, attrezzata con giochi per bambini, dotata di pavimentazione anti-trauma, giochi d’acqua e sedute (rivestite con materiale anti-trauma), realizzata con colori in sintonia con l’ambiente marino. All’interno dell’area ludica una zona riservata ai più piccoli è delimitata da un sistema di sedute modulari di *design*, realizzate in pietra calcarea, fissate al pavimento e adeguatamente rivestite con tessuto imbottito anti-trauma. Le sedute di forma esagonale compongono un elemento idealmente continuo, ad andamento sinusoidale, che oltre a circoscrivere la zona per i più piccoli, richiama le onde del mare, nelle forme e nei colori.



L'area ludica per bambini

Nella zona pavimentata dell'area verde posta ad ovest della terrazza di copertura dell'edificio ex Stalle, è stato previsto il posizionamento di attrezzature da esterno per il fitness.



L'area fitness

La creazione delle due aree pubbliche, una ludica per bambini e l'altra per il fitness, determinerà un forte interesse per i cittadini di Villanova, oltre che per turisti e diportisti, alla frequentazione del bacino portuale e di tutte le strutture create al suo servizio.

Nell'area comunale posta a tergo degli edifici storici e della grande piazza verrà a crearsi un vero e proprio percorso di interesse pubblico, lungo il quale i fruitori potranno fare fitness, far giocare e divertire i propri bambini, fermarsi a consumare un caffè o un drink ai tavolini del bar posti sulla terrazza panoramica sovrastante le ex Stalle, nonché ammirare lo splendido panorama offerto dal bacino portuale, dal mare aperto, dalla vista della Torre Aragonese e della cittadina di Villanova.

#### *Arredo urbano. Attrezzature fisse e allestimenti amovibili*

Anche la scelta dell'**arredo urbano**, che oggetto di maggiore approfondimento in fase di progettazione esecutiva, è stata concepita comunque in aderenza ai criteri generali richiamati dal progetto, quali la sostenibilità ambientale, il rispetto e la conservazione della tradizione locale e l'armonizzazione di forme e colori con il contesto marino.

L'idea di rispettare la tradizione locale ha infatti orientato le scelte delle **attrezzature urbane**, quali sedute, portabici, vasi ornamentali, ecc., verso materiali compatibili con la tradizione storico artistica dei luoghi come la pietra calcarea, anche in considerazione del contesto artigianale locale, che nel corso dell'ultimo decennio ha prodotto eccellenti forme di design, di notevole pregio artistico.

Tuttavia, per superare possibili interferenze con la viabilità interna e assicurare in ogni caso la sosta e la fruibilità a visitatori e fruitori di vario tipo, sono state previste alcune **attrezzature urbane amovibili in legno marino**.

Le **sedute** in pietra calcarea e il **portabici** corredato, in pietra calcarea e corten, sono state disegnate nel rispetto dei criteri evocativi delle forme del mare e richiamano infatti la forma di un peschereccio tradizionale, come quella più diffusa del gozzo da pesca.

I materiali impiegati per sedute e portabici, pietra e corten, sono stati invece selezionati e armonizzati con il contesto dove è stata prevista una pavimentazione lastricata in pietra calcarea ed elementi illuminanti in corten. In ogni caso la scelta dei trattamenti di finitura e dei colori è stata effettuata nell'ottica di evitare sgradevoli dissonanze visive con i caratteri tradizionali del luogo.

#### *Isole ecologiche*

Le isole ecologiche per la raccolta differenziata dei rifiuti urbani, assimilabili a quelli civili, saranno collocate in posizione idonea a servire l'intero bacino portuale.

L'isola ecologica per la raccolta di oli esausti, sarà posizionata nell'area destinata al distributore di benzina posto all'estremità del molo di levante.

## 13. PARCHEGGI

I parcheggi dedicati ai diportisti sono stati previsti su terreni di proprietà comunale - posti a sud-ovest del bacino portuale ed esterni all'area demaniale richiesta in concessione – in aree già attualmente destinate a parcheggio, aree che saranno oggetto di lavori di miglioramento funzionale (razionalizzazione dei percorsi e delle corsie finalizzato ad incrementare il numero di posti auto).

I parcheggi saranno realizzati con muretti a secco perimetrali in pietra calcarea (parzialmente esistenti), pavimentazioni drenanti in masselli autobloccanti e reti alveolari carrabili, salvaguardando la vegetazione naturale esistente ed integrandola con nuova piantumazione per un'adeguata mitigazione degli impatti e per il migliore inserimento paesaggistico.

Le aree a parcheggio consentono la realizzazione di un numero totale di n.396 posti auto, di cui 21 dedicati ai diversamente abili, ai quali vanno aggiunti i posti auto disponibili lungo la strada pubblica (lungomare) prospiciente il bacino portuale; dotazione di parcheggi, pertanto, largamente sufficiente a coprire il fabbisogno normativamente prescritto e pari a un posto auto per ogni posto barca (in totale n. 398) previsto nel porto.

Nel corso della progettazione esecutiva saranno effettuate rilevazioni geometriche di dettaglio delle dette aree comunali a parcheggio, nonché dell'ingombro generato dalla presenza di un'antenna telefonica nell'area di maggiore ampiezza. Sulla base delle dette rilevazioni sarà, quindi, effettuato un più approfondito studio della soluzione progettuale, finalizzato alla massima razionalizzazione di corsie e stalli, con l'obiettivo finale di perseguire la massima dotazione possibile di posti auto per i diportisti.

## 14. CONCLUSIONI

Le misure di mitigazione proposte riescono a diminuire l'impatto del progetto soprattutto su una delle componenti ambientali maggiormente interferite e cioè il paesaggio.

Con riferimento all'altra componente ambientale che risulta maggiormente interferita e cioè la vegetazione e la flora – ambiente marino è stato possibile solamente introdurre alcune misure di compensazione volte alla maggiore salvaguardia dell'habitat rimanente.

Tuttavia va anche rilevato che considerando l'estensione del progetto e gli effetti sulle specie ed Habitat di interesse comunitario e prioritario presenti come precedentemente descritto, si può considerare che a seguito della realizzazione delle opere previste verranno meno o seriamente danneggiati 6,0 ha dell'habitat naturale prioritario 1120 Praterie di Posidonia oceanica, che corrisponde ad appena lo 0,09% circa della superficie coperta da questo habitat all'interno del SIC ITA010024 ed a circa lo 0,13% della superficie coperta da questo habitat all'interno della ZPS ITA010027. Inoltre con riferimento alla perdita di habitat del "marciapiede a Molluschi Vermetidi" o "piattaforma a Dendropoma petraeum", va rilevato che benché le opere di progetto siano da ubicare all'esterno dell'area portuale attuale con conseguente

perdita di habitat naturale tutelato emerge altresì che tali habitat sono molto diffusi sull'isola e non localizzati soltanto nei luoghi di progetto.

**Infine non possono non essere evidenziati anche gli effetti positivi, anche importanti, che la realizzazione del progetto provoca su altre componenti ambientali quali la maggiore protezione dal moto ondoso (fattori climatici), o sulle componenti riferite alla popolazione con riferimento all'assetto demografico (in particolare il pendolarismo), l'assetto territoriale (il sistema funzionale e delle infrastrutture), l'assetto socio economico (il mercato del lavoro, le attività commerciali e turistiche).**