



REGIONE PUGLIA



CITTA' di GALLIPOLI
PROVINCIA DI LECCE

PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE CON AMPLIAMENTO DI PORTO GAIO

MARINA DI GALLIPOLI

PROGETTO DEFINITIVO

ISTANZA CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA
(D.P.R. 509/97 E L.R. N.17/2015)

COMMITTENTE

Porto Gaio S.r.l.



TAVOLA

RG03

TITOLO

RELAZIONI INTERVENTO GENERALE
relazione paesaggistica

PROGETTISTI

OPERE PORTUALI, RETROPORTUALI E MARITTIME E STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
ing. Mirarco Walter
ing. Cariddi Pierpaolo
d_progetti DONATI D'ELIA Associati

STUDIO IDRO-GEOLOGICO E GEOMORFOLOGICO
geol. Gianfreda Francesco

STUDIO ARCHEOLOGICO
dot. Cossa Angelo

COLLABORATORE
ing. Filieri Andrea

INDICE

1.0	PREMESSA	2
2.0	LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	2
3.0	INQUADRAMENTO URBANISTICO E AMBIENTALE	6
4.0	INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO.....	19
5.0	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	19
6.0	ELEMENTI DI VALORE PAESAGGISTICO	36
7.0	DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI DOPO L'INTERVENTO.....	41

RELAZIONE PAESAGGISTICA

(D.P.C.M. 12 dicembre 2005)

1.0 PREMESSA

La presente relazione paesaggistica, redatta secondo quanto riportato nell'allegato al D.P.C.M. 12 dicembre 2005, ha lo scopo di riportare quegli elementi che definiscono per l'Amministrazione competente la base di riferimento essenziale per la verifica delle compatibilità paesaggistiche degli interventi di progetto proposti, ai sensi dell'art.146, comma 5, del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n°42, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio".

Tale relazione permette la suddetta verifica con riferimento ai contenuti e alle indicazioni del PPTR della Regione Puglia, con specifica considerazione dei valori paesaggistici. Altresì motiva ed evidenzia le qualità dell'intervento anche per ciò che attiene al linguaggio formale adottato in relazione al contesto dell'intervento.

2.0 LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Porto Gaio si trova sulla costa occidentale della Puglia poco a nord di un capo, dove sorge la città di Gallipoli, che lo scherma dalle mareggiate di Sud provenienti dal mare Ionio, mentre la costa a nord, protesa verso occidente, lo scherma dalla Tramontana. Tali indicazioni sono derivate dalla trasposizione di precise misure ondometriche direzionali e dall'applicazione di modelli numerici di propagazione ondosa sulla complessa batimetria costiera, meglio descritte nello studio meteomarinario. Le escursioni di marea sono modeste, così come le correnti di circolazione generale legate alle stesse od a gradienti di densità.

Le aree destinate alla definizione del nuovo porto sono ubicate a nord dell'attuale concessione, occupando uno specchio d'acqua libero ma antistante le strutture a terra già esistenti e di servizio dell'approdo di porto Gaio.

Nel sito, infatti, è già presente un approdo per il diportismo, caratterizzato da un bacino d'acqua interno, destinato all'ormeggio per manutenzioni, e uno specchio acqueo esterno, attrezzato con pontile galleggiante per l'ormeggio e il transito.

Tale porzione è protetta dalle mareggiate di ponente da un molo con banchina e frangiflutti in scogli di pietra calcarea, in concessione a terzi (De Santis).

La struttura è dotata anche di bacino in cls per travel-lift (tav. OM07) e di una serie di edifici e piazzali che ne definiscono i servizi a terra.

L'intero complesso si sviluppa in parte su suoli e specchi acquei demaniali in concessione e in parte su suoli privati della società Porto Gaio s.r.l..

La porzione di demanio marittimo è stata assentita con concessione alla PORTO GAIO s.r.l. n. 24/2006 C-622, unificata 9/2007, 10/2007, 55/2009, come riportato nella tav. U03.

La porzione di proprietà privata presenta al suo interno vari edifici come di seguito descritto:

- edificio A: N.3 capannoni per officine e svernamento
- edificio B: ristorante
- edificio C: uffici amministrativi
- edificio D: servizi igienici del porto e per il personale
- edificio E: foresteria
- n.2 manufatti bacino esistente (depositi)

Gli atti autorizzativi (licenze, concessioni, permessi vari, agibilità, ecc.) dei vari manufatti sono riportati, con caratteristiche dimensionali dello stato di fatto, nelle tav. A04-A05-A06-A07-A08.

L'accessibilità veicolare al Porto è esterna alla città. Il porto può essere raggiunto con facilità da qualsiasi direzione senza congestionare il traffico urbano. E', infatti, servito direttamente da una rotatoria dove convergono grandi arterie di collegamento di Gallipoli con Lecce e le altre città del comprensorio (SP 108, SS 613, SS 101) (fig.2).

Il sito, delimitato da una recinzione e dagli stessi edifici dei servizi rispetto alle strade pubbliche, è accessibile mediante ben due ingressi, molto ampi.

Di proprietà privata (Porto Gaio s.r.l.) risultano due aree adiacenti ma esterne alla zona recintata che vengono utilizzate per parcheggio auto e svernamento imbarcazioni nel periodo invernale.

Il sito costiero in cui sorge l'approdo è morfologicamente caratterizzato da scogliere naturali, fatta eccezione per le porzioni interessate dalle opere

portuali esistenti (banchine e molo). La zona a terra in oggetto è priva di vegetazione di pregio. Per quanto riguarda le caratteristiche geologiche e la copertura botanico-vegetazionale delle aree si rimanda alle relazioni specialistiche allegate.

Le aree interessate dal progetto sono le seguenti (tav. U02):

Area demaniale marittima:

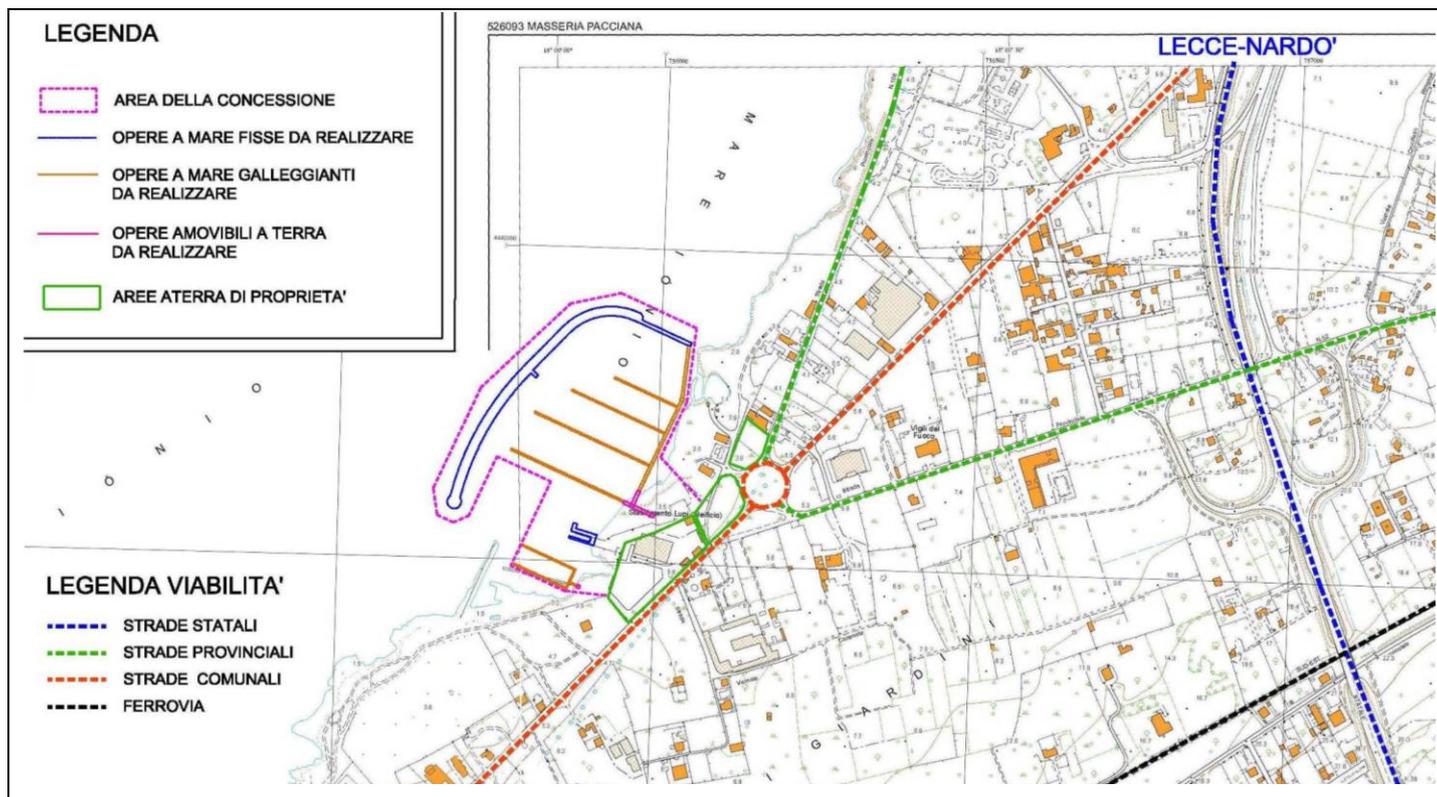
aree già in concessione Fig. 9 Part. 273 – 274 – 225 – 262 – 261 – 263 – 271 – 272 (pontile)

aree in cui estendere la conces. Fig. 9 Part. 269 – 224 – 226 – 1 (porzione) – 434 (porzione)

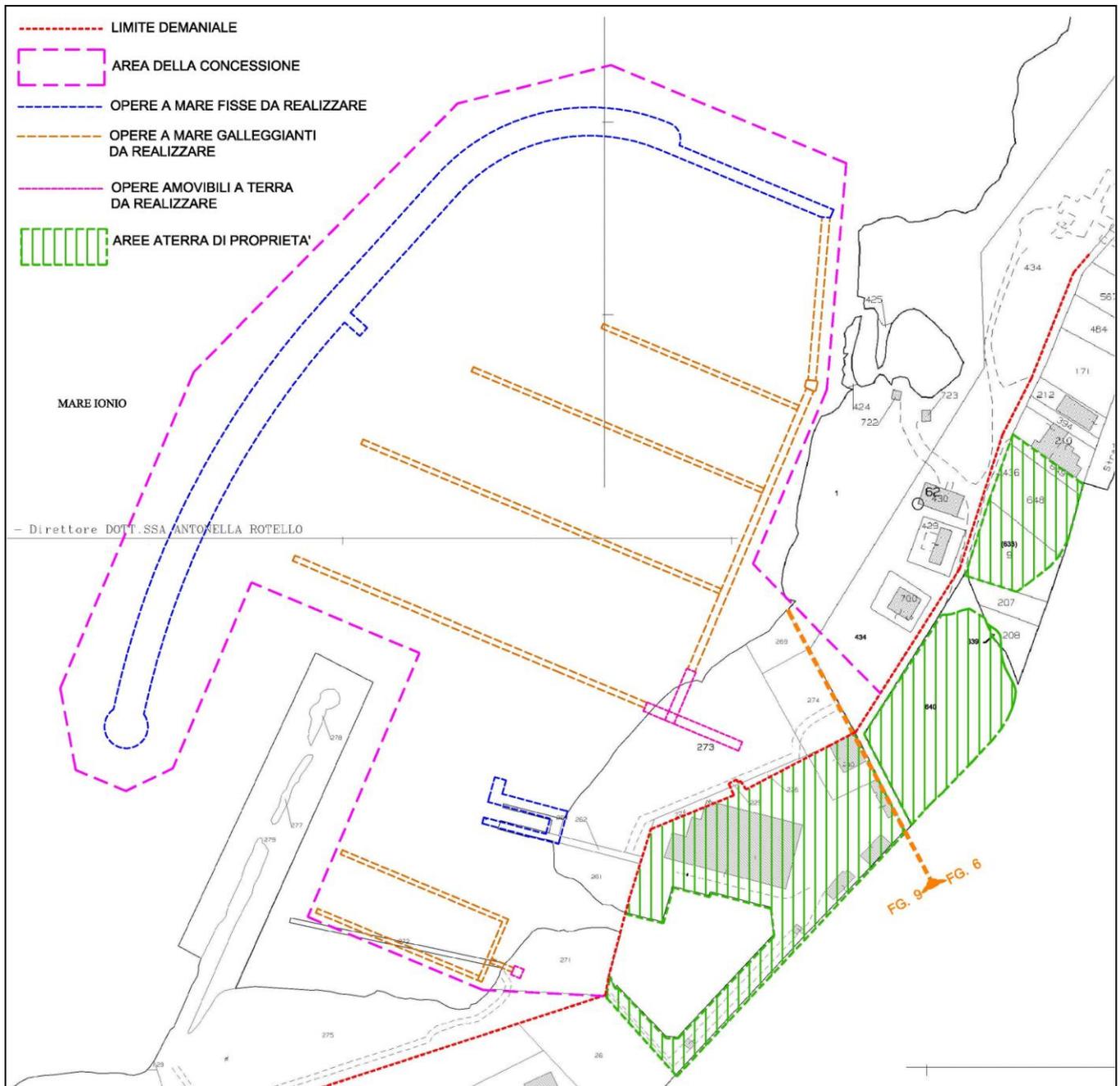
Area privata proprietà Porto Gaio s.r.l.:

aree già utilizzate dalle infrastrutture dell'approdo Fig. 9 Part. 240 – 1 (con edifici: sub 3-5-10-12-13)

aree già utilizzate a parcheggi Fig. 6 Part. 648 - 649 – 633 - 639 – 640



Viabilità nell'area del sito di intervento



Quadro degli interventi su base catastale

3.0 INQUADRAMENTO URBANISTICO E AMBIENTALE

Il progetto strategico

Il progetto della trasformazione dell'approdo in un vero porto turistico assume le caratteristiche di una Azione Strategica Integrata, ovvero di un sistema complesso del sito prescelto che esplicita il percorso fra i risultati delle conoscenze del contesto e gli obiettivi delle scelte operative. I dati desunti dalle analisi specialistiche, sono stati tradotti in un Progetto Strategico della nuova struttura insediativa integrato nel sistema paesistico-ambientale, dotato di una *visione tridimensionale* capace di inserirsi in modo conforme nel delicato contesto storico-morfologico.

Il Progetto strategico di Porto Gaio riguarda:

- la possibilità di riqualificare e riusare luoghi già antropizzati, da rivalutare e valorizzare, senza ulteriori edifici e senza nuove impermeabilizzazioni;
- l'indicazione di destinazioni d'uso legate alla nautica da diporto mirate prioritariamente alla creazione di nuovi posti barca attrezzati e qualificati;
- la risoluzione dell'accessibilità alla costa attraverso l'uso degli spazi liberi esistenti e contigui al porto (aree a parcheggio);
- lo sviluppo dell'offerta turistica e culturale del ricco patrimonio artistico e storico di Gallipoli, attualmente concentrata nel Centro Antico.

Realizzare un Porto turistico di dimensioni adeguate al ruolo territoriale di un importante luogo di attrazione turistica a livello internazionale, a completamento ed integrazione dell'approdo attuale, è l'obiettivo principale del Progetto strategico: Gallipoli deve al rapporto con il mare una parte fondamentale della sua storia e al mare deve puntare per il suo futuro sviluppo.

Le prestazioni da assicurare nella zona di intervento comprendono:

- la valorizzazione e il recupero dei luoghi oggi utilizzati solo per cantieristica (nuova piazzetta dei servizi);
- l'eliminazione dei fattori di degrado (riqualificazione degli spazi esterni e degli edifici);
- la programmazione delle destinazioni commerciali e di servizio esistenti e di progetto attribuite al Porto turistico;
- la permeabilità dei percorsi e degli spazi;
- la valorizzazione della funzionalità diportistica;

- il riordino dell'assetto vegetazionale tipico e la realizzazione di nuovi spazi verdi attrezzati affacciati sul tratto di costa in questione;
- la programmazione di una nuova accessibilità e fruibilità da mare del Porto;
- l'incentivazione e lo sviluppo della rete di trasporto sostenibile per il collegamento con la città (mezzi ecologici, bici-sharing).

Verifica delle previsioni del Piano Regolatore Comunale (P.R.G.)

Lo strumento urbanistico vigente del Comune di Gallipoli è la variante al P.R.G., definitivamente approvata con Del. Giunta Regione Puglia n.1613 del 09.10.2007 e pubblicata sul BURP n.151 del 24.10.2007.

L'area di intervento viene classificata come zona omogenea "F2.12 *attrezzature per la pesca*"(tav.UA07), normata dagli art.89-101 delle NTA del P.R.G..

Art.89 - Zone F.2 - Attrezzature e servizi di interesse generale

Comprendono gli edifici e gli impianti pubblici o di interesse pubblico esistenti e le zone destinate ad attrezzature e servizi di interesse generale, secondo le previsioni del P.R.G. indicate nelle tavole di zonizzazione e determinate in base agli standards urbanistici di cui all'art.9 delle presenti norme ed alle altre esigenze funzionali di carattere generale.

In rapporto alle esigenze dei vari settori, a livello urbano e territoriale, queste sono classificate come segue:

- Zone F.2.1 Attrezzature per l'istruzione medio superiore
- Zone F.2.2 - Attrezzature civili a carattere urbano e comprensoriale
- Zone F.2.3 - Attrezzature di interesse collettivo private
- Zone F.2.4 - Attrezzature sanitarie ed ospedaliere
- Zone F.2.5 - Attrezzature assistenziali e ricettive
- Zone F.2.6 - Attrezzature militari e per l'ordine pubblico
- Zone F.2.7 - Attrezzature per le infrastrutture dei trasporti
- Zone F.2.8 - Attrezzature per fiere e mercati settimanali
- Zone F.2.9 - Attrezzature sportive di carattere urbano
- Zone F.2.10 - Attrezzature portuali commerciali
- Zone F.2.11 - (*)
- Zone F.2.12 - (*)
- Zone F.2.13 - Attrezzature ed impianti tecnologici di servizio pubblico
- Zone F.2.14 - Parco attrezzato
- Zone F.2.15 - Parco costiero
- Zone F.2.16 - Parco naturale
- Zone F.2.17 - Attrezzature cimiteriali
- Zone F.2.18 - Attrezzature sportive e ricreative private
- Zone F.2.19 - Attrezzature ricettive all'aperto

La realizzazione delle attrezzature pubbliche in tali zone F avviene di norma mediante acquisizione o esproprio dell'area da parte dell'Amministrazione Comunale o da parte degli Enti preposti istituzionalmente alla realizzazione e gestione delle specifiche attrezzature e servizi.

Tali attrezzature ed impianti potranno essere realizzati altresì mediante apposita concessione da Enti o soggetti che, a giudizio dell'Amministrazione Comunale, possano garantire l'attuazione delle finalità proprie delle singole attrezzature e servizi e la loro gestione nel rispetto dell'interesse generale.

Per le attrezzature incluse nei comparti di intervento unitario indicate nelle tavole di zonizzazione del P.R.G., l'Amministrazione Comunale potrà procedere all'acquisizione delle relative aree a parziale scomputo degli oneri di urbanizzazione di cui agli art.8 e 9 delle presenti norme.

Gli interventi in tali zone F, secondo le specifiche norme prescritte nei seguenti articoli, sono subordinate alla formazione di Piani Particolareggiati P.P. o equivalenti strumenti urbanistici attuativi, o di progetti esecutivi comunali, estesi all'intero comparto indicati nelle tavole di zonizzazione del P.R.G.. Gli strumenti urbanistici attuativi potranno includere anche aree con destinazioni diverse oltre i perimetri indicati, allo scopo di conseguire la realizzazione di attrezzature e servizi di interesse generale previsti dal P.R.G., con la ripartizione percentuale degli utili e degli oneri, secondo la disciplina sui comparti fissata dall'art.15 della L.R. n°6/79.

Per la realizzazione delle attrezzature, oltre all'osservanza delle prescrizioni delle presenti norme, dovranno essere rispettate le leggi ed i regolamenti emanati dalle autorità competenti nelle specifiche materie attinenti ciascuna attrezzatura interessata.

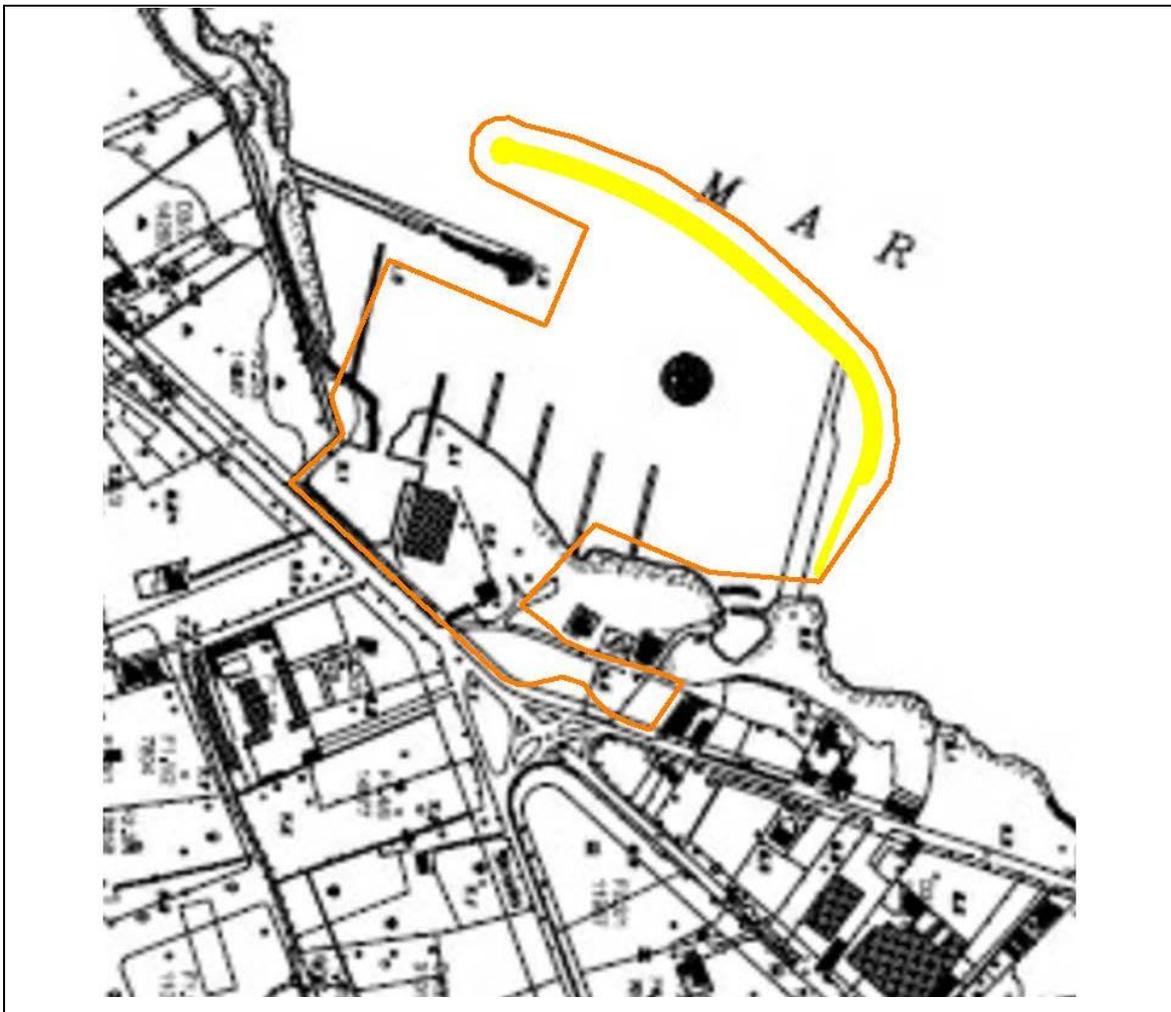
Ai fini della salvaguardia dei valori paesaggistici, gli interventi nelle zone F ricadenti negli insediamenti costieri sono subordinati al Nulla Osta ai sensi della legge n°1497/39 ed alla autorizzazione del competente Ispettorato delle Foreste, limitatamente al vincolo idrogeologico.

Nei comparti con classificazione miste, la destinazione deve intendersi riferita alle attrezzature

Art. 101 - Zone F.2.12 - Attrezzature portuali per la pesca

(*) "Progetto Generale del Porto Gallipoli" – Del. C.C. n.12838/30.12.1987

L'intervento del Porto Turistico, che si propone con il presente Progetto Definitivo, non risulta conforme alle previsioni del vigente PRG, trattandosi di porto destinato al diportismo e non alla pesca come programmato dal PRG, oltre ad incongruenze localizzate sulle aree a terra. Pertanto richiede una modificazione della destinazione urbanistica dell'area interessata attraverso l'approvazione di una Variante al PRG. Tale procedura è resa possibile ai sensi dell'art. 6 del D.P.R. n° 509 del 02.12.1997, mediante Accordo di Programma ai sensi e per gli effetti dell'art. 27 L. n° 142 del 08.06.1990 e succ. modificaz.. L'Accordo di Programma da stipulare determinerà esclusivamente la variazione dello strumento urbanistico, che, ai sensi del punto e) dell'art. 15 della L.R. n°56/80, avrà caratteristiche di sostitutività della strumentazione esecutiva.



Stralcio tavola 14.3 del P.R.G.

Verifica inserimento aree di progetto in zone soggette a vincoli

Nell'area di intervento relativa a Porto Gaio, nonché nelle aree limitrofe, vige il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.).

L'area in questione, in termini generali, non ricade in alcuna delle aree protette individuate dalla L.R. n°10/84 e dalla L.R. n°19/97 nel territorio di Gallipoli, e non rientra all'interno di aree SIC o ZPS (rete Natura 2000). Le opere marittime risultano completamente esterne anche ai SIC mare presenti nella zona.

Non sono presenti vincoli monumentali (diretti o indiretti) o archeologici di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004, n.42.

L'area di intervento rientra nelle "Aree di notevole interesse pubblico" (vincolo paesaggistico di cui al D.M. 01.08.1985 - G.U. N.30 06.02.1986 - SCHEDA PAE 0135).

Lo specchio acqueo non rientra all'interno di aree marine protette.

L'intervento non interessa ulivi monumentali e non genera interferenze con il Piano dei Tratturi.

L'intervento, come modificato nel presente progetto definitivo, rispetto alla originaria previsione preliminare, non genera interferenze con aree vincolate, a pericolosità geomorfologica o a pericolosità idraulica, dal Piano Assetto Idrogeologico della Puglia (PAI).

Non è presente vincolo idrogeologico ex L. n° 3267 del 30/12/23 e forestale.

TABELLA DI SINTESI DEI VINCOLI NELL'AREA DI INTERVENTO

SIC	NO
ZPS	NO
AREE NATURALI PROTETTE	NO
AREE MARINE	NO
VICNOLO PAESAGGISTICO	SI
VICNOLO MONUMENTALE	NO
VINCOLI PAI	NO
VINCOLO IDROGEOLOGICO-FORESTALE	NO
ULIVI MONUMENTALI	NO
PIANO DEI TRATTURI	NO

Verifica del Piano di Bacino Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI)

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

Il PAI costituisce Piano Stralcio del Piano di Bacino, ai sensi dell'articolo 17 comma 6 ter della Legge 18 Maggio 1989, n. 183; ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia.

Il sito del Comune di Gallipoli interessato dall'intervento di realizzazione del Porto Turistico non è interessato dalla presenza di aree a pericolosità idraulica (fig.8), mentre sia a nord che a sud dell'area di Porto Gaio sono presenti tratti di costa classificati dal PAI a pericolosità geomorfologica molto elevata (PG3) ed elevata (PG2) (fig.9).

Mentre l'area a sud già non interferiva con la soluzione del progetto preliminare, l'area a nord veniva invece attraversata da una nuova viabilità e dall'innesto a terra del nuovo molo di sopraflutto del porto. Tale situazione veniva evidenziata nel parere reso in Conferenza dei Servizi dall'AdB che segnalava una potenziale incongruenza rispetto alle NTA del PAI (artt.13 e 14).



Sovrapposizione dell'intervento alle aree vincolate

Al fine di evitare interferenze con le aree a rischio geomorfologico e nel rispetto delle prescrizioni dell'AdB, il progetto definitivo apporta alcune modifiche all'impianto preliminare evitando il contatto tra il molo di sopraflutto e la costa, anche per evitare trasformazioni irreversibili della stessa.

Pertanto, la soluzione adottata non entra in conflitto con il PAI e non interessando aree vincolate, non necessita di parere di competenza.

Verifica del Piano di tutela delle acque della Regione Puglia (PTA)

Con deliberazione della Giunta Regionale del 19 luglio 2007, n. 883, è stato adottato il Progetto di Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia, approvato definitivamente con Deliberazione del Consiglio Regionale n.230 del 20.10.2009.

Gli studi di Piano si basano sulla caratterizzazione dei corpi idrici superficiali e profondi di tutto il territorio pugliese.

Dall'analisi dei dati presenti e dalla raccolta effettuata durante l'elaborazione del Piano è stata prodotta una modellazione matematica che ha generato un quadro riassuntivo degli impatti presenti sul territorio in base al D.Lgs. 152/99, da cui è scaturito il programma delle misure adottate e da adottare finalizzate alla salvaguardia e al miglioramento dello stato qualitativo e quantitativo dei corpi idrici.

Con riferimento al progetto del porto, si precisa che:

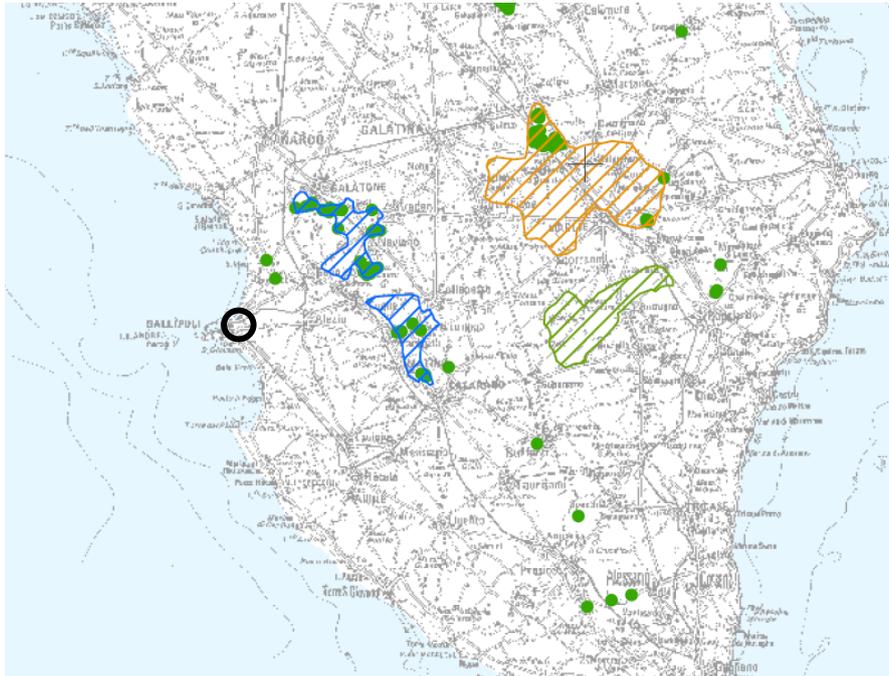
- non prevede nessun tipo di emungimento da falde;
- le acque di lavorazione vengono captate totalmente, trattate e scaricate in fogna urbana;
- le acque di scarico fognario sono raccolte e scaricate direttamente in fogna urbana;
- le acque di prima pioggia vengono captate, trattate e trattenute per irrigazione e/o scaricate direttamente in mare (tutto pieno).

A sintesi della fase di analisi delle condizioni degli acquiferi a valenza strategica e delle relative aree di prevalente alimentazione, nel Piano sono definite le aree di tutela quali-quantitativa e le aree di protezione. A tal fine è stata redatta una tavola del piano, denominata Tav. A "zone di protezione speciale idrogeologica", ove sono state individuate zone di protezione speciale idrogeologica di tipo "A", "B", "C" e "D".

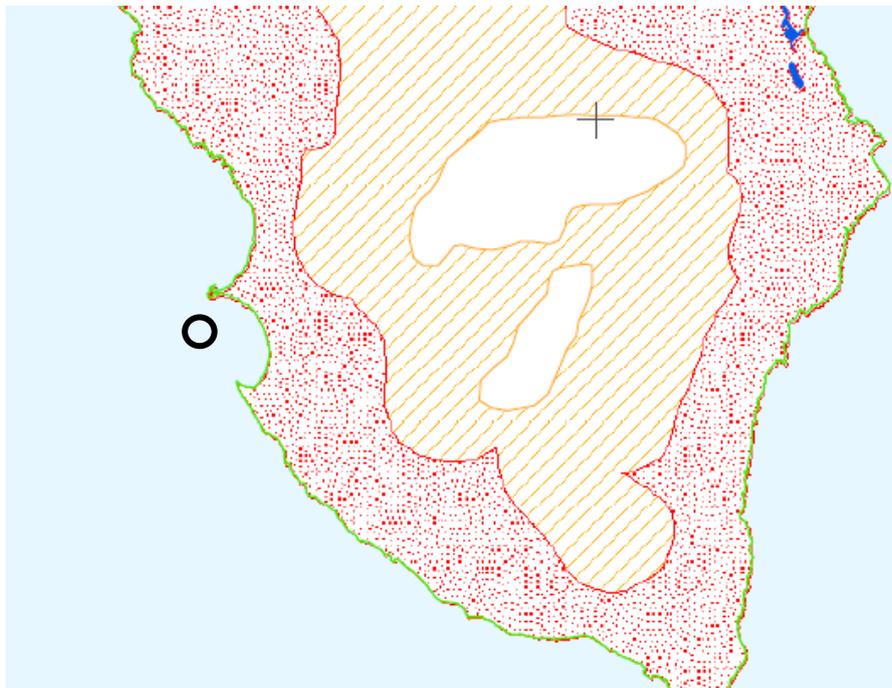
Queste quattro aree non interessano il sito di intervento e le zone limitrofe ad esso.

Per il Piano di Tutela è stata redatta una seconda tavola, denominata TAV. B "Aree di vincolo d'uso degli acquiferi". L'area di intervento rientra tra quelle classificate

come “Aree vulnerabili da contaminazione salina”, ma dal momento che non si prevedono emungimenti e/o immissioni in falda il progetto risulta coerente con il Piano.



Piano di tutela delle acque – Puglia - TAV. A zone di protezione speciale idrogeologica



Piano di tutela delle acque – Puglia - TAV. B aree di vincolo d'uso degli acquiferi

Verifica del Piano territoriale di coordinamento della provincia di Lecce (PTCP)

Oltre alle analisi a scala regionale, nell'ambito degli studi sul territorio comunale di Gallipoli, è stata effettuata una ricognizione del PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale), adottato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 39 del 15 giugno 2007 e approvato definitivamente con deliberazione C.P. n.75 del 24.10.2008.

Il PTCP contiene il quadro conoscitivo ovvero l'esito delle indagini effettuate dai consulenti di settore e dall'ufficio di Piano, oltre all'indicazione degli scenari di progetto e ha rappresentato il supporto per la fase di consultazione dei soggetti locali.

Il Piano si rivolge ai Comuni, agli Enti di governo del territorio e a tutti i cittadini e promuove l'identità e la coesione sociale attraverso un sistema di obiettivi strategici condivisi. Esso, alla luce delle previsioni normative della L. R. 20/2001 (Norme generali di governo e uso del territorio), assume l'efficacia di Piano di Settore nell'ambito delle materie inerenti la protezione della natura, la tutela dell'ambiente, delle acque, della difesa del suolo, delle bellezze naturali; esso assume, quindi, un ruolo fondamentale nella tutela e nell'uso del territorio.

L'area oggetto di intervento, riportata nella tavola 09 del Piano, viene classificata nell'ambito delle POLITICHE del Welfare come "centralità: infrastrutture sociali".

La strada che lambisce e serve l'area è invece classificata nelle POLITICHE della Mobilità in classe M2 (pendoli industriali).

L'intervento di potenziamento del porto turistico, quindi, rientra nella destinazione generale prevista risultando in coerenza con le previsioni.

Verifica del Piano regionale trasporti (PRT) – piano attuativo 2009 -2013

Il PRT della Regione Puglia è stato approvato con L.R. n.16 del 23.06.2008 e si attua attraverso il Piano Attuativo quinquennale (2015-2019).

Esso riguarda la definizione di tutti gli interventi infrastrutturali per le modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione.

Le linee di intervento del Piano in materia di trasporto marittimo si focalizzano in particolare sugli strumenti che possono mettere i porti pugliesi nelle condizioni di fare sistema, al fine di contribuire all'affermazione della Puglia come piattaforma logistica nel contesto internazionale.

Prendendo ad esempio il servizio di "Metrò del mare" implementato con successo in Campania, il Piano prevede l'istituzione di un servizio di TPL via mare

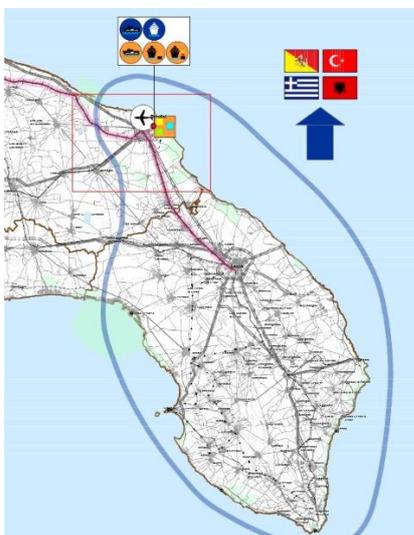
basato sul potenziamento del sistema dei porti regionali pugliesi, con finalità che in fase di avviamento sono prevalentemente di promozione turistica per ambiti a valenza strategica. Il servizio ipotizzato si configura infatti in una prima fase come un “servizio stagionale”, limitato al periodo estivo, attraverso il quale assicurare collegamenti veloci e frequenti tra le località delle aree costiere ad alto potenziale turistico nelle aree del Gargano, del Nord barese e del Salento.

In particolare il Piano Attuativo mira a esaltare il carattere di intermodalità del servizio, prevedendo una serie di azioni mirate a collegare le linee del servizio marittimo, ed in particolare i porti capolinea dei diversi sistemi, alle reti infrastrutturali stradale e ferroviaria primarie e secondarie e ai nodi di interscambio, al fine di:

- creare itinerari e circuiti turistici intermodali;
- assicurare l’accessibilità al territorio interno;
- assicurare l’accessibilità da e per i principali terminali portuali e aeroportuali regionali.

A servizio del Salento il PRT ipotizza l’istituzione di due linee marittime, una sul versante ionico e una sul versante adriatico, entrambe con attestamento al porto di Santa Maria di Leuca. Gallipoli è capolinea del versante ionico. (da cui si prevede un collegamento “ad anello” verso nord con Porto Cesareo).

Il PRT punta sull’integrazione con il servizio ferroviario. Gallipoli e Otranto sono entrambe raggiunte dal SFT e, attraverso questo, collegate con Lecce, e quindi con i servizi ferroviari di lunga percorrenza, e con Brindisi, polo aeroportuale (voli di linea e charter). E’ evidente che in uno scenario orientato a favorire i flussi da mare verso terra sull’intero Salento, la realizzazione di un porto turistico modernamente attrezzato come Porto gaio non può che favorire tale politica e risultare coerente con la programmazione.



Piano regionale Trasporti - TAV. 5 portualità e trasporto marittimo

Verifica del Piano regionale delle coste (PRC)

Il Piano Regionale delle Coste (PRC) disciplina l'utilizzo delle aree del Demanio Marittimo, per un equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici e la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico ricreative.

Il PRC è anche strumento di conoscenza del territorio costiero e in particolare delle dinamiche geomorfologiche e meteomarine.

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

La criticità all'erosione dei litorali sabbiosi viene definita in funzione della tendenza evolutiva storica e recente e dello stato di conservazione dei sistemi dunali. La criticità all'erosione viene classificata in elevata, media e bassa.

La sensibilità ambientale viene definita in relazione al sistema delle norme di tutela che sottolineano la valenza ambientale delle coste. La sensibilità ambientale viene classificata in elevata, media e bassa.

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



Piano regionale delle Coste – analisi sensibilità e criticità (tav.54)

Il Piano, in virtù dell'analisi delle criticità e sensibilità, classifica le aree costiere in varie classi associando ad ognuna delle norme di attuazione prescrittive. Il sito di intervento è classificato: C3.S3: C3 bassa criticità – S3 bassa sensibilità.



Piano regionale delle Coste – riferimento normativa (tav.54)

EROSIONE COSTIERA

Nell'ambito dello studio dell'erosione costiera, si è suddivisa la costa regionale in Unità Fisiografiche e sub Unità, tratti di costa in cui il trasporto solido, dovuto al moto ondoso e alle correnti litoranee, è confinato.

Gallipoli è nell'Unità U.F. 6, mentre il sito di Porto Gaio rientra nella sub Unità S.U.F. 6.2.

L'analisi dell'erosione ha comportato la classificazione del sito in bassa criticità, non solo per il paraggio di intervento ma anche per tutte le altre aree costiere a nord e a sud dello stesso.

Verifica del Piano provinciale sul turismo

Con riferimento ai Piani di sviluppo turistico sono state indagate eventuali specifiche previsioni in merito alla riqualificazione urbanistico-insediativa dell'area gallipolina. Il Piano, redatto molti anni fa, è da considerarsi decisamente obsoleto e in parte superato dalle previsioni sulla ricettività riportate nel PTCP della provincia di Lecce.

Comunque, con riferimento ai suoi contenuti, le previsioni dell'intervento progettuale sono in linea con alcune delle previsioni di strategia turistica regionale e/o provinciale, dal momento che esaltano la valenza turistica del porto, migliorandone i servizi e le infrastrutture annesse e/o collegate. Il potenziamento è quindi perfettamente in linea con la più ampia strategia turistica.

Verifica della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)

L'area in questione non ricade in alcuna zona S.I.C. a terra e a mare e in nessuna Z.P.S..

Zone SIC e ZPS sono presenti sia a nord che a sud del sito di intervento e precisamente:

-a Nord : *IT9150008 Montagna spaccata e Rupi di San Mauro*

-SIC mare distanza 30 m

-SIC terra distanza 3 Km

-a Sud : *IT9150015 Litorale di Gallipoli e Isola S. Andrea*

-SIC mare distanza 170 m

-SIC e ZPS terra distanza 8 Km

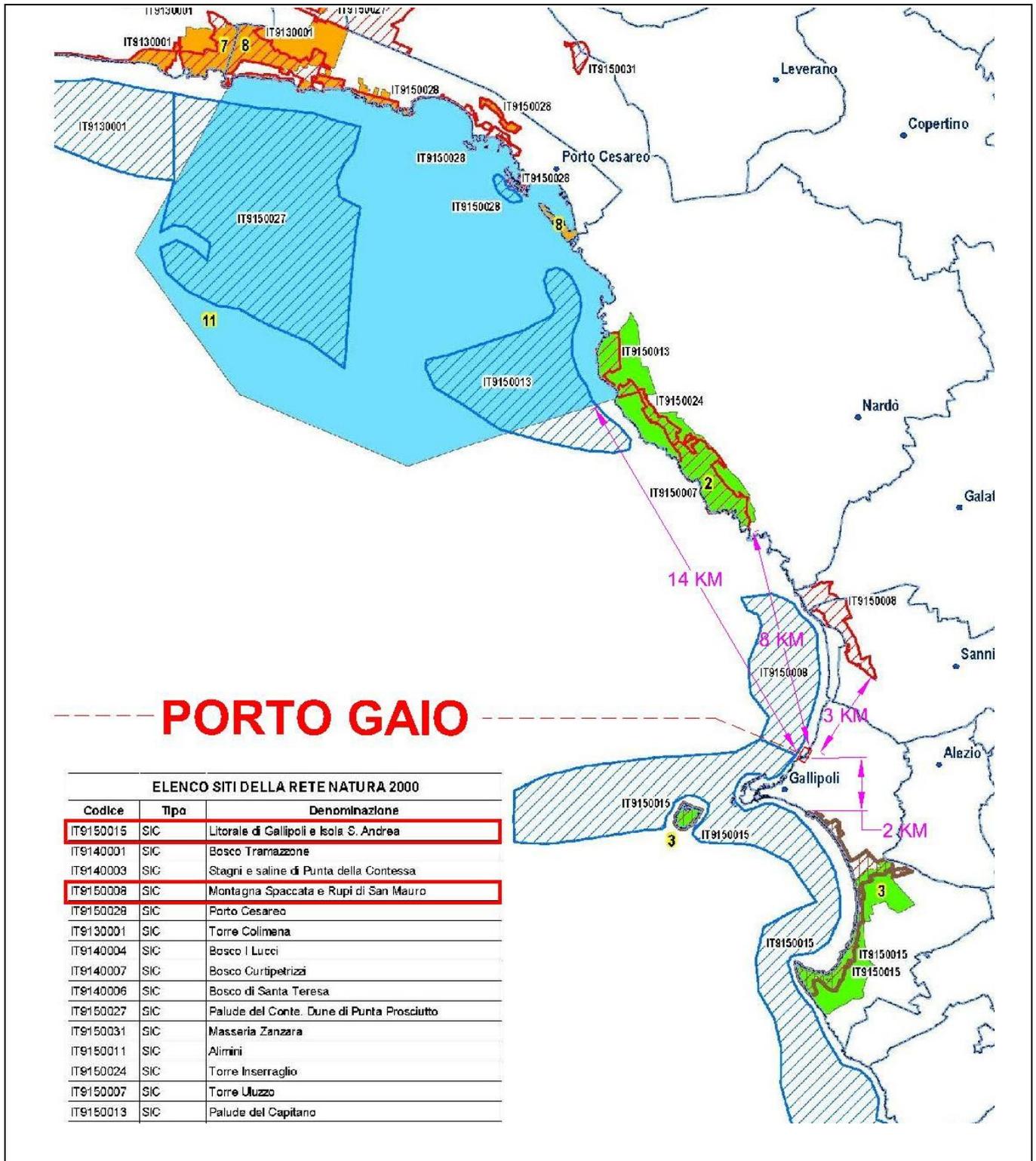
Verifica delle Aree naturali Protette e Parchi

L'area in questione non ricade in alcuna Riserva Naturale e in nessun Parco, sia statale che regionale, sebbene nel territorio di Gallipoli siano state individuate alcune aree tutelate ai sensi della L.R. 19/97, a cui ha fatto seguito l'istituzione del Parco Naturale Regionale.

L'area tutelata più vicina al sito è il *Parco Naturale Regionale Isola S.Andrea e litorale punta Pizzo*, posto però ad una distanza di circa 4 Km dal sito di intervento.

Verifica delle Aree Marine Protette

L'area di intervento non rientra in Aree marine protette. La più vicina è quella di Porto Cesareo che dista, però, da Porto Gaio ben 14 Km, pertanto non sussiste interferenza con le opere previste in progetto e con la futura destinazione del sito.



Rete Natura 2000 e Area marina protetta

4.0 INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO

Con riferimento all'inquadramento dell'area e dell'intervento si rimanda alla relazione tecnica descrittiva e agli elaborati grafici di progetto che contengono stralci cartografici e urbanistici.

5.0 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Temi del progetto e adeguamenti alle Prescrizioni della Conferenza dei Servizi

La realizzazione del nuovo Porto turistico vuole affermare un modello di sviluppo turistico del territorio, nella sua vocazione principale, recuperando il rapporto con il mare, senza alterare il sistema costiero ma intervenendo rigenerando e riqualificando gli insediamenti esistenti, senza nuove antropizzazioni.

Il rispetto dei peculiari valori ambientali dell'ecosistema costiero ha informato la strategia urbanistica e ambientale che tende a realizzare un'articolata infrastruttura portuale tramite una soluzione di integrazione degli assetti esistenti con le nuove strutture portuali esterne.

I temi principali del Progetto strategico del Porto turistico sono:

- l'inserimento delle opere nel contesto paesaggistico;
- l'accessibilità da mare;
- l'accessibilità veicolare da terra e i parcheggi;
- l'attrezzatura funzionale dei servizi del diportismo e del tempo libero;
- l'utilizzo di energie rinnovabili;
- la sostenibilità gestionale e di esercizio.

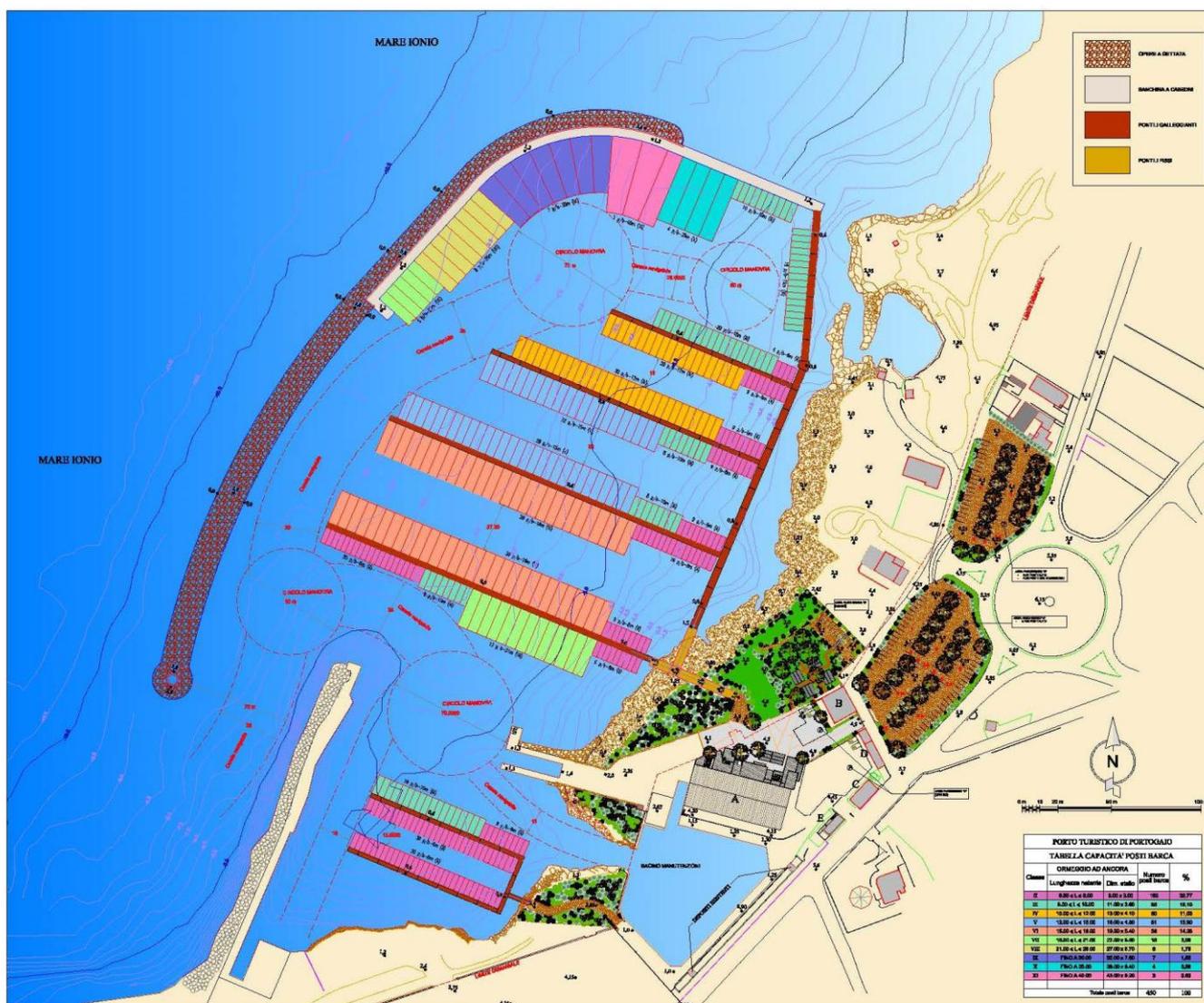
Il presente Progetto Definitivo è stato redatto sulla scorta del Progetto Preliminare già approvato dalla Conferenza di Servizi nella seduta conclusiva del 23.07.2018, considerando le prescrizioni imposte in quella sede dai vari Enti e le risultanze derivanti dall'approfondimento degli studi specialistici propri della fase definitiva.

L'idea progettuale del porto turistico

La progettazione urbanistica e architettonica del nuovo sito portuale è stata redatta ai fini dell'ottimizzazione dell'area demaniale in concessione e del minore impatto ambientale. Il nuovo Porto è concepito come un ampliamento dell'approdo

esistente all'esterno del bacino attuale, ed è collocato nello specchio acqueo adiacente a nord dello stesso.

L'idea progettuale è quella di realizzare un nuovo bacino portuale che racchiude un tipico borgo marinaro, con gli edifici dei servizi e la piazzetta d'ispirazione mediterranea. Il progetto del nuovo Porto turistico è il risultato dell'integrazione tra le opere esistenti e quelle di nuova realizzazione, necessarie per garantire servizi e comfort da vero porto turistico. Un percorso pedonale collega la nuova piazza (centro del sistema) alle zone degli ormeggi, passando da percorsi in ghiaietto, pontili fissi e pontili galleggianti.



Planimetria di progetto

Il nuovo Porto esterno diventa una protezione avanzata anche per le porzioni esistenti, oggi mal protette da un piccolo molo. Gli utenti che arrivano a Gallipoli dalle varie strade di accesso (statali e provinciali) possono facilmente raggiungere le aree

dei parcheggi esterne mediante una rotatoria senza penetrare nel traffico urbano. Nella piazzetta invece si accede a piedi o con mezzi elettrici della struttura.

Il Porto turistico, considerata la domanda attuale e quella potenziale, è stato dimensionato per ospitare circa 450 imbarcazioni da diporto a vela e motore con lunghezza fino a 40 m, larghezza di 9.0 m ed immersione di 4.0 m.

Descrizione della soluzione planimetrica del porto turistico

La definizione del "layout" del nuovo Porto turistico è emersa dal confronto critico tra alcune alternative possibili, vincolate dalle specifiche condizioni morfologiche al contorno (opere portuali preesistenti, assetto e profilo costiero, presenza di reti tecnologiche, esposizione meteo marina, ecc.), nonché dalla delimitazione della proprietà demaniale, il tutto come indicato nelle allegate planimetrie.

In particolare il disegno del nuovo approdo è stato concentrato sulla lunghezza e forma del nuovo molo a scogliera e sulla disposizione dei pontili d'ormeggio, tenendo in conto dei vincoli imposti sugli spazi di manovra dai traffici marittimi esistenti. La disposizione planimetrica delle opere marittime, soprattutto di quelle esterne, è stata condizionata da diversi fattori, spesso contrastanti tra loro, di carattere idraulico, nautico, geomorfologico, architettonico-paesaggistico ed ambientale.

I fattori idraulico-marittimi hanno giocato un ruolo determinante nella scelta della disposizione planimetrica dei moli. In particolare la prevalenza dei moti ondosi dai settori di ponente ha suggerito la protezione del nuovo porto esterno con diga frangiflutti parallela alla costa.

La natura rocciosa della costa e le caratteristiche dei fondali ripidi e profondi rendono inesistente il problema dell'insabbiamento portuale e della potenziale interferenza delle nuove opere a mare con la morfodinamica litoranea.

Caratteristiche generali delle opere a mare del Porto esterno

La posizione e la forma dell'opera principale, la nuova diga di sopraflutto, sono state determinate soprattutto dalla particolare batimetria e dalle esigenze architettonico-ambientali del sito. La necessaria estensione di specchio acqueo hanno suggerito di intestare la diga intorno all'isobata -10 m, che pur risulta esuberante per le esigenze di pescaggio di una flottiglia diportistica.

La diga presenta andamento curvilineo, seguendo la complessa batimetria, con andamento iniziale parallelo alla costa, per curvare in maniera decisa nel tratto a nord per chiudere il bacino. A sud si sovrappone nella traversia di ponente al molo esistente e chiude con la testata di ingresso.

La eccellente tranquillità dello specchio acqueo è stata comunque verificata con idoneo modello matematico.

Il molo di sottoflutto, come già detto in precedenza, non si radica a terra essendo presente uno sperone roccioso costiero classificato a pericolosità geomorfologica dal PAI.

Tale soluzione consente anche di mantenere un'apertura a nord che garantisce un ricambio naturale e ossigenazione delle acque interne del bacino, potendolo considerare di tipo aperto, senza necessità di ricorrere a condotte di vivificazione. In tal modo, inoltre, non sarà necessario intervenire sulla condotta di scarico del depuratore e non si chiude nel porto il sito in consegna gratuita all'istituto di istruzione secondaria sup. A. Vespucci di Gallipoli.

La rotta d'ingresso presenta una significativa curvatura, ma è ubicata ben lontana da riva ed in acque profonde senza rischi di pericolosi frangenti.

L'imboccatura è ampia e profonda secondo gli standard internazionali in relazione alle dimensioni delle massime imbarcazioni previste, così come il canale di accesso interno che segue il paramento interno (non banchinato) della diga di sopraflutto e conduce ai pontili d'ormeggio. Questi sono opportunamente radicati al pontile di riva, che presenta un andamento rettilineo spezzato, conforme all'andamento della costa. Nella zona a sud ci sono altri pontili che occupano lo spazio già in concessione, radicandosi a riva nello stesso punto del pontile attuale.

Il progetto prevede anche un potenziamento del bacino di varo e alaggio, allargato alle dimensioni di 33 x 8,5 m., per ospitare travel-lift fino a 150 t.

Sulla testata di tale bacino, su piattaforma realizzata con cassoni, in prossimità dell'area a mare più ampia, è stata ubicata la banchina destinata al rifornimento carburante ed aspirazione dei reflui di bordo in modo che sia sufficientemente protetta, facilmente accessibile da terra e da mare ed abbastanza lontana dalle banchine interne per ragioni di sicurezza (rischi di esplosioni e spandimenti accidentali).

Data la configurazione piuttosto aperta, senza radicamento a terra e con cassoni forati a nord, non sono necessarie tubazioni di vivificazione.

Complessivamente il porto esterno presenta:

- uno specchio acqueo demaniale di circa 10,5 Ha;
- uno specchio acqueo di proprietà privata di circa 0,5 Ha;
- un'area a terra demaniale di circa 1,4 Ha;
- un'area a terra di proprietà privata di circa 1,7 Ha.

La ricettività della nuova infrastruttura portuale è di 450 imbarcazioni fino a 40 m di lunghezza.

Per quanto riguarda la *security* sono state adottate tutte le moderne misure di protezione, guardiania e controllo da terra e da mare. La *privacy* dei diportisti all'ormeggio ai pontili è assicurata da idonei cancelletti azionati da *badge* magnetici.

Caratteristiche generali delle opere a terra del Porto esterno

Dal punto di vista dell'inserimento ambientale è stata posta grande attenzione alle opere ed ai sub-componenti del nuovo intervento a terra, con particolare riferimento al verde, alla qualità e compatibilità dei materiali costruttivi, agli ingombri verticali delle strutture, alla scelta e dissimulazione degli impianti "tecnologici" (es. smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi).



Planimetria di progetto aree a terra

Per le attività dei servizi del porto sono stati utilizzati tutti gli edifici esistenti che già presentano destinazioni adeguate e dotati di agibilità, in particolare:

- edificio A: N.2 capannoni per officine e svernamento

- edificio B: ristorante
- edificio C: uffici amministrativi
- edificio D: servizi igienici del porto e per il personale
- edificio E: foresteria
- n.2 manufatti bacino esistente (depositi)

L'unico edificio di nuova realizzazione è definito da una porzione del manufatto "A", previsto previa demolizione di un capannone preesistente, mantenendo inalterata l'altezza massima e il volume originari e senza ulteriore impermeabilizzazione dei suoli.

L'assetto finale sarà il seguente:

CALCOLO SUPERFICI E VOLUMI DEGLI EDIFICI

EDIFICIO	STATO DI FATTO				PROGETTO			
	SUP.COP. mq	H m	VOL. mc	SUP.LOR.PAV. mq	SUP.COP. mq	H m	VOL. mc	SUP.LOR.PAV. mq
A	1.837,21	9,375	13.503,72	1.286,05	1.852,52	9,375	13.393,05	544,92 (SERVIZI) 930,64 (OFFICINE)
B	217,87	6,40	1.394,37	152,51	NON MODIFICATI			
C	120,94	3,75	453,53	84,66	NON MODIFICATI			
D	74,64	3,30	246,31	52,24	NON MODIFICATI			
E	98,86	9,30	758,00	113,02	NON MODIFICATI			
TOT.			16.355,93				16.245,28	

Nessun intervento, infatti, neanche di sistemazione esterna prevede finiture impermeabilizzanti, ma materiale che garantisce l'attuale assetto idrogeologico (ghiaietto sciolto, prati, alberi e arbusti).

I luoghi dei servizi, quindi, rigenerano piazzali e parcheggi esistenti, senza alterare l'assetto esistente ma lo re-interpretano, rivolgendo verso il mare una nuova architettura, sostitutiva del capannone, che riprende canoni propri dei nostri borghi marini (edifici terrazzati con pergolati e articolati in più volumi).

L'assetto vegetazionale della fascia costiera, esaminato nello studio ambientale/paesaggistico, viene recuperato e consolidato nell'ambito della riqualificazione complessiva dell'area che cuce col verde di progetto (le essenze autoctone del fronte mare, i pergolati e le essenze di protezione dei parcheggi e dei moli) l'attuale "smagliatura" paesistica, fra architetture esistenti e mare, restituendo un'immagine compatta ed omogenea del paesaggio salentino tipico.

All'interno degli edifici sono presenti tutti i servizi per il diportista (servizi igienici, locali commerciali, yacht-club, reception, sala di controllo, ristorante, foresteria), la logistica amministrativa e personale dipendente (uffici, servizi igienici, spogliatoi) e le officine per manutenzioni e svernamento (capannoni, officine).

Lungo la strada pubblica di accesso (via Lecce) sono stati collocati i parcheggi (aree di proprietà privata), con sistemazione a raso, calpestio in ghiaietto, delimitati da una bordura di verde (alberi e arbusti di macchia mediterranea) e ombreggiati sempre naturalmente con alberi.

Gli impianti tecnologici (riserve idriche, locali tecnici, cabina elettrica, serbatoi carburante, ecc.) sono dissimulati nelle parti interrato dell'insediamento (piazzali, moli) e nel nuovo volume da edificare.

Manufatti delle opere marittime

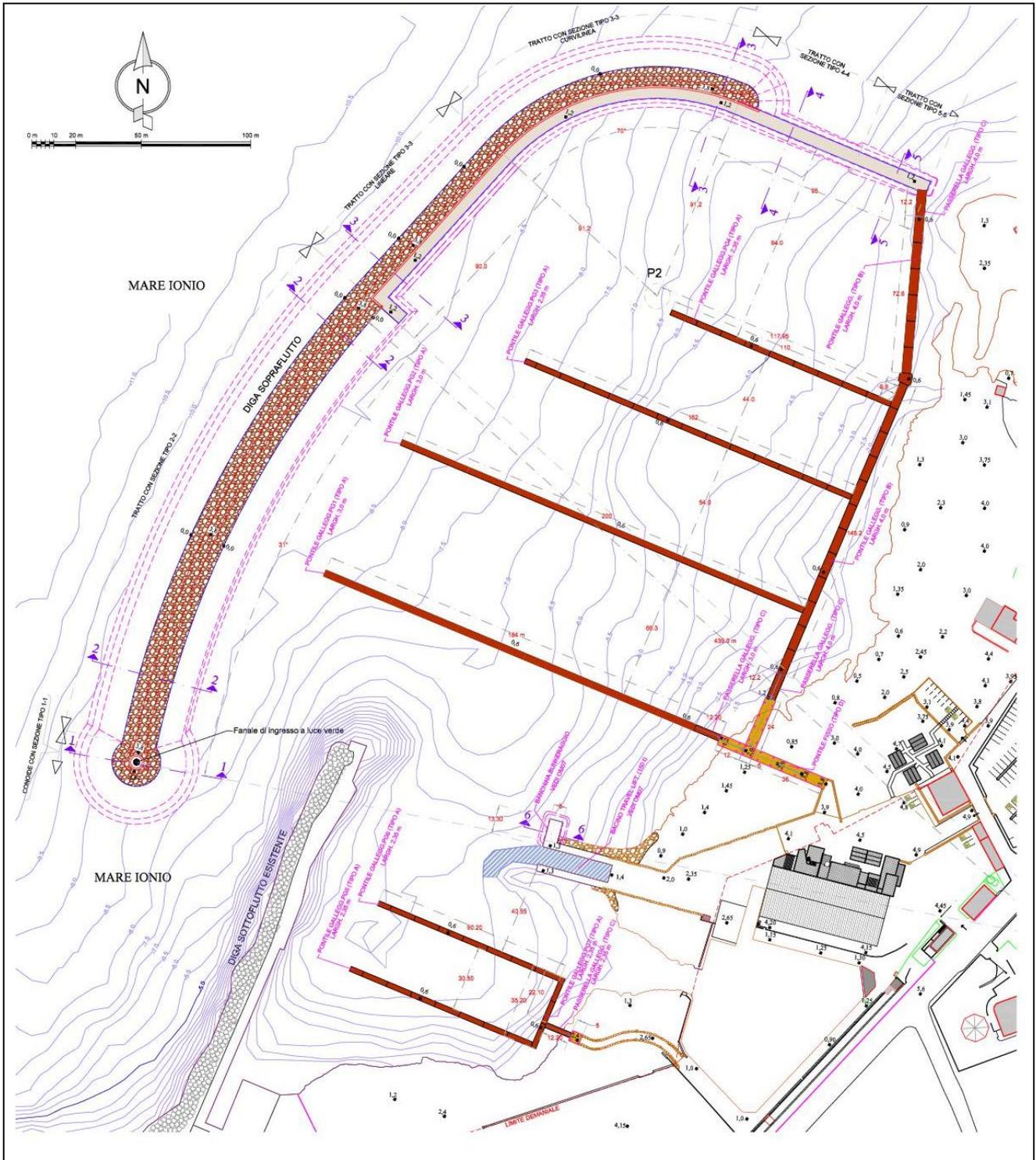
Le opere esterne di difesa del Porto oggetto del presente intervento sono progettate in definitiva seguendo la tradizionale tipologia a scogliera, più flessibile di quella a parete su fondali dell'ordine dei 10 m, mentre le opere interne di accosto sono previste con tipologie costruttive trasparenti (pontili galleggianti) od antiriflettenti (scogliere o cassoncini forati) per favorire l'assorbimento della risacca. Il molo di sottoflutto già esistente e facente parte di altra concessione non rientra nel progetto.

Un aspetto da sottolineare, sotto il profilo paesaggistico, della nuova infrastruttura portuale è l'assenza di banchinamento interno della diga principale nel tratto iniziale che previene i consistenti rischi legati ai sormonti ondosi e consente di abbassare la quota di cresta dell'opera e di evitare alti e rigidi muri paraonde di cls a tutto vantaggio dell'impatto visuale della nuova opera. Il coronamento con quota limitata + 3,8 m s.l.m. non prevede neanche un piccolo massiccio pedonabile per risultare simile ad una scogliera naturale. A solo titolo di paragone, si ricorda che la transitabilità veicolare di una nuova diga frangiflutti banchinata avrebbe richiesto, in quella posizione, una quota di cresta di almeno + 6 m s.l.m.

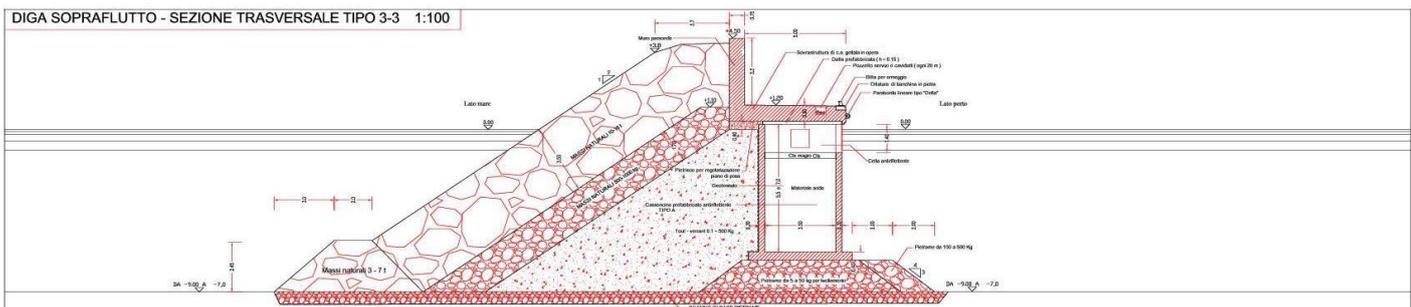
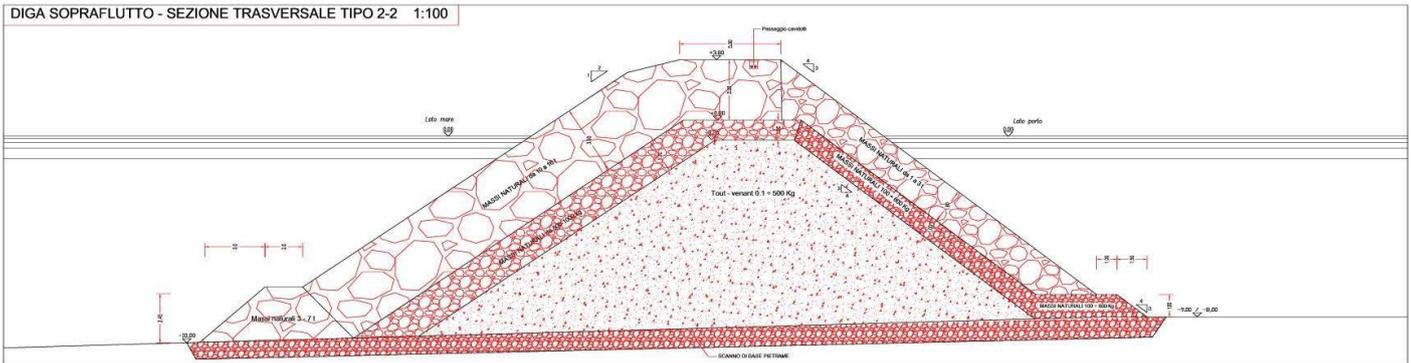
Le sezioni della diga sono di tipo trapezoidale convenzionale con nucleo di tout-venant di cava e rivestimenti con diverse categorie di massi naturali in funzione della esposizione al moto ondosso, variabile con la posizione planimetrica e la profondità.

Il rivestimento della diga di sopraflutto più esposta alle onde e su fondali maggiori può essere effettuato sul paramento esterno con i massi naturali. Pertanto è prevista una mantellata protettiva bistrato. Sul paramento interno è previsto l'impiego di massi lapidei posati su forte pendenza in modo ordinato per migliorarne l'incastro e la stabilità contro i sormonti, oltreché l'aspetto estetico.

Sono previsti ridotti dragaggi, solo nella zona antistante il bacino del travel-lift, per garantire almeno 4,5 m. di profondità. Trattandosi di roccia il materiale di scavo è riutilizzabile nei riempimenti della diga.



Planimetria di progetto aree a mare



Sezioni molo di sopraflutto

Per quel che riguarda i pontili d'ormeggio, sono stati adottati pontili galleggianti (comunque ancorati solidamente al fondo con pali scorrevoli) con i vantaggi di amovibilità e quindi di flessibilità nella disposizione planimetrica.

Le dimensioni variabili delle imbarcazioni hanno anche indirizzato verso la scelta di larghezze diverse dei pontili (3.0 m e 2,35 m.). La lunghezza massima dei pontili è pari a 200 m. I pontili sono attrezzati ed arredati con colonnine per la fornitura dei servizi (acqua, elettricità).

Accessibilità – parcheggi - opere di urbanizzazione – standard urbanistici

L'accessibilità veicolare al Nuovo Porto Turistico avviene attraverso una strada comunale che si collega a viabilità importanti sia statali che provinciali (vedi tav. U01).

Tali tracciati viari attualmente costituiscono già un efficiente sistema di accessibilità esterna alla zona portuale ed ai servizi portuali senza interferenze con il traffico urbano di Gallipoli.

Da una rotatoria esistente il traffico si dividerà fra quello diretto verso Gallipoli e quello per Porto Gaio, accedendo direttamente nelle due aree di parcheggio esterne, dedicate al porto e di proprietà della stessa Porto Gaio s.r.l..

La capienza dei parcheggi (n. 325 posti auto) rispetta in pieno gli standard normativi.

Davanti alle aree dei parcheggi è situato l'ingresso al Porto vero e proprio che consentirà il passaggio dei pedoni ma anche il passaggio dei mezzi carrabili diretti nell'area di varo e alaggio (solo in certi orari). L'ingresso nella zona tecnica e amministrativa (uffici, capannoni, bacino di manutenzione) è garantito tramite altro ingresso esistente, munito di barra, direttamente da via Lecce.

Con riferimento alle reti impiantistiche delle urbanizzazioni primarie, il progetto prevede il collegamento delle tecnologie a servizio dell'area portuale oggetto del presente intervento alle reti urbane già ubicate nell'area portuale.

Con riferimento agli standard urbanistici si precisa che il PRG del Comune di Gallipoli presenta nella tavola di Piano tutti i volumi oggi esistenti nel lotto di intervento, pertanto gli standard relativi sono già stati valutati e previsti in sede di pianificazione.

Il progetto, tra l'altro, non prevede per la maggior parte dei manufatti esistenti modifiche e cambi di destinazione d'uso.

L'unico edificio che modifica le sue destinazioni (da capannone per lavorazioni sulle barche in edificio di servizi generali) è il capannone n.3 che viene demolito per lasciare posto al nuovo edificio.

Pertanto gli standard urbanistici vanno calcolati solo per tale intervento.

In particolare, l'art.5 del DM 1444/1968 prevede per le zone D (officine) una superficie di standard pari al 10% della superficie, mentre per le attività commerciali/direzionali una superficie a standard pari all'80% della superficie lorda di pavimento.

Quindi bisogna garantire un incremento di standard pari al 70% della sup. lorda di pavimento della porzione di edificio "A" ricostruita.

Materiali e tecnologie costruttive

L'utilizzo di materiali costruttivi tradizionali (intonaco e pietra calcarea locale) insieme a tecnologie costruttive innovative e alla produzione di energie rinnovabili è presente nel progetto in varie fogge, dimensioni, *textures*.

I materiali dominanti e caratteristici del complesso portuale saranno: intonaco di colore bianco, pietra calcarea locale di colore beige e grigio, fasce di legno tecnico di colore naturale e/o teak, profilati in acciaio zincato e/o inossidabile, copertine in pietra e/o rame, pluviali e canne fumarie in rame e/o lamiera inox opaca, alluminio e ghisa pressofusi.

Le costruzioni fuoriterra destinate a servizi rispondono a criteri di progettazione bioclimatica (pareti isolate a cappotto, trasformazione energia solare tramite pannelli

solari termici e fotovoltaici, recupero ed accumulo delle acque piovane con funzione di riserva idrica, tetto isolati).

L'ibridazione di materiali tradizionali e contemporanei (ghisa e pietra, legno tecnico e acciaio) si rinviene nel recupero di lavorazioni artigianali e di materiali tradizionali re-interpretati per la produzione industriale (arredo urbano dedicato ed innovativi apparecchi d'illuminazione a led ad emissione zero).

I temi della nuova sistemazione del Porto sono stati affrontati cercando di instaurare con le caratteristiche ambientali e le tradizioni architettoniche del sito un rapporto di continuo riferimento storico e formale.

Alla "pietra calcarea locale" con cui sono rivestiti tutti i volumi fuori terra si affianca la leggerezza del "legno", che caratterizza il materiale reversibile delle attrezzature esterne adiacenti al mare (pergolati, percorsi pedonali, accessi al mare) pensate con un disegno compatibile con la valorizzazione degli elementi di arredo.

I volumi interrati (vasche, ecc.) saranno realizzati con pareti in c.a..

Le facciate esterne saranno realizzate con il sistema della "parete a cappotto" intonacato, cui si alternano i rivestimenti in pietra calcarea locale (cave di Soletto o Cursi) recependo la più aggiornata tecnologia di chiusura verticale (parete rivestita/ventilata) che dà ottimi risultati sotto il profilo del contenimento dei consumi energetici e della durabilità e manutenibilità dei paramenti esterni (trattati con vernice idrorepellente ai silossani).

Le coperture dei volumi dei servizi vengono usate a terrazzo-belvedere e pavimentate come i percorsi esterni (pietra, legno tecnico). L'uso della pietra calcarea (pietra di Soletto) e calcarenitica (pietra di Cursi) è fondamentale anche per rinforzare, attraverso i materiali fisici, l'idea generale di una continuità del nuovo intervento con la città storica e per valorizzare un materiale che ha una lunga tradizione di qualità. La raccolta delle acque meteoriche dalle coperture, avverrà tramite pluviali in rame. Gronde, pluviali e camini saranno in lamiera di rame.

Le soglie e le ornie degli infissi saranno realizzate con lastre di pietra calcarea locale così come le copertine di chiusura delle murature esterne.

Le logge sono schermate dal sole e dai venti superiormente e lateralmente da strutture pergolate frangisole e frangivento.

Gli infissi esterni saranno in profilati estrusi di alluminio a giunto aperto, di colore grigio canna di fucile/tipo inox, dotati di vetrocamera montato su guarnizioni di neoprene. Il sistema di oscuramento è ottenuto tramite persiane scorrevoli realizzate nello stesso materiale e colore degli infissi, a lamelle orientabili, alloggiate fra

tamponamento esterno ed interno dei muri, in un cassonetto di lamiera zincata (tipo Scrigno).

All'interno i pavimenti e i rivestimenti saranno realizzati in pietra o grès ceramicato, le porte interne in legno tamburrato o laminato, i pezzi igienici in porcellana, gli intonaci interni saranno del tipo civile con finitura stucco. Ogni alloggio, oltre agli impianti standard di illuminazione, condizionamento/riscaldamento è dotato di sistemi tecnologici aggiuntivi per garantire maggiore sicurezza nell'uso degli spazi e facilitare il controllo e la gestione domestica (perdite d'acqua, gestione dell'impianto termico e delle temperature, dei consumi, ecc).

La progettazione degli edifici è finalizzata, inoltre, a garantire l'impiego di materiali e prodotti locali, a bassa nocività ed emissioni tossiche, e predisposti a garantire livelli più elevati di risparmio delle risorse. A questo proposito si prevede l'utilizzo di sistemi di regolazione della portata d'acqua nei locali comuni, e l'installazione di disgiuntori di rete per il contenimento dell'inquinamento elettromagnetico negli ambienti domestici.

Le pavimentazioni dei percorsi esterni sono previste in pietra calcarea locale (cave di Soletto) ovvero in masselli di legno tecnico (tipo Greenwood) caratterizzato dalla durezza ed assenza di manutenzione, in modo da essere reversibile e facilmente mantenibile, ovvero in basole di pietra ovvero in cemento gettato in opera pigmentato (banchina e piazzale davanti alle officine).

L'utilizzazione di materiali lapidei ipotizzata dal progetto, intende continuare una tradizione di trasformazione del territorio, antichissima, di cui si vuole far parte. Le basole della pavimentazione degli spazi esterni saranno in massello lavorato con vari trattamenti di superficie (alla punta grossa o media di piccone), così da offrire un'omogeneità di immagine con tutti i particolari di arredo urbano.

Impianti tecnologici - energie rinnovabili

L'intervento è stato progettato per soddisfare i criteri della sostenibilità ambientale e del risparmio energetico, con riferimento sia ai parametri della trasformazione urbana sia a quelli delle opere edilizie, nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario, nazionale e regionale.

Le scelte progettuali relative agli impianti tecnologici sono state improntate a:

- 1) minimizzare i consumi dell'energia e delle risorse ambientali in generale e contenere gli impatti complessivi sull'ambiente e sul territorio;
- 2) garantire il benessere e la salute degli occupanti;

- 3) tutelare l'identità storico-culturale degli agglomerati urbani e favorire il mantenimento dei caratteri storici e tipologici legati alla tradizione degli edifici, in ragione dei relativi caratteri di durevolezza, efficienza energetica e salubrit ;
- 4) utilizzare materiali naturali con particolare riferimento a quelli di provenienza locale, per salvaguardare i caratteri storici e tipologici della tradizione costruttiva locale.

La progettazione impiantistica   legata alla complessit  delle funzioni e degli usi richiesti e coniuga il linguaggio architettonico contemporaneo con quello impiantistico, attraverso la realizzazione di un progetto integrato. Ogni impianto corrisponde alle effettive esigenze e modalit  di servizio e di esercizio offrendo soluzioni a garanzia del massimo comfort ambientale (temperatura, umidit , qualit  dell'aria), del rispetto della normativa vigente, della massima affidabilit  dei sistemi, dei componenti e delle apparecchiature, dei frazionamenti impiantistici in maniera da salvaguardare la continuit  anche parziale degli impianti in casi di avaria e/o manutenzione ordinaria e straordinaria, della semplicit  ed economicit  della gestione e manutenzione, della sicurezza degli impianti e delle persone e dell'ottimizzazione delle regolazione e della gestione centralizzata degli impianti.

I criteri ispiratori della progettazione impiantistica sono attente allo sviluppo sostenibile tramite la realizzazione di tetti energetici. La parte superiore del nuovo edificio diventa un elemento dinamico in grado di produrre energia termica con elevati coefficienti di prestazione energetica ed energia elettrica mediante pannelli fotovoltaici di ultima generazione ad integrazione dei consumi elettrici dell'intervento. La riserva idrica sar  alimentata dal pubblico acquedotto, e permetter  di alimentare il sistema di pressurizzazione per almeno 24 ore in mancanza di pressione di rete. E' stato previsto un volume totale dei serbatoi di accumulo atto a garantire autonomia, il ricambio totale dell'acqua ogni due giorni.

E' previsto un sistema di illuminazione di base ed uno per l'illuminazione di uso pubblico e di sicurezza degli ambienti esterni e interni. L'illuminazione degli spazi pubblici sar  effettuata tramite innovativi apparecchi (lampioni, *appliques*, segnapassi) con lampade a ioduri/a led ad emissione zero).   prevista la realizzazione dei sistemi integrati fonia-dati.

Le reti impiantistiche raggiungeranno gli ambienti da servire attraverso cunicoli ispezionabili, cos  come i passaggi verticali saranno realizzati attraverso intercapedini tecniche gi  inserite nelle strutture edilizie, facilmente manutenibili. Tutte le distribuzioni interne si realizzeranno utilizzando cavedi orizzontali/verticali laddove le soluzioni architettoniche non prevedono impianti a vista.

Per quanto riguarda gli impianti di sicurezza sono previsti un impianto di diffusione sonora ed evacuazione guidata, un impianto per il controllo accessi, un impianto antintrusione, un impianto di videosorveglianza, un impianto di allarme incendi, rivelazione fumi e spinale. Ai fini della *security* sono state adottate tutte le misure di protezione previste dagli attuali standard dei porti turistici riguardo alla guardiania ed al controllo da terra e da mare.

Considerando le caratteristiche innovative dell'intervento, grande rilevanza assumono le caratteristiche del progetto nel rispetto delle normative impiantistiche specifiche e dei decreti e normative vigenti UNI e CE, così come il rispetto della normativa di sicurezza antincendio.

Per gli impianti tecnologici si rimanda alle relazioni tecniche ed elaborati grafici specifici contenuti nel presente progetto definitivo.

Sistemazioni esterne - arredo urbano

Gli spazi delle sistemazioni esterne a dominante verde del nuovo complesso portuale sono contraddistinti da una caratteristica trama di percorsi pedonali intrecciati ed immersi nella vegetazione esistente e di nuovo impianto.

L'arredo urbano è inteso come elemento di servizio/uso delle sistemazioni esterne e di integrazione delle architetture costruite. Panchine, panche, opere artistiche, griglie salva-alberi, cestini portarifiuti, rastrelliere portabiciclette arricchiscono i percorsi (banchina, piazzetta, terrazze e spazi belvedere, giardini ed aiuole). Il disegno delle sistemazioni esterne è mosso e frammentato e riprende l'idea del materiale lapideo naturale inciso e scavato come i fronti e le basi delle cave di pietra.

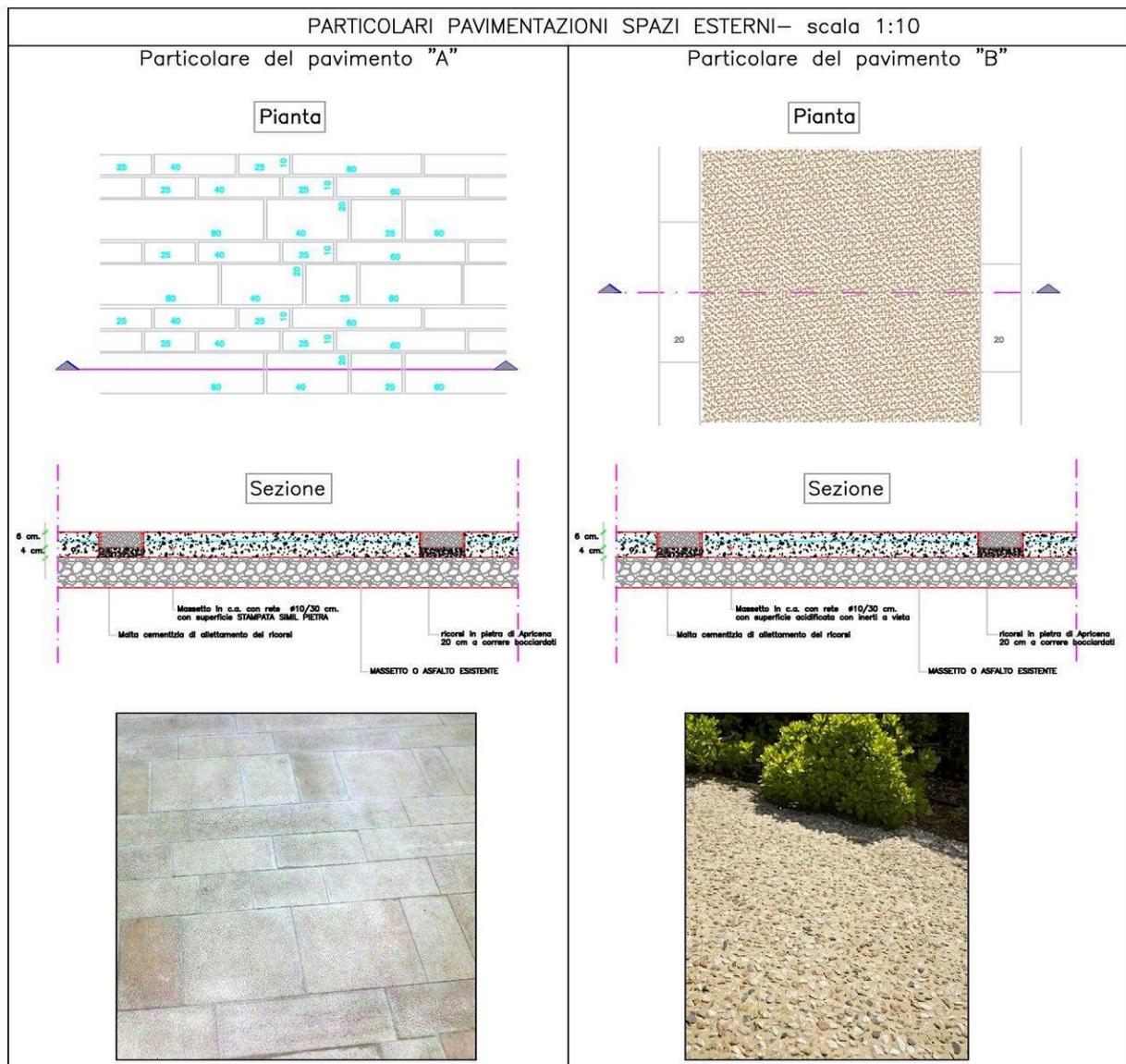
Le panche fisse in pietra e su supporti, lungo il perimetro dei vari spazi pubblici, risulteranno quasi variazioni della pavimentazione, così da non essere di impedimento visivo e in modo da evitare l'aggiunta di elementi posticci di arredo urbano. La tipologia della panca fissa in pietra, riprende l'uso tradizionale di trattare come sedute il basamento di fabbriche storiche locali.

La tradizione dell'impiego nella pietra nelle pavimentazioni e nei prospetti dei volumi si alterna a quella del legno per pergolati, piattaforme per il gioco e la sosta, tettoie, panchine, recinzioni, saranno caratterizzati da un disegno vario e coordinato ispirato alla tradizione mediterranea marinara.

La pavimentazione degli spazi pubblici è stata accuratamente disegnata: la definizione delle piazze pedonali è affidata alle differenti trame di pavimentazione in pietra calcarea..

La vegetazione da piantumare costituisce un elemento importante del progetto di sistemazioni esterne, essa è stata posizionata in maniera non regolare, per conferire al sito una dominante naturalistica. A livello paesaggistico, il sito, dopo gli interventi di modificazione controllata, verrà risarcito attraverso un'estesa opera di ri-naturalizzazione.

L'accessibilità dello spazio pubblico del complesso portuale per i diversamente abili è stata garantita dalla rispondenza delle scelte progettuali alle norme previste dalla vigente legislazione in materia. Fra i dissuasori è stato previsto uno spazio sufficiente per il passaggio di una carrozzella. Tutte le superfici in pietra a vista non presentano spigoli vivi. Le pavimentazioni in pietra dei marciapiedi hanno una finitura antisdrucchiolevole.



Particolari pavimentazioni esterne

La flessibilità degli spazi esterni delle piazzette pedonali raggiunge la sua massima espressione nell'utilizzo dello spazio durante la stagione estiva (sono stati previsti gazebo ombreggianti sia nella zona dei servizi che nell'area ristorante).

L'illuminazione esterna sarà particolarmente curata, accentuando il carattere pubblico delle piazzette pedonali, che dovranno essere attraenti anche nelle ore notturne. L'impianto di illuminazione è caratterizzato da un lampione di stile contemporaneo con palo in acciaio/alluminio e base in pietra, che tiene conto dell'inquinamento luminoso (a led o ioduri) ed è ad emissioni zero. I principali percorsi sono segnati con dei "faretti a led" incassati nella pavimentazione che si alterneranno a lampade incassate nelle pensiline e nelle plafonature dei percorsi pubblici coperti, onde evitare abbagliamenti.

Mitigazione ambientale - assetto vegetazionale

Dal punto di vista dell'inserimento ambientale è stata posta grande attenzione all'inserimento del nuovo intervento nel verde, alla qualità e alla compatibilità dei materiali costruttivi, agli ingombri verticali delle strutture e alla dissimulazione degli impianti "tecnologici" (es. smaltimento rifiuti solidi e liquidi).

L'assetto vegetazionale originario viene recuperato e consolidato nell'ambito della riqualificazione complessiva dell'area che cuce col verde di progetto (i pergolati e le essenze di protezione dei parcheggi e della costa) l'attuale "smagliatura" paesistica, fra architetture e mare, restituendo un'immagine compatta ed omogenea del paesaggio salentino tipico.

Particolarmente accurata è stata la progettazione del verde e la scelta delle essenze: si è cercato di privilegiare le piante locali, e si è scelto specie resistenti al clima salentino, alla siccità, alle brezze marine. La distribuzione delle specie all'interno del complesso portuale è stata ipotizzata con la logica di creare piccoli giardini tematici: l'angolo dei colori, l'angolo dei profumi, l'angolo dei sapori ove la scelta della vegetazione è stata condotta su specie le cui caratteristiche ornamentali principali sono determinate rispettivamente dal colore del fogliame o dei fiori, dal delicato profumo della fioritura, dal fragoroso rumore delle chiome. Essendo l'area prospiciente il mare, risulta necessario impiegare specie arboree ed arbustive molto resistenti al vento e alla salsedine, dotate anche di caratteri ornamentali in quanto interessano le aree commerciali altamente frequentate. L'idea progettuale è di allocare specie rinvenibili nella flora locale e tipica dell'area costiera mediterranea e in parte specie naturalizzate e idonee alle particolari condizioni. Dove le aiuole sono più strette si realizzeranno fasce e/o macchie vegetali costituite da specie erbacee.

Abaco delle essenze



A – LENTISCO (*Pistacia Lentiscus*)



D – TAPPEZZANTE (*rosmarinus officinalis*)



B – GINESTRA (*Calicotome villosa*)



D – TAPPEZZANTE (*cistus*)



C – FICO D'INDIA (*opuntia ficus indica*)



E – SALVIONE (*phlomis fruticosa*)

Essenze da piantumare

6.0 ELEMENTI DI VALORE PAESAGGISTICO

Livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento

Il sito interessato dal progetto risulta assoggettato alle previsioni e alle prescrizioni del PPTR della Regione Puglia.

Precisamente il sito rientra nell'Ambito n.11 – Salento delle Serre.

Configurazione, caratteri e componenti geo-morfo-idrogeologiche

L'area in questione ricade in una porzione territoriale caratterizzata da terreni e rocce di genesi sedimentaria, senza particolari problematiche sotto il profilo geologico e con discrete caratteristiche geotecniche.

Nell'area di intervento non è segnalata idrologia superficiale, non risultano presenti particolari componenti di riconosciuto valore scientifico e/o rilevante ruolo nell'assetto paesistico e non sono riscontrabili versanti, lame, gravine, grotte, geositi, inghiottiti, cordoni dunari, ovvero elementi caratterizzanti il territorio.

L'area risulta, inoltre, esterna alla fascia tutelata per la presenza di fiumi e laghi.

L'area risulta, invece, interna alla fascia dei 300 m. dal mare e rientra nei cosiddetti "**Territori costruiti**" del PPTR, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art.43, dalle direttive di cui all'art.44 e dalle prescrizioni di cui all'art.45 delle NTA del PPTR.

L'intervento risulta compatibile con tali norme in quanto rientra al comma 3, punto b5) dell'art.45 delle NTA, che riporta tra gli interventi ammissibili:

b5) realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientale, utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab.4.2.4.

Al fine di compatibilizzare il progetto con i principi di tutela della costa sono state apportate alcune variazioni al progetto definitivo, che recepiscono prescrizioni già poste in fase di Conferenza dei Servizi preliminare, da parte di:

-Regione Puglia- Dipartimento mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio-Servizio tutela e valorizzazione del paesaggio (parere prot. AOO_145/0005656 del 09.07.2018);

-Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio, (parere prot. 0011074 del 14.06.2018).

In particolare si segnala:

a) molo di sopraflutto:

- segue l'andamento del progetto preliminare rientrando leggermente a nord, con una forma più arcuata, con riduzione dello specchio acqueo interessato. **Tale soluzione consente di allontanarsi ulteriormente dal SIC mare, non direttamente interessato dall'opera**, a maggiore tutela di rarefatte chiazze di rizomi di posidonia oceanica;
- non si innesta più a terra per evitare di incidere con opere e viabilità su tratti di costa naturale e classificati dal PAI a rischio geomorfologico PG2 e PG3;
- non si innesta più a terra per evitare di incidere sullo scarico della condotta del depuratore ed evitare un suo prolungamento lungo il molo, che avrebbe generato ulteriore impatto sugli habitat marini di pregio,;
- è previsto, per gran parte della sua lunghezza, completamente in massi naturali (lato intero ed esterno), senza banchina e muri paraonda, per dissimularne la presenza con un segno più naturale possibile, nel rispetto delle verifiche meteomarine. Tale soluzione, eliminando gli ormeggi sul molo in quella porzione, ha consentito di limitare allo stretto necessario le altezze del molo stesso che possono consentire anche sormonti dell'onda invernali, assorbiti dall'area di manovra. Il tutto consente nelle visuali da mare di mantenere la visibilità della costa esistente e percepire il nuovo molo come elemento naturale (pietra calcarea come quella costiera);

b) sistema di connessione dei pontili

- i pontili galleggianti di ormeggio delle imbarcazioni (posizionati ortogonali ai venti dominanti nord e sud per maggiore comfort) non si innestano tutti a terra sulla costa, con relativo percorso costiero, ma sono vincolati ad un ulteriore pontile galleggiante che sostituisce la banchina di riva e il percorso di connessione suddetto, evitando di incidere sulla morfologia e sulla copertura botanico-vegetazionale della costa;
- il collegamento pontili-costa è affidato ad un unico punto con pontile fisso in acciaio e legno semplicemente appoggiato al suolo completamente reversibile per non modificare morfologia, vegetazione e visuali ;

c) Sistemazioni esterne

- La compatibilità e gerarchizzazione fra l'uso veicolare e pedonale degli spazi del porto è stata risolta con uno schema di accessibilità esterno al Porto che si basa

anche sulla presenza di parcheggi esterni, in parte esistenti. Sui pontili si accede solo a piedi e con mezzi elettrici per carico-scarico. Questo consente un accesso unico, risolto come già detto con pontile reversibile. A terra il percorso interessa i piazzali già esistenti e piccoli tratti che saranno caratterizzati da calpestio in ghiaietto permeabile. Le aree interessate dall'intervento, e quindi dalla concessione demaniale, si riducono fortemente e sono caratterizzate tutte da opere reversibili senza uso di cementi e ulteriori impermeabilizzazioni, ma quasi completamente rinaturalizzate come spazi verdi, con mantenimento di tutta la vegetazione esistente, integrata da nuove piantumazioni autoctone di macchia mediterranea. Sono stati eliminati tutti i percorsi coperti e impermeabili;

d) Edifici dei servizi

- Sono stati eliminati tutti i nuovi edifici previsti dal preliminare, mantenendo solo quelli esistenti, fatta eccezione di un capannone che verrà demolito per realizzare, nel rispetto della localizzazione, delle altezze e della volumetria esistente, un nuovo edificio per integrare i servizi del porto turistico. Il nuovo edificio è caratterizzato da una architettura a doppio livello, terrazzata, con pergolati, rivestimenti in pietra e gioco di vuoti, pieni, sbalzi, tipici dell'architettura del luogo. Sono state eliminate tensostrutture e altri elementi non consoni ai luoghi.

L'intervento, quindi, non prevedendo nuovi edifici e nuove impermeabilizzazioni di suolo, rigenerando i contesti già esistenti, inserendosi in un ambiente già antropizzato dall'approdo esistente, eliminando dove possibile elementi che definiscono detrattori ambientali, consentirà al sito di mantenere l'assetto geomorfologico ed idrogeologico attuale, segnalando inoltre che l'area è priva di vincolo idrogeologico.

La costa resta immodificata con soluzioni progettuali che rispettano in pieno gli indirizzi di cui all'art.43, le direttive di cui all'art.44 e le prescrizioni di cui all'art.45.

Appartenenza a sistemi naturalistici

Nell'area di intervento non risultano segnalati particolari componenti di riconosciuto valore scientifico e/o rilevante ruolo nell'assetto botanico-vegetazionale dalle cartografie del PPTR.

L'intervento proposto garantirà, intorno agli edifici esistenti e ridefiniti, la piantumazione di arbusti e alberi tipici della macchia mediterranea migliorando l'assetto vegetazionale attuale.

La parte a verde esistente tra i piazzali e la costa sarà ripulita di resti e detrattori e, mantenendo tutta la vegetazione di pregio esistente segnalata nella relazione botanico-vegetazionale, sarà rigenerata con nuove piantumazioni di specie autoctone.

Il terreno da coltivo presente nella parte alta tra costa e piazzali sarà trattato con prati e macchia mediterranea, senza nessun incremento di superfici impermeabili. I percorsi saranno realizzati con pedane in legno/acciaio appoggiate e/o con ghiaietto sciolto.

Nell'area di intervento non sono presenti alberi di ulivo in genere, né monumentali.

Quindi, attraverso l'opera di riqualificazione e pulizia da elementi infestanti e detrattori della vegetazione costiera esistente e la piantumazione di nuove essenze autoctone ad integrazione, l'assetto vegetazionale a terra migliora con il progetto in questione.

Sistemi insediativi storici

Con riferimento al sistema «stratificazione storica dell'organizzazione insediativa», così come peraltro facilmente riscontrabile dalla cartografia tematica del PPTR, l'area oggetto d'intervento non risulta interessata direttamente o indirettamente dalla presenza di particolari "emergenze" ovvero dalla presenza di componenti storico-culturali di riconosciuto valore e/o di riconosciuto ruolo nell'assetto paesaggistico dell'ambito interessato. In considerazione del suo posizionamento nonché della tipologia delle opere previste l'intervento non interferirà comunque con il contesto di riferimento visuale e/o formale delle peculiarità presenti sul territorio e comunque notevolmente distanti dall'area d'intervento (centro storico di Gallipoli posto a circa 1 Km).

L'area d'intervento non risulta direttamente interessata dalla presenza di luoghi della memoria storica e della leggenda, da itinerari di significato storico, da percorsi della transumanza e tratturi, da tracciati corrispondenti alle strade consolari, da strade e/o luoghi panoramici.

Nessuna interferenza, quindi, con i sistemi storici del territorio.

Paesaggi agrari e usi civici

Anche per questo aspetto, l'area non presenta particolari valenze relative a sistemi tipologici rurali, trattandosi di area già antropizzata dalle strutture esistenti dell'approdo e di costa incolta.

Sono segnalati usi civici, anche se con dati non validati. Si precisa comunque che l'intervento opera su aree a terra in parte in proprietà della Porto Gaio s.r.l. e in parte del demanio marittimo. Le porzioni demaniali sono già concesse alla Porto Gaio s.r.l. per circa il 90% della superficie inglobata dal progetto definitivo, che estende la concessione a terra ad una porzione molto ridotta di soli circa 1.500 mq.

Pertanto il progetto non contrasta con quanto riportato negli art.77 e 78 delle NTA del PPTR.

Tessiture territoriali storiche

Come già segnalato, l'area interessata è ubicata in zona periferica, a una distanza di circa 1 Km dal nucleo storico di Gallipoli, e non sono presenti e segnalate particolari valenze.

Appartenenza a percorsi panoramici o ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici

La strada provinciale litoranea che si innesta sulla via Lecce, che collega Porto Gaio a Gallipoli è segnalata tra le strade panoramiche. L'intervento progettuale, per come impostato, non modifica assolutamente le visuali attuali, in quanto restano invariati tutti i volumi esistenti e la quota della strada è tale da risultare molto alta rispetto al livello mare e, quindi, anche le opere marittime non ostacolano la vista del mare.

L'intervento di sistemazione dell'esistente, riqualificando gli edifici e piantumando nuove vegetazioni autoctone (piazzi, parcheggi, ecc.), rigenera il contesto, riassegnandoli maggiore naturalità nel rispetto degli indirizzi di cui all'art.86 delle NTA del PPTR che sollecitano la "riqualificazione e valorizzazione dei viali di accesso alle città". **Pertanto l'intervento da questo punto di vista migliora l'assetto e le visuali attuali.**

Appartenenza ad ambiti a forte valenza simbolica

L'area d'intervento non risulta direttamente interessata dalla presenza di luoghi della memoria storica e della leggenda, da itinerari di significato storico, da

percorsi della transumanza e tratturi, da tracciati corrispondenti alle strade consolari, da strade e/o luoghi panoramici. Inoltre, come si evince dalla cartografia tematica del PPTR, nell'area di intervento non risultano segnalate e/o presenti grotte e beni architettonici extraurbani.

Presenza di beni culturali ai sensi della Parte seconda del D.Lgs. n.42/2004

Non sono presenti nelle immediate vicinanze particolari valenze tutelate. Con riferimento al sistema «stratificazione storica dell'organizzazione insediativa», così come peraltro facilmente riscontrabile dalla cartografia tematica del PPTR, l'area oggetto d'intervento non risulta interessata direttamente o indirettamente dalla presenza di particolari "emergenze" ovvero dalla presenza di componenti storico-culturali di riconosciuto valore e/o di riconosciuto ruolo nell'assetto paesaggistico dell'ambito interessato. **In considerazione del suo posizionamento nonché della tipologia delle opere previste l'intervento non interferirà comunque con il contesto di riferimento visuale e/o formale delle peculiarità presenti sul territorio e comunque notevolmente distanti dall'area d'intervento.**

7.0 DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI DOPO L'INTERVENTO

L'intervento in questione riqualifica un approdo turistico già esistente, prevedendone solo un ampliamento del bacino a mare, mentre a terra la situazione resta invariata in termini di volumetrie ma con rigenerazione architettonica e botanico-vegetazionale.

Anche a mare l'intervento minimizza gli impatti per una percezione più naturale possibile del molo di sopraflutto, indispensabile per la protezione dei natanti, e senza banchinamenti di riva, affidati invece sempre a pontili galleggianti reversibili.

Quindi, complessivamente un intervento con un impatto visivo praticamente nullo, sia in riferimento all'intrusione quanto all'ostruzione visiva e pertanto irrilevante rispetto ai valori paesistici e ambientali precedentemente analizzati, in quanto le caratteristiche di coerenza del progetto dimostrano una sostanziale conformità con le valenze ambientali. In conseguenza di quanto sopra riportato, non si ritiene debbano prevedersi specifiche opere di mitigazione e/o compensazione oltre alle piantumazioni già previste di alberi e arbusti di macchia mediterranea.

Sintesi delle verifiche PPTR**STRUTTURA IDRO-GEO-MORFOLOGICA****COMPONENTE IDROLOGICA**

BENE	AREA DEL BENE	Area di intervento ricadente
COSTE DEL MARE	300 m DALLA LINEA DI COSTA	SI – VERIFICA OK
COSTE DEI LAGHI	300 m DALLA LINEA DI COSTA	NO
FIUMI	150 m DALL'ARGINE	NO
RETICOLO IDROGRAFICO	100 m. DALL'ARGINE	NO
SORGENTI	25 m.	NO
AREE VINCOLO IDROGEOLOGICO		NO

COMPONENTE GEOMORFOLOGICA

BENE	AREA DEL BENE	Area di intervento ricadente
VERSANTI	AREALI	NO
LAME E GRAVINE	AREALI AdB	NO
GROTTE	AREALI	NO
GEOSITI-INGHIOTTITOI-CORDONI DUNARI-DOLINE	AREALI	NO

STRUTTURA ECOSISTEMICA E AMBIENTALE**COMPONENTE BOTANICO-VEGETAZIONALE**

BENE	AREA DEL BENE	Area di intervento ricadente
BOSCO E MACCHIA	AREALI	NO
AREA RISPETTO BOSCO	20M/1HA 50M/3HA 100M/>3 HA DALLA LINEA ESTERNA	NO
ZONE UMIDE RAMSAR	AREALI	NO
AREE UMIDE	AREALI	NO
PRATI E PASCOLI NATURALI – ARBUSTI IN EVOLUZIONE NATURALE	AREALI EFFETTIVAMENTE ESISTENTI	NO

COMPONENTE AREE PROTETTE E SITI NATURALISTICI

BENE	AREA DEL BENE	Area di intervento ricadente
PARCHI E RISERVE NAZ. E REG.	AREALI	NO
AREA RISPETTO PARCHI E RISERVE	100 m DALLA LINEA ESTERNA FINO ALL'APPROVAZIONE DELL'AREA CONTIGUA DEL PARCO	NO
SITI RILEVANZA NATURALISTICA	SIC - ZPS	NO

STRUTTURA ANTROPICA E STORICO-CULTURALE**COMPONENTE CULTURALE E INSEDIATIVA**

BENE	AREA DEL BENE	Area di intervento ricadente
IMMOBILI DI NOTEVOLE INTERESSE	ART.136 E 157 CODICE	79 - LINEE GUIDA
USI CIVICI	AREALI	SI - VERIFICA OK
ZONE ARCHEOLOGICHE	AREALI	NO
CITTA' CONSOLIDATA	CENTRI URBANI FINO INIZIO '900	NO
STRATIFICAZIONE INSEDIATIVA	AREALE	NO
AREA DI RISPETTO COMPONENTI CULTURALI E INSEDIATIVE	100 m. 30 m. TRATTURI NON REINTEGRATI	NO
PAESAGGI RURALI		NO

COMPONENTE VALORI PERCETTIVI

BENE	AREA DEL BENE	Area di intervento ricadente
STRADE PAESAGGISTICHE		NO
STRADE PANORAMICHE		SI . VERIFICA OK
LUOGHI PANORAMICI		NO
CONI VISUALI		NO

Allegati alla presente relazione paesaggistica:

Si considerano facenti parte della presente relazione paesaggistica i seguenti allegati, compresi negli elaborati del progetto definitivo:

-Allegato A : Stralci previsioni PPTR

(VEDI TAV. UA04)

-Allegato B : Documentazione fotografica

(VEDI TAV. T05)

-Allegato C : Planimetria generale di progetto su ortofoto

(VEDI TAV. A01)

-Allegato D : Inserimento paesaggistico-ambientale (viste prospettiche e fotoinserti)

(VEDI TAV. U04)