

AVVISO AL PUBBLICO



via lecce 153 - gallipoli (le) tel. 0833-202204 - 294246 fax 0833.273155 - www.portogaio.it - info@portogaio.it - coord. geogr.: 40°04'02" nord - 18°00'08" est

Porto Gaio s.r.l. – via Lecce n.153, Gallipoli (Le)

PRESENTAZIONE DELL'ISTANZA PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

La Società Porto Gaio s.r.l. , con sede legale in Gallipoli (Le) - Stato Italiano

Prov. di Lecce sede in via Lecce , N°153

comunica di aver presentato in data _____ al Ministero della transizione ecologica

(data presentazione istanza)

ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.152/2006, istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto

PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE CON AMPLIAMENTO DI PORTO GAIO marina di Gallipoli

compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 alla lettera 11, denominata *“Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d’acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse”*.

(tipologia come indicata nell'Allegato.II del D.Lgs.152/2006)

Il progetto è localizzato in Puglia, prov. di Lecce, comune di Gallipoli, e prevede:

Attualmente, esiste nella località di Porto Gaio, a nord del centro urbano di Gallipoli (Le), un approdo con molo di protezione in massi naturali, pontile galleggiante, bacino interno e opere a terra di servizio. Tale sistema di approdo presenta, però, un'ampia imboccatura esposta alla traversia Nord. L'approdo esistente, quindi, non è in grado di rispondere alla crescente domanda di ormeggio, per limitatezza degli spazi a disposizione a mare. Inoltre, non essendo dotato dei servizi minimi indispensabili a imbarcazioni e diportisti, non può qualificarsi come un vero “marina”, come il contesto territoriale meriterebbe. Per tale motivo la società Porto Gaio s.r.l., titolare della concessione dell'attuale approdo e proprietaria delle aree a terra già asservite alla struttura esistente, ha presentato istanza di concessione demaniale marittima per un ampliamento delle aree in concessione al fine di trasformare l'approdo in porto turistico con tutti i servizi a mare e a terra necessari.

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.

Tale soluzione individua i nuovi posti d'ormeggio in un'area adiacente a nord, in continuità con lo specchio acqueo già utilizzato e in concessione. L'ampliamento dell'approdo per generare un vero Porto Turistico è legato all'esistente da un'idea generale di riqualificazione del sito, offrendo una soluzione progettuale compatibile sotto il profilo ambientale e una proposta fattibile dal punto di vista dell'agibilità e della funzionalità.

Le dimensioni sono le seguenti: -Specchio acqueo = 11 ha - Aree a terra = 3,1 ha - Lunghezza molo = 560 m - n. posti barca = 450.

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. 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 interrate dell'insediamento (piazzali, moli) e nel nuovo volume da edificare.

Le opere esterne di difesa del Porto sono progettate seguendo la tradizionale tipologia a scogliera, mentre le opere interne di accosto sono previste con tipologie costruttive trasparenti (pontili galleggianti). 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. Sono previsti ridotti dragaggi, solo nella zona antistante il bacino del travel-lift, per garantire almento 4,5 m. di profondità.

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.

L'accessibilità veicolare avviene attraverso una strada comunale che si collega a viabilità importanti sia statali che provinciali. 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.

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.

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.

Il progetto non ha impatti transfrontalieri

Ai sensi dell'art.10, comma 3 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale comprende la valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997 in quanto il progetto interferisce con

N.	Denominazione ufficiale dell'area	Codice area	Tipo area (es.Parco, SIC, ZSC, ZPS)
1	Montagna spaccata e Ruppi di San Mauro	IT9150008	Sic mare
2	Litorale di Gallipoli e Isola S. Andrea	IT9150015	Sic mare

La documentazione è disponibile per la pubblica consultazione sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA (www.va.minambiente.it) del Ministero della transizione ecologica.

Ai sensi dell'art.24 comma 3 del D.Lgs.152/2006 entro il termine di 60 (sessanta) giorni (30 giorni per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis del D.Lgs. 152/2006- PNIEC-PNRR) dalla data di pubblicazione del presente avviso, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandoli al Ministero della transizione ecologica, Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo, via C.Colombo 44, 00147 Roma; l'invio delle osservazioni può essere effettuato anche mediante posta elettronica certificata al seguente indirizzo: cress@pec.minambiente.it

Il legale rappresentante
Benito Papadia

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)¹

¹ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.