R E G I O N E P U G L I A

PROVINCIA DI LECCE

COMUNE DI MORCIANO DI LEUCA

PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TORRE VADO

RELAZIONE GENERALE

All. 1

il Sindaco: Dott. Lorenzo Ricchiuti

Espresso parere favorevole in linea tecnica ai sensi della L.R. 13/2001
il R.U.P. Arch. Gianfranco Marino

il Progettista: Ing. Leonida Maggio

Morciano di Leuca, li 08 05 2020

Relazione Generale

Indice

1. Premesse

2. Il Porticciolo di Torre Vado : analisi della situazione attuale
   Tavole: “A” Corografia, “B” Planimetria dello Stato di fatto, “C” Planimetria dello Stato di fatto con Batimetria, “D” Analisi delle criticità, “F” Situazione attuale delle destinazioni funzionali.

3. Le scelte progettuali
   Tavole: “E” Planimetria della Batimetria di Piano, “G” Planimetria di progetto degli Ambiti portuali, “H” Strutture previste nel Piano, “I” Previsioni impiantistiche.

4. La gestione dei servizi portuali

5. Bibliografia

6. Ringraziamenti

PATROCINIO UCINA
PER IL PROGETTO
ACQUE E COSTE
DEL NOSTRO TERRITORIO
UCINA
PER GLI STUDENTI ITALIANI

NAVIMAP

N° IT266

Da Gallipoli a Otranto, con Capo S. M. di Leuca

Mare Ionio

SCALA 1: 100.000

CARTOGRAFO: dott. arch. F. Scagnetti

SUL PARALLELO 40° 00' N - PROIEZIONE DI MERCATORE - SIST. GEODETICO: European Datum

DALLA CARTA NAUTICA N° 28 DELL'ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA
OPPORTUNAMENTE AGGIORNATA CON LE NOTIZIE NAUTICHE PUBBLICATE

NAVIMAP s.r.l. - N°1165 Viale Civiltà del Lavoro 21 - 00144 ROMA (RM) Italy
Tel. +39 06 5910 5013 - FAX +39 06 5926 2158
INTERNET: www.navimap.it

Stampa NAVIMAP s.r.l. - Roma 2015

LIVELLO DEL MARE - Le elevazioni, in metri, sono riferite al livello medio del mare
I bordi, in metri, sono riferiti al livello medio delle basse maree sigiziali
GALLIPOLI Zo = 0,12 m

LEGENDA

Delimitazioni
Esercitazioni militari — Riserva naturale
Linea di base dalla quale si misurano le larghezze del mare territoriale italiano e gli spazi marittimi. Ove non riportata in mappa, la linea di base coincide con la linea costiera di bassa marea.

Idrografia
Punto di ancoraggio per navi minori — Punto di ancoraggio
Secca — Linea costiera
Cresta subacquea — Filari sottomarini
Ostacolo a mt 3 — Relitto sommerso
Relitto con parte alta a mt 0 — Pericolo sommerso
Posizione approssimativa — Evidenza rubbia
Scoglio a mt 5 — Scoglio sommerso
Scoglio semisommerso — Scoglio emerso

Fondali
a = alghe — c = conchiglie — l = lungo
m = madreperla — r = ristra — s = sabbia
c = corallo — prof. in mt — t = terra

Terre emerse
Faro, fanale — Punto cospicuo — Quota in mt
Chiesa, campanile — Castello, o Camini

MEDE - BOE - DROMI

Mede e Dromi
Meda generica — Meda colorata con miraglio
Meda su scoglio sommerso — Tronco
Dromo (punto notevole artificiale sulla costa)

Boe
conica — Super boa — a fuso
sferica — cilindrica
a barile — ad asta

Segnali cardinali
N — E — S — W

Pericolo isolato — Acque sicure

Segnali speciali

POSIZIONI GEOGRAFICHE: sono riferite al Sistema Geodetico ROMA 1940

Per ottenere le coordinate geografiche riferite all'European Datum aggiungere:
0,101' alle latitudini e
0,048' alle longitudini
lette su questa carta.

Le posizioni ottenute con sistemi di navigazione satellitare, riferite al Sistema Geodetico Mondiale (WGS 84), devono essere corrette
di 0,041' verso Sud e
di 0,005' verso Ovest
per essere riportate su questa carta.

AVVERTENZE

Davi e Condotte - Si richiama l'attenzione sull'A.N. (G) fondamentale N. 8 e sulle prescrizioni emanate dalle Autorità Marittime competenti e riportate sui documenti nautici.

Limiti alla navigazione - Alle navi che trasportano o abbiano trasportato alla rinfusa merci classificate pericolose e/o inquinanti, è vietata la navigazione entro la fascia di mare che si estende per 6 M dalla costa compresa tra la foce del Simeri e Punta Prosciutto.

Secche di Ugento - Fondali 2012 - Sono intervenuti sostanziali mutamenti rispetto a quanto rappresentato su questa carta relativamente alla situazione dei fondali, delle isobate, degli scogli e delle linee di pericolo. E' in corso un aggiornamento grafico.

Limitazione alle navi mercantili - Con decreto 02/03/2012 è stato vietato il transito alle navi mercantili adibite al trasporto merci e passeggeri superiori alle 500 t di stazza lorda nella fascia di mare esterna ai parchi ed alle aree protette nazionali. Per i dettagli consultare il Portolano.

Decl (2015) 4° 15' E
Variazione annuale 6' E

AGGIORNAMENTO UFFICIALE
DELLA CARTOGRAFIA
libr.nautica@libero.it
Tel. +39 06 397 21 512

ROMA 1940

AGGIORNAMENTO CARTA NAUTICA AL: 1° genn. 2015

Anno di Stampa dell'I.I.M. 2008 20.6

Ultimo Aggiornamento NAVIMAP 2014 24.21

Aggiornamenti del navigante

“**Uomo libero, sempre avrai caro il mare**” (Charles Baudelaire)

1. Premesse

Il Porticciolo di Torre Vado è il polo attrattivo ed economico dell’omonima marina di Morciano di Leuca. Ne caratterizza parte del water front e rende la marina assai popolare anche in ambito nazionale, per l’intensa attività di trasporto passeggeri che da esso muove alla volta delle suggestive grotte di S.M. di Leuca.
Come si evince dalla Corografia che precede questa pagina, il porticciolo di Torre Vado è collocato nell’ultimo tratto salentino della costa jonica, nella sequenza che, partendo dal sistema portuale di Gallipoli, vede i porticcioli di Ugento, Salve, appunto Torre Vado e infine Leuca.



Il nome del porticciolo e della Marina trae origine dall’antica torre di avvistamento che sorge alla radice del molo foraneo.
I lavori per la costruzione del porticciolo iniziarono nei primi anni ’80, con Sindaco il Prof. Giovanni Pisa, progettista l’Ingegnere Gaetano Cappello da Lecce e impresa costruttrice Michele Crudo da Brindisi.
Quella di Torre Vado è una infrastruttura polifunzionale. In essa sono presenti più ambiti: quello della pesca e della pesca sportiva, quello del trasporto passeggeri per brevi escursioni nei dintorni, quello diportistico.

Sino al 2013 erano in vigore due separate e complementari concessioni demaniali: la n°13, per mq 13.135, che delineava l'ambito dell'attività peschereccia e la n°14, per mq 11.250, che stabiliva la perimetrazione dell'attività turistica. Attualmente è in essere la sola concessione n°14 lungo la banchina di riva e alcune concessioni private lungo la banchina della struttura foranea.

Procedendo dalla testata verso la radice, lungo il molo foraneo trovano ormeggio una modesta flottiglia peschereccia, capace di poche imbarcazioni di lunghezza compresa tra i 7 e i 15 ml, ed alcune imbarcazioni destinate al trasporto passeggeri, anche queste di lunghezza compresa tra i 7 e i 15 ml, senza che fra di esse vi sia alcuna separazione degli spazi destinati ai rispettivi ormeggi.

Continuando ancora verso la radice del molo, la banchina ospita diverse imbarcazioni destinate al noleggio diportistico ed alcuni natanti da diporto i cui proprietari non vogliono fruire delle attrezzature diportistiche della darsena comunale, ormeggiando liberamente i propri natanti e le proprie imbarcazioni lungo il primo tratto del molo foraneo e non pagando quindi alcun onere per l'ormeggio ed i servizi di guardiania e pulizia, di cui pure di fatto fruiscono.

Quattro edifici sono stati costruiti negli anni passati grazie ai fondi dell'Unione Europea e sono destinati a deposito di attrezzature per la pesca. Affidati a diversi operatori presenti nel porto, i quattro depositi sono abbisognevoli di interventi di ristrutturazione. Sono di fatto eccessivamente esposti al sormonto delle onde di mareggiata, che spesso tracimano dal muro paraonde producendo anche situazioni di pericolo per gli Operatori portuali.

Anche per tale motivo vi è bisogno di un intervento di rifiorimento della scogliera, realizzata in scogli calcarei di prima e seconda categoria, che difende il muro paraonde ed il massiccio di carico.

I fondali lungo il tratto banchinato non sono sempre idonei all'attracco delle imbarcazioni di maggiori dimensioni, a causa dell'imbonimento del fondale. Ne consegue che il dragaggio dello specchio acqueo interno è una necessità imprescindibile per garantire l'operatività dell'infrastruttura portuale.

Lungo il molo foraneo negli anni passati sono stati concessi alcuni permessi all'ormeggio ad altrettanti operatori che ne hanno fatto domanda per uso proprio o per attività turistiche.

L'avvicendarsi di tratti di banchina cui ormeggiano pescherecci, imbarcazioni per il trasporto passeggeri e barche per uso diportistico, crea un certo disordine nel porto,

intervallando spazi concessi alla pesca per antica prassi, a spazi concessi per turismo ed attività ad esso collegate.
La parte del porto situata tra lo scalo di alaggio ad uso pubblico ed il molo di sottoflutto è invece destinata all'uso turistico. Capace di circa 158 ormeggi ad uso diportistico durante la stagione estiva e di circa 80 ormeggi nel restante periodo dell'anno, il porticciolo di Torre Vado non dispone ne di riparo sicuro dalle mareggiate provenienti dal quadrante IV, ne di una distribuzione impiantistica adeguata all'utenza turistica, che si adatta alla situazione esistente in virtù di un rapporto qualità / prezzo adeguato alla situazione di fatto. Durante il periodo invernale i posti barca disponibili diminuiscono, perché i bassi fondali, l'esposizione dell'imboccatura alle mareggiate provenienti dal IV quadrante e l'oscillazione di quello che dovrebbe essere lo specchio acqueo interno, di fatto limitano l'utilizzo delle banchine.
Vi sono diverse colonnine di erogazione di energia elettrica ed acqua lungo banchine e pontili fissi; le attrezzature antincendio sono quelle minime possibili, le aree a parcheggio non sono proporzionate all'utenza; non vi sono servizi di accoglienza adeguati e non vi è nel Porto l'impianto di distribuzione del carburante.
Non vi è una gru per l'alaggio delle imbarcazioni e alcuni tratti delle banchine del bacino interno delimitato dal molo di sottoflutto, sono abbisognevoli di interventi.
I fondali interni non sono affatto adeguati all'ormeggio ed alla manovra delle imbarcazioni per tutti i posti che sarebbe possibile attrezzare e l'area intorno all'ultimo bacino interno verso il molo di sottoflutto, non è pavimentata.
La testata del molo foraneo non è mai stata completata e tra questa e il martello che la separa dalla banchina si è formato un deposito di sabbia. Autorità Marittima e Amministrazione Comunale in ogni modo cercano di impedirne l'accesso da parte di imprudenti che vorrebbero usare l'accumulo di sabbia emersa quale accesso al mare, cosa che sarebbe improvvida perché ci si trova proprio dinanzi all'imboccatura portuale.
Se ne deduce che per il completamento della struttura portuale, anche per come oggi è delineata dalle opere foranee, molto resta da fare ed è appunto questo il compito che cerca di assumersi l'Amministrazione Comunale a partire dalla redazione del presente Piano Regolatore Portuale.
Tale strumento, ad un tempo urbanistico, tecnico ed economico, è quindi il primo concreto e necessario passo per provvedere al completamento dell'infrastruttura marittima della marina di Torre Vado ed al suo ottimale esercizio.

E' un impegno sociale e politico intrapreso dall'Amministrazione Comunale anche al fine di innescare un indotto economico in un momento in cui sono carenti le spinte propulsive per economie modeste e periferiche come quella di un paese posto verso il Capo di Leuca.
Tutto il rispetto quindi per la decisione presa da chi governa Morciano di Leuca e spinge verso la valorizzazione dell'offerta turistica.
Purtroppo i segnali del preoccupante stato di stallo della capacità economica del comprensorio di Morciano, possono anche desumersi dal decremento della natalità e dall'allontanamento dei giovani dal paese di origine.
Il censimento delle presenze evidenzia il fenomeno descritto: il numero degli abitanti da 3.876 del 1961 è passato a 3.309 del 2017, con una diminuzione di 567 abitanti, un percentuale superiore al 17% della popolazione.
E come ormai è noto, mai la crescita economica si accompagna con una decrescita demografica e mai la natalità in Italia è stata così bassa come è divenuta oggi.

Perché si è resa necessaria una nuova stesura del Piano Regolatore Portuale dopo che la prima era stata positivamente licenziata dalla Capitaneria di Porto di Gallipoli?
Perché nel frattempo l'A.C., con proprie risorse, ha predisposto un progetto oggi in corso di realizzazione, per la sistemazione degli spazi posti alla radice del Molo Foraneo. Tale intervento superava in qualche modo le previsioni di Piano, che sono state quindi adeguate al nuovo stato di fatto.

Inoltre l'Amministrazione ha voluto venire incontro alle osservazioni prodotte dagli Operatori Portuali rispetto al numero di info point previsti lungo la banchina del Molo Foraneo, riducendone il numero ad un solo elemento destinato a biglietterie, destinando una seconda piccola struttura prefabbricata sullo stesso Molo Foraneo alle eventuali necessità di una qualche associazione che ne facesse domanda, rivolta a sport marini, quali vela, canottaggio, diving, ecc.

2. Il Porticciolo di Torre Vado : analisi della situazione attuale

Procedendo dall'abitato di Morciano di Leuca verso la marina di Torre Vado, si può osservare dall'alto tutta la costa bassa e sabbiosa dell'abitato di Salve, con le sue spiagge famose a livello nazionale. Questa suggestiva vista fornisce, all'ingegnere marittimo, già una importante indicazione: a nord, spinti dai venti prevalenti, vi sono ingenti depositi sabbiosi che alimentano il trasporto solido litoraneo provocando poco più a sud l'imbonimento dei fondali dello specchio acqueo del porticciolo di Torre Vado.
Lo scenario è suggestivo e fa di questo approdo uno dei più belli del Salento.
Anche a bordo di una barca ormeggiata nel porto la vista appaga: subito sopra la costa si alza l'entroterra che si impenna per una considerevole altezza rispetto al territorio che solitamente caratterizza il versante jonico pugliese.

Inquadramento.

Il porticciolo di Torre Vado è situato tra il sistema dei porti di Gallipoli e il porto di S.M. di Leuca. Tale posizione apre un mercato di nicchia per il Diportismo Nautico, che viene alimentato dall'utenza che risiede nel territorio interno e che comprende, oltre a Morciano, i comuni di Acquarica-Presicce, Patù, Alessano.
I porti di Salve e Ugento, soggetti alle note problematiche di insabbiamento dei fondali, non appaiono in competizione con Torre Vado e soddisfano il loro bacino di riferimento presentandosi occupati al massimo della rispettiva capienza.
Ed anzi il porticciolo di Torre Vado non riesce ad accogliere tutta la domanda di posti barca durante la stagione estiva e non si può quindi attivare tutta la potenzialità del comparto turistico di Morciano di Leuca.
Inoltre sempre più prende piede il fenomeno dell'affitto di natanti e imbarcazioni per una giornata e anche per poche ore. I turisti gradiscono molto la possibilità offerta da questo porto, di percorrere una breve e piacevole traversata sino alle alte coste di S.M. di Leuca e alle sue grotte marine. Diverse attività sono presenti nel porticciolo di Torre Vado offrendo numerose imbarcazioni e gli ormeggi disponibili sono fortemente insufficienti alle richieste del mercato turistico estivo.
La sua posizione fa di Torre Vado il porto di riferimento per le gite nautiche alle grotte dell'estremo lembo della Penisola. La flottiglia per il Trasporto Passeggeri è in continua

evoluzione e gli ormeggi sono ormai insufficienti alle domande. Molto probabilmente lo studio dell'ampliamento dell'infrastruttura portuale sarà il tema che nel prossimo futuro affronterà l'Amministrazione Comunale, oggi impegnata nel riordino e nell'ammodernamento dell'infrastruttura esistente.

Stato di fatto.

Il porticciolo è delimitato nella parte interna della costa, dalla strada litoranea, che di fatto lo priva di spazi a terra (**Tav. B** che segue). Ed infatti non vi è per gli utenti la possibilità di trovare, nel pieno della stagione estiva, un numero adeguato di parcheggi. Questi devono essere ricercati dall'utenza nelle zone limitrofe al porto, non senza qualche difficoltà.

E nel porto non può trovare spazio nemmeno l'attività del rimessaggio e della cantieristica, con un grosso deficit di operatività per le aziende che vivono del turismo nautico e della Pesca.

Il porticciolo fu realizzato per piccoli stralci successivi con un braccio che procede verso Est Nord Est e uno stretto gomito che lo radica a terra. L'imboccatura è aperta alle mareggiate provenienti dal IV quadrante, seppur ridossata dalla costa a nord che, con la spiaggia di Pescoluse, protegge in qualche modo il porticciolo.

Un piccolo molo di sottoflutto chiude la configurazione dell'infrastruttura portuale, che assume una forma che capta il flusso di sedimenti mossi dal trasporto solido litoraneo, allorquando i venti spirano da Nord, Nord Ovest.

La bassa costa a nord del Porto non riesce a evitare che le onde delle mareggiate più forti invadano la sede stradale del lungomare sormontando il muretto a protezione del marciapiede. Il che indica la necessità di proteggere la litoranea con delle scogliere soffolte.

GAZEBO

SCIVOLO PER DISABILI

Banchina ambito turistico

Strada Provinciale 91

Torre Vado

Banchina Pesca

Depositi attrezzature pesca

Centrale tecnologica

Scalo di alaggio ad uso pubblico

Banchine per il Turismo nautico

Conoide di testata e mantellata esterna in scogli naturali

N

NO

NE

O

E

SO

SE

S

Planimetria dello Stato di fatto con Batimetria.

L'andamento delle profondità (**Tav. C** che segue), è frutto della genesi del porto: il primo braccio, cioè il Molo Foraneo, fu costruito poggiando il nucleo in pietrame sulla roccia del fondale mentre il bacino interno fu prodotto scavando nella roccia per recuperare la profondità minima necessarie alle manovre delle imbarcazioni per la pesca. Anche i pontili fissi furono fondati direttamente sulla roccia del fondale, una volta che questa fu portata alla quota di – 2,50 ml rispetto al livello medio marino.

Essendo il fondale del mare antistante il Porto formato da banchi pseudo orizzontali di calcarenite, la profondità di imbasamento del Molo Foraneo cresce debolmente al protendersi della struttura foranea verso il largo. All'interno dello specchio acqueo emergono dal fondale degli spuntoni di roccia, frutto del metodo di scavo all'epoca utilizzato, che faceva uso di esplosivi per fratturare il duro e compatto banco roccioso esistente.

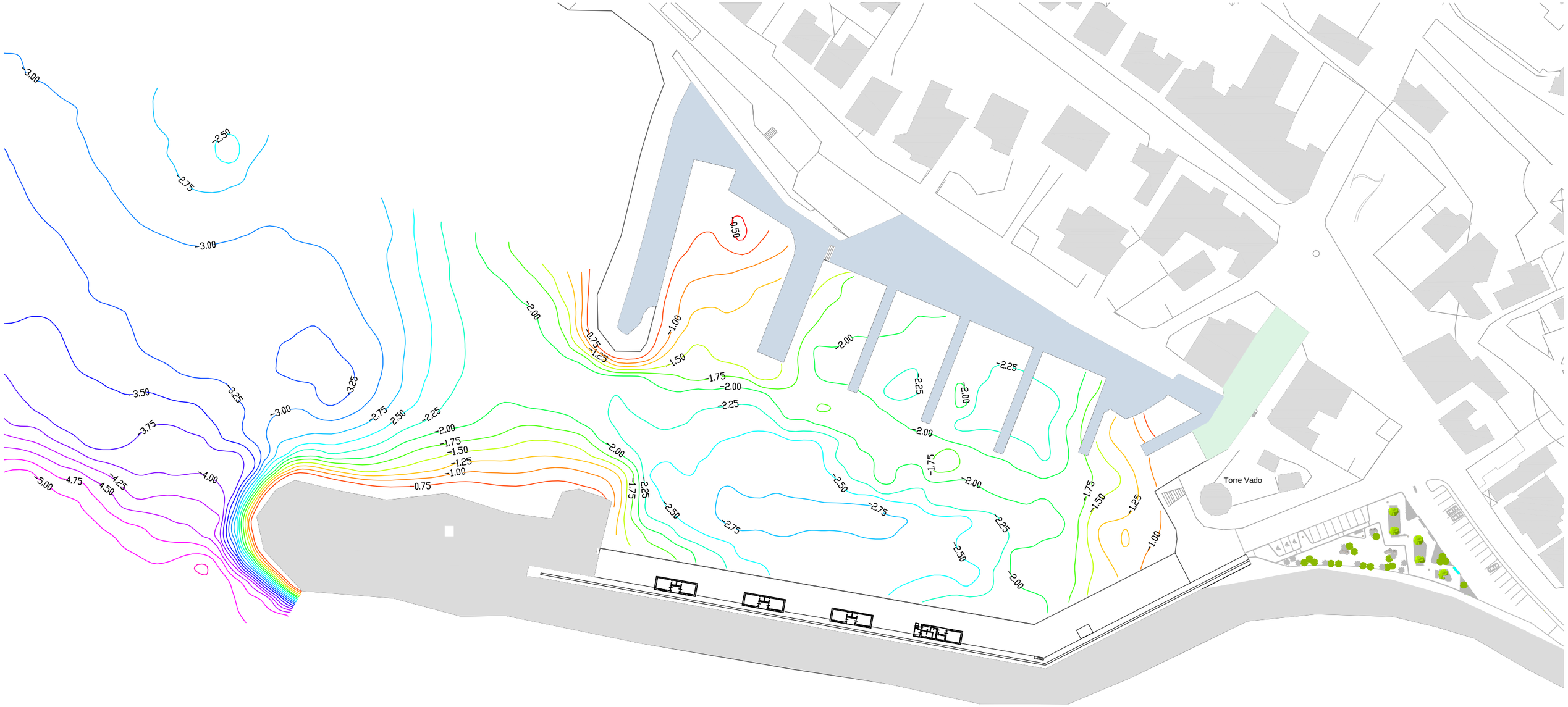
Con il passare del tempo il trasporto solido litoraneo ha prodotto un cospicuo imbonimento del fondale con uno strato di sedimento fine che dovrebbe essere rimosso con operazioni di dragaggio, quanto mai necessarie ed urgenti, senza le quali non potrà attivarsi il presente Piano e, quindi, il riordino degli ormeggi.

In particolare nel bacino ridossato dal molo di sottoflutto il fondale è evidentemente insufficiente, con quote che vanno da -1,25 m a -0,50 m.

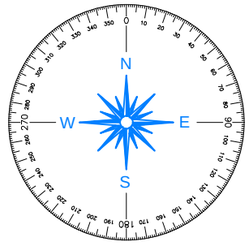
Nei quattro bacini destinati al diportismo nautico le profondità variano mantenendosi tuttavia al di sotto dei -2,00 m.

Solo nell'area dello scalo di alaggio il fondale si alza per tornare alla quota di – 1,00 m.

Il fondale ridossato dallo sperone che separa la banchina Pesca dal conoide di testata, sono presenti quote che variano dalla profondità -2,25 m a -1,00 m.



- 0.5
- 0.75
- 1
- 1.25
- 1.5
- 1.75
- 2
- 2.25
- 2.5
- 2.75
- 3
- 3.25
- 3.5
- 3.75
- 4
- 4.25
- 4.5
- 4.75
- 5
- 5.25



QRIF : 0,00 m
I.G.M.

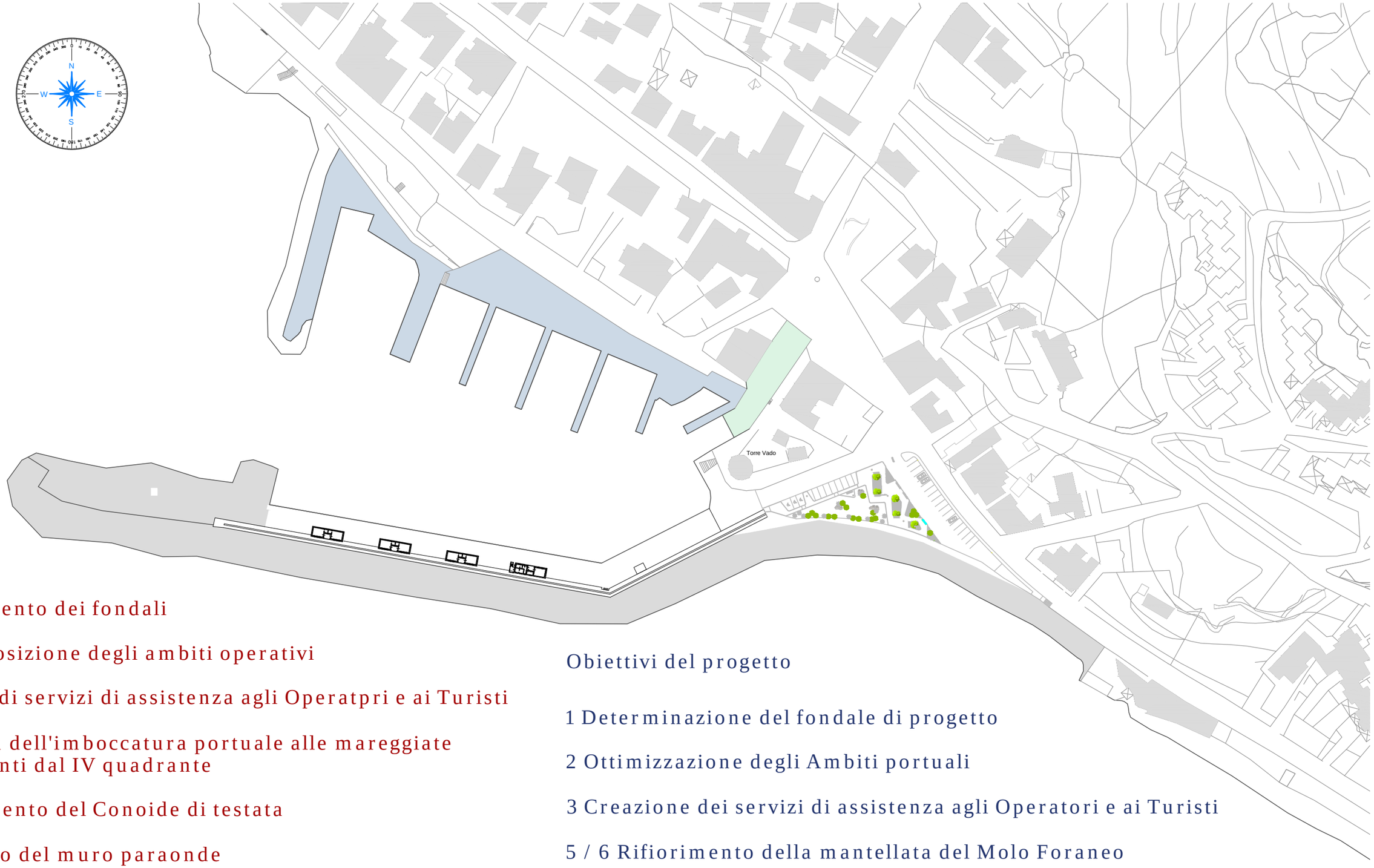
LE QUOTE BATIMETRICHE SONO RIFERITE ALLO ZERO I.G.M.
DELLA STAZIONE MAREOGRAFICA DEL PORTO DI TARANTO

Analisi delle criticità

Già da quanto in precedenza esposto appare evidente come il Piano sia chiamato a rispondere a diverse carenze operative (**Tav. D** che segue).
Per quanto riguarda le criticità strutturali, lo studio delle possibili soluzioni è rinviato alle successive fasi di progettazione che l'Amministrazione Comunale approntera in un prossimo futuro.

La prima è ***l'imbonimento dei fondali***, cui dovrà provvedersi prioritariamente all'entrata in vigore del presente Piano. Infatti il Piano degli Ormeggi previsto nel presente strumento tecnico urbanistico, presuppone che sia stato realizzato il completo dragaggio dei fondali interni del Porto.
A ciò si provvederà con una normale operazione di manutenzione mentre per un più articolato studio atto a trovare delle soluzioni a lungo termine per ottenere una drastica diminuzione del quantitativo di sabbia che andrà a depositarsi nuovamente all'interno del bacino protetto, si rimanda alle successive fasi di progettazione che dovranno, per forza di cose, contemplare approfonditi studi meteomarini e del trasporto solido, con simulazioni matematiche per la comparazione di varie possibili soluzioni.
Il che comporterà, evidentemente, un certo impegno economico per l'Amministrazione Comunale già nella fase di studio ed elaborazione progettuale.

La seconda criticità che è scaturita dallo studio dello stato della operatività portuale è ***la sovrapposizione degli ambiti operativi*** (**Tav. F** che segue) che si susseguono e si intersecano sena soluzione di continuità lungo lo sviluppo del Molo di sopraflutto.
Nella stagione estiva all'osservatore che si affaccia sul Porto, appare una disordinata successione di ormeggi e percorsi, mentre gli Addetti alla Pesca, gli Operatori del Trasporto Passeggeri, gli sportivi del Diving e i Turisti che si imbarcano o sbarcano per la gita alle grotte di S.M. di Leuca, si muovono e sostano sulla banchina, fruendo degli stessi spazi e utilizzando gli stessi percorsi. Si producono così rallentamenti nelle normali operazioni portuali e si creano delle potenziali situazioni di pericolo, con passeggeri e mezzi che vanno a occupare in successione gli stessi spazi. Senza che l'Amministrazione Comunale abbia alcuna possibilità di controllo delle attività visto che non le è stata assegnata ancora alcuna concessione lungo la banchina del Molo Foraneo, rimasta di fatto di libero accesso.
Situazione questa che si contrappone all'ordinata distribuzione di ormeggi dell'area dei pontili fissi, destinati al Diportismo Nautico e gestiti dall'A. C.



Criticità

1 Imbonimento dei fondali

2 Sovrapposizione degli ambiti operativi

3 Carenza di servizi di assistenza agli Operatpri e ai Turisti

4 Apertura dell'imboccatura portuale alle mareggiate provenienti dal IV quadrante

5 Smottamento del Conoide di testata

6 Sormonto del muro paraonde

7 Carenze impiantistiche

Obiettivi del progetto

1 Determinazione del fondale di progetto

2 Ottimizzazione degli Ambiti portuali

3 Creazione dei servizi di assistenza agli Operatori e ai Turisti

5 / 6 Rifiorimento della mantellata del Molo Foraneo

7 Implementazione dell'impiantistica primaria dell'infrastruttura portuale

GAZEBO

SCIVOLO PER DISABILI

Strada Provinciale 91

Torre Vado

C.D. n.86

Banchina Pesca

C.D. n.8

C.D. n.43

C.D. n.9

Depositi attrezzature pesca

Centrale tecnologica

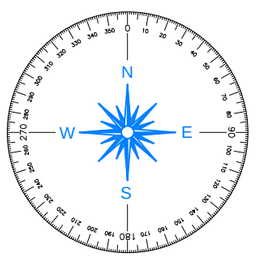
LEGENDA

Concessioni in essere

Scalo di alaggio ad uso pubblico

Banchine per il Turismo nautico

Conoide di testata e mantellata in scogli naturali



Nel presente Piano è stato determinato un nuovo assetto degli ambiti portuali rispetto allo stato di fatto seguendo le stesse scelte operate nella prima stesura dello stesso P.R.P. e già approvate dalla capitaneria di Porto di Gallipoli.

La terza criticità evidenziata nella fase di studio preliminare del Piano, è ***la carenza di servizi di assistenza agli Operatori e ai Turisti***. Non vi è alcun servizio di accoglienza sia per i Diportisti sia per i Turisti che si imbarcano per la breve gita in barca. E non vi è alcun servizio igienico nel Porto aperto al pubblico.
Siamo ancora all'anno zero per questo aspetto ed è evidentemente come occorra porvi immediatamente rimedio.
Non vi è un info point nel quale avere visione di un bollettino nautico o nel quale semplicemente riposare all'ombra.
Tale aspetto viene affrontato nel presente studio e il Piano risponde con il soddisfacimento di tali esigenze con un livello adeguato agli spazi disponibili, che, come detto, sono assai ridotti.

Ancora una delle carenze strutturali rilevate è ***l'apertura dell'imboccatura portuale alle mareggiate provenienti dal IV quadrante***. Per poter affrontare e risolvere tale esigenza dell'infrastruttura, occorre disporre di studi specialistici approfonditi, che l'A.C. cercherà di predisporre a partire dall'implementazione di quanto previsto nel presente Piano.
Sempre tra le criticità strutturale vi è lo ***smottamento del conoide di testata***.
Tale elemento fondamentale delle opere foranee, è costituito da un nucleo in pietrame protetto da una mantellata in scogli naturali di natura calcarea, di I e II categoria.
Il conoide di testata è la parte del Molo che è soggetta alle maggiori sollecitazioni, per la geometria che a Torre Vado hanno le opere foranee e per la conformazione del fondale.
Le onde, frangendo, riversano tutta la loro energia sugli elementi in pietra e gli scalzano dalla loro posizione originale, facendoli rotolare ai piedi dell'opera. Occorre un intervento di manutenzione per ripristinare le originali condizioni del conoide ed assicurarne la funzionalità per il futuro.

Altro elemento di criticità strutturale è il ***sormonto del muro paraonde*** durante le mareggiate. Le onde scavalcano la struttura e si riversano sugli edifici destinati alla Pesca e sulla banchina, creando situazioni di potenziale pericolo per gli Operatori portuali. Anche la mantellata esterna del Molo sopraflutto, come il conoide, è costituita

da scogli naturali di II categoria. Pure in questo caso occorre prevedere un intervento manutentivo di rifiorimento e di potenziamento della mantellata esterna.

Infine l'analisi dello stato dell'infrastruttura ha evidenziato una certa ***carenza impiantistica***, che si manifesta nell'assenza di un vero e proprio impianto antincendio funzionante, nella vetustà dei pali per la pubblica illuminazione, nel mancato allaccio dei locali per la Pesca all'impianto dinamico di fognatura nera urbana. Inoltre bisogna segnalare all'assenza nel Porto di un impianto di distribuzione dei carburanti.

Dopo aver esposto la situazione ad oggi dell'infrastruttura portuale, si passa ad illustrare le azioni indicate nel Piano per risolvere le criticità riscontrate.

“Se vuoi costruire una barca, non radunare uomini per tagliare legna, dividere i compiti e impartire ordini, ma insegna loro la nostalgia per il mare vasto e infinito” (Antoine de Saint-Exupéry)

3. Le scelte progettuali

Da quanto esposto si evince che il presente Piano è stato articolato per rispondere a due grandi temi riguardanti il Porto: una previsione di azioni strutturali ed una riorganizzazione degli ambiti interni.

Nelle opere strutturali individuate nel presente Piano, rientrano la risagomatura del conoide di testa, il rifiorimento della mantellata esterna del molo foraneo, il dragaggio dei fondali, i contenuti ma significati interventi edilizi, l’ottimizzazione dell’impiantistica portuale.

Nella riorganizzazione degli ambiti interni per l’ottimizzazione dello svolgimento delle attività portuali, viene affrontata la suddivisione funzionale degli spazi e degli ormeggi.

Nella prima parte del Piano è stata esposta l’analisi dell’infrastruttura; in questa seconda parte si espongono le soluzioni studiate.

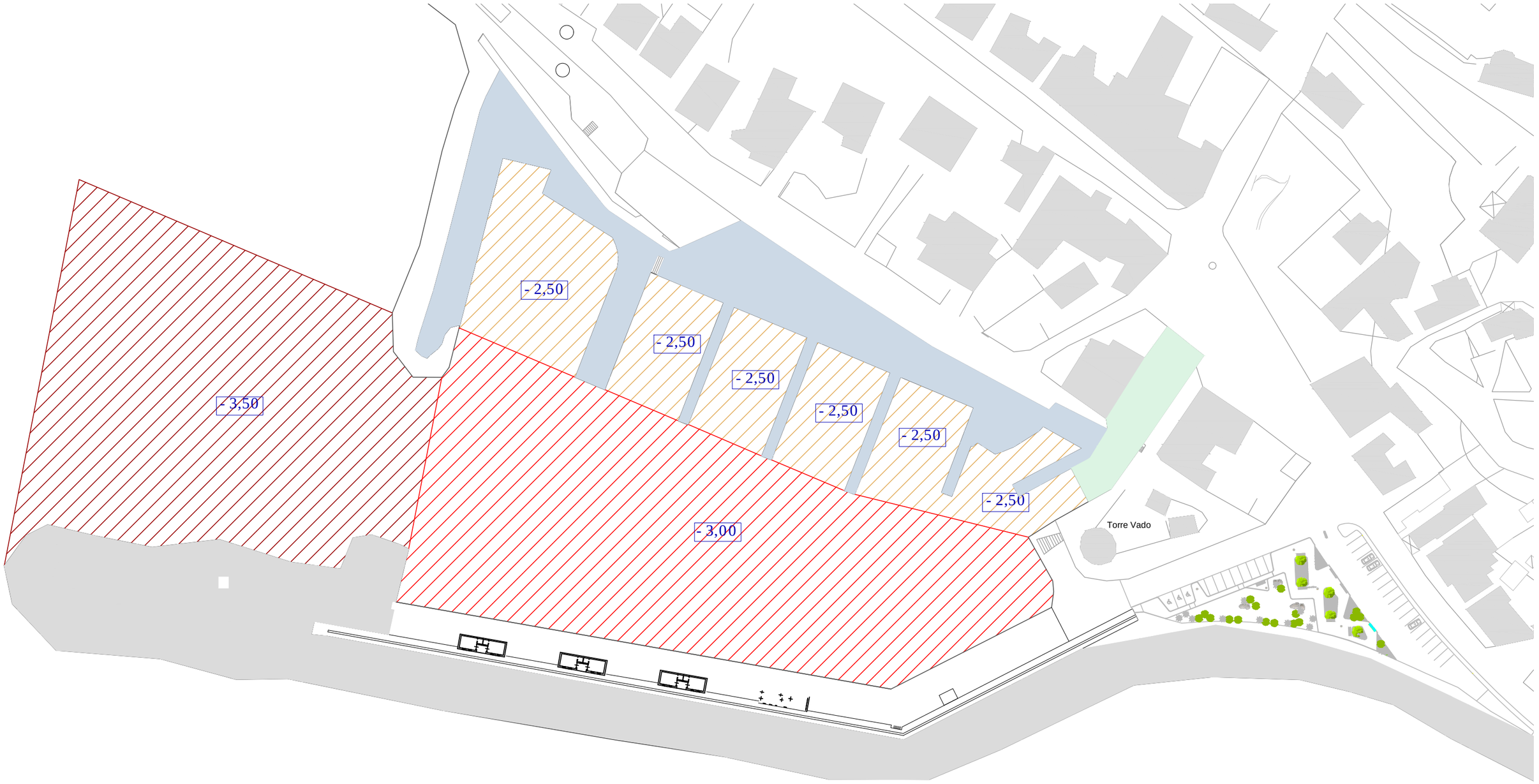
Con la **batimetria di progetto** (**Tav. E** che segue) vengono indicate quelle che saranno le profondità cui riportare i fondali dello specchio acqueo interno e dell’avamporto.

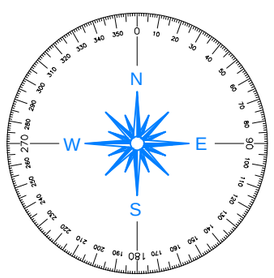
Nell’area di pertinenza dei pontili fissi, dedicati al Diportismo Nautico, la profondità prevista è quella originale cui furono imbasati i pontili stessi: – 2,50 m al di sotto del livello medio marino.

Nella parte centrale del bacino protetto e nell’area a ridosso della banchina del molo di sopraflutto la profondità sarà ripristinata a – 3,00 ml, come determinato nella fase progettuale dell’epoca. Ciò consentirà alle imbarcazioni maggiori di poter eseguire le manovre di ormeggio in sicurezza.

Solo a ripristino dei fondali assicurato per tutti gli ormeggi, il Piano potrà esprimere la sua efficacia di norma locale.

Di fondamentale importanza ai fini della sicurezza alla navigazione è anche il dragaggio del fondale dell’avamporto, dove le imbarcazioni eseguono le manovre di ingresso al bacino protetto sotto mareggiata. Occorre assicurare in quelle fasi delicate che le onde non frangano sotto le chiglie delle imbarcazioni in ingresso.





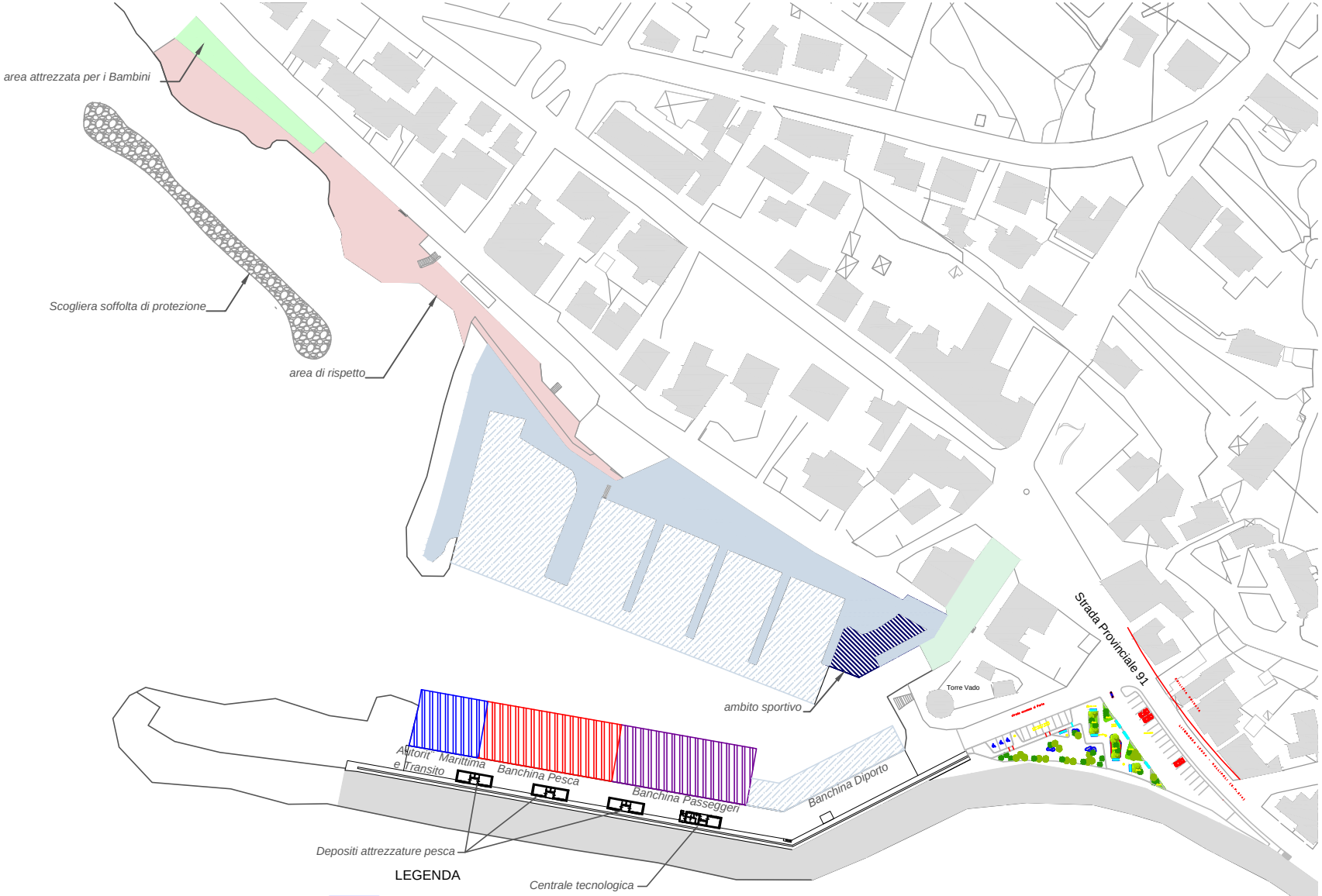
QREF : 0,00 m
I.G.M.

LE QUOTE BATIMETRICHE SONO RIFERITE ALLO ZERO I.G.M.
DELLA STAZIONE MAREOGRAFICA DEL PORTO DI TARANTO

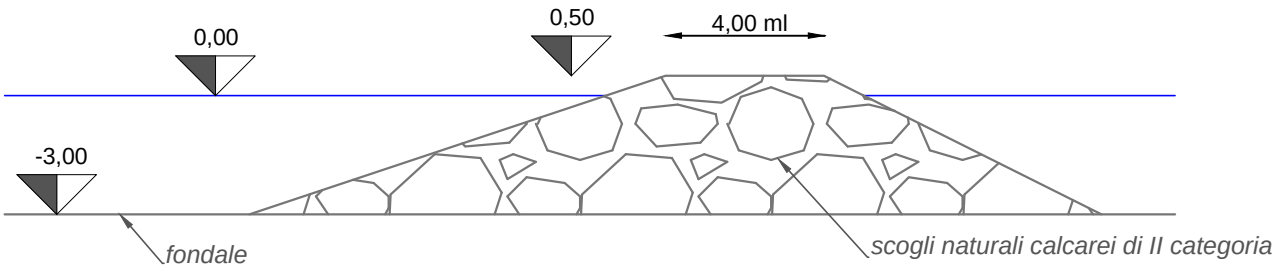
A tal fine è stato previsto il ripristino della profondità nell'area dell'imboccatura portuale con una batimetrica pari a – 3,50 m al di sotto del l.m.m.
Un'onda che frange diviene un miscuglio di acqua e aria e la capacità portante diminuisce drasticamente, facendo perdere stabilità all'imbarcazione proprio mentre sta comiendo le manovre di ingresso al Porto.

Nella **planimetria di progetto degli ambiti portuali** (**Tav. G**), è stata riportata la nuova configurazione organizzativa del Porto. Procedendo dall'avamporto verso la parte più interna del bacino, lungo la banchina del molo foraneo, si succedono:
lo spazio riservato al ***Transito***, che in caso di bisogno, diviene ambito destinato all'***Autorità Marittima***. In modo tale che i mezzi della Capitaneria abbiano un punto di accosto immediato nei casi di emergenza mentre quelli in transito per 48 ore al massimo, non impegnino nelle manovre aree interne del porticciolo, soggette ad un traffico maggiore di partenze ed arrivi.
Vi è poi l'ambito della ***Pesca***, commisurato al numero di imbarcazioni presenti nel Porticciolo comprese quelle destinate all'attività di ***Pesca Turismo***.
A seguire l'ambito per il ***Trasporto Passeggeri e Diving***, attività in forte espansione e che possono contare su diverse aziende impegnate nel settore.
Quindi l'ambito del ***Diporto Nautico***, nel quale rientrano anche le attività per il noleggio delle imbarcazioni.
Tra lo scalo di alaggio pubblico e l'ambito turistico è stato posizionato l'***ambito Sportivo***, destinato ai piccoli natanti degli sport acquatici (vela, canottaggio, diving, ecc.). Questo per facilitare l'approccio al grande mondo del Mare da parte dei giovani e dei giovanissimi. Solo se i ragazzi si innamoreranno del mare, del mondo sommerso e degli enormi spazi d'acqua e libertà, potremo avviare un processo di protezione e fruizione sostenibile delle risorse marine.

Per quanto concerne le dimensioni dei posto barca previsti e adottati per il porticciolo di Torre Vado, si riporta la tabella estratta dalle Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici:


area attrezzata per i Bambini
Scogliera soffolta di protezione
area di rispetto
ambito sportivo
Strada Provinciale 91
Torre Vado
Autorit Marittima e Transito
Banchina Pesca
Banchina Passeggeri
Banchina Diporto
Depositi attrezzature pesca
Centrale tecnologica
LEGENDA
ambito Autorità Marittima e Transito
ambito della Pesca
ambito Trasporto Passeggeri e Diving
banchina dell'ambito per il Diporto Nautico
ambito Diporto Nautico
ambito Sportivo
area di rispetto
area attrezzata per i Bambini
scalo di alaggio ad uso pubblico
N
W
E
S

scogliera soffolta di protezione
sezione tipo



Dimensioni raccomandate dei posti barca in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni (larghezza x lunghezza espresse in metri):

Dimensioni dei posti barca	Dimensioni massime delle imbarcazioni
2,5 x 7,0	2,3 x 6,5
3,0 x 8,5	2,8 x 8,0
3,5 x 10,0	3,2 x 9,5
4,0 x 11,5	3,7 x 11,0
4,5 x 13,0	4,1 x 12,0
5,5 x 18,0	5,0 x 16,5
6,0 x 21,0	5,5 x 19,5
6,5 x 24,0	5,9 x 22,0
7,0 x 28,0	6,4 x 26,0
7,5 x 32,0	6,8 x 29,0
8,0 x 36,0	7,2 x 33,0

Le dimensioni sopra riportate sono puramente indicative (dipendendo anche dal dispositivo di ormeggio) e vengono suggerite nel caso in cui non fossero disponibili, in fase progettuale, puntuali informazioni sulle imbarcazioni che si prevede di ospitare nel porto.

Inoltre, per maggiori ingombri delle imbarcazioni rispetto a quelle sopra indicate (ad esempio, nel caso dei catamarani) si dovranno ovviamente prevedere posti barca con dimensioni adeguate, comprendenti i necessari margini operativi e di sicurezza.

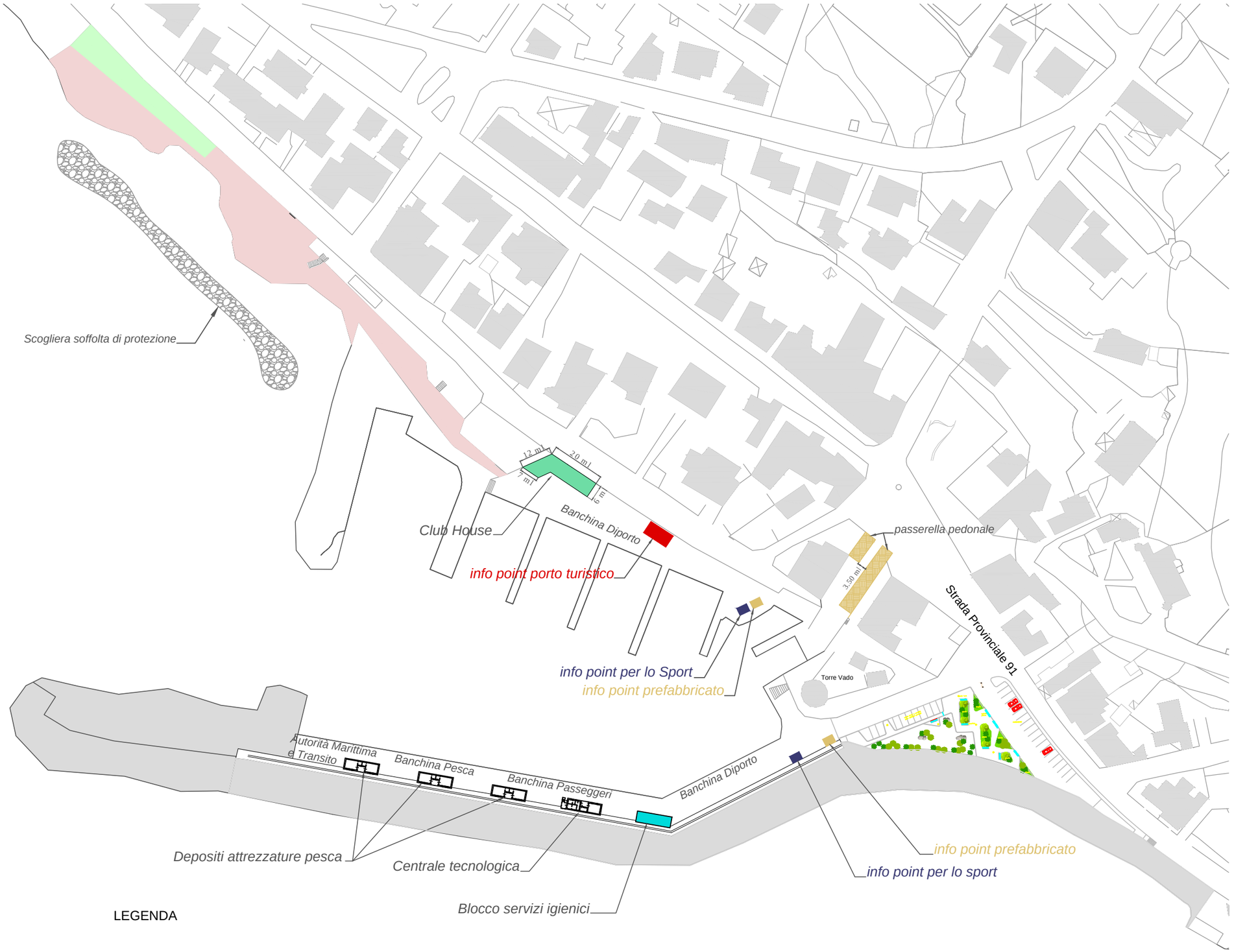
Quelle evidenziate sono le dimensioni massime previste nell'infrastruttura portuale per gli ormeggi lungo la banchina del molo foraneo, secondo le Raccomandazioni tecniche innanzi menzionate. Per ingombri maggiori, come ad esempio quelli dei catamarani, sarà necessario produrre, da parte dell'armatore interessato, un Piano di Sicurezza della rotta di ingresso e delle manovre di attracco, nel quale lo stesso armatore deve chiarire quali siano gli accorgimenti che intende prendere per garantire che tutte le operazioni si possano svolgere in sicurezza e con il quale sollevi da ogni responsabilità l'Amministrazione Comunale per eventuali danni da egli prodotti a persone o a cose proprie o altri durante le manovre di attracco e di ormeggio e durante le manovre di ingresso e di uscita dal Porto. Detti piano di Sicurezza sarà efficace una volta approvato dall'U.T.C.

Il Piano individua e specifica inoltre due aree poste a Nord dell'ambito turistico: l'***area di rispetto*** e l'***area attrezzata per i bambini***.
La prima, che si estende dalla strada litoranea alla battigia, racchiude una porzione di territorio da rivalutare e arricchire con piccoli elementi di arredo: aiuole, tavolati su cui poggiarsi al sole (solarium), cestini per i rifiuti, pulizia dalle erbacce.
La seconda, oltre a ciò che è previsto nella prima, dovrà essere arricchita con piccoli giochi per i bimbi più piccoli, evitando di adoperare materiali metallici inopportuni in quell'area così vicina al mare ed esposta alla salsedine.
Al fine di contenere ingresso delle sabbie provenienti dalle ampie spiagge della costa di Salve nello specchio acqueo interno e per mitigare l'abbattersi delle onde di burrasca sulla strada litoranea nel tratto subito a Nord del Porto, è stata prevista una scogliera soffolta realizzata in scogli di cava di natura calcarea di II categoria.
La scogliera è stata prevista con una larghezza in sommità di circa 4,00 ml e una altezza di mezzo metro al di sopra del l.m.m.

Le **strutture previste nel Piano** (**Tav. H** che segue), sono state studiate per ottimizzare le attività portuali e saranno oggetto di specifici interventi che l'Amministrazione ha in animo di mettere in cantiere con ridotti tempi di attuazione.

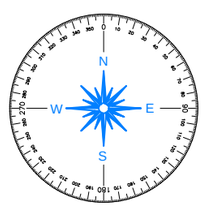
La ***riconfigurazione del conoide di testata*** ed ***il rifiorimento della mantellata esterna del Molo Foraneo***, non potranno essere procrastinati "*sine die*" poiché i danni inferti dalle mareggiate invernali a tali strutture di protezione, occorre che siano riparati con lavori manutentivi da calendarizzare e da proporre con i prossimi bandi comunitari che la regione Puglia emanerà. Interventi da inserire, quindi, nel Piano triennale delle Opere Pubbliche.
Soprattutto il rifiorimento della mantellata, per come è stato via via realizzato il Porto, non potrà che essere eseguito via mare, a causa dell'assenza di una berma esterna oltre il muro paraonde.

Le ***due passerelle in legno*** adiacenti al tratto centrale carrabile dello scalo di alaggio pubblico, permetteranno il transito pedonale in condizioni di sicurezza



LEGENDA

- Club House - mq 161 area di impronta - h = 3,25 ml
  mc 524 volume sviluppabile
- info point per lo Sport in legno 3 x 4 ml / h 2,5 ml
- info point per il Porto Turistico in legno
  5 x 10 ml / h 2,5 ml
- info point / biglietteria prefabbricato in legno 3 x 4 ml / h 2,5 ml
- passerella pedonale in legno
  lo spazio libero per il transito delle auto e dei carelli deve essere di ml 3,50
- riconfigurazione del conoide di testata e rafforzamento della mantellata esterna
- blocco servizi igienici delle stesse dimensioni dei depositi per la Pesca







negli spazi oggi impropriamente occupati a parcheggio.





La previsione del ***blocco servizi igienici***, delle stesse dimensioni esterne dei depositi già esistenti e dedicati alle attrezzature della Pesca, colmerà una grave mancanza nell'infrastruttura portuale. Un'opera modesta ma di grande impatto civile, segno di accoglienza per i Turisti e di attenzione per gli Operatori. La messa in cantiere di tale piccola struttura sarà una priorità per l'Amministrazione Comunale.

Alcuni ***info point/biglietterie*** prefabbricati in legno, dalle modeste dimensioni così come indicato in planimetria, potranno essere collocati nel primo tratto del Molo Foraneo.
Sulla banchina di riva, nell'ambito turistico, è stato previsto un info point delle dimensioni di ml 5,00 x 10,00 per i servizi attinenti all'ambito turistico, mentre accanto allo scalo di alaggio vi sarà la possibilità di collocare due piccoli info point prefabbricati in legno, delle dimensioni di ml 3,00 x 4,00, destinati uno per l'ambito sportivo e l'altro per gli Operatori Portuali.
Altri due piccole strutture in legno sono previste, con la stessa destinazione innanzi detta, sulla banchina del Molo Foraneo.

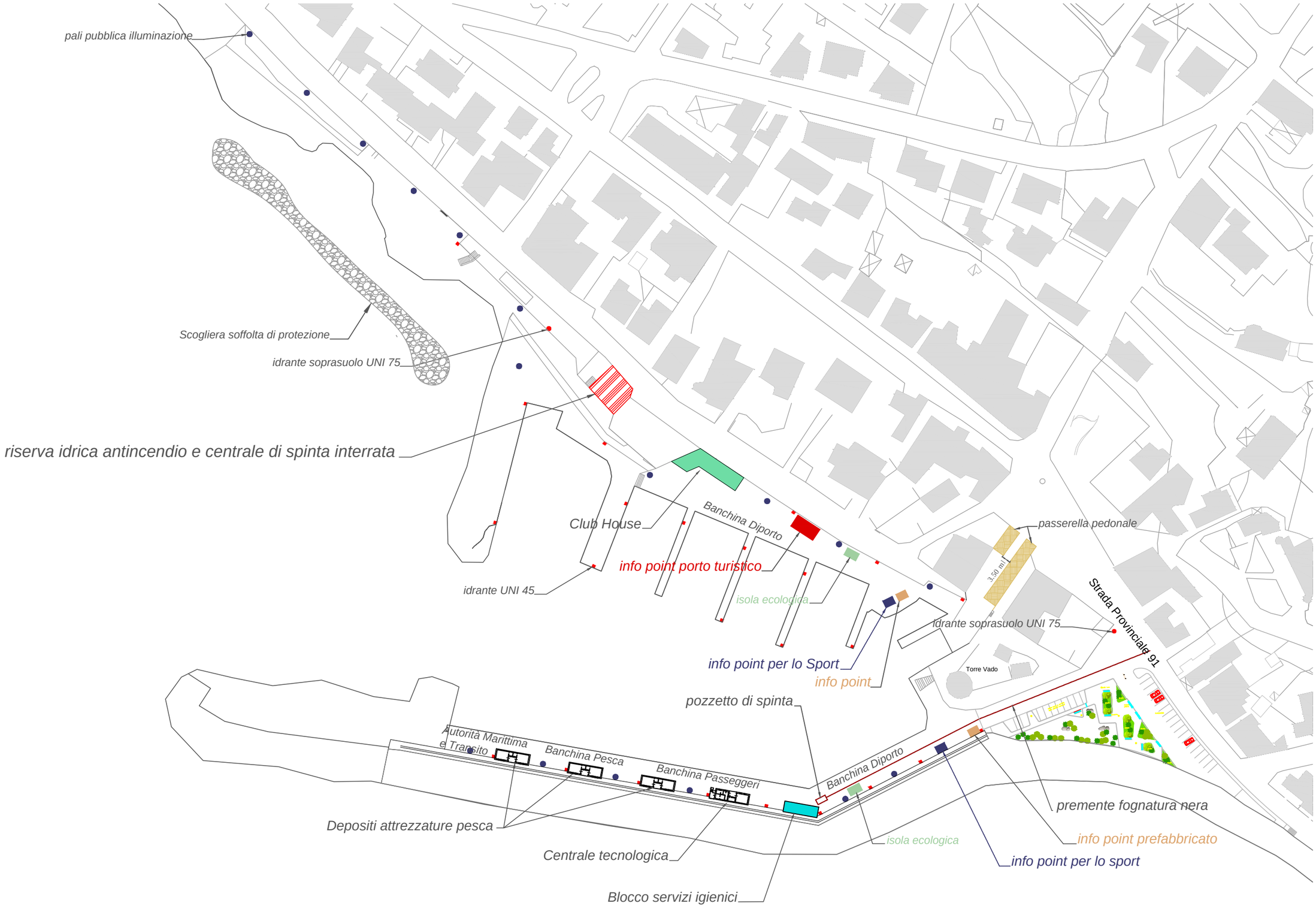
Una ***club house*** posta nel piazzale alle spalle della banchina di riva destinata al diportismo nautico, offrirà un punto di accoglienza ai tanti diportisti e ai loro accompagnatori e familiari, che oggi non hanno alcun luogo dove sostare seppur brevemente, dove rifocillarsi, farsi una doccia, andare ai servizi igienici, leggere un

bollettino nautico. la previsione di tale modesto intervento edilizio contribuirà in maniera decisiva a rendere fruibile l'infrastruttura portuale della marina di Morciano di Leuca, dando il suo contributo anche in termini occupazionali.
Lo sviluppo della struttura di accoglienza è di mq 161 con una volumetria di mc 524.

Sono state previste anche gli spazi per due isole ecologiche: uno sulla banchina di riva, tra l'info point per la gestione del Porto Turistico e l'altro sulla banchina del Molo Foraneo, tra il blocco servizi igienici e la sbarra di accesso.

Gli altri info point necessari agli Operatori del settore Trasporto Passeggeri, saranno collocati dall'Amministrazione Comunale con altri strumenti urbanistici e amministrativi distinti dal Piano Regolatore Portuale, negli spazi che saranno ritenuti idonei dalla stessa A.C.

Nella P**lanimetria delle previsioni impiantistiche** (**Tav. I** che segue), sono rappresentati sinteticamente gli interventi necessari per una corretta fruizione degli spazi e delle strutture portuali.
Pur essendo il presente strumento progettuale un piano regolatore, è apparso opportuno inserire delle previsioni di carattere impiantistico poiché l'attuale carenza dei primari impianti tecnici portuali di fatto penalizza fortemente l'infrastruttura portuale.
Gli impianti individuati sono: il collegamento dei servizi igienici dei depositi per la Pesca e del previsto blocco servizi igienici alla rete fognaria dinamica urbana, il potenziamento della pubblica illuminazione, il rifacimento dell'impianto antincendio.
La posizione dei pali per l'illuminazione pubblica è indicativa, essendo il P.R.P. uno strumento di pianificazione tecnica. In particolare i pali posti lungo la strada litoranea, dovranno essere dotati di due corpi illuminanti, uno rivolto all'esterno del Porto per la sede viaria e uno rivolto all'interno per illuminare il piazzale di banchina.
La riserva idrica per l'impianto antincendio dovrà essere alimentata ad acqua potabile e non marina, per garantire la durabilità delle opere elettromeccaniche della centrale di spinta.



- La posizione dei pali per la pubblica illuminazione ¯ indicativa
- Lungo la strada litoranea saranno dotati di doppio corpo illuminante:
  uno in alto per la sede stradale e uno pi½in basso per il piazzale della banchina

“La ricerca è assurda se non implica l’esistenza di un porto” (Luigi Giussani)

4 La gestione dei servizi portuali

L’Amministrazione Comunale di Morciano di Leuca intende gestire direttamente il porticciolo, eccezione fatta, naturalmente, per le attività legate alla pesca. Questo è uno dei punti salienti del nuovo corso dettato dall’Amministrazione Comunale per l’infrastruttura portuale. Ciò vuol dire che l’Amm. Com.le intende gestire direttamente, avvalendosi di ditte specializzate iscritte negli appositi albi ed elenchi, i servizi per l’ambito Diportistico del Porto ed anche per l’ambito dedicato al Trasporto Passeggeri e Diving.

La stessa Amministrazione doterà entrambi gli ambiti di servizi adeguati, nelle parti impiantistiche, negli arredi, nei servizi igienici, negli spazi per la vendita dei biglietti per le mini crociere, nella guardiania, nella video sorveglianza oggi presente lungo il molo foraneo.

Fornirà, sempre per il tramite di esecutori specializzati così come previsto dalla vigente normativa, la necessaria assistenza all’ormeggio, determinando le tariffe diverse per tipologia e per dimensioni, delle imbarcazioni accolte lungo pontili e banchine.

La gestione unitaria del porto da parte dell’Amministrazione Comunale consentirà di regolamentare equamente l’uso dell’infrastruttura, di garantire l’ordinato svolgersi delle attività portuali, di assicurare un puntuale controllo del territorio ai fini della sicurezza.

Il porto è una infrastruttura complessa dai molteplici aspetti e dalla intensa attività quotidiana. In essa sono presenti una pluralità di persone che a vario titolo frequentano l’infrastruttura; chi per lavoro e chi per svago.

Le attività economiche coesistono una accanto all’altra e sempre sono possibili attriti tra gli operatori per questioni legate all’efficienza ed all’utilizzo degli spazi e delle attrezzature.

Piccoli lavori di manutenzione sono frequenti e devono essere valutati; necessaria è la sorveglianza poi sulla loro corretta esecuzione.

Molte sono le situazioni di potenziale pericolo per l’utenza ed in particolare per gli escursionisti, ignari degli aspetti legati alla vita in mare, alle piccole operazioni correlate alla navigazione.

Forte può essere l’incidenza ambientale di operazioni portuali non correttamente svolte e, a posteriori, difficile se non impossibile è individuare i responsabili di eventuali danni o incidenti ambientali e porvi rimedio.

Il mancato corretto uso delle attrezzature portuali può in breve inficiarne l'operatività.

Per tali ragioni appare senza meno indispensabile la gestione unitaria e completa dell'infrastruttura portuale da parte dell'Amministrazione Comunale ed in particolare del personale tecnico dalla stessa individuato, fatte salve le funzioni di controllo alla sicurezza della navigazione che, naturalmente, resteranno in capo all'Autorità Marittima, oltre alle sue funzioni proprie di Polizia Giudiziaria.

Dall'entrata in vigore del presente Piano Regolatore Portuale anche le banchine dedicate al trasporto passeggeri saranno gestite dal Comune.

5 Bibliografia

- Shore Protection Manual; United States, Army, Corps of Engineers, Coastal Engineering Research Center.
- Waterfront. Dal conflitto all'integrazione. Matteo Di Venosa
- Autostrade del mare. M. Bettini
- Turismo sostenibile. Dalla teoria alla pratica. Carlo Cici.
- Porto e funzione portuale. Premessa ad uno studio del bene.
- I porti come impresa economica.
- Dalla concorrenza nei porti alla concorrenza tra i porti.

6 Ringraziamenti

Ringrazio per questo lavoro:

Luca Durante e Lorenzo Ricchiuti, per la loro stima nei miei confronti;

Giovanni Strambone e Pippi Renna, per la fraterna collaborazione;

Giampiero Costantini e Guido Della Rocca, per la grande disponibilità nelle operazioni topografiche;

Caterina Lucia De Benedictis, per la grande collaborazione dimostrata nello svolgimento del suo ruolo amministrativo;

Marco Preite, per il supporto tecnico.

Il Progettista

Ing. Leonida Maggio