

## Note sull'iter del porto turistico di Otranto

Nel 2007, circa 7 anni fa, la Società Italiana per Condotte d'Acqua ha presentato una richiesta di concessione demaniale marittima per costruire e gestire un porto turistico ad Otranto, raccogliendo le istanze dello stesso Comune che le aveva manifestate attraverso la pubblicazione di un project, costruito su uno studio di fattibilità che prevedeva di potenziare la componente diportistica del porto attuale estendendo il bacino all'esterno dell'esistente molo S.Nicola. (fig.1).



Fig. 1 Stato attuale dell' area di progetto

Questa soluzione era stata scelta dopo decenni di valutazioni e discussioni pubbliche e studi specialistici, che avevano scartato la possibilità di intervenire all'interno per non inficiare la qualità delle acque delle spiagge della città, tutte oggi limpide e balneabili, per non incidere proprio sulle visuali da e verso i monumenti che si affacciano sulla baia e per non confliggere con vincoli e destinazioni attuali del porto che è da sempre considerato porto rifugio, con interessi commerciali ma anche militari. (fig.2).



Fig. 2 Porto di Otranto

La nuova soluzione non intacca nuove porzioni di costa incontaminata ma va ad occupare parzialmente la parte posteriore del molo portuale esistente e in parte un'area degradata utilizzata per decenni quale discarica edile che pertanto verrebbe in questa occasione bonificata e riqualificata (fig.3).



Fig. 3 Zona "Cave". Il degrado dell'area interessata dai precedenti scarichi di rifiuti inerti.

La soluzione di Condotte è stata posta in gara, scelta da una conferenza di servizi tra altre che hanno partecipato ed ha ricevuto l'autorizzazione per passare alla fase definitiva.

Il progetto definitivo presentato inizialmente dalla Società, che rispetto al preliminare aveva già fortemente ridimensionato gli edifici a terra su richiesta del Comune, prevedeva la realizzazione di un molo che delimitava un bacino autonomo, tutto diportistico, con un sistema di servizi a terra contenenti, sulla piastra a livello di banchina, uffici, bagni, negozi, officine, ecc. e, sopra, altri due livelli terrazzati con circa 55 piccoli residences.

Le problematiche più rilevanti emerse durante le Conferenze hanno interessato :

- 1) la presenza di alcune zone con posidonia oceanica, habitat tutelato dalla Comunità europea;
- 2) la ipotizzata incompatibilità della componente ricettivo-residenziale con le norme del PUTT (piano paesistico regionale).

Il primo problema è stato oggi superato in quanto il nuovo intervento è stato definito dalla Capitaneria di porto come indispensabile per garantire la sicurezza pubblica nella navigazione nel canale d'Otranto, in quanto il porto attuale, che non può essere chiuso ulteriormente, non garantisce con forti tramontane sicurezza di ingresso e ormeggio.

Questa definizione, come già affermato in una nota inviata dallo stesso Ministero dell'Ambiente all'assessorato regionale, che si occupa della valutazione di incidenza, rende ammissibile l'intervento in quanto di **"rilevante e preminente interesse pubblico"**.

Con riferimento alla componente residenziale, invece, la società ha accettato il taglio di tutti gli alloggi, quindi di ben due livelli fuori terra degli edifici, lasciando solo la piastra a livello di banchina dei servizi strettamente legati alla funzione portuale.

Oggi, quindi, il progetto si è notevolmente ridimensionato (vedere i rendering dopo il taglio delle residenze) e risulta autorizzabile per tutti gli Enti presenti in Conferenza, compresa la Regione che si esprime anche sulla compatibilità con il Piano paesaggistico regionale (PUTT/p).

Attualmente hanno già espresso parere favorevole sul progetto o hanno comunicato disponibilità all'approvazione nella prossima conferenza:

- Regione Puglia – Demanio
- Regione Puglia – Lavori Pubblici
- Regione Puglia – Assetto del territorio (previa eliminazione residenze)
- Regione Puglia – Ecologia (dopo la nota inviata dal Ministero Ambiente sulle posidonie)
- Regione Puglia – Trasporti
- Regione Puglia – Turismo
- Ministero infrastrutture e trasporti- Capitaneria di Porto di Gallipoli
- Ministero infrastrutture e trasporti- Circomare di Otranto
- Ministero infrastrutture e trasporti - Ufficio opere marittime Bari
- Marina Militare – Comando Dipartimento Jonio e Canale d'Otranto
- Agenzia del Demanio
- Agenzia delle Dogane
- Autorità di bacino della Puglia
- Comando vigili del fuoco di Lecce
- Provincia di Lecce
- Comune di Otranto
- Legambiente (previa eliminazione residenze)
- Unione dei Comuni di Terra d'Otranto
- Confindustria Puglia

**Il 26.03.2014 il Servizio Ecologia della Regione ha comunicato di aver ricevuto il parere negativo da parte della Direzione Regionale del Ministero per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia.**

Analizzando i comportamenti della Soprintendenza, bisogna dire che quella archeologica ha partecipato sin dalla fase preliminare, richiedendo indagini e studi approfonditi che sono stati effettuati dalla società con esperti del settore e inseriti nel progetto.

La Soprintendenza al paesaggio, ancorché convocata, non ha partecipato alla conferenza del 2008 sul progetto preliminare.

La conferenza è stata aggiornata per il 04.06.2009. Nuovamente la componente archeologica ha partecipato mentre quella paesaggistica ha comunicato di avere altri impegni.

La conferenza è stata aggiornata per il 07.10.2009. La Soprintendenza paesaggistica non ha partecipato.

La Regione Puglia ha chiuso, quindi, la Conferenza preliminare considerando il progetto di Condotte come il migliore e autorizzando la società ad elaborare la progettazione definitiva da sottoporre ai vari Enti per i pareri di competenza, sempre mediante lo strumento della Conferenza dei Servizi.

Sul progetto definitivo è stata avviata la procedura di VAS, VIA e VI.

Mentre si discuteva tutto ciò, la Direzione Regionale della Puglia ha dato avvio al procedimento per apporre sullo specchio acqueo interno ed esterno al porto due vincoli, oltre a quello paesaggistico già operante:

- un vincolo monumentale indiretto;
- un vincolo archeologico.

Per come fu posta la questione, senza nessun coinvolgimento dell'amministrazione e proprio nella discussione di progettazioni così importanti per il territorio, l'iniziativa della Direzione Regionale sembrò solo un'azione di disturbo alle programmazioni in essere, da contrastare e, infatti, il Comune di Otranto fece ricorso al TAR che annullò i decreti di vincolo ritenendoli eccessivi e generici. Successivamente il Consiglio di Stato ha sospeso il provvedimento del TAR in attesa della discussione nel merito che non è ancora stata affrontata.

I vincoli imposti però, soprattutto alla luce del taglio subito dal progetto (eliminazione di tutta la componente turistico-residenziale, ben due piani fuori terra), non rappresentano vincoli di inedificabilità, ma sono compatibili con il progetto in quanto il muro paraonde basso del nuovo intervento e gli edifici ad un solo livello, nascosti dal promontorio delle cave, non intralciano le visuali da mare dei vari monumenti tutelati, come ampiamente dimostrato negli elaborati progettuali.

Prima di entrare nel merito delle valutazioni della Soprintendenza, vogliamo anzitutto segnalare che il parere negativo è stato espresso dopo ben 6 anni dalla prima convocazione, durante i quali la Soprintendenza, sempre convocata e solo a volte presente, non ha mai manifestato alcuna perplessità sull'opera, consentendo di procedere nell'iter approvativo con notevoli investimenti di denaro e risorse umane, sia da parte del privato promotore dell'opera, ma anche da parte dei numerosi Enti pubblici impegnati, in particolare il Comune di Otranto.

Certamente risulta decisamente tardivo il parere espresso, e su questo l'Amministrazione si riserva valutazioni più approfondite.

Considerando nello specifico i pareri espressi, è necessario fare un distinguo tra quello della Soprintendenza Archeologica e quello della Soprintendenza al Paesaggio.

Recenti studi hanno consentito di datare alcuni reperti presenti nell'area di intervento, in parte già distrutti dall'attuale molo S.Nicola, come resti di un molo di epoca medievale. In un confronto avuto sull'argomento con il Soprintendente per i Beni Archeologici, la società proponente ha manifestato la disponibilità di eliminare la previsione di dragaggi in quell'area e di valorizzare tali reperti preservandoli, pur rinunciando ad alcuni posti barca. Non a caso nel parere endoprocedimentale della Soprintendenza per i Beni Archeologici si legge "...il Progetto definitivo



*del Porto turistico di Otranto, per come articolato ..., prevedendo il dragaggio e l'ingombro di tutta l'area interessata dalle strutture antiche, risulti in contrasto con la prospettiva di tutela e valorizzazione dell'importante struttura normanna sopra descritta. A giudizio della scrivente, il progetto va riconsiderato nell'ottica di quanto espresso."*

Il parere endoprocedimentale espresso dalla Soprintendenza al Paesaggio, invece, afferma: " *La realizzazione del previsto nuovo Porto Turistico, lungi dal valorizzare il contesto paesaggistico interessato ... comporterebbe la radicale trasformazione fisica, percettiva e visiva delle aree interferite dalle opere, con il conseguente annullamento dell'identità stessa dei luoghi. Con le previste opere a terra e a mare, di fatto, si sostituirebbe l'esistente ambiente naturale di notevole e pregevole valore paesaggistico ... costituito dalla continuità e compenetrazione tra mare, scogliera e immediato retroterra costiero con un sistema antropizzato di rilevante impatto costruttivo e visivo del tutto estraneo ai luoghi, al modo consolidato di viverli, percepirla e fruirli liberamente da parte di utenti diversificati ( comunità locale, turisti, pescatori, amanti del trekking, ecc.).*

Leggendo tali motivazioni vogliamo solo fare le seguenti considerazioni:

- 1) quale porto può essere costruito senza interferire con la "compenetrazione tra mare, scogliera e immediato retroterra" ?
- 2) i porti devono essere costruiti in contesti con paesaggi degradati o devono ulteriormente valorizzare contesti turistici di pregio ?

La **Convenzione europea sul Paesaggio** definisce "Paesaggio" "una determinata parte di territorio, così come è percepita **dalle popolazioni**, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni". Definisce, inoltre, "Politica del paesaggio" "la formulazione, da parte delle autorità pubbliche competenti, dei principi generali, delle strategie e degli orientamenti che consentano l'adozione di misure specifiche finalizzate a salvaguardare **gestire e pianificare il paesaggio**".

Il progetto del porto è un'opera condivisa dalla popolazione locale, che in più occasioni ha manifestato, in questi anni, il suo consenso; è prevista dal Piano Regionale della portualità; ha il consenso dell'Unione dei Comuni di Terra d'Otranto; ha ricevuto il parere positivo di ben 19 Enti, comprese associazioni ambientaliste.

Noi crediamo che di fronte a tanto e tale consenso, che condivide un'idea di sviluppo sostenibile per il nostro territorio, l'idea della Soprintendenza di pensare al mondo che ci circonda come un contesto compiuto, immodificabile, da conservare così com'è, magari storicizzando anche i cementi degli ultimi decenni, e considerando tutto il nuovo come deleterio e distruttivo sia semplicemente anacronistica. Ancor più in questa fase storica in cui c'è l'esigenza forte di ripensare i nostri modelli di sviluppo, non certo orientabili verso un'industrializzazione spinta, ma verso la valorizzazione turistica del nostro patrimonio. Senza servizi e infrastrutture adeguate tutto ciò resterà solo un sogno.





