

**OGGETTO/OBJECT:**

PROGETTO/PROJECT:

RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE

REDEVELOPMENT OF THE MOLO POLISETTORIALE

NUOVA DIGA FORANEA DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO

TRATTO DI PONENTE

NEW BREAKWATER FOR THE PROTECTION OF THE OUTER PORT OF TARANTO

WEST SIDE

(PROGETTO DEFINITIVO)

(DETAILED DESIGN)

DATI/ DATA

Aggiornamento Issue	Cod. Cliente Code
1° Aprile 2013	

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

EIA - DEVELOPMENT AND URBAN PLANNING

**RESPONSABILE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE:**

HEAD DESIGNER:

ING. GIUSEPPE MARFOLI

STUDI SPECIALISTICI A CURA DI:

DESIGNERS:

**Dott. Giorgio Cardinali****Dott. Daniele Bensaadi****Ing. Stefano Saffioti****Ing. Rosanna Margarese****S.I.A.**

Società Italiana per l'Ambiente

Viale Alfredo Ottaviani, 110 • 00126 Roma  
Tel. 06.52.15.554 - 06.52.15.621 • Fax 06.52.15.553  
posta@siaenv.com • www.siaenvconsulting.com

01	Febbraio 2014	AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO IN CONFORMITA' AL VOTO N°24 DEL SIIT PROJECT UPDATING IN COMPLIANCE WITH THE VOTE N°24 OF SIIT	S.J.S. Engineering s.r.l.
00	Aprile 2013	PRIMA EMISSIONE / FIRST ISSUE	S.J.S. Engineering s.r.l.
REVISIONE REVISION	DATA DATE	MOTIVAZIONE REASON	PROPONENTE PROPOSER

MATRICE DELLA REVISIONE  
REVISION MATRIXStazione appaltante  
Awarding body
**AUTORITA' PORTUALE DI TARANTO**  
 PORT AUTHORITY OF TARANTO
Incarico  
Job

**RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE**  
**NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO**  
**TRATTO DI PONENTE**  
 REDEVELOPMENT OF THE MOLO POLISETTORIALE  
 NEW BREAKWATER FOR THE PROTECTION OF THE OUTER PORT OF TARANTO - WEST SIDE

Livello progettuale  
Project level
**PROGETTO DEFINITIVO**  
 DETAILED DESIGN
Soggetto attuatore  
Under authorization

Taranto Container Terminal s.p.a.  
per l'Autorità Portuale di Taranto  
Taranto Container Terminal Ltd.  
for Port Authority of Taranto

Titolo  
Title
**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**  
 ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT

**QUADRO DI RIFERIMENTO**  
**PROGRAMMATICO**

EIA - DEVELOPMENT AND URBAN PLANNING

Area code

**0130 TAR**

Title code

**03105-01**

Check

**R00**

Job code

**C-03**

Design by

**S.J.S. Engineering s.r.l.**

\*Roma (00187)  
Via Collina, n. 36  
Taranto (74123)  
P.zza Castel S. Angelo, n.11  
Mosca (123242)  
Krasnaya Presnaya  
st. 22 - Ufficio 3

Certified office\*  
COMPANY WITH  
QUALITY SYSTEM  
CERTIFIED BY DNV  
= ISO 9001 =

Edited

Santoro

Checked



ML

Date

February 2014



Filename

0130TAR03105-01-R00.doc

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i>  <b>0130TAR03105-01-R00</b>
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>  Pagina <i>Page</i> <b>1</b> Di <i>of</i> <b>49</b>

## INDICE



<b>1.</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE A LIVELLO NAZIONALE, REGIONALE E PROVINCIALE .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA NEL SETTORE DEI TRASPORTI .....</b>	<b>5</b>
2.1.1	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.).....	5
2.1.2	Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.).....	6
2.1.3	Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2009-2013 .....	8
2.1.4	Documento Strategico Regionale (D.S.R.) .....	9
2.1.5	Programma Operativo Regionale per la Puglia (POFESR - Puglia 2007 - 2013) .....	10
<b>2.2</b>	<b>STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE.....</b>	<b>12</b>
2.2.1	Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/p).....	12
2.2.2	Il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.).....	16
2.2.3	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) di Taranto .....	17
<b>2.3</b>	<b>AREE NATURALI PROTETTE E DELLA RETE NATURA 2000 .....</b>	<b>20</b>
<b>2.4</b>	<b>STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE AMBIENTALE.....</b>	<b>22</b>
2.4.1	Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA).....	22
2.4.2	Sito inquinato d'interesse nazionale di Taranto.....	23
2.4.3	Piano di Disinquinamento per il Risanamento del Territorio della Provincia di Taranto .....	25
2.4.4	Pianificazione di Bacino (PAI) .....	29
<b>2.5</b>	<b>PIANIFICAZIONE SETTORIALE.....</b>	<b>31</b>
2.5.1	Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE).....	31
2.5.2	Piano Regionale delle Coste (PRC) .....	32
<b>3.</b>	<b>PIANIFICAZIONE URBANISTICA.....</b>	<b>36</b>
<b>3.1</b>	<b>LA PIANIFICAZIONE PORTUALE .....</b>	<b>36</b>
3.1.1	Piano Regolatore Portuale di Taranto .....	36
3.1.2	Piano Operativo Triennale del Porto 2012-2014 (P.O.T.).....	39
<b>3.2</b>	<b>LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE .....</b>	<b>39</b>
3.2.1	Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.).....	39
3.2.2	Piani comunali di zonizzazione acustica .....	42
<b>4.</b>	<b>REGIME VINCOLISTICO.....</b>	<b>43</b>

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data\Date <b>Febbraio 2014</b>
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>2</b>	Di of <b>49</b>

<b>5. DESCRIZIONE DEI RAPPORTI DI COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SETTORIALI E TERRITORIALI .....</b>	<b>44</b>
<b>5.1 COERENZA CON GLI STRUMENTI SETTORIALI .....</b>	<b>44</b>
5.1.1 Strumenti a livello nazionale .....	44
5.1.2 Strumenti a livello regionale, provinciale e comunale.....	44
<b>5.2 COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE .....</b>	<b>45</b>
5.2.1 Strumenti a livello regionale e provinciale.....	45
<b>5.3 COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA .....</b>	<b>45</b>
<b>5.4 COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE DELLA TUTELA NATURALISTICA .....</b>	<b>46</b>
<b>5.5 COERENZA CON I VINCOLI E GLI AMBITI DI TUTELA .....</b>	<b>47</b>
<b>6. ALLEGATI.....</b>	<b>48</b>
<b>6.1 ELABORATI GRAFICI.....</b>	<b>48</b>

## INDICE FIGURE

Figura 1 Stralcio della Carta 4-Bis Ambiti Territoriali Estesi del PUTT/p, con indicazione dell'area d'intervento .....	14
Figura 2 Stralcio della Carta 2-c "Vincoli ex lege 1497/39" del PUTT/p .....	15
Figura 3 Stralcio della Carta 2-a "Decreti Galasso" del PUTT/p.....	15
Figura 4 Stralcio della Carta 2-e "Sic e Zps" del PUTT/p.....	16
Figura 5 Stralcio della tavola "Reti ecologiche ed ambiti di tutela" del PTCP .....	19
Figura 6 Stralcio della tavola "Beni culturali e vincoli paesaggistici" del PTCP .....	20
Figura 7 SIC e ZPS con indicazione dell'area d'intervento .....	21
Figura 8 Perimetrazione del SIN Taranto.....	24
Figura 9 Perimetro area SIN con indicazione dell'area d'intervento .....	25
Figura 10 Stralcio della "Carta delle aree a pericolosità idraulica" del PAI .....	30
Figura 11 Bacini estrattivi prossimi l'area d'intervento .....	32
Figura 12 Stralcio della tavola "Clima Anemometrico" del Piano Regionale delle Coste.....	34
Figura 13 Stralcio della tavola "Analisi: criticità-sensibilità" del Piano Regionale delle Coste.....	34
Figura 14 Stralcio della tavola "Sistema delle tutele ambientali" del Piano Regionale delle Coste .....	35
Figura 15 Il PRP vigente (1980).....	38
Figura 16 Il nuovo PRP (2007) .....	38
Figura 17 Stralcio del PRG vigente del Comune di Taranto.....	41

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>  Pagina Page <b>3</b> Di of <b>49</b>	

## 1. PREMESSA

Il 20 giugno 2012 i Ministri per la Coesione Territoriale, delle Infrastrutture e Trasporti, dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente, la Regione Puglia, l'Autorità Portuale, il Commissario Straordinario, la Provincia di Taranto, il Comune di Taranto, TCT S.p.A., Evergreen Line, Sogesid S.p.A. ed il Gruppo Ferrovie dello Stato (RFI S.p.A. e Trenitalia S.p.A.) hanno sottoscritto l'“Accordo per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il Superamento dello Stato d'Emergenza Socio-Economico-Ambientale”, procedendo alla parziale novazione ed integrazione dei Protocolli di Intesa firmati nel 1998 e nel 2009 dagli stessi Soggetti.

Nel contempo, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri DPCM 17 febbraio 2012, il Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, è stato nominato Commissario Straordinario per realizzare alcune opere di grande infrastrutturazione all'interno del porto. Il provvedimento attribuisce al Commissario i poteri in grado di accelerare tutte le procedure autorizzative e di appalto delle opere programmate.



Tra le opere prioritarie previste dal Protocollo siglato il 5 novembre 2009, figura la nuova diga foranea a protezione del Molo Polisetoriale, per la quale *“dovrà essere programmata una realizzazione per lotti funzionali”*. L'obiettivo è integrare il sistema di difesa artificiale del porto fuori rada, che attualmente consiste in una diga artificiale a paramento verticale di circa 1.450m, realizzata a partire dagli anni '80.

Da parte sua TCT S.p.A., concessionario del Molo Polisetoriale ove è in esercizio un terminal container, ha avviato la progettazione degli interventi di “Riqualificazione del Molo Polisetoriale di Taranto”; in particolare: l'ammodernamento della banchina di ormeggio propedeutico ai dragaggi a -16,50m dei fondali, l'adeguamento dell'area terminal rinfuse e la realizzazione di una nuova diga foranea.

Allo scopo di ottimizzare la configurazione della nuova opera marittima di difesa, nel corso dell'elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, adottato, in via preliminare, con Delibera n° 3 del 2 maggio 2006 dal Comitato Portuale, sono state studiate diverse alternative di progetto per rispondere alle prescrizioni dettate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nei voti n. 322 del 23/07/2008 e n. 96 del 22/07/2009 delle Sezioni terza e quarta riunite. Nel corso della procedura, infatti, il C.S.LL.PP. ha richiesto di modificare la configurazione delle opere foranee per risolvere le problematiche connesse agli aspetti geotecnici e di idraulica marittima.

L'Autorità Portuale è quindi addivenuta alla soluzione finale, cioè una nuova diga di 1.300m di lunghezza che definisce, con l'attuale opera di difesa, un secondo canale di accesso al porto commerciale di Taranto. Nel proprio parere definitivo n. 48/2010 reso nella seduta del 24/03/2010, il C.S.LL.PP. ha confermato la fattibilità della nuova diga rispetto alle problematiche inizialmente sollevate.



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data\Date <b>Febbraio 2014</b>
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>4</b>	Di of <b>49</b>

Il nuovo PRP è poi stato trasmesso alla Regione Puglia per avviare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica conclusasi con la determinazione Prot. 089/dir/2012/00078 del Dirigente del Servizio Ecologia che ha espresso il proprio parere motivato con indicazioni e prescrizioni. Nelle more dell'approvazione definitiva da parte della Regione, l'Autorità Portuale ha avviato, con nota Prot. N. 000525/TEC del 17.01.2013, un procedimento di adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale vigente (1980). Tale procedimento si è concluso con parere favorevole, con raccomandazioni, espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'Adunanza del 20 marzo 2013 (Prot. N. 9/2013).

I finanziamenti ad oggi stanziati per l'opera, indicati nell'Accordo firmato il 20 giugno 2012, non permettono di procedere alla costruzione della diga prevista nel nuovo PRP in un'unica soluzione; si procederà, pertanto, in due lotti funzionali, come peraltro indicato nel Protocollo di Intesa sottoscritto il 5 novembre 2009.

Il primo lotto funzionale, oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale (SIA), ha una lunghezza di 500 m e assolve alla funzione di garantire un'adeguata protezione alla banchina del Terminal Container del Molo Polisetoriale, come dimostrato dagli studi specialistici a corredo del progetto definitivo. Tale soluzione, in definitiva, contempera funzionalità, sicurezza, fattibilità tecnica ed economica.

Lo SIA del progetto definitivo "Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - Tratto di ponente", è stato redatto ai sensi dell'art. 22 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dell'Allegato VII, che riportano i contenuti di uno studio di impatto ambientale.



Il Quadro di Riferimento Programmatico, in particolare, come indicato nel DPCM 27/12/88 "Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale", fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'intervento proposto e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

Questi elementi, secondo il D.P.C.M. del 27/12/88, "costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del giudizio di valutazione di compatibilità ambientale".

La finalità del Quadro di Riferimento Programmatico è illustrare, infatti, i rapporti di coerenza intercorrenti tra l'opera in oggetto e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di programmazione e pianificazione settoriale, territoriale ed urbanistica, sia a livello comunitario che nazionale e locale.

Il presente Quadro di Riferimento Programmatico è stato, pertanto, articolato in due parti: una prima dedicata all'individuazione delle strategie, finalità, obiettivi ed interventi previsti e perseguiti da Piani e Programmi che hanno competenza nel governo e nella pianificazione del territorio; una seconda finalizzata alla verifica dei rapporti di coerenza e conformità del progetto in esame con gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti.



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>6</b>	Di of <b>49</b>

pianificazione dei trasporti cui le Regioni sono invitate ad aderire, per consentire omogeneità dei contenuti e per far sì che esigenze e proposte siano confrontabili.

## 2.1.2 Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.)

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) è stato istituito con la legge n. 151 del 10 aprile 1981 “Legge quadro per l’ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali” mentre nel 2001 sono state definite le Linee Guida per la redazione e la gestione dei PRT. Il documento ha voluto promuovere un effettivo rinnovamento nelle modalità di predisposizione dei PRT, assicurare il massimo coordinamento con le scelte del PGTL e consentire un facile confronto tra le proposte dei vari PRT.

Inoltre con Legge Regionale n. 16 del 23 giugno 2008, sono stati definiti i “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti”.



Il PGTL, indicando obiettivi, vincoli, metodologie e strategie per la pianificazione dei trasporti a livello regionale, ha fatto sì che i PRT non vengano più intesi come mera sommatoria di interventi infrastrutturali, ma si configurino come progetti di sistema.

Il PRT, quindi, con natura giuridica di “piano settoriale di intervento economico-finanziario”, è il documento programmatico settoriale della Regione Puglia rivolto a realizzare sul proprio territorio, in armonia con gli obiettivi del piano generale dei trasporti, delle Linee Guida in esso riportate e degli altri documenti programmatici internazionali, nazionali e interregionali, un sistema equilibrato della rete di trasporto delle persone e delle merci, che privilegi le integrazioni tra le varie modalità, favorendo quelle a minor impatto ambientale.

In sintesi, l'obiettivo principale riportato nel Piano nazionale e condiviso da quello regionale è creare un sistema della rete dei trasporti che risulti globalmente efficiente, sicuro, ecologicamente sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico. A questo fine, gli obiettivi e le strategie di cui agli artt. 5-8 della L.R. 16/2008, sono stati definiti dal PRT senza essere suddivisi per modalità di trasporto, con lo scopo di garantire una programmazione attenta a coesione, coerenza ed integrazione, delle diverse modalità di mobilità.

Ricalcando quanto previsto dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il processo di pianificazione dei trasporti della Regione Puglia intende il PRT come Piano Direttore, da attuarsi attraverso Piani Attuativi (per ciascuna modalità di trasporto e, attraverso ulteriori piani di settore, per le merci e la logistica ed i servizi di trasporto pubblico) che contengano le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento, definite nel PRT.

Uno degli obiettivi specifici, con riferimento ai porti, è accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale.

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data\Date <b>Febbraio 2014</b>
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>7</b>	Di of <b>49</b>

L'unitarietà funzionale e fisica del Sistema Nazionale dei Trasporti (SNIT) e l'integrazione con quello pugliese, impongono la verifica di coerenza tra gli obiettivi assunti a scala nazionale e quelli assunti a scala regionale.

Le infrastrutture su cui si svolgono servizi di trasporto di livello nazionale e che pertanto, fanno parte dello SNIT attuale, limitatamente alla Regione Puglia ed alla Provincia di Taranto, sono:

- la rete ferroviaria SNIT: Bari-Taranto; (Battipaglia-Potenza)/(Castiglione Sibari) –Metaponto – Taranto); connessioni con i terminali di trasporto costituenti nodi dello SNIT;
- la rete stradale SNIT di primo livello: Autostrada A14 Bologna-Taranto; SS 106 e SS 106 dir. Metaponto-Taranto; SS 7 Taranto-Brindisi;
- la rete portuale SNIT di primo livello: Porto di Taranto;
- la rete aeroportuale SNIT: nessuna infrastruttura;
- la rete dei Centri Merci SNIT: nessuna infrastruttura.

Tra gli interventi programmati, previsti a livello nazionale dal PGTL e ritenuti di interesse per la Regione Puglia, e che comportano, tra l'altro, sicure ricadute sul sistema portuale tarantino, si ricordano quelli sulla rete ferroviaria; in particolare:

- il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Bari-Taranto e relativo collegamento con il porto;
- la creazione di un corridoio-merci per container e semirimorchi lungo la direttrice Sicilia-GioiaTauro-Taranto-Bari-Rimini-Bologna-Ferrara-Brennero;
- la creazione di un corridoio-merci "high cube" Taranto-Bari-Bologna-Brennero con regime di circolazione T.E.S. (Trasporto Eccedente Sagoma).



La Rete Portuale SNIT, individuata nel P.R.T., definisce i porti che sono da considerare di interesse nazionale e che allo stato attuale coincidono con gli scali sede di Autorità Portuali (L. 84/94 e s.m.i.).

I porti pugliesi che fanno parte di tale rete sono Bari, Brindisi e Taranto.

Le Autorità Portuali competenti, in accordo con le amministrazioni nazionali e regionali interessate, gestiscono l'attività e lo sviluppo di tali infrastrutture attraverso le seguenti azioni:

- monitoraggio continuo dei dati funzionali e di traffico;
- iniziative di sviluppo commerciale;
- individuazione degli interventi di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture e dei servizi;
- verifica ed aggiornamento dei criteri gestionali.

Il Piano Regionale dei Trasporti, con riferimento alla programmazione delle Autorità Portuali che fanno parte della rete SNIT (Bari-Brindisi-Taranto) recepisce le indicazioni di seguito riportate:

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>8</b> Di <i>of</i> <b>49</b>

- riconoscimento del ruolo del Porto di Taranto come hub di transshipment di valenza internazionale, come porto industriale di riferimento per il comparto siderurgico, petrolifero e dei cementi e come porto commerciale a servizio dell'area più meridionale della regione;
- riconoscimento del Porto di Taranto come terminale del Corridoio Adriatico.

### 2.1.3 Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2009-2013

Il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2009-2013 è stato elaborato dall'Assessorato alla Mobilità della Regione ed è il primo redatto in conformità all'art. 7 della L.R. 18/2002 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale", come modificato dalla L.R. 32/2007.



Il Piano Operativo Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2009-2013 è stato approvato con delibera della giunta regionale n. 814 del 23 marzo 2010, pubblicata nel bollettino ufficiale della Regione Puglia, n. 76 suppl. del 28 aprile 2010, dopo essere stato sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi e per gli effetti del decreto legislativo n° 152/2006 come modificato dal decreto legislativo n° 4/2008 e secondo quanto previsto dalla DGR 981/15 Giugno 2008. Tale Piano Attuativo, ai sensi dell'art. 7 della L.R. 18/2002 come modificato dalla L.R. 32/2007 e della stessa L.R. 16/2008, contiene le scelte progettuali di dettaglio per le modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea che l'Amministrazione regionale ha formulato a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite dal PRT, nella Legge Regionale n.16 del 23 giugno 2008.

Riguarda dunque, la definizione di tutti gli interventi infrastrutturali per le suddette modalità e la definizione delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione e rimanda ai contenuti dei Programmi Operativi Triennali, presentati dalle Autorità Portuali competenti tra il 2007 e il 2008.

Nel Piano Attuativo, e precisamente nel Quadro degli interventi infrastrutturali, gli stessi sono classificati in base all'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio, sulla base della maturità tecnico-progettuale, della complessità dell'opera e del riconosciuto grado di priorità risultante dalle valutazioni effettuate.

I Piani Attuativi sono rielaborati ad ogni aggiornamento del PRT (che ha un orizzonte temporale di validità di cinque anni). Tuttavia il presente Piano assume, essendo il primo predisposto secondo le nuove disposizioni legislative regionali sopra richiamate, uno scenario di ampio respiro che guarda oltre il traguardo dei 5 anni (2013), in sintonia con le Linee Guida ministeriali per la redazione dei PRT. Oltre agli Scenari di Progetto di Riferimento (Immediata realizzazione), è stato elaborato uno scenario al 2020, anno entro il quale il Piano propone la realizzazione di un insieme di interventi tesi a creare un assetto infrastrutturale capace di servire efficacemente i livelli di domanda stimati per quella data.



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Pagina <i>Page</i>	Di <i>of</i>
		<b>9</b>	<b>49</b>

Nel dettaglio il PRT della Puglia ha stabilito che il Piano Attuativo dovesse porsi, come obiettivo, la classificazione e la gerarchizzazione dei porti di interesse regionale (cfr. Art. 23 L.R. 16/2008) e la definizione di sub-sistemi territoriali in cui aggregarli (cfr. Art. 24 L.R. 16/2008), individuando queste azioni come propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento (cfr. Art. 25 e Art. 26 L.R. 16/2008), distinte in mobilità delle persone e mobilità delle merci.

Al centro della strategia si trova il sub sistema portuale dello Ionio che, per le sue caratteristiche, la sua localizzazione, la dotazione infrastrutturale di accessibilità multimodale e la disponibilità di aree retro portuali, è nelle condizioni di sviluppare tutte le tipologie di traffico merci e, soprattutto, di proporsi come area cerniera, inserendosi in alcuni processi di filiera.

In riferimento al trasporto marittimo, le Autorità Portuali dei tre principali porti pugliesi, attraverso i propri strumenti di programmazione (Piani Operativi Triennali), hanno definito un quadro piuttosto preciso degli interventi infrastrutturali mirati ad attuare gli scenari di sviluppo maggiormente promettenti per ciascun porto.

I due principali obiettivi del Piano Attuativo, in questo scenario, sono i seguenti:



- potenziare il sistema dei collegamenti a terra, in linea con le specializzazioni prevalenti di ciascun porto;
- proporre alcuni elementi di innovazione e stimolo per lo sviluppo di particolari segmenti di trasporto marittimo di passeggeri e merci.

Le azioni definite dal Piano Attuativo sono le seguenti:

- mettere a sistema le infrastrutture e i servizi di trasporto per migliorare l'accessibilità ai porti;
- aprire una rotta di Autostrade del Mare che colleghi stabilmente l'hub di Taranto con la Sicilia, allo scopo di aumentare la competitività dell'hub pugliese nell'intercettare i flussi di traffico transhipment;
- fare in modo che la piattaforma logistica possa sfruttare le opportunità di coordinamento tra il porto di Taranto, il porto di Brindisi e l'Interporto di Bari, presso il quale dovranno essere concentrate le attività di riordino ed efficientamento delle operazioni logistiche per la composizione dei treni provenienti dai due porti.

## 2.1.4 Documento Strategico Regionale (D.S.R.)

Il Documento Strategico Regionale (DSR) delinea l'indirizzo strategico per lo sviluppo economico e sociale del territorio e coordina, secondo il principio dell'unitarietà, il complesso insieme di fonti programmatiche attivi a livello regionale (Piano Strategico Regionale - PSR), a livello nazionale (Quadro Strategico Nazionale - QSN e Fondi per le Aree Sottoutilizzate - FAS) e, a livello

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data\Date <b>Febbraio 2014</b>
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>10</b>	Di of <b>49</b>

comunitario (Fondi Strutturali). Il DSR definisce, inoltre, gli strumenti e le modalità per migliorare i livelli di cooperazione istituzionale, nell'ambito della strategia di politica regionale unitaria.

La Regione Puglia ha adottato il Documento Strategico Regionale (DSR) 2007-2013 con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1139 del 1 agosto 2006. Delle relative Proiezioni Territoriali, la Giunta regionale ha preso atto con delibera n. 42/2007.

Il DSR e le sue Proiezioni Territoriali costituiscono lo scenario di riferimento rispetto al quale contestualizzare il Piano Regionale dei Trasporti; questi documenti forniscono, infatti, la visione, l'interpretazione del sistema insediativo, paesaggistico ed ambientale e gli indirizzi di sviluppo che la Regione Puglia ha inteso proporre alla Comunità Europea ai fini della Programmazione 2007-2013 dei Fondi Strutturali Comunitari.

Il Documento, così come riportato nella presentazione, *"contiene una prima ipotesi di individuazione delle linee di intervento e di allocazione delle risorse finanziarie sugli assi strategici e sugli obiettivi prioritari: tali ipotesi saranno meglio precisate nei Programmi Operativi, tenendo conto delle conclusioni tra Unione Europea, Governo Nazionale e governi regionali"*.



Attraverso l'analisi delle situazione regionale e dell'esame delle criticità emerse su diversi aspetti, incluso il sistema trasportistico, il documento arriva ad elaborare priorità ed obiettivi e a definire ambiti di intervento entro cui sviluppare azioni e strategie.

Relativamente al settore trasporti e reti di comunicazione, si legge *"l'analisi in Puglia evidenzia un grado di infrastrutturazione ancora inadeguato, rispetto alle dinamiche della domanda e alle prospettive dell'innovazione tecnologica, ai processi di internazionalizzazione in atto, ai livelli di accessibilità e qualità"*.

Tra gli obiettivi specifici per il sistema marittimo vi è quello di *"potenziare i sistemi della portualità pugliese con specifico riferimento alle infrastrutturazioni, agli interventi dell'ultimo miglio, al rafforzamento della retroportualità e al rafforzamento del sistema della portualità turistica"*. Questi obiettivi vengono perseguiti attraverso linee di intervento ben definite e attuabili attraverso altri programmi e fondi come il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e il FSE (Fondo Sociale Europeo). Per i trasporti, in generale, e per il sistema portuale, in particolare, lo scopo è il riequilibrio modale e il potenziamento dei collegamenti con le direttrici nazionali e internazionali, interventi di accessibilità interna, sviluppo delle infrastrutture di movimentazione e logistica delle produzioni.

### **2.1.5 Programma Operativo Regionale per la Puglia (POFESR - Puglia 2007 - 2013)**

Il 20 novembre 2007, con Decisione Comunitaria n. 5726, la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo Regionale per la Puglia (POR), relativo al periodo 2007-2013. La finalità del programma è, essenzialmente, promuovere la crescita e l'occupazione, assicurando nel contempo la sostenibilità delle azioni.

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Pagina <i>Page</i>	11 Di <i>of</i>

Il POR per la Puglia, cofinanziato dal FESR, ha tre obiettivi:

- rafforzare i fattori di attrattività del territorio, migliorando l'accessibilità, garantendo servizi di qualità e salvaguardando le potenzialità ambientali. Tutto ciò tramite un modello di sviluppo sostenibile basato su una maggiore efficienza nel consumo energetico e un aumento significativo della produzione di energie rinnovabili;
- promuovere l'innovazione, l'imprenditoria e lo sviluppo dell'economia e della conoscenza anche attraverso la valorizzazione del lavoro competente e dei distretti produttivi;
- realizzare condizioni migliori di occupabilità, di coesione e inclusione sociale.

In conformità con quanto definito nel Quadro Strategico Nazionale (QSN), il POR agisce in relazione agli obiettivi che la programmazione nazionale ha definito "di valenza regionale" e indicato come specifici.



In riferimento alle aree portuali, il Programma Operativo Regionale contempla, fra le priorità d'intervento, il cosiddetto Asse V "Reti e collegamenti per la mobilità". Lo scopo è contribuire, a livello regionale, a colmare il gap della Puglia, rispetto al territorio nazionale, in termini di accessibilità territoriale e di mobilità di merci e persone, applicando i criteri di sviluppo sostenibile. Le priorità d'intervento per l'adeguamento ed il potenziamento del sistema della mobilità regionale attengono a:

- la creazione di un sistema di trasporto pubblico a scala regionale integrato in termini di reti, servizi e tariffe realmente attrattivo per svariati segmenti di utenza, in grado di ottimizzare l'uso delle modalità di trasporto esistenti secondo le intrinseche funzioni e caratteristiche;
- lo sviluppo di reti di trasporto locali ed urbane sostenibili ed accessibili;
- la creazione di una "piattaforma logistica regionale" integrata e polivalente, in grado di rafforzare ed ampliare il tessuto imprenditoriale della Regione, anche attraverso l'attrazione di investimenti nazionali ed esteri e la creazione di servizi accessibili agli utilizzatori esterni che transitano nel Mediterraneo.

L'attuazione di queste priorità consentirebbe di elevare la qualità dei servizi e di accrescere l'utilizzo delle strutture trasmissive esistenti, generando effetti benefici per le famiglie e le imprese e contrastando il processo di deterioramento ambientale.

In relazione a quanto suddetto, gli obiettivi specifici sono:

- accrescere l'attrattività della piattaforma portuale regionale, potenziando i porti di interesse regionale;
- promuovere la mobilità urbana sostenibile e accessibile;
- promuovere forme sostenibili di logistica distributiva in campo urbano e di servizi integrati;

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>  Pagina Page <b>12</b> Di of <b>49</b>	

- garantire l'interconnessione tra aree produttive, sistemi urbani, reti principali e nodi logistici e di trasporto, privilegiando la modalità ferroviaria e l'intermodalità;
- migliorare i servizi di Trasporto Pubblico a livello regionale, attraverso l'integrazione e la diversificazione dell'offerta, garantendo la sostenibilità ambientale, sociale ed economica e la coesione territoriale del sistema nel suo complesso.

Come riportato all'interno del Programma, fra le linee d'intervento per le "Reti e collegamenti per la mobilità", è previsto il "consolidamento e rafforzamento dei nodi portuali" tramite le seguenti azioni:

- completare l'infrastrutturazione e l'equipaggiamento dei nodi portuali, al fine di inserirli nelle grandi direttrici del traffico marittimo mediterraneo;
- integrare i nodi portuali con i sistemi stradali, ferroviari e/o di metropolitana, per favorire i collegamenti con le aree urbane e metropolitane e con i sistemi produttivi.

Il POR integra la linea di intervento del PON Reti e Mobilità I.1.2 "Potenziamento e riqualificazione di sistemi portuali (Autostrade del Mare – Corridoio 21)", che mira a "potenziare e riqualificare i sistemi portuali e a creare un'efficiente rete di terminali di cabotaggio per lo sviluppo del trasporto marittimo (...) perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità".



## 2.2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

### 2.2.1 Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/p)

Attualmente in Puglia è vigente il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (P.U.T.T./p), approvato con delibera Giunta Regionale n. 1748 del 15 Dicembre 2000, strumento di pianificazione territoriale sovraordinato agli strumenti di pianificazione comunale, che ha la finalità primaria di promuovere la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse territoriali ed in particolare di quelle paesaggistiche.

Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio", sotto l'aspetto normativo, si configura come un Piano Urbanistico Territoriale con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali, come previsto dall'art. 149 del D. Lgs. n. 490/99 e risponde ai contenuti di cui alle lettere c) e d) dell'art. 4 della L. R. n. 56/1980. Tale strumento ha integrato gli ordinamenti vincolistici già vigenti sul territorio ed introdotto nuovi contenuti normativi, in particolare, "Indirizzi di tutela" per tutelare i valori paesaggistici dei cosiddetti Ambiti Territoriali Estesi e "Prescrizioni di base" mirate a salvaguardare i cosiddetti Ambiti Territoriali Distinti, ovvero le componenti paesaggistiche "strutturanti" l'attuale assetto paesistico-ambientale.

Ai sensi dell'art.1 delle Norme Tecniche di Attuazione, il Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/p) disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio con

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>  Pagina Page <b>13</b> Di of <b>49</b>	

l'obiettivo di tutelare l'identità storica e culturale, rendere compatibili la qualità del paesaggio e delle sue componenti strutturanti con il suo uso sociale, promuovere la salvaguardia e valorizzazione delle risorse territoriali.



Nello specifico, nel Piano sono perimetrati gli Ambiti Territoriali Estesi, cui sono attribuiti diversi livelli di valore paesaggistico:

- valore eccezionale ("A"), laddove sussistano condizioni di rappresentatività di almeno un bene costitutivo di riconosciuta unicità e/o singolarità, con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;
- valore rilevante ("B"), laddove sussistano condizioni di compresenza di più beni costitutivi con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;
- valore distinguibile ("C"), laddove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;
- valore relativo ("D"), laddove, pur non sussistendo la presenza di un bene costitutivo, sussista la presenza di vincoli (diffusi) che ne individuino una significatività;
- valore normale ("E"), laddove non è direttamente dichiarabile un significativo valore paesaggistico.

Ai sensi del comma 2 dell'art. 2.01 delle NTA del Piano, i terreni e gli immobili compresi nei suddetti ambiti sono sottoposti alla disciplina diretta del Piano, che ne indica i relativi indirizzi di tutela da rispettare per perseguire gli obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica - ambientale, attraverso il rilascio delle autorizzazioni e tramite gli strumenti di pianificazione sott'ordinati.

L'area d'intervento non ricade negli ambiti territoriali disciplinati dal PUTT/p, come si deduce dalla stralcio della Tavola "Ambiti territoriali Estesi" riportato nella figura seguente.



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Data\Date <b>Febbraio 2014</b>  Pagina Page <b>14</b> Di of <b>49</b>

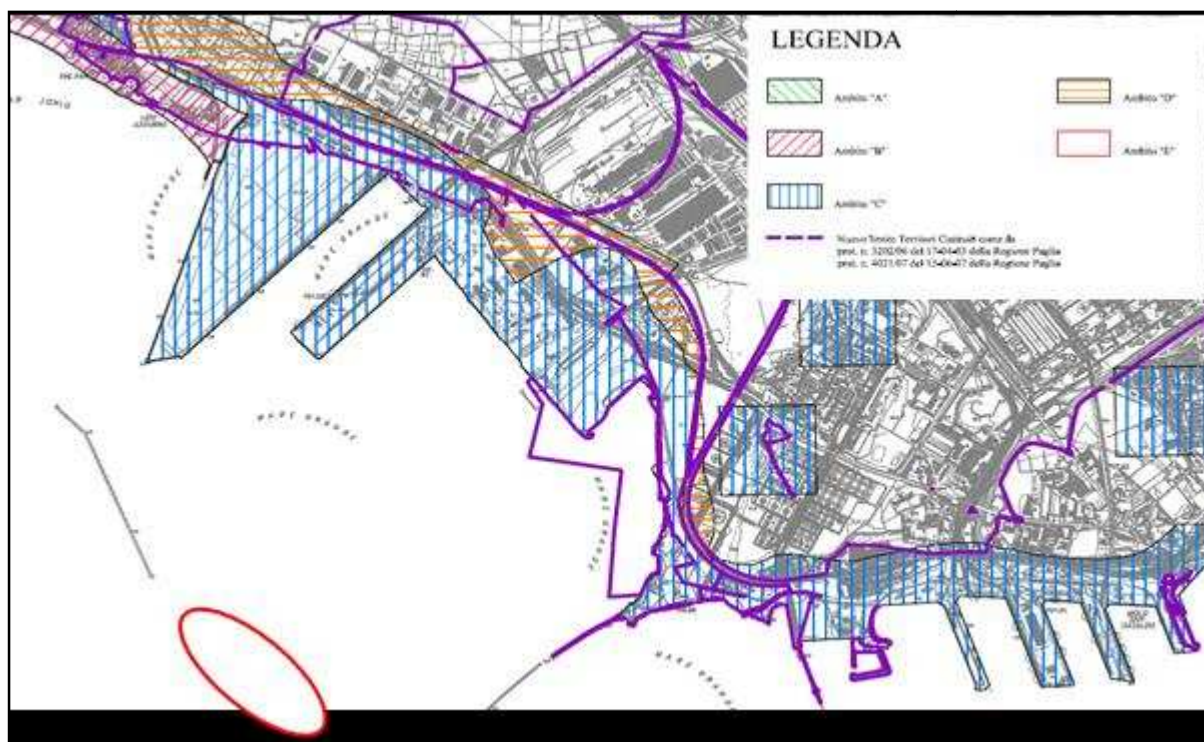


Figura 1 Stralcio della Carta 4-Bis Ambiti Territoriali Estesi del PUTT/p, con indicazione dell'area d'intervento

Le aree a terra interessate dall'allestimento del cantiere ricadono nell'ambito a cui è stato attribuito un valore paesaggistico "C", i cui obiettivi di tutela sono, in base al comma 1.3 dell'art. 2.02 delle NTA:

- la salvaguardia e la valorizzazione dell'assetto attuale, se qualificato;
- la trasformazione dell'assetto attuale, se compromesso, per il ripristino e l'ulteriore qualificazione;
- la trasformazione dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica.

Le norme del Piano di cui al titolo II "Ambiti territoriali estesi" ed al titolo III "Ambiti territoriali distinti", non trovano applicazione all'interno dei "territori costruiti", definiti come "aree tipizzate dagli strumenti urbanistici vigenti come zone omogenee "A" e "B"". In essi ricade l'area dove, da progetto, verrà allestito il cantiere per la costruzione della nuova diga, che rientra in zona B2 del PRG vigente (ai sensi dell'art. 1.03 co. 5.1 delle NTA).

Dall'analisi degli elaborati grafici a corredo del Piano, si deduce quanto segue:

- l'area di intervento e quella preposta per il cantiere a terra non ricadano in nessun ambito sottoposto a regime di tutela (Figura 1);
- nelle aree a mare e a terra sono assenti aree vincolate o tutelate (Tavola 2.c "Vincoli ex lege 1497/39", Tavola 2.a "Decreti Galasso", Tavola 2.e "Sic e Zps").

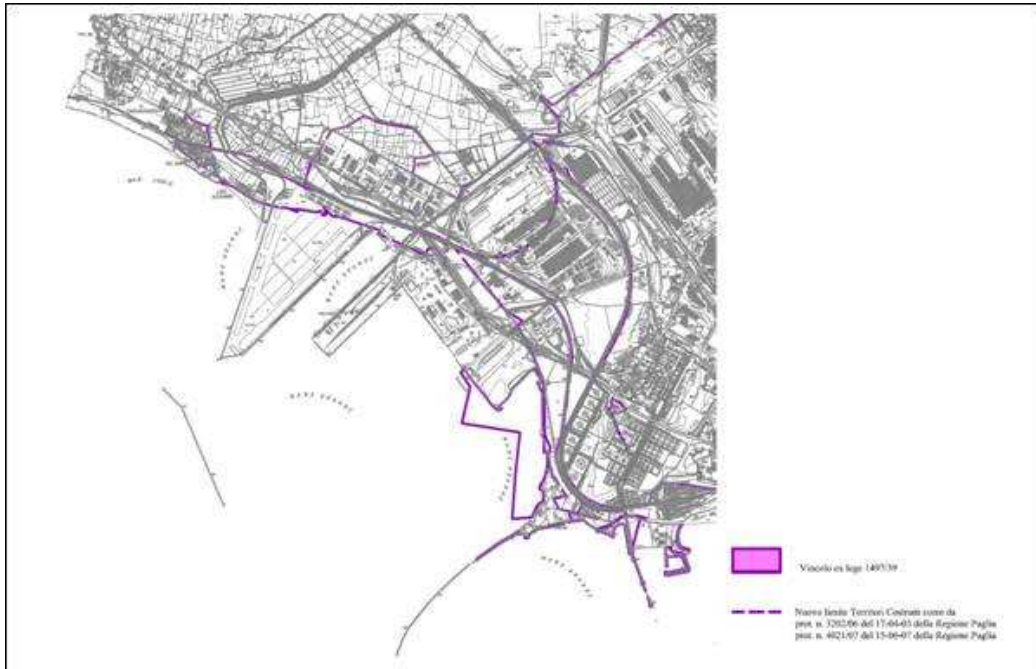


Figura 2 Stralcio della Carta 2-c "Vincoli ex lege 1497/39" del PUTT/p

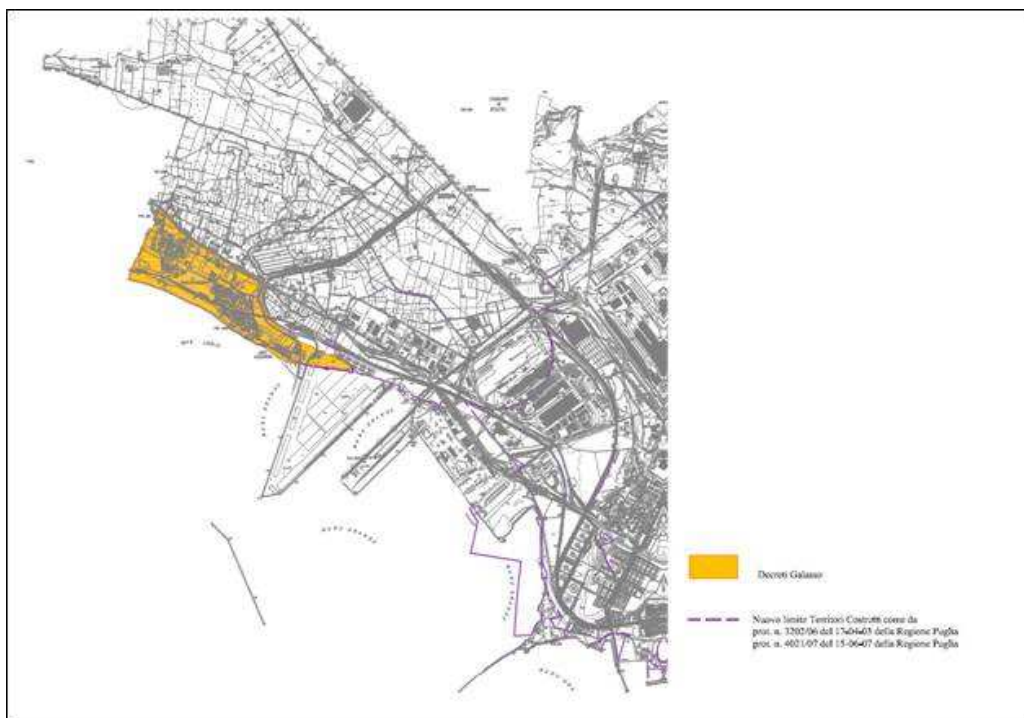




Figura 3 Stralcio della Carta 2-a "Decreti Galasso" del PUTT/p

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data\Date <b>Febbraio 2014</b>
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>			Pagina <i>Page</i> <b>16</b> Di <i>of</i> <b>49</b>

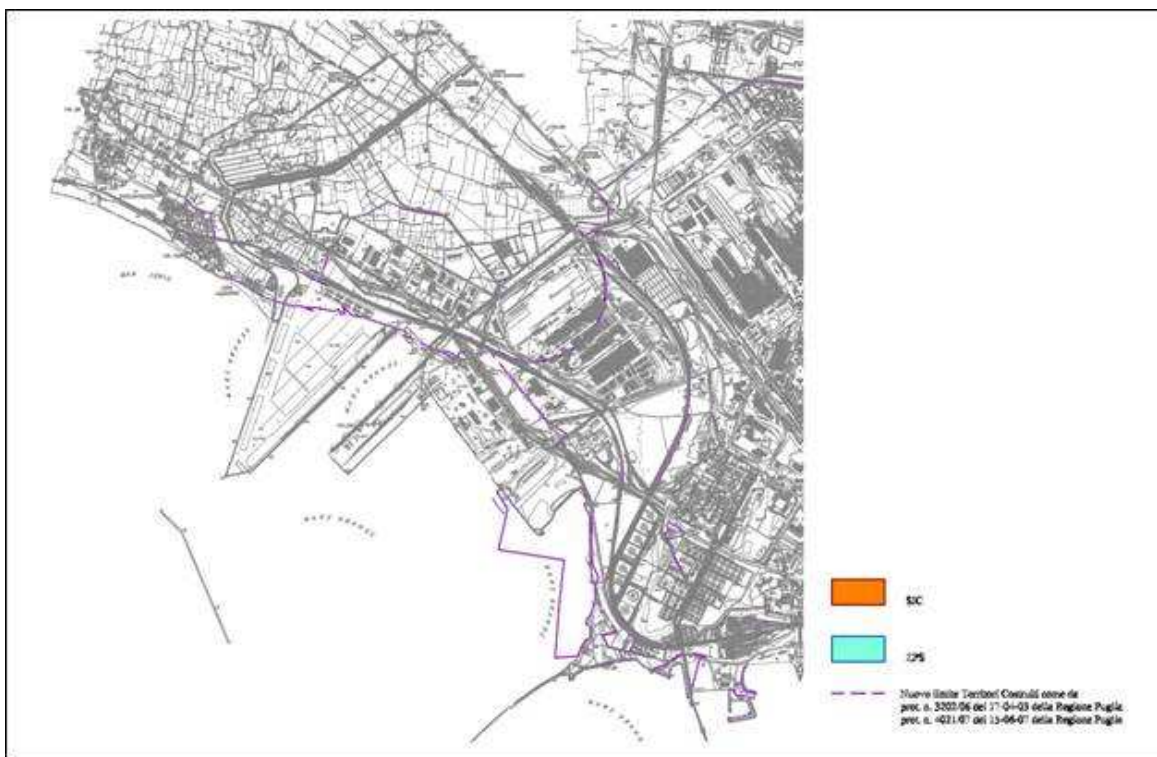


Figura 4 Stralcio della Carta 2-e "Sic e Zps" del PUTT/p



## 2.2.2 Il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e della Legge Regionale n. 20 del 7 ottobre 2009, "Norme per la pianificazione paesaggistica", l'Amministrazione Regionale pugliese ha avviato la redazione di un nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.). Il "Documento programmatico" è stato approvato con la Delibera della Giunta Regionale n. 1842 del 13 novembre 2007; la "Proposta" del PPTR con delibera n.1 dell'11 gennaio 2010.

Con l'adozione del Piano il 2 agosto 2013 (DGR n. 1435, pubblicata sul BURP n. 108 del 06.08.2013), sono entrate in vigore le misure di salvaguardia, ma non è venuta meno la vigenza del PUTT/p, che cesserà di avere efficacia solo con l'approvazione definitiva del PPTR.

Tutte le istruttorie, pertanto, dovranno essere condotte ai sensi del PUTT/p, sia dal punto di vista procedurale sia delle norme sostanziali: se per ipotesi, un intervento dovesse presentarsi conforme al PPTR ma non al PUTT/P, l'istanza dovrà essere rigettata in quanto è il PUTT/p lo strumento attualmente vigente.

L'onere di verificare il non contrasto dell'intervento con le norme del PPTR, aventi carattere prescrittivo in virtù dell'art. 105 delle NTA del nuovo Piano e del comma 9 dell'art. 143 del Codice dei Beni Culturali e del paesaggio, spetta agli istruttori ed al RUP.

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b> Pagina <i>Page</i> <b>17</b> Di <i>of</i> <b>49</b>	

Nel caso in cui l'intervento sia in contrasto con la norma di salvaguardia di cui all'art. 105, comma 1, delle NTA, con riferimento ai beni paesaggistici, è opportuno che il RUP concluda negativamente il procedimento di autorizzazione paesaggistica, previo preavviso ai sensi dell'art 10 bis, senza necessità di inviare la proposta di provvedimento in soprintendenza.

Le norme di salvaguardia di cui all'art 105 delle NTA del PPTR si applicano a tutti i procedimenti di rilascio delle Autorizzazioni Paesaggistiche e dei titoli abilitativi non ancora conclusi.

### **2.2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) di Taranto**

L'adozione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è stata proposta dalla Giunta Provinciale con Delibera di Giunta Provinciale n. 123 del 14 maggio 2010.



Lo schema di Piano contiene:

- la definizione del quadro conoscitivo complessivo di ogni tipologia di rischio territoriale previsto nel Piano Provinciale di Protezione Civile, in quanto strumento di pianificazione specifico e settoriale;
- gli indirizzi e le direttive per perseguire gli obiettivi economici, spaziali e temporali dello sviluppo della comunità provinciale nello scenario definito dalla programmazione e pianificazione regionale, di cui costituisce specificazione e attuazione;
- le azioni e gli interventi necessari per ottimizzare la funzionalità del sistema della mobilità sul territorio;
- le azioni necessarie per perseguire gli obiettivi energetici provinciali;
- gli indirizzi e le direttive, nonché le prescrizioni e gli interventi, per rendere omogenee su scala provinciale le regolamentazioni e le programmazioni territoriali a scala comunale, rappresentando, insieme agli strumenti di programmazione regionale, il parametro per l'accertamento di compatibilità degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale;
- le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica e idraulico-forestale e, in genere, per il consolidamento del suolo e la regimentazione delle acque.

I sistemi che costituiscono lo Schema di Piano sono:

- rete naturale, fatta di insulae e/o core areas, di connessioni ecologiche e di corridoi verdi;
- rete urbana, ammagliata ed integrata in una logica di specializzazione e di complementarietà, coesa per migliorarne l'attrattività e competitività complessive;
- sistema dei luoghi della produzione dove eccellenze territoriali potranno costituire poli di competitività specializzati;
- rete delle infrastrutture di trasporto e comunicazione, spaziali ed a-spaziali;



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>18</b> Di <i>of</i> <b>49</b>



- progetti quadro, finalizzati alla realizzazione di interventi sul territorio che richiedono progettazioni interdisciplinari e l'azione coordinata e integrata della Provincia, di uno o più comuni, ed eventualmente di altri enti pubblici.

Dall'esame della Carta delle Fragilità (Tav. PR A01) dello schema di Piano, si deduce che l'area di intervento è individuata come "sito di interesse nazionale", SIN "p3-Taranto".

Le Norme Tecniche di Attuazione, al Titolo V "Fragilità Ambientale", riportano che i siti di interesse nazionale "sono aree in cui sono riportate le perimetrazioni del Sito di interesse nazionale "Taranto", area dichiarata ad elevato rischio di crisi ambientale per effetto del DPR 08 luglio 1986, n. 349 e della successiva dichiarazione del 30.11.1990; quest'ultima individua come bersagli della pubblica attenzione la siderurgia, il cemento, la raffineria e le centrali elettriche, attività tutte marittimizzate e di fatto a ridosso della circoscrizione portuale di Taranto, con cui si relazionano in una simbiosi operativa che rende i loro stabilimenti e le connesse propaggini portuali i protagonisti dello sviluppo di porto e retroporto" e le NTA per tali aree prevedono di "normare la destinazione e l'utilizzazione dei suoli contermini, al fine di prevenire incidenti rilevanti connessi a determinate sostanze pericolose, di limitarne le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente, nonché di mantenere opportune distanze di sicurezza".

Dall'analisi delle tavole "Reti ecologiche e Ambiti di Tutela" (Tav. PR A02) e "Beni culturali e vincoli paesaggistici" (Tav. PR A02) dello Schema di Piano, si desume che sia sull'area a mare che sull'area portuale a terra, destinata ad ospitare il cantiere, non sono presenti vincoli o beni culturali e paesaggistici tutelati.



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>  Pagina <b>19</b> Di <b>49</b> Page                      of

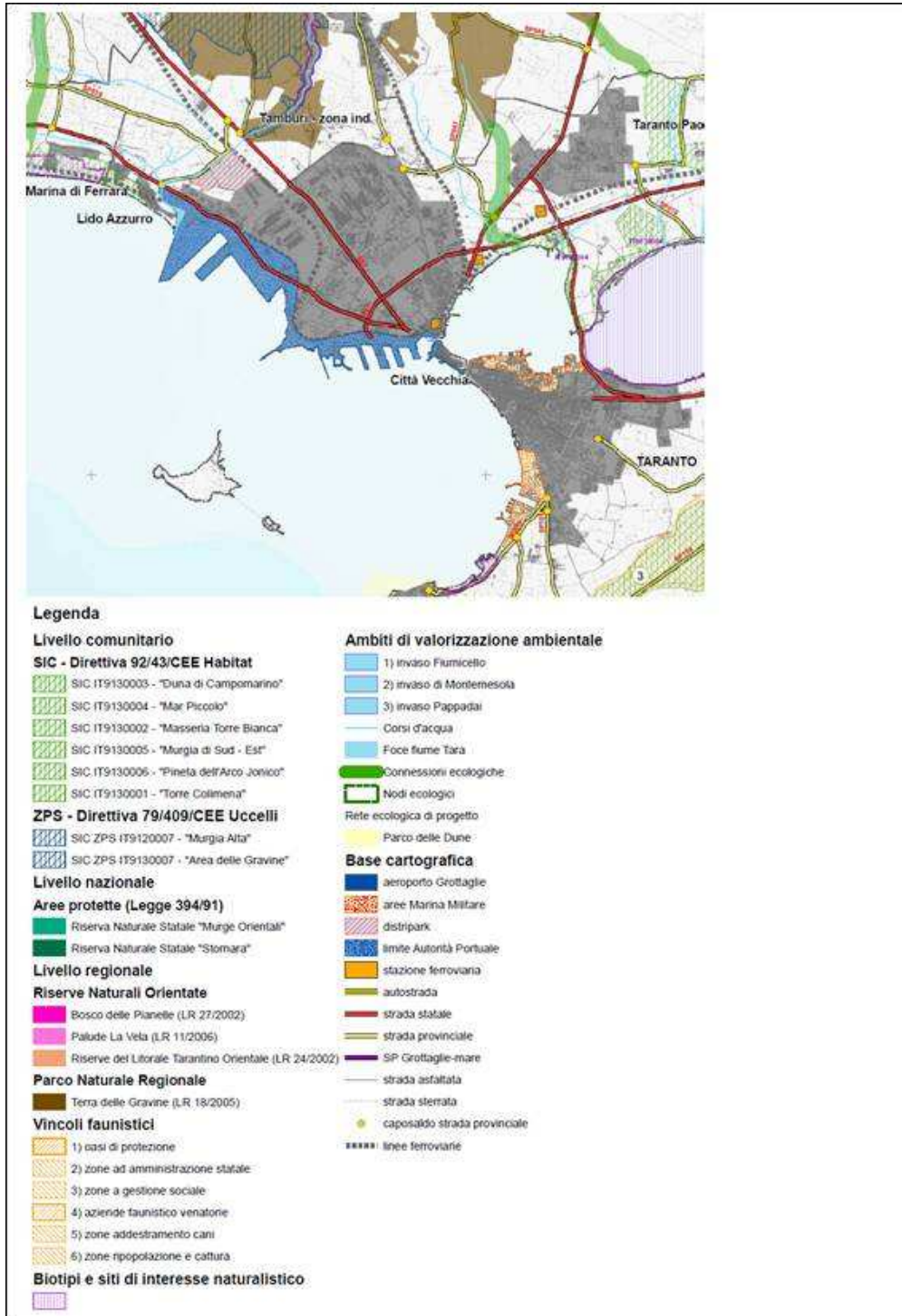




Figura 5 Stralcio della tavola "Reti ecologiche ed ambiti di tutela" del PTCP

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Pagina Page	Di of
		<b>20</b>	<b>49</b>

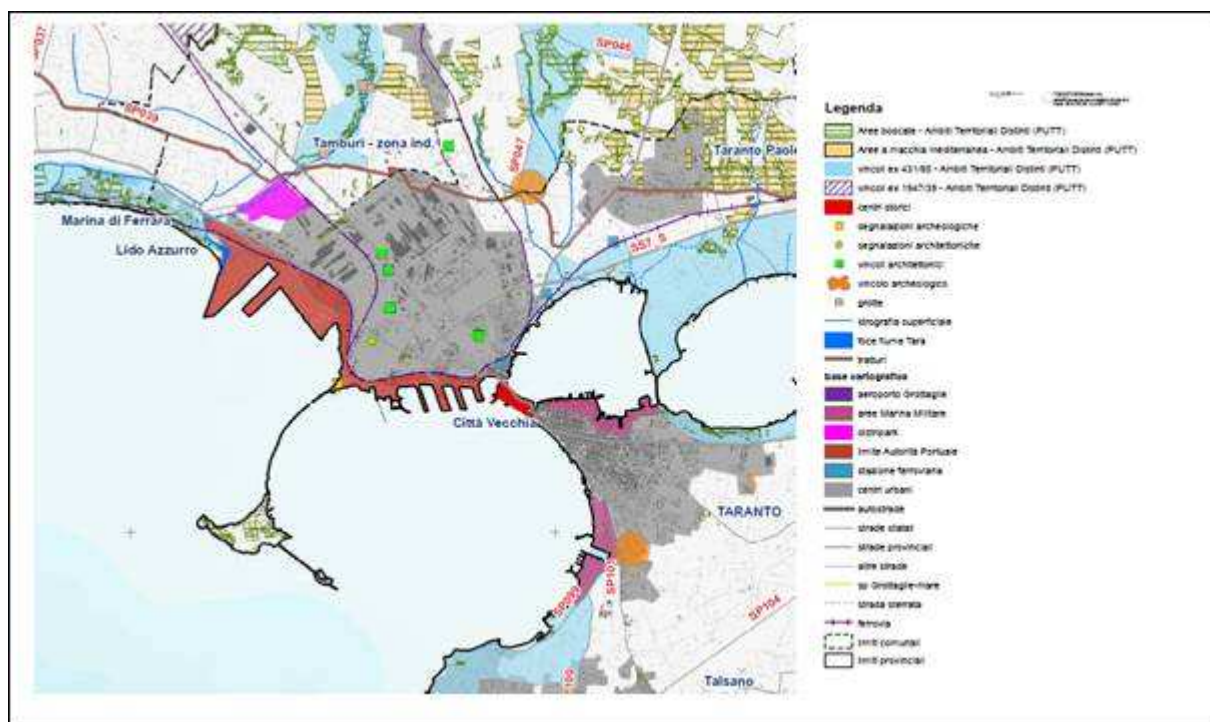


Figura 6 Stralcio della tavola "Beni culturali e vincoli paesaggistici" del PTCP



## 2.3 AREE NATURALI PROTETTE E DELLA RETE NATURA 2000

La verifica della coerenza e conformità dell'intervento proposto con il regime vincolistico vigente è rivolta anche alla presenza o meno, nell'area in esame, di aree naturali protette o appartenenti alla Rete Natura 2000, individuabili come:

- Parchi nazionali, regionali, riserve, oasi di protezione;
- Siti d'Importanza Comunitaria (SIC), definiti ai sensi della Direttiva Habitat 92/43/CEE relativa alla "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche", così come recepite dal D.P.R. 8 settembre 1997; n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43 CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche";
- Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.), individuate ai sensi della direttiva 79/409/CEE relativa alla protezione dell'avifauna migratoria.

Nell'area di intervento e nelle zone immediatamente vicine non sono state rinvenute aree soggette a vincoli di tutela naturalistica, come riportato nella Carta delle Aree protette.

Analizzando, invece, un'area più vasta (raggio di 5 km dall'area portuale), si riscontra la presenza dei seguenti siti naturali protetti:

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Pagina <i>Page</i>	Di <i>of</i>
		<b>21</b>	<b>49</b>

- Parco Naturale Regionale (P.N.R.) - Terra delle Gravine (distante circa 6 km dal sito d'intervento);
- Riserva Naturale Statale (R.N.S.) – Stornara (distante circa 6,8 km dal sito d'intervento);
- Riserva Naturale Orientata Regionale (R.N.O.R.) - Palude La Vela(distante circa 13,7 km dal sito d'intervento).



Invece i Siti di Importanza Comunitaria ed le Zone di Protezione Speciale compresi entro un raggio di 5 km dal sito di progetto, sono:

- "Area delle Gravine" SIC/ZPS IT9130007 (a circa 6 km di distanza dal sito d'intervento);
- "Mar Piccolo" SIC IT9130004 (a circa 9 km di distanza dal sito d'intervento);
- "Pinete dell'Arco Ionico" SIC IT9130006 (a circa 4 km di distanza dal sito d'intervento);
- "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto" SIC IT9130008 (a circa 2 km di distanza dal sito d'intervento).



Figura 7 SIC e ZPS con indicazione dell'area d'intervento

Si rimanda alla lettura della Tavola "Carta delle aree protette" (codice elaborato 0130TAR3252), allegata al presente Quadro di Riferimento Programmatico.

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina <i>Page</i>	22 Di <i>of</i>

## 2.4 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE AMBIENTALE

### 2.4.1 Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA)

Con deliberazione di Giunta Regionale n. 833 del 19 giugno 2007, pubblicata sul BURP n. 102 del 18/07/2007, è stato adottato, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 121 del D. Lgs. 152/2006, il Progetto di Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia.

Il documento finale di Piano è stato successivamente sottoposto alle determinazioni del Consiglio Regionale per l'approvazione definitiva, avvenuta con Delibera del Consiglio della Regione Puglia n. 230 del 20.10.2009.

La finalità fondamentale del Piano di Tutela delle Acque è tracciare un quadro conoscitivo dello stato attuale delle risorse idriche regionali ed essere uno strumento programmatico di interventi, misure di salvaguardia, conservazione o protezione, finalizzate alla tutela integrata degli aspetti quantitativi e qualitativi delle acque.



In particolare il Piano di tutela delle Acque regionale si propone il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- Raggiungere o mantenere gli obiettivi di qualità fissati dal D. Lgs. 152/99 e s.m.i per i diversi corpi idrici e conseguire i livelli di quantità e di qualità delle risorse idriche compatibili con le differenti destinazioni d'uso;
- Recuperare e salvaguardare le risorse naturali e l'ambiente con l'obiettivo di sviluppare le attività produttive ed, in particolare, quelle turistiche; tale obiettivo dovrà essere perseguito con strumenti adeguati, specie lungo la fascia costiera, che rappresenta una risorsa di fondamentale importanza per lo sviluppo regionale;
- Raggiungere l'equilibrio tra fabbisogni idrici e disponibilità, garantendo un uso sostenibile della risorsa idrica, attraverso la promozione di misure tese alla conservazione, al risparmio, al riutilizzo ed al riciclo delle acque.

Il Piano di Tutela delle Acque definisce, oltre agli interventi necessari per raggiungere gli obiettivi sopra citati e alle misure per tutelare qualitativamente e quantitativamente le risorse idriche, anche:

- i risultati dell'attività conoscitiva;
- gli obiettivi ambientali e per specifica destinazione;
- l'elenco dei corpi idrici a specifica destinazione e delle aree richiedenti specifiche misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento;
- le misure di tutela qualitative e quantitative tra loro integrate e coordinate per bacino idrografico;
- il programma di attuazione e verifica dell'efficacia degli interventi previsti.



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>  Pagina Page <b>23</b> Di of <b>49</b>	

Nella gerarchia della pianificazione regionale, il Piano di Tutela delle Acque è uno strumento sovraordinato di carattere regionale, le cui disposizioni sono vincolanti per le Amministrazioni, gli Enti Pubblici ed i soggetti privati, a decorrere dalla data della sua adozione.

Nel caso del progetto in esame, l'area di cantiere a terra ricade nel bacino idrografico afferente al Mar Piccolo, definito come "area sensibile"; l'area a mare appartiene all'ambito delle acque marino-costiere dell'arco jonico.

## 2.4.2 Sito inquinato d'interesse nazionale di Taranto

Con il Decreto del Presidente della Repubblica 23 aprile 1998 è stato approvato il Piano di Disinquinamento per il risanamento del territorio della provincia di Taranto, a seguito della dichiarazione del Novembre 1990, reiterata nel 1997, con la quale il territorio tarantino è stato riconosciuto "area ad elevato rischio di crisi ambientale". A seguire, parte del territorio comunale è stato incluso nel Programma nazionale bonifiche dei siti inquinati e perimetrato con D.M. Ambiente 10/1/2000 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n° 45 del 24 febbraio 2000), che ha istituito il Sito d'Interesse Nazionale, denominato "p3 – Taranto".

Come riportato all'interno del Piano di Bonifica, nel SIN di Taranto *"la superficie interessata dagli interventi di bonifica e ripristino ambientale è pari a circa 22 km<sup>2</sup> (aree private), 10 km<sup>2</sup> (aree pubbliche), 22 km<sup>2</sup> (Mar Piccolo), 51,1 km<sup>2</sup> (Mar Grande), 9,8 km<sup>2</sup> (Salina Grande). Lo sviluppo costiero è di circa 17 km"*.

Gli obiettivi specifici fissati per Taranto concernano la bonifica ed il ripristino ambientale delle aree industriali e degli specchi marini (Mar Piccolo) e salmastri (Salina grande), presenti nell'ambito circoscritto del SIN.

La Regione Puglia, con Decreto del Commissario Delegato per l'emergenza ambientale in Puglia n. 41/2001, ha poi adottato, nell'ambito del Piano di Gestione dei Rifiuti Urbani, il Piano di Bonifica dei Siti Contaminati che costituisce uno stralcio (PSB - Piano Stralcio Bonifiche) del Piano Complessivo, che già definisce le linee essenziali in termini di organizzazione e pianificazione delle attività. Gli obiettivi generali del Piano regionale per la bonifica delle aree inquinate sono: la valutazione dello stato d'inquinamento delle matrici suolo/sottosuolo ed acque sotterranee derivanti da attività antropiche ed il risanamento delle aree del territorio regionale che presentano situazioni di rischio sanitario ed ambientale. A questo scopo il Piano:

- Individua i siti da bonificare e le caratteristiche generali degli inquinanti presenti;
- Definisce le modalità degli interventi di bonifica e risanamento ambientale, privilegiando quelle che prevedono l'impiego di materiali provenienti da attività di recupero dei rifiuti urbani;
- Stima gli oneri finanziari;
- Definisce e modalità di smaltimento dei materiali da asportare.



## Tavola 1

### Perimetrazione del sito di interesse nazionale "TARANTO"

Scala 1:150.000

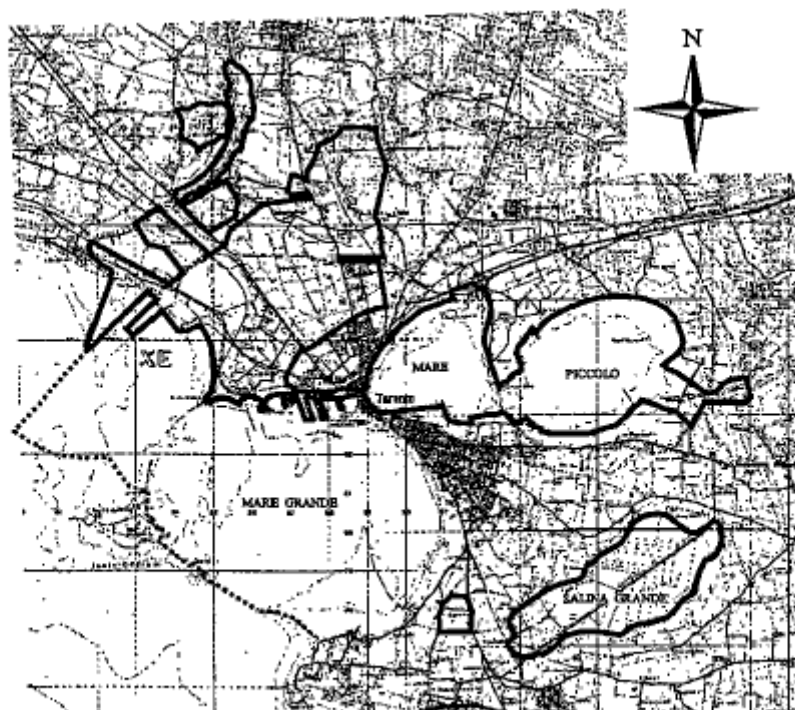




Figura 8 Perimetrazione del SIN Taranto

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Pagina <i>Page</i>	Di <i>of</i>
		<b>25</b>	<b>49</b>

L'area d'intervento, così come tutto il porto di Taranto, ricade all'interno della perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale, ai sensi della Legge n. 179 del 2002.

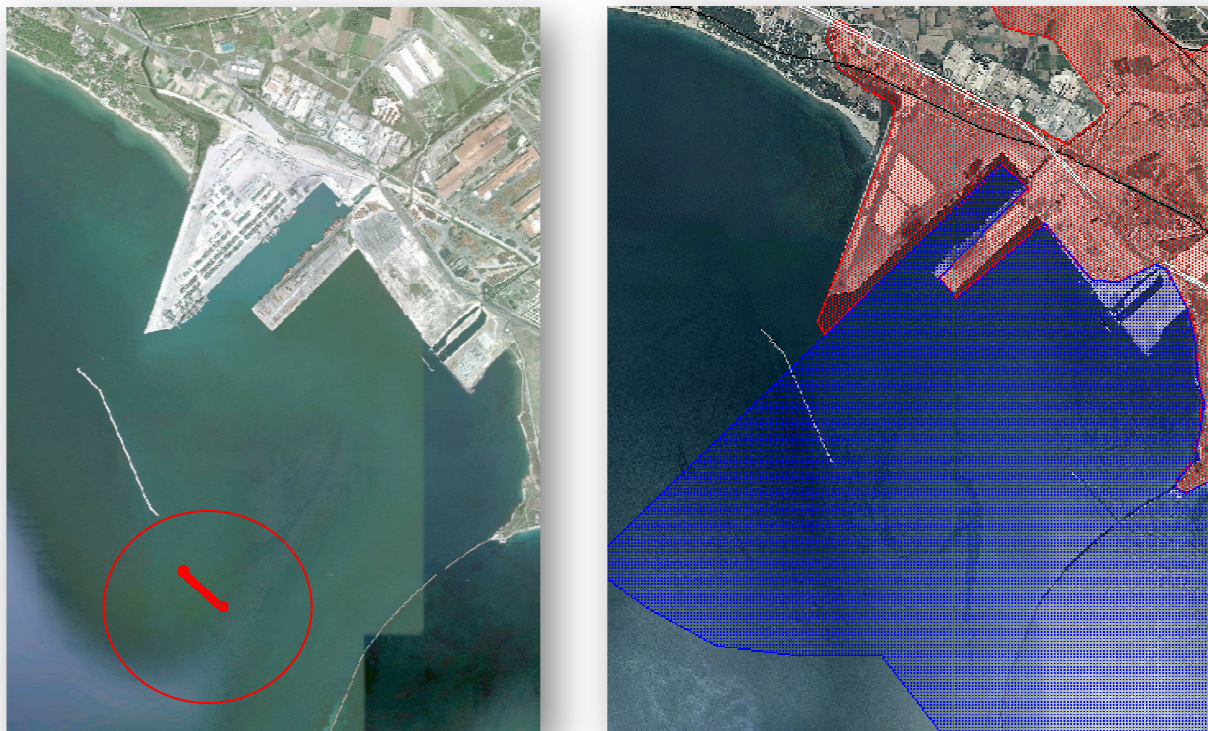


Figura 9 Perimetro area SIN con indicazione dell'area d'intervento

Durante l'escavo dei fondali, si dovrà tener conto del fatto che si è in un'area "critica", per la quale sono state delineate misure urgenti per il risanamento ambientale e la riqualificazione del territorio.



Le attività di dragaggio dovranno rispettare il vigente quadro normativo nazionale e, in particolare, l'art. 5 della Legge 84/94 e relativi Decreti ministeriali applicativi.

### **2.4.3 Piano di Disinquinamento per il Risanamento del Territorio della Provincia di Taranto**

Il Piano di Disinquinamento per il risanamento del territorio della Provincia di Taranto è stato approvato con Decreto del Presidente della Repubblica del 23 aprile 1998.

L'elaborazione del Piano si è sviluppata nelle seguenti fasi:

- individuazione degli obiettivi da perseguire e definizione dei valori limite per i diversi indicatori della qualità ambientale;
- scelta delle strategie più idonee per il raggiungimento degli obiettivi prefissati nell'area in esame;

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Pagina Page <b>26</b>	Di of <b>49</b>

- scelta delle linee d'intervento nelle diverse aree, con identificazione degli interventi specifici da intraprendere in modo prioritario e nelle fasi successive;
- individuazione delle risorse finanziarie disponibili e dei meccanismi di spesa attivabili;
- definizione delle modalità di attuazione e di controllo delle varie fasi previste nel Piano;
- attivazione di un sistema di monitoraggio integrato che consenta di controllare, in modo continuo, le diverse componenti ambientali.

Il Piano costituisce una premessa all'avvio concreto del risanamento dell'area; sulla base della ricognizione degli squilibri ambientali e delle fonti inquinanti, esso definisce le misure dirette a realizzare ed utilizzare gli impianti per ridurre o eliminare l'inquinamento e a garantire un costante controllo sullo stato dell'ambiente e sull'attuazione degli interventi.

Nel Piano vengono inoltre definiti i metodi, i criteri e le misure di coordinamento della spesa ordinaria dello Stato, delle regioni e degli enti locali per attuare gli interventi previsti.

Trattandosi di un ambito territoriale caratterizzato da significative alterazioni degli equilibri ambientali delle principali componenti (aria, acqua, suolo), il Piano individua le soluzioni non limitando le analisi agli impatti diretti dei singoli insediamenti industriali, ma considerando anche gli impatti cumulati ed indiretti, determinati dalla pressione, costante e combinata, del polo industriale nel suo complesso, sull'ambiente e sul territorio.

Nella prima parte del Piano di Risanamento, si procede all'identificazione e, ove possibile, alla quantificazione preliminare degli obiettivi di qualità, per le componenti ambientali coinvolte, al fine di avviare la risoluzione delle principali problematiche emergenti.



I criteri adottati per l'identificazione degli obiettivi di risanamento tengono conto sia del degrado ambientale e territoriale rilevati sia delle conoscenze ed informazioni acquisite. Le misure mirano ad un miglioramento della qualità ambientale per le componenti atmosfera, ambiente idrico e suolo e ad un contenimento del rischio dovuto alla presenza del polo industriale, per la sicurezza della popolazione.

In linea generale, come indicato nel Piano, gli obiettivi di qualità devono tendere a:

- garantire il miglioramento progressivo dello stato di qualità per le singole componenti ambientali;
- salvaguardare le risorse ambientali disponibili e contribuire ad evitare il loro depauperamento;
- salvaguardare le risorse paesaggistiche e naturalistiche dell'area.

Le strategie prefissate per raggiungere tali obiettivi comprendono le seguenti azioni guida:

- dare priorità agli interventi che garantiscono il rispetto dei valori limite imposti dalla normativa;
- incentivare gli sviluppi tecnologici per soluzioni strutturali a lungo termine;

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data\Date <b>Febbraio 2014</b>
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>27</b>	Di of <b>49</b>

- eseguire interventi di disinquinamento a valle dei processi.

Il primo punto è demandato direttamente al soggetto responsabile della sorgente di impatto che deve, con risorse proprie, garantire il rispetto dei valori limite normativi.

Il sistema di monitoraggio integrato deve poter controllare, in modo continuo, le diverse componenti ambientali ed i parametri indicatori critici, integrando le conoscenze attuali e creando un'aggiornata base informativa per valutare l'impatto ambientale di eventuali nuovi insediamenti sul territorio.

In linea con la strategia di dare priorità alle opere di prevenzione, per limitare l'impatto ambientale alla fonte, occorre favorire, il più possibile, misure di tipo strutturale, piuttosto che promuovere opere di disinquinamento a valle dei processi.

Gli interventi sono stati suddivisi in tre classi di priorità di attuazione:

- **Priorità 1):** rimuovere le cause del degrado, assegnando prescrizioni agli impianti esistenti; accelerare i tempi di adeguamento per l'esercizio di taluni impianti; eliminare le cause accertate di situazioni di degrado e quelle che potenzialmente sono in grado di provocare danni ambientali;
- **Priorità 2):** eseguire gli interventi di disinquinamento su realtà di degrado accertato laddove le cause siano sotto controllo e sanare le situazioni che comportino rilevanti problemi sanitari;
- **Priorità 3):** incrementare gli strumenti di analisi e di controllo del territorio per migliorare il livello di conoscenza dello stato delle diverse componenti ambientali e, quindi, identificare cause e responsabilità di determinate situazioni di degrado.

Le priorità sono state definite sulla base dei seguenti criteri-guida:

- agire prioritariamente sulla rimozione delle cause del degrado;
- eseguire interventi di disinquinamento su specifiche realtà di degrado accertate, le cui cause siano venute meno o siano sotto controllo;
- incrementare gli strumenti di analisi e di controllo del territorio.

Nel seguito sono descritti, per le componenti: aria, acqua, suolo, rischio industriale e sostegno allo sviluppo socio-economico, i principali interventi previsti e gli effetti attesi.

#### Componente Ambiente Atmosferico



Gli interventi previsti per la tutela della qualità dell'aria hanno un duplice scopo:

- la riduzione delle emissioni delle sorgenti convogliate (obiettivo A1);
- la riduzione delle emissioni delle sorgenti (obiettivo A2).

In particolare, per quanto riguarda le emissioni convogliate, di tipo continuo, i provvedimenti da adottare prioritariamente, per gli impianti di produzione di energia e vapore, sono:

- l'uso dei combustibili a basso tenore di zolfo (olio combustibile e gas metano);



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b> Pagina <i>Page</i> <b>28</b> Di <i>of</i> <b>49</b>	

- il miglioramento dei sistemi di combustione;
- il miglioramento dei sistemi di abbattimento.

Tali interventi tendono a ridurre le emissioni di anidride solforosa, di particolato e di ossidi di azoto.

#### Componente Ambiente Idrico

Gli interventi diretti a migliorare lo stato delle acque superficiali e profonde sono destinati principalmente all'adeguamento dei sistemi depurativi e di collettamento degli scarichi civili, e dei sistemi di approvvigionamento e distribuzione. Sono state previste azioni anche sui sistemi di depurazione di acque industriali.

Molti di questi interventi (assieme ad altre azioni specifiche) avranno ripercussioni positive anche sulla qualità delle acque marine portuali e costiere.

Dall'insieme degli interventi si attendono significativi effetti positivi, a breve-medio termine, sulla qualità delle acque superficiali e marine, dato che le principali cause di degrado sono state razionalmente affrontate.

#### Componenti Suolo e Rifiuti

Gli interventi mirati al recupero ed alla tutela della qualità del suolo sono strettamente connessi ad una corretta gestione e smaltimento dei rifiuti, sia civili sia industriali, per cui il Piano presenta un quadro impositivo dell'intero sistema di gestione dei rifiuti, realizzabile nel medio periodo, nonché alcuni interventi specifici.

#### Componente Rischio Industriale



Gli interventi previsti dal Piano, finalizzati alla riduzione del rischio industriale, puntano in primis al miglioramento delle attrezzature di sicurezza e di protezione degli impianti e delle installazioni, potenzialmente responsabili di incidenti di grandi proporzioni che, talvolta, coinvolgono anche infrastrutture di tipo civile. A questo scopo sono state previste ricollocazioni di impianti o cessazioni di attività a rischio, quando esse comportano interferenze con le strutture civili difficilmente superabili. Gli obiettivi sono così riassumibili in:

- contenimento del rischio da incidente rilevante in installazioni industriali (obiettivo D1);
- contenimento del rischio da incidente rilevante da trasporto terrestre e nell'area portuale di sostanze pericolose (obiettivo D2);
- miglioramento nella gestione delle emergenze (obiettivo D3).

#### Componente Sostegno allo Sviluppo Socio Economico

Molti degli interventi previsti avranno ricadute positive in termini di sviluppo socio-economico. Essi concernano diversi campi di attività, tra cui:



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b> Pagina <i>Page</i> <b>29</b> Di <i>of</i> <b>49</b>	

- riqualificazione territoriale e urbana: riqualificazione del territorio e delle infrastrutture dei centri urbani e del polo industriale (obiettivo F1), recupero, valorizzazione e tutela delle zone a rilevanza paesaggistica e naturalistica (obiettivo F2);
- sostegno allo sviluppo socio-economico: ri-orientamento e riqualificazione delle politiche di sviluppo (obiettivo G1), potenziamento competenze professionali in campo ambientale (obiettivo G2).

#### **2.4.4 Pianificazione di Bacino (PAI)**

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI), redatto dall'Autorità di Bacino della Puglia ed approvato in data 30 novembre 2005, individua le aree soggette a rischio idraulico e ad eventi franosi. Successivamente, con le Delibere del Comitato Istituzionale del 26 gennaio 2010 e del 7 dicembre 2012, sono state aggiornate alcune perimetrazioni che riguardavano, tra gli altri, il territorio del Comune di Massafra, adiacente all'area portuale, e lo stesso porto.

Dall'esame delle aree ad Alta, Media e Bassa Pericolosità Idraulica, si evince che:

- la zona occidentale, esterna all'area portuale, allo stato attuale, ricade in area ad Alta Pericolosità Idraulica;
- a monte della Darsena Taranto, sono presenti aree a bassa, media ed alta pericolosità idraulica, probabilmente individuate sulla base di storici allagamenti conseguenza di abbondanti precipitazioni (si veda la figura seguente).

L'area a terra destinata ad ospitare il cantiere della diga non è inclusa in tale perimetrazione.

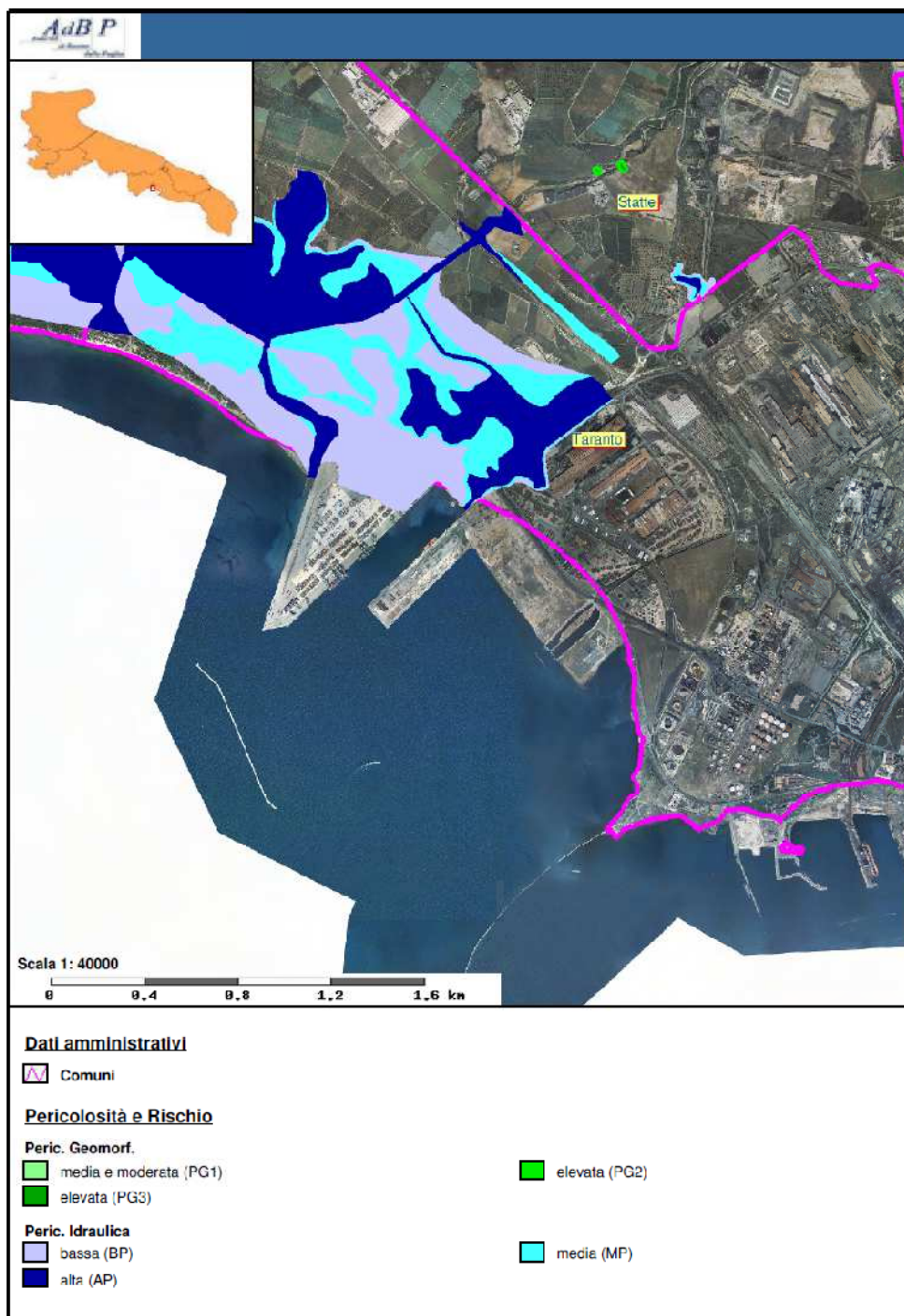




Figura 10 Stralcio della "Carta delle aree a pericolosità idraulica" del PAI

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>31</b>	Di of <b>49</b>

## 2.5 PIANIFICAZIONE SETTORIALE

### 2.5.1 Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE)

Il Piano delle Attività Estrattive della Regione Puglia è stato approvato con D.G.R. n. 580 del 15.05.07; in seguito è stata elaborata una sua Variante, adottata con Delibera di Giunta Regionale n. 2112 del 10/11/2009 ed approvata con Delibera di Giunta Regionale n. 445 del 23/02/2010.

Ai sensi dell'art. 1 "Obiettivi e contenuti del Piano Regionale delle Attività estrattive" delle NTA della Variante del Piano Regionale delle Attività Estrattive (di seguito indicata come PRAE), il PRAE è lo strumento settoriale generale di indirizzo, programmazione e pianificazione economica e territoriale delle attività estrattive nella regione Puglia.

Il PRAE persegue le seguenti finalità, indicate al comma 5 dell'art. 1 delle NTA di Piano:



- pianificare e programmare l'attività estrattiva in coerenza con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, al fine di coniugare l'interesse pubblico allo sfruttamento delle risorse del sottosuolo con l'esigenza prioritaria di salvaguardia e difesa del suolo e della tutela e valorizzazione del paesaggio e della biodiversità;
- promuovere lo sviluppo sostenibile nell'industria estrattiva, in particolare contenendo il prelievo delle risorse non rinnovabili e privilegiando, ove possibile, l'ampliamento delle attività estrattive in esercizio rispetto all'apertura di nuove cave;
- programmare e favorire il recupero ambientale e paesaggistico dei siti di estrazione abbandonati o dimessi;
- incentivare il reimpiego, il riutilizzo ed il recupero dei materiali derivanti dall'attività estrattiva.

Ai sensi dell'art. 2 co. 2, il PRAE si configura quale piano regionale di settore con efficacia immediatamente vincolante e, pertanto, costituisce variante agli strumenti urbanistici generali. Le disposizioni in esso contenute, quindi, prevalgono sulle previsioni eventualmente difformi presenti nei piani urbanistici.

In merito alla realizzazione di opere pubbliche, all'art. 32 del Piano si legge che *"nel caso di costruzione di opere pubbliche necessitanti di materiale di cava da reperire in loco, e qualora il sito si trovi a distanza maggiore di Km. 25 da cave in esercizio, è possibile presentare domanda di autorizzazione per le cosiddette "cave di prestito" del progetto dell'opera pubblica, secondo le modalità indicate dalle presenti norme. Saranno favoriti gli ampliamenti di cave esistenti"*.

La realizzazione della nuova diga foranea in esame richiede la fornitura di consistenti quantitativi di materiale lapideo. Ferma restando la facoltà dell'impresa, a parità di caratteristiche tecniche dei materiali, di rifornirsi da altre cave, nell'ambito del progetto definitivo sono stati individuati alcuni siti di estrazione già autorizzati in provincia di Taranto, localizzati entro un raggio di circa 30 km dal cantiere.



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>		
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>		
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>32</b>	Di of <b>49</b>

Le cave individuate sono quelle censite nel catasto cave della Regione Puglia, database del Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE).

Rimandando al Quadro di Riferimento Progettuale e agli elaborati progettuali per approfondimenti, si indicano di seguito i bacini estrattivi più vicini all'area in esame:

- il Bacino PRAE n. 98 BC;
- il Bacino PRAE n. 99 BC;

entrambi indicati nella tav. n. 27 dell'Allegato alla Delibera di modifica PRAE (D.G.R. 13 novembre 2007 n. 1849).

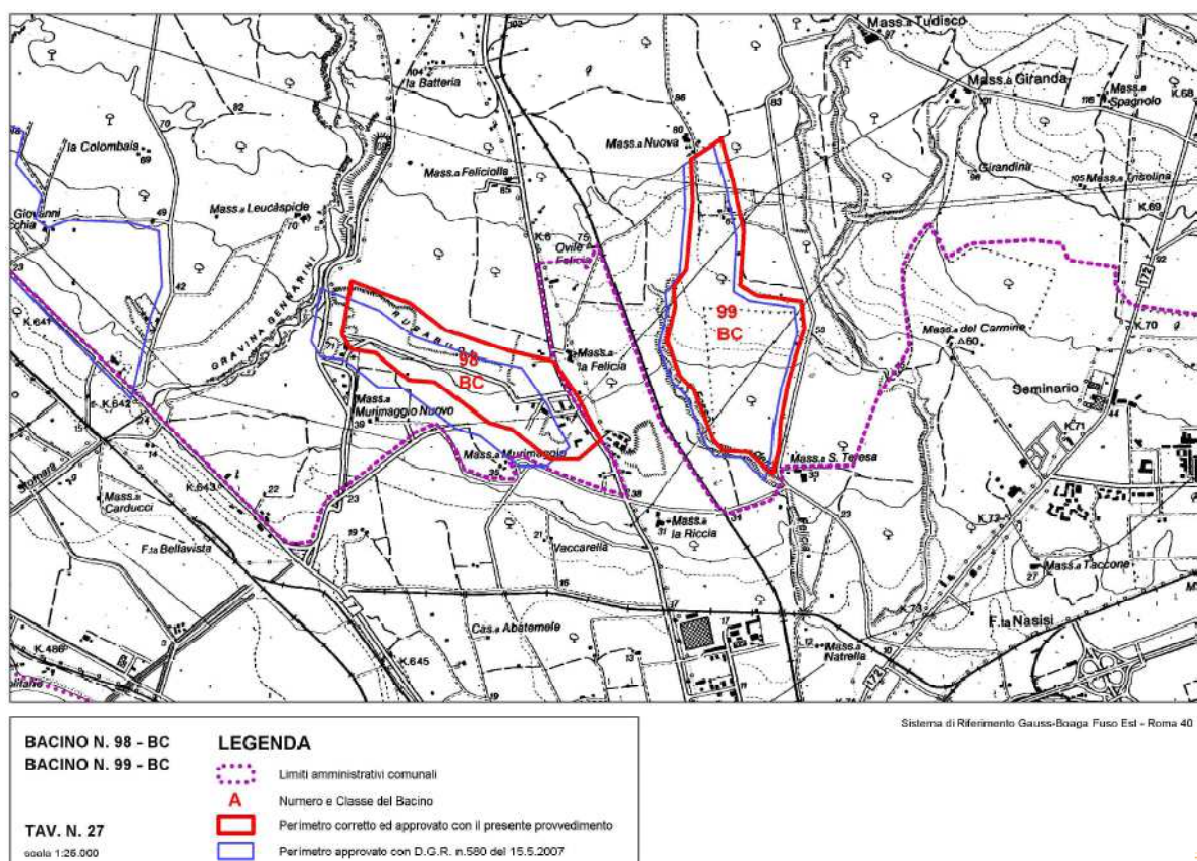




Figura 11 Bacini estrattivi prossimi l'area d'intervento

## 2.5.2 Piano Regionale delle Coste (PRC)

Con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 2273 del 13-10-2011, "Legge regionale 23 giugno 2006, n. 17", è stato approvato il Piano Regionale delle Coste, strumento di pianificazione degli ambiti costieri regionali e dell'uso della fascia demaniale marittima, previsto dall'art. 3 della L.R. 17/2006, avente la finalità di garantire il corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Pagina Page <b>33</b>	Di of <b>49</b>

ambientali e paesaggistici del litorale pugliese, 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 meteo-marine connesse al prioritario problema dell'erosione costiera, la cui evoluzione richiede un attento e costante monitoraggio e interventi di recupero e riequilibrio litoraneo. In tale contesto, il Piano definisce le cosiddette Unità Fisiografiche e Sub-Unità, intese quali ambiti costiero - marini omogenei e unitari.

Il PRC contiene gli studi, le indagini e i rilievi sulle dinamiche naturali del sistema geo-morfologico e meteo-marino, nonché le Linee Guida per la progettazione delle opere di ingegneria costiera.

In tal senso il PRC fornisce le linee guida, indirizzi e criteri ai quali devono conformarsi i Piani Comunali delle Coste (PCC)" (art.1 delle Norme Tecniche di Attuazione e Indirizzi Generali per la Redazione dei Piani Comunali delle Coste).

Dalla tavola "Clima anemometrico" si desume che il Golfo di Taranto è individuato all'interno dell'unità fisiografica UF2, mentre dall'analisi della tavola "Sistema delle tutele ambientali", si deduce l'assenza sulle aree di intervento (a mare e a terra) di aree naturali protette o appartenenti alle Rete Natura 2000.

Dall'esame della tavola "Analisi: criticità-sensibilità" l'area portuale in esame ricade quasi integralmente in classe C3S3 (costa a bassa criticità all'erosione e bassa sensibilità ambientale), fatta eccezione per l'estremità Nord Occidentale classificata C3S2 (costa a bassa criticità all'erosione e a media sensibilità ambientale).

Le NTA del Piano disciplinano che in esse *"non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalori a livello locale la classificazione effettuata su base regionale"*.

Relativamente alle opere di ingegneria costiera, le NTA del Piano, all'art. 13, riportano che *"la progettazione di un'opera marittima deve essere preceduta da studi, indagini e rilievi il cui livello di approfondimento sarà commisurato all'importanza dell'opera ed alla fase di progettazione stessa. Gli stessi studi devono riguardare:*

- la caratterizzazione della spiaggia emersa e di quella sommersa;
- il clima ondoso del paraggio;
- il regime delle correnti costiere.



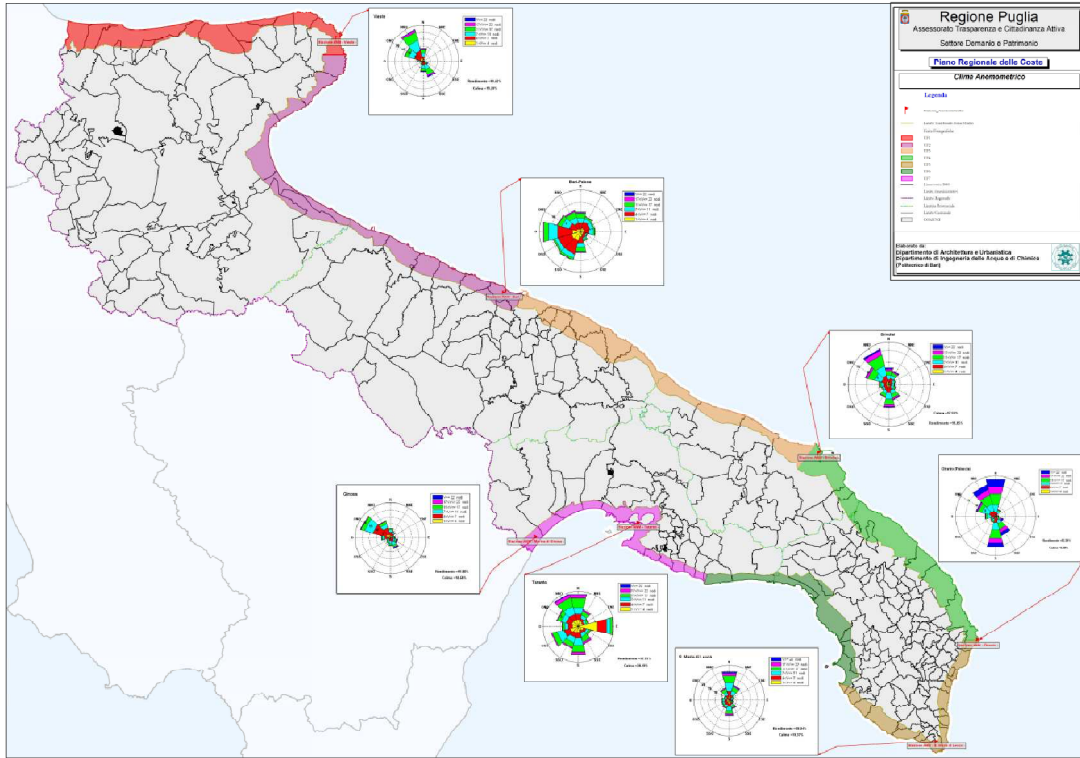


Figura 12 Stralcio della tavola "Clima Anemometrico" del Piano Regionale delle Coste

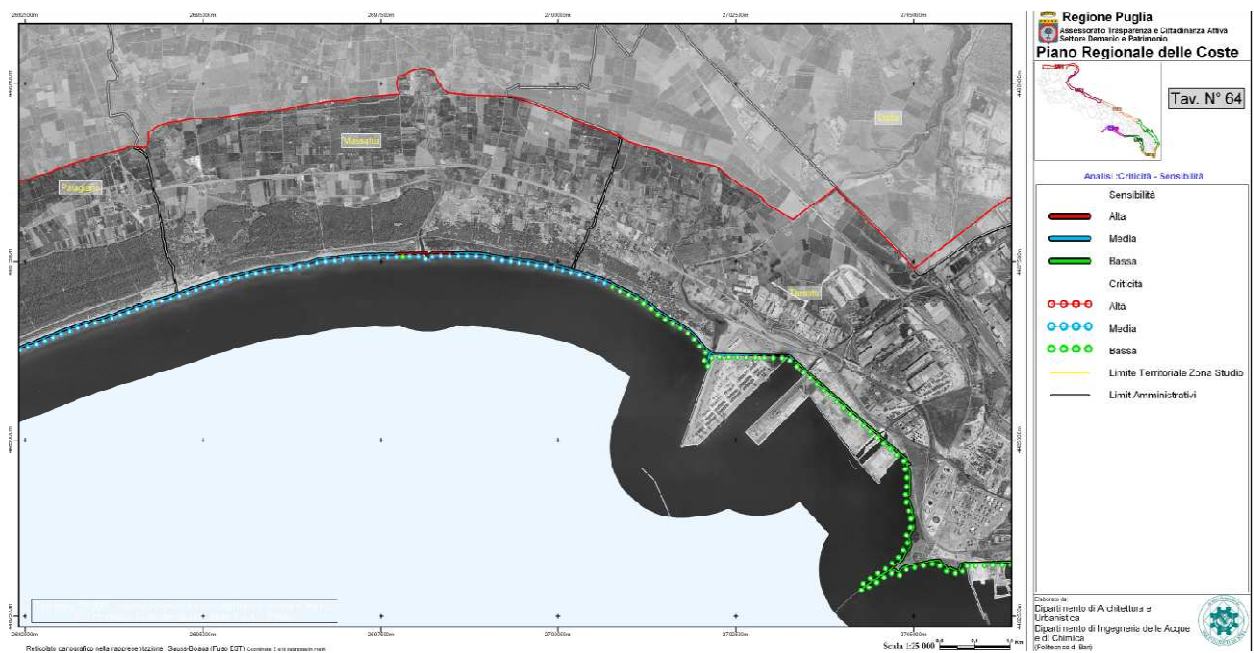




Figura 13 Stralcio della tavola "Analisi: criticità-sensibilità" del Piano Regionale delle Coste

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Pagina <i>Page</i>	Di <i>of</i>
		<b>35</b>	<b>49</b>

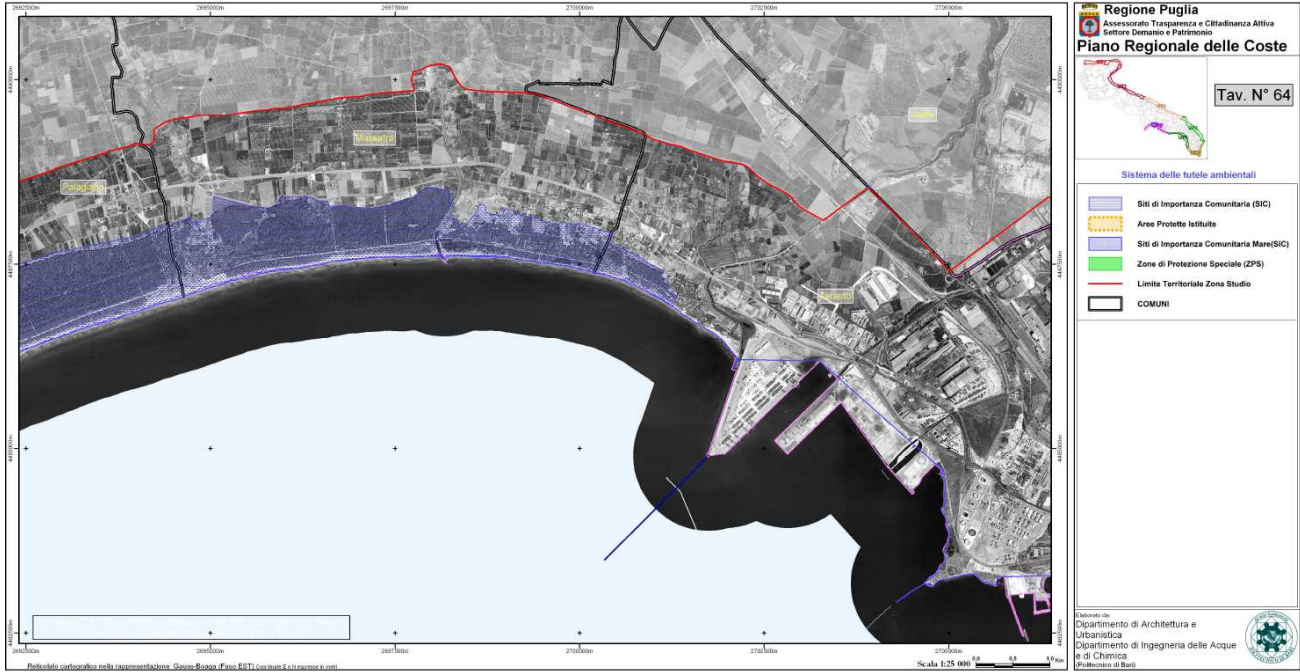




Figura 14 Stralcio della tavola "Sistema delle tutele ambientali" del Piano Regionale delle Coste

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>36</b>	Di of <b>49</b>

### 3. PIANIFICAZIONE URBANISTICA

#### 3.1 LA PIANIFICAZIONE PORTUALE

##### 3.1.1 Piano Regolatore Portuale di Taranto

La variante generale al Piano Regolatore del Porto di Taranto, attualmente vigente, è stata approvata con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n° 976 il 31 Marzo 1980 ed è stata integrata con gli adeguamenti tecnico-funzionali della darsena mezzi pubblici e del prolungamento della diga foranea (voto del CSLLPP n° 19/00), dell'ampliamento del IV Sporgente, della darsena ad Ovest e della strada dei moli (voto del CSLLPP n° 38/02).

Il 10 Luglio 2002, con delibera del Comitato Portuale n° 7/02, l'Autorità Portuale ha avviato la redazione del nuovo PRP adottato, in via preliminare, con Delibera n° 3 del 2 Maggio 2006.



Gli elaborati di Piano sono quindi stati trasmessi all'Amministrazione Comunale di Taranto per il raggiungimento della prescritta intesa, rilasciata dal Commissario Straordinario del Comune con Delibera n° 116 del 25 Agosto 2006, e perfezionata con atto del Consiglio Comunale n° 41 del 18 Ottobre 2007.

Nella Delibera n° 116/06 con cui il Comune si è espresso favorevolmente, seppure con condizioni e prescrizioni, sulle impostazioni del Piano, è previsto che l'Ente provveda all'avvio delle procedure di variante al vigente PRG *"riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP sia la riqualificazione delle aree contermini, tenendo conto anche delle eventuali indicazioni che dovessero essere espresse dal CSLLPP e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Questo in modo tale da consentire la successiva tempestiva e contestuale approvazione da parte della Regione Puglia sia del Piano Regolatore del Porto sia del Piano Strategico delle aree contermini allo scalo"*. L'approvazione regionale, alla data di redazione del presente documento, non è stata ancora rilasciata.

L'impegno è stato recepito anche all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore che indicano le destinazioni d'uso delle diverse aree funzionali previste sia dal PRP sia dal PRG attualmente vigente.

Con atto n° 41/07, il Consiglio Comunale di Taranto ha deliberato il perfezionamento dell'intesa, dando atto del rispetto sostanziale delle condizioni/prescrizioni contenute nella relazione dell'Ufficio Urbanistico, allegata alla Delibera del Commissario Straordinario del Comune di Taranto n° 116/06.

Il PRP è stato adottato, in via definitiva, dal Comitato Portuale il 30 novembre 2007 con Delibera n° 12 ed esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si è espresso con i voti n. 322

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b> Pagina Page <b>37</b> Di of <b>49</b>	

del 23/07/2008 e n. 96 del 22/07/2009 delle Sezioni terza e quarta riunite, e con il parere n. 48/2010, reso nella seduta del 24/03/2010.

Nei suddetti voti il C.S.LL.PP. ha richiesto di modificare la configurazione delle opere foranee del porto fuori rada delineate nel Piano, per risolvere le problematiche connesse agli aspetti geotecnici e di idraulica marittima. L'Autorità Portuale ha quindi esaminato alcune possibili alternative addivenendo alla soluzione finale, cioè una nuova diga di 1.300m di lunghezza che definisce, con l'attuale opera di difesa, un secondo canale di accesso al porto commerciale di Taranto.

Nel parere definitivo n. 48/2010 il C.S.LL.PP. ha attestato la fattibilità della nuova opera marittima rispetto alle problematiche inizialmente sollevate.

Il progetto della diga foranea in esame è dunque coerente con il nuovo PRP (2007), il cui iter di approvazione è in una fase molto avanzata, avendo terminato anche la procedura di Valutazione Ambientale Strategica con la determinazione 089/dir/2012/00078 del 6 aprile 2012 del dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia.



Il 20 giugno 2012 i Ministri per la Coesione Territoriale, delle Infrastrutture e Trasporti, dello Sviluppo Economico, dell'Ambiente, la Regione Puglia, l'Autorità Portuale, il Commissario Straordinario, la Provincia di Taranto, il Comune di Taranto, TCT S.p.A., Evergreen Line, Sogesid S.p.A. ed il Gruppo Ferrovie dello Stato hanno sottoscritto il cosiddetto "Accordo per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il Superamento dello Stato d'Emergenza Socio-Economico-Ambientale", procedendo alla parziale novazione ed integrazione dei Protocolli di Intesa firmati nel 1998 e nel 2009.

Nel contempo, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri DPCM 17 febbraio 2012, il Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto è stato nominato Commissario Straordinario per realizzare alcune opere di grandi infrastrutture all'interno del porto tra cui la nuova diga foranea nel Porto Fuori Rada a protezione dell'agitazione del moto ondoso in Darsena Polisetoriale.

Per tale motivazione, l'Autorità Portuale, in conformità a quanto indicato nel voto n. 44/99 dell'Assemblea Generale del C.S.LL.PP., adeguato con voto n. 93/09, ha inteso avviare un procedimento di adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale vigente, con lo scopo di abbreviare il più possibile i tempi normativi che autorizzino la realizzazione della nuova diga foranea, in considerazione di quanto segue:

- del fatto che l'approvazione del nuovo PRP registra rallentamenti tali da far ritenere che essa non possa giungere in tempi compatibili con quelli concordati con il Protocollo di Intesa siglato nel 2009 e con l'Accordo del 20.06.2012;
- dell'avanzato stato di progettazione degli altri interventi previsti nel suddetto Accordo e finalizzati all'ammodernamento del Terminal Container;
- della necessità di rendere più efficienti e sicuri gli accosti del Molo Polisetoriale in previsione di un auspicabile incremento dei traffici.



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORNEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Pagina <i>Page</i>	Di <i>of</i>
		<b>38</b>	<b>49</b>

Il PRP vigente (variante del 1980) prevede l'intervento di prolungamento, a partire dall'estremità sud-orientale dell'opera foranea esistente, come riportato nella figura seguente.

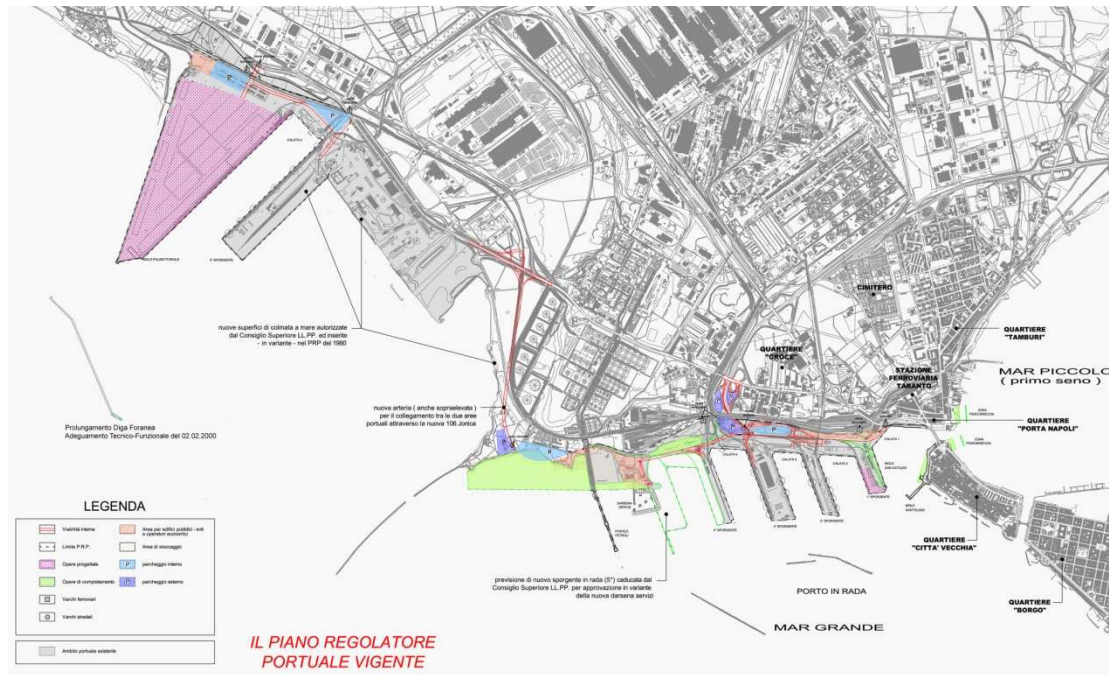


Figura 15 Il PRP vigente (1980)

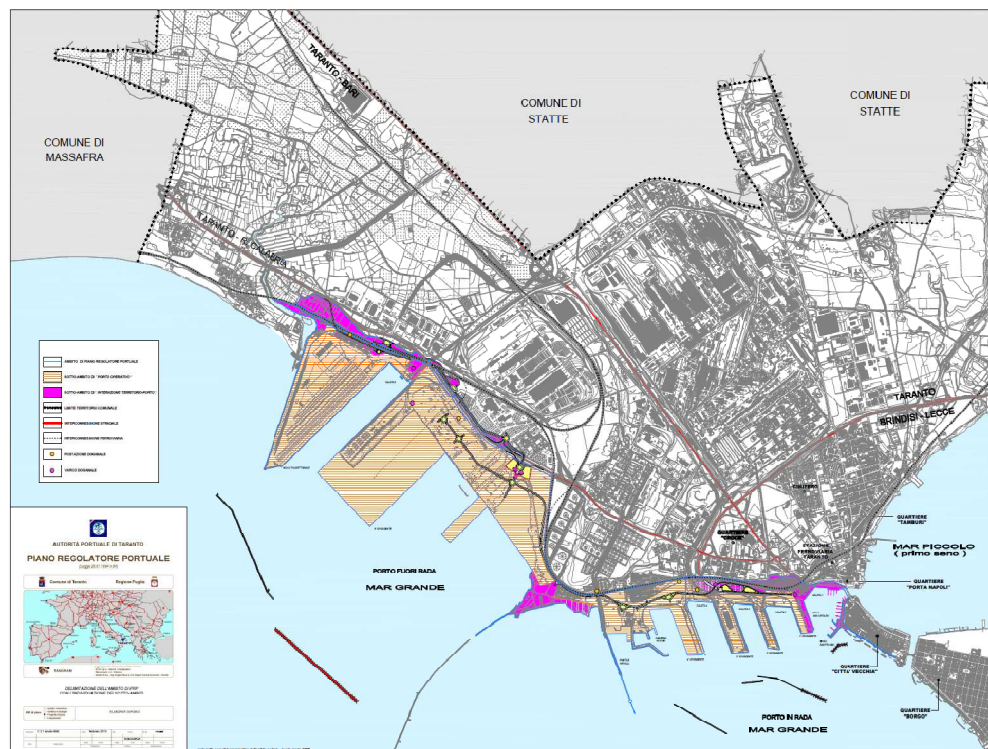




Figura 16 Il nuovo PRP (2007)



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>39</b>	Di of <b>49</b>

### 3.1.2 Piano Operativo Triennale del Porto 2012-2014 (P.O.T.)

Coerentemente con l'obiettivo individuato nel POT 2008 di realizzare un porto di "terza generazione" che non fosse solo un centro di movimentazione o un centro di attività industriali ma anche "piattaforma logistica" di interfaccia con le filiere produttive e trasportistiche, il Piano Operativo 2012-2014 include, tra le opere di grande infrastrutturazione per portare a termine il progetto di sviluppo complessivo dello scalo pugliese, la nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto.

L'intervento ha lo scopo di proteggere dall'azione del moto ondoso gli accosti del Molo Polisetoriale e del Quinto Sporgente, e limitare l'agitazione residua all'interno del bacino portuale.

Nel POT è riportato che *"gli elaborati di nuovo PRP prevedono l'integrazione, con nuove opere, delle esistenti dighe sia a paramento verticale che a gettata. Tali opere potranno essere programmate e realizzate dopo l'approvazione del citato strumento tecnico di pianificazione"*.

## 3.2 LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE



### 3.2.1 Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.)

Lo strumento attualmente vigente è costituito dalla Variante Generale al Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto (VGPRG), adottata con Delibera del Consiglio Comunale (DGC) il 9 settembre 1974 e poi approvata definitivamente con Delibera Giunta Regionale (DGR) n. 614 del 20 marzo 1978.

Successivamente sono state apportate modifiche al Piano; l'ultima di un certo rilievo è stata approvata dal Consiglio Comunale con Delibera n. 25 del 21 gennaio 1997.

Le previsioni della VGPRG per l'area del porto di Taranto, configuravano *"un sistema portuale integrato dentro e ad Occidente della rada, senza discontinuità, nel quale trovano fra l'altro completo inserimento tutte le infrastrutture necessarie alle esigenze di raddoppio dello stabilimento siderurgico dell'Italsider subito realizzabili a stralcio del progetto generale del Porto"*.

Le aree ricadenti nell'ambito portuale sono tipizzate come "Zone per servizi di interesse pubblico - B2", per le quali sono previste alcune generiche destinazioni d'uso (riportate nell'art. 29 paragrafo B2.10 delle Norme di Attuazione, allegate alla Variante Generale). In tale paragrafo inoltre, si prescrive che la struttura e le destinazioni d'uso delle aree portuali debbano essere ulteriormente dettagliate in un piano particolareggiato redatto dal Comune, ovvero in un progetto globale di esecuzione, redatto dall'Ente preposto alla Gestione del Porto (Autorità Portuale), da convenzionare a norma della Legge 6/8/1967 n. 765.

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data\Date <b>Febbraio 2014</b>
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>40</b> Di <i>of</i> <b>49</b>

Il porto deve comunque rispondere a certi requisiti e prevedere solo le seguenti destinazioni d'uso:

- sistema portuale integrato dentro e ad occidente della rada;
- dotazione di aree per garantire la plurifunzionalità della infrastruttura portuale, in rapporto alle vocazioni industriali, agricole e terziarie del territorio ionico e alle interdipendenze interprovinciali e regionali;
- destinazione delle aree alle sole attività portuali ed, in particolare, possibilità di installarvi le attrezzature e gli impianti relativi soltanto alle seguenti attività e all'immagazzinamento delle relative merci;
  - imbarco e sbarco passeggeri (codice di zonizzazione PA);
  - imbarco e sbarco merci alla rinfusa (codice zonizzazione PR);
  - imbarco e sbarco merci in container (codice zonizzazione PC);
  - imbarco e sbarco materiali industriali (codice zonizzazione PD);
  - imbarco e sbarco materiali liquidi (codice zonizzazione PE);
  - trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli e alimentari, imbarco e sbarco degli stessi e dei relativi prodotti di lavorazione (codice zonizzazione PF);
  - industria cantieristica e riparazioni navali (codice zonizzazione PG).

La progettazione delle aree a terra, incluse quelle derivanti da colmata a mare, debbono soddisfare le suddette destinazioni d'uso e salvaguardare i valori ecologici e paesaggistici del territorio.

La programmazione complessa, stabilita dal Comune di Taranto per le aree condizionate dalla presenza di attività portuali e/o finalizzata allo sviluppo di attività produttive auspicate dall'Autorità Portuale (la programmazione complessa, di iniziativa pubblica ed a partecipazione privata, non è normalmente contemplata all'interno degli strumenti urbanistici generali) contempla la possibilità di varianti allo strumento urbanistico vigente.

Le varianti al piano comunale intervenute sullo strumento urbanistico generale per la realizzazione di opere di interesse generale, hanno riguardato opere a finalizzazione specialistica localizzate nelle fasce retro portuali, nonché opere di viabilità primaria.

Si evidenzia che la già menzionata Deliberazione N. 116/06 del Commissario Straordinario della Città di Taranto, prevede che il Comune provveda immediatamente ad avviare le procedure di variante al vigente PRG riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP sia la riqualificazione delle aree contermini, tenendo conto anche delle eventuali indicazioni che dovessero essere espresse dal CSLLPP e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

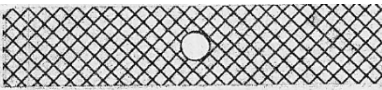

In riferimento ai rapporti tra gli strumenti urbanistici comunali di governo del territorio ed il piano sovraordinato PUTT/p, come prescritto agli art. 5.05 e 5.06 delle NTA del Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio, il Comune ha l'obbligo di compiere una serie di primi adempimenti finalizzati a recepire ed attuare il piano sovraordinato (il Comune di Taranto ha già

provveduto a questo) e successivamente a realizzare l'adeguamento degli strumenti urbanistici al Piano sovraordinato.





Figura 17 Stralcio del PRG vigente del Comune di Taranto

**Legenda:**

B2. ZONA PER SERVIZI DI INTERESSE PUBBLICO		
saranno distinti con simbolo i servizi:		
B2.1 - sedi universitarie ed aree annesse	→ (U)	
B2.2 - scuole dell'ordine superiore(esistenti e di progetto)	→ (SS)	
B2.3 - distretto scolastico	→ (DS)	
B2.4 - ospedali/unità sanitaria locale	→ 	
B2.5 - edilizia assistenziale	→ (AS)	
B2.6 - protezione civile	→ (PC)	
B2.7 - istituti di pena e rieducazione	→ (PR)	
B2.8 - caserme	→ (CM)	
B2.9 - autoporto	→ (AP)	
B2.10- porto marittimo:		
A - passeggeri	→ (PA)	
B - Merci alla rinfusa	→ (PB)	
C - Merci in containers	→ (PC)	
D - Materiali industriali	→ (PD)	
E - Materiali liquidi	→ (PE)	
F - Prodotti agricoli e alimentari	→ (PF)	
G - Industrie cantieristiche e riparazioni navali	→ (PG)	
B2.II- servizi stradali:		
A - Punti organizzati di servizio	→ (STS)	
B - Attrezzature per le reti dei servizi di trasporto pubblico	→ (STA)	
B2.I2- altri servizi di interesse pubblico	→ (IP)	



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b> Pagina <i>Page</i> <b>42</b> Di <i>of</i> <b>49</b>	

### 3.2.2 Piani comunali di zonizzazione acustica



Nel Comune di Taranto deve essere ancora adottato ufficialmente un Piano di zonizzazione del territorio comunale. Con Deliberazione del C.C. n. 62 del 27/04/1999 è stata adottata una bozza di Piano, consegnata all'Amministrazione nel dicembre 1997 dallo studio ESSEGI di Taranto. Tale zonizzazione, in assenza di indicazioni regionali (la prima normativa specifica in materia è la L.R. n. 03/2002) è stata eseguita sulla base del Piano Regolatore Generale. In seguito all'entrata in vigore della L.R., si è proceduto all'adeguamento della zonizzazione ai sensi della vigente normativa regionale, ma senza tuttavia arrivare all'adozione del Piano. Pertanto per individuare i limiti acustici dell'area di studio, bisogna fare riferimento al DPCM del 1 marzo 1991 e, più precisamente, ai limiti di accettabilità transitori riferiti a "Tutto il territorio nazionale", che risultano pari a 70 dBA per il periodo diurno e 60 dBA per il periodo notturno.

Nella bozza del Piano, adeguata alla L.R. n. 03/2002, le aree portuali, anche in riferimento a quanto riportato nel DPCM 14/11/1997, sono state inserite nella classe IV "aree di intensa attività umana", i cui valori limite di immissione e di emissione risultano rispettivamente pari a 65 e 60 dBA per il periodo diurno, 55 e 50 dBA per il periodo notturno.

Le aree residenziali prossime all'area portuale (Lido Azzurro ed il quartiere Croce-Tamburi) rientrano in classe III "aree di tipo misto", caratterizzate da valori limite di immissione e di emissione rispettivamente pari a 60 e 55 dBA per il periodo diurno, 50 e 45 dBA per il periodo notturno. Le aree industriali che si sviluppano immediatamente alle spalle dell'area portuale rientrano in classe V o in classe VI, che presentano valori limite di immissione e di emissione meno restrittivi e rispettivamente pari a 70 e 65 dBA per il periodo diurno e notturno (per la classe V i limiti notturni sono 60 dBA per l'immissione e 55 dBA per l'emissione).

Inoltre, relativamente ai limiti di immissione differenziale, lo stesso DPCM 14/11/1997 fissa tali valori in 5 dBA per il periodo diurno e in 3 dBA per il periodo notturno; il criterio differenziale non si applica alla rumorosità prodotta da infrastrutture di trasporto stradali, ferroviarie, aeroportuali, marittime e alle porzioni di territorio rientranti in classe VI "aree esclusivamente industriali".

Infine, la rumorosità proveniente dalle principali infrastrutture stradali (SS 106 e SS 7) e ferroviarie (linea costiera), presenti nell'area di studio, è regolamentata rispettivamente dal DPR 142/2004 e dal DPR 459/1998, che fissano delle fasce di pertinenza acustica nell'immediato intorno delle strade e delle ferrovie, all'interno delle quali devono essere rispettati specifici valori limite di immissione.

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>43</b>	Di of <b>49</b>

## 4. REGIME VINCOLISTICO

Il regime dei vincoli a cui si è fatto riferimento è quello relativo a:

- Siti di Interesse Naturalistico di Importanza Comunitaria ed aree naturali protette
- Vincoli architettonici e archeologici
- Beni culturali e paesaggistici

L'area di intervento non ricade in territori di particolare interesse naturalistico o soggetti a tutela.

I Siti Natura 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) e ZPS (Zone di Protezione Speciale) più vicini sono:

- SIC IT9130006 "Pinete dell'Arco Ionico";
- SIC IT9130008 "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto".

Inoltre sull'area di intervento non sono presenti aree tutelate per legge o vincolate ai sensi del D.lgs 42/04 "Codice dei Beni Culturali".



In riferimento ai vincoli architettonici ed archeologici, l'unica segnalazione archeologica interessa la zona di Punta Rondinella, ove si rilevano resti di un abitato di epoca greca e poi romana e zone dedicate a necropoli.

È da sottolineare che sulle coste del Mar Piccolo insiste il vincolo paesaggistico ai sensi del Codice dei Beni culturali e paesaggistici (i testi dei piani territoriali rimandano ancora alla Legge 431/85, ora compresa nel D.Lgs. 42/2004 Codice dei beni culturali). L'imposizione del vincolo risale al DM 1 agosto 1985 ed è motivata dal particolare interesse dettato dall'eccezionalità del luogo, dominato dal mare e stretto tra due lingue di terra, tanto che l'insieme costa e specchio d'acqua assume la connotazione di un paesaggio quasi lacustre; a questo si aggiunge la presenza di estese pinete degradanti verso il mare, nonché della foce del fiume Galeso, fiancheggiato da una foresta di eucalipti.

Nella parte nord-occidentale rispetto all'area di intervento insiste invece il vincolo ex L. 1497/39 e D. Lgs 42/2004 art. 136, apposto con D.M. 212/9/1984 e relativo alla costa occidentale ionica, caratterizzata da una fitta pineta, ricadente nei comuni di Ginosa-Castellaneta-Palagiano-Massafra e Taranto. Infine, tutto l'ambito portuale è interessato dal vincolo idrogeologico (R.D. 30 dicembre 1923 N. 3267), in particolare la parte Settentrionale del Porto Fuori Rada e, marginalmente, il Porto in Rada, tra Punta Rondinella e l'area funzionale LOG.

Si rimanda alla lettura della Tavola "Carta dei vincoli paesaggistici" (codice elaborato 0130TAR3251) per la rappresentazione dei vincoli sopra descritti.



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data\Date <b>Febbraio 2014</b>
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>44</b>	Di of <b>49</b>

## 5. DESCRIZIONE DEI RAPPORTI DI COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SETTORIALI E TERRITORIALI

Nelle tabelle riportate di seguito sono sintetizzati i livelli di coerenza o disarmonia dell'intervento con tutti i piani e programmi descritti nel capitolo precedente.



### 5.1 COERENZA CON GLI STRUMENTI SETTORIALI

#### 5.1.1 Strumenti a livello nazionale

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
<b>Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.)</b>	SI	Il Piano persegue il completamento e potenziamento dei nodi di transhipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari.

#### 5.1.2 Strumenti a livello regionale, provinciale e comunale

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
<b>Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.)</b>	SI	Il Piano Attuativo 2009 – 2013 del Piano Regionale dei Trasporti, recepisce gli interventi contenuti nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Taranto, in particolare l'adeguamento della diga foranea a protezione del Molo Polisetoriale.
<b>Documento Strategico Regionale (D.S.R.)</b>	SI	Gli aspetti maggiormente attinenti l'opera in studio, riguardano in particolare il potenziamento delle infrastrutture sul mare ed il trasporto marino.  Nel D.S.R. si promuove la continuità territoriale marittima, sostenendo il trend di crescita delle merci movimentate negli scali portuali, anche attraverso l'adeguamento degli assetti infrastrutturali e la creazione di un network multimodale di feederaggio, in grado di offrire una penetrazione e una distribuzione adeguate verso mercati in parte consolidati e ben infrastrutturati e in parte in crescita ma con scarsa dotazione infrastrutturale (ex Jugoslavia e area Danubio - balcanica in generale).
<b>Programma Operativo Regionale (POFESR)</b>	SI	Fra le linee d'intervento da perseguire per il raggiungimento dell'obiettivo relativo alle "Reti e collegamenti per la mobilità" è

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>45</b>
			Di of <b>49</b>

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
		<p>previsto il "Consolidamento e rafforzamento dei nodi portuali". Per questa linea d'intervento s'individuano le seguenti tipologie di azioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ completare l'infrastrutturazione e l'attrezzaggio dei nodi portuali, al fine del loro inserimento nelle grandi direttrici del traffico marittimo mediterraneo;</li> <li>▪ integrare i nodi portuali con i sistemi stradali, ferroviari e/o di metropolitana per favorire i collegamenti con le aree urbane e metropolitane e con i sistemi produttivi.</li> </ul>



## 5.2 COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

### 5.2.1 Strumenti a livello regionale e provinciale

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Motivazioni della coerenza
<b>Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/p)</b>	SI	<p>Il sito d'intervento non ricade all'interno degli ambiti territoriali disciplinati dal PUTT/p (Ambiti territoriali Estesi, A.T.E.).</p> <p>L'area di cantiere a terra (ex area Yard Belleli) ricade in Ambiti Territoriali Estesi di livello di tutela "C" e in aree di PRG di tipo "B", zone che, ai sensi dell'art. 1.03 co. 5 e co. 5.1, sono disciplinate dagli strumenti urbanistici vigenti.</p>
<b>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)</b>	SI	<p>Il sito d'intervento e la prevista area di cantiere a terra (ex area Yard Belleli) non ricadono all'interno degli ambiti territoriali disciplinati dal PTC, se non in quanto ricadenti nella perimetrazione del "Sito di Interesse Nazionale", come indicato nella Carta delle Fragilità.</p> <p>Non sono presenti nell'area siti afferenti alla Rete Ecologica, né Ambiti di Tutela né Beni culturali e vincoli paesaggistici.</p>

## 5.3 COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA



Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
<b>Piano Regolatore Portuale di Taranto</b>	NO	<p>L'intervento in esame non era previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente (1980) che prevedeva un prolungamento dell'opera di difesa esistente.</p> <p>In conformità a quanto indicato nel voto n. 44/99 dell'Assemblea Generale del C.S.LL.PP., adeguato con voto n. 93/09, l'AP ha avviato, con nota Prot. N. 000525/TEC del 17.01.2013, un procedimento di</p>

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO TRATTO DI PONENTE</b>	Documento Document  <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina Page <b>46</b>
			Di of <b>49</b>

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
		<p>adeguamento tecnico-funzionale del Piano vigente. Tale procedimento si è concluso con parere favorevole, con raccomandazioni, espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'Adunanza del 20 marzo 2013 (Prot. N. 9/2013).</p>
<b>Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale</b>	SI	<p>Coerentemente con l'obiettivo individuato nel POT 2008 di realizzare un porto di "terza generazione" che non fosse solo un centro di movimentazione o un centro di attività industriali, ma anche "piattaforma logistica" di interfaccia con le filiere produttive e trasportistiche, il POT 2012-2014 include, tra le opere di grande infrastrutturazione per portare a termine il progetto di sviluppo complessivo del porto, la nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto.</p>
<b>Nuovo Piano Regolatore Portuale di Taranto (2007)</b>	SI	<p>Tra le opere inserite nel nuovo PRP e ritenute di importanza strategica per il porto di Taranto, vi è la realizzazione di un nuovo terminal container e l'estensione delle esistenti opere di protezione foranee del porto fuori rada.</p> <p>Il sistema di opere foranee proteggerà dall'azione del mare le nuove infrastrutture e ridurrà l'agitazione residua all'interno del bacino della darsena del Molo Polisetoriale.</p> <p>Il Nuovo Piano Regolatore Portuale (2007), non è stato ancora approvato sebbene sia in fase molto avanzata, avendo terminato anche la procedura di Valutazione Ambientale Strategica con la determinazione 089/dir/2012/00078 del 6 aprile 2012 del dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia.</p>
<b>Variante Generale al Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto</b>	SI	<p>Il sito di progetto è esterno alle aree disciplinate dal PRGC. Tuttavia, l'Amministrazione comunale di Taranto, nella Deliberazione n° 116/06 con cui si esprimeva riguardo l'intesa sulla proposta di Nuovo PRP, si è impegnata a "provvedere agli adempimenti immediatamente necessari per l'avvio delle procedure di variante al vigente PRG riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP sia la riqualificazione delle aree contermini, tenendo conto anche delle eventuali indicazioni espresse dal CSLPP e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Questo in modo tale a consentire la successiva tempestiva e contestuale approvazione da parte della Regione Puglia sia del Piano Regolatore Portuale sia del Piano Strategico delle aree contermini il Porto stesso".</p>

## 5.4 COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE DELLA TUTELA NATURALISTICA

Strumento di tutela naturalistica	Coerenza	Motivazioni della coerenza
<b>SIC/ZPS</b>	SI	<p>Gli interventi previsti dalla presente proposta progettuale non ricadono in aree naturali protette o in siti appartenenti alla Rete</p>



	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Pagina <i>Page</i>	Di <i>of</i>
		<b>47</b>	<b>49</b>

		Natura 2000, in oasi di protezione o aree umide.
<b>Parchi</b>	SI	Non sono presenti parchi e riserve naturali nell'area in esame.

## 5.5 COERENZA CON I VINCOLI E GLI AMBITI DI TUTELA

Vincoli e tutele	Coerenza	Motivazioni della coerenza
<b>Vincoli paesaggistici</b>	SI	L'area di intervento non interferisce con alcuna zona sottoposta a vincolo paesaggistico.
<b>Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D.3267/23</b>	SI	L'area d'intervento non ricade all'interno della perimetrazione del vincolo idrogeologico. Parte dell'area di cantiere a terra (ex area Yard Belleli) e P.ta Rondinella ricadono, invece, nella perimetrazione del vincolo idrogeologico.
<b>Vincolo Archeologico</b>	SI	<p>I siti archeologici presenti nel Golfo di Taranto sono esterni alle aree interessate dagli interventi in oggetto.</p> <p>La segnalazione archeologica più vicina al sito d'intervento, interessa la zona di Punta Rondinella, distante comunque oltre 2 km. Si tratta di un "villaggio neolitico" caratterizzato da uno sviluppo articolato in tre fasi: dal neolitico dipinto di fase antica, al neolitico recente, al neolitico finale. Lo sviluppo dell'area è inoltre sottolineato dalla presenza di un contesto sepolcrale, caratteristica di una presenza ben organizzata e sviluppata sul territorio.</p>





	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		Pagina <i>Page</i>	<b>48</b> Di <i>of</i> <b>49</b>

## 6. ALLEGATI

- C.S.LL.PP. - Adunanza del 20 marzo 2013: Progetto di riqualificazione del Molo polisettoriale – Nuova diga Foranea del porto fuori rada – Porto di Taranto – Progetto di adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Taranto (Protocollo n. 9/2013)

### 6.1 ELABORATI GRAFICI

- Tavola 0130TAR3250: Carta corografica.
- Tavola 0130TAR3251: Carta dei vincoli paesaggistici.
- Tavola 0130TAR3252: Carta delle aree protette.

	<b>RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE          NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE          DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO          TRATTO DI PONENTE</b>	Documento <i>Document</i> <b>0130TAR03105-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data\Date <b>Febbraio 2014</b>	
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE          QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	Pagina <i>Page</i>	<b>49</b> Di <i>of</i> <b>49</b>

**ALLEGATO - C.S.LL.PP. - Adunanza del 20 marzo 2013: Progetto di riqualificazione del Molo polisettoriale – Nuova diga Foranea del porto fuori rada – Porto di Taranto – Progetto di adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Taranto (Protocollo n. 9/2013)**



*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici  
Terra Sotana*

*Adunanza del 20 marzo 2013*

*N. del Protocollo 9/2013*

**OGGETTO:** Progetto di riqualificazione del Molo polisetoriale – Nuova diga Foranea del porto fuori rada – Porto di Taranto – Progetto di adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Taranto .

**Taranto**

#### **LA SEZIONE**

**VISTA** la nota del 17 gennaio 2013 n. 525/TEC, con la quale l’Autorità Portuale di Taranto ha trasmesso, per esame e parere, gli elaborati relativi alla proposta in oggetto;

**ESAMINATI** gli atti pervenuti;

**UDITA** la Commissione relatrice (Ievolella, Ferrante, Fabrizi, Arena E., Stura, Arena F., Tomasicchio , Borzi, Polizzy, Di Prete, Russo F., Campanile, Rufolo)

#### **PREMESSO**

Preliminarmente, si richiamano come formalmente inseriti, i “considerato” del parere n° 93/2009 della Assemblea Generale di questo Consesso, in quanto in esso si

rinvengono gli aggiornati indirizzi procedurali e metodologici per la fattispecie all'esame.

Con nota del 17 gennaio 2013 n.525/tec, l'Autorità Portuale di Taranto ha trasmesso, per esame e parere, la documentazione relativa alla proposta all'esame.

Si riporta di seguito l'elenco degli elaborati:

- **Relazione tecnica;**
- **Relazione sintetica sugli effetti dell'intervento sull'ambiente;**
- **Stralcio del Piano regolatore portuale vigente (1980)**
- **Stralcio della Variante al Piano regolatore portuale vigente (2007)**
- **Planimetria dello stato di fatto – inquadramento generale;**
- **Confronto tra la soluzione PRP vigente ed ATF proposto**
- **Planimetria e sezioni tipo di progetto**

Con comunicazione mail 4 febbraio 2013 n. 868 il primo relatore della Commissione relatrice inviata al Presidente della Autorità portuale ha trasmesso il seguente testo:"

*Esaminata la documentazione trasmessa si è preso atto dei contenuti anticipatori della richiesta proposta di ATF al vigente PRP del 1980 di parti del nuovo PRP in attesa del provvedimento di approvazione da parte della regione Puglia.*

*Al fine di istruire compiutamente l'affare alla Sezione è necessario che la documentazione tecnica inviata sia integrata con la seguente documentazione amministrativa indispensabile per l'avvio del procedimento richiamato con il voto n.93/2009 e della ulteriore documentazione tecnica necessaria per l'accertamento del requisito di fattibilità tecnica richiesta.*

- *Documentazione amministrativa:*
  1. *provvedimento di definizione della VAS operata dalla Regione Puglia (det. N. 089/dir/2012/00078 del 6 aprile 2012) ;*
  2. *dichiarazione con formale atto del Comune di Taranto della sussistenza del requisito di "non contrasto" della proposta di ATF con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica;*
  3. *delibera di adozione della proposta di ATF del Comitato Portuale previa la acquisizione della dichiarazione di cui al punto 2.;*
- *Documentazione tecnica:*
  1. *integrazione della relazione tecnica presentata con i chiarimenti relativi alla geotecnica ed alla modellazione idraulico marittima svolta per la 1° fase e per la 2°, al fine di poter accertare compiutamente il requisito della fattibilità tecnica richiesta. “*

Con nota n. 1875 del 20/2/2013 il Presidente della A.P. di taranto ha inviato :

1. Nota n. 21110 del 5/2/2013 del Comune di Taranto – Parere Urbanistico;
2. Addendum alla relazione tecnica.

Con successiva nota n. 2037 del 26 febbraio 2013 il Presidente della A.P. ha trasmesso la delibera di Adozione del ATF n.05/13 del 26/2/2013 del Comitato Portuale.

Dalla Relazione Tecnica di progetto si evince che :

*Il Molo Polisettoriale, oggetto dell'intervento di riqualificazione, delimita il confine settentrionale del porto fuori rada nel Mar Grande di Taranto. La struttura è stata assentita in concessione a Taranto Container Terminal S.p.A. (TCT) che, al momento, può utilizzare solo i primi 1.500m dei 1.800 m complessivi della banchina di accosto. I restanti 300m,*



infatti, ed i primi 200m della banchina di riva della Calata 5, sono attualmente in uso al Consorzio Taranto Terminal Rinfuse. L'evoluzione dello shipping internazionale e, marcatamente il fenomeno del gigantismo navale, hanno imposto di modernizzare il terminal container per renderlo fruibile a navi portacontainer della capacità di 14.000 TEU e massimo pescaggio pari a 15,80m. A questo scopo TCT S.p.A. ha avviato la progettazione degli interventi di "Riqualficazione del Molo Polisettoriale di Taranto", previsti nell'"Accordo per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il Superamento dello Stato d'Emergenza Socio-Economico-Ambientale", firmato il 20 giugno 2012 dai Ministri per la Coesione Territoriale, delle Infrastrutture e Trasporti, dello Sviluppo Economico, dell'Ambiente, la Regione Puglia, l'Autorità Portuale, il Commissario Straordinario, la Provincia di Taranto, il Comune di Taranto, TCT S.p.A., Evergreen Line, Sogesid S.p.A. ed il Gruppo Ferrovie dello Stato (RFI S.p.A. e Trenitalia S.p.A.). Con la sottoscrizione di tale accordo si è proceduto all' parziale novazione ed integrazione dei Protocolli di Intesa firmati nel 1998 e nel 2009 dagli stessi Soggetti.

Gli interventi finalizzati a modernizzare il terminal container sono i seguenti:

- Ammodernamento della banchina di ormeggio

Il progetto definitivo è stato licenziato favorevolmente dalla terza sezione del C.S.LL.PP. nell'adunanza del 28.11.2012 con parere n. Prot. 71 ed è stato valutato non assoggettabile alla procedura di VIA dal Ministero dell'Ambiente il 03.12.2012 con Determina Dirigenziale DVA-2012-29276. Allo stato attuale è in corso la gara per l'aggiudicazione della progettazione esecutiva, del coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e la realizzazione dei lavori.

L'intervento è propedeutico ai dragaggi a -16,50 m dell'area polisettoriale il cui progetto definitivo, elaborato da Sogesid S.p.A., è attualmente al vaglio del Ministero dell'Ambiente; Adeguamento area terminal rinfuse

- Realizzazione di una nuova diga foranea di protezione degli accosti del Molo Polisettoriale (progetto definitivo in corso di elaborazione). e consegna a TCT S.p.A. del tratto di banchina già destinato al traffico container nell'Atto di Concessione ma oggi in uso a terzi; il progetto definitivo è stato trasmesso in data 07.12.2012 al S.I.I.T. Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti - Puglia e Basilicata;

In merito alle opere di difesa foranee del porto fuori rada di Taranto, il Piano Regolatore Portuale vigente (1980) ha recepito l'intervento di prolungamento, a partire dall'estremità sud-orientale dell'opera foranea esistente, approvato come adeguamento tecnico funzionale dal C.S. LL.PP. con parere n. 19 del 02.02.2000. Tale soluzione, inizialmente ripresa anche dal nuovo PRP del 2007, alla luce dei risultati delle indagini in sito eseguite, è stata sconsigliata dallo stesso C.S.LL.PP. in fase di valutazione del Piano (voti n. 322 del 23.07.2008 e n. 96 del 22.07.2009). Il parere sfavorevole è motivato dalle scadenti caratteristiche meccaniche dei fondali di posa dei cassoni che ricadono nella depressione del paleo alveo del fiume Tara e che hanno generato problemi di stabilità degli elementi strutturali durante il primo intervento di prolungamento di 120m della diga esistente.

Nel corso dell'elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale sono state studiate diverse alternative di progetto per ottimizzare la configurazione del sistema di opere di difesa foranee del porto fuori rada prima di addivenire alla soluzione finale, ovvero realizzare una **nuova diga di 1.300m** di lunghezza, inclinata di circa 45° rispetto al nord come l'ultimo tratto dell'opera esistente e con la quale definisce un secondo canale di accesso al porto commerciale di Taranto.

Nel parere definitivo n. 48/2010, reso nella seduta del 24.03.2010, il C.S. LL.PP. ha confermato la fattibilità della nuova diga rispetto alle problematiche inizialmente sollevate.

Una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio, il nuovo PRP è stato trasmesso alla Regione Puglia per avviare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica, conclusasi con la determinazione Prot. 089/dir/2012/00078 del Dirigente del Servizio Ecologia che ha espresso il proprio parere motivato con indicazioni e prescrizioni.

*Allo stato attuale si è in attesa del provvedimento di approvazione definitiva da parte della Regione Puglia.*

***In considerazione del fatto che l'approvazione del nuovo PRP registra rallentamenti tali da far ritenere che essa non possa giungere in tempi compatibili con quelli concordati con il Protocollo di Intesa siglato nel 2009 e con l'Accordo del 20.06.2012, dell'avanzato stato di progettazione degli altri interventi previsti nel suddetto Accordo finalizzati all'ammodernamento del Terminal Container, della necessità di rendere più efficienti e sicuri gli accosti del Molo Polisettoriale in previsione di un auspicabile incremento dei traffici, l'Autorità Portuale, in conformità a quanto indicato nel voto n. 44/99 dell'Assemblea Generale del C.S. LL.PP., adeguato con voto n. 93/09, ha inteso avviare un procedimento di adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale vigente.***

*La nuova opera a gettata, infatti, pur scostandosi in termini di configurazione dalla soluzione proposta nel Piano vigente, assolve alla funzione di migliorare il sistema di difesa artificiale del porto commerciale di Taranto, prevista dallo stesso strumento urbanistico. Per di più la soluzione proposta da quest'ultimo, ovvero il prolungamento della diga esistente si è rivelata impegnativa dal punto di vista tecnico ed onerosa in termini economici a causa delle problematiche connesse alle scadenti proprietà meccaniche dei terreni di fondazione in corrispondenza dell'estremità sudorientale dell'opera frangiflutti.*

*Si ritiene, in definitiva, che l'alternativa di realizzare una nuova diga frangiflutti si possa configurare come variante "non sostanziale" del Piano Regolatore Portuale vigente, in quanto essa **soddisfa tutte le condizioni** indicate nel suddetto voto n. 93/09 e non incide sulle scelte e sugli indirizzi generali dello strumento urbanistico. In particolare essa:*

- non introduce nuove destinazioni d'uso;*
- introduce solo "modifiche della forma e della lunghezza di moli e banchine...";*
- modifica l'assetto plano altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale mantenendo le stesse scelte strategiche, atte a perseguire i prefissati obiettivi.*

*Nella presente relazione si procederà a descrivere l'inquadramento normativo di riferimento ed i principali dati geometrici e tecnici dell'intervento.*

## **2.1 PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE**

*La variante generale al Piano Regolatore del Porto di Taranto, attualmente vigente, è stata approvata con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 976 il 31 Marzo 1980 ed è stata integrata con gli adeguamenti tecnico-funzionali della darsena mezzi pubblici e del **prolungamento della diga foranea** (voto del CSLLPP n. 19/00), e dell'ampliamento del IV Sporgente, della darsena ad Ovest e della strada dei moli (voto del CSLLPP n. 38/02).*

*In merito alla diga foranea, l'A.T.F. del 2000 prevede il prolungamento dell'opera per metri 400 verso levante in luogo dei 300m già previsti dal PRP del 1980, con rotazione di 20° verso riva rispetto all'allineamento della struttura a paramento verticale già realizzata a partire dagli anni '80.*

*Dei 400m pianificati, tuttavia, ne sono stati realizzati, ad oggi, solo 120 poiché le scadenti proprietà meccaniche dei fondali di posa hanno determinato problemi di stabilità dei cassoni durante i lavori.*

*Le indagini geotecniche portate a termine negli anni successivi hanno rilevato che la inadeguata portanza dei terreni di fondazione è ascrivibile alla presenza del paleo alveo del fiume Tara, in corrispondenza della testata sud-orientale della diga.*

## **2.2 NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE**

*Il 10 Luglio 2002, con delibera del Comitato Portuale n° 7/02, l'Autorità Portuale ha avviato la redazione del nuovo PRP adottato, in via preliminare, con Delibera n° 3 del 2 Maggio 2006.*

*Gli elaborati di Piano sono quindi stati trasmessi all'Amministrazione Comunale di Taranto per il raggiungimento della prescritta intesa, rilasciata dal Commissario Straordinario del Comune con Delibera n° 116 del 25 Agosto 2006, e perfezionata con atto del Consiglio Comunale n° 41 del 18 Ottobre 2007.*

*Il PRP è quindi stato adottato, in via definitiva, dal Comitato Portuale il 30 novembre 2007 con Delibera n° 12 ed esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si è espresso con i voti n. 322 del 23/07/2008 e n. 96 del 22/07/2009 delle Sezioni terza e quarta riunite, e con il parere n. 48/2010, reso nella seduta del 24/03/2010.*

*Nei suddetti voti il C.S. LL.PP. ha richiesto di modificare la configurazione delle opere foranee del porto fuori rada delineate nel Piano, per risolvere le problematiche connesse agli aspetti geotecnici e di idraulica marittima. L'Autorità Portuale ha quindi esaminato alcune possibili alternative addivenendo alla soluzione finale, cioè una **nuova diga di 1.300m di lunghezza**, orientata come l'ultimo tratto dell'opera esistente, e che definisce con quest'ultima un secondo canale di accesso al porto commerciale di Taranto.*

*Nel parere definitivo n. 48/2010 il C.S. LL.PP. ha attestato la fattibilità della nuova opera marittima rispetto alle problematiche inizialmente sollevate.*

*Il progetto della diga foranea in esame è dunque coerente con il nuovo PRP (2007), il cui iter di approvazione è in una fase molto avanzata, avendo terminato anche la procedura di Valutazione Ambientale Strategica con la determinazione 089/dir/2012/00078 del 6 aprile 2012 del dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia.*

*L'hub di Taranto si sviluppa a Nord dell'omonimo golfo. Le attività portuali che in un primo tempo impegnavano le aree all'interno del bacino naturale, si sono poi estese oltrepassando il limite naturale di Punta Rondinella. Allo stato attuale si distinguono:*

- *Bacino del Mar Piccolo;*
- *Bacino del Mar Grande;*
- *Porto fuori Rada che insiste sul tratto di costa compreso tra Punta Rondinella, ad Est, e la foce del fiume Tara, a Ovest. Quest'ultima costituisce il limite dell'area assoggettata alla disciplina del Piano Regolatore Portuale.*

*Il Porto fuori Rada è protetto contro l'azione del moto ondoso, da una diga foranea a paramento verticale in cassoni di circa 1.450m di lunghezza totale, realizzata a partire dagli anni '80. L'opera è costituita da tre tratti orientati, rispettivamente, a 45°, 23° e 43° rispetto al Nord, e aventi lunghezza pari a 260, 1.060 e 120m.*

*La realizzazione della nuova scogliera frangiflutti è prevista nel PRP oggetto del Parere n. 48/2010 reso nella seduta del 24.03.2010 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che nei considerato riporta:*

*"...Con riferimento allo studio di approfondimento sulla fattibilità delle fondazioni si osserva chela configurazione planimetrica della nuova diga foranea tende ad eliminare quasi completamente l'interazione dello stesso manufatto con i depositi compressibili in corrispondenza dell'incisione morfologica già identificata come il paleo-alveo del Fiume Tara.... In base alla ricostruzione stratigrafica riportata nello studio, i terreni di fondazione sono costituiti da due unità geotecniche principali, il limo argilloso poco consistente presente dal fondale con spessore variabile e la formazione di argille marnose di base. La ricostruzione della stratigrafia di dettaglio dei terreni presenti lungo l'asse della scogliera in progetto evidenzia che per la maggior parte del tracciato, i terreni compressibili presentano uno spessore modesto, non superiore ad 1,5 metri, mentre per un tratto di testata di circa 90 metri di sviluppo, collocato a Nord-Ovest e prospiciente la scarpata del paleo alveo, lo spessore dei depositi compressibili aumenta rapidamente, fino a valori superiori a 5 metri.*

*La soluzione proposta per la diga foranea tiene conto delle risultanze delle indagini geotecniche e propone di risolvere il problema dell'imbasamento della diga attraverso:*

- *la bonifica superficiale dei fondali con la rimozione dei terreni compressibili fino ad 1,50*

metri di profondità per il tratto principale, con la sostituzione del terreno rimosso con il materiale della scogliera;

- la bonifica profonda fino alla completa sostituzione dei terreni scadenti con tout-venant di cava, ovvero con la realizzazione di un intervento di miglioramento del terreno in posta, per il tratto di 90 metri in prossimità del paleo alveo.

...Omissis...

In merito alla soluzione proposta si dovrà procedere innanzitutto ad una caratterizzazione geometrica dello spessore del deposito di copertura della formazione di base attraverso indagini geofisiche adeguate.”

Sulla base delle suddette considerazioni è stata predisposta una dettagliata campagna geotecnica integrativa (agosto 2012), le cui risultanze avrebbero permesso di ricostruire il quadro di riferimento geologico-geotecnico necessario per le verifiche di stabilità globale del complesso opera-fondazione e della integrità dell'opera rispetto ai cedimenti attesi. Lo scopo della menzionata campagna investigativa è stato quindi duplice, ed in particolare:

- individuare la quota del passaggio litologico fra il deposito di copertura incoerente e richiamato dal Parere del CSLLPP ed il tetto della formazione di argilla marnosa consistente;
- investigare l'intero volume significativo al di sotto del fondale, vale a dire quello interessato da una modificazione significativa dello stato tensionale a seguito della realizzazione dell'opera, ricavando i parametri fisico-meccanici d'interesse (resistenza e deformabilità) da utilizzare nelle verifiche progettuali.

I risultati hanno consentito di acquisire un'approfondita conoscenza tanto degli spessori, quanto delle caratteristiche meccaniche dei terreni di posa e dei sedimenti interessati dall'intervento. In particolare, la maggiore criticità si ha in corrispondenza della testata nord-ovest della diga da realizzare, dove si trova il paleo alveo del fiume Tara. Il fiume, infatti, ha prima eroso il substrato argilloso e poi depositato, negli anni, sedimenti di natura alluvionale estremamente eterogenei e localmente potenti, caratterizzati anche da presenza di elementi vegetali.

Come già richiamato in premessa, la realizzazione della scogliera rientra tra le opere “prioritarie” che, in base all'”Accordo per il rilancio dei traffici nel porto di Taranto”, siglato il 20 giugno 2012 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, sono funzionali al rilancio del Terminal Container del Molo Polisettoriale. Tuttavia, i finanziamenti ad oggi stanziati per l'opera, indicati nello stesso Accordo, non consentono di realizzare la diga in un'unica soluzione e, soprattutto, di coprire i costi aggiuntivi connessi agli interventi di imbonimento/consolidamento dei terreni di posa più scadenti. Si è pertanto programmato di procedere in due lotti funzionali, soluzione già avanzata nel Protocollo di Intesa del 2009 dagli stessi Enti sottoscrittori del successivo Accordo.

Nel primo lotto è stata prevista la costruzione del tratto di scogliera di 500m di lunghezza (545m in fondazione), illustrato nella figura seguente, traslato di 170m lungo l'asse longitudinale del corpo diga. Tale configurazione non coinvolge gli spessori maggiori di terreni più scadenti dal punto di vista geotecnico anche se, in base alle prime verifiche eseguite nella fase preliminare della progettazione, è comunque necessario un intervento di imbonimento/consolidamento dei fondali interessati. La realizzazione di questo primo segmento riguarda i seguenti obiettivi:

- garantire la fattibilità tecnica ed economica dell'intervento;
- massimizzare la funzione protettiva nei confronti degli accosti del Terminal Container.

L'efficienza di quest'opera, in termini di protezione dal moto ondoso della banchina del Molo Polisettoriale, è stata testata mediante l'applicazione del modello matematico MIKE21 del DHI.

Nel secondo lotto si procederà con il prolungamento di 170m a partire dall'estremità settentrionale e di 580m da quella meridionale, fino a raggiungere i 1.300m di progetto.



*La nuova diga foranea “a gettata” sarà realizzata in massi naturali ed artificiali, tipologia strutturale che meglio si confà alle caratteristiche geotecniche dei fondali rispetto all’opzione in cassoni di calcestruzzo.*

*La scogliera sarà costituita da un nucleo in tout-venant di cava, da uno strato filtro in massi naturali e da una mantellata. Quest’ultima sarà realizzata con due strati di tetrapodi lungo il lato esterno della scogliera e in corrispondenza delle testate, in massi naturali lungo il paramento interno del corpo diga.*

*Tra il nucleo e lo strato filtro sarà posato un telo di geotessuto non-tessuto per contenere la perdita di materiale a granulometria più fine (tout venant) attraverso i massi naturali del filtro.*

*La berma, come il filtro, sarà realizzata in massi naturali di prima e seconda categoria.*

**Dalla Relazione “ADDENDUM ALLA RELAZIONE TECNICA” si evince che :**

*La presente relazione costituisce un addendum alla relazione tecnica (cfr. doc. n. 0130TAR03081-00) della proposta di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente PRP e specificatamente alla nuova Diga Foranea del porto fuori rada di Taranto, a seguito della richiesta di integrazione Prot. N. \_868 del 4 febbraio 2013 formulata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

*In merito alle opere di difesa foranee del porto fuori rada di Taranto, il Piano Regolatore Portuale vigente (1980) ha recepito l’intervento di prolungamento, a partire dall’estremità sud-orientale dell’opera foranea esistente, approvato come adeguamento tecnico funzionale dal C.S. LL.PP. con parere n. 19 del 02.02.2000. Tale soluzione, inizialmente ripresa anche dal nuovo PRP del 2007, alla luce dei risultati delle indagini in sito eseguite, è stata sconsigliata dallo stesso C.S. LL.PP. in fase di valutazione del Piano (voti n. 322 del 23.07.2008 e n. 96 del 22.07.2009). Il parere sfavorevole è motivato dalle scadenti caratteristiche meccaniche dei fondali di posa dei cassoni che ricadono nella depressione del paleo alveo del fiume Tara e che hanno generato problemi di stabilità degli elementi strutturali durante il primo intervento di prolungamento di 120m della diga esistente.*

*Nel corso dell’elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale sono state studiate diverse alternative di progetto per ottimizzare la configurazione del sistema di opere di difesa foranee del porto fuori rada prima di addivenire alla soluzione finale, ovvero realizzare una nuova diga di 1.300m di lunghezza, inclinata di circa 45° rispetto al nord come l’ultimo tratto dell’opera esistente (del quale non è più prevista la demolizione) e con la quale definisce un secondo canale di accesso al porto commerciale di Taranto.*

*In base alla ricostruzione stratigrafica riportata nel nuovo PRP, i terreni di fondazione sono costituiti da due unità geotecniche principali, il primo argilloso poco consistente presente dal fondale con spessore variabile e la formazione di argille marnose di base. La ricostruzione della stratigrafia di dettaglio dei terreni presenti lungo l’asse della scogliera in progetto evidenzia che per la maggior parte del tracciato, i terreni compressibili presentano uno spessore modesto, non superiore ad 1,5 metri, mentre per un tratto di testata di circa 90 metri di sviluppo, collocato a Nord-Ovest e prospiciente la scarpata del paleo alveo, lo spessore dei depositi compressibili aumenta rapidamente, fino a valori superiori a 5 metri.*

*La soluzione proposta dal nuovo PRP per la diga foranea tiene conto delle risultanze delle indagini geotecniche e propone di risolvere il problema dell’imbasamento della diga attraverso: la bonifica superficiale dei fondali con la rimozione dei terreni compressibili fino ad 1,50 metri di profondità per il tratto principale, con la sostituzione del terreno rimosso con il materiale della scogliera; la bonifica profonda fino alla completa sostituzione dei terreni scadenti con tout-venant di cava, ovvero con la realizzazione di un intervento di miglioramento del terreno in posto, per il tratto di 90 metri in prossimità del paleo alveo.*

*Nel parere definitivo n. 48/2010, reso nella seduta del 24.03.2010, il C.S. LL.PP. ha confermato la fattibilità della nuova diga rispetto alle problematiche inizialmente sollevate, anche se vengono suggerite ulteriori analisi geotecniche*

*in fase di progettazione al fine di operare una caratterizzazione geometrica dello spessore del deposito di copertura della formazione di base.*

*Sulla base delle considerazioni di cui al Parere n. 48/2010, è stata quindi predisposta una dettagliata campagna geotecnica integrativa, lungo tutto il corpo della diga prevista dal nuovo PRP, le cui risultanze hanno permesso di ricostruire il quadro di riferimento geologico-geotecnico necessario per le verifiche di stabilità globale del complesso opera-fondazione e della integrità dell'opera rispetto ai cedimenti attesi.*

*Lo scopo della suddetta campagna investigativa, condotta nei mesi di luglio-agosto 2012, è stato quindi duplice, ed in particolare:*

- individuare la quota del passaggio litologico fra il deposito di copertura incoerente e richiamato dal Parere del CSLPP ed il tetto della formazione di argilla marnosa consistente;*
- investigare l'intero volume significativo al di sotto del fondale, vale a dire il volume interessato da una modificazione significativa dello stato tensionale a seguito della realizzazione dell'opera, ricavando i parametri fisico-meccanici d'interesse (resistenza e deformabilità) da utilizzare nelle verifiche progettuali.*

*Per il primo fine, si è proceduto ad effettuare una serie di carotaggi meccanici continui da pontone, denominati sondaggi stratigrafici SS, terebrati fino a modeste profondità dal fondale marino e comunque fino all'accertamento del passaggio litologico ricercato; detto passaggio litologico risulta poi anche individuato, evidentemente, nell'ambito dei sondaggi del tipo SG maggiormente profondi.*

*Per ottenere lo scopo di cui al secondo punto d'elenco, si è fatto ricorso all'esecuzione di carotaggi meccanici continui da pontone, denominati sondaggi geotecnici SG, spinti a profondità ben maggiori dal fondale marino rispetto a quelle menzionate per gli SS, sempre tali da investigare il volume significativo di volta in volta definito in riferimento alla posizione del tetto delle argille. Durante tali sondaggi si è proceduto sia alla esecuzione di prove SPT in foro, concentrate tutte nello strato più superficiale, sia al prelievo di campioni indisturbati (o a limitato disturbo) da sottoporre a prove di laboratorio.*

*In particolare, i parametri ricercati sono quelli che definiscono il comportamento dei terreni interessati in termini di resistenza (potenziale rottura del sistema diga-terreno) e di deformabilità (cedimenti).*

*La campagna geognostica si è tradotta, specificatamente, nella esecuzione di:*

- N. 10 sondaggi geognostici a carotaggio continuo da pontone (sondaggi geotecnici SG1÷SG10) spinti fino ad una profondità massima di -53,50 m dal livello medio marino;*
- N. 5 sondaggi geognostici a carotaggio continuo da pontone (sondaggi stratigrafici SS1÷SS5) spinti fino ad una profondità massima di -20,0 m dal livello medio marino;*
- N. 8 prove SPT in foro di sondaggio geotecnico eseguite a differenti profondità nello strato di sedimenti limo-argilloso-sabbiosi (LITOTIPO A) che sovrasta le argille plioceniche di base (LITOTIPO B);*
- N. 40 prelievi di campioni indisturbati (o quanto meno a limitato disturbo) da sottoporre a prove di laboratorio per la caratterizzazione fisica (peso dell'unità di volume, contenuto naturale d'acqua, limiti di Atterberg, etc.), granulometrica e meccanica (parametri di resistenza e deformabilità). Si precisa che tali prelievi sono stati eseguiti a differenti profondità nei sondaggi geotecnici, con distribuzione più o meno equa sulle verticali di sondaggio, al fine di ottenere una caratterizzazione più omogenea e continua possibile dei terreni di fondazione nell'ambito del volume significativo.*

*In termini di sintesi riassuntiva, si può concludere che lo spessore dei sedimenti appare mediamente quantificabile attorno ai 2 m, fatta eccezione per due "zone di attenzione" in cui gli spessori crescono decisamente, fino ad attestarsi ed addirittura localmente superare la decina di metri in corrispondenza di:*

- testata nord-ovest di cui al PRP vigente (tratto fra i sondaggi SG1÷SG2);
- sezione corrente fra i sondaggi SS4÷SG7.

*Dall'esame del profilo stratigrafico sopra riportato unitamente all'andamento delle batimetriche è possibile concludere che la parte più critica dell'opera riguarda proprio l'originaria posizione della testata nord-ovest la quale, secondo l'ubicazione iniziale per il corpo diga, si sarebbe dovuta collocare sulla scarpata sinistra che immerge verso il paleo-alveo del fiume Tara. Detto fiume ha ivi, infatti, inciso il substrato argilloso erodendolo, per poi depositare negli anni, sedimenti di natura alluvionale estremamente eterogenei e localmente potenti, caratterizzati anche da presenza di elementi vegetali.*

*A valle di dette risultanze è stato pertanto programmato l'intervento di realizzazione della nuova diga foranea in due lotti funzionali; il primo lotto prevede la costruzione di un tratto di scogliera di lunghezza pari a 500m, la cui testata nord-est risulta traslata di circa 170m verso sud-est, in direzione dell'asse longitudinale della scogliera. Tale configurazione planimetrica consente di non coinvolgere le zone interessate dagli spessori maggiori dei limi superficiali (cfr. Figura 2), seppur nella necessità di un intervento di imbonimento dei terreni interessati, consentendo la fattibilità economica in base agli Accordi siglati il 20 giugno 2012 che prevedono un costo complessivo di costruzione pari a circa 11,5Mio€, per un investimento totale di 14Mio€ di quadro economico.*

*Il secondo lotto prevede il salpamento delle due testate della diga e il prolungamento per circa 170m verso NO e di circa 580m verso SE, fino al raggiungimento della configurazione ad opera finita pari a 1300m.*

*Nelle figure seguenti sono illustrati i risultati delle simulazioni eseguite con MIKE 21 BW per i diversi scenari di progetto e per le due onde individuate come significative all'interno dello studio meteomarinario.*

*Le figure mostrano il campo dei valori di altezza d'onda significativa ( $H_s$ ) al termine delle diverse simulazioni e, quindi, in condizioni di mare completamente sviluppato.*

*La Figura 3 e Figura 4 riportano le altezze d'onda per le simulazioni effettuate con la testata NO della diga posta come da nuovo PRP rispettivamente per le due direzioni individuate ( $186^\circ N$  e  $212^\circ N$ ). Tale situazione, considerata come "stato di fatto" per la ricerca di soluzioni migliorative, prevede una diga con lunghezza pari a 500m a l.m.m.*

*La proposta di configurazione riportata nell'adeguamento tecnico funzionale è stata confrontata con la situazione definita "stato di fatto", precedentemente descritta. Nella nuova configurazione la diga è stata spostata, in direzione NO-SE secondo il proprio asse, di circa 170m. I risultati delle simulazioni eseguite, per i diversi scenari di progetto e per le due onde significative, sono riportati nelle immagine seguenti.*

*Dal confronto delle immagini precedenti si può dedurre come lo spostamento proposto per la diga non altera in modo significativo l'agitazione ondosa residua all'interno della Darsena Polisettoriale, rispetto alla situazione definita "stato di fatto". D'altro canto, però, tale spostamento dal paleo alveo esistente ha consentito di risolvere le problematiche geotecniche emerse in sede di indagini geognostiche e richiamate dallo stesso CSLPP con voto n. 48/2010 reso nella seduta del 24.03.2010.*

*La potenza degli spessori superficiali, infatti, consente la totale rimozione e sostituzione dei limi superficiali di scarsa capacità portante con tout-venant di cava nel rispetto dei preventivi di spesa stabiliti con gli accordi del 20.06.2012, finalizzati all'ammodernamento del Terminal Container.*

*Il posizionamento della diga, nella configurazione di primo lotto, come da proposta di adeguamento tecnico funzionale, pur scostandosi in termini di configurazione dalla soluzione proposta nel Piano vigente, assolve alla funzione di migliorare il sistema di difesa artificiale del porto commerciale di Taranto, prevista dallo stesso strumento urbanistico, seppur non garantendo in fase transitoria la protezione al futuro V sorgente; il completamento della diga*

*per raggiungere la configurazione prevista dal nuovo PRP, attraverso il salpamento delle due testate provvisorie, garantirà adeguata protezione contemporaneamente al Molo Polisettoriale e al V sporgente.*

*La costruzione del primo lotto della diga foranea, nella sua configurazione prevista in progetto, ovvero spostata rispetto a quanto previsto in PRP, determina un miglioramento in termini di agitazione residua agli accosti del Molo Polisettoriale e all'interno del cerchio di evoluzione. Si ha infatti una riduzione media Hs del 7% lungo il tratto in testata della banchina e intorno al 5% nel cerchio di evoluzione e all'accosto in radice per l'onda di direzione 186°N.*

*Il moto ondoso di direzione 212°N subisce una rotazione verso levante per la diffrazione provocata dalla testata settentrionale della nuova opera di difesa, il che determina un netto miglioramento in termini di agitazione residua agli accosti del Molo Polisettoriale, meno marcato all'interno del cerchio di evoluzione.*

*Si è proceduto anche a valutare l'effetto degli interventi in capo a Sogesid S.p.A., ovvero dragaggio a -16,50m dell'area del Molo Polisettoriale e costruzione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente, sulle condizioni meteo marine del terminal container. I risultati hanno evidenziato che i citati interventi hanno un effetto del tutto trascurabile nei punti di interesse, ovvero all'interno del cerchio di evoluzione e lungo la banchina di ormeggio di TCT.*

*Nella configurazione finale del porto fuori rada prevista dal PRP, ovvero ampliamento del V Sporgente, realizzazione del VI Sporgente e dragaggio a -16,50m dei fondali del V Sporgente, le condizioni agli accosti in testata al Molo Polisettoriale (A1 e A2) e nel cerchio di evoluzione peggiorano a causa della riflessione del moto ondoso in ingresso. Questo fenomeno è causato essenzialmente dalla tipologia della struttura di confinamento della cassa di colmata, prevista in cofferdam/palancolato.*

*Dal confronto dei risultati delle simulazioni per lo scenario di PRP, con la diga foranea di 500m e quella definitiva di 1300m, si evince che una volta terminata la costruzione della cassa di colmata in ampliamento al V Sporgente, la nuova opera di difesa di 500m di lunghezza è insufficiente a proteggere i nuovi accosti del V Sporgente dal moto ondoso. A seguito del prolungamento dell'opera foranea, si ha una riduzione del coefficiente di disturbo del 2 o 3% nel punto di estrazione A6.*

*L'intervento di prolungamento della diga non determina effetti significativi agli accosti del Molo Polisettoriale e all'interno del cerchio di evoluzione che sono sufficientemente protetti già dalla realizzazione del Tratto di Ponente (primo lotto da 500m).*

## **CONSIDERATO**

Preliminarmente, la Sezione rileva che trattasi dei primi "casi applicativi" del nuovo parere di indirizzo di questo Consesso intorno alla materia degli adeguamenti tecnico funzionali alle opere previste dai piani regolatori portuali ed in particolare nella fattispecie trattasi di una proposta di ATF i cui contenuto è anticipatorio di un'opera, la nuova diga foranea del porto esterno di Taranto che è già prevista all'interno della variante al PRP il cui iter di approvazione è in una fase molto avanzata, avendo ottenuto relativamente alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica la determinazione 089/dir/2012/00078 del 6 aprile 2012 con la quale il dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia ha espresso, ai sensi del art. 15 comma 2 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., parere motivato sul

Piano Regolatore del Porto di Taranto-

## **1. Aspetti amministrativi e procedurali**

### **1.1 L'atto amministrativo del Comitato Portuale**

Con delibera n. 05 del 26 febbraio 2013 il Comitato Portuale ha deliberato *“di adottare la proposta di adeguamento tecnico-funzionale al vigente Piano Regolatore Portuale, relativa al progetto di riqualificazione del molo polisettoriale – nuova diga foranea del porto fuori rada – 1° lotto funzionale – approvato con DM del 31.3.1980 ”*, avendo preliminarmente preso atto dalla lettura della relazione tecnica a corredo della sussistenza della fattispecie di che trattasi, secondo i criteri del citato voto n° 93/2009 dell'Assemblea Generale di questo Consesso.

### **1.2 La posizione del Comune di Taranto**

**(requisito del “non contrasto” con gli strumenti urbanistici vigenti)**

Si riporta di seguito, in estratto, la nota del 5 febbraio 2013 n. 21110 del Comune di Taranto , Direzione Urbanistica – edilizia , poi confermata, in sede di esame da parte di questa Sezione, dal rappresentante del Comune ex art. 3 comma 5 del DPR n° 204/2006:

Per quanto sopra, considerato che dalla lettura del parere n.93 del 09.10.2009 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – Assemblea Generale, di approfondimento del parere n. 44/1999 della stessa Assemblea, emerge che i lavori progettati non incidono sulle scelte e sugli indirizzi di piano e pertanto ne possono costituire modifica “non sostanziale”, si ritiene di poter attestare la sussistenza del requisito di “non contrasto con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica”, ovvero il vigente PRG, anche in forza del citato atto di intesa Città-Porto sul Nuovo PRP .

Resta inteso che il perfezionamento della procedura amministrativa in oggetto è subordinato al parere del CSLPP così come indicato dal voto n. 93 del citato Consesso.

### **1.3 La posizione della Regione Puglia**

La Regione Puglia con nota n. AOO-148-982 del 1 marzo 2013 ha espresso il parere di seguito riportato :

*“Considerato che l'intervento di ATF proposto, prevede la realizzazione del I° lotto di una nuova diga foranea di lunghezza pari a 500 mt al coronamento, cui corrispondono 545 m in fondazione, traslato in arretramento verso SE lungo l'asse longitudinale della diga*



*Valutato che, la realizzazione del I° lotto della nuova diga foranea si configura come modifica “non sostanziale” al vigente Piano Regolatore Portuale ovvero modifica che non incide sulle scelte e sugli indirizzi di piano, costituendo semplice adeguamento tecnico-funzionale delle opere già previste, senza incorrere in varianti.*

*La Regione Puglia, per il tramite del proprio rappresentante (ex art. 3 – comma 5 del DPR n. 204/2006) Ing. Enrico Campanile, nominato con nota Prot. N. 1415/SP del 07.02.2013, ritiene che in merito al riconoscimento della fattispecie di “adeguamento tecnico funzionale” delle opere previste dal piano, la proposta in argomento sia meritevole di approvazione*

*Quanto agli aspetti concernenti la non rilevanza ambientale, il Servizio Ecologia della Regione Puglia rappresenta la volontà di esprimersi all’interno dei procedimenti ministeriali, segnalando inoltre che, nell’ambito del citato parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui alla Determina del Dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia n. 78 del 6.4.2012, relativo al Piano regolatore portuale di Taranto, sono state già fornite una serie di indicazioni in merito alla realizzazione dei predetti lavori che nella presente si intendono integralmente riportate (si allega alla presente copia della predetta Determinazione).*

*I pareri ambientali risultanti e le eventuali prescrizioni saranno contenuti nell’ambito dei procedimenti in essere, comprese altresì le risultanze che andranno a determinarsi nella Conferenza di Servizi sul progetto definitivo (art 14 bis Legge 241/90).”*

Il rappresentante della Regione invitato ex art. 3 - comma 5 del DPR n° 204/2006 ha confermato il parere in sede di esame da parte di questa Sezione,

\* \* \*

## **2. Aspetti metodologici (ammissibilità all’esame)**

### **2.1 Riconoscibilità della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente piano regolatore portuale**

Si rammenta, ancora una volta, il criterio direttore esplicitato nel citato voto di indirizzo n° 93/2006:

*“In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la “modifica non sostanziale” è riconoscibile allorquando nell’ambito del “sistema porto”, per effetto di una sopravvenuta “forzante”, sia necessario modificare l’assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i traggurdati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.*

*Ma, come detto, il modello di "piano strutturale" presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la "modifica non sostanziale". Quest'ultima, pertanto, introduce soltanto un adeguamento infrastrutturale delle opere previste nel piano nell'ambito delle originarie e confermate scelte strategiche, atte a perseguire i prefissati obiettivi".*

La proposta di adeguamento tecnico-funzionale avanzata dall'Autorità Portuale di Taranto si sostanzia nella realizzazione del seguente intervento:

1. realizzazione di un primo lotto della nuova diga foranea della lunghezza di m. 500,00 compresa nella giacitura definita dal nuovo PRP in corso di approvazione

Orbene, nel caso all'esame, la Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale all'esame colga sostanzialmente lo spirito del sopra riportato criterio direttore.

La forzante, nel caso in esame, si materializza infatti nei seguenti aspetti.

Appare necessario ricordare che il prolungamento della attuale diga del vigente piano regolatore (1980) a partire dall'estremità sud-orientale dell'opera foranea esistente, che in un primo momento era stato approvato come adeguamento tecnico funzionale dal C.S. LL.PP. con parere n. 19 del 02.02.2000, soluzione, inizialmente ripresa anche dal nuovo PRP del 2007, alla luce dei risultati delle indagini in sito eseguite, è stata sconsigliata da questa Sezione in fase di valutazione del Piano (voti n. 322 del 23.07.2008 e n. 96 del 22.07.2009).

Il parere sfavorevole è stato motivato nei pareri indicati dalle scadenti caratteristiche meccaniche dei fondali di posa dei cassoni che ricadono nella depressione del paleo alveo del fiume Tara e che hanno generato problemi di stabilità degli elementi strutturali durante il primo intervento di prolungamento di 120m della diga esistente.

Nel corso dell'elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale la Autorità Portuale ha studiato diverse alternative di progetto per ottimizzare la configurazione del sistema di opere di difesa foranee del porto fuori rada prima di addivenire alla soluzione finale, ovvero realizzare una nuova diga di 1.300m di lunghezza, inclinata di circa 45° rispetto al nord come l'ultimo tratto dell'opera esistente (del quale non è più prevista la demolizione) e con la quale definisce un secondo canale di accesso al porto commerciale di Taranto.

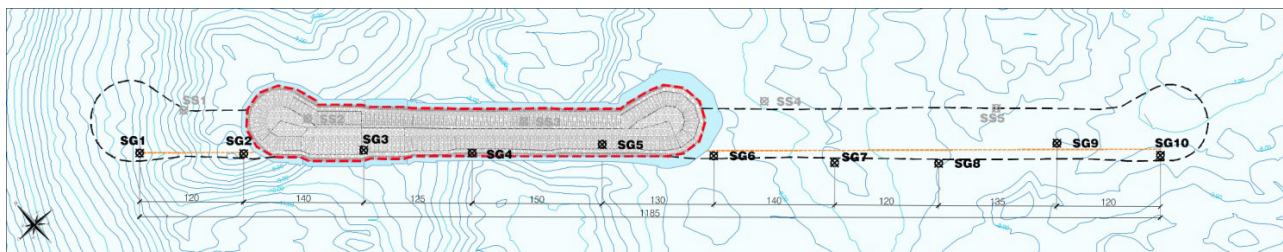
In base alla ricostruzione stratigrafica riportata nel nuovo PRP, i terreni di fondazione sono costituiti da due unità geotecniche principali, il primo argilloso poco consistente presente dal fondale con spessore variabile e la formazione di argille marnose di base. La ricostruzione della stratigrafia di dettaglio dei terreni presenti lungo l'asse della scogliera in progetto evidenzia che per la maggior parte del tracciato, i terreni compressibili presentano uno spessore modesto, non

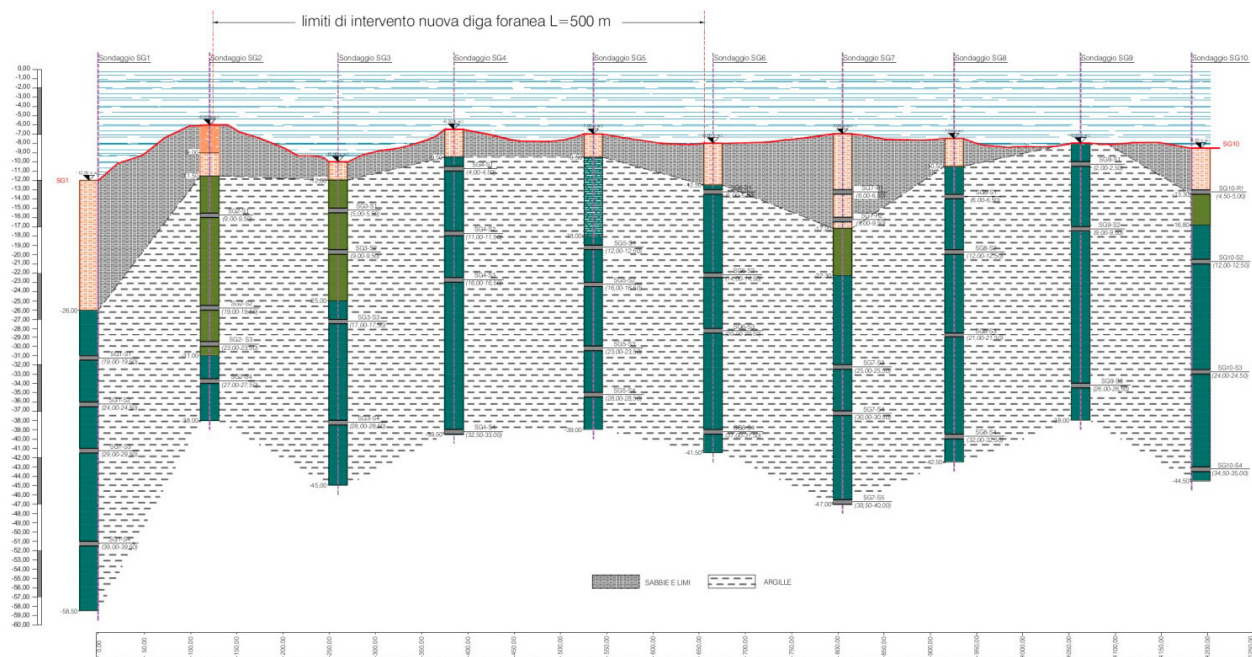
superiore ad 1,5 metri, mentre per un tratto di testata di circa 90 metri di sviluppo, collocato a Nord-Ovest e prospiciente la scarpata del paleo alveo, lo spessore dei depositi compressibili aumenta rapidamente, fino a valori superiori a 5 metri.

La soluzione proposta dal nuovo PRP per la diga foranea tiene conto delle risultanze delle indagini geotecniche e propone di risolvere il problema dell' imbasamento della diga attraverso: la bonifica superficiale dei fondali con la rimozione dei terreni compressibili fino ad 1,50metri di profondità per il tratto principale, con la sostituzione del terreno rimosso con il materiale della scogliera; la bonifica profonda fino alla completa sostituzione dei terreni scadenti con tout-venant di cava, ovvero con la realizzazione di un intervento di miglioramento del terreno in posto, per il tratto di 90 metri in prossimità del paleo alveo.

Nel parere definitivo emesso con voto n. 48/2010, reso nella seduta del 24.03.2010, questa Sezione ha confermato la fattibilità della nuova diga rispetto alle problematiche inizialmente sollevate, anche se vengono suggerite ulteriori analisi geotecniche in fase di progettazione al fine di operare una caratterizzazione geometrica dello spessore del deposito di copertura della formazione di base.

Eseguite le indagini geotecniche richieste si può concludere che lo spessore dei sedimenti appare mediamente quantificabile attorno ai 2 m, fatta eccezione per due “zone di attenzione” in cui gli spessori crescono decisamente, fino ad attestarsi ed addirittura localmente superare la decina di metri in corrispondenza della testata nord-ovest della nuova diga prevista dal PRP (tratto fra i sondaggi SG1÷SG2)e di una sezione corrente tra i sondaggi SS4÷SG7





Dall'esame del profilo stratigrafico sopra riportato unitamente all'andamento delle batimetriche il progettista ha concluso che la parte più critica dell'opera riguarda proprio l'originaria posizione della testata nord-ovest la quale, secondo l'ubicazione iniziale per il corpo diga, si sarebbe dovuta collocare sulla scarpata sinistra che immerge verso il paleo-alveo del fiume Tara e quindi la presente proposta di ATF è limitato al primo lotto della diga che prevede la costruzione di un tratto di scogliera di lunghezza pari a 500m, la cui testata nord-est risulta traslata di circa 170m verso sud-est, in direzione dell'asse longitudinale della scogliera. Tale configurazione planimetrica consente di non coinvolgere le zone interessate dagli spessori maggiori dei limi superficiali, seppur nella necessità di un intervento di imbonimento dei terreni interessati.

Nell'elaborato "Addendum alla relazione tecnica" vengono inoltre presentati i risultati delle simulazioni eseguite con il modello matematico MIKE 21 BW del DHI per i diversi scenari di progetto e per le due onde individuate come significative all'interno dello studio meteomarinario.

Dal confronto dei risultati presentati si può dedurre come il tratto di diga proposto di 500 mt. non incide in modo significativo sull'aumento dell'agitazione ondosa residua all'interno della Darsena Polisettoriale, rispetto alla situazione definita di completa realizzazione della diga nell'intera configurazione di 1.300 mt. .

A tal proposito la Sezione ritiene opportuno prescrivere di verificare attentamente, in una fase successiva di realizzazione, con una analisi costo - benefici l'effettiva necessità di completare l'opera foranea nella sua interezza ai fini del contenimento della agitazione residua verificando tra l'altro anche con l'utilizzo di una modellazione fisica la stabilità idraulica e gli effetti della tracimazione ai fini dell'ottimizzazione della sezione .

In questa ottica quindi viene inquadrata la proposta di ATF in esame come una modifica al prolungamento della diga foranea prevista nel PRP vigente (del 1980) che aveva la finalità di ridurre l'agitazione residua nell'esistente darsena del molo polisettoriale con una soluzione, anticipatoria del nuovo PRP sulla quale questo Consiglio Superiore si è già espresso per i profili di fattibilità con voto n. 48/2010, reso nella seduta del 24.03.2010.

In sintesi dalla proposta di adeguamento non risulta potenziamento delle attività portuali, ma una razionalizzazione/adeguamento delle opere previste nel PRP esistente alla luce delle rinnovate condizioni al contorno e delle indagini geotecniche e verifiche effettuate.

## **2.2 Completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico-funzionale**

Gli elaborati tecnico amministrativi a corredo della proposta appaiono formalmente completi, tali da assicurare adeguata leggibilità alla proposta medesima.

## **3. Aspetti di merito (fondatezza della proposta)**

### **3.1 Considerazioni tecniche**

**(requisito della "fattibilità tecnica" delle opere sottese dall'adeguamento tecnico-funzionale)**

Come già sopradetto, la proposta di adeguamento tecnico-funzionale avanzata dall'Autorità Portuale di Taranto è stata già giudicata fattibile da questo Consesso.

### **3.2 Considerazioni ambientali**

Si riporta di seguito l'avviso espresso dai rappresentanti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ex art. 3, comma 4 del DPR n. 204/2006, condiviso dalla Sezione (si rammenta che lo specchio acqueo del porto di Taranto è all'interno di un sito di bonifica di interesse nazionale. La fattibilità dell'intervento deve necessariamente prendere in considerazione: le attività di caratterizzazione dell'area di imposta della diga, di dragaggio dei sedimenti e conferimento finale degli stessi nel rispetto delle norme in materia e secondo le tecniche e i procedimenti definiti per i Siti di Interesse Nazionale).

Si precisa che le opere oggetto della proposta di ATF non sono state sottoposte alla valutazione del Ministero dell'ambiente nè nella configurazione relativa alla modifica del PRP del 2000 nè nella nuova configurazione che si propone nel nuovo PRP e tantomeno



come adeguamento tecnico funzionale , e ad oggi, non è stata richiesta alcuna procedura di valutazione ambientale.

Appare evidente, quindi che il progetto dovrà essere sottoposto alla procedura di VIA e dovrà permettere di valutare tutti gli impatti sia negativi che positivi e soprattutto cumulativi, nella sua intera configurazione, anche alla luce delle eventuali incidenze sulle componenti ambientali e sulle aree Natura 2000 che si determineranno con il potenziamento del terminale e quindi dei traffici.

Inoltre dovranno essere sottoposti alla valutazione della competente Direzione per gli aspetti di bonifica del materiale del fondale che sarà interessato dalle opere.

*Pertanto, si ritiene che la realizzazione delle opere previste dal proposto adeguamento tecnico/funzionale per le quali è già intervenuto il parere motivato di VAS rilasciato dalla Regione Puglia debba ottenere preliminarmente la conclusione della procedura di VIA condotta dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare”.*

\* \* \*

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione, all’unanimità, è del

### **PARERE**

- che sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Taranto, redatta dalla competente Autorità Portuale, si possa esprimere un **parere favorevole con le raccomandazioni di cui ai precedenti considerato** alla luce:
  - dell’atto amministrativo del Comitato Portuale di cui al punto **1.1**;
  - della posizione espressa dal Comune di Taranto di cui al punto **1.2** (requisito del “non contrasto” con gli strumenti urbanistici vigenti);
  - della posizione espressa dalla Regione Puglia di cui al punto **1.3**;
  - dal riconoscimento della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere

previste dal vigente piano regolatore portuale di cui al **2.1**;

- della completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico funzionale di cui al punto **2.2**;
- delle considerazioni relative al requisito della “fattibilità tecnica” delle opere sottese dall’adeguamento tecnico-funzionale di cui al punto **3.1**;
- delle considerazioni e **prescrizione** ambientale di cui al punto **3.2**;
- che occorra pervenire alla formale comunicazione alla Regione Puglia dell’esito del parere medesimo, per opportuna presa d’atto nei modi e nelle forme amministrative di propria esclusiva competenza.