



Revisione	Data	Note	Redatto	Controllato	Approvato
1	Dicembre 2017	Prima revisione per richieste ENAC	Iride	E. Giusto	A. Lisiero
0	Maggio 2017	Prima emissione Studio di Impatto Ambientale	Iride	E. Giusto	A. Lisiero

Estensore dello studio:



Sistema di gestione di qualità certificato in conformità ad ISO 9001



via Venezia n° 59 int. 15 scala C

35131 PADOVA

tel. +39 049 8691111 fax +39 049 8691199

E-mail: info@steam.it

Consulente:



Committente:



Progetto:

AEROPORTO "M. ARLOTTA" DI TARANTO-GROTTAGLIE
PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Descrizione elaborato:

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Nome elaborato:

B01_0100

Data:

Dicembre 2017

Revisione:

1

Rif. commessa

0794

Scala:

-

Quadro di Riferimento Programmatico

INDICE

1	INQUADRAMENTO PRELIMINARE	3
1.1	LE FINALITÀ DEL PRESENTE DOCUMENTO	3
1.2	IMPIANTO METODOLOGICO	3
1.3	STRUTTURA DEL DOCUMENTO	5
2	IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO	6
2.1	PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE	6
2.1.1	LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE	6
2.1.2	CONTESTO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO	9
2.2	PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI	11
2.3	PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE AMBIENTE	14
3	LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE	16
3.1	LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE: PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE	16
3.1.1	OBIETTIVI E STRUTTURA DEL PIANO	16
3.1.2	RAPPORTO OPERA-PIANO	20
3.2	LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE	22
3.2.1	PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI CAROSINO	22
3.2.2	PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTÀ DI GROTTAGLIE	23
3.2.3	PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI MONTEIASI	23
4	LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI	24
4.1	REGOLAMENTO RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE	24
4.2	PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI	25
4.3	PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA	29
4.4	PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2015-2019	33
5	VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA	39
5.1	BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI	39
5.2	AREE DI INTERESSE AMBIENTALE	41
5.3	VINCOLO IDROGEOLOGICO	43
6	RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	44
6.1	I RAPPORTI DI COERENZA	44
6.2	I RAPPORTI DI CONFORMITÀ	46

Quadro di Riferimento Programmatico

7	ELABORATI GRAFICI.....	48
---	------------------------	----

Quadro di Riferimento Programmatico

1 INQUADRAMENTO PRELIMINARE

1.1 LE FINALITÀ DEL PRESENTE DOCUMENTO

Come indicato nella premessa generale l'adeguamento dello SIA relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale (in seguito PSA) dell'Aeroporto di "Marcello Arlotta" di Taranto – Grottaglie, svolto negli anni 2016-17, alle esigenze dettate dal nuovo decreto legislativo 104/17 hanno indotto la verifica delle elaborazioni condotte alle nuove esigenze.

Gli aspetti correlati al rapporto tra il "nuovo" e quanto il precedente DPCM 27.12.1988 indicava per la redazione del quadro di riferimento programmatico sono forse quelli che hanno una necessità di una particolare riflessione. Ciò in quanto in realtà il Dlgs 104/17 sembra "alleggerire" la trattazione riferita alle coerenze e conformità tra l'opera in progetto e le indicazioni dei piani e programmi. L'ultimo testo legislativo infatti pone per lo più l'attenzione a "vincoli e tutele" che in realtà sono solo un quota parte di questi aspetti.

Ne consegue quindi l'opportunità di una scelta: rimodulare, semplificandolo, l'impianto di questa parte dello studio o assicurarsi che le richieste del Dlgs 104/17 fossero sviluppate e estendere la trattazione anche alle coerenze e conformità con i piani ed i programmi. Si è perseguita la seconda strada non tanto e non solo per economicità di elaborazione (ricordiamo che si tratta comunque di opere pubbliche) quanto per dare completezza di informazione rispetto al fatto che anche gli Enti di governo del territorio sono interessati dalla procedura di VIA e in quanto tali possono essere interessati ad una trattazione che vede la più snella e coerente trattazione degli strumenti da loro sviluppati.

Quindi il Quadro di riferimento programmatico come esplicitazione del sistema delle coerenze, delle conformità oltre che delle tutele e dei vincoli.

1.2 IMPIANTO METODOLOGICO

La metodologia di lavoro assunta ai fini della delimitazione dell'ambito di lavoro si è fondata sulle tre seguenti attività:

1. delimitazione dell'ambito tematico di lavoro, avente ad oggetto la individuazione delle categorie di temi rispetto alle quali indagare i rapporti con la pianificazione e programmazione;
2. delimitazione dell'ambito documentale di lavoro, avente ad oggetto la scelta degli strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono il "quadro pianificatorio di riferimento";
3. delimitazione dell'ambito operativo di lavoro, riguardante la individuazione di quei rapporti Opera – Atti di pianificazione/programmazione da indagare all'interno del presente SIA.

Entrando nel merito della prima delle tre succitate attività, questa è diretta a specificare quali siano, in relazione alle caratteristiche dell'opera in progetto e segnatamente gli elementi progettuali derivanti dalla sua lettura ambientale, gli ambiti tematici rispetto ai quali si sviluppino quelle relazioni tra opera progettata ed atti pianificatori e programmatori rispetto alle quali il quadro in esame debba fornire gli elementi conoscitivi.

Quadro di Riferimento Programmatico

La seconda attività, delimitazione dell'ambito documentale di lavoro, si sostanzia nella selezione dell'insieme della strumentazione afferente agli ambiti tematici pertinenti agli elementi progettuali identificati attraverso la lettura ambientale dell'opera in progetto.

Come premesso, detta attività è rivolta alla definizione di quello che nel presente SIA è stato denominato "quadro pianificatorio di riferimento", locuzione assunta per identificare quel complesso di strumenti che, con riferimento ai suddetti ambiti tematici, risultano rilevanti ai fini della rappresentazione delle relazioni tra opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione.

Le operazioni condotte ai fini della definizione del "quadro pianificatorio di riferimento" sono state le seguenti:

1. ricostruzione dello stato della pianificazione così come derivante dalle specifiche disposizioni legislative;
2. verifica della traduzione in prassi del complesso degli atti di pianificazione previsti dalle disposizioni legislative, da parte degli organi competenti;
3. selezione dell'insieme dei documenti pianificatori rilevanti ai fini della definizione dei rapporti Opera – Piani.

I criteri assunti ai fini della selezione sono stati i seguenti:

- pertinenza dell'ambito tematico e spaziale regolamentato dal Piano rispetto a quello interessato dall'opera in esame;
- vigenza e rispondenza delle scelte pianificatorie rispetto agli orientamenti formalmente ed informalmente espressi dagli organi di governo degli Enti territoriali.

Fatto salvo quanto già indicato nel documento di premessa metodologia all'intero SIA (al quale si rimanda per approfondimenti specifici) si precisa che le tipologie di pianificazione e programmazione all'interno delle quali sono inquadrabili le iniziative proposte dal Piano di Sviluppo Aeroportuale possono essere distinte in "ordinaria generale"¹ e "ordinaria separata"² la quale a sua volta può essere distinta, in ragione delle finalità di governo, in pianificazione "a prevalente contenuto operativo" e "a prevalente contenuto vincolistico"³.

Tale complessità di tipologie di pianificazione origina quindi un altrettanto complesso insieme di rapporti Opera – Piani, i quali sono in primo luogo distinguibili in:

- "Rapporti di coerenza", aventi attinenza con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori di settore;
- "Rapporti di conformità", aventi attinenza con l'apparato normativo dei Piani e del regime di tutela definito dal sistema dei vincoli e dalla disciplina di tutela ambientale.

Muovendo da tale classificazione dei rapporti Opera – Piani, appare evidente come la trattazione dei rapporti di conformità riguardanti aspetti direttamente connessi a fenomeni potenzialmente determinati dalle azioni di progetto, come ad esempio l'inquinamento

¹ Pianificazione relativa al il governo del territorio nei tre sistemi in cui questo si articola (ambientale, insediativo-funzionale e relazionale)

² Pianificazione avente ad oggetto il governo di alcuni ambiti tematici specifici del territorio

³ Con tale termine di prassi si identifica la pianificazione ambientale, ossia quella finalizzata alla tutela dei beni ambientali e del patrimonio culturale

Quadro di Riferimento Programmatico

atmosferico o quello acustico, oppure il rischio idraulico, possa trovare più pertinente trattazione all'interno di quelle parti dello Studio di impatto ambientale nelle quali detti fenomeni sono indagati.

In altre parole si ritiene che svolgere la trattazione di detta tipologia di strumenti pianificatori all'interno di Quadro programmatico, ossia in modo avulso dall'esame dei termini in cui l'opera in progetto concorre alla determinazione di quei fenomeni la cui regolamentazione è oggetto di tali Piani, non arrechi alcun beneficio alla comprensione sia del rapporto Opera – Piani, sia del fenomeno al quale questo si riferisce.

In ragione di tali considerazioni si è quindi scelto di condurre la trattazione dei Piani a valenza ambientale all'interno dei capitoli del Quadro ambientale relativi alle componenti ambientali alla cui regolamentazione tali Piani sono riferiti.

1.3 STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Secondo l'impianto metodologico assunto, il presente documento si compone di tre parti, aventi le finalità ed i contenuti nel seguito descritte:

- *Parte 1 - Quadro programmatico: aspetti metodologici e struttura del documento*
Finalità della prima parte, ovvero del presente Capitolo 1, risiede nel definire l'impianto metodologico sulla scorta del quale sviluppare il Quadro programmatico.
- *Parte 2 - Analisi del quadro pianificatorio di riferimento*
Finalità della parte in argomento risiede nel fornire tutti gli elementi conoscitivi sulle relazioni intercorrenti tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale all'interno dei quali è inquadrabile il progetto stesso.

In questa ottica, tale parte consta delle seguenti 4 sezioni:

1. *Quadro pianificatorio di riferimento*, fornisce una sintesi complessiva di tutti gli atti di pianificazione e programmazione presi in considerazione (cfr. Capitolo 2),
2. *Pianificazione ordinaria generale* (cfr. par. 2.1),
3. *Pianificazione ordinaria separata – Settore trasporti* (cfr. par. 2.2),
4. *Vincoli e disciplina di tutela* (cfr. par. 2.3).

Per ciascuna delle tipologie di pianificazione/programmazione appena elencate, sono presi in considerazione tutti i documenti esistenti e sono analizzati rispetto allo stato approvativo ed indicandone i principali contenuti generali e in rapporto alle opere progettuali oggetto del presente SIA.

- *Parte 3 – Rapporti Opera – Atti di pianificazione e programmazione*
La parte terza consta di due sezioni, rispettivamente rivolte nel fornire gli elementi per la valutazione di coerenza e di conformità delle opere rispetto alla pianificazione e programmazione considerata (cfr. Capitolo 6).

Quadro di Riferimento Programmatico

2 IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

2.1 PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

2.1.1 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

La disamina degli strumenti pianificatori e programmatici vigenti nell'ambito territoriale di studio è stata effettuata con riferimento alle indicazioni fornite dalla disciplina urbanistica e territoriale della regione Puglia, la quale è coordinata secondo tre leggi:

- la LR n. 56 del 31 maggio 1980 "Tutela ed uso del territorio"⁴ e smi;
- la LR n. 20 del 27 luglio 2001 "Norme generali di governo e uso del Territorio"⁵ e smi;
- la LR n. 20 del 7 ottobre 2009 "Norme per la pianificazione paesaggistica"⁶ e smi.

Di seguito una breve disamina dei suddetti atti normativi della Regione Puglia in materia disciplinare urbanistica e territoriale.

Legge regionale n. 56 del 31 maggio 1980 "Tutela ed uso del territorio" e smi

Secondo quanto riportato all'art. 1 della LR n. 56/1980 «*La legge sulla tutela ed uso del territorio della Regione Puglia individua e disciplina, in riferimento ai livelli di governo del territorio, gli strumenti della pianificazione urbanistica, le forme del controllo sostitutivo, nonché l'esercizio delle relative funzioni amministrative*».

La LR n. 56/1980 individua come strumenti di pianificazione territoriale:

- Regionale: il piano urbanistico territoriale regionale e sue articolazioni (PUT);
- Comunale: piano regolatore comunale e/o intercomunale (PRG).

Il PUT secondo l'art. 4:

- a) recepisce gli indirizzi economici e sociali della programmazione nazionale e regionale ed indica il modo e le procedure per la loro coordinata realizzazione sul territorio regionale;
- b) individua le zone da destinare alla allocazione dei servizi pubblici di interesse nazionale e regionale;
- c) indica le aree e/o gli ambienti da sottoporre a specifica disciplina di tutela, e al riguardo, può anche disporre, in particolari casi, prescrizioni immediatamente operative;
- d) stabilisce, articolandoli per ambiti territoriali omogenei, i principali parametri da osservare nella formazione degli strumenti urbanistici di livello inferiore.

Secondo la LR n. 56/1980 «*Fino all'entrata in vigore del primo PUT la Regione può individuare ed organizzare il territorio mediante PUT per temi PUTT, in funzione degli interessi regionali singolarmente considerati. Successivamente il PUT può essere variato anche mediante l'adozione del PUTT per specifici temi*».

⁴ Pubblicata sul BUR Puglia n. 44 del 26 giugno 1980

⁵ Pubblicata sul BUR Puglia n. 128 del 24 agosto 2001

⁶ Pubblicata sul BUR Puglia n. 162 del 15 ottobre 2009

Quadro di Riferimento Programmatico

Il PUTT ha lo stesso contenuto, segue lo stesso procedimento di formazione ed approvazione ed ha gli stessi effetti del PUT (art. 7).

Per quanto concerne la pianificazione comunale la LR n. 56/1980 definisce il PRG comunale come lo strumento che «organizza e disciplina l'intero territorio comunale. Il Piano:

- 1) *prevede le esigenze dei settori produttivi, del settore abitativo e di quello infrastrutturale a scala urbana;*
- 2) *individua e regola le aree destinate a soddisfare le esigenze di ciascun settore;*
- 3) *individua e sottopone a norme specifiche, nell'ambito delle zone produttive, primarie, i suoli utilizzati o da utilizzare per colture specializzate e/o irrigue;*
- 4) *recepisce, quali indicazioni vincolanti ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 28 ottobre 1977, n. 32, le previsioni contenute nei piani agricoli di zona approvati a norma della legislazione regionale vigente;*
- 5) *prescrive norme per la difesa del suolo, per la tutela di ambienti e/o di edifici di valore storicoartistico;*
- 6) *perimetra e sottopone a norme specifiche le parti urbanizzate del territorio;*
- 7) *delimita le aree destinate ad edifici o impianti pubblici e/o di uso pubblico ed individua gli edifici, gli impianti e le aree sottoposte a vincoli di interesse pubblico;*
- 8) *perimetra le zone nelle quali operare, per le condizioni di degrado, il recupero del patrimonio urbanistico ed edilizio esistente ed individua gli immobili, i complessi edilizi, gli isolati e le aree da sottoporre a piani di recupero;*
- 9) *prevede le norme del regolamento edilizio» (art.14).*

A livello comunale, la LR n. 56/1980 che costituisce ancora oggi la legge generale urbanistica della Regione Puglia, continua a disciplinare i procedimenti di formazione ed approvazione degli strumenti urbanistici, generali ed attuativi, non ancora adeguati alle nuove norme dettate dalla LR n. 20/2001.

In particolare all'art. 20 della LR n. 20/2001 "Norme di prima attuazione" si legge che: «*Gli strumenti comunali di pianificazione urbanistica già adottati alla data di entrata in vigore della presente legge sono approvati secondo le disposizioni stabilite dalla L.R. n. 56/1980*» (comma 1); e al comma 2: «*Le varianti agli strumenti comunali di pianificazione urbanistica già adottate alla data di entrata in vigore della presente legge, fino all'approvazione delle stesse, seguono le disposizioni stabilite dalla L.R. n. 56/1980*».

Legge regionale n. 20 del 27 luglio 2001 "Norme generali di governo e uso del Territorio e smi

Come indicato all'articolo 1, «*la Regione Puglia [...] regola e controlla gli assetti, le trasformazioni e gli usi del territorio*» (comma 1); inoltre «*[...] persegue gli obiettivi della tutela dei valori ambientali, storici e culturali espressi dal territorio, nonché della sua riqualificazione, finalizzati allo sviluppo sostenibile della comunità regionale*» (comma 2).

La LR n. 20/2001 e smi prevede la stesura del Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), che ha lo scopo di definire le linee generali dell'assetto del territorio, nonché gli obiettivi da perseguire mediante i livelli di pianificazione provinciale e comunale. In particolare il DRAG determina:

- il quadro degli ambiti territoriali rilevanti al fine della tutela e conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale della Regione;

Quadro di Riferimento Programmatico

- gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, nonché i criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani urbanistici esecutivi (PUE);
- lo schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale.

Per quanto concerne la pianificazione provinciale, la LR n. 20/2001 e s.m.i. prevede l'adozione da parte del Consiglio provinciale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) in conformità e in attuazione del DRAG del territorio. Il PTCP assume l'efficacia di piano di settore nell'ambito delle materie inerenti la protezione della natura, la tutela dell'ambiente, delle acque, della difesa del suolo, delle bellezze naturali, a condizione che la definizione delle relative disposizioni avvenga nella forma di intese fra la Provincia e le Amministrazioni, anche statali, competenti.

Infine la LR n. 20/2001 e s.m.i. indica come elaborati a livello di pianificazione urbanistica comunale il Piano Urbanistico Generale (PUG) e i Piani Urbanistici Esecutivi (PUE).

In particolare il Piano urbanistico generale si articola in previsioni strutturali e previsioni programmatiche:

- le previsioni strutturali:
 - identificano le linee fondamentali dell'assetto dell'intero territorio comunale, derivanti dalla ricognizione della realtà socio-economica, dell'identità ambientale, storica e culturale dell'insediamento, anche con riguardo alle aree da valorizzare e da tutelare per i loro particolari aspetti ecologici, paesaggistici e produttivi;
 - determinano le direttrici di sviluppo dell'insediamento nel territorio comunale, del sistema delle reti infrastrutturali e delle connessioni con i sistemi urbani contermini;
- le previsioni programmatiche:
 - definiscono, in coerenza con il dimensionamento dei fabbisogni nei settori residenziale, produttivo e infrastrutturale, le localizzazioni delle aree da ricomprendere in PUE, stabilendo quali siano le trasformazioni fisiche e funzionali ammissibili;
 - disciplinano le trasformazioni fisiche e funzionali consentite nelle aree non sottoposte alla previa redazione di PUE.

Ai fini della redazione del PUG il Consiglio comunale adotta, su proposta della Giunta, un Documento Programmatico Preliminare (DPP) contenente gli obiettivi e i criteri di impostazione del PUG.

Al PUG viene data esecuzione mediante PUE di iniziativa pubblica o di iniziativa privata o di iniziativa mista; in relazione agli interventi in esso previsti, il PUE può assumere le finalità e gli effetti di uno o più piani o programmi, anche settoriali o tematici, attuativi dello strumento urbanistico generale, oppure previsti dalla vigente normativa statale o regionale, ivi compresi i programmi integrati di cui all'articolo 16 della legge 17 febbraio 1992, n. 179, i programmi di recupero urbano, di cui all'articolo 11 del decreto legge 5 ottobre 1993, n. 398, convertito dalla legge 4 dicembre 1993, n. 493 e i programmi di riqualificazione urbana ex articolo 2 del D.M. 21 dicembre 1994, del Ministro dei lavori pubblici, che per la loro realizzazione necessitano di piano esecutivo.

Quadro di Riferimento Programmatico

Relativamente alla formazione del PUG, la LR n. 20/2001 afferma che, qualora DRAG e/o il PTCP non siano stati ancora approvati, la Regione effettua il controllo di compatibilità rispetto ad altro strumento regionale di pianificazione territoriale ove esistente, ivi inclusi i piani già approvati ai sensi degli articoli da 4 a 8 della legge regionale 31 maggio 1980, n. 56.

La LR n. 20/2001 e smi riporta all'articolo 18 i rapporti tra PUG e PUE, ed in particolare:

- il PUE può apportare variazioni al PUG qualora non incida nelle previsioni strutturali del PUG;
- ai fini della formazione del PUE, non costituiscono in ogni caso variazione del PUG:
 - la modificazione delle perimetrazioni contenute nel PUG conseguente alla trasposizione del PUE sul terreno;
 - la modificazione delle localizzazioni degli insediamenti e dei relativi servizi che non comporti aumento delle quantità e del carico urbanistico superiore al 5 per cento.

Tale Legge è stata oggetto di successive modifiche e integrazioni introdotte con le LLRR n. 24 del 13 dicembre 2004, n. 22 del 19 luglio 2006 e n. 20 del 7 ottobre 2009.

Legge regionale n. 20 del 7 ottobre 2009 “Norme per la pianificazione paesaggistica” e smi

La Regione Puglia disponeva già di un Piano per il paesaggio, il PUTT/p (Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio) entrato in vigore nel 2000, redatto ai sensi della L.431/85 e riferito soltanto ad alcune aree del territorio regionale. I limiti concettuali operativi di questo piano hanno indotto la giunta regionale a produrre un nuovo Piano, anziché correggere e integrare quello precedente, per adeguarlo al nuovo sistema di governo del territorio regionale e al nuovo Codice dei beni culturali e paesaggistici.

In particolare, la LR n. 20/2009 e smi ha previsto che la Regione «*approva il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137), conformemente ai principi espressi nell'articolo 9 della Costituzione, nella Convenzione europea relativa al paesaggio, firmata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata ai sensi della legge 9 gennaio 2006, n. 14, e nell'articolo 2 dello Statuto regionale*».

2.1.2 CONTESTO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

Stante il descritto impianto pianificatorio previsto dalle norme indicate al paragrafo precedente, al fine di individuare il contesto pianificatorio di riferimento è necessario considerarne l'attuazione datane nella prassi dai diversi Enti territoriali e locali. Di seguito una tabella riassuntiva degli strumenti individuati dalle normative.

		Strumenti pianificatori		
		Livello Regionale	Livello Provinciale	Livello Comunale
Norme di riferimento	LR n. 56/1980	PUT	-	PRG
		PUTT		
	LR n. 20/2001	DRAG	PTCP	PUG/PUE
	LR n. 20/2009	PPTR	-	-

Tabella 1 – Strumenti pianificatori territoriali previsti dalle Leggi della Regione Puglia

Quadro di Riferimento Programmatico

Per quanto concerne il livello regionale, secondo quanto indicato dalla LR n. 56/1980 è presente nello scenario pianificatorio regionale il PUTT/p. Tale strumento è stato approvato con DGR n. 1748 del 15 dicembre 2000 ma, come evidenziato nel PPTR approvato con DGR n. 176/2015, presentando dei sostanziali limiti maturati nella sua attuazione, è stato da quest'ultimo sostituito.

Sempre a livello regionale è inoltre presente il DRAG, così come previsto dalla LR n. 20/2001, il quale rappresenta un insieme di atti amministrativi e di pianificazione, da assumere da parte della Regione, inteso a definire un assetto ottimale del territorio regionale, da prefigurare e disciplinare attraverso gli strumenti della pianificazione territoriale regionale, nonché attraverso indirizzi alla pianificazione provinciale e comunale, che con tali strumenti devono risultare compatibili.

In particolare il DRAG determina:

- a) il quadro degli ambiti territoriali rilevanti al fine della tutela e conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale della Regione;
- b) gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, nonché i criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE) di cui all'art. 15;
- c) lo schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale.

In tal senso si evidenzia:

- l'approvazione del DRAG - Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione dei piani urbanistici generali (PUG) con DGR n. 1328 del 3 agosto 2007;
- l'approvazione del DRAG - Piano paesaggistico territoriale della Regione Puglia (PPTR) - Approvazione del "Documento programmatico" con DGR n. 1842 del 13 novembre 2007;
- l'approvazione del DRAG - indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) con DGR n. 1759 del 29 settembre 2009;
- l'approvazione dello "Schema di DRAG - Schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale" con DGR n. 2271 del 24 novembre 2009;
- l'approvazione del DRAG - Criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE) con DGR n. 2753 del 14 dicembre 2010.

Per quanto riguarda il livello provinciale lo strumento pianificatorio di riferimento è il PTCP di Taranto che allo stato attuale è in fase di predisposizione.

Per quanto concerne la pianificazione comunale dei comuni interessati dall'ambito di studio, sono attualmente vigenti i seguenti Piani:

- PRG del Comune di Carosino,
- PRG della Città di Grottaglie,
- PRG del Comune di Monteiasi.

Stante il descritto impianto pianificatorio previsto dalle norme e le relative attuazioni da parte degli Enti, di seguito si riportano gli strumenti pianificatori vigenti che concorrono al contesto pianificatorio di riferimento del presente Quadro programmatico.

Quadro di Riferimento Programmatico

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	PPTR	Approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e successivi aggiornamenti e rettifiche approvate con DGR n. 240 del 8 marzo 2016 e DGR n. 1162 del 26 luglio 2016
Provinciale	-	-
Comunale	PRG Carosino	Approvato con DGR n. 848 del 2 luglio 2002
	PRG Grottaglie	Approvato con DGR n. 1629 del 14 novembre 2003
	PRG Monteiasi	Approvato con DGR n. 2249 del 1 luglio 1993

Tabella 2 – Pianificazione ordinaria generale di riferimento

In riferimento alla pianificazione urbanistica comunale e, nello specifico, per quanto attiene al Comune di Monteiasi, si specifica che il PUG, adottato con DCC n. 6 del 13 febbraio 2016 e in via di approvazione, non è stato considerato nell’ambito delle presenti analisi in ragione della mancata pubblicazione della delibera di approvazione nel corso della stesura della presente relazione; pertanto per il Comune di Monteiasi è stato preso a riferimento il PRG ad oggi vigente.

2.2 PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI

La pianificazione separata di settore è costituita nello specifico, date le caratteristiche dell’oggetto del presente Studio, dal settore trasporti.

Stante la natura dell’opera proposta ed in ragione della richiamata articolazione del quadro pianificatorio, nel caso in specie, questo è stato articolato secondo i diversi livelli di competenza nazionale e regionale, come riportato nella tabella che segue.

Ambito	Strumento	Estremi
Nazionale	Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione	DPR n. 201 del 17 settembre 2015
	Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) e Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione	Il PNA è ad oggi sottoposto al processo di VAS
	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001
Regionale	Piano Regionale dei Trasporti - Piano attuativo 2015-19	Approvato con DGR n. 598 del 26 aprile 2016

Tabella 3 - Quadro di riferimento per la pianificazione ordinaria separata - Settore Trasporti

Nello specifico, per quanto concerne il trasporto aereo, esistono importanti riferimenti normativi di livello europeo e nazionale che dettano principi e disposizioni in materia.

A livello europeo, il Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prevede l’articolazione di detta rete in due livelli:

Quadro di Riferimento Programmatico

1. una rete globale ("Comprehensive Network"), da realizzare entro il 2050,
2. una rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto.

A livello nazionale, l'art. 117 della Costituzione prevede che «*gli aeroporti rientrino tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni*».

Un ulteriore importante atto nazionale è rappresentato dal Codice della navigazione, approvato con RD n. 327 del 30/03/1942 e aggiornato con D.lgs. n. 151 del 15/03/2006; l'art. 698 di tale atto dispone che vengano individuati gli aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, da individuare (con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni-Province autonome) tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN.

Allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale, è prevista l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un comitato di coordinamento tecnico, composto dai rappresentanti delle Regioni e delle Province Autonome, del Governo e degli Enti aeronautici.

Per gli aeroporti di interesse regionale o locale diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'art. 698 del Codice della navigazione, l'art. 5 co. 1 lett. c del D.lgs. n. 85 del 28/05/2010 impone che questi vengano trasferiti alle Regioni e Enti locali.

Sulla scorta di tale quadro normativo, il Piano Nazionale degli Aeroporti si rende necessario per i seguenti motivi:

- fornire alle componenti istituzionali e operative del settore un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale ai fini della crescita economica, occupazionale e sociale del Paese;
- disporre di uno strumento di governance del settore, per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo;
- ottimizzare l'offerta trasportistica anche mediante il coordinamento delle azioni di intervento nel settore del trasporto aereo con i piani riguardanti le altre modalità di trasporto;
- individuare le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili.

In relazione al processo di definizione, sviluppo e approvazione del Piano nazionale, l'evoluzione e lo sviluppo del sistema aeroportuale italiano sono stati oggetto di approfondimenti con una apposita indagine conoscitiva, avviata nel febbraio 2009, il cui documento conclusivo, approvato nel 2010, evidenziava la necessità di definire un nuovo piano nazionale della rete aeroportuale.

Nel 2011, a seguito della validazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di tale studio, denominato "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale", è stata redatta una proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti, presentata nel febbraio 2012.

Quadro di Riferimento Programmatico

Tale proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti è nata con l'obiettivo di fornire alle istituzioni di governo una visione chiara e puntuale della attuale dotazione infrastrutturale e gli scenari di sviluppo del trasporto aereo in Italia fino al 2030.

Di seguito si riportano le fasi principali relative all'iter approvativo in corso:

- Con Atto n. 27/CSR del 19 febbraio 2015, la conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sancisce l'Intesa, ai sensi dell'articolo 698 della navigazione, sullo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale.
- Con seduta del 27 agosto 2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato lo Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (Atto del Governo n. 173).
- In data 17 settembre 2015 è stato emanato il Decreto del Presidente della Repubblica n. 201 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione"; tale Decreto è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 294 del 18 dicembre 2015 ed è entrato in vigore il 2 gennaio 2016.
- In data 30 novembre 2015 si è dato inizio al processo di VAS del Piano Nazionale degli Aeroporti con la presentazione del relativo Rapporto Preliminare Ambientale, la cui fase di scoping è ancora in corso.

Si richiama anche la Disposizione del Direttore Generale n. 20 de 14/07/2014 con la quale ENAC ha determinato che l'Aeroporto di Taranto Grottaglie "Marcello Arlotta" è qualificato a svolgere la funzione di piattaforma logistica integrata attività di sviluppo di ricerca e sperimentazione di prodotti aeronautici, con l'attivazione delle procedure di gestione per l'uso flessibile dello spazio aereo.

A livello regionale la LR n. 16 del 23 giugno 2008 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti" all'art.1 si legge che: *«Il piano regionale dei trasporti (PRT) della Regione Puglia, di cui la presente legge costituisce elaborato unico, è il documento programmatico settoriale volto a realizzare sul territorio regionale, in armonia con gli indirizzi comunitari in materia di trasporti, con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e delle linee guida del piano generale della mobilità e con le proposte programmatiche concertate in sede di Conferenza delle regioni e Coordinamento delle regioni del Mezzogiorno, un sistema di trasporto delle persone e delle merci globalmente efficiente, sicuro, sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali e sovra regionali».*

A livello regionale, pertanto la Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante i due seguenti strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati:

- il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), che per legge ha durata quinquennale, nel caso specifico 2015-2019, individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23/06/2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;
- il Piano Triennale dei Servizi che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

Quadro di Riferimento Programmatico

Posto che il Piano Triennale dei Servizi è esclusivamente riferito ai servizi pubblici di trasporto regionale e locale che non ricomprendono quelli di interesse nazionale individuati dall'articolo 3 del D.lgs. 422/97, ovvero l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale, ai fini del presente Studio si è pertanto proceduto con l'esame del solo Piano Attuativo 2015-2019 della Regione Puglia.

2.3 PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE AMBIENTE

In considerazione dell'approccio metodologico assunto nel presente SIA ed al preciso fine di evidenziare i termini nei quali sia le scelte del Piano di Sviluppo Aeroportuale si rapportino con gli indirizzi e/o le prescrizioni dei Piani a valenza ambientale, sia quelli in cui questi ultimi abbiano informato dette scelte, si è deciso di prevedere la trattazione di tale tipologia di Piani all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale e segnatamente nei rispettivi capitoli dedicati alle componenti ambientali cui detti piani sono riferiti.

Ambito	Strumento	Estremi
Aria	Piano regionale di qualità dell'aria	Approvato con DGR il 12 marzo 2008
	Adeguamento della zonizzazione regionale	Approvata con DGR n. 2979 del 29 dicembre 2011
Acqua	Piano di Tutela delle Acque	Approvato DCR n. 230 del 20 ottobre 2009. Aggiornamento al Piano approvato con DGR n. 177 del 10 febbraio 2011 "Corpi Idrici Superficiali: Stato di Qualità Ambientale - 1° Aggiornamento Piano di Tutela delle Acque"
	Piano di Assetto Idrogeologico	Approvato con Delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia n. 39 del 30 novembre 2005. Con Delibere del Comitato Istituzionale del 19 Dicembre 2016 sono state aggiornate le perimetrazioni del PAI
	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico Appennino Meridionale	Approvato con Delibera del Comitato Istituzionale Integrato n. 2 del 3 marzo 2016
Suolo	Individuazione delle zone sismiche del territorio regionale e delle tipologie di edifici ed opere strategici e rilevanti - Approvazione del programma temporale e delle indicazioni per le verifiche tecniche da effettuarsi sugli stessi (OPCM 3274/03)	Approvato con DGR n. 153 del 2 marzo 2004. Aggiornamento della Individuazione degli Edifici di rilievo strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile con DGR n. 1214 del 31 maggio 2011
	Piano Regionale Attività Estrattive	Approvato con DGR n. 580 del 15 maggio 2007 e successive correzioni e rettifiche

Quadro di Riferimento Programmatico

Ambito	Strumento	Estremi
		approvate con DGR n. 1849 del 13 novembre 2007
Ecosistemi	Rete Ecologica Regionale	Appartenente al PPTR approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e successivi aggiornamenti e rettifiche approvate con DGR n. 240 del 8 marzo 2016 e DGR n. 1162 del 26 luglio 2016
Paesaggio	Piano Paesistico Territoriale Regionale	Approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e successivi aggiornamenti e rettifiche approvate con DGR n. 240 del 8 marzo 2016 e DGR n. 1162 del 26 luglio 2016

Tabella 4 - Quadro di riferimento per la pianificazione separata settore Ambiente

Per quanto attiene alla pianificazione nel settore delle attività estrattive, si sottolinea come questa sia anche strettamente funzionale all'elaborazione del Quadro di Riferimento Progettuale; in tale contesto, al preciso fine di evidenziare i termini in cui le scelte assunte nell'ambito del PSA abbiano a rapportarsi con i temi delle terre, l'esame di tali atti è stato affrontato all'interno del Quadro di Riferimento Progettuale, nel capitolo dedicato a dette tematiche.

Come già anticipato precedentemente, unica eccezione è rappresentata dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, le cui trattazioni sono state condotte nell'ambito del presente Quadro di Riferimento, sia in ragione della loro natura di piano territoriale, sia, soprattutto, dell'essere stati concepite come una sorta di sistema strategico per lo sviluppo futuro dell'intero territorio regionale in ragione dei sistemi di paesaggio riconosciuti, le tutele individuate ed i conseguenti regimi di trasformazione definiti.

Quadro di Riferimento Programmatico

3 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

3.1 LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE: PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE

3.1.1 OBIETTIVI E STRUTTURA DEL PIANO

Il Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR) è stato approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015, con successiva approvazione di alcuni aggiornamenti e rettifiche degli elaborati del PPTR con DGR n. 240 del 8 marzo 2016 e DGR n. 1162 del 26 luglio 2016.

Il PPTR è finalizzato ad assicurare la tutela e la valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia; in particolare persegue la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socio-economico autosostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

Il PPTR si articola nelle seguenti principali quattro parti:

1. Quadro conoscitivo e Atlante del Patrimonio,
2. Scenario strategico,
3. Ambiti paesaggistici e relativi obiettivi di qualità e normative d'uso,
4. Disciplina dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti.

Quadro conoscitivo e Atlante del Patrimonio

Per atlante del patrimonio si intende una struttura organizzativa del quadro conoscitivo del PPTR indirizzata a finalizzare il quadro stesso alla descrizione, interpretazione e rappresentazione identitaria dei molteplici e fortemente differenziati paesaggi della Puglia, e a stabilirne le regole statutarie di tutela e valorizzazione. L'Atlante è realizzato attraverso un impianto metodologico del quadro conoscitivo che consente di evidenziare, per l'intero territorio regionale, gli elementi patrimoniali che costituiscono l'identità paesaggistica della regione, interpretandoli come potenziali risorse per il futuro sviluppo del territorio.

L'Atlante del Patrimonio costituisce riferimento obbligato ed imprescindibile per l'elaborazione dei piani territoriali, urbanistici e settoriali della Regione e degli Enti locali, nonché per tutti gli atti di programmazione afferenti al territorio. Esso oltre ad assolvere alla funzione interpretativa del patrimonio ambientale, territoriale e paesaggistico, definisce le regole statutarie, ossia le regole fondamentali di riproducibilità per le trasformazioni future, socioeconomiche e territoriali e concorrenti alla valorizzazione durevole dei paesaggi pugliesi.

Scenario strategico

Lo scenario strategico del PPTR non ha valore normativo, ma indica, con diversi strumenti di rappresentazione e documenti, le grandi strategie del piano, che saranno da guida ai progetti sperimentali, agli obiettivi di qualità paesaggistica, alle norme tecniche. Esso assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione per contrastare le tendenze in atto al degrado paesaggistico e costruire le precondizioni di un

Quadro di Riferimento Programmatico

diverso sviluppo socioeconomico. Lo Scenario strategico del PPTR si articola nelle seguenti parti:

- la descrizione degli *obiettivi generali e specifici* del PPTR a livello regionale e relative politiche (azioni, progetti), soggetti e riferimenti normativi che ne sostanziano il percorso di realizzazione;
- la descrizione e rappresentazione cartografica dei *progetti di territorio per il paesaggio regionale*: cinque progetti che disegnano, nel loro insieme una visione del territorio e dei paesaggi della regione Puglia al futuro coerente con gli obiettivi generali enunciati;
- i *progetti integrati di paesaggio sperimentali a livello locale*, che hanno avuto la funzione di testare gli obiettivi generali del piano su diversi tematismi, in diversi ambiti territoriali e con diversi attori;
- le *linee guida* (in forma di manuali, abachi, regolamenti, indirizzi e regole progettuali) come strumenti per buone pratiche progettuali in una serie di tematiche rilevanti per la realizzazione del PPTR;
- la specificazione degli *obiettivi di qualità paesaggistica a livello degli ambiti*.

I progetti territoriali per il paesaggio regionale riguardano l'intero territorio regionale, interessando tutti gli ambiti paesaggistici e sono così denominati:

a) La Rete Ecologica regionale

Tale progetto persegue l'obiettivo di migliorare la connettività complessiva del sistema regionale di invarianti ambientali cui commisurare la sostenibilità degli insediamenti attraverso la valorizzazione dei gangli principali e secondari, gli stepping stones, la riqualificazione multifunzionale dei corridoi, l'attribuzione agli spazi rurali di valenze di rete ecologica minore a vari gradi di "funzionalità ecologica", nonché riducendo i processi di frammentazione del territorio e aumentando i livelli di biodiversità del mosaico paesaggistico regionale.

La rete ecologica è attuata a due livelli:

1. il primo, sintetizzato nella Rete ecologica della biodiversità, che mette in valore tutti gli elementi di naturalità della fauna, della flora, delle aree protette, che costituiscono il patrimonio ecologico della regione;
2. il secondo, sintetizzato nello Schema direttore della rete ecologica polivalente che, prendendo le mosse dalla Rete ecologica della biodiversità, assume nel progetto di rete in chiave ecologica i progetti del patto città campagna, i progetti della mobilità dolce, la riqualificazione e la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri.

b) Il Patto città-campagna

Tale progetto risponde all'esigenza di elevare la qualità dell'abitare, sia urbana che rurale, attraverso l'integrazione fra politiche insediative urbane e politiche agro-silvo-pastorali ridefinite nella loro valenza multifunzionale. Tale progetto ha ad oggetto la riqualificazione dei paesaggi degradati delle periferie e delle urbanizzazioni diffuse, la ricostruzione dei margini urbani, la realizzazione di cinture verdi periurbane e di parchi agricoli multifunzionali, nonché la riforestazione urbana anche al fine di ridefinire con

Quadro di Riferimento Programmatico

chiarezza il reticolo urbano, i suoi confini “verdi” e le sue relazioni di reciprocità con il territorio rurale.

- c) Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce
Tale progetto ha lo scopo di rendere fruibili i paesaggi regionali attraverso una rete integrata di mobilità ciclopedonale, in treno e in battello, che recuperi strade panoramiche, sentieri, ferrovie minori, stazioni, attracchi portuali, creando punti di raccordo con la grande viabilità stradale, ferroviaria, aerea e navale. Il Piano Regionale dei Trasporti costituisce uno strumento per l'attuazione di tale progetto.
- d) La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri
Il progetto ha il duplice scopo di arrestare i processi di degrado dovuti alla pressione insediativa e di valorizzare l'immenso patrimonio identitario (urbano, naturalistico, rurale, culturale) ancora presente nel sistema costiero e nei suoi entroterra. 2. Il progetto interessa, in particolare, i waterfront urbani, i sistemi dunali, le zone umide, le zone agricole, le urbanizzazioni periferiche, i collegamenti infrastrutturali con gli entroterra costieri, la navigabilità dolce.
- e) I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici
Il progetto è finalizzato alla fruizione dei beni del patrimonio culturale ed alla valorizzazione dei beni culturali (puntuali e areali) quali sistemi territoriali integrati nelle figure territoriali e paesaggistiche di appartenenza.

Ambiti paesaggistici

Tra gli elaborati di cui si compone l'Atlante del Patrimonio rientrano quelli volti a rappresentare l'articolazione del territorio regionale in 11 ambiti paesaggistici, in coerenza con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (comma 2 art. 135), ed a indicarne la perimetrazione riveniente dalla individuazione, per ciascun ambito, della dominanza di fattori che caratterizzano fortemente l'identità territoriale e paesaggistica.

Ogni ambito di paesaggio è articolato in figure territoriali e paesaggistiche che rappresentano le unità minime in cui si scompone a livello analitico e progettuale la regione ai fini del PPTR. L'insieme delle figure territoriali definisce l'identità territoriale e paesaggistica dell'ambito dal punto di vista dell'interpretazione strutturale.

A ciascun ambito corrisponde la relativa scheda nella quale sono individuate le caratteristiche paesaggistiche, gli obiettivi di qualità paesaggistica e le specifiche normative d'uso.

I piani territoriali ed urbanistici locali, nonché quelli di settore approfondiscono le analisi contenute nelle schede di ambito relativamente al territorio di riferimento e specificano, in coerenza con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso, le azioni e i progetti necessari alla attuazione del PPTR.

In riferimento all'Aeroporto di Taranto – Grottaglie oggetto delle iniziative previste dal PSA, esso si inserisce all'interno dell'Ambito n. 8 “Arco ionico tarantino”, in particolare nella figura territoriale e paesaggistica n. 8.1 “L'anfiteatro e la piana tarantina”.

Disciplina dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti

Quadro di Riferimento Programmatico

Il PPTR individua e delimita i beni paesaggistici di cui all'art. 134 del Codice, nonché ulteriori contesti a norma dell'art. 143 co. 1 lett. e) del Codice e ne detta rispettivamente le specifiche prescrizioni d'uso e le misure di salvaguardia e utilizzazione.

I beni paesaggistici nella regione Puglia comprendono:

- i beni tutelati ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi;
- i beni tutelati ai sensi dell'art. 142 del medesimo Decreto.

Gli ulteriori contesti sono individuati e disciplinati dal PPTR ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e), del Codice e sottoposti a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione necessarie per assicurarne la conservazione, la riqualificazione e la valorizzazione.

Per la descrizione dei caratteri del paesaggio, il PPTR definisce tre strutture, a loro volta articolate in componenti, comprendenti i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, ciascuna delle quali soggetta a specifica disciplina:

- a) Struttura idrogeomorfologica
 - Componenti geomorfologiche,
 - Componenti idrologiche,
- b) Struttura ecosistemica e ambientale
 - Componenti botanico-vegetazionali,
 - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici,
- c) Struttura antropica e storico-culturale
 - Componenti culturali e insediative,
 - Componenti dei valori percettivi.

Per tali componenti le disposizioni normative del PPTR definiscono:

- gli indirizzi, che indicano ai soggetti attuatori gli obiettivi generali e specifici del PPTR da conseguire;
- le direttive, che definiscono modi e condizioni idonee a garantire la realizzazione degli obiettivi generali e specifici del PPTR negli strumenti di pianificazione, programmazione e/o progettazione;
- le prescrizioni che sono le disposizioni conformative del regime giuridico dei beni paesaggistici volte a regolare gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite. Esse contengono norme vincolanti, immediatamente cogenti, e prevalenti sulle disposizioni incompatibili di ogni strumento vigente di pianificazione o di programmazione regionale, provinciale e locale;
- le misure di salvaguardia e utilizzazione, relative agli ulteriori contesti che sono volte ad assicurare la conformità di piani, progetti e interventi con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso e ad individuare gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite per ciascun contesto;
- le linee guida finalizzate ad orientare la redazione di strumenti di pianificazione, di programmazione, nonché la previsione di interventi in settori che richiedono un quadro di riferimento unitario di indirizzi e criteri metodologici, il cui recepimento

Quadro di Riferimento Programmatico

costituisce parametro di riferimento ai fini della valutazione di coerenza di detti strumenti e interventi con le disposizioni di cui alle presenti norme.

Il PPTR è costituito dai seguenti elaborati:

1. Relazione generale,
2. Norme Tecniche di Attuazione,
3. Atlante del patrimonio ambientale, territoriale e paesaggistico che si compone di:
 - 3.1 Descrizioni analitiche,
 - 3.2 Descrizioni strutturali di sintesi, costituite da testi, materiali iconografici, fotografici, e cartografici,
 - 3.3 Interpretazioni identitarie e statutarie, costituite da testi, materiali iconografici, fotografici e cartografici,
4. Lo Scenario strategico che si compone di:
 - 4.1 Obiettivi generali e specifici dello scenario,
 - 4.2 Cinque Progetti Territoriali per il paesaggio regionale costituiti da testi, materiali iconografici, fotografici e cartografici,
 - 4.3 Progetti Integrati di Paesaggio sperimentali, costituiti da schede illustrative dei progetti,
 - 4.4 Linee guida regionali,
5. Schede degli Ambiti Paesaggistici costituite da testi, materiali iconografici, fotografici, e cartografici per ciascuno degli 11 ambiti,
6. Il sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti, costituito da Relazione e Tavole,
7. Il rapporto ambientale.

3.1.2 RAPPORTO OPERA-PIANO

Ai fini del presente Studio, le previsioni del PSA sono state analizzate in rapporto al Sistema delle tutele del Piano Paesaggistico della Regione Puglia costituito da:

- Beni paesaggistici, ai sensi dell'art. 134 del D.lgs. 42/2004 e smi, rappresentati nell'elaborato cartografico "Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Sistema delle tutele: i beni paesaggistici" allegato al presente Studio;
- Ulteriori contesti paesaggistici, ai sensi dell'art. 143 co. 1 lett. 2 del medesimo Decreto, rappresentati nell'elaborato cartografico "Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Sistema delle tutele: gli ulteriori contesti paesaggistici" allegato al presente Studio.

Osservando l'elaborato cartografico relativo ai beni paesaggistici, si evince chiaramente come in prossimità dell'Aeroporto di Taranto - Grottaglie non sia presente tale tipologia di beni e, pertanto, questi non interessati dalle iniziative del PSA oggetto di Studio.

Rispetto agli ulteriori contesti paesaggistici il sedime aeroportuale risulta caratterizzato dalla presenza di alcuni beni così come individuati dal PPTR e rappresentati in particolare da:

- Reticolo idrografico di connessione della Rete Ecologica Regionale,
- Grotte,

Quadro di Riferimento Programmatico

- Formazioni arbustive in evoluzione naturale,
- Aree appartenenti alla rete dei tratturi e relativa area di rispetto,
- Strade panoramiche.

Di questi, solo un tratto di Aree appartenenti alla rete dei tratturi e relativa area di rispetto risulta già presente all'interno del sedime aeroportuale e interessato dalle iniziative del PSA, nello specifico dall'intervento di viabilità C1.

In riferimento alle Aree appartenenti alla rete dei tratturi l'art. 76 co. 2 delle Norme del PPRT stabilisce che «*nelle more dell'approvazione del Quadro di assetto regionale, di cui alla LR n. 4 del 5.2.2013, [i cui Indirizzi operativi per la formazione del Quadro di Assetto dei Tratturi sono stati approvati con DGR n. 1200 del 18 giugno 2014], i piani ed i progetti che interessano le parti di tratturo sottoposte a vincolo ai sensi della Parte II e III del Codice dovranno acquisire le autorizzazioni previste dagli artt. 21 e 146 dello stesso Codice*».

Per quanto concerne l'Area di rispetto relativa alla rete dei tratturi in questione, essa consiste in una fascia di salvaguardia dal loro perimetro esterno che assume la profondità di 100 metri per i tratturi reintegrati e la profondità di 30 metri per i tratturi non reintegrati (Art. 76 co. 3 delle Norme). Nel caso in specie l'Area appartenente alla rete dei tratturi riguarda il Trattarello Tarantino che risulta non reintegrato e, pertanto, avente una area di rispetto pari a 30 metri di profondità.

In riferimento a tale tipologia di bene valgono le Misure di salvaguardia e di utilizzazione riportate all'art. 81 commi 2 e 3 che individuano rispettivamente i piani, i progetti e gli interventi da considerarsi non ammissibili e ammissibili in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica.

Quest'ultima, ai sensi dell'art. 89 delle Norme del PPTR rappresenta la procedura tesa ad acclarare la compatibilità con le norme e gli obiettivi del Piano degli interventi:

- che comportino modifica dello stato dei luoghi negli ulteriori contesti;
- che comportino rilevante trasformazione del paesaggio ovunque siano localizzate.

Sono considerati interventi di rilevante trasformazione ai fini dell'applicazione della procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica, tutti gli interventi assoggettati dalla normativa nazionale e regionale vigente a procedura di VIA nonché a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza regionale o provinciale se l'autorità competente ne dispone l'assoggettamento a VIA.

Nello specifico per quanto attiene al citato art. 81 comma 2, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi che comportano:

- a1 qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico culturali;
- a2 realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;
- a3 realizzazione e ampliamento di impianti per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti e per la depurazione delle acque reflue;
- a4 realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR

Quadro di Riferimento Programmatico

- 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a5 nuove attività estrattive e ampliamenti;
 - a6 escavazioni ed estrazioni di materiali;
 - a7 realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile;
 - a8 costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).

In riferimento alle iniziative del PSA che hanno ad oggetto l'Aeroporto di Taranto – Grottaglie, è opportuno specificare quanto disposto dall'art. 95 delle Norme del PPTR in merito alla realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità; tale articolo stabilisce infatti che *«le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI [Disciplina dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti] delle Norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali»*.

3.2 LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

3.2.1 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI CAROSINO

Il Piano regolatore generale (PRG) del Comune di Carosino è stato approvato con DGR n. 848 del 2 luglio 2002.

Osservando l'elaborato cartografico "Carta della pianificazione comunale: zonizzazione" allegato alla presente Relazione, si evince che solo la porzione del sedime aeroportuale adibita agli impianti di assistenza al volo ricade in territorio appartenente al Comune di Carosino e più nello specifico in un ambito classificato come zona agricola dal rispettivo PRG.

Tale ambito di sedime ricompreso all'interno del Comune di Carosino risulta essere in zona agricola come riportato dal PRG, in quanto la nuova pista dell'Aeroporto di Taranto-Grottaglie fu prolungata sino a raggiungere i 3.200 metri di lunghezza nel 2006, risultando pertanto successiva al 2002, anno di approvazione del PRG del Comune di Carosino. Gli elaborati cartografici costituenti il PRG non risultano aver subito aggiornamenti successivi alla nuova ripermetrazione del sedime aeroportuale conseguentemente alla realizzazione della nuova pista.

Quadro di Riferimento Programmatico

Ad ogni modo, è possibile specificare che non sono previste iniziative di PSA comportanti modifiche agli impianti di assistenza al volo interferenti con il territorio appartenente al Comune di Carosino.

3.2.2 PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTÀ DI GROTTAGLIE

Il Piano Regolatore Generale (PRG) di Grottaglie è stato approvato con DGR n. 1629 del 4 novembre 2003.

Come emerge dall'elaborato cartografico "Carta della pianificazione comunale: zonizzazione" allegato allo Studio, anche nel caso del PRG di Grottaglie l'ambito del sedime aeroportuale relativo al prolungamento della pista di volo inaugurata nel 2006 risulta ricadere in zona agricola in quanto successiva all'anno di approvazione di tale Piano. Anche in questo caso, gli elaborati cartografici costituenti il PRG non risultano aggiornati rispetto alla nuova ripermetrazione del sedime aeroportuale conseguentemente alla realizzazione della nuova pista.

Fatta eccezione per l'impianto trattamento acqua (D1) che, per i motivi appena accennati, ricade in zona agricola così come riportato dal PRG, la restante parte delle iniziative del PSA rientra interamente all'interno dell'Area aeroportuale civile e militare così come individuata dal PRG di Grottaglie.

Per l'Area aeroportuale civile e militare il PRG di Grottaglie non definisce alcuna disposizione in merito.

3.2.3 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI MONTEIASI

Il Piano regolatore generale (PRG) del Comune di Monteiasi è stato approvato con DGR n. 2249 del 1 luglio 1993.

Facendo riferimento all'elaborato cartografico "Carta della pianificazione comunale: zonizzazione" allegato alla presente Relazione è possibile osservare come la porzione del sedime aeroportuale ricadente all'interno del territorio comunale di Monteiasi sia classificato come zona agricola dal rispettivo PRG.

Osservando il citato elaborato cartografico emerge che tale porzione di territorio agricolo risulta interessata dallo sviluppo di nuova viabilità (C1) così come previsto dal PSA oggetto di Studio.

Ad ogni modo, per quanto riguarda la porzione di sedime aeroportuale ricadente all'interno del territorio di competenza del PRG del Comune di Monteiasi si specifica che tale strumento di pianificazione urbanistica non risulta aggiornato secondo lo sviluppo ed ampliamento del sistema infrastrutturale dell'Aeroporto di Taranto Grottaglie avvenuto successivamente al 1993, anno di redazione del PRG.

A tal riguardo appare evidente come, anche tale strumento di pianificazione possa essere ritenuto non rappresentativo degli orientamenti espressi dall'Amministrazione comunale in merito di assetto urbanistico e territoriale.

Quadro di Riferimento Programmatico

4 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI

4.1 REGOLAMENTO RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Ai sensi dell'art. 698 del Codice della navigazione, con il DPR n. 201 del 17 settembre 2015 sono stati individuati gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato.

Tali aeroporti sono stati individuati secondo i criteri del citato art. 698 all'interno di 10 bacini territoriali tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN. Nell'ambito degli aeroporti di interesse nazionale sono inoltre individuati 12 aeroporti che rivestono una particolare rilevanza strategica.

Nella tabella che segue sono riportati per ciascun bacino gli aeroporti di interesse nazionale e di rilevanza strategica.

Bacini di traffico	Aeroporti di interesse nazionale	Aeroporti di rilevanza strategica
1) Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo	Milano Malpensa, Torino
2) Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste	Venezia
3) Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona	Bologna, Pisa/Firenze
4) Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara	Roma Fiumicino
5) Campania	Napoli, Salerno	Napoli
6) Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto	Bari
7) Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone	Lamezia Terme
8) Sicilia orientale	Catania, Comiso	Catania
9) Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa	Palermo
10) Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero	Cagliari

Tabella 5 - Aeroporti di interesse nazionale e di rilevanza strategica in Italia

Nell'ambito degli aeroporti di rilevanza strategica, Roma Fiumicino (primario hub nazionale), Milano Malpensa e Venezia rivestono il ruolo di gate intercontinentali, per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico ed il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali.

L'aeroporto di Torino è considerato di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord Ovest.

Quadro di Riferimento Programmatico

Gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzino la gestione unica.

Gli aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica, rispettano le seguenti condizioni:

- l'aeroporto è in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;
- l'aeroporto è in grado di dimostrare, tramite un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.

Tale provvedimento è entrato in vigore il 2 gennaio 2016.

4.2 PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

Il Piano Nazionale degli Aeroporti, il cui processo di VAS è ad oggi in corso, costituisce, ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione, un atto di pianificazione per il territorio nazionale degli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, e, su base tecnica ed economica, gli assetti infrastrutturali per la rete aeroportuale del Paese e per l'accessibilità ed intermodalità programmate su scala nazionale e regionale.

Il Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore aeroportuale mediante le seguenti direttrici:

- creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;
- incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi; anche al fine di promuovere il superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale;
- promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;
- focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;
- razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;
- realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.

L'esplicazione del valore strategico del documento si fonda sulla definizione:

- della rete nazionale, attraverso l'individuazione della valenza e ruolo di ciascun aeroporto in relazione a parametri di performance oggettivi;

Quadro di Riferimento Programmatico

- del quadro di sviluppo del settore aeroporti in grado di favorire la crescita economica e la mobilità del cittadino;
- della coerente pianificazione infrastrutturale con il quadro complessivo di sviluppo del trasporto aereo;
- di rapporti coordinati fra aeroporti e territori, preservando le aree per lo sviluppo e armonizzando la pianificazione delle infrastrutture e delle funzioni urbane;
- di un quadro di sostenibilità ambientale della rete sul lungo periodo;
- di un Action Plan che fornisce le indicazioni tematiche per bacini, in forma di strumento mirato a perseguire efficacemente gli obiettivi di pianificazione unitaria della rete aeroportuale, così come previsto dal Codice della navigazione.

In tale ottica il Piano considera gli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. L'individuazione degli aeroporti si fonda su un impianto che, partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, giunge a disegnare la rete aeroportuale del Paese articolata in complessivi n. 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui n. 12 di particolare rilevanza strategica (gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzino la gestione unica). Questi ultimi risultano individuati dando priorità agli aeroporti inseriti nella rete centrale transeuropea ("Core Network") e, tra questi, innanzitutto, ai gate intercontinentali di Roma Fiumicino (primario hub nazionale), Milano Malpensa, Venezia e agli aeroporti inseriti nella rete globale transeuropea ("Comprehensive Network") con maggiori dati di traffico.

Rete aeroportuale nazionale

Nella metodologia prescelta dal Piano, centrata sulla valorizzazione sistemica dei bacini di traffico, in vista dell'auspicata creazione dei corrispondenti sistemi aeroportuali, il territorio nazionale è stato ripartito nei seguenti bacini di traffico omogeneo: 1) Nord Ovest, 2) Nord Est, 3) Centro Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania, 6) Mediterraneo Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia orientale, 9) Sicilia occidentale, 10) Sardegna.

Per ciascuno di tali bacini, sono stati identificati gli aeroporti di interesse nazionale come individuati dal DPR n. 201/2015, nell'ambito dei quali sono stati identificati alcuni scali di particolare rilevanza strategica, tra cui Milano Malpensa, Venezia e Roma Fiumicino, riconosciuti gate internazionali.

Per aeroporti di particolare rilevanza strategica il Piano si riferisce a quelli che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale. Per il mantenimento del ruolo sono individuate condizioni particolari, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso.

Tutti gli aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica, possono essere considerati di interesse nazionale, purché si realizzino in ordine a due condizioni:

Quadro di Riferimento Programmatico

- a) che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano vuole incentivare. Forme di alleanze di rete o sistema tra gli aeroporti saranno considerate elemento prioritario ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli stessi;
- b) che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale, purché in un arco temporale ragionevole, e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Rispetto ai predetti criteri, il DPR n. 201/2015 ha individuato i 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui i 12 di particolare rilevanza strategica, come riportato dalla seguente Tabella 6.

Bacini di traffico	Aeroporti di interesse nazionale	Aeroporti di rilevanza strategica
1) Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo	Milano Malpensa, Torino
2) Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste	Venezia
3) Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona	Bologna, Pisa/Firenze
4) Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara	Roma Fiumicino
5) Campania	Napoli, Salerno	Napoli
6) Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto	Bari
7) Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona	Lamezia Terme
8) Sicilia orientale	Catania, Comiso	Catania
9) Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa	Palermo
10) Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero	Cagliari

Tabella 6 - Aeroporti di interesse nazionale e di rilevanza strategica individuati dal DPR n. 201/2015

Come si evince dalla tabella, nell'ambito del bacino 6) Mediterraneo/Adriatico è stato identificato come di interesse nazionale l'aeroporto di Taranto.

Action Plan di sviluppo della rete

Con l'obiettivo di rendere il sistema aeroportuale italiano in grado di affrontare le sfide che tutti gli aeroporti europei si troveranno a sostenere nei prossimi anni, in particolare per soddisfare il previsto aumento della domanda di traffico e migliorare la qualità dei servizi, si rende necessario adottare strategie di potenziamento del sistema aeroportuale per garantire:

- la realizzazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;

Quadro di Riferimento Programmatico

- l'esigenza che gli aeroporti, in particolare quelli di particolare rilevanza strategica, assicurino, nel tempo, l'offerta di capacità richiesta per sostenere lo sviluppo economico del Paese, tramite l'imposizione di vincoli nel territorio o delocalizzazione funzionale, nel caso in cui lo sviluppo degli scali sia condizionato da limiti fisici, ambientali o di sicurezza;
- le priorità degli interventi di potenziamento della rete aeroportuale e dei nodi intermodali di connessione;
- l'inserimento nella programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti, quali urgenti e indifferibili, dei collegamenti viari e ferroviari con i tre gate intercontinentali.

In tale prospettiva, l'Action Plan si configura come lo strumento di programmazione del PNA, finalizzato allo sviluppo delle infrastrutture della rete aeroportuale nazionale, che correla le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto previste sul territorio, in uno sviluppo armonico delle infrastrutture e dei servizi per la collettività.

L'obiettivo dell'Action Plan è anche quello di favorire l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità e la gestione degli scali anche in rapporto ai terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti.

Gli interventi prioritari individuati per la rete principale del Paese, necessari al soddisfacimento della domanda futura di traffico, riguardano:

- 1) il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, a carico e cura dei gestori,
- 2) il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità, di competenza dello Stato e degli Enti territoriali, in relazione alla tipologia di infrastruttura.

Rispetto al punto primo, per soddisfare la domanda di traffico attesa nel ventennio in corso devono essere potenziate ed adeguate le infrastrutture della maggior parte degli aeroporti, attraverso interventi a carico e a cura delle società di gestione, la cui attuazione deve essere attentamente monitorata affinché siano garantiti la capacità infrastrutturale e livelli di servizio adeguati.

L'attuazione degli ampliamenti di capacità, soprattutto per le opere più rilevanti che necessitano dell'estensione del sedime territoriale e dell'acquisizione di nuove aree, devono essere supportate da un processo di concertazione e da una co-pianificazione tra le Istituzioni statali e locali.

Relativamente al secondo punto, il Piano, nel descrivere la situazione attuale e prospettica delle connessioni fra aeroporti e ferrovie, metropolitane, strade e autostrade come di vera e propria emergenza, auspica la realizzazione degli interventi di sviluppo delle infrastrutture di collegamento e l'integrazione dell'aeroporto con le altre reti di trasporto, affinché sia efficace l'ampliamento della capacità delle infrastrutture aeroportuali.

In riferimento al Bacino di Traffico Mediterraneo Adriatico, il sistema aeroportuale risulta basato sui seguenti tre scali aventi diverse funzioni:

Quadro di Riferimento Programmatico

- aeroporto di Bari quale scalo di particolare rilevanza strategica, con offerta di servizi diversificata ed una ripartizione del traffico con componente nazionale del 70% ed internazionale del 30%;
- aeroporto di Brindisi con prevalente traffico low-cost ed una ripartizione nazionale dell'80% ed internazionale del 20%;
- aeroporto di Taranto che opera esclusivamente nel settore cargo a supporto dello sviluppo industriale del territorio con traffico internazionale.

In riferimento all'Aeroporto di Taranto-Grottaglie il PNA individua i seguenti assi di intervento:

1. Infrastrutture aeroportuali:
 - 1.1. Ampliamento piazzale Cargo,
 - 1.2. Terminal Cargo e urbanizzazioni,
2. Intermodalità:
 - 2.1. Collegamento ferroviario,
3. Accessibilità viaria:
 - 3.1. Viabilità di accesso area cargo.

4.3 PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Il Piano Generale dei Trasporti e Logistica (PGTL) è stato istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984, che ne affida l'approvazione al Governo "al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano".

Il primo PGTL è stato approvato con DPCM del 10 aprile 1986, e aggiornato con DPR del 29 agosto 1991; il PGTL attualmente in vigore è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con DPR 14 marzo 2001.

Il PGTL parte dal presupposto che le carenze infrastrutturali di cui soffre l'Italia si traducono in un freno all'espansione nelle aree più avanzate del Paese ed in un fattore di inibizione di processi di sviluppo indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali in quelle più arretrate.

La politica dei trasporti non può tuttavia esaurirsi nei pur indispensabili interventi volti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma deve puntare al tempo stesso anche a renderne più efficiente l'utilizzo. L'analisi contenuta nel documento di programmazione evidenzia, al riguardo, come un confronto tra le diverse aree del Paese riveli come Nord, Centro e Sud non abbiano tra loro una grande disparità, se si utilizza un puro metro quantitativo (ad esempio infrastrutture fisiche per abitante). La disparità è invece notevole se si guarda alle condizioni e alla qualità del servizio di trasporto: al Sud il livello del servizio è nettamente inferiore rispetto al Nord. Le maggiori differenze tra le diverse aree del Paese riguardano qualità, frequenza, accessibilità e costi dei servizi di trasporto. Tali differenze si riflettono sulla capacità delle infrastrutture di generare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati.

Il PGTL sostiene dunque la necessità di un aumento dell'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi di trasporto, concentrando in particolare l'attenzione sui processi di liberalizzazione dei mercati, finalizzati al miglioramento della qualità dei servizi ed alla riduzione dei costi.

Quadro di Riferimento Programmatico

Vanno inoltre individuate e sviluppate opportune politiche per la gestione della domanda e per il suo riequilibrio verso le modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente più efficienti. Per raggiungere questo obiettivo sarà necessario puntare anche all'individuazione di strategie e strumenti volti a promuovere ed orientare l'innovazione tecnologica, per renderla funzionale al miglioramento della qualità dei servizi, all'aumento della competitività delle imprese ed alla riduzione delle diseconomie esterne proprie degli attuali modelli di trasporto pubblico e privato (inquinamento, congestione, incidentalità).

Si deve puntare innanzitutto a favorire la modernizzazione del settore dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza europea. La modernizzazione deve anche riguardare la dotazione infrastrutturale per rendere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale.

Modernizzare il settore dal punto di vista gestionale e infrastrutturale significa realizzare un ampio e articolato sistema di obiettivi attraverso diverse strategie, di seguito sinteticamente riassunte:

- servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati;
- servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità;
- assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a fronte di situazioni di congestione delle infrastrutture, possono infatti determinare crescenti criticità in termini di sicurezza;
- utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. Considerata la scarsità di risorse finanziarie pubbliche disponibili, vanno ottimizzati gli investimenti infrastrutturali. Appropriati interventi sul fronte organizzativo-gestionale possono peraltro consentire per una data dotazione di infrastrutture, di elevarne significativamente l'efficienza;
- attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica. Inoltre, è necessario incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale. Le strategie in questo caso possono consistere nell'aumento dell'accessibilità di aree geograficamente periferiche rispetto al cuore dell'Europa, mediante la realizzazione di infrastrutture a rete, il sostegno alla domanda per incrementare lo sviluppo dei servizi di cabotaggio marittimo e di trasporto aereo e in generale gli interventi per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto che riduca l'attuale divario tra il Nord ed il Sud del Paese;

Quadro di Riferimento Programmatico

- integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa. La modernizzazione del settore richiede di raccordare la politica nazionale dei trasporti con quella europea, per mettere il nostro sistema in grado di integrarsi direttamente con le altre reti transnazionali europee;
- creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di *transshipment*, che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni, e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno, grazie all'accresciuta "risorsa distributiva" del territorio;
- crescita di professionalità: la complessità del sistema dei trasporti e le grandi trasformazioni in atto, si pensi alla riforma del trasporto pubblico locale, esigono una sempre maggiore disponibilità di professionalità adeguate ed un'opera di aggiornamento continuo a tutti i livelli. Appare quindi urgente l'approntamento di strumenti di formazione, aggiornamento e riqualificazione professionale.

Per le infrastrutture, si propone di dare priorità alle infrastrutture essenziali per la crescita sostenibile del Paese, per la sua migliore integrazione con l'Europa e per il rafforzamento della sua naturale posizione competitiva nel Mediterraneo. L'individuazione delle priorità prende le mosse dall'analisi della domanda di mobilità sia di merci che di passeggeri, per arrivare all'individuazione dei servizi più idonei a soddisfarla: a partire dalla rete attuale vengono quindi identificati gli interventi capaci di assicurare il livello di servizio desiderato, raggruppandoli in differenti scale di priorità.

Per conseguire questi obiettivi è stato individuato un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come un sistema dinamico, da far evolvere in base agli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socio-economiche del Paese. Per consentire un adeguato sviluppo del sistema occorre tuttavia pervenire all'individuazione di un primo insieme di interventi infrastrutturali, prioritari, da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Lo sviluppo del sistema dovrà avere come obiettivo prioritario quello dell'integrazione modale individuando infrastrutture di collegamento che costituiscano la rete fondamentale del sistema trasporti del Paese con una forte integrazione ed interconnessione attraverso i punti nodali fra le diverse modalità di trasporto.

Pertanto le strategie di carattere generale da perseguire nello sviluppo dello SNIT sono:

- dare priorità alla soluzione dei problemi "di nodo";
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l'arco alpino in collegamento con i principali porti del Nord Italia;
- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferro collegati con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto;

Quadro di Riferimento Programmatico

- adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale.

Le strategie descritte possono essere attuate con interventi che richiedono tempi e costi di realizzazione diversi tra loro. Ciò ha richiesto una selezione degli interventi, che si è ispirata ad alcuni criteri generali:

- concentrare le risorse economiche, tecniche ed organizzative sugli interventi di maggiore "redditività socio-economica" complessiva;
- selezionare le priorità sulla base delle previsioni della domanda, dei servizi di trasporto e dei flussi di traffico, nonché degli impatti su sicurezza, ambiente e territorio;
- valutare prioritariamente gli interventi di minore impegno finanziario ma che possono avere notevoli impatti per completare le reti, potenziare le prestazioni a parità di infrastruttura ed aumentare le interconnessioni fra nodi e archi;
- valutare la possibilità di cofinanziare gli investimenti anche attraverso il ricorso a opportune politiche tariffarie.

In relazione al trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, e nello specifico relativamente al settore aereo, va tenuto conto del fatto che il trasporto aereo passeggeri è cresciuto del 35% nel periodo 1994-1997 e presenta ulteriori margini di crescita per il futuro, sia sulle relazioni nazionali che su quelle internazionali. Tuttavia l'andamento del traffico internazionale fra l'Italia e le diverse aree mondiali presenta una perdita di incidenza sul lungo raggio, cioè sulla parte di traffico economicamente più vantaggiosa e con migliori prospettive, servita sempre più da vettori europei attraverso i propri *hub*. Ciò è dovuto all'insufficiente efficienza complessiva del sistema e delle compagnie nazionali ed è quindi necessario portare rapidamente a regime la capacità programmata dei due *hub* di Fiumicino e Malpensa.

Recenti sviluppi del traffico hanno fatto crescere in maniera consistente i volumi trattati negli aeroporti regionali, un fenomeno nuovo che non mette certo in discussione la centralità degli *hub*, ma apre interessanti prospettive.

Le azioni necessarie sono diversificate e riguardano la completa liberalizzazione dei servizi, una maggiore incisività nell'azione di regolazione, la pianificazione dello sviluppo degli aeroporti in una logica di rete e lo snellimento delle procedure amministrative.

In particolare lato "aria" dovrà essere valutata la possibilità di estendere ad altri paesi extra-europei l'accordo *open sky* sottoscritto con gli Stati Uniti e, nell'ambito di politiche di incentivazione dei servizi, andranno in particolare considerati gli oneri di servizio pubblico, compatibili con la normativa comunitaria, per i collegamenti aerei delle Regioni meridionali al fine di superare condizioni di isolamento e di marginalizzazione.

Per quanto concerne i servizi aeroportuali dovrà essere accelerata l'attuazione del processo di liberalizzazione dell'*handling* ed attuata la riforma dei diritti e dei canoni aeroportuali.

Sempre in riferimento al sistema aeroportuale, dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo

Quadro di Riferimento Programmatico

meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due *hub* italiani, dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica.

Il Piano individua una serie di interventi prioritari per il potenziamento, l'ammodernamento e l'integrazione del sistema trasporti nazionale; per le infrastrutture aeroportuali gli obiettivi da perseguire sono la creazione di nuovo traffico garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso *hub* comunitari.

Più in dettaglio, oltre alla crescita programmata dei due grandi *hub* di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, si prevede la crescita dei restanti aeroporti nell'ottica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda.

4.4 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2015-2019

La LR n. 16 del 23 giugno 2008, costituente elaborato unico del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), all'art. 2 stabilisce che il Piano Regionale dei Trasporti venga attuato attraverso Piani Attuativi (PA) che contengano, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT.

Il PA 2015-19, approvato con DGR n. 598 del 26 aprile 2016, individua gli interventi complementari ritenuti indispensabili ad assicurare il corretto funzionamento del sistema e il pieno dispiegamento delle sue potenzialità, collocando eventuali ulteriori previsioni in un quadro di riferimento programmatico progettuale con l'obiettivo di un'attuazione in tempi successivi o in caso di disponibilità di risorse.

Lo scenario di progetto è stato declinato rispetto a tre scale territoriali di dettaglio crescente, corrispondenti ad altrettanti livelli di relazione che interessano il sistema socioeconomico regionale:

- lo spazio euro-mediterraneo, rispetto al quale il Piano si pone l'obiettivo generale di valorizzare il ruolo della regione, di potenziare i collegamenti con gli elementi della rete TEN.T e di sostenere l'esigenza della estensione di quest'ultima sia in ambito nazionale che internazionale sulle relazioni di interesse per la Puglia;
- l'area delle regioni meridionali peninsulari con le quali la Puglia ha storicamente rapporti importanti e condivide l'esigenza di sostenere lo sviluppo socioeconomico e contrastare la marginalizzazione delle aree interne;
- il sistema regionale considerato nella sua complessità caratterizzata da paesaggi, sistemi economici e sociali, poli funzionali d'eccellenza, che nel loro insieme determinano esigenze di mobilità di persone e merci, le più diverse, ma tutte degne di attenzione, al fine di garantire uno sviluppo armonico e sinergico.

Il PA 2015-2019 si compone di un capitolo che inquadra il sistema socioeconomico demografico regionale e di un capitolo per ciascuna modalità di trasporto trattata, all'interno del quale, oltre alla presentazione degli interventi previsti, sono riportati gli elementi del quadro conoscitivo ritenuti utili a comprendere le scelte specifiche effettuate.

Quadro di Riferimento Programmatico

Per quanto concerne il trasporto aereo il PRT ha innanzitutto stabilito che il PA si ponesse come obiettivo la definizione del sistema integrato aeroportuale regionale, assumendo a riferimento il Piano di sviluppo del sistema aeroportuale denominato "Diffusione e Specializzazione" definito dal Master Plan degli Aeroporti Pugliesi (cfr. Art. 29) e individuasse questa come azione propedeutica alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste (cfr. Artt. 30 e 31).

Le azioni individuate dal PRT, sulla base delle quali il PA ha declinato le proprie scelte progettuali, sono state poi definite distinguendole per mobilità delle persone e mobilità delle merci:

- Azioni per la mobilità delle persone
 - a. realizzare gli interventi infrastrutturali per garantire l'accessibilità multimodale agli scali di Bari e Brindisi;
 - b. promuovere la redazione di Piani per l'organizzazione dei servizi di accesso ai quattro scali aeroportuali pugliesi a partire dai rispettivi bacini di traffico;
 - c. promuovere l'attivazione di servizi finalizzati a garantire l'accesso al sistema aeroportuale pugliese da parte di territori delle regioni limitrofe;
 - d. promuovere l'acquisizione e riconversione delle aree militari adiacenti agli scali di Bari e Brindisi;
 - e. prevedere un programma di progressivo adeguamento degli aeroporti di Foggia e di Grottaglie, in funzione dell'evoluzione del mercato;
 - f. completare la rete eliportuale regionale in tutte le sue componenti impiantistiche e gestionali, a partire dalla pluriennale esperienza maturata a livello regionale attraverso la sperimentazione nell'ambito della provincia di Foggia.
- Azioni per la mobilità delle merci
 - a. valorizzare le potenzialità degli scali cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta deperibilità, secondo una visione sinergica della Piattaforma logistica multimodale;
 - b. realizzare gli interventi di adeguamento/potenziamento sugli assi stradali di connessione all'aeroporto di Grottaglie al fine della sua integrazione nella rete di collegamento regionale/nazionale, prioritariamente per la connessione con l'area portuale di Taranto;
 - c. promuovere misure di attrazione e incentivazione alla localizzazione in Puglia di grandi operatori logistici e spedizionieri intercontinentali al fine di consentire alla Piattaforma Logistica di assumere una valenza intercontinentale e, quindi, di raccogliere, consolidare e smistare flussi di traffico cargo provenienti e/o in partenza non solo dalla Puglia ma anche dall'Estremo Oriente (in connessione con il porto di Taranto) e verso l'Europa Continentale ed i Balcani.

Il PA per quanto concerne l'aeroporto di Taranto Grottaglie fornisce le indicazioni riportate nel seguito.

Quadro di Riferimento Programmatico

Secondo quanto indicato dal PA, tale scalo, che opera esclusivamente nel settore cargo a supporto dello sviluppo industriale del territorio, ferma restando la possibilità di sviluppare traffico passeggeri a servizio della domanda generata dal proprio territorio di riferimento, è chiamato principalmente ad integrarsi nel sistema logistico dello Jonio, costituendone uno dei punti di forza grazie alle caratteristiche dei suoi impianti e alla sua elevata accessibilità ulteriormente migliorata attraverso la previsione dell'adeguamento dello svincolo sulla SS7.

La mancata risposta alle opzioni prospettate per le rotte passeggeri, in seguito al bando di gara per la concessione di contributi pubblici all'attivazione di nuove rotte del 2007, impone al Piano Attuativo di puntare sullo scalo per il traffico cargo lasciando aperta la possibilità di collegamenti charter per il periodo estivo.

Da questo punto di vista significative opportunità sono in corso di attivazione mediante l'attivazione di iniziative industriali orientate alla sperimentazione e test di nuove soluzioni aerospaziali ed industriali aeronautiche e logistiche. Al fine di incentivare e facilitare l'insediamento delle attività produttive aeronautiche, la Regione Puglia ha previsto di realizzare le opere primarie necessarie per adeguare le infrastrutture di volo e le aree aeroportuali al nuovo scenario industriale.

In sostanza si intende procedere nei seguenti campi applicativi:

- Aeroporto come base per prove di sviluppo e certificazione per velivoli dell'aviazione generale;
- Aeroporto Test Bed per lo sviluppo e la sperimentazione di soluzioni infrastrutturali ed intermodali legate allo sviluppo di un progetto per futuri aeroporti cargo;
- Aeroporto come base di supporto per le attività di volo, per prove e certificazioni di integrazione nello stesso spazio aereo, di velivoli con pilota a bordo e velivoli senza pilota a bordo (pilotaggio remoto od autonomo);
- Aeroporto utilizzato come base operativa per attività di MRO (manutenzione e riparazione di 3° livello) sia di velivoli dell'aviazione civile che dell'aviazione generale.

In tal senso, l'Unione Europea ha predisposto una serie di documenti di incentivazione della ricerca e sperimentazione.

Anche le linee di indirizzo governative in materia di Piano nazionale degli Aeroporti tra gli obiettivi principali hanno posto il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e logistiche affinché uno scalo possa svolgere le funzioni di piattaforma logistica integrata anche a supporto della ricerca e dello sviluppo industriale, così come il Piano delle Performance 2014-2016 dell'ENAC che prevede tra gli obiettivi strategici a medio termine la valorizzazione ed il supporto all'industria aeronautica.

Va tenuto in considerazione anche l'Atto di Intesa sottoscritto dalla Regione Puglia, la Provincia di Taranto, il Comune di Carosino, il Comune di Grottaglie, il Comune di Montebiasi e la Società Aeroporti di Puglia in data 21 ottobre 2009, finalizzato al perseguimento degli obiettivi strategici e di sviluppo contenuti nel "Piano Territoriale", coerente con il Piano di Sviluppo Aeroportuale, e le ulteriori successive intese intervenute e, in particolare la Deliberazione del Consiglio Comunale della Città di Grottaglie "Obiettivi strategici di sviluppo dell'aeroporto di Grottaglie nel sistema territoriale Tarantino" del 17 febbraio 2014 di presa d'atto e condivisione del "Piano di sviluppo strategico dell'Aeroporto di Grottaglie-Taranto

Quadro di Riferimento Programmatico

nell'ambito del sistema territoriale tarantino, contenuta nell'apposito elaborato tecnico "Piattaforma Logistica Aeronautica Jonica".

Pertanto, l'ENAC, con Disposizione del Direttore Generale n. 20 de 14/07/2014 ha determinato che l'Aeroporto di Taranto Grottaglie "Marcello Arlotta" è qualificato a svolgere la funzione di piattaforma logistica integrata attività di sviluppo di ricerca e sperimentazione di prodotti aeronautici, con l'attivazione delle procedure di gestione per l'uso flessibile dello spazio aereo. Di conseguenza, sull'Aeroporto di Taranto Grottaglie:

- è consentita l'attività di trasporto commerciale di passeggeri previa valutazione di compatibilità con le attività di sperimentazione sull'aeroporto da effettuarsi sulla base di apposito risk assessment a cura del gestore aeroportuale;
- è consentita l'attività di aviazione generale inclusa quella di aerotaxi, salvo casi di incompatibilità con l'attività di sperimentazione in atto.

Per quanto concerne gli interventi infrastrutturali previsti dal PA per il trasporto aereo, nella Tabella 7 che segue sono elencati quelli relativi all'Aeroporto di Taranto-Grottaglie e raffigurati in Figura 1; tali interventi, tutti ricompresi all'interno del PA 2009-2013, sono distinti tra interventi finanziati / in corso di realizzazione – completamento previsto entro il 2020 e interventi in corso di progettazione / realizzazione – completamento previsto oltre il 2020.

Quadro di Riferimento Programmatico

LIVELLO DI MATURITÀ/ PRIORITÀ	CODICE INTERVENTO PA_2015-2019	DENOMINAZIONE
	a3002	Aeroporto di Taranto Grottaglie: Opere di mitigazione di impatto ambientale
	a3003	Aeroporto di Taranto Grottaglie: Realizzazione CargoCenter
	a3004a	Aeroporto di Taranto Grottaglie: Ampliamento piazzale di sosta aeromobili "D" con nuove torri faro ad illuminazione led
	a3004b	Aeroporto di Taranto Grottaglie: Piazzale di sosta elicotteri
	a3004c	Aeroporto di Taranto Grottaglie: Via di rullaggio (I fase)
	a3004d	Aeroporto di Taranto Grottaglie: Sistema di raccolta, trattamento e smaltimento acque meteoriche
	a3004e	Aeroporto di Taranto Grottaglie: Nuova segnaletica a led aiuti visuali luminosi
	a3004f	Aeroporto di Taranto Grottaglie: Impianto di illuminazione a led piazzale di sosta autovetture
	a3004g	Aeroporto di Taranto Grottaglie: Sistema di alimentazione ad anello chiuso delle cabine di MT/BT
	a3004h	Aeroporto di Taranto Grottaglie: Infrastrutture per nuovi insediamenti produttivi del settore aeronautico
	a3004i	Aeroporto di Taranto Grottaglie: Adeguamento viabilità di servizio sedime aeroportuale

-  Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto oltre il 2020
-  Interventi in corso di progettazione/realizzazione - completamento previsto oltre il 2020

Tabella 7 - Interventi previsti dal PA 2015-2019 per l'Aeroporto di Taranto Grottaglie

Quadro di Riferimento Programmatico



- Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto oltre il 2020
- Interventi in corso di progettazione/realizzazione - completamento previsto oltre il 2020

Figura 1 - Interventi previsti dal PA 2015-2019 per l'Aeroporto di Taranto-Grottaglie

Il Piano Attuativo prevede una serie di interventi stradali per migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Grottaglie, a partire dai lavori già attivati dalla Provincia di Taranto. La realizzazione della nuova tangenziale di Taranto inoltre assicurerà un collegamento continuo dal subsistema logistico-portuale del Levante a quello dello Jonio. La stessa circonvallazione permetterà l'allacciamento con la SS106 garantendo l'accesso allo scalo aeroportuale anche dalla costa ionica calabrese. L'accessibilità dal subsistema logistico-portuale del Salento sarà garantita dall'adeguamento e messa in scurezza della SS7 e SS7ter.

Quadro di Riferimento Programmatico

5 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA

5.1 BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI

Il presente paragrafo è finalizzato nel fornire un quadro delle relazioni tra il sito di intervento oggetto di Studio e la normativa vigente in materia di Beni culturali e Paesaggio, facendo riferimento in particolare a:

- Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi, nonché il Patrimonio monumentale identificato nella Carta del Rischio Archeologico,
- Beni paesaggistici
 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi,
 - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi.

Si specifica che, gli Immobili e le aree sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156 del D.lgs. 42/2004 e smi sono stati considerati laddove interessati dalle opere progettuali nell'ambito delle analisi del Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR) al paragrafo 3.1.

Per la localizzazione dei beni culturali, monumentali e paesaggistici di riferimento rispetto all'area aeroportuale oggetto di studio, sono state consultate le seguenti fonti:

- Sistema online "Carta del Rischio Archeologico",
- Carta dei Beni Culturali contenuta all'interno dell'Atlante del PPTR,
- Sistema delle tutele del PPTR (cfr. § 3.1).

La Carta del Rischio Archeologico, che contiene tutti i decreti di vincolo su beni immobili emessi dal 1909 al 2003 (*ex leges* 364/1909, 1089/1939, 490/1999), è un sistema informativo realizzato dall'Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro (ISCR) al fine di fornire agli Istituti e agli Enti statali e locali preposti alla tutela, salvaguardia e conservazione del patrimonio culturale, uno strumento di supporto per l'attività scientifica ed amministrativa.

Tale strumento è costituito da un Sistema Informativo Territoriale e da numerose banche dati alfanumeriche a questo associate, che permette di esplorare, navigare e rielaborare informazioni sul territorio e sui beni, inclusi i potenziali fattori di rischio.

Osservando lo Stralcio della Carta del Rischio raffigurante l'intorno aeroportuale (Figura 2) si evince che gli unici beni del patrimonio monumentale sono ubicati pressoché in ambito strettamente urbano appartenente ai centri abitati di Grottaglie e Monteiasi, mentre non si riscontra alcun bene né all'interno del sedime aeroportuale né in sua prossimità.

Quadro di Riferimento Programmatico

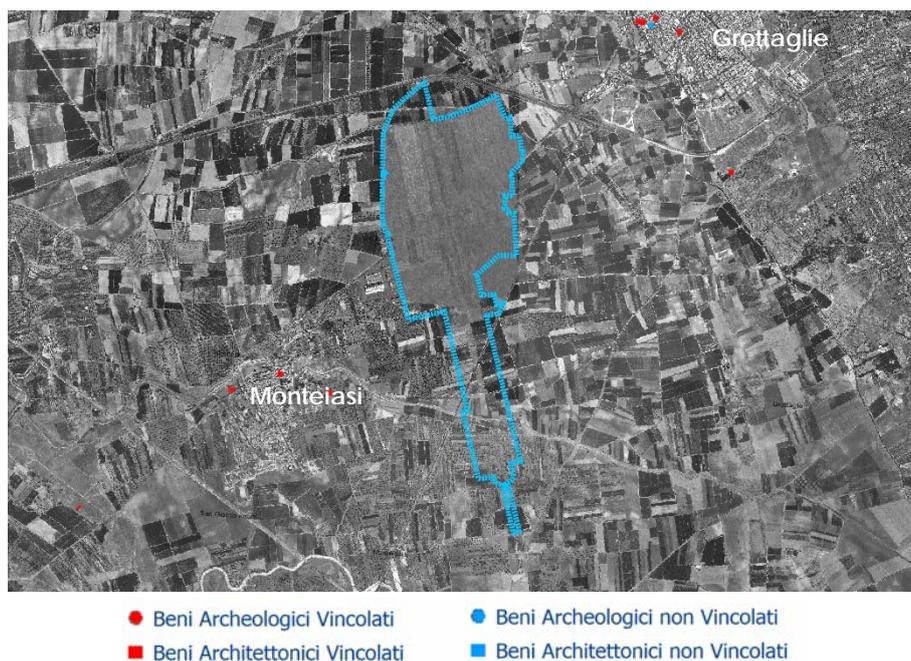


Figura 2 - Stralcio della Carta del rischio rappresentante l'area aeroportuale

Analogamente, non si riscontra la presenza di alcun bene culturale nei pressi dell'ambito aeroportuale così come riportato nello stralcio della Carta dei beni culturali appartenente all'Atlante del PPTR (Figura 3).

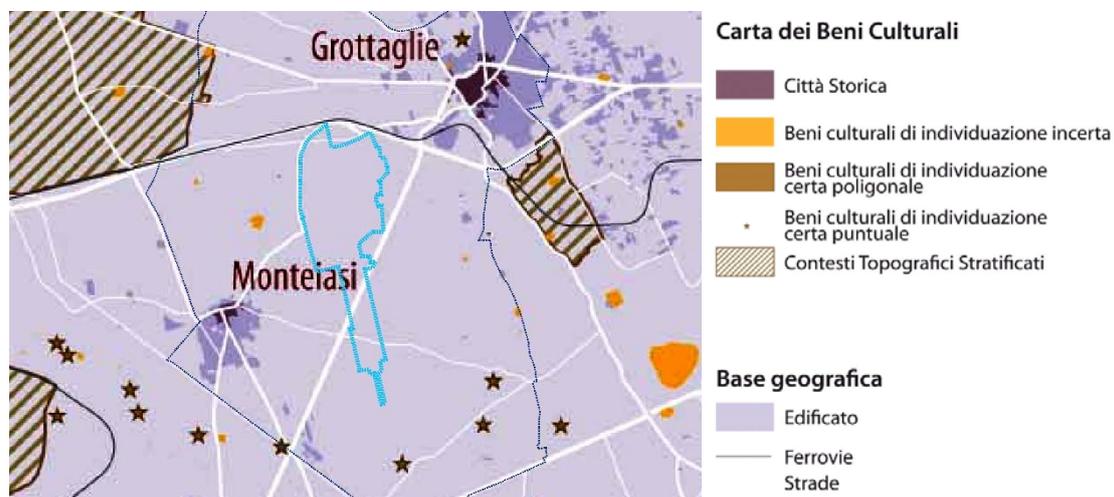


Figura 3 - Stralcio della Carta dei beni culturali del PPTR rappresentante l'area aeroportuale

Per quanto attiene ai beni paesaggistici, come si è avuto modo di osservare dall'elaborato cartografico "Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Sistema delle tutele: i beni paesaggistici", allegato al presente Studio, l'ambito aeroportuale ed il suo immediato intorno non sono caratterizzati dalla presenza di alcun bene ai sensi degli artt. 136 e 142 del D.lgs. 42/2004 e smi.

Si evidenzia la presenza all'interno del sedime aeroportuale di un tratto di Area appartenente alla rete dei tratturi e relativa area di rispetto facente parte degli ulteriori

Quadro di Riferimento Programmatico

contesti paesaggistici così come individuati dal PPTR ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e) del D.lgs. 42/2004 e s.m.i., e interessato dall'intervento di viabilità C1 previsto dal PSA.

Per le misure di salvaguardia e di utilizzazione definite dal PPTR relative a tale tipologia di beni si rimanda al citato paragrafo 3.1, mentre in tale sede si ritiene opportuno ribadire che, le iniziative del PSA, in quanto interessanti Aree appartenenti alla rete dei tratturi e relativa area di rispetto facente parte degli ulteriori contesti paesaggistici, ovvero che comportano rilevante trasformazione del paesaggio in quanto assoggettati dalla normativa nazionale e regionale vigente a procedura di VIA, devono essere sottoposte ad accertamento di compatibilità paesaggistica come stabilito dall'art. 89 delle Norme del PPTR.

Ai sensi dell'art. 91 i progetti sottoposti ad accertamento della compatibilità paesaggistica devono essere corredati dalla Relazione paesaggistica redatta secondo quanto disposto dal DPCM 12/12/2005.

5.2 AREE DI INTERESSE AMBIENTALE

Il territorio circostante l'Aeroporto di Taranto - Grottaglie presenta un discreto numero di aree di interesse naturale; in tal senso, ai fini del presente Studio sono state prese in considerazione le seguenti aree sottoposte a disciplina di tutela:

- Aree naturali protette (EUAP) ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991,
- Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) individuati dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, successivamente modificato dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003,
- Important Bird Areas (IBA), individuate in attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli",
- Zone umide di importanza internazionale (Zone Ramsar) ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971.

Nella tabella che segue si riporta l'analisi delle relazioni tra dette aree naturali protette ed il sedime aeroportuale, facendo riferimento all'elaborato cartografico "Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Sistema delle tutele: gli ulteriori contesti paesaggistici", allegato al presente Studio.

Vincolo/disciplina	Analisi	
EUAP	Rif. lex	LR n. 86 del 30 novembre 1983
	Rapporto	L'ambito del sedime aeroportuale oggetto delle iniziative del PSA non interessa direttamente Aree naturali protette. Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sedime aeroportuale sono tali da potersi ragionevolmente considerare trascurabili
Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)	Rif. lex	Individuate dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, s.m. dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003
	Rapporto	L'ambito del sedime aeroportuale oggetto delle iniziative del PSA non interessa direttamente con siti appartenenti alla Rete Natura 2000. Le distanze intercorrenti tra il sedime aeroportuale e i SIC più prossimi ad esso sono riportate alla successiva Tabella 9; per

Quadro di Riferimento Programmatico

Vincolo/disciplina	Analisi	
		quanto concerne le ZPS, le distanze intercorrenti tra esse ed il sedime aeroportuale sono tali da potersi considerare trascurabili
Aree IBA	Rif. lex	In attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"
	Rapporto	Il sedime aeroportuale non ricade in aree IBA. Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sedime aeroportuale sono tali da potersi ragionevolmente considerare trascurabili
Aree Ramsar	Rif. lex	Individuate dalla Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971
	Rapporto	Le iniziative del PSA non interessano aree Ramsar. Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sedime aeroportuale sono tali da potersi ragionevolmente considerare trascurabili

Tabella 8 - Rapporto tra le aree di intervento e le Aree naturali protette

Ai fini di inquadrare il sedime aeroportuale all'interno del sistema della Rete Natura 2000, si riportano in Tabella 9 le distanze intercorrenti tra il sedime aeroportuale ed i SIC più prossimi ad esso come rappresentati in Figura 4.

Aree naturali protette		Distanza dall'Aeroporto
Rete Natura2000	SIC IT9130005 "Murgia di Sud Est"	Circa 6,5 km
	SIC IT9130002 "Masseria Torre Bianca"	Circa 5 km
	SIC IT9130004 "Mar Piccolo"	Circa 6,5 km

Tabella 9 - SIC ubicati in prossimità dell'Aeroporto

Quadro di Riferimento Programmatico

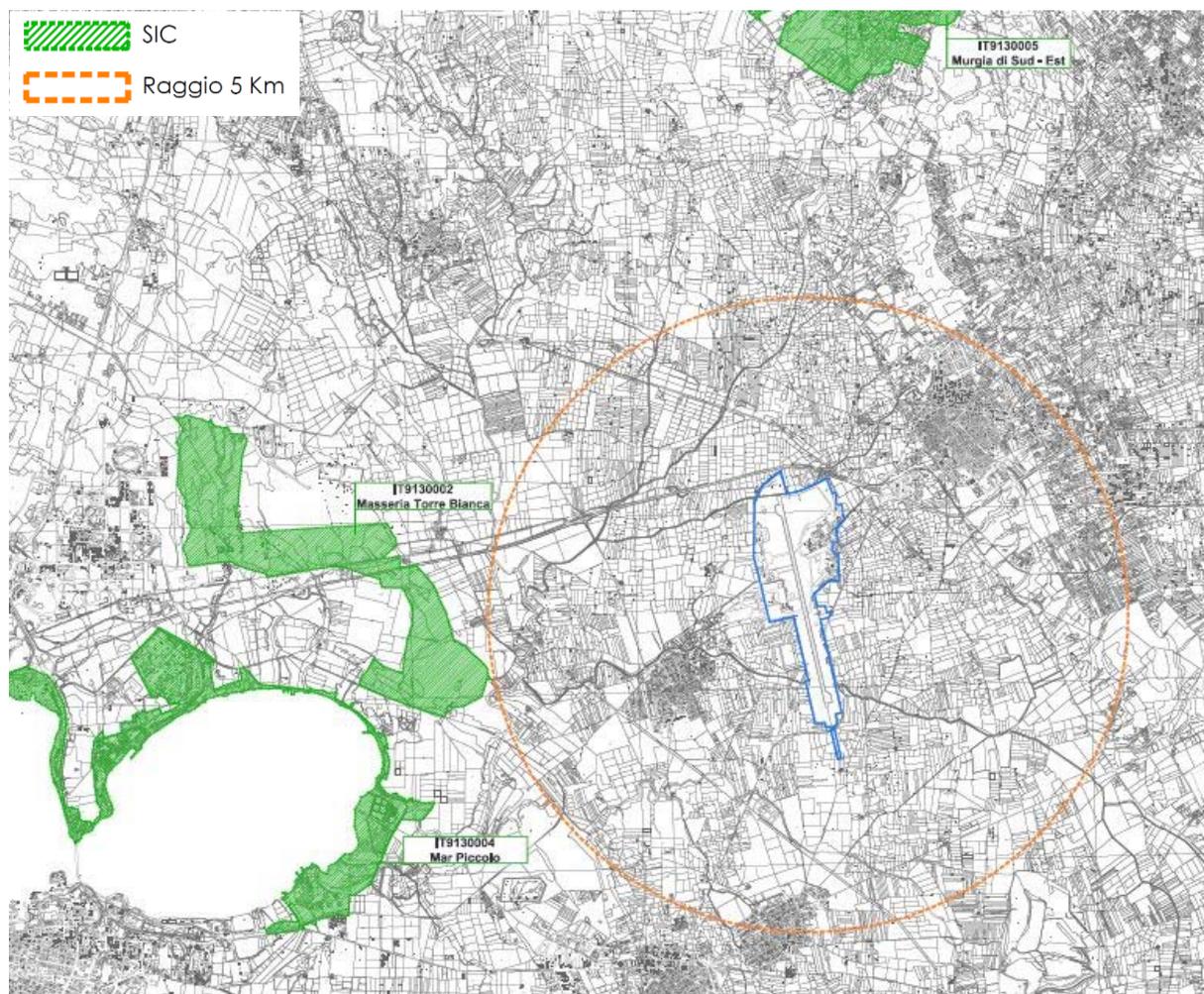


Figura 4 - I SIC più prossimi al sedime dell'Aeroporto di Taranto Grottaglie

Come si evince dalle tabelle sopra riportate, le iniziative del PSA dell'Aeroporto di Taranto – Grottaglie non interferiscono direttamente con alcuna area tutelata di interesse ambientale in quanto il sedime aeroportuale in oggetto si colloca ad ampia distanza da tali tipologie di aree. Rispetto alla Rete Natura2000 le distanze tra l'ambito aeroportuale ed i SIC più prossimi ad esso sono pari o superiori ai 5 km; pertanto, in considerazione di tali distanze intercorrenti tra l'Aeroporto di Taranto-Grottaglie oggetto delle iniziative del PSA e tali SIC si raccomanda la predisposizione dello Studio di Valutazione di Incidenza, ai sensi del DPR n. 120 del 12 marzo 2003 che costituisce integrazione e modifica del DPR n. 357 del 8 settembre 1997.

5.3 VINCOLO IDROGEOLOGICO

Per l'individuazione delle aree gravate da Vincolo Idrogeologico ai sensi del RDL n. 3267 del 30/12/1923 si è fatto riferimento a quanto riportato dal PPTR nell'ambito del Sistema delle tutele.

Come si evince dall'elaborato cartografico "Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Sistema delle tutele: gli ulteriori contesti paesaggistici", allegato al presente Studio, il sedime aeroportuale ed il suo intorno non sono caratterizzati dalla presenza di territori gravati da tale tipologia di vincolo.

Quadro di Riferimento Programmatico

6 RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE**6.1 I RAPPORTI DI COERENZA**

Come detto in premessa l'obiettivo per il quale si è mantenuto nel SIA il quadro di riferimento programmatico è quello di pervenire ad una sintetica ed efficace descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata, le eventuali modificazioni intervenute per le ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni e l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto.

Tuttavia, l'obiettivo dell'analisi dei rapporti di coerenza si struttura, all'interno del presente studio, non soltanto nell'individuazione delle congruenze tra le iniziative del Piano di Sviluppo Aeroportuale inerente all'Aeroporto di Taranto-Grottaglie e la previsione degli strumenti di pianificazione, ma anche nell'elaborazione ed interpretazione dei rapporti tra le prime ed il modello di assetto territoriale che emerge dalla lettura degli atti di pianificazione e programmazione.

L'analisi dei rapporti di coerenza relativi ai casi in cui il PSA trova completa rispondenza negli strumenti di pianificazione del settore del trasporto aereo discende dalla considerazione degli obiettivi che stanno alla base delle iniziative previste dal PSA stesso.

Tenendo debitamente conto del ruolo che Taranto-Grottaglie assolve all'interno del sistema aeroportuale pugliese quale scalo destinato al traffico cargo e con funzione di polo industriale aeronautico di rilevanza europea, le iniziative previste dal PSA sono orientate principalmente a rispondere a tale tipologia di domanda di traffico prevista, contribuendo alla opportunità di sviluppo del contesto territoriale.

Pertanto, per fronteggiare tale crescente domanda di traffico, le iniziative del PSA di Taranto-Grottaglie saranno orientate verso lo sviluppo ed il potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale, senza prevederne una sua espansione oltre il profilo dell'attuale sedime.

Secondo tale ottica, infatti, nell'ambito del Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del Codice della Navigazione (DPR n. 201 del 17 settembre 2015) e del **Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)**, il cui processo di VAS è ancora in corso, all'aeroporto di Taranto-Grottaglie è riconosciuto il ruolo di scalo che opera esclusivamente nel settore cargo a supporto dello sviluppo industriale del territorio con traffico internazionale e pertanto ne viene affidato il ruolo di interesse nazionale.

Nello specifico, il PNA, sia nel fronteggiare il previsto aumento della domanda di traffico, sia nel migliorare la qualità dei servizi, si pone come strumento di riferimento del quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

In tal senso, rispetto all'Aeroporto di Taranto-Grottaglie il PNA riconosce il suo ruolo di scalo per lo sviluppo di iniziative industriali di rilievo sia nel campo delle realtà aeronautiche, che in quello delle attività di ricerca e sviluppo, e, pertanto ne individua una serie di interventi volti al potenziamento sia delle infrastrutture aeroportuali, costituiti dall'ampliamento del piazzale cargo e del terminal cargo e relative urbanizzazioni, sia della sua accessibilità, mediante il potenziamento dei collegamenti ferroviari e della viabilità stradale di accesso all'area cargo.

Quadro di Riferimento Programmatico

Sulla scorta di tali considerazioni emerge come le iniziative previste dal PSA siano coerenti con le indicazioni proposte dal PNA, in quanto gli interventi di sviluppo e potenziamento della infrastruttura aeroportuale previsti dal PSA stesso permetteranno allo scalo di Taranto-Grottaglie di rispondere in pieno alla tipologia di domanda di traffico attesa e di assolvere in pieno il ruolo affidatogli.

Discorso analogo vale anche per quanto riguarda il **Piano Generale dei Trasporti e Logistica** (PGTL) che, nell'evidenziare la crescita avvenuta nel trasporto aereo di passeggeri e merci e la presenza di ulteriori margini di sviluppo nel futuro, considera fondamentale l'individuazione delle vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti.

Come noto, nell'ambito del sistema aeroportuale pugliese, all'Aeroporto di Taranto-Grottaglie viene riconosciuta la vocazione di scalo destinato al traffico cargo integrato allo sviluppo di iniziative di ricerca e sperimentazione nel settore industriale ed aeronautico.

In tal senso, il PSA oggetto del presente di Studio prevede una serie di iniziative volte a sviluppare e potenziare l'infrastruttura aeroportuale di Taranto-Grottaglie in modo da garantire il soddisfacimento della domanda nazionale e del traffico internazionale prevista, attestandosi come scalo di riferimento per il traffico cargo nell'ambito del sistema aeroportuale pugliese, integrato all'attività di sviluppo, ricerca e sperimentazione nel campo industriale e aeronautico.

Tali presupposti evidenziano come le iniziative del PSA possano considerarsi del tutto coerenti con gli obiettivi del PGTL in quanto esse sono finalizzate al rafforzamento della vocazione e del ruolo assolto dall'Aeroporto di Taranto-Grottaglie nell'ambito della rete aeroportuale pugliese e, più in generale, di quella nazionale.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto riguarda il **Piano Regionale dei Trasporti** (PRT) della Puglia le cui strategie e linee di intervento si attuano mediante Piani Attuativi (PA) che, nel caso in specie ci si riferisce al **Piano Attuativo 2015-2019**, approvato con DGR n. 598 del 26 aprile 2016.

Nell'ottica di una gestione complementare degli scali pugliesi finalizzata al rafforzamento della competitività del sistema aeroportuale regionale in campo nazionale ed internazionale, all'Aeroporto di Taranto-Grottaglie il PA del PRT, in coordinamento con gli strumenti nazionali di pianificazione e programmazione di settore, riconosce il ruolo orientato esclusivamente al settore cargo a supporto dello sviluppo industriale del territorio, integrato all'attività di sviluppo di ricerca e sperimentazione di prodotti aeronautici, ferma restando la possibilità di sviluppare traffico passeggeri previa compatibilità con le attività di sperimentazione in atto.

Pertanto, nell'ottica di un rafforzamento della competitività del sistema aeroportuale regionale pugliese in campo nazionale ed internazionale, il PA prevede una serie di interventi infrastrutturali volti allo sviluppo ed al potenziamento dell'Aeroporto di Taranto-Grottaglie, in ragione del ruolo che questo assume all'interno della rete aeroportuale regionale, nonché di miglioramento dell'accessibilità allo scalo.

Stanti tali considerazioni il PSA di Taranto-Grottaglie risulta pienamente coerente con il Piano Regionale dei Trasporti e, più in generale, con tutta la pianificazione di settore.

Quadro di Riferimento Programmatico

6.2 I RAPPORTI DI CONFORMITÀ

All'interno del presente paragrafo si è proceduto all'analisi dei rapporti di conformità intercorrenti tra le iniziative del PSA ed il sistema dei vincoli e delle tutele, per come esso definito dagli strumenti e dagli atti di pianificazione esaminati nei precedenti capitoli.

A tale riguardo si ricorda che le iniziative del PSA non interessano:

- Beni culturali dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Aree naturali protette ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991,
- Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) individuati dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, successivamente modificato dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003,
- Important Bird Areas (IBA), individuate in attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli",
- Zone umide di importanza internazionale (Zone Ramsar) ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971,
- Aree gravate da vincolo idrogeologico ai sensi del RDL 30/12/1923 n. 3267.

Per quanto concerne i SIC più prossimi al sedime aeroportuale, la cui distanza intercorrente è pari o superiore a circa 5 km, si raccomanda la predisposizione dello Studio di Valutazione di Incidenza, ai sensi del DPR n. 120 del 12 marzo 2003 che costituisce integrazione e modifica del DPR n. 357 del 8 settembre 1997, al fine di identificare la possibile incidenza significativa sui SIC ricadenti entro un raggio di 10 chilometri dal perimetro del sedime aeroportuale e segnatamente i SIC "Murgia di Sud Est" (IT9130005), "Masseria Torre Bianca" (IT9130002) e "Mar Piccolo" (IT9130004).

Gli unici elementi interessati dalle iniziative del PSA attengono agli ulteriori contesti paesaggistici così come individuati dal PPTR ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e) del D.lgs. 42/2004 e smi e segnatamente alle Aree appartenenti alla rete dei tratturi e relativa area di rispetto.

Per tale tipologia di interferenza, ai sensi dell'art. 89 delle Norme del PPTR, le iniziative del PSA, in quanto interessanti i suddetti ulteriori contesti paesaggistici, ovvero che comportano rilevante trasformazione del paesaggio in quanto assoggettati dalla normativa nazionale e regionale vigente a procedura di VIA, devono essere sottoposte ad accertamento di compatibilità paesaggistica al fine di acclarare la compatibilità del PSA con le norme e gli obiettivi del PPTR, mediante la predisposizione della Relazione paesaggistica, redatta secondo quanto disposto dal DPCM 12/12/2005 ai sensi dell'art. 91 del PPTR.

Per quanto in ultimo riguarda la pianificazione urbanistica comunale, la analisi ha riguardato gli strumenti urbanistici dei Comuni aventi porzioni di territorio ricomprese all'interno del sedime aeroportuale oggetto delle iniziative del PSA e pertanto ha preso in considerazione:

- il PRG del Comune di Carosino,
- il PRG del Comune di Grottaglie,

Quadro di Riferimento Programmatico

- il PRG del Comune di Monteiasi.

Rispetto a tale pianificazione di specifica che:

- le iniziative del PSA non riguardano la porzione di sedime aeroportuale ricompresa all'interno del Comune di Carosino e, pertanto, non si evidenziano azioni del PSA contrastanti con il PRG;
- per quanto attiene al PRG del Comune di Grottaglie, i relativi elaborati cartografici non risultano aggiornati rispetto alla nuova ripermetrazione del sedime aeroportuale conseguentemente alla realizzazione della nuova pista inaugurata nel 2006.

Stante ciò, risulta che tutte le iniziative del PSA sono ricomprese all'interno dell'Area aeroportuale civile e militare, fatta eccezione per l'impianto trattamento acqua (D1) che, per le motivazioni appena accennate, risulta ricadere in zona agricola così come riportato dal PRG. Per l'Area aeroportuale civile e militare e per la zona agricola il PRG di Grottaglie non definisce alcuna disposizione in merito. Se ne può quindi dedurre la piena conformità con la pianificazione urbanistica del Comune di Grottaglie;

- anche per quanto riguarda gli elaborati cartografici appartenenti al PRG del Comune di Monteiasi non risultano aggiornati rispetto allo sviluppo ed ampliamento del sistema infrastrutturale aeroportuale avvenuto successivamente alla data di pubblicazione del PRG stesso.

Per tale motivo è possibile sostenere che tale strumento di pianificazione non possa essere ritenuto rappresentativo degli orientamenti espressi dall'Amministrazione comunale in merito di assetto urbanistico e territoriale. A tal riguardo si ricorda che il PUG di Monteiasi risulta in fase di definitiva approvazione e per la quale si attende la pubblicazione della delibera.

Quadro di Riferimento Programmatico

7 ELABORATI GRAFICI

Si riporta di seguito l'elenco delle tavole grafiche contenute nel fascicolo denominato "QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Allegati grafici" (codice elaborato: 0794MPgB01_0200-00_PRGM-All).

B	01_02	00	QUADRO PROGRAMMATICO	DI grafici	RIFERIMENTO - Allegati	-	0794MPgB01_0200-00_PRGM-All
B	01_02	01	Piano Regionale - Sistema delle tutele: i beni paesaggistici	Paesaggistico	Territoriale	1:25.000	0794MPgB01_0201-00_PPTR-BeniPaesaggio
B	01_02	02	Piano Regionale - Sistema delle tutele: gli ulteriori contesti paesaggistici	Paesaggistico	Territoriale	1:25.000	0794MPgB01_0202-00_PPTR-ContestiPaesaggio
B	01_02	03a	Carta della pianificazione comunale: zonizzazione			1:25.000	0794MPgB01_0203a-00_Zonizz.Comunale
B	01_02	03b	Carta della pianificazione comunale: zonizzazione - Legenda			-	0794MPgB01_0203b-00_Zonizz.-Legenda

Tabella 10 – Elenco tavole grafiche