

**versalis**

Stabilimento di Brindisi

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

(ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

**Nuovo sistema di torcia a terra asservito all'impianto di steam cracking
denominato P1CR**

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Maggio 2018

data	Revisione	Descrizione	Preparato	Revisionato	Approvato
29.5.2018	00	Studio Preliminare Ambientale Sezione II - Quadro di Riferimento Programmatico	GEA/BAP	BAP	GIG

*Paola Gigli*

INDICE

INTRODUZIONE	3
II.1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	4
II.2. IL PROGETTO IN RELAZIONE AGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA, NAZIONALE, REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE.....	5
II.2.1 Il Progetto in relazione alla Programmazione Comunitaria e Nazionale	7
II.2.1.1 Sviluppo sostenibile: Strategia Europa 2020.....	7
II.2.1.2 Piano Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile	11
II.2.1.3 Piano Nazionale di riduzione delle emissioni di gas serra.....	13
II.2.2 Il progetto in relazione alla programmazione regionale	15
II.2.2.1 Programma Operativo Regionale (POR) Puglia 2014-2020.....	15
II.2.2.2 Piano di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico (PAI).....	17
II.2.2.3 Piano regionale di Tutela delle Acque (PTA)	20
II.2.2.4 Piano paesaggistico territoriale regionale	22
II.2.2.5 Rete Natura 2000	26
II.2.2.6 Pianificazione regionale in materia di mobilità e trasporti	28
II.2.2.7 Piano regionale di qualità dell'aria.....	31
II.2.3 Il progetto in relazione alla programmazione locale (provinciale e comunale)	32
II.2.3.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	32
II.2.3.2 Piano Regolatore Generale del Comune di Brindisi	35
II.2.3.3 Piano Consorzio di Sviluppo Industriale ASI di Brindisi	36
II.2.3.4 Ostacoli alla navigazione aerea	36
II.3. COMPATIBILITA' DEL PROGETTO CON IL CONTESTO PROGRAMMATICO	37

INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la Sezione II - Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio Preliminare Ambientale del progetto *“Nuovo sistema di torcia a terra asservito all’impianto di steam cracking denominato P1CR”*.

Il Quadro Programmatico fornisce gli elementi conoscitivi necessari all’individuazione delle possibili relazioni del progetto con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

Scopo del presente documento è quello di effettuare un’analisi dei principali strumenti di pianificazione disponibili aventi attinenza con il progetto in esame, rappresentato dall’installazione di un nuovo sistema di torcia a terra (RV-101E) e rack annesso per “linea di flare”, al fine di valutarne lo stato di compatibilità rispetto ai principali indirizzi/obiettivi stabiliti dai piani stessi.

Gli strumenti di pianificazione consultati e confrontati con il Progetto si riferiscono ai livelli di programmazione comunitaria europea, nazionale, regionale e locale (provinciale e comunale).

L’analisi degli strumenti di pianificazione è stata preceduta dall’identificazione della normativa di riferimento per il progetto in esame.

II.1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Nelle tabelle seguenti sono riportati i principali riferimenti normativi applicabili in riferimento agli aspetti ambientali connessi.

PROCEDURA AUTORIZZATIVA	RIFERIMENTO NORMATIVO
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE	Parte II - D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.
	L.R. 47/98 e s.m.i. "Disciplina della valutazione di impatto ambientale e norme per la tutela dell'ambiente"
RUMORE	Legge 447/1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e s.m.i.
	D.P.C.M. 01/03/1991 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno"
	D.P.C.M. 14/11/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"
	Legge regionale del 12 febbraio 2002 n. 3 "Norme di indirizzo per il contenimento e la riduzione dell'inquinamento acustico"
	DM 16/03/1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico"
CAMPI ELETTROMAGNETICI	Legge 36/2001 "Legge quadro sulla protezione a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici"
	DPCM 8 luglio 2003 "Fissazione dei limiti di esposizione dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz generati dagli elettrodotti)"
	Decreto 29 maggio 2008 "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti"
SUOLO E SOTTOSUOLO	Parte IV DLgs 152/2006 e s.m.i.
	DPR 13 giugno 2017 n. 120 "Riordino e semplificazione della disciplina sulla gestione delle terre e rocce da scavo"
FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI	Legge 394 del 6 dicembre 1991 "legge quadro sulle aree protette"
	Direttiva 79/409/CEE del 02/04/1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici
	Direttiva 92/43/CEE del 21/05/1992, "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche"
	D.P.R. n. 357/1997, "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" come modificato dal DPR 120/2003.
PAESAGGIO	D.Lgs. 42/2004, "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della L. 06/07/2002, n. 137 e s.m.i. ¹ "
	DPCM 12 Dicembre 2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42"

Tabella II.1

¹ Testo normativo modificato e integrato dal D.Lgs. n. 156/2006 e dal D.Lgs n. 157/2006 e dai D.Lgs 62/2008 e D.Lgs. 63/2008.

II.2. IL PROGETTO IN RELAZIONE AGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA, NAZIONALE, REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE

I principali strumenti di pianificazione che interessano l'iniziativa in progetto possono essere suddivisi in piani di carattere Nazionale, Regionale, Provinciale e Comunale.

Per ogni strumento di pianificazione esaminato viene specificato se con il progetto in esame, sussiste una relazione di:

- **Coerenza**, ovvero se il progetto risponde in pieno ai principi e agli obiettivi del Piano in esame ed è in totale accordo con le modalità di attuazione dello stesso;
- **Compatibilità**, ovvero se il progetto risulta in linea con i principi e gli obiettivi del Piano in esame, pur non essendo specificatamente previsto dallo strumento di programmazione stesso;
- **Non coerenza**, ovvero se il progetto è in accordo con i principi e gli obiettivi del Piano in esame, ma risulta in contraddizione con le modalità di attuazione dello stesso;
- **Non compatibilità**, ovvero se il progetto risulta in contraddizione con i principi e gli obiettivi del Piano in oggetto.

Per completezza sono stati esaminati anche atti di indirizzo e di pianificazione a livello comunitario europeo e nazionale.

I piani di carattere Comunitario e Nazionale considerati sono:

- Strategia Europa 2020;
- Piano Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile;
- Piano Nazionale di riduzione delle emissioni di gas serra.

I piani di carattere Regionale considerati sono:

- Programma Operativo Regionale (POR);
- Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI);
- Piano di Tutela delle Acque (PTA);
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale;
- Rete natura 2000;
- Piano Regionale di Qualità dell'Aria.

I piani di carattere locale (Provinciale e Comunale) considerati sono:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- Piano Regolatore del Comune di Brindisi;
- Piano del consorzio di sviluppo industriale ASI di Brindisi.

II.2.1 Il Progetto in relazione alla Programmazione Comunitaria e Nazionale

II.2.1.1 Sviluppo sostenibile: Strategia Europa 2020

La strategia Europa 2020 è stata elaborata dalla Comunità Europea per promuovere crescita sostenibile e rilancio dell'occupazione mediante l'attuazione di interventi concreti, sia a livello comunitario, che nazionale.

La strategia Europa 2020 presenta le tre seguenti priorità:

- crescita intelligente: sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione;
- crescita sostenibile: promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva;
- crescita inclusiva: promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale.

La Commissione propone i seguenti obiettivi per l'UE da raggiungere entro il 2020:

- occupazione per il 75% della popolazione di età compresa tra i 20 e i 64 anni;
- investimento del 3% del PIL dell'UE in ricerca e sviluppo;
- cosiddetti traguardi "20/20/20": ridurre le emissioni di gas a effetto serra almeno del 20% rispetto ai livelli del 1990, portare al 20% la quota delle fonti di energia rinnovabile nel consumo finale di energia e migliorare del 20% l'efficienza energetica;
- tasso di abbandono scolastico inferiore al 10% e almeno il 40% dei giovani deve essere laureato;
- 20 milioni di persone in meno devono essere a rischio di povertà (su un totale di 500 milioni ca.)

Questi obiettivi sono strettamente connessi tra di loro, poiché ad esempio una maggior capacità di ricerca e sviluppo e di innovazione in tutti i settori dell'economia, associata ad un uso più efficiente delle risorse, migliorerà la competitività e favorirà la creazione di posti di lavoro.

Per garantire che ciascun Stato membro adatti la strategia Europa 2020 alla sua situazione specifica, tali obiettivi dell'UE sono tradotti in obiettivi e percorsi nazionali. Questi obiettivi sono rappresentativi delle tre priorità (crescita intelligente, sostenibile e inclusiva) e per favorirne la realizzazione deve essere attuata una serie di azioni a livello nazionale, europeo e mondiale.

A tal proposito la Commissione ha previsto un Programma Europa 2020 che comprende una serie di "iniziative faro" per catalizzare i progressi relativi a ciascun tema prioritario, come di seguito specificato.

“L’Unione dell’innovazione”	Iniziativa per migliorare le condizioni generali e l'accesso ai finanziamenti per la ricerca e l'innovazione, facendo in modo che le idee innovative si trasformino in nuovi prodotti e servizi tali da stimolare la crescita e l'occupazione.
“Youth on the move”	Iniziativa per migliorare l'efficienza dei sistemi di insegnamento e agevolare l'ingresso dei giovani nel mercato del lavoro.
“Un’agenda europea del digitale”	Iniziativa per accelerare la diffusione dell'internet ad alta velocità e sfruttare i vantaggi di un mercato unico del digitale per famiglie e imprese.
“Un’Europa efficiente sotto il profilo delle risorse”	Iniziativa per contribuire a scindere la crescita economica dall'uso delle risorse, favorire il passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio, incrementare l'uso delle fonti di energia rinnovabile, modernizzare il settore dei trasporti e promuovere l'efficienza energetica.
“Una politica industriale per l'era della globalizzazione”	Iniziativa per migliorare il clima imprenditoriale e favorire lo sviluppo di una base industriale solida e sostenibile in grado di competere su scala mondiale.
“Un’agenda europea del digitale per nuove competenze e nuovi posti di lavoro”	Iniziativa per modernizzare i mercati occupazionali e consentire un miglioramento delle competenze dei lavoratori in tutto l'arco della vita al fine di aumentare la partecipazione al mercato del lavoro e di conciliare meglio l'offerta e la domanda di manodopera, anche tramite la mobilità dei lavoratori.
“L’Europa contro la povertà”	Iniziativa per garantire coesione sociale e territoriale in modo tale che i benefici della crescita e i posti di lavoro siano equamente distribuiti e che le persone vittime di povertà e esclusione sociale possano vivere in condizioni dignitose e partecipare attivamente alla società.

Tabella II.2

Nell’ambito della crescita sostenibile, l'obiettivo è quello di gestire la transizione verso un'efficiente delle risorse e un'economia a basse emissioni di carbonio efficiente, ridurre le emissioni di CO₂, migliorare la competitività e promuovere una maggiore sicurezza energetica.

In riferimento all’obiettivo relativo all’incremento del consumo di energia derivante da fonti rinnovabili, la strategia Europa 2020 prevede che la Commissione Europea si adopererà in particolare per:

- mobilitare gli strumenti comunitari finanziari come parte di una strategia di finanziamento coerente, che metta insieme tali strumenti europei a quelli di finanziamento nazionale;
- migliorare un quadro per l'utilizzo di strumenti di mercato (trading ad esempio emissioni, revisione tassazione dei prodotti energetici, il quadro degli aiuti di Stato, favorendo un uso più ampio degli appalti pubblici verdi);
- migliorare un quadro per l'utilizzo di strumenti di mercato (trading ad esempio emissioni, revisione tassazione dei prodotti energetici, il quadro degli aiuti di Stato, favorendo un uso più ampio degli appalti pubblici verdi);

- presentare proposte per ammodernare e decarbonizzare il settore dei trasporti contribuendo così alla maggiore competitività. Questo può essere fatto attraverso un mix di misure esempio misure infrastrutturali come ad esempio la distribuzione iniziale di infrastrutture di rete di mobilità elettrica, gestione intelligente del traffico, una migliore logistica, perseguendo la riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli stradali, per il trasporto aereo e settori marittimi tra cui il lancio di un importante "verde" un'iniziativa automobilistico europeo che contribuirà a promuovere le nuove tecnologie, tra cui le auto elettriche e ibride attraverso un mix di ricerca, l'impostazione di standard comuni e sviluppo del necessario supporto infrastrutturale;
- accelerare l'attuazione di progetti strategici con un alto valore aggiunto europeo per affrontare strozzature critiche, in particolare le sezioni transfrontaliere e i nodi intermodali (città, porti, logistica piattaforme);
- adottare e implementare un piano di azione dell'efficienza energetica e promuovere un programma sostenibile nell'efficienza delle risorse attraverso l'uso di fondi strutturali al fine di sfruttare nuovi finanziamenti attraverso elevati modelli esistenti di schemi innovativi di investimento. Ciò dovrebbe promuovere i cambiamenti nei modelli di consumo e produzione;
- stabilire una visione di cambiamenti strutturali e tecnologici necessari per passare a un basso tenore di carbonio, risorsa economica efficiente e clima entro il 2050 che consentirà all'UE di raggiungere i suoi obiettivi di riduzione delle emissioni e di biodiversità; questo include la prevenzione e la risposta alle catastrofi naturali, sfruttando la contributo di coesione , lo sviluppo rurale, agricolo, e le politiche marittime per affrontare i cambiamenti climatici , in particolare attraverso misure di adattamento basate su un uso più efficiente delle risorse , che contribuirà anche a migliorare la sicurezza alimentare globale

A livello nazionale inoltre, sempre nell'ambito di tale obiettivo specifico, è previsto che gli Stati membri debbano:

- ridurre gradualmente le sovvenzioni che hanno ripercussioni negative sull'ambiente e garantire un'equa ripartizione dei relativi costi e benefici, limitando le eccezioni alle persone socialmente bisognose;
- incentivare l'uso dell'energia rinnovabile e di tecnologie pulite e resistenti al cambiamento climatico e promuovere il risparmio di energia e l'ecoinnovazione;
- servirsi degli strumenti normativi, non normativi e di bilancio, tra cui gli standard di rendimento energetico per i prodotti e gli edifici, le sovvenzioni, i prestiti preferenziali e gli "appalti verdi", per incentivare un adattamento economicamente efficace dei modelli di produzione e di consumo, promuovere il riciclaggio, passare a un'economia efficiente sotto il profilo delle risorse e a basse emissioni di carbonio e progredire verso la decarbonizzazione dei trasporti e della produzione di energia, massimizzando al tempo stesso le sinergie europee al riguardo;
- sviluppare infrastrutture intelligenti, potenziate e totalmente interconnesse nei settori dei trasporti e dell'energia, utilizzare le tecnologie dell'informazione e della comunicazione, per incrementare la produttività, garantire un'attuazione coordinata dei progetti infrastrutturali e favorire lo sviluppo di mercati di rete aperti, competitivi e integrati;
- garantire un'attuazione coordinata dei progetti infrastrutturali, nell'ambito della rete europea, che contribuisca criticamente all'efficacia di tutto il sistema dei trasporti europeo;

- mobilitare integralmente i fondi UE per favorire il conseguimento di questi obiettivi.

Ogni Stato membro dovrà dunque fornire un contributo alla realizzazione degli obiettivi della strategia Europa 2020 attraverso percorsi nazionali che rispecchino la situazione di ciascuno Paese. La Commissione controllerà i progressi compiuti e, in caso di "risposta inadeguata", formulerà una "raccomandazione" che dovrà essere attuata in un determinato lasso di tempo, esaurito il quale senza un'adeguata reazione, seguirebbe un "avvertimento politico".

I report nazionali e le raccomandazioni annuali vengono emessi semestralmente dalla Commissione Europea e pubblicati sul sito web (<http://ec.europa.eu/europe2020/>).

In relazione all'analisi effettuata, il progetto in esame:

- non risulta specificamente contemplato dalla Strategia Europea 2020 che opera, ovviamente, ad un livello molto superiore di programmazione;
- presenta elementi di coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dalla Strategia europea 2020 in quanto la modifica implementerà apparecchiature nuove, ad elevata efficienza, e dedicate alla garanzia della sicurezza e della continuità produttiva del sito di Brindisi.

II.2.1.2 Piano Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile

Il Piano nazionale per lo sviluppo sostenibile è stato approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) il 28 dicembre 1993 per dare attuazione all'Agenda 21.

Il Piano individua le azioni e gli strumenti, oltre alle strategie e agli obiettivi, nei settori produttivi quali l'industria, l'agricoltura ed il turismo, nelle infrastrutture di base (energia e trasporti) e nel settore dei rifiuti.

In particolare nel settore energetico, al fine di promuovere il risparmio energetico nella produzione e uso dell'energia e la diffusione delle fonti rinnovabili, il Piano individua i seguenti strumenti a livello nazionale:

- **A. Strumenti per promuovere gli investimenti**
 - leggi 9/91 e 10/91, provvedimento CIP 6/92
 - diagnosi energetiche
 - contributo in conto capitale
 - contributo in conto interesse
 - "third party financing"
 - fondo garanzia
 - misure di incentivazione/disincentivazione
 - politica fiscale
 - accordi volontari di programma
- **B. Strumenti per la qualificazione dei dispositivi di uso finale dell'energia**
 - ecolabel
 - marchio risparmio energetico
 - energy label della Comunità Europea
 - elenco comparativo del consumo energetico degli elettrodomestici
 - certificazione prodotti
 - efficienza energetica minima obbligatoria
- **C. Strumenti per modificare i comportamenti e accelerare l'accettazione dei prodotti**
 - informazione
 - formazione
 - tariffa progressiva per le utenze a contatore
 - "demand side management"
 - detrazione fiscale
 - appalti pubblici di servizio energia
 - pianificazione energetica regionale

In relazione al Piano Nazionale per lo sviluppo Sostenibile, il progetto in esame:

- non risulta specificamente contemplato dalla Piano stesso, che opera, ovviamente, ad un livello molto superiore di programmazione;
- presenta elementi di coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano in quanto la modifica comporta l'installazione di un nuovo dispositivo di emergenza a garanzia della sicurezza e della continuità produttiva del sito.

II.2.1.3 Piano Nazionale di riduzione delle emissioni di gas serra

Il Piano di azione nazionale per la riduzione dei livelli di emissione di gas ad effetto serra è stato approvato con delibera dell'8 marzo 2013 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

La suddetta delibera ha infatti recepito l'obiettivo per l'Italia di riduzione delle emissioni di gas serra del 13% rispetto ai livelli del 2005 entro il 2020, stabilito dalla Decisione del Parlamento e del Consiglio Europeo n. 406/2009 (decisione "effort-sharing") del 23 aprile 2009.

Il Piano allo stato attuale non risulta ancora redatto, ma nell'ambito della suddetta delibera vengono definite le azioni prioritarie di carattere generale per il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione nazionale (stabiliti dalla suddetta decisione europea) e dell'avvio del processo di de carbonizzazione, fermo restando la necessità di assicurare l'attuazione delle misure di cui agli allegati 1 e 2 alla delibera.

Tra le azioni prioritarie individuate si citano, in particolare le seguenti, per la potenziale attinenza al progetto in esame di cui alla lettera f):

- Valutare la fattibilità tecnico-economica dell'istituzione presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del Catalogo delle tecnologie, dei sistemi e dei prodotti per la de carbonizzazione dell'economia italiana e in particolare nell'ambito delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, la fattibilità:
 - Dell'adozione, entro il 2013, delle tecnologie, dei sistemi e dei prodotti rientranti nel catalogo con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero dello sviluppo economico e aggiornato annualmente a partire dal 2014;
 - Delle seguenti misure in favore delle imprese e dei soggetti privati che acquistano le tecnologie, i sistemi e i prodotti contenuti nel catalogo:
 - Accesso agevolato ai benefici previsti dal fondo rotativo per il finanziamento delle misure finalizzate all'attuazione del protocollo di Kyoto;
 - Riduzione fino al 55% dell'IVA sull'acquisto delle tecnologie dei sistemi e dei prodotti stessi.

Il Catalogo citato alla suddetta lettera f) non risulta ancora redatto. In allegato 1 alla delibera sono inoltre individuate le misure da applicare, distinte per settore: tra quelle applicabili alle rinnovabili, sono previste:

- il meccanismo dei certificativi verdi e la tariffa omnicomprensiva;
- il Piano d'azione nazionale per le energie rinnovabili.

In relazione al Piano Nazionale di riduzione delle emissioni di gas serra, il progetto in esame:

- non risulta specificamente contemplato dalla Piano stesso, che opera, ovviamente, ad un livello molto superiore di programmazione;
- non risulta in contrasto con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto le nuove apparecchiature opereranno esclusivamente in condizioni di emergenza e avvio/arresto impianti (rif. 9.4.1.1. AIA_DVA DEC 000514 del 16/09/2011), e non si prevedono variazioni in termini di volumi complessivi inviati in torcia.

II.2.2 Il progetto in relazione alla programmazione regionale

II.2.2.1 Programma Operativo Regionale (POR) Puglia 2014-2020

Il Programma Operativo Regionale (POR) Puglia 2014-2020 è stato approvato con decisione della Commissione Europea C(2015) 5854 del Luglio 2015 e costituisce il documento di programmazione per l'utilizzo dei Fondi Strutturali Europei integrati da quelli del Ministero dell'Economia e delle Finanze e da quelli della Regione Puglia.

Il POR Puglia è organizzato in specifiche priorità di investimento, ripartite fra 12 assi prioritari di intervento, cui si aggiungono le misure relative all'asse prioritario di intervento relativo all'assistenza tecnica. I 12 assi prioritari sono i seguenti:

1. Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione;
2. Migliorare l'accesso, l'impiego e la qualità delle TIC;
3. Competitività delle piccole e medie imprese;
4. Energia sostenibile e qualità della vita;
5. Adattamento al cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi;
6. Tutela dell'ambiente e promozione delle risorse naturali e culturali;
7. Sistemi di trasporto e infrastrutture di rete;
8. Promuovere la sostenibilità e la qualità dell'occupazione e il sostegno alla mobilità professionale;
9. Promuovere l'inclusione sociale, la lotta alla povertà e ogni forma di discriminazione;
10. Asse prioritario X: Investire nell'istruzione, nella formazione e nell'apprendimento permanente;
11. Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità;
12. Sviluppo Urbano Sostenibile.

Per ciascun asse il POR definisce:

- Le priorità di investimento;
- Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi e azioni da sostenere;
- Indicatori di output per priorità di investimento e per categoria di regione;
- Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione;
- Categoria di operazione.

In relazione al Programma Operativo, il progetto in esame:

- non risulta specificamente contemplato dalla Piano stesso, che si occupa in particolare di incentivare piccole e medie imprese;
- presenta elementi di coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti in quanto le nuove installazioni andranno nella direzione dell'investimento innovativo.

II.2.2.2 Piano di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico (PAI)

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino della Puglia è stato approvato con Delibera del Comitato Istituzionale il 30 novembre 2005 e costituisce lo strumento che, attraverso l'individuazione delle linee generali di assetto idraulico ed idrogeologico del territorio, disciplina le azioni riguardanti la difesa idrogeologica e la pianificazione in genere del territorio.

Il PAI è costituito da:

- Relazione tecnica generale;
- Norme Tecniche di Attuazione;
- Allegati ed elaborati cartografici.

I bacini idrografici superficiali del territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia e ai quali si applicano le NTA del PAI sono:

- Il bacino del fiume Ofanto;
- Il bacino del fiume Candelaro;
- Il bacino del fiume Cervaro;
- Il bacino del fiume Lato;
- Il bacino del fiume Lenne;
- Il bacino del fiume Lara.

L'area di inserimento dell'impianto in progetto non ricade specificamente in uno di questi bacini rientrando fra le aree costiere, comunque comprese nelle valutazioni e nelle perimetrazioni del PAI.

Il PAI classifica il territorio dei bacini di competenza secondo le classi di pericolosità, sia idraulica, sia geomorfologica, le quali sono disciplinate dalle NTA di Piano.

Le classi di pericolosità idraulica sono le seguenti:

- BP (pericolosità media e bassa): aree a bassa probabilità di esondazione;
- MP (pericolosità elevata): aree a moderata probabilità di esondazione;
- AP (pericolosità molto elevata): aree allargate e/o ad alta probabilità di esondazione.

Dall'analisi dello stralcio della cartografia della Pericolosità e del Rischio idraulico dell'Autorità di Bacino della Puglia di cui si riporta un estratto relativo all'area di intervento in figura seguente, aggiornata alle ultime variazioni delle perimetrazioni approvate con Delibera del Comitato Istituzionale del 19/01/2016, si evince che le aree interessate dagli interventi in progetto risultano non comprese all'interno delle aree a rischio di pericolosità idraulica.

interventi in progetto risultano completamente esterne alla perimetrazione delle aree a rischio da frana e delle aree a pericolosità geomorfologica individuate dal PAI.

In relazione al Piano di Assetto Idrogeologica, il progetto in esame:

- non risulta fra gli interventi contemplati dal Piano, che riguarda il complessivo assetto idrogeologico delle aree;
- non presenta elementi in contratto con gli indirizzi previsti in quanto le nuove installazioni non interesseranno nessuna delle aree perimetrate dal piano stesso.

II.2.2.3 Piano regionale di Tutela delle Acque (PTA)

Il Piano di Tutela delle Acque della regione, adottato con DGR n. 883 del 19 giugno 2007 e approvato definitivamente con D.C.R. n. 230 del 20 ottobre 2009, è lo strumento mediante il quale vengono individuati gli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici e le linee di intervento volte a garantire il loro raggiungimento o mantenimento ed anche per il sostegno di processi di trasformazione e di valorizzazione del territorio in coerenza con la tutela delle risorse idriche.

Gli elementi caratterizzanti il PTA, in recepimento delle tematiche innovative emerse nel quadro normativo comunitario, sono i seguenti:

- Impostazione di una tutela integrata e sinergica degli aspetti quali-quantitativi delle risorse idriche, al fine di perseguirne un utilizzo sostenibile in grado di assicurare l'equilibrio tra la sua disponibilità naturale e i fabbisogni della comunità;
- Introduzione degli obiettivi di qualità ambientale come strumenti guida dell'azione di tutela che hanno il vantaggio di spostare l'attenzione dal controllo del singolo scarico all'insieme degli eventi che determinano l'inquinamento del corpo idrico; in questo modo l'azione di risanamento viene impostata secondo una logica di "prevenzione", che avendo come riferimenti precisi traguardi di riduzione dei carichi in relazione alle esigenze specifiche e alla destinazione d'uso di ogni corpo idrico, dovrà di volta in volta misurarne gli effetti.
- Introduzione di adeguati programmi di monitoraggio, sia dello stato qualitativo e quantitativo dei corpi idrici, sia dell'efficacia degli interventi previsti.

Il PTA è costituito dai seguenti elaborati:

- Sintesi Non Tecnica;
- Relazione Generale;
- Cartografia di Piano;
- Monografie per corpi idrici significativi;
- Norme tecniche di Attuazione (NTA);
- Allegati Tecnici.

L'area di inserimento dell'impianto in progetto non ricade all'interno dei bacini idrici significativi:

- In termini di acque superficiali l'area fa parte del bacino R16-151 classificato fra quelli afferenti direttamente in mare. L'area risulta prospiciente la fascia litoranea denominata "Salento";
- In termini di acque sotterranee, l'area ricade nel bacino fessurato del Salento.

Dall'analisi della documentazione del PTA e dei relativi elaborati cartografici si evince quanto segue:

- dall'estratto di tav.11.1 "Aree sensibili e relativi bacini scolanti" emerge che la zona su cui insistono le strutture di progetto non rientra in "aree sensibili" (comprendenti zone umide, laghi naturali e corsi d'acqua afferenti, altre acque dolci, ecc) disciplinate dalla misura M2.8 di Piano;
- dall'estratto delle tavole relative alla vulnerabilità intrinseca degli acquiferi 8.1 "Acquiferi carsi delle Unità Idrogeologiche del Gargano, Murge e Salento", emerge che l'area in cui si sviluppa il progetto ricade nelle aree a vulnerabilità moderata;

- dall'estratto della tavola 9.3 "Distribuzione di nitrati nelle acque di falda circolanti negli acquiferi porosi" si osserva che l'area del progetto risulta interna all'area delimitata come acquifero brindisino con bassi livelli di nitrati;
- dall'estratto della tavola A "Zone di protezione speciale idrogeologica" (comparti fisico-geografici del territorio che risultano meritevoli di tutela perché di strategica valenza per l'alimentazione dei corpi idrici sotterranei, stante le risultanze delle attività di studio integrato caratteri del territorio-acque sotterranee di cui agli Allegati 6-7-8-9 del Piano e disciplinate dalla misura M.2.9) risulta che l'area del progetto risulta esterna alla perimetrazione di tali aree;
- dall'estratto della tavola B "Aree di vincolo d'uso degli acquiferi" risulta che l'area del progetto ricade nelle aree vulnerabili da contaminazione salina.

Dall'analisi effettuata emerge che il progetto in esame non insiste su aree a specifica tutela (zone vulnerabili da nitrati, aree sensibili, zone di protezione speciale idrogeologica ecc.) e, data la tipologia degli interventi in progetto, non risulta interferire con gli obiettivi di qualità ambientali stabiliti dal piano stesso.

In sostanza, dall'analisi effettuata emerge che il progetto in esame non risulta in contrasto con quanto definito in materia di pianificazione per la tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico superficiale e sotterraneo della regione.

II.2.2.4 Piano paesaggistico territoriale regionale

Il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia è stato adottato con delibera della Giunta Regionale n. 1435 del 2 agosto 2013, pubblicata sul BURP n. 108 del 06.08.2013.

Il Piano è stato quindi approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23.03.2015 e gli elaborati sono stati aggiornati come disposto dalla delibera n. 240 del 8 marzo 2016.

Il Piano fornisce indirizzi e direttive in campo ambientale, territoriale e paesaggistico ai piani di settore regionale, ai PTCP, ai PUG ed interpreta in modo innovativo la funzione “sovraordinata”, attribuitagli sia dal Codice che dalla valenza territoriale, attraverso l’attivazione di un processo di co-pianificazione con tutti i settori regionali che direttamente o indirettamente incidono sul governo del territorio e con le province e i comuni.

Il Piano si pone l’obiettivo principale di promuovere nei piani per il territorio degli enti locali non soltanto il recepimento dei vincoli, ma soprattutto un diverso modo di considerare i beni culturali e paesaggistici quale componente qualificante l’intero territorio e le sue trasformazioni e quindi costituisce lo strumento di pianificazione regionale di riferimento per il paesaggio.

La Regione Puglia disponeva già di un Piano per il paesaggio, il PUTT/P (Piano urbanistico territoriale tematico per il Paesaggio di cui è riportata una sintesi al paragrafo precedente) entrato in vigore nel 2000, redatto ai sensi della L.431/85 i cui limiti concettuali e operativi hanno però portato alla necessità di redigere un nuovo Piano, quale il PPTR, in modo tale da adeguarlo al nuovo sistema di governo del territorio regionale e al nuovo Codice dei beni culturali e paesaggistici (D.Lgs 22 gennaio 2002 n.42 e s.m.i.).

Si evidenzia, però, che il PPTR non prevede la definizione degli ambiti territoriali estesi (ATE) del PUTT/P, i quali, quindi, dalla data di approvazione del PPTR cessano di avere efficacia, restando valida la loro delimitazione esclusivamente al fine di conservare efficacia agli atti normativi, regolamentari e amministrativi generali vigenti nelle parti in cui ad essi specificamente si riferiscono.

Le principali caratteristiche del PPTR sono:

- connotazione strategica e progettuale, fino alla predisposizione di veri e propri progetti di territorio per il paesaggio regionale;
- struttura volta ad armonizzare le azioni di tutela con quelle di valorizzazione, riqualificazione e riprogettazione per elevare la qualità paesistico-ambientale dell’intero territorio regionale;
- elaborazione di un Quadro Conoscitivo, georeferenziato sulla nuova CTR, di qualità estremamente elevata in relazione agli elementi centrali nel sistema delle tutele. Il quadro conoscitivo è articolato sotto forma di un Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico.

Il PPTR è costituito dai seguenti elaborati:

- 1) Relazione generale;
- 2) Norme Tecniche di Attuazione;

- 3) Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico, il quale costituisce il quadro conoscitivo del Piano ed ha lo scopo di finalizzare la descrizione della regione al riconoscimento degli elementi che costituiscono i caratteri di identità del territorio regionale;
- 4) Lo Scenario strategico, il quale assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione per contrastarne le tendenze di degrado e costruire le precondizioni di forme di sviluppo locale socioeconomico auto sostenibile;
- 5) Schede degli Ambiti Paesaggistici, ciascuna costituita dalle seguenti tre sezioni:
 - Sezione A contenente le descrizioni strutturali di sintesi;
 - Sezione B interpretazione identitaria e statutaria;
 - Sezione C scenario strategico.
- 6) Il sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici;
- 7) Il Rapporto Ambientale;
- 8) Allegati al PPTR.

La scheda degli ambiti paesaggistici delle aree in cui si sviluppa il progetto in esame è la 5.9 “Campagna Brindisina”.

Lo scenario strategico prevede cinque progetti territoriali per il raggiungimento degli obiettivi generali, oltre ai progetti integrati di paesaggio sperimentali che a livello locale hanno la funzione di testare gli obiettivi generali del Piano in vari contesti. I cinque progetti sono:

1. La rete ecologica territoriale;
2. Il patto Città-Campagna;
3. Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce
4. La valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri
5. I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici

Dall’analisi degli elaborati delle schede di ambito di interesse in cui ricade il progetto in esame si osserva che:

- In relazione alla “rete ecologica territoriale” nelle aree del progetto non sono presenti elementi individuati nella rete ecologica;
- In relazione al “patto Città-Campagna” le aree del progetto ricadono nella categoria “tessuto urbano – piattaforma produttiva”;
- In relazione al “sistema infrastrutturale per la mobilità dolce” si osserva come nell’area nella quali si sviluppano le opere in progetto non sono presenti elementi di collegamento individuati dal piano;
- In relazione ai “sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici” le aree del progetto non ricadono nelle aree protette e siti di interesse naturalistico;

- In relazione alla “valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri” le aree del progetto non sono interessate da tale progetto strategico.

Gli obiettivi generali dello scenario strategico sono:

- 1) Garantire l’equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici
- 2) Migliorare la qualità ambientale del territorio
- 3) Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata
- 4) Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici
- 5) Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo
- 6) Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee
- 7) Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia
- 8) Favorire la fruizione lenta dei paesaggi
- 9) Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia
- 10) Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili
- 11) Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture
- 12) Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali

Nella successiva immagine si riporta un estratto della carta del PPTR la quale evidenzia come l’area di intervento risulti esclusa dai vincoli. Il vincolo più prossimo risulta essere quello della fascia di rispetto costiera, adiacente alle nuove installazioni

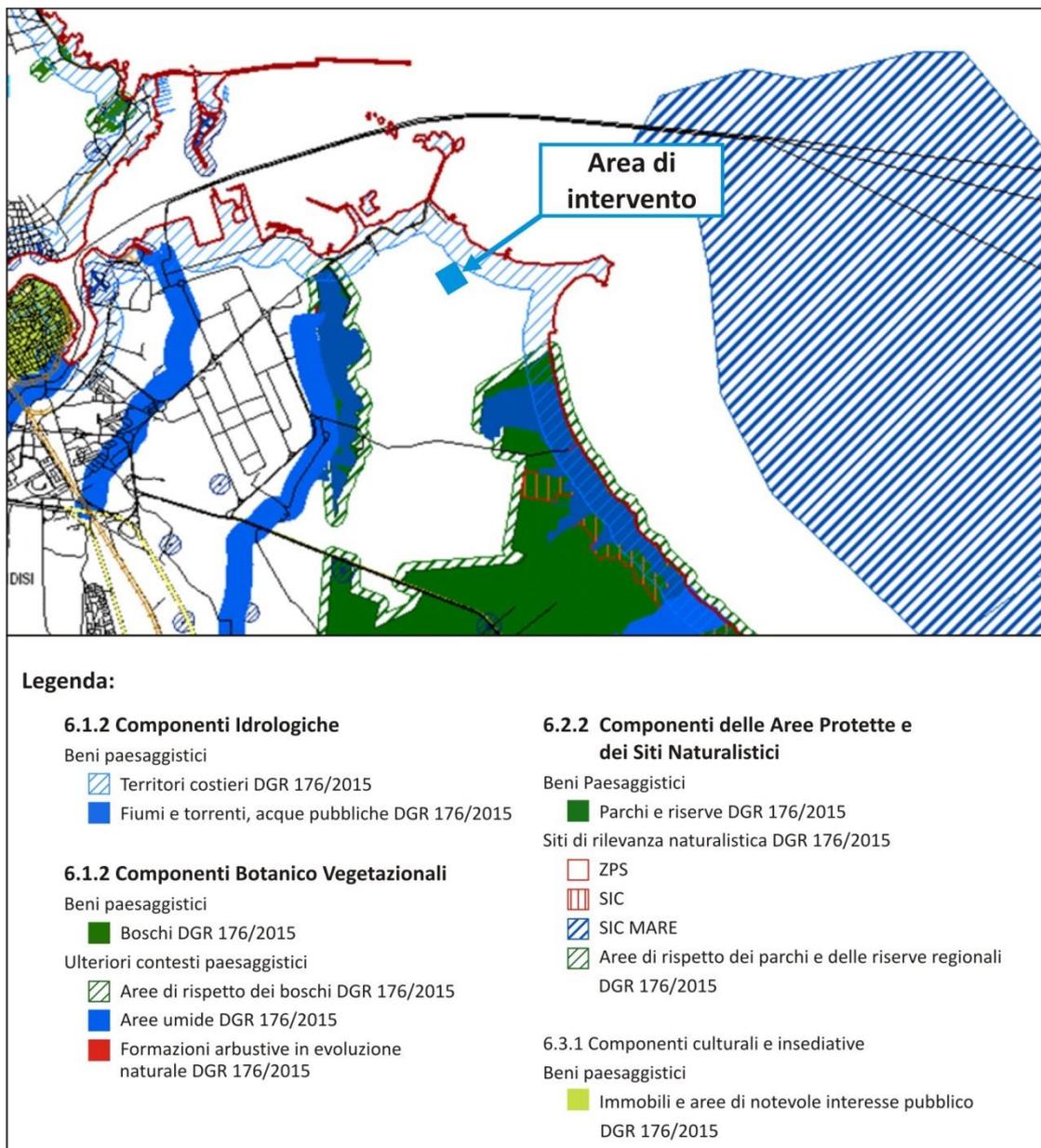


Figura II. 2– Stralcio della cartografia di PPTR con identificazione dei vincoli paesaggistici presenti

Dall'analisi effettuata emerge che il progetto in esame non risulta interessato dalla presenza di specifici vincoli stabiliti dal piano stesso.

In sostanza, dall'analisi effettuata emerge che il progetto in esame non risulta in contrasto con quanto definito in materia di pianificazione per la tutela degli ambiti paesaggistici della regione.

II.2.2.5 Rete Natura 2000

Rete Natura 2000 è un sistema di aree presenti nel territorio dell'Unione Europea, destinate alla salvaguardia della diversità biologica mediante la conservazione degli habitat naturali, seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche indicati negli allegati delle Direttive 92/43/CEE del 21 maggio 1992 "Direttiva Habitat" e 79/409/CEE del 2 aprile 1979 "Direttiva Uccelli".

Rete Natura 2000 è composta da due tipi di aree: i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS), previste dalla Direttiva "Uccelli".

Tali zone possono avere tra loro diverse relazioni spaziali, dalla totale sovrapposizione alla completa separazione.

Alle suddette aree si applicano le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle specie animali e vegetali.

In Puglia, i siti destinati a costituire la rete Natura 2000 sono stati individuati con DGR n. 3310 del 23 luglio 1996 ed inseriti nell'elenco ufficiale contenuto nel Decreto del Ministero dell'Ambiente del 3 aprile 2000, quindi con DGR. n. 1157 del 8 agosto 2002 è stata approvata la revisione tecnica delle perimetrazioni dei SIC e delle ZPS e con DGR. n. 1022 del 21 luglio 2005/ n. 145 del 26 febbraio 2007/n. 2171 del 27 settembre 2011 si sono riviste le ZPS.

La rete Natura 2000 in Puglia è costituita da 74 Siti di Interesse Comunitario (SIC) terrestri, 3 SIC marini e 11 Zone di Protezione Speciali (ZPS) per una superficie complessiva di 402.899 ha, pari al 20,81% della superficie regionale e ricade per intero nella Regione Biogeografica Mediterranea;

Nella rete Natura 2000 della Regione Puglia sono inoltre presenti 44 habitat di interesse comunitario (all. I Dir. 92/43/CEE), 81 specie di interesse comunitario (all. II, III e IV Dir. 92/43/CEE) e 90 specie di uccelli (all. I Dir. 79/409/CEE).

Come già illustrato nell'ambito della struttura eco sistemica e ambientale del Piano Paesistico Territoriale regionale (PPTR) e come visibile dalla figura seguente, non sono presenti SIC e ZPS in prossimità dell'area di inserimento del progetto, in quanto l'unico SIC presente, IT9140003 "Stagni e Saline di Punta della Contessa", è suddiviso in due aree l'una terrestre e l'altra marina, entrambe distanti circa 2 km dall'area di intervento.

Dalla mappa si evince inoltre la presenza del "Parco naturale regionale Salina di Punta della Contessa" (EUAP0580) posto ai confini dell'area industriale ad una distanza di circa 1,5 km.

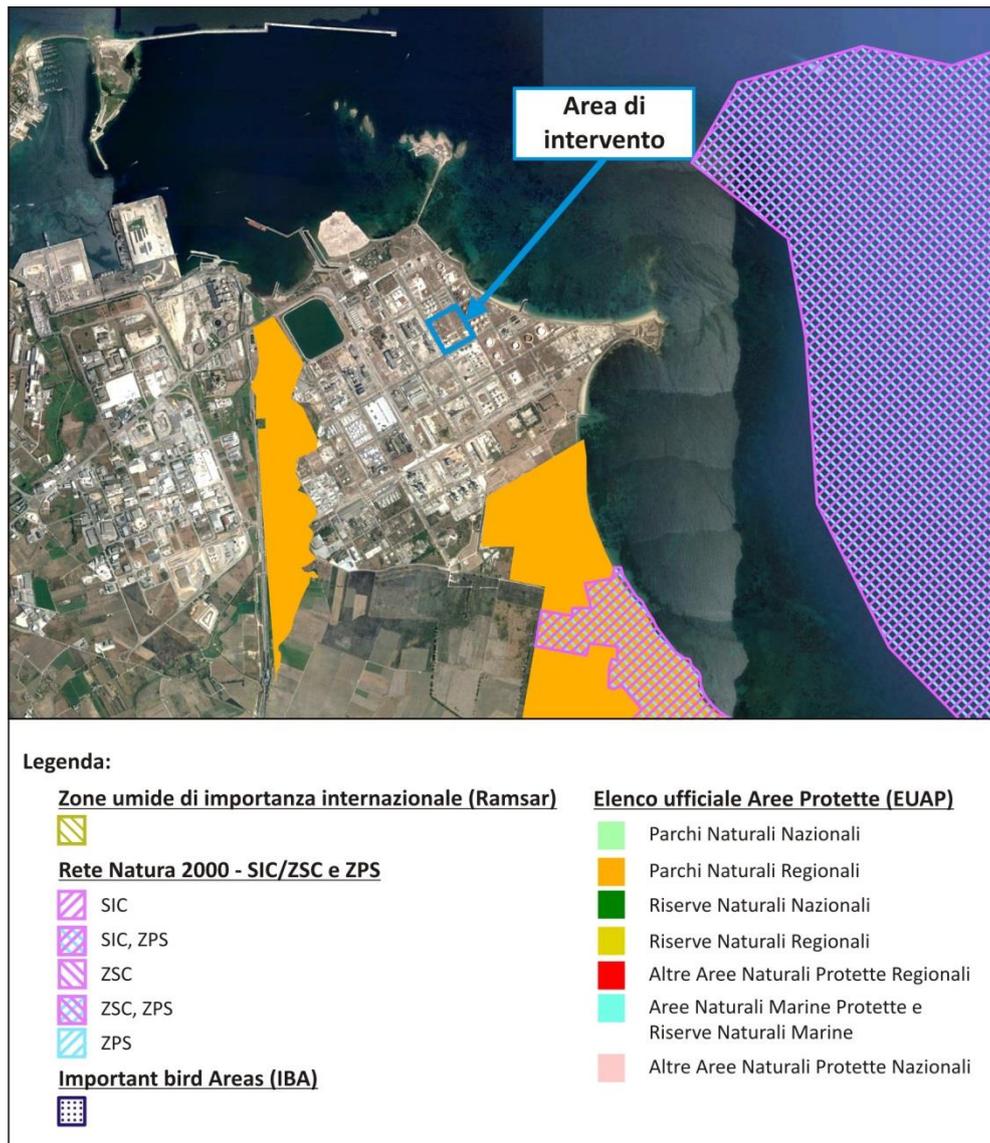


Figura II. 3– Stralcio del SIT delle aree e riserve naturali con identificazione dei SIC e dei parchi censiti

II.2.2.6 Pianificazione regionale in materia di mobilità e trasporti

La pianificazione regionale in tema di mobilità e trasporti viene attuata mediante due strumenti tra loro integrati quali:

- il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti relativo al quinquennio 2015-2019 (PA 2015-2019), che individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT) approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con Legge Regionale n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;
- il Piano Triennale dei Servizi (PTS), inteso anch'esso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

A seguire si riporta quindi l'analisi dei due strumenti in vigore.

Piano attuativo (PA) del Piano regionale dei trasporti 2015-2019

Il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti relativo al quinquennio 2015-2019 è redatto in conformità all'art. 7 della Legge Regionale 18/2002, come modificato dalla Legge Regionale 32/2007, e sulla base dei contenuti della Legge Regionale 16 del 23 giugno 2008 riguardante i "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti".

Il Piano Attuativo delinea obiettivi e indirizzi di intervento infrastrutturale relativi alle modalità stradale, inclusa la componente della mobilità ciclistica, ferroviaria, marittima e aerea, e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione, tutto ciò volto al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020 promuovendo quindi lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva.

Il PA individua tre macro-obiettivi per ciascuno dei quali si definiscono le linee di intervento in relazione agli obiettivi specifici e alle modalità di trasporto nonché gli strumenti e le politiche da attuare per il raggiungimento di tali obiettivi. I tre macro-obiettivi sono:

- 1) Valorizzare il ruolo della regione nello spazio Euromediterraneo con particolare riferimento all'area Adriatico-Ionica e potenziare i collegamenti con gli elementi della rete TEN-T;
- 2) Promuovere le relazioni con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socio-economico;
- 3) Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.

In particolare in relazione al trasporto stradale, modalità di interesse per il trasporto delle merci nella fase di cantiere del progetto in esame, gli obiettivi che vengono individuati sono volti alla realizzazione dei seguenti interventi:

- rafforzamento dell'interconnessione tra i porti e la rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) di primo livello, ovvero gli assi stradali ed autostradali che collegano fra loro le varie Regioni e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi;

- realizzazione di aree multiservizi dedicate alla componente merci su strada che effettua intermodalità;
- completamento delle connessioni stradali con i porti di prima categoria;
- attrezzare strutture a supporto dei nodi di interscambio tra servizi interregionali e servizi di extraurbano e urbano;
- realizzazione dell'arredo funzionale e alla messa in sicurezza di specifiche infrastrutture stradali caratterizzate in contesti di particolare rilevanza paesaggistica
- Valorizzare i percorsi che collegano i Sistemi Ambientali e Culturali (SAC) e i territori di rilevanza agricola, organizzati dai Gruppi di Azione Locale (GAL).

Dall'analisi effettuata emerge che il progetto in esame non risulta in contrasto con gli obiettivi specifici in materia di mobilità e trasporto stradale stabiliti dallo dal Piano attuativo del Piano regionale dei Trasporti.

Piano Triennale dei Servizi (PTS)

Il Piano Triennale dei servizi di trasporto pubblico, regionale e locale relativo al triennio 2015-2017, redatto ai sensi dell'art.8 della legge regionale 18/2002 costituisce, insieme al PA 2015-2019, lo strumento attuativo del Piano Regionale dei Trasporti ed ha revisione triennale.

Il PTS, in particolare, concerne gli interventi relativi al miglioramento dell'efficienza del servizio dei trasporti pubblici automobilistico (urbano ed extraurbano) e ferroviario nel territorio regionale.

In particolare il Piano delinea gli indirizzi operativi per supportare le azioni di efficientamento sulla rete del Trasporto Pubblico Regionale Locale (TPRL), oltre a definire azioni specifiche volte alla diffusione di Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) principalmente applicati al sistema stradale.

I risultati attesi dell'utilizzo degli ITS nel sistema pugliese dei trasporti sono:

- riduzione dei tempi di spostamento (oltre che di quelli di viaggio);
- sfruttamento ottimale della capacità della rete;
- riduzione del numero di incidenti;
- riduzione dei livelli di congestione della rete;
- riduzione delle emissioni inquinanti;
- riduzione dei costi del servizio;
- miglioramento delle capacità di monitoraggio dei servizi e dell'efficacia della spesa.

A tal fine il Piano definisce quattro azioni prioritarie:

- azione 1: prevedere un sistema di monitoraggio delle flotte dei veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico;
- azione 2: garantire la disponibilità di sistemi e servizi per la bigliettazione elettronica e per il contrasto dell'evasione;
- azione 3: costruzione e continuo aggiornamento delle banche dati relative alla gestione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblico;

- azione 4: possibilità di pianificazione dinamica dei viaggi multimodali.

Dall'analisi effettuata emerge che il progetto in esame non risulta in contrasto con gli obiettivi specifici e le azioni prioritarie di intervento in materia sviluppo e miglioramento dell'efficienza del sistema dei servizi di trasporto pubblico locale regionale stabiliti dallo dal Piano Triennale dei Servizi, attuativo del Piano regionale dei Trasporti.

II.2.2.7 Piano regionale di qualità dell'aria

Il Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA) della Puglia è stato approvato con Regolamento regionale n. 6 del 21 maggio 2008.

Gli obiettivi principali del PRQA sono costituiti dal rispetto dei limiti di legge per gli inquinanti per i quali si sono registrati superamenti nel periodo di riferimento ciò attraverso l'attuazione di specifiche misure di risanamento distinte per priorità in funzione della zonizzazione territoriale effettuata dal Piano, unitamente all'adeguamento della rete di monitoraggio regionale alla normativa vigente.

I principali contenuti del Piano sono i seguenti:

- valutazione della qualità dell'aria per inquinante in funzione dei dati emissivi rilevati dalla rete di monitoraggio presente nel territorio regionale;
- zonizzazione del territorio regionale in quattro categorie (A, B, C, D) ovvero individuazione di quelle zone del territorio regionale che richiedono interventi per il risanamento della qualità dell'aria e di quelle per le quali è invece necessario redigere i Piani di mantenimento;
- analisi delle tendenze ovvero degli scenari emissivi di riferimento e di riduzione;
- individuazione delle azioni di risanamento prioritarie, articolate secondo quattro linee di intervento generale
 1. misure per la mobilità, da applicarsi nei comuni di categoria A e C;
 2. misure per il comparto industriale, da applicarsi nei comuni di categoria B e C;
 3. misure per l'educazione ambientale, da applicarsi nei comuni di categoria A e C;
 4. misure per l'edilizia, da applicarsi a tutti i comuni del territorio regionale.

Ad esse si aggiungono le azioni da attuare nei comuni di categoria D "Mantenimento", i quali verranno attuati in una seconda fase in funzione delle risorse disponibili.

L'area di intervento risulta interamente localizzata all'interno dell'area industriale della città di Brindisi. Il comune di Brindisi rientra nella categoria di zonizzazione **categoria C** "Traffico e attività produttive", nei quali si rileva la presenza di insediamenti industriali rilevanti oltre a emissioni da traffico auto veicolare.

Dall'analisi effettuata emerge che il progetto in esame non risulta in contrasto con gli obiettivi e le misure di risanamento definite nella categoria del comune in cui esso si sviluppa, in quanto non ci sarà alcun incremento delle quantità di inquinanti emessi.

II.2.3 Il progetto in relazione alla programmazione locale (provinciale e comunale)

II.2.3.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il PTCP della provincia di Brindisi è stato adottato, ai sensi L.R. 20/01 art. 7 comma 6, con Deliberazione Commissario Straordinario con poteri del Consiglio n. 2 del 06/02/2013.

Il Piano è lo strumento attraverso il quale la Provincia svolge la funzione fondamentale del coordinamento delle azioni che si svolgono nel territorio di competenza, in forma diretta ed indiretta, esercitata soprattutto per mezzo della pianificazione dell'assetto del territorio.

Il piano adottato ha, in sintesi, i seguenti obiettivi fondamentali:

- coerenza territoriale dell'assetto programmato: prevedendo un assetto rispondente ai caratteri ed ai valori propri del territorio provinciale, rifuggendo, nello stesso tempo, il rischio di incorrere in posizioni regressive allorché si eccede nella esaltazione di posizioni localistiche;
- sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'assetto programmatico;
- integrazione massima tra territorio e «settori» funzionali;
- perequazione territoriale: riequilibrio territoriale associata alla previgente pianificazione territoriale.

I tre principi cardine del governo territoriale sostenute dallo Schema di PTCP di Brindisi sono in particolare:

- il principio della sussidiarietà: valorizzare il ruolo di ciascun soggetto pianificatore territorialmente competente, senza imporre nessuna decisione che non sia esito di un lavoro mirato all'individuazione di un punto di accordo:
 - semplificare i rapporti amministrativi con accordi di pianificazione per la elaborazione degli strumenti urbanistici in cui siano ben chiari competenze e ruoli;
 - semplificare le procedure amministrative configurando nuovi rapporti di efficienza tra enti e cittadini;
 - favorire la partecipazione e la condivisione tra sistema interistituzionale e mondo della cooperazione sociale ed economica;
 - programmare congiuntamente le politiche strategiche di lungo termine e quelle che possono attuarsi nel tempo di un mandato amministrativo istituendo forme di verifica;
 - mettere a sistema i diversi strumenti che già sono presenti sul territorio attivandone integrazione e coerenza;
- il principio della sostenibilità: sintesi programmatica che soddisfa i bisogni delle popolazioni esistenti senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni;
- il principio della partecipazione: indirizzato alla condivisione di principi generali regolatori delle scelte.

Gli obiettivi di qualità ambientali del PTCP sono così sintetizzabili:

- tutela delle risorse ambientali: per far fronte ad una situazione che presenta criticità dei sistemi aria, acqua, suolo e sottosuolo, adottando attraverso le NTA del piano attraverso la definizione di

una serie di direttive ed indirizzi e compiti che vedono direttamente coinvolte l'ente Provincia ed i Comuni.

- azioni in campo energetico: il PTCP assume le strategie indicate dal PEAR a livello regionale e formula una serie di indirizzi da applicare a livello provinciale:
 - diversificazione del mix di fonti fossili per la conversione energetica;
 - nuovi insediamenti produttivi energetici con ruolo di non incrementare il livello di produzione di gas climalteranti;
 - dotazione di infrastrutture che permettano un incremento di approvvigionamento di gas naturale in sostituzione di combustibili fossili;
 - incentivazione dello sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili (FER);
 - sviluppo delle fonti di produzione energetica dal vento;
 - valorizzazione dello sviluppo delle biomasse come fonti energetiche all'interno di logiche di sviluppo di filiere virtuose.
- Sviluppo del settore della gestione integrata dei rifiuti urbani: la pianificazione in materia di rifiuti volta a comprendere misure e interventi per la riduzione della produzione degli stessi, per la raccolta differenziata e per il trattamento dei rifiuti diretto a recuperare in via prioritaria materiali e quindi solo secondariamente energia.
- Struttura del sistema storico ambientale: Il PTCP fa proprie le indicazioni sovraordinate (PPTR) relative allo scenario strategico "Progetti per il paesaggio regionale" comprendente: i progetti territoriali per il paesaggio regionale, la Rete Ecologica regionale, il Patto città-campagna, il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce, la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri, i sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici.

Dall'analisi della cartografica specifica del Piano, per l'area di inserimento del progetto emerge quanto segue:

- Tavola 1 Vincoli: Assenza di vincoli specifici per l'area di inserimento;
- Tavola 2 Caratteri fisici: Area interna a Sito di Interesse Nazionale di bonifica, limitrofa agli ambiti delle discariche censite e compresa nella fascia costiera soggetta ad elevata salinizzazione delle acque di falda;
- Tavola 3 Caratteri storico culturali: Area non interessata, né adiacente, ad elementi o strutture di carattere storico artistico e/o culturale;
- Tavola 4 Sistema insediativo: Area non censita;
- Tavola 5 Paesaggi e progetti: Area inserita nei limiti dell'ambito paesaggistico Regionale "Campagna irrigua della piana brindisina" all'interno dell'ambito paesaggistico Provinciale B2 "Area urbana di Brindisi";
- Tavola 6 Rete ecologica: Area caratterizzata dall'assenza di elementi naturalistici censiti;
- Tavola 7 Progetto della struttura insediativa: area compresa nell'Ambito 4, Caratterizzato dal polo produttivo indicato come "da potenziare" e da altri elementi progettuali non direttamente collegati all'area industriale.

Nella successiva figura si riporta un estratto della carta dei vincoli la quale evidenzia l'assenza di specifici vincoli per l'area di inserimento del nuovo sistema di torcia.

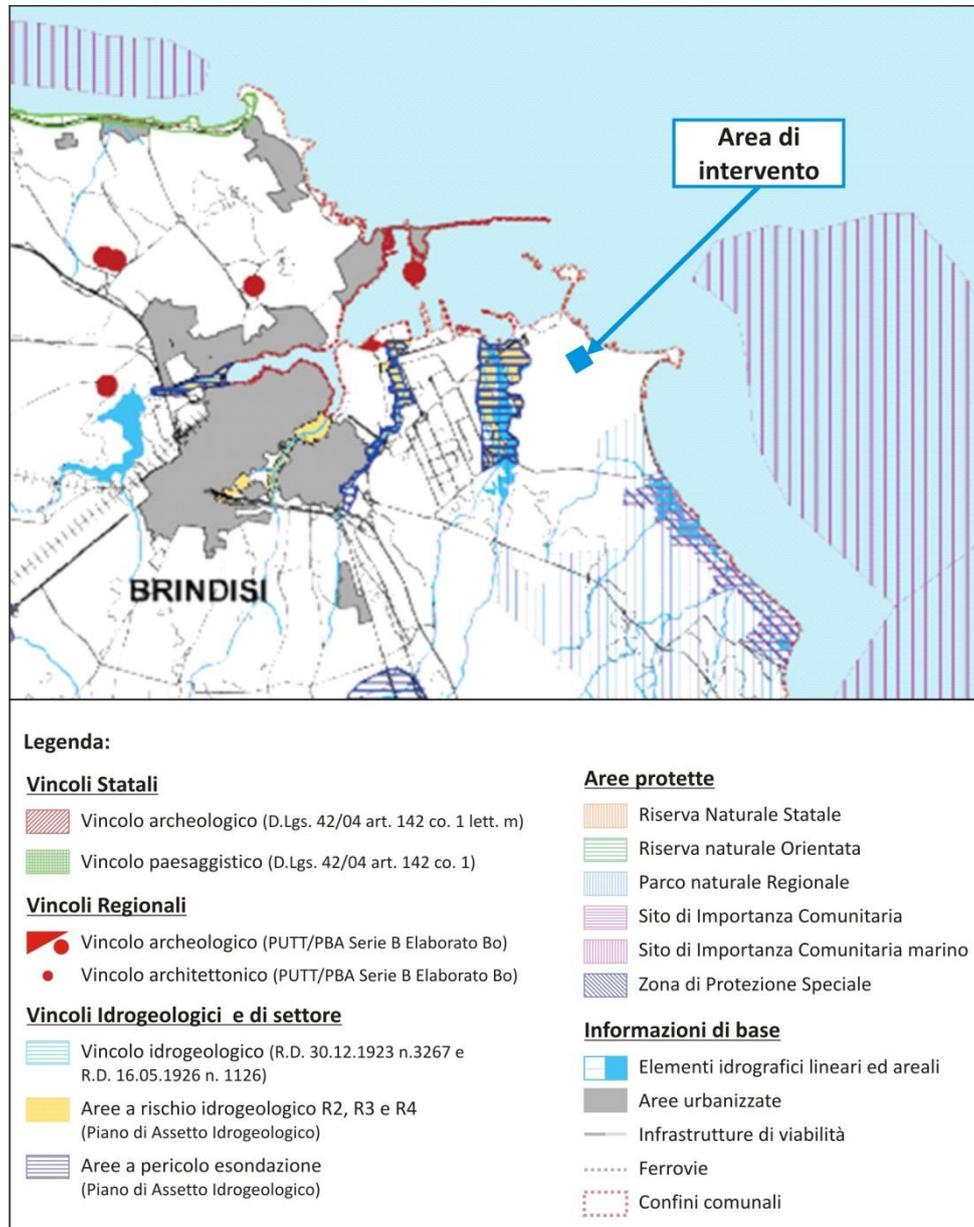


Figura II. 4– Stralcio della cartografia di PTCP con identificazione e censimento dei vincoli presenti

Dall'analisi effettuata emerge che il progetto in esame non risulta in contrasto con gli obiettivi, le misure progettuali e vincoli previsti dal PTCP. Gli obiettivi programmatici del piano indicano il polo produttivo di Brindisi come "da potenziare" e non limitano le nuove installazioni.

II.2.3.2 Piano Regolatore Generale del Comune di Brindisi

Il come di Brindisi è dotato di un Piano Regolatore Generale, la cui ultima variante è stata adottata con Deliberazione 56 del 31 /10/2012.

Come evidenziato nella successiva immagine, l'area di inserimento del progetto ricade interamente entro i limiti dell'area di sviluppo industriale ASI del polo di Brindisi.

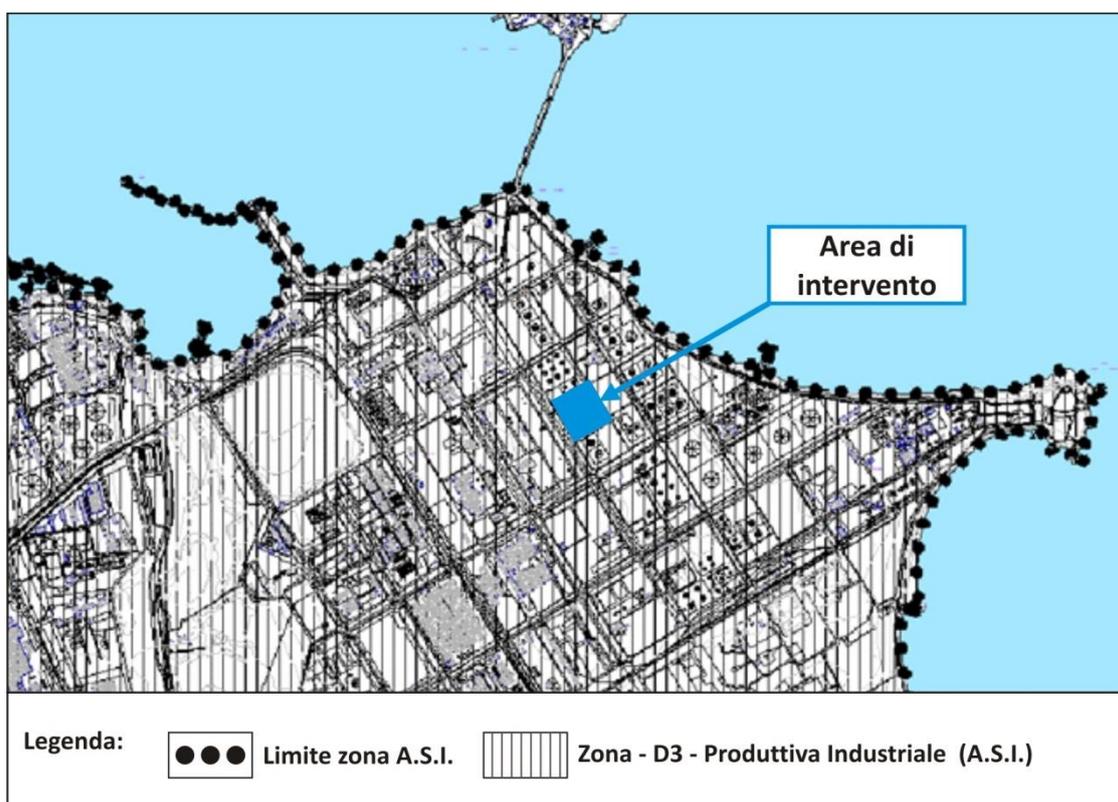


Figura II.5 - Stralcio della cartografia di PRG del comune di Brindisi

Le ZONE D risultano essere quelle comprendenti le parti del territorio comunale interessate da insediamenti industriali e produttivi o in cui il P.R.G. ne prevede la costruzione e sono regolate dall'art. 47 "Norme particolari relative alle zone D per attività produttive" delle Norme tecniche di attuazione del PRG stesso.

Per gli interventi edilizi nelle aree industriali comprese nel perimetro dell'ASI (D3), le stesse NTA rimandano però alla vigente normativa del Piano Regolatore Consortile ASI.

Dall'analisi effettuata emerge che il progetto in esame non risulta in contrasto con i vincoli previsti dal PRG.

II.2.3.3 Piano Consorzio di Sviluppo Industriale ASI di Brindisi

L'area Consortile ASI della città di Brindisi è regolata da specifiche Norme tecniche di attuazione coordinate alla deliberazione di giunta regionale 25/marzo/03 n° 287.

In particolare le norme tecniche di attuazione del piano consortile ASI prevedono norme tecniche specifiche per ciascuna tipologia di lotto produttivo, per quanto riguarda edifici ed apparecchiature produttive.

L'Art. 19 delle NTA "Norme relative alla sub zona A4 – zona produttiva ed attività petrolchimiche" prevedono in particolare specifiche limitazioni agli indici fondiari, ai rapporti di copertura e alle distanze nelle nuove edificazioni.

Nel caso specifico del progetto in esame, trattandosi di installazione di nuove apparecchiature, si evidenzia come lo stesso articolo citato specifichi che l'installazione di apparecchiature (ciminiere, nastri, etc..) e di ogni altra installazione tecnologica connessa direttamente con la produzione, potrà essere autorizzata in deroga alle minime distanze prescritte, fatte salve le distanze di sicurezza ed i vincoli aeroportuali definiti dai competenti pareri degli Enti preposti (Comando VV.F. , A.S.L. ecc.).

Dall'analisi effettuata emerge che il progetto in esame non risulta in contrasto con le indicazioni e con i vincoli previsti dalle NTA succitate. In particolare infatti per l'installazione di apparecchiature connesse all'attività produttiva le norme tecniche non indicano specifici vincoli o limitazioni.

II.2.3.4 Ostacoli alla navigazione aerea

L'intero stabilimento Versalis e l'area Consortile ASI della città di Brindisi ricadono all'interno del settore 4, dell'aeroporto di Brindisi.

In particolare infatti l'intera area industriale risulta compresa nella fascia posta fra 2.5 km e 15 km di distanza dalle piste di decollo dell'aeroporto.

In accordo con i regolamenti ENAV ENAC in tale fascia tutte le nuove strutture, aventi una quota superiore ai 30 metri, rispetto al punto più basso della pista di decollo, devono essere sottoposti a iter di valutazione volto alla verifica che la loro costruzione non rappresenti un ostacolo alla navigazione aerea.

Nel caso specifico risulta previsto il superamento di tale quota e verrà quindi avviato l'iter di valutazione citato. Date le caratteristiche dell'area e la presenza di numerose strutture in elevazione il progetto non risulta in contrasto con la presenza di tale vincolo, che sarà comunque oggetto di specifica valutazione.

II.3. COMPATIBILITA' DEL PROGETTO CON IL CONTESTO PROGRAMMATICO

In relazione agli strumenti di pianificazione esaminati nel presente paragrafo si riporta a seguire il quadro riepilogativo dell'analisi effettuata la quale ha permesso di stabilire il tipo di relazione che intercorre tra il progetto in esame e i suddetti strumenti di programmazione e pianificazione.

LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE COMUNITARIO	
Strumento di pianificazione	Tipo di relazione con il progetto
Strategia Europa 2020	COERENZA
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE NAZIONALE	
Piano Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile	COERENZA
Piano Nazionale di riduzione delle emissioni di gas serra	COMPATIBILITA'
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE	
Programma operativo regionale POR	COERENZA
Piano di Bacino stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)	COMPATIBILITA'
Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA)	COMPATIBILITA'
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	COMPATIBILITA'
Rete Natura 2000	COMPATIBILITA'
Piano regionale mobilità e trasporti	COMPATIBILITA'
Piano regionale di Qualità dell'Aria	COMPATIBILITA'
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE LOCALE (PROVINCIALE E COMUNALE)	
Piano territoriale di coordinamento provinciale	COMPATIBILITA'
Piano regolatore comunale	COMPATIBILITA'
Piano Territoriale del Consorzio per lo sviluppo industriale	COMPATIBILITA'
Vincolo di verifica quale ostacolo alla navigazione aerea	COMPATIBILITA'

Tabella II.3