



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 2 | 65 |

INDICE

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | PREMESSA – CONSIDERAZIONI EMERSE SUL PROGETTO PRELIMINARE | 5 |
| 1.1 | LA COLLOCAZIONE DEL PROGETTO NELLA LEGGE OBIETTIVO E LE DETERMINAZIONI DEL CIPE | 5 |
| 1.1.1 | <i>La revisione del Programma delle Opere Strategiche</i> | 5 |
| 1.1.2 | <i>Il Project financing e l'affidamento in concessione della Piastra portuale</i> | 7 |
| 1.2 | L'ADERENZA DEL PROGETTO DEFINITIVO AL PROGETTO PRELIMINARE | 7 |
| 1.2.1 | <i>Piastra Logistica di Taranto</i> | 7 |
| 1.2.2 | <i>Piastra Logistica di Taranto, valore degli interventi</i> | 8 |
| 1.2.3 | <i>Vasca di contenimento materiali di risulta e Bonifica delle aree, valore degli interventi</i> | 8 |
| 1.3 | LA PROCEDURA DI VIA NELL'AMBITO DELL'ITER APPROVATIVO DEL PROGETTO DEFINITIVO | 9 |
| 1.3.1 | <i>Piastra Logistica di Taranto</i> | 9 |
| 1.3.2 | <i>Vasca di Contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi (Vasca di Colmata)</i> | 9 |
| 2 | I RIFERIMENTI PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE | 11 |
| 3 | CONTESTUALIZZAZIONE DEL PROGETTO NEGLI SCENARI DI SVILUPPO DEL TRASPORTO MARITTIMO | 13 |
| 3.1 | LA PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO E DELL'INTERMODALITÀ NELLE POLITICHE EUROPEE | 13 |
| 3.1.1 | <i>La Rete TEN- T e le Autostrade del mare</i> | 17 |
| 3.2 | TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO E SVILUPPO DEL TRASPORTO CONTAINER | 24 |
| 3.2.1 | <i>Il trasporto marittimo a corto raggio</i> | 24 |
| 3.2.2 | <i>Il trasporto container - Scenari di crescita</i> | 26 |
| 3.3 | GLI OSTACOLI E I LIMITI INFRASTRUTTURALI ALLO SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ CON RIFERIMENTO ALLE VIE DEL MARE | 30 |
| 3.3.1 | <i>Le Piattaforme logistiche: una risposta all'integrazione</i> | 31 |
| 4 | LE INDICAZIONI DELLA PROGRAMMAZIONE DI SETTORE | 35 |
| 4.1 | IL PIANO NAZIONALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA 2001 | 35 |
| 4.2 | IL PIANO DELLA LOGISTICA CIPE 2006 | 37 |
| 4.3 | IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI | 38 |
| 4.3.1 | <i>Analisi sulla dotazione infrastrutturale</i> | 39 |
| 4.3.2 | <i>Inquadramento del trasporto marittimo</i> | 39 |
| 4.3.3 | <i>Le proposte per il sostegno alla razionalizzazione logistica</i> | 42 |
| 4.4 | IL PIANO REGOLATORE DEL PORTO VIGENTE E LA SUA RIMODULAZIONE | 46 |
| 4.4.1 | <i>Inquadramento del Porto di Taranto</i> | 46 |



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 3 | 65 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4.4.2 | <i>Il Piano Regolatore Portuale vigente 1980</i> | 50 |
| 4.4.3 | <i>Il Nuovo Piano Regolatore Portuale</i> | 51 |
| 4.4.4 | <i>Breve storia della trasformazione del porto in porto commerciale</i> | 54 |
| 4.5 | GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE LOCALE | 54 |
| 4.5.1 | <i>Programma Operativo Regionale Puglia 2000-2006 (P.O.R. 2000-2006)</i> | 54 |
| 4.5.2 | <i>Documento strategico della Regione Puglia per il periodo 2007-2013</i> | 58 |
| 5 | LE INDICAZIONI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E IL SISTEMA DEI VINCOLI | 59 |
| 5.1 | GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE | 59 |
| 5.1.1 | <i>Il sistema dei vincoli e le aree protette</i> | 59 |
| 5.1.2 | <i>Piano di Assetto Idrogeologico della Puglia</i> | 60 |
| 5.1.3 | <i>Piano Urbanistico Territoriale Tematico – Paesaggio</i> | 60 |
| 5.1.4 | <i>Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto</i> | 62 |
| 6 | VERIFICA DELLA COERENZA DEL PROGETTO CON LE LINEE DI SVILUPPO SETTORIALE E CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE | 65 |
| 6.1 | IL LIVELLO DI COERENZA | 65 |
| 6.2 | VERIFICA DELLA SUSSISTENZA DI VINCOLI AMBIENTALI | 65 |
| 6.2.1 | <i>Rispetto agli strumenti di pianificazione</i> | 65 |
| 6.2.2 | <i>Rispetto ai vincoli ambientali e territoriali</i> | 66 |

ELENCO FIGURE E TABELLE

| | |
|--|-----------|
| FIG. 3.1.A PREVISIONI DI CRESCITA DELLE ATTIVITÀ DI TRASPORTO MERCI PER MODO DI TRASPORTO (DA - MANTENERE L'EUROPA IN MOVIMENTO - RIESAME INTERMEDIO DEL LIBRO BIANCO SUI TRASPORTI PUBBLICATO NEL 2001 DALLA COMMISSIONE EUROPEA - COMUNITÀ EUROPEE, 2006) | 15 |
| FIG. 3.1.B EVOLUZIONE DELLA RIPARTIZIONE MODALE DEL TRASPORTO MERCI NEL PERIODO 2000-2020 (DA - MANTENERE L'EUROPA IN MOVIMENTO - RIESAME INTERMEDIO DEL LIBRO BIANCO SUI TRASPORTI PUBBLICATO NEL 2001 DALLA COMMISSIONE EUROPEA - COMUNITÀ EUROPEE, 2006) | 16 |
| FIG. 3.1.C MAPPA DELLE AUTOSTRADE DEL MARE (DA UE - T-TEN PROGETTI PRIORITARI - PROGETTO N° 21) | 22 |
| FIG. 3.1.D MAPPA DEI CORRIDOI TRANSEUROPEI SUL TERRITORIO ITALIANO - (FONTE: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI) | 23 |
| TAB. 3.2.A QUADRO DEI TRAFFICI CONTAINER (FULL TEU) (FONTE: GLOBAL INSIGHT) | 27 |



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 4 | 65 |

TAB. 3.2.B TRAFFICO PORTUALE DI CONTAINER RIPARTITO PER COMPONENTI E PER ANNI (TEU) (FONTE: DREWRY SHIPPING CONSULTANTS (2006)) 28

TAB. 3.2.C CONTAINER MOVIMENTATI NEI PORTI DEL SUD EUROPA (2005) (FONTE: CONTAINERISATION INTERNATIONAL AND RESPECTIVE PORT AUTHORITIES) (DA ESPO OP.CIT) 29

FIG. 3.3.A SCHEMATIZZAZIONE DELL'INTEGRAZIONE CHE AVVIENE NELLA PIATTAFORMA LOGISTICA DI TARANTO 34

FIG.4.3.A STUDIO DI FATTIBILITÀ DEL CORRIDOIO ADRIATICO – PROGETTO DI CORRIDOIO SETTORI FERROVIARIO E STRADALE PTR'90 (DA PTR 2002) 39

FIG.4.3.B STRALCIO DELLA TAVOLA DEL PRT – ASSETTO DEGLI INTERVENTI SUL SISTEMA PORTUALE 43

FIG. 4.3.C STRALCIO DELLA TAVOLA DEL PRT – ASSETTO DEGLI INTERVENTI SUL SISTEMA DEI CENTRI MERCI.44

FIG. 4.4.A LA PIANTA DEL PORTO DI TARANTO (FONTE: PORTO DI TARANTO- DA TRAIL LIGURIA, OLT) 46

TAB. 4.4.A CARATTERISTICHE DEL PORTO COMMERCIALE (FONTE: PORTO DI TARANTO- DA TRAIL LIGURIA, OLT) 47

TAB. 4.4.B CARATTERISTICHE DEL PORTO INDUSTRIALE (FONTE: PORTO DI TARANTO- DA TRAIL LIGURIA, OLT) 47

FIG. 4.4.B SCHEMA DEI PRINCIPALI ASSI DI COLLEGAMENTO STRADALE – PORTO/AEROPORTO (FONTE: SAEP – AEROPORTI DI PUGLIA S.P.A. DA TRAIL 49

FIG. 4.4.C IDENTIFICAZIONE DEI PRINCIPALI COLLEGAMENTI, VIA FERRO E VIA STRADA, DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA 49

FIG. 4.4.D IL PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE, CON INDICATE LE OPERE IN VARIANTE, PROGETTATE E DI COMPLETAMENTO 51

ELENCO ELABORATI GRAFICI DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO:

| | |
|---|-------------|
| Elaborato A0UGEA101 <i>Pianificazione territoriale di area vasta e locale</i> | scale varie |
| Elaborato A0UGEA102 <i>Vincoli ambientali e territoriali</i> | 1:25.000 |
| Elaborato A0UGEA103 <i>Pianificazione locale – Piano regolatore portuale</i> | scale varie |



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 5 | 65 |

1 PREMESSA – CONSIDERAZIONI EMERSE SUL PROGETTO PRELIMINARE

1.1 La collocazione del progetto nella Legge Obiettivo e le determinazioni del CIPE

Il progetto in esame rientra tra le Opere strategiche, ai sensi della Legge n.443/2001, inserite nel Primo programma approvato dal CIPE con delibera del 21 dicembre 2001 n.121; in detto Programma per l’hub portuale di Taranto veniva indicato un costo complessivo di 51,646 Meuro e una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 di 33,569 Meuro.

In virtù della strategicità dell’intervento, alla luce delle verifiche effettuate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e, acquisita l’intesa del Ministero dell’Economia e delle Finanze, il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare, ai sensi e per gli effetti del D.Lgs 190/2002, con la Delibera del 29 settembre 2003 n. 74. (pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 291, in data 16.12.2003) per un costo complessivo di 156,149 Meuro.

Il soggetto attuatore è l’Autorità portuale di Taranto.

L’intervento risulta tra quelli attivabili già nel DPEF 2004-2007 e riconfermato nella Legge Finanziaria 2007 (Legge 27 dicembre 2006, n. 296), nello specifico Articolo 1, comma 1002 (Ampliamento del porto di Taranto).

Il comma 1002 prevede che il Ministro delle infrastrutture proceda all’ampliamento del porto di Taranto, al fine di garantire gli interventi infrastrutturali volti ad assicurare il necessario adeguamento strutturale, già previsto dalla legge n. 443/2001 (legge obiettivo).

Articolo 1, comma 1003 (Hub portuali di interesse nazionale)

Il comma 1003 autorizza un contributo di 100 milioni di euro per l’anno 2008, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, **per lo sviluppo delle filiere logistiche dei servizi ed interventi concernenti i porti con connotazioni di hub portuali di interesse nazionale, nonché per il potenziamento dei servizi mediante interventi finalizzati allo sviluppo dell’intermodalità e delle attività di transhipment.**

Anche alla luce di recenti valutazioni condotte dal Ministero delle infrastrutture, finalizzate alla riconsiderazione dei progetti prioritari, il progetto mantiene la sua strategicità in quanto “si colloca nel contesto di una nuova strategia di sviluppo dei porti nazionali. In tale ottica è inquadrabile nel disegno più generale di trasformare il porto di Taranto in un hub portuale di primaria importanza.

1.1.1 La revisione del Programma delle Opere Strategiche

Recentemente il Governo, nell’esprimere la volontà di attuare un riorientamento delle scelte infrastrutturali strategiche per lo sviluppo del Paese, basato su un processo di programmazione, condiviso e partecipato dalle Regioni e dagli enti locali e territoriali, ha prodotto un Documento programmatico che delinea il nuovo sistema delle priorità¹.

Il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale (in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica) e soprattutto dei grandi assi di collegamento (corridoi paneuropei e nazionali), permangono una delle prime condizioni necessarie per prevenire fenomeni di marginalizzazione e, nel contempo, incrementare la competitività territoriale.

¹ Documento Ministero Infrastrutture – frutto di Attività condotte in sede di Tavolo Tecnico Interministeriale, istituito nel settembre 2006 con delibera CIPE. Sulla scorta dei risultati conseguiti con tale attività di revisione/riconsiderazione delle priorità, è emerso un nuovo quadro delle necessità del Paese per la cui attuazione il CIPE ha deliberato (5 aprile 2007) specifiche misure di efficientamento della Legge Obiettivo.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 6 | 65 |

In questa logica ai **corridoi paneuropei e nazionali** è assegnato un ruolo fondamentale nell’attuazione di un progetto complessivo di sviluppo dei territori, pertanto, ogni sforzo va indirizzato in questa direzione.

Il programma punta alle connessioni delle grandi reti materiali e immateriali sia con i grandi centri urbani sia con quei territori urbanizzati di “secondo livello” su cui concentrare gli sforzi necessari per coniugare competitività e coesione.

I. La *prima linea programmatica* adottata riguarda lo sviluppo delle capacità di trasporto e logistiche dell’armatura infrastrutturale del territorio nazionale. Sviluppo di capacità che passa, necessariamente, attraverso il potenziamento e la messa a sistema:

a. delle grandi direttrici strategiche e dei relativi nodi di rango internazionale;

b. degli assi e dei corridoi di rilevanza nazionale e “transfrontaliera”, con particolare attenzione ai corridoi tirrenico e adriatico ed alle loro diramazioni, alle trasversali peninsulari ed al potenziamento delle connessioni con l’Italia insulare.

In questa visione strategica si inserisce con una certa urgenza la “*Questione meridionale*” in quanto negli scenari della globalizzazione e del nuovo orientamento dei traffici mondiali, il Meridione ha assunto una collocazione nuova, una nuova centralità. Conseguentemente il Mezzogiorno non è più, potenzialmente, un’area marginale ma può aspirare **al ruolo strategico di porta europea per i traffici con i paesi del Lontano e Medio Oriente e del Nord Africa.**

Relativamente agli interventi assegnati alla Regione Puglia, il **Porto di Taranto** mantiene una sua specifica rilevanza:

Il progetto si colloca nel contesto di una nuova strategia di sviluppo dei porti nazionali.

In tale ottica è inquadrabile nel disegno più generale di trasformare il porto di Taranto in un hub portuale di primaria importanza.

Gli interventi riguardano la realizzazione di una prima parte delle opere previste per il suddetto hub portuale ed in particolare:

- 1) la piattaforma logistica;**
- 2) la strada dei moli con relativa illuminazione ed impianti (rete elettrica, reti idriche e fognarie);**
- 3) ampliamento del quarto sporgente;**
- 4) realizzazione della darsena ad ovest del quarto sporgente.**

Il soggetto attuatore è l’Autorità portuale di Taranto.

Il valore complessivo degli interventi previsti ammonta a 156,149 M€.

Si richiama anche un altro intervento previsto, che si colloca sempre nella logica di recuperare i limiti infrastrutturali che si oppongono all’auspicato processo di sviluppo delle reti e dei nodi di intercambio, ovvero l’Ammodernamento del collegamento S.S. 106dir Casello di Taranto e la SS. 106 Jonica.

L’opera è inserita nel programma delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo e fa parte del **Corridoio plurimodale adriatico.**

Pertanto, anche alla luce della riconsiderazione delle opere strategiche nazionali, gli interventi finalizzati alla realizzazione della Piastra portuale di Taranto mantengono la loro attualità nonché importanza nel quadro delle linee di sviluppo delle reti di trasporto e della logistica.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 7 | 65 |

1.1.2 Il Project financing e l'affidamento in concessione della Piastra portuale

Nel giugno 2002 il Promotore, costituito in raggruppamento di impresa, ha avanzato ai sensi dell'art.31 bis della Legge 109/94 e s.m.i., la proposta di realizzazione in project financing del Nodo infrastrutturale del Porto di Taranto - Piastra Logistica integrata al sistema Transeuropeo Intermodale del "Corridoio Adriatico".

Il CIPE, preso atto della proposta del Promotore e del parere delle Amministrazioni interessate, constatando che sotto l'aspetto attuativo erano coinvolti l'Autorità Portuale di Taranto in qualità di soggetto aggiudicatore e l'ATI Grassetto Lavori SpA (capogruppo mandataria) - Grandi Lavori Fincosit SpA - Logsystem srl - Logsystem International srl - Sina. SpA - Magazzini Generali Lombardi srl in qualità di promotore, con Delibera n°74 del 29/09/2003 ed ai sensi dell'art. 3 del DLgs n°190/2002, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ha approvato il progetto preliminare della Piastra Portuale di Taranto per un costo complessivo di 156,49 Meuro (esclusa I.V.A. per i lavori) così articolato:

- Strada dei moli 26,146 Meuro;
- Ampliamento del IV Sporgente 74,686 Meuro;
- Darsena ad Ovest del IV Sporgente 27,743 Meuro;
- Piattaforma logistica 27,574 Meuro.

In data 29/10/04 l'Autorità Portuale di Taranto ha pubblicato il bando di gara mediante licitazione provata per l'affidamento in concessione della progettazione definitiva ed esecutiva, realizzazione e gestione della Piastra Portuale di Taranto, ai sensi del DLgs 190/2002 e dell'art. 37-quater della Legge 109/1994 e s.m.i.

A conclusione dell'iter procedurale della citata gara, il Commissario dell'Autorità Portuale di Taranto con Decreto n° 67/05 del 28/12/95 ha aggiudicato definitivamente la concessione in parola all'ATI Grassetto Lavori SpA (capogruppo mandataria) - Grandi Lavori Fincosit SpA - Logsystem srl - Logsystem International srl - Sina. SpA - Magazzini Generali Lombardi srl per l'importo di Meuro 156,149 di cui Meuro 37,544 finanziato dal concessionario e Meuro 118,605 finanziato con fondi pubblici.

La durata della concessione è fissata in 30 (trenta) anni, decorrenti dalla sottoscrizione della convenzione (avvenuta in data 09/03/2006).

1.2 L'aderenza del Progetto Definitivo al Progetto Preliminare

1.2.1 Piastra Logistica di Taranto

Lo sviluppo del progetto definitivo rientra tra le competenze del soggetto affidatario che pertanto si è posto nell'ottica di dar seguito alle indicazioni emerse in sede di approvazione del Progetto Preliminare (CIPE n.74/2003), oltre che ad adottare tutte le misure e gli accorgimenti tecnico ambientali previsti per il rispetto della normativa di riferimento in vigore.

A questo proposito si evidenzia che l'intero ambito portuale è incluso nella "Perimetrazione del sito di interesse nazionale di Taranto" definita con D.M. 10/01/2000, in esecuzione della legge n. 426 del 2/12/1998 destinata ai siti di interesse nazionale in quanto "aree ad elevato rischio di crisi ambientale".

In quest'ottica ogni sub progetto, costituente la Piastra Logistica, è stato corredato di uno Studio di Fattibilità Ambientale.

Nel corso della progettazione definitiva, sono stati effettuati gli approfondimenti che hanno consentito di ottimizzare le prestazioni ambientali dell'infrastruttura e nel contempo, sono state svolte le attività di caratterizzazione delle aree potenzialmente a rischio di contaminazione, con l'obiettivo di programmare le azioni da intraprendere nel corso della realizzazione, così come indicato dalla Delibera CIPE n.74/03.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 8 | 65 |

Ad esempio per il tratto della "strada dei moli" che, oltre il varco ovest, attraversa quasi interamente aree incolte e non presidiate, inserite in un contesto altamente industrializzato, e per l'area della Piattaforma Logistica, sono state acquisite le risultanze della "caratterizzazione" predisposta dall'Autorità Portuale di Taranto per l'intero ambito portuale incluso nella perimetrazione del Sito Nazionale.

Le attività di indagine si sono svolte secondo quanto previsto nel Piano della Caratterizzazione² e recependo le modifiche ed integrazioni indicate nel Verbale di approvazione del documento dalla Conferenza dei Servizi decisoria del 03/08/2005³. Per questi siti, ovvero per le aree su cui insisteranno le opere a terra, è stata prodotta l'Analisi di rischio.

Altre attività sono state invece condotte per i siti in cui saranno realizzate le opere a mare; per queste ultime l'Autorità Portuale ha affidato la caratterizzazione ambientale ad ICRAM, che ha redatto il piano della caratterizzazione, approvato con prescrizioni dalla Conferenza di Servizi decisoria del 17 dicembre 2003.

Alla luce di tali prescrizioni, l'ICRAM ha elaborato un aggiornamento del piano che ha trasmesso all'Autorità Portuale di Taranto con nota prot. 6968/03 del 23/12/03.

Le attività di campionamento previste nel citato Piano di Investigazione sono state eseguite dall'Autorità Portuale di Taranto nei mesi di maggio e giugno 2004; le successive analisi sono state effettuate dall'ARPA Puglia - Dipartimento Provinciale di Taranto. Infine, i risultati della caratterizzazione sono stati trasmessi dall'Autorità Portuale di Taranto all'ICRAM in data 07/12/2004 prot.9921/TEC. I risultati conseguiti si sono tradotti nell'identificazione dei livelli di contaminazione nonché nell'ubicazione dei fattori inquinanti, tutti elementi utili per la predisposizione del Piano di Bonifica e per la scelta delle modalità di dragaggio più consona anche ai fini del contenimento di possibili forme di impatto sulla colonna d'acqua.

1.2.2 Piastra Logistica di Taranto, valore degli interventi

Gli interventi previsti nel progetto definitivo, pari al medesimo importo complessivo di Meuro 156,149 del progetto preliminare, sono così ripartiti:

- Strada dei moli € 31.727.317,94;
- Ampliamento del IV Sporgente € 76.268.703,75;
- Darsena ad Ovest del IV Sporgente € 17.584.095,85;
- Piattaforma logistica € 30.569.050,58;

per l'importo totale di € 156.149.167,79.

Il dettaglio degli importi lavori, oneri di sicurezza, imprevisti, rilievi ed accertamenti, indagini, espropriazioni, spese tecniche, I.V.A., ecc., è riportato nel quadro economico del relativo progetto definitivo.

1.2.3 Vasca di contenimento materiali di risulta e Bonifica delle aree, valore degli interventi

² "Piano della Caratterizzazione del sito Strada dei Moli – Relazione Tecnica Descrittiva", Convenzione tra commissario delegato per l'emergenza ambientale in Puglia, Politecnico di Bari ed Arpa Puglia avente ad oggetto l'attività di caratterizzazione del sito inquinato di interesse nazionale di Taranto, Novembre 2004

³ "Legge 426/98: Sito di interesse nazionale di Taranto – Verbale della Conferenza dei Servizi decisoria ex art. 14 della legge n.241/90 del 15/09/05", prot. n. 378/Qdv/DI (B), 10/01/2005.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 9 | 65 |

Per gli interventi del IV Sporgente e della Darsena della Piastra Portuale di Taranto è previsto che i sedimenti dragati potranno essere depositati, anche in modo temporaneo, su aree, inclusa la vasca di colmata, che, da concessione, il Concedente metterà nella disponibilità del Concessionario secondo i tempi di realizzazione necessari per la loro infrastrutturazione e mitigazione ambientale, comunque armonizzati con la programmazione definitiva ed esecutiva dei lavori di dragaggio e delle correlate esigenze logistiche del Concessionario esecutore dei dragaggi stessi.

A tal proposito si richiamano i progetti della Vasca di Contenimento e/o di Colmata e di Bonifica delle aree che, pur non facenti parte delle attività oggetto di concessione, per una visione d'insieme necessaria allo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale, vengono inseriti nella presente relazione.

I progetti della Vasca di contenimento e di Bonifica delle aree, redatti dall'Autorità Portuale in base alle prescrizioni ed osservazioni contenute nel verbale della Conferenza dei Servizi Decisoria ex art. 14 della legge n° 241/90 del 15/09/2005, sono stati successivamente rielaborati dalla stessa Autorità Portuale di Taranto sulla base dei considerata contenuti nel voto n° 09 dell'8/02/2006 del C.T.A. del S.I.I.T. Puglia e Basilicata.

1.3 La procedura di VIA nell'ambito dell'iter approvativo del Progetto definitivo

1.3.1 Piastra Logistica di Taranto

Il progetto preliminare, riferito all'insieme delle infrastrutture che definiscono la “Piastra portuale di Taranto”, è stato, come già anticipato al precedente punto 1.1 approvato con delibera CIPE n° 74 del 29 settembre 2003.

Con l'approvazione del progetto preliminare risultava acquisita anche l'intesa sulla localizzazione dell'opera, secondo le procedure previste dal D.Lgs. 190/2002, nonchè il pronunciamento di non assoggettabilità dell'intervento, poi assentito in concessione a seguito di procedura ad evidenza pubblica, alla procedura di valutazione di impatto ambientale nazionale espressa dal Ministero dell'Ambiente con nota del 21.07.2003 prot. n° 8522/VIA/2003.

Successivamente, a seguito della ricezione del progetto definitivo (trasmesso con nota del 28.05.2007 prot. n° 27710/U/07) per l'avvio dell'iter approvativo di cui alla legge obiettivo ed al D.Lgs 190/2002, il Ministero dell'Ambiente ha rilevato che nell'intervento della Piastra Portuale di Taranto non era stata espressamente sancita l'esclusione della procedura di VIA della Piattaforma Logistica. Con nota del 02.07.2007 prot. DSA-2007-0018167 ed a norma del comma 3 del D.Lgs 163/06, il Ministero dell'Ambiente ha richiesto pertanto al Ministero delle Infrastrutture e quindi all'Autorità Portuale di Taranto di dare corso allo svolgimento della procedura di VIA dell'intero complesso delle opere che costituiscono il progetto della Piastra portuale di Taranto, anche in osservanza alla Direttiva comunitaria; facendo presente che la normativa di Legge Obiettivo prevede anche (art. 167, comma 5 del D.Lgs 163/06) la possibilità di avviare la procedura di localizzazione dell'opera e di valutazione di impatto ambientale sulla scorta del progetto definitivo.

Con lettera del 05.07.2007 l'Autorità Portuale di Taranto, nel trasmettere in allegato la citata nota del 02.07.2007 del Ministero dell'Ambiente, ha chiesto al Concessionario la redazione dello Studio di Impatto Ambientale per l'intero intervento della Piastra portuale ivi compreso le relative strutture di contenimento “Vasca di Conferimento e/o di Colmata e Bonifica delle aree” dei sedimenti provenienti dai dragaggi.

1.3.2 Vasca di Contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi (Vasca di Colmata)

A seguito di quanto riscontrato presso il Soggetto Aggiudicatore, l'Autorità portuale di Taranto con nota del 24.11.05 prot. n° 7326/TEC ha inviato al S.I.I.T Puglia e Basilicata – Settore Infrastrutture, il progetto definitivo dei lavori di costruzione della Vasca di Contenimento dei materiali di risulta dai dragaggi ed il progetto di bonifica



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 A0U GEA 001 | 01 | 10 | 65 |

dell'area a mare compresa tra Punta Rondinella e lo Yard ex-Belleli per sottoporli ad esame e parere del C.T.A.; le opere ammontano a €17.350.000,00 per i lavori inerenti la vasca di contenimento ed a € 475.917,05 per i lavori di bonifica dell'area.

Il Comitato Tecnico Amministrativo del S.I.I.T., con voto n° 09 del 08.02.2006 ha espresso il proprio parere prescrivendo che ambedue i progetti debbano essere adeguati alle prescrizioni riportate nei considerata e, poi, rinviati nuovamente all'esame del S.I.I.T.; tra le prescrizioni riportate, oltre alla rettifica di alcuni prezzi unitari, è stata evidenziata la necessità dell'acquisizione delle autorizzazioni, e in particolare quelle di natura ambientale, prescritte dalle disposizioni legislative e regolamenti vigenti. Infine per il ricorso all'appalto integrato, così come richiesto dall'Autorità Portuale di Taranto, ai sensi dell'art. 19 comma 1 lettera b) della Legge 109/94 e s.m.i., occorre che il C.S.A. riporti la sede di redazione e i tempi della progettazione esecutiva, nonché le modalità di controllo del rispetto da parte dell'affidatario delle indicazioni del progetto definitivo (art. 25 comma 3 D.P.R. 554/99).

Con nota del 03/10/2006 prot. 6986/TEC l'Autorità Portuale di Taranto ha chiesto alla Regione Puglia – Assessorato Ambiente Settore Ecologia l'assoggettamento alla procedura di verifica dei progetti della Vasca di Colmata e di Bonifica dell'area adeguati in data 26/04/2006, alle prescrizioni della Conferenza di Servizi decisoria del 15/09/2005 e del voto n° 09 dell'08.02.2006 del C.T.A. presso il S.I.I.T. Puglia e Basilicata.

La richiesta di deposito degli atti e di avviso pubblico è stata fatta dall'Autorità Portuale di Taranto al Comune di Taranto con nota del 22.11.2006.

Il Comune di Taranto con nota del 15/05/2007 ha comunicato all'Autorità Portuale di Taranto che i progetti della Vasca di Contenimento dei fanghi e di Bonifica delle aree devono essere sottoposti a "Valutazione di Via da parte della Regione"; ciò perché la materia rientra ed è riscontrabile nell'ambito di applicazione delle competenze disciplinate dalla L.R. 11/2001, in assoluta aderenza alle finalità della stessa.

A seguito della lettera del 02.07.2007 prot. DSA-2007-0018167 del Ministero dell'Ambiente e per come già evidenziato al precedente punto 1.3.1, con nota del 05.07.2007 l'Autorità portuale ha chiesto al Concessionario la redazione dello Studio di Impatto Ambientale per l'intero intervento della Piastra portuale ivi compreso le relative strutture di contenimento (Vasca di Conferimento e/o di Colmata e Bonifica delle aree) dei sedimenti provenienti dai dragaggi.

Il progetto SIA, redatto dal Concessionario, è stato inviato all'Autorità Portuale di Taranto con nota del 09.08.2007 prot. 41640/07/U e consta dello studio di impatto ambientale riferito alle opere della Piastra Portuale di Taranto (quali : - Ampliamento del IV Sporgente; - Darsena ad ovest del IV Sporgente; - Strada dei Moli; - Piattaforma Logistica) ed alla Vasca di Contenimento e/o di Colmata compresa la Bonifica delle aree a mare.

Pertanto in aggiunta agli elaborati già consegnati (quali : Progetto Definitivo dei quattro interventi della Piastra Portuale inviato con nota del 28.05.2007 prot. 27710/U/07) ed in ottemperanza alla richiesta del Ministero dell'Ambiente di cui alla nota del 02.07.2007, per l'espletamento degli adempimenti di cui all'art. 168 del D.Lgs 163/2006, è trasmesso lo Studio di Impatto Ambientale, il presente, redatto in modo unitario per la totalità degli interventi (Piastra Portuale di Taranto - Vasca di Contenimento e/o di Colmata – Bonifica delle aree).

I progetti definitivi della Vasca di Contenimento e/o di Colmata e della Bonifica delle aree a mare sono inviati direttamente dall'Autorità portuale di Taranto alle Amministrazioni competenti.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 11 | 65 |

2 I RIFERIMENTI PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Lo Studio di Impatto ambientale (SIA) è stato redatto tenendo conto del quadro normativo di riferimento vigente in materia nonché di documentazione utile, avente il carattere di Linee guida più o meno ufficiali.

La normativa in materia di VIA, con la promulgazione del D.Lgs n. 152/2006 potrà introdurre novità in merito a procedure e/o modalità di redazione degli Studi di Impatto, ma, stante lo stato di sospensione della Parte II del suddetto D. Lgs, tali novità potranno entrare in vigore solo dopo il 31 luglio 2007⁴.

Pertanto i riferimenti considerati, per la redazione del presente S.I.A. rimangono:

- Direttiva 85/337/CEE concernente la VIA di determinati progetti pubblici e privati, integrata e modificata dalla direttiva 97/11/CE.
- Decreto del Presidente del Consiglio Dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377 e s.m.i. *Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale.* (G.U. n. 204 del 31 agosto 1988).
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 dicembre 1988 e s.m.i. *Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377.*

Per quanto riguarda invece le indicazioni aventi carattere di linee guida, il rimando va a:

- Linee Guida V.I.A - A.N.P.A. Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
- Indirizzi per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale per gli interporti. Gruppo di lavoro interministeriale Trasporti e Ambiente.

Sulla base di quanto richiesto ad un SIA, i contenuti sono stati articolati, come da D.P.C.M. 27 dicembre 1988, nei vari Quadri, programmatico, progettuale e ambientale; con la redazione della Sintesi in Linguaggio non tecnico, si ritiene assolto anche il compito del primo livello di comunicazione agli Enti, per il pronunciamento di competenza, e al pubblico interessato.

L'elenco complessivo degli elaborati, articolato per quadri è riportato nell'elenco che segue, articolato per Quadri, cui va aggiunta la Sintesi in linguaggio non tecnico.

⁴ il Decreto legge 28 dicembre 2006, n.300 Proroga di termini previsti da disposizioni legislative (G.U. n. 300 del 28 dicembre 2006) (omissis) Art. 5 Proroga di termini in materia ambientale

1. Il termine di cui all'articolo 20, comma 5, del decreto legislativo 25 luglio 2005, n. 151, e' prorogato fino alla data di adozione dei provvedimenti attuativi di cui agli articoli 13, comma 8, e 15, comma 1, del medesimo decreto legislativo e, comunque, non oltre il 30 giugno 2007.

2. Il comma 1 dell'articolo 52 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e' sostituito dal seguente:

«1. Fatto salvo quanto disposto dagli articoli 49 e 50, la parte seconda del presente decreto entra in vigore il 31 luglio 2007.».



| | | | | |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 A0U GEA 001 | 01 | 12 | 65 |

| QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO | | |
|--|---------|-----------|
| Relazione | | A0UGE001 |
| Pianificazione territoriale di area vasta e locale | varie | A0UGE0101 |
| Vincoli ambientali e territoriali | 1:25000 | A0UGE0102 |
| Pianificazione locale - Piano regolatore portuale | varie | A0UGE0103 |

| QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE | | |
|---|---------|-----------|
| Relazione | | A0UGE002 |
| Corografia | 1:10000 | A0UGE0104 |
| Piattaforma logistica - planimetria e prospetti | varie | E0UGE0100 |
| Ampliamento IV sporgente - Darsena - planimetria e sezioni | varie | B0UGE0100 |
| Strada dei moli - caratterizzazione | varie | D0UGE0100 |
| Adeguamento vasca di colmata - planimetria e sezione | varie | B0UGE0101 |
| Corografia degli interventi di mitigazione e di inserimento paesaggistico | 1:5000 | A0UGE0105 |
| Gestione delle acque di piattaforma | varie | A0UGE0301 |
| Inserimento paesaggistico - Strada dei moli - rotatorie - tav. 1 di 3 | varie | D0UGE0101 |
| Inserimento paesaggistico - Strada dei moli - rotatorie - tav. 2 di 3 | varie | D0UGE0102 |
| Inserimento paesaggistico - Strada dei moli - rotatorie - tav. 3 di 3 | varie | D0UGE0103 |
| Inserimento paesaggistico - Strada dei moli - lungo linea | varie | D0UGE0104 |
| Inserimento paesaggistico - Piattaforma logistica | varie | D0UGE0105 |
| Inserimento paesaggistico - Tipologici | 1:100 | A0UGE0302 |

| QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE | | |
|---|---------|-----------|
| Relazione | | A0UGE003 |
| Progetto di monitoraggio ambientale | | A0UGE004 |
| Rumore - Mappa rumore Day | 1:5000 | A0UGE0106 |
| Rumore - Mappa rumore Night | 1:5000 | A0UGE0107 |
| Rumore - Censimento dei ricettori | 1:5000 | A0UGE0108 |
| Vegetazione - uso del suolo | 1:25000 | A0UGE0109 |
| Paesaggio - Carta di analisi | 1:10000 | A0UGE0110 |
| Ambiente idrico - Carta delle sensibilità e degli impatti | 1:5000 | A0UGE0111 |
| Rumore e Atmosfera - Carta delle sensibilità e degli impatti | 1:5000 | A0UGE0112 |
| Suolo e vegetazione - Carta delle sensibilità e degli impatti | 1:5000 | A0UGE0113 |
| Paesaggio - Carta delle sensibilità e degli impatti | 1:5000 | A0UGE0114 |
| Fotosimulazioni - Documentazione fotografica | | A0UGE0303 |



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 A0U GEA 001 | 01 | 13 | 65 |

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

3 CONTESTUALIZZAZIONE DEL PROGETTO NEGLI SCENARI DI SVILUPPO DEL TRASPORTO MARITTIMO

3.1 La promozione del trasporto marittimo e dell'intermodalità nelle politiche europee

Con l'adozione del Libro Bianco *“La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”*⁵ le strategie europee per i trasporti si indirizzarono verso il riequilibrio tra i diversi modi di trasporto, attestando gli obiettivi al 2010. Ciò si tradusse nell'adozione di una politica attiva per il rilancio delle ferrovie, **la promozione dei trasporti marittimi** e fluviali e **lo sviluppo dell'intermodalità**.

Il Libro Bianco getta pertanto le basi per la definizione di un sistema di trasporto ad elevate prestazioni, in grado di garantire qualità e sicurezza, tentando un'armonizzazione tra esigenze di sviluppo e sostenibilità ambientale delle stesse. Senza interventi orientati in questa direzione il rischio paventato è il collasso su determinati assi e la progressiva marginalizzazione delle aree periferiche.

In questa direzione si pongono ad esempio il programma denominato *“Marco Polo”* a favore dell'Intermodalità, il sistema di radionavigazione europeo *“Galileo”*, in materia di sicurezza marittima e aerea, oltre ovviamente allo sviluppo dell'integrazione delle grandi reti, puntando alla risoluzione delle *“strozzature”* e dei segmenti mancanti, che di fatto costituiscono i limiti all'integrazione dello spazio europeo.

Secondo i nuovi indirizzi dello sviluppo sostenibile, i cofinanziamenti europei comunitari sono stati riveduti e corretti rimarcando la priorità da dare alla ferrovia e al trasporto marittimo. Il Libro Bianco contiene una sessantina di proposte da adottare a livello comunitario, articolate per obiettivi specifici; rileva, in questa sede evidenziare quelle rivolte alla *promozione dei trasporti marittimi e fluviali, allo sviluppo dell'intermodalità*.

Il concetto delle *“Autostrade del mare”* viene introdotto per la prima volta proprio nel Libro Bianco, individuate come una delle soluzioni possibili per il rilancio del trasporto marittimo a corto raggio sulle brevi distanze nel quadro degli orientamenti sulle Trans European Transport (T-TEN) Networks .

La realizzazione di queste vie dei mari implica necessariamente la realizzazione di idonei collegamenti fra porti e rete ferroviaria, nonché un miglioramento della qualità dei servizi portuali; si stabilisce la necessità di integrare alcuni collegamenti marittimi nella rete europea, considerandoli, a tutti gli effetti, alla stregua dei collegamenti stradali e ferroviari.

L'intermodalità è ritenuto il nodo cruciale per il decollo delle politiche di riequilibrio modale e, in quest'ottica, risulta prioritario adottare misure volte a promuovere l'armonizzazione tecnica e l'interoperabilità fra i diversi sistemi, con particolare riguardo al traffico container.

Al trasporto marittimo fanno capo più di due terzi degli scambi complessivi tra la Comunità e il resto del Mondo e dai porti europei passano ogni anno circa 2 miliardi di tonnellate di merci diverse (idrocarburi, combustibili solidi e minerali, prodotti manifatturieri).

Pur tuttavia, il trasporto via mare fra porti europei, che avrebbe potuto alleggerire la congestione nella Comunità, in particolare quella attorno alle Alpi e ai Pirenei, non si è sviluppato, infatti il trasporto marittimo a corto raggio rappresenta una realtà ancora poco significativa. Quindi, a fronte di grandi potenzialità presenti nei paesi che si

⁵ COM(2001) 370 definitivo Bruxelles, 12.9.2001



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 14 | 65 |

affacciano sui mari europei (circa 350.000 km di costa e centinaia di porti), la strada risulta sempre fortemente competitiva e preferita dagli operatori del settore, anche se non mancano interessanti realtà che negli anni hanno preso avvio conseguendo importanti risultati.

In questo quadro in evoluzione, si è assistito anche allo sviluppo di porti “feeder” o “hub” ovvero porti europei di concezione avanzata che permettono alle navi di grandi compagnie marittime di spendere in porto il minor tempo possibile per le operazioni di carico e scarico dei container. Il ricorso a tali porti era e resta legato al rapporto qualità – prezzo del servizio offerto da strutture moderne e funzionali.

Nel 2006 la Commissione europea ha redatto un Libro Bianco intermedio, come riesame di quello pubblicato nel 2001⁶, trasformandolo in un’importante occasione di verifica sullo stato di attuazione delle politiche attivate nel 2001, oltre che di revisione dei parametri di lettura dei processi di sviluppo europei in atto.

Prima di tutto il Libro intermedio riconosce come ancora validi gli obiettivi che hanno sostenuto le politiche messe in campo dal 2001, annunciando che “Dopo che il trasporto stradale e quello aereo hanno già tratto benefici dal mercato interno, si prevede che lo stesso avverrà anche per il trasporto ferroviario e la navigazione. La maggiore efficienza favorita dalle politiche comunitarie rafforzerà la competitività del trasporto ferroviario e della navigazione, soprattutto sulle lunghe distanze”.

Sul piano delle mutazioni avvenute nel contesto europeo ed internazionale è importante rilevare che:

- Con l'**allargamento** l'UE ha acquisito una dimensione continentale.
- **Il settore dei trasporti è cambiato**: a livello europeo si assiste a un processo di consolidamento, soprattutto nel settore marittimo e dell'aviazione. Il mercato interno ha contribuito a introdurre un clima di concorrenza nell'autotrasporto internazionale e, in misura crescente, anche in quello ferroviario. Inoltre, negli ultimi cinque anni gli effetti della globalizzazione hanno portato alla formazione di grandi imprese logistiche che operano a livello mondiale. La politica europea dei trasporti dovrà concentrarsi maggiormente sul rafforzamento della competitività internazionale delle imprese di trasporto multimodale e sull'offerta di soluzioni integrate inframodali, affrontando i problemi delle strozzature e degli anelli deboli della catena logistica.
- I trasporti si stanno rapidamente trasformando in un'industria ad alta tecnologia, il cui sviluppo futuro dipende in misura determinante dalla ricerca e dall'**innovazione**.
- Gli **impegni internazionali in materia di ambiente**, compresi quelli previsti dal protocollo di Kyoto, devono essere integrati nella politica dei trasporti.

I risultati ad oggi conseguiti dimostrano l'insufficienza degli strumenti sin qui adottati (dal 2001 con traguardo 2010) e impongono un riorientamento delle politiche; in altri termini si pone il problema di collegare le varie strategie per stabilire una nuova prospettiva riguardo alle modalità di interagire con i mari e gli oceani.

Il settore **marittimo** dimostra di rappresentare sempre di più una valida alternativa al trasporto terrestre (vd. Figg. 3.1.A e 3.1.B), come illustrato e sostenuto dal concetto delle «autostrade del mare».

⁶ *Mantenere l'Europa in movimento – Una mobilità sostenibile per il nostro continente*, 22.06.2006

| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 15 | 65 |

Il trasporto di contenitori, che ha fortemente contribuito a questa crescita, presenta un notevole potenziale futuro per le operazioni logistiche che utilizzano sinergie fra il trasporto marittimo e ferroviario. Lo sviluppo del trasporto marittimo e costiero deve affrontare due problemi fondamentali:

- *I viaggi in mare da uno Stato membro all'altro sono considerati viaggi esterni a causa delle regolamentazioni nazionali. Questo impedisce all'UE di ottimizzare la regolamentazione del traffico interno e semplificare il commercio interno, impedendo nel contempo la piena integrazione del trasporto costiero nelle catene logistiche interne.*
- *La crescita prevista del trasporto marittimo dovrà essere assorbita utilizzando l'infrastruttura dei porti comunitari. Sono necessari investimenti maggiori nei porti e nel loro hinterland per migliorare ed estendere i servizi e trasformare così i porti in poli di crescita invece di considerarli come potenziali strozzature per le operazioni di trasbordo. La questione della carenza di capacità portuali potrebbe essere affrontata anche potenziando la cooperazione e la specializzazione fra i porti europei. Inoltre, una politica portuale di successo deve combinare i seguenti elementi: un clima di sana concorrenza all'interno dei porti e fra di essi, norme chiare per i contributi pubblici agli investimenti e un accesso trasparente ai servizi portuali, un equilibrio fra vincoli ambientali ed esigenze di sviluppo, la possibilità di servizi competitivi e un aumento dell'occupazione di qualità.*

La rielaborazione di una strategia per un trasporto marittimo integrato, fondata su uno «spazio marittimo comune europeo», passa attraverso il dibattito avviato dal Libro Verde sulla futura politica marittima dell'UE che punta ad eliminare gli ostacoli agli scambi interni, fissare una regolamentazione rigorosa in materia di protezione sociale, tutela dell'ambiente e sicurezza e promuovere lo sviluppo di infrastrutture e di attività competitive, tenendo sempre conto del contesto in cui si svolgono le attività di navigazione.

In questa prospettiva sono del tutto confermati gli sforzi per applicare una normativa più severa alle emissioni inquinanti prodotte dalla navigazione, e continuare a favorire il trasporto marittimo a corto raggio nonché le autostrade del mare.

Grafico 2.1 — Previsioni di crescita delle attività di trasporto merci ripartite per modo di trasporto (2000 = 100)

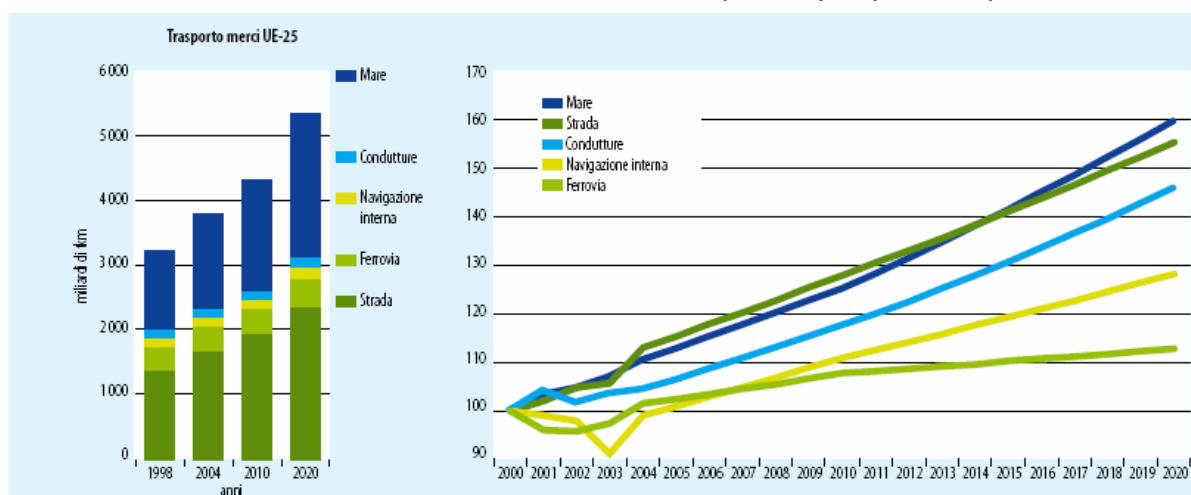


Fig. 3.1.A Previsioni di crescita delle attività di trasporto merci per modo di trasporto (Da - *Mantenere l'Europa in movimento - Riesame intermedio del libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea - Comunità europee, 2006*)

| | | | | |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 16 | 65 |

Grafico 2.3 — Evoluzione della ripartizione modale del trasporto merci nel periodo 2000-2020

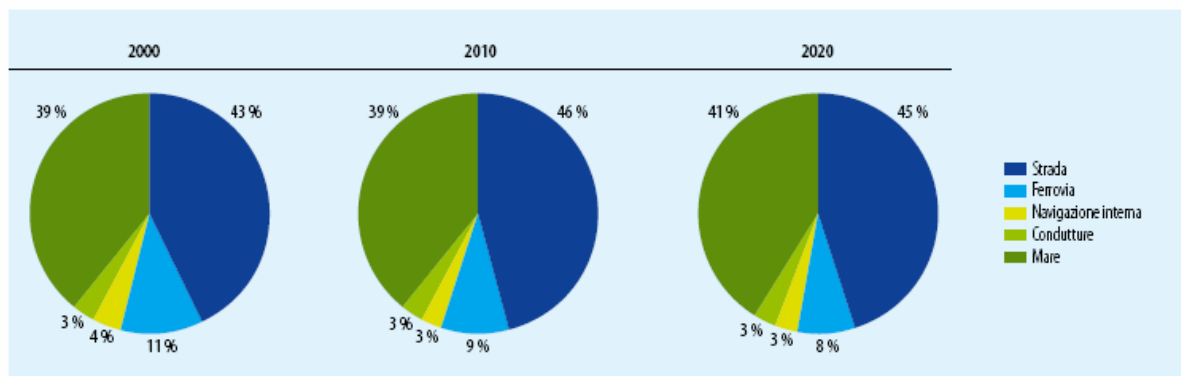


Fig. 3.1.B Evoluzione della ripartizione modale del trasporto merci nel periodo 2000-2020 (Da - *Mantenere l'Europa in movimento - Riesame intermedio del libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea - Comunità europee, 2006*)

I temi della sostenibilità ambientale del trasporto marittimo rientrano, con altrettanta forza, nelle attenzioni dell'UE se si considera che la commissione europea per i trasporti, aprì, con la pubblicazione del primo Libro Verde sui porti e le infrastrutture marittime (1997- Kinnock Green Paper) la prima importante discussione sui temi della politica sui porti, definendo le linee di intervento in merito di integrazione dei porti nelle TEN , il finanziamento e l'accesso al mercato dei servizi portuali. Tuttavia, a dieci anni dalla pubblicazione, è da rimarcare che una direttiva organica in materia di porti marittimi non si è ancora materializzata, nonostante l'ampia produzione di linee guida sulle pratiche da adottare nelle varie operazioni portuali o nell'impostazione dei siti operativi che sostanziano i porti stessi.

Il nuovo *Libro Verde*, nel ribadire l'importanza economica del comparto marittimo sottolinea la necessità che esso debba continuare a basarsi su prodotti innovativi, potendo contare su adeguate normative in fatto di sicurezza marittima, e a rispondere sempre più a obiettivi di compatibilità ambientale. In questa prospettiva risultano obiettivi imprescindibili il mantenimento di un ambiente marino sano per la qualità della vita di un crescente numero di cittadini che vivono e operano nei territori costieri, e il rafforzamento reciproco tra le attività in mare e le attività a terra.

Un capitolo importante è dedicato alla identificazione di sistemi di pianificazione territoriale intesi a regolamentare le attività economiche nelle acque costiere, conformemente alla politica di gestione basata sugli ecosistemi.

La percezione dei mari e degli oceani, che emerge dal Libro Verde, mette in discussione le impostazioni tradizionali, basate su una compartimentazione, settoriale e geografica, e richiede modalità di decisione politica più integrate. I progressi tecnologici, in particolare le nuove tecniche di controllo e di sorveglianza dei mari, permettono di accedere ad un livello di integrazione dei servizi dati fino ad oggi inimmaginabile. Le politiche integrate sono il miglior mezzo per realizzare le economie di scala rese possibili dalla tecnologia.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 17 | 65 |

3.1.1 La Rete TEN- T e le Autostrade del mare

La revisione della rete TEN-T e i progetti prioritari (Rapport Van Miert)

Il gruppo di alto livello, presieduto dal Van Miert, ha avuto il mandato di rivedere le indicazioni contenute nel Libro Bianco dei trasporti e, sulla base di diversi parametri, derivanti anche da considerazioni in ordine alle future geografie della comunità europea, identificare entro l'estate del 2003 i progetti prioritari e le tematiche orizzontali di importanza fondamentale per la rete transeuropea di trasporto fino al 2020.

Il gruppo ha identificato una serie di nuovi progetti prioritari e di altri progetti di rilievo ritenuti fondamentali per facilitare gli scambi transnazionali nel mercato unico e promuovere l'intermodalità con l'obiettivo di ottenere un riequilibrio territoriale dell'Unione allargata.

I progetti prioritari proposti sono stati suddivisi in **4 elenchi**⁷: l'elenco **1** prevede,:

1. GALILEO

2. *Eliminare le strozzature sui bacini di Reno, Meno e Danubio*

3. Autostrade del mare

4. *Linea ferroviaria mista Lione-Trieste/Koper-Lubiana-Budapest*

5. *Linea ferroviaria mista Berlino-Verona-Napoli/Milano-Bologna*

6. *Linea ferroviaria mista frontiera Grecia/Bulgaria-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga*

7. *Linee ferroviarie ad alta velocità, Europa sudoccidentale*

8. *Linea ferroviaria mista Danzica-Varsavia-Brno/Zilina*

9. *Linea ferroviaria mista Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa*

10. *Linea ferroviaria mista Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava*

11. *Interoperabilità della rete ferroviaria ad alta velocità nella penisola iberica*

12. *Collegamenti multimodali Irlanda/UK/Europa continentale*

13. *Ponte stradale e ferroviario sullo stretto di Messina*

⁷ **Elenco 0** :i progetti che saranno completati **entro il 2010**. Il gruppo ha anche concordato nuove scadenze per i restanti progetti, integrandoli con le loro estensioni nel territorio dei futuri

Stati membri in nuovi progetti prioritari da realizzare entro il 2020 (elenco 1).

Elenco 1: nuove priorità definite con chiarezza, dotate di un elevato valore aggiunto per l'Europa ed elaborate con realismo quanto al finanziamento e alla possibilità di avviare i lavori secondo le scadenze previste. Importanti sezioni di sei dei progetti approvati al Consiglio di Essen sono state integrate in questi nuovi progetti prioritari. I paesi hanno fornito impegni seri per l'avvio dei lavori su tutte le sezioni di ogni progetto entro il 2010, per poi renderli operativi non oltre il 2020.

Elenco 2: include progetti con un valore aggiunto decisamente elevato per l'Europa che meritano particolare attenzione, sebbene in una **prospettiva a lungo termine**.

Elenco 3: progetti importanti per la **coesione** territoriale che contribuiscono agli obiettivi della coesione economica e sociale



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 18 | 65 |

14. *Raccordo fisso stradale/ferroviario sul Fehmarn Belt*

15. *Il triangolo nordico*

16. *Collegamento multimodale Portogallo/Spagna con il resto d'Europa*

17. *Autostrada frontiera Grecia/Bulgaria –Sofia – Nadlac(Budapest)/(Costanza)*

18. *Autostrada Danzica –Katowice –Brno / Zilina -Vienna*

Oltre ai progetti prioritari delineati, il gruppo ha identificato misure prioritarie orizzontali che contribuiscono a migliorare l'organizzazione e la gestione del traffico. Tra queste figurano:

- **Le autostrade del mare** (progetto prioritario n. 3): autostrada del mar Baltico, dell'Europa occidentale, dell'Europa sudorientale e dell'Europa sudoccidentale (vd. Oltre). Per avviare la realizzazione dei progetti, il gruppo raccomanda che gli Stati membri attuali e futuri presentino alla Commissione proposte di progetti transnazionali entro il 2007.

- **I sistemi di gestione dei trasporti:** costruire una rete ferroviaria europea (realizzare l'interoperabilità delle reti ferroviarie, riservandone una parte al trasporto merci), integrare la gestione del traffico aereo, gestire il traffico fluviale, controllare il traffico marittimo ed eliminare gli ostacoli che limitano la capacità aeroportuale.

3.1.1.1 Il progetto Galileo

Il progetto GALILEO riveste un interesse, anche se indiretto, nello sviluppo della logistica; infatti, essendo finalizzato allo sviluppo della tecnologia europea di navigazione satellitare, offrirà a tutti i settori della società dei servizi di posizionamento poco costosi e di misura dei tempi molto precisi ed affidabili.

Il settore dei trasporti risulterà molto avvantaggiato dagli strumenti messi in campo dal progetto, offrendo opportunità e risposte specifiche a ogni modo di trasporto.

L'obiettivo di conseguire un'effettiva integrazione degli spazi europei poggia anche su questo tipo di strumenti e sull'accessibilità, a prezzi contenuti e non discriminanti, alle tecnologie più innovative nel campo dell'informazione.

3.1.1.2 Le Autostrade del Mare

Il concetto delle "Autostrade del mare" ha introdotto una nuova visione della catena logistica basta sull'intermodalità marittima con l'intento di conseguire un cambio strutturale nell'organizzazione dei trasporti per gli anni futuri. Tale modalità può aspirare ad essere sostenibile a condizione che risulti commercialmente competitiva, al pari delle modalità che ad oggi inequivocabilmente sono più aggressive (strada).

Poiché l'Autostrada del Mare richiede un adeguamento e potenziamento degli accessi ai mercati, ciò significa che molto deve essere sviluppato e potenziato anche nelle infrastrutture di terra (ferrovie e vie navigabili interne) quali parti integrate della catena di trasporto.

Con l'adozione delle TEN_T Linee Guida⁸ il Parlamento europeo ha conferito significato legale alle Autostrade del mare, fornendo gli obiettivi di riferimenti per lo sviluppo dei progetti che le sostanzieranno:

- concentrazione del trasporto delle merci via mare con il supporto della logistica;
- aumento della coesione;

⁸ "TEN-T" - Official Journal L 167, 30/04/2004 P.0001 - 0038, COM(2004)0884



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 19 | 65 |

- apprezzabile riduzione della congestione su strada attraverso la progressiva sostituzione della modalità su gomma.

I corridoi designati per lo sviluppo dei progetti di interesse europeo sono 4, e sono illustrati nella mappa riportata di seguito (vd Fig. 3.1.C); essi riguardano:

1. *Motorway of the Baltic Sea* (unisce gli Stati membri del Baltico con gli Stati dell'Europa Centrale e dell'Est) (by 2010);
2. *Motorway of the Sea of western Europe* (unisce Portogallo, Spagna, via Arco Atlantico, con il Mare del Nord e il Mare d'Irlanda) (by 2010);
3. ***Motorway of the Sea of south-east Europe* (unisce il mare Adriatico al Mare Ionio nonché al Mediterraneo orientale, includendo Cipro) (by 2010);**
4. ***Motorway of the Sea of south-west Europe* (Mediterraneo occidentale, connettendo Spagna, Francia, Italia, includendo Malta, e connessione con Motorway of the Sea of south-east Europe con possibili collegamenti al Mar Nero) (by 2010).**

Affinché le Autostrade del mare possano conseguire il successo sperato devono essere verificate, per ogni progetto di Autostrada del mare, le seguenti condizioni:

1. garantire obiettivi di concentrazioni delle merci via mare, per cui le politiche di intervento dovranno riguardare prioritariamente i porti, i corridoi intermodali e i servizi;
2. tutti gli attori della catena logistica devono poter operare in piena coerenza con le finalità del progetto di autostrada;
3. le modalità di intervento devono rispondere a logiche di attrattività da parte degli utilizzatori.

I corridoi del mare permetteranno di orientare il trasporto delle merci e delle persone verso le vie marittime, migliorando l'accesso alle regioni periferiche ed insulari, problema particolarmente sentito per le regioni che si affacciano sul Mediterraneo.

I progetti che possono beneficiare degli aiuti comunitari sono: le infrastrutture portuali, le infrastrutture di accesso diretto terra-mare, le vie e i canali navigabili, le strumentazioni riferite ai sistemi elettronici di gestione della logistica, della sicurezza, gli equipaggiamenti amministrativi e doganali, impianti di raffreddamento/scongelo, dragaggi.

Dal punto di vista del trasferimento modale, i vantaggi dovranno essere valutati in rapporto alla porzione di trasporto merci su strada (scenario di riferimento 2010) e tale diversione dovrà essere al meno equivalente alla crescita media annua del trasporto su strada.

3.1.1.3 Il Programma Marco Polo

Il Programma Marco Polo, nel perseguire l'obiettivo di trasferire quote di traffico verso modi di trasporto poco inquinanti, prevede azioni di sostegno destinate al settore del trasporto merci, a quello della logistica e ad altri settori collegati, per contribuire a: mantenere la suddivisione del traffico merci fra i diversi modi di trasporto ai livelli registrati nel 1998 e a trasferire il previsto aumento aggregato del traffico merci internazionale su strada verso il trasporto marittimo a corto raggio, verso il trasporto ferroviario e le vie navigabili interne o una combinazione di modi di trasporto, in cui i percorsi su strada siano i più brevi possibile.

| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 20 | 65 |

Il Programma riguarda tutti i segmenti del mercato internazionale del trasporto merci.

Le azioni contemplate sono:

1. azioni di trasferimento fra modi, valide ma non necessariamente innovative, finalizzate a dirottare quanto più traffico merci possibile (quantificato in tonnellate per chilometro) dalla strada verso il trasporto marittimo a corto raggio (short sea shipping), il trasporto ferroviario o le vie navigabili interne.
2. azioni catalizzatrici, al fine di cambiare il modo di fare trasporto merci non su strada, e di superare le barriere di mercato strutturali esistenti nei trasporti merci su strada europei.;
3. azioni comuni di apprendimento, finalizzate ad ampliare le conoscenze riguardo alla logistica nel settore merci, incentivando metodi e procedure avanzati di cooperazione nel comparto merci e la condivisione del Know-how. Le proposte devono riguardare il territorio di almeno due Stati membri, o il territorio di almeno uno Stato membro e quello di un paese terzo vicino.

Il Programma Marco Polo è direttamente gestito dalla Commissione Europea, senza dunque l'intermediazione dei Governi degli Stati membri dell'UE. La dotazione finanziaria per il periodo che va dal 1° gennaio 2003 al 31 dicembre 2006 è pari a 75 milioni di Euro (Marco Polo II proposta di prolungamento al 2013 con una dotazione di bilancio di 740 milioni di euro⁹).

3.1.1.4 Il Corridoio Adriatico

Nella prospettiva di integrazione delle varie modalità di trasporto e dei relativi punti nodali d'interconnessione e di scambio tra le diverse modalità, il "Corridoio Adriatico", per la sua collocazione, assume un'importanza internazionale, rappresentando la naturale direttrice tra l'Europa centro settentrionale ed il Sud del continente (scambi tra i Paesi dell'Unione ma anche tra questi ed i Paesi dell'area mediterranea, in particolare quelli del Nord Africa –Maghreb, del Mediterraneo Orientale su fino al Mar Nero) (vd. Fig. 3.1.D).

Con il protocollo d'intesa, sottoscritto (25 ottobre 1995) dalle Regioni adriatiche (Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia) vengono sancite le priorità e le esigenze per promuovere e sostenere la realizzazione del corridoio adriatico nell'ambito delle reti transeuropee di trasporti.

Già in tale documento si gettano le basi per lo sviluppo di un progetto innovativo integrato del sistema Corridoio Adriatico che si proponga, nella sua azione di specializzazione dei nodi infrastrutturali, la valorizzazione di quelli esistenti e/o programmati, integrandoli con le attività economiche territoriali. Allo scopo verrà concepita una intelligenza informativa (vd. Progetto G.I.L.D.A.) che consenta di ottimizzare l'efficienza del sistema.

L'ambiente viene evidenziato come elemento di vincolo per la realizzazione di un sistema intermodale eco compatibile.

A valle dell'analisi condotta sulle strutture portuali della futura grande “piattaforma adriatica” emergeva, tra le esigenze da affrontare, la realizzazione di un centro intermodale e polifunzionale a servizio degli scali di Brindisi e Taranto.

Dal Piano Regionale dei trasporti della Regione Puglia (2002) emergono le seguenti considerazioni riguardanti l'interazione tra Corridoio Adriatico e portualità della Puglia:

⁹ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il secondo programma “Marco Polo” relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci (Marco Polo II) COM(2004) 478.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 21 | 65 |

- *Il Corridoio Adriatico si presenta - perlomeno nel breve/medio periodo, 2005/2010 - come asse di riferimento nord-sud per la domanda di trasporto - passeggeri e merci - di scambio tra l'area centrale dell'U.E. e la Grecia, le Nazioni balcaniche, la Turchia ed i paesi più ad est.*
- *Il flusso di domanda merci tende ad utilizzare un trasporto combinato strada-mare-strada oppure strada-mare-ferrovia, in considerazione dello sviluppo delle infrastrutture stradali di orientamento est/ovest - Egnatia, Corridoio VIII (vd. Fig.3.1.D), Corridoio V e loro diramazioni - che si allacciano al mare Adriatico.*
- *La portualità di Corridoio è di conseguenza interessata da servizi di trasporto via mare RO-RO transadriatici, di orientamento est/ovest o sud-est/nord-ovest; tali servizi generano flussi di merci in entrata/uscita dai porti del Corridoio Adriatico che, a seconda del terminale O/D e della distanza porto-terminale O/D, può utilizzare la strada o la ferrovia per il proseguimento del viaggio lungo il Corridoio Adriatico.*
- *Dallo scenario individuato di interazione domanda/offerta si evidenzia un ruolo strategico della portualità di Corridoio come "Cerniera" tra Corridoio Adriatico e reti T.E.N. e P.E.N., individuate in sede U.E..*

Di conseguenza il Corridoio Adriatico sarà chiamato, certamente nel medio periodo, a svolgere un ruolo essenziale come via per soddisfare la domanda di trasporto tra l'area centrale dell'U. E. e la Grecia, i paesi dei Balcani, l'area del Mediterraneo orientale e tutto l'oltre Suez. A questa funzione di interesse europeo, il Corridoio abbina un ruolo di accesso marittimo alla pianura padana particolarmente significativo per quanto riguarda le rotte dirette a levante; in subordine a queste funzioni di base, occorre poi ricordare che sempre lungo il Corridoio si svolgono i collegamenti a breve distanza tra le diverse regioni italiane collocate sul suo tracciato

| | | | | |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 A0U GEA 001 | 01 | 22 | 65 |



Fig. 3.1.C Mappa delle Autostrade del mare (da UE - T-TEN Progetti Prioritari - Progetto n° 21)

| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 A0U GEA 001 | 01 | 23 | 65 |



Fig. 3.1.D Mappa dei corridoi transeuropei sul territorio italiano - (Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

3.1.1.5 Il Corridoio di trasporto trans-europeo n.8

Il Corridoio 8 si sviluppa lungo una direttrice Ovest-Est nell'area dell'Europa sud-orientale ponendo in collegamento i flussi di trasporto del Mar Adriatico e del Mar Ionio con quelli che interessano il Mar Nero (vd. Fig.3.1.D).

Il Corridoio collega in particolare i porti italiani di Bari e di Brindisi con l'Albania, l'ex Repubblica Jugoslava di Macedonia e con la Bulgaria.

Dal porto di Durazzo (Albania) l'asse paneuropeo si dirige verso Skopje, passando attraverso Tirana (Albania), per poi proseguire verso Sofia (Bulgaria) e raggiungere quindi, i porti di Burgas e Varna sul Mar Nero. Per un totale di quasi 1.300 km di rete ferroviaria e 960 km di rete stradale.

L'accordo per la realizzazione del Corridoio 8 risale al 1991. Questo asse di comunicazione ha assunto maggiore importanza nel sistema dei collegamenti pan-europei grazie anche alla definizione di un ulteriore corridoio (10) che crea un nuovo collegamento diretto tra Austria e Grecia.

Il Corridoio presenta una significativa valenza strategica:

- come asse di trasporto vero e proprio che pone in collegamento con l'area balcanica i porti dell'Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi e Taranto) e quindi le Regioni del Mezzogiorno;
- come strumento di integrazione economica tra queste aree geografiche favorendo lo sviluppo delle attività economico-commerciali e produttive dei paesi interessati.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 24 | 65 |

Il Corridoio potrebbe inoltre svolgere un ruolo strategico non solo a livello regionale come via di comunicazione interna tra i mercati dei Paesi balcanici, ma assumere una più ampia dimensione europea mettendo in relazione i Paesi dell'Adriatico Orientale e del Mediterraneo con quelli che si affacciano sul Mar Nero.

I tempi di realizzazione delle opere previste lungo l'asse del Corridoio 8 si prevedono comunque lunghi e nella maggior parte dei casi si è ancora alla fase degli studi di fattibilità.

Nel Rapporto dell'High Level Group presieduto da Loyola de Palacio il tracciato del Corridoio è considerato parte integrante dell'Asse Transnazionale Sud Est Europa che mette in comunicazione le reti trans-europee con i paesi confinanti del vicino Oriente e con quelli dell'Estremo Oriente. Di conseguenza molti progetti stradali e ferroviari relativi al Corridoio 8 rientrano nella lista dei progetti di breve termine da avviare prima dell'anno 2010.

3.2 Trasporto marittimo a corto raggio e sviluppo del trasporto container

3.2.1 Il trasporto marittimo a corto raggio

Il trasporto marittimo a corto raggio (*short-sea-shipping*), o *cabotaggio*, è sempre più tra i temi chiave alla base dello sviluppo dell'intermodalità tanto da essere entrato anche a far parte delle priorità dei vari strumenti di pianificazione settoriale europei e nazionali (vd.§ Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica dell'Italia).

La **definizione** di trasporto marittimo a corto raggio, che la Commissione Europea ha proposto (comunicazione n° 317 del 1999), è la seguente:

“Per trasporto marittimo a corto raggio si intende il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nell'Europa geografica o tra questi porti e porti situati in paesi non europei con una linea costiera sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa”.

Il trasporto marittimo a corto raggio comprende il trasporto marittimo nazionale ed internazionale, inclusi i servizi di feederaggio (ovvero dell'adduzione), lungo la costa e da e per le isole, i fiumi ed i laghi; in quest'ottica il trasporto marittimo a corto raggio dovrebbe diventare parte integrante della catena logistica, nonché un effettivo servizio *door-to-door*.

Il concetto di questa modalità di trasporto include anche il trasporto marittimo tra gli Stati membri dell'Unione Europea, nonché con altri Paesi che si affacciano sul Mar Baltico, sul Mar Nero e sul Mar Mediterraneo.

Pertanto il cabotaggio è da integrarsi in un'impostazione intermodale generale, creando reti per attirare volumi di carico e cercando attivamente la cooperazione con altri modi e soggetti nella catena logistica. A parte l'istituzione che si dovrà far carico di definire le condizioni quadro, spetta soprattutto all'industria stessa operare in questa direzione

Questa modalità di trasporto è sistematicamente cresciuta, come è cresciuto anche il volume del traffico containerizzato e non; però, per essere appetibile ed efficiente deve essere pienamente integrato nella catena logistica e nei servizi *door-to-door*. Un'integrazione di questo tipo è però possibile soltanto a condizione di migliorare i singoli modi per soddisfare le esigenze dell'utenza e di attrezzare i nodi di interscambio.

Gli investimenti necessari per mettere in servizio navi ad alta frequenza (requisito indispensabile per garantire il successo di una linea dedicata alle merci) sono elevati, perché alta frequenza significa elevato numero di unità o elevata velocità di esercizio.

Il trasporto marittimo a corto raggio, inoltre, può essere considerato un modo di trasporto particolarmente favorevole per l'ambiente, (costi esterni comparativamente bassi e grande efficienza energetica, nonché delle emissioni inferiori di CO₂ e di ossidi di azoto per tonn./km), nonché una modalità di trasporto più sicura.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 25 | 65 |

Statisticamente, infatti, il numero e la gravità degli incidenti che interessano il trasporto marittimo sono di molto inferiori a quelli del trasporto merci su strada¹⁰.

Altri elementi di debolezza, che si oppongono al decollo di questa modalità di trasporto, sono rinvenibili nei porti stessi, e sono traducibili in tempi di sosta, limitazioni di infrastruttura, tariffe non trasparenti, livelli di servizio non sempre efficienti ed equipaggiamenti non sufficientemente attrezzati. Per ovviare a ciò i porti dovrebbero promuovere strategie di commercio globali, prevedendo la specializzazione dei terminal, attraverso interventi di adeguamento o la organizzazione dei terminal dotandoli delle più avanzate tecnologie per i mezzi navali.

La riduzione dei tempi del ciclo-nave (fattore base per la competitività della modalità), in parte può essere ottenuta mediante l'aumento della velocità commerciale, ma i migliori risultati dovranno essere conseguiti con le operazioni di imbarco/sbarco.

Per attrezzare i porti al cabotaggio, sono molte le linee di finanziamento delle infrastrutture portuali per la realizzazione di terminal in grado di garantire sbarco/imbarco, sosta, sorveglianza, prenotazione, sistemazione pre-imbarco, gestione personalizzata, servizi telematici, pagamento pedaggi online e tutto quello che la moderna tecnologia può offrire.

In altri termini i porti dovrebbero sempre più diventare quei **punti intermodali di interconnessione** delle reti TEN, che le politiche europee intendono potenziare ai fini della coesione europea e dell'apertura verso i nuovi mercati internazionali.

Pertanto per indurre gli autotrasportatori a rivolgersi quanto più possibile al cabotaggio, specialmente in modalità Ro/Ro, è necessario che:

1) i tempi di resa del cabotaggio marittimo non devono essere superiori a quelli del trasporto su strada. Ciò si traduce nella verifica dei seguenti presupposti:

- prevalenza delle distanze della tratta marittima rispetto alle percorrenze terrestri terminali da/per porto verso le origini/destinazioni delle merci;
- diminuzione dei tempi di attesa per l'imbarco (possibile ad esempio riducendo il numero di unità imbarcate);
- veloci operazioni di sbarco/imbarco, senza adempimenti burocratici a terra (magari si potrebbero svolgere a bordo);
- garanzia dell'imbarco (calcolo esatto delle capacità di stiva, mantenendo sempre delle adeguate riserve di capacità);
- certezza degli orari di arrivo e di partenza;
- minimizzazione dei tempi di traversata;
- orari di arrivo e di partenza correlati alle necessità di presa e consegna delle merci;
- facilità di accesso stradale e ferroviario alle infrastrutture portuali, per velocizzare e facilitare l'imbarco/sbarco dei veicoli, dei container e delle merci.

¹⁰ Da Trail Liguria – Osservatorio Permanente sui Traffici di Cabotaggio Marittimo a Corto Raggio nel Mediterraneo (short sea shipping)



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 26 | 65 |

2) Le tariffe dei servizi di trasporto marittimo a corto raggio devono essere inferiori a quelle risultanti dalla sommatoria dei pedaggi autostradali e dei costi chilometrici variabili evitati (gasolio, pneumatici, manutenzioni).

3) le caratteristiche e le tipologie dei veicoli devono essere costanti; le navi Ro/Ro devono essere attrezzate per accogliere veicoli interi (motrice+conducente+cargo). Questo è un punto particolarmente critico per il sistema del trasporto nazionale in cui prevalgono le piccole imprese di trasporto. Queste piccole imprese private di trasporto sottraggono utenza al cabotaggio marittimo, che, alle condizioni attuali, non è in grado di offrire loro condizioni vantaggiose¹¹.

3.2.2 Il trasporto container - Scenari di crescita

Il trasporto container è stato il settore dell'industria marittima che negli ultimi vent'anni, ha mostrato il più alto tasso di crescita.

La crescita, che si può definire *organica*, è derivata da numerosi fattori, in particolare dal fatto che i carichi delle merci sfuse sono aumentati con il trasporto in container (effetto da sostituzione), che le strategie degli operatori si sono riorientate (maggiore attenzione per il *transshipment*) e lo sviluppo dei porti ha potuto adattarsi alle evoluzioni delle flotte.

Secondo Dynamar¹² il numero totale di container pieni trasportati nel mondo ammonterebbero a 110.2 milioni teu nel 2006 (60.5 milioni teu nel 2000) corrispondente ad un tasso di crescita annuale del 10,5%. Sulla stessa linea le previsioni di UNESCAP (2005) che ipotizzano per il 2015, 177.6 milioni teu (escluso il *transshipment*).

Nello specifico i volumi di container movimentati nelle varie rotte internazionali, potranno derivare da (Global Insight et al., 2005):

- Volumi dai traffici *east-west* (i.e. Transpacifico, Transatlantico e Asia/Europa) previsioni di crescita da 34 milioni di teu in 2002 a 70 milioni teu nel 2015, (tasso annuo 6%);
- Volumi dai traffici *north-south* (centri di grande consumo dell'Asia, del Nord America e dell'Europa collegati ai paesi del Sud dell'Emisfero), sono attesi tassi di crescita simili a quelli verificati in questi ultimi anni (dai 17 milioni di teu nel 2002 previsti circa 36 milioni di teu nel 2015);
- *Volumi dai traffici Intra-regionali*, anche questi hanno subito un incremento molto sostenuto (addirittura boom nei paesi asiatici) corrispondente a circa un tasso del 7,5%.

La tabella seguente (Tabella 3.2.A) fornisce un quadro significativo delle stime al 2006 e una previsione al 2007-2008 dei traffici di container pieni.

Per quanto riguarda i traffici intra-Europa (incluso *shortsea* e *feeder*) la stima al 2006 è di circa 7.72 milioni teu, 19% in più rispetto al 2004, tra il Nord Europa e il Mediterraneo, raggiungono i 2.44 milioni teu in 2006 (Dynamar, 2007).

¹¹ Da TRAIL-Liguria: Osservatorio Permanente sui Traffici di Cabotaggio Marittimo a Corto Raggio nel Mediterraneo

¹² Le argomentazioni e i dati sono stati tratti da: ESPO *Annual Report 2006-2007*

| | | | | |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 27 | 65 |

| | 2006 | 2007 | 2008 |
|------------------------|------------|------------|------------|
| Far East/Europe | | | |
| westbound | 12,240,000 | 3,916,000 | 5,347,000 |
| eastbound | 5,747,000 | 5,995,000 | 6,235,000 |
| total | 17,987,000 | 19,911,000 | 21,582,000 |
| growth | 9% | 11% | 8% |
| Transatlantic | | | |
| westbound | 4,250,000 | 4,240,000 | 4,260,000 |
| eastbound | 2,670,000 | 2,870,000 | 3,030,000 |
| total | 6,920,000 | 7,110,000 | 7,290,000 |
| growth | 5% | 3% | 3% |
| Transpacific | | | |
| westbound | 4,720,000 | 5,040,000 | 5,330,000 |
| eastbound | 15,340,000 | 16,900,000 | 18,510,000 |
| total | 20,060,000 | 21,940,000 | 23,840,000 |
| growth | 8% | 9% | 9% |

Tab. 3.2.A Quadro dei traffici container (full teu) (Fonte: Global Insight)

In questo quadro di crescita delle rotte dei traffici merci, la forza trainante deriva dalla crescita dei servizi forniti dai porti. Drewry Shipping Consultants (2006) stima che i volumi container movimentati (input/output) nei porti sono cresciuti dai circa 236 milioni di teu nel 2000 a circa 399 million teu in 2005, con tasso di crescita di circa l'11%.

La Tabella 3.2.B evidenzia come il *transshipment* rappresenti la forza trainante della crescita dei movimenti container negli ultimi 10 anni.

| | | | | |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 28 | 65 |

Gli scenari di crescita portano ad ipotizzare un aumento fino a 627.7 million teu nel 2010 (circa il 60% oltre il livello del 2005 level) così ripartiti: 356.7 milioni teu *port-to-port full containers*, 91.2 milioni teu *port-to-port empty containers* and 179.8 milioni teu *transshipment*.

| | Total Port Handling | Port-to-port Full | Port-to-port Empty | Trans-shipment |
|--------------|----------------------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------|
| 990 | 87.9 | 57.4 | 14.6 | 16.0 |
| 1995 | 145.1 | 92.1 | 20.8 | 32.3 |
| 2000 | 235.6 | 136.7 | 36.8 | 62.1 |
| 2005 (e)* | 399.2 | 231.3 | 59.7 | 108.2 |
| 20110 (f)* | 627.7 | 356.7 | 91.2 | 179.8 |
| 2005 vs 1995 | +175% | +151% | +187% | +235% |
| 2010 vs 2005 | +57% | +54% | +53% | +66% |

- (e) estimated (f) forecasted

Tab. 3.2.B Traffico portuale di container ripartito per componenti e per anni (teu) (Fonte: *Drewry Shipping Consultants (2006)*)

3.2.2.1 Il trasporto container nei porti Europei

L'insieme dei porti europei considerati (Nord e Sud) movimentava nel 2005 circa 73.73 milioni teu (transshipment incluso); considerando un peso medio di circa 11 tonnellate/teu, le merci ammonterebbero a 800 million tons. Questo dato rappresenterebbe circa il 18% del traffico marittimo mondiale di container per il 2005.

Data la collocazione geografica del progetto in esame, l'approfondimento si focalizza sul ruolo dei porti situati nella regione mediterranea, regione in cui i soli porti di Spagna e Italia movimentano circa 19.32 milioni teu (2005); tre porti spagnoli, tre italiani e uno maltese presentano un traffico con più di 1 milione teu (vd. Tabella 3.2.1.C).

Un reale sviluppo di questo tipo di attività portuale si è avuto a partire dagli anni '90, anni in cui cominciarono ad affermarsi alcuni transshipment hubs (es. Algeciras, Gioia Tauro, Marsaxlokk, Taranto, Cagliari), con il progressivo riorientamento dei servizi e dei collegamenti.

| Region | Port | Total TEU | Region | Port | Total TEU |
|---------------------------|-------------|-----------|--|----------------|----------------|
| West-Mediterranean | Algeciras | 3,179,614 | East-Mediterranean/ Black Sea | Piraeus | 1,394,512 |
| | Gioia Tauro | 3,160,981 | | Constantza | 771,126 |
| | Valencia | 2,409,821 | | Taranto | 716,856 |
| | Barcelona | 2,071,481 | | Thessaloniki | 365,925 |
| | Genoa | 1,624,964 | | Limassol | 320,130 |



| | | | | |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 29 | 65 |

| | | | | | |
|--|--------------------------------------|-------------------|--|-----------|-------------------|
| | Marsaxlokk | 1,321,000 | | Venice | 289,860 |
| | La Spezia | 1,024,455 | | Trieste | 198,319 |
| | Marseilles | 908,000 | | Koper | 179,745 |
| | Leghorn | 658,506 | | Ravenna | 168,588 |
| | Cagliari | 631,435 | | Varna | 84,400 |
| | Salerno | 418,205 | | Rijeka | 76,258 |
| | Naples | 373,706 | | Bourgas | 25,685 |
| | Malaga | 247,451 | | Heraklion | 18,593 |
| | Vado Ligure* | 223,000 | | Bari | 10,008 |
| | Savona | 219,876 | | Larnaca | 4,732 |
| | Alicante | 159,501 | Total East-Med/Black Sea (15) | | 4,624,737 |
| | Palma de Mallorca | 155,582 | | Lisbon | 513,061 |
| | Cadiz | 138,441 | | Bilbao | 503,804 |
| | Seville | 115,669 | | Leixoes | 340,641 |
| | Valletta | 61,410 | | Vigo | 205,057 |
| | Civitavecchia | 44,615 | | Sines | 50,994 |
| | Castellon de laPlana | 43,773 | | Marin | 32,128 |
| | Cartagena | 37,406 | Iberian eninsular (Atlantic Coast) | Aviles | 10,851 |
| | Palermo | 27,984 | | Gijon | 5,048 |
| | Mahon | 22,725 | Total Iberian Peninsular (Atl.) (8) | | 1,661,584 |
| | Ibiza | 13,025 | | | |
| | Tarragona | 9,857 | | | |
| | Total West Mediterranean (27) | 19,302,483 | SOUTHERN RANGE PORTS (50) | | 25,588,804 |
| | | | | | |
| | TOTAL EUROPEAN PORTS (132) | | | | 73,729,111 |

• *Stime*

Tab. 3.2.C Container movimentati nei porti del Sud Europa (2005) (Fonte: Containerisation International and respective port authorities) (da ESPO op.cit)

Dei porti presenti nell'Italia Meridionale, solo il Porto di Gioia Tauro ricade tra quelli a maggior traffico, ed è il porto che ha registrato l'incremento più rilevante tra tutti quelli dei porti europei (nel 1995 movimentava circa 16.000 teu e nel 2006 si parla di 2.938.176 teu).



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 30 | 65 |

Le dinamiche di crescita verificatesi negli ultimi anni, e non ancora stabilizzate (con molta probabilità destinate ad aumentare ulteriormente) hanno evidenziato problemi di congestione nei terminal marittimi, anche perché i porti esistenti, soprattutto quelli di concezione non recente, non sono riusciti ad adattare le loro strutture alle nuove flotte e alle esigenze del trasporto container. Infatti, a fronte della crescita continua degli scambi merci, gli operatori si sono rivolti a navi sempre più capienti e tecnologicamente più avanzate per poter dare una risposta adeguata, in termini di tempi e di qualità del servizio, e ciò ovviamente a costi competitivi.

Una voce di costo significativa è sicuramente rappresentata dai tempi di stazionamento delle navi nei porti in attesa di effettuare le operazioni di sbarco/imbarco. Ad esempio, un viaggio sulle rotte Europa – Oriente possono arrivare ad un costo fisso di circa USD 30,000 /giorno più un costo variabile di circa USD 95,000 /giorno (including bunker costs + canal costs + port costs + insurance + miscellaneous), per cui un incremento di tre giorni, dovuto a congestionamento e/o attesa nei vari porti potrà incidere notevolmente sul costo totale del tragitto. Queste diseconomie si traducono anche in un incremento di consumi di carburante con ricadute, non secondarie, di tipo ambientale.

Pertanto tutti gli attori che operano nel settore marittimo: shipping lines, operatori dei terminali e operatori della logistica/spedizionieri, devono fare i conti con le dinamiche in atto che impongono tempi di risposta stretti, costi bassi ed affidabilità nel servizio fornito.

Ciò significa che la congestione dei porti costituisce il primo fattore negativo da contrastare e minimizzare.

3.3 Gli ostacoli e i limiti infrastrutturali allo sviluppo dell'intermodalità con riferimento alle vie del mare

Nello scenario delle trasformazioni, un buon servizio portuale, ispirato al principio della concorrenza regolamentata, diventa imprescindibile.

Infatti, uno dei principali ostacoli allo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio, oltre a quelli di natura infrastrutturale, sembra essere la percezione o l'immagine di questo tipo di trasporto: tra gli spedizionieri sembra soddisfatto solo il parametro della sicurezza di carico, mentre la durata, la flessibilità e la frequenza sono giudicati insoddisfacenti e mediocre l'affidabilità.

Lo sforzo per promuovere una nuova immagine, moderna e dinamica passa però attraverso una profonda azione di riorganizzazione del settore che implica investimenti sia di tipo infrastrutturale che organizzativo e tecnologico. Ed è proprio su tali aspetti che si sono sempre più orientate le politiche e le azioni messe in atto dall'UE e dagli stati membri.

I tempi prolungati di sosta nei porti sono dovuti soprattutto a carenze dell'infrastruttura, alla mancanza di adeguati collegamenti terrestri e a limitatezze nella movimentazione delle merci. I costi portuali sono talvolta molto elevati e non sempre corrispondenti al tipo di servizi offerto.

Non tutti i porti sono adatti per rispondere al meglio alle esigenze del trasporto marittimo, non avendo realizzato terminali separati per la navigazione a corto raggio, attrezzandoli di servizi dedicati sulla base di considerazioni commerciali. Altro fattore che limita il decollo dei servizi portuali è il mancato adeguamento delle strutture all'evoluzione delle esigenze delle nuove flotte.

In altri termini le prestazioni commerciali per essere efficaci devono risultare integrate, si rende cioè necessario riunire tutti i soggetti coinvolti nella catena logistica (caricatori, armatori o qualsiasi altro soggetto dell'industria marittima e i trasportatori stradali, ferroviari e fluviali) in uno sportello unico che permetta di rendere la spedizione intermodale e l'uso dei trasporti marittimi affidabili, flessibili e semplici quanto il trasporto stradale.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 31 | 65 |

In tale politica di concertazione/sinergia lo sviluppo dei servizi telematici (scambio elettronico dei dati), operando in modo determinante nel miglioramento dell'affidabilità e della sicurezza delle operazioni, si inserisce come uno dei settore chiave per l'efficacia della catena intermodale.

L'elemento debole della catena del modo di trasporto è rappresentato dalle rotture di carico che generano perdite di tempo e costi aggiuntivi, a scapito della competitività e a tutto vantaggio del trasporto stradale che dispone di una rete capillare.

Pertanto nei porti è importante creare le condizioni tecniche favorevoli sia allo sviluppo delle figure **dell'integratore di trasporto merci** che alla **standardizzazione delle unità di carico**:

- *per quanto riguarda "l'integratore" si pone l'esigenza di offrire ai clienti il miglior servizio possibile che contempli efficienza di trasporto, prezzi e impatto ambientale in senso lato (economico, ecologico, energetico, ecc.). Alla stregua di quanto è avvenuto mondialmente per la distribuzione dei pacchi, dovrebbe emergere una **nuova professione che si occupi del trasporto integrato di merci nell'ambito di spedizioni complete** (superiori a 5 tonnellate circa). Questi "integratori del trasporto merci" devono poter combinare a livello europeo e mondiale le qualità specifiche di ogni modo.*
- *lo sviluppo dei container di grandi dimensioni utilizzati da imprese americane o asiatiche che esportano nel mondo intero porrebbe alcuni problemi di sicurezza sulle strade europee per le consegne ai clienti finali. I trasportatori terrestri europei hanno quindi sviluppato container più grandi adatti alla palettizzazione: le casse mobili, che non pongono problemi in termini di consegne ai destinatari ultimi. La maggior parte di queste casse è adattata per essere trasferita facilmente dalla ferrovia alla strada (e viceversa). Più grandi dei containers, le casse facilitano l'impiego delle palette ma risultano più fragili e non sono sovrapponibili. Bisogna quindi mettere a punto e standardizzare nuove unità di carico che presentino allo stesso tempo i vantaggi dei contenitori e quelli delle casse mobili e che siano ottimizzate per i passaggi da un modo all'altro¹³.*

3.3.1 *Le Piattaforme logistiche: una risposta all'integrazione*

Nel processo di integrazione dei modi e conseguentemente delle reti, ivi compresa quella marittima i porti, punti intermodali di connessione, devono poter rispondere a nuovi ruoli e funzioni.

I principali porti del pianeta sono sempre più interessati, in virtù di una più intensa integrazione tra sistemi di trasporto marittimi e terrestri, a stringere rapporti di collaborazione con altre realtà portuali collocate in aree strategiche dal punto di vista del traffico internazionale, al fine di evitare il rischio di saturazione delle reti terrestri di trasporto.

In quest'ottica i porti del Mediterraneo possono essere considerati partners ideali dei grandi porti mondiali poiché possono offrire, in virtù della loro collocazione, interessanti alternative di smistamento della merce.

Nell'ottica di vedere il nostro Paese collocato come piattaforma logistica europea per la movimentazione delle merci in ambito continentale e nazionale, si dovrà rendere competitivi sia il trasporto ferroviario che marittimo con

¹³ LIBRO BIANCO, La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, Bruxelles, 2.9.2001 COM(2001) 370 definitivo

| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 32 | 65 |

una serie di interventi che si attestino sulle soluzioni organizzative e gestionali più innovative, già in atto in altri paesi del Nord Europa.

Ciò comporta un riorientamento delle strategie di sviluppo dei porti nazionali, come ampiamente richiamato nei capitoli precedenti, come pure il conseguimento di riforme della legislazione e degli ambiti gestionali all'interno dei porti.

Una particolare sottolineatura va alla necessità di definire nuove forme di partenariato tra il settore pubblico e privato nell'operatività portuale, nel finanziamento degli investimenti e nella gestione dei beni portuali, necessità che porta ad una revisione dei ruoli dei vari attori che si trovano ad operare.

Le Autorità Portuali hanno il compito di sostenere e incoraggiare lo sviluppo di forme di cooperazione tra i vari soggetti coinvolti nell'intermodalità, e ciò presuppone un'apertura alla competizione nella fornitura di servizi portuali e appropriate modifiche dei regolamenti, quando le condizioni di mercato lo rendono necessario.

In questo contesto l'offerta dei servizi logistici, intesa come aree dedicate alla “lavorazione logistica delle merci”, diventa un nodo cruciale per lo sviluppo dei nodi portuali, infatti è dimostrato che l'adozione di politiche coraggiose di investimento nella logistica hanno determinato un notevole incremento dei traffici, del valore aggiunto prodotto dalle attività portuali e del retro porto, nonché un aumento dell'occupazione.

La stretta connessione delle piattaforme logistiche con gli hub portuali, costituisce il fattore vincente dello sviluppo dell'intermodalità terra mare e, delle strutture portuali stesse.

Fra l'altro, l'attivazione di queste aree attrezzate potrebbe contenere la perdita di posti di lavoro determinata dal declino dell'industria pesante; infatti, una serie di studi geoeconomici, promossi con il contributo dell'UE, hanno infatti posto in evidenza come, per ragioni legate all'economia dei processi di approvvigionamento-produzione-distribuzione dell'industria siderurgica, i centri di produzione dell'ormai antica industria pesante, in Europa, siano situati in aree di grande interesse logistico poiché sono collocati a ridosso di porti marittimi o fluviali (per lo sbarco dei fossili e minerali e il reimbarco di semiprodotto e prodotti siderurgici) o nei nodi di altri centri industriali, utilizzatori dei prodotti siderurgici¹⁴.

3.3.1.1 La piattaforma logistica

La Piattaforma logistica è un centro di interscambio fra due o più modi di trasporto dotata di capacità di stoccaggio e di lavorazione della merce (vd. Fig. 3.3.A). Essa si caratterizza per la varietà, la complementarità e la completezza dei servizi offerti alla merce e quindi da un elevato livello di integrazione operativa e informativa, tra i vari soggetti che operano nel sedime, in modo da realizzare un segmento molto ampio della catena logistica all'interno del sedime stesso, senza interruzioni. Tale struttura induce all'esterno solo i flussi indispensabili, ottimizzando la mobilità¹⁵.

¹⁴ ATI: Impresa Grassetto SPA, Grandi Lavori Fincosit SPA, Armafer srl, Logsystem srl , *Piastra portuale di Taranto - Nodo infrastrutturale del porto di Taranto e adeguamento infrastrutturale su gomma e su rotaia- Piastra logistica integrata al sistema transeuropeo intermodale del “Corridoio Adriatico”*, Studio di fattibilità, 2002.

¹⁵ *Piastra portuale di Taranto - Nodo infrastrutturale del porto di Taranto e adeguamento infrastrutturale su gomma e su rotaia- Piastra logistica integrata al sistema transeuropeo intermodale del “Corridoio Adriatico”* op.cit.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 33 | 65 |

In una piattaforma integrata i vari operatori (Terminal operatori, autotrasportatori, corrieri, magazzini generali, operatore logistico, spedizioniere, ecc..) devono poter disporre di:

1. spazi e strutture adeguate alle loro attività;
2. un terminal intermodale efficiente, in termini di frequenza di servizio e direttrici di traffico;
3. buoni collegamenti a un grande porto e a un grande aeroporto intercontinentale;
4. collegamenti stradali sulle principali direttrici di traffico a livello europeo.

Sulla piattaforma devono potersi trovare tutti i possibili servizi di movimentazione, sviluppati da più operatori specializzati in regime di concorrenza. Essa è tanto più efficiente quanto più è completa la gamma dei servizi che offre; infatti, il passaggio da un operatore all'altro (che esegue un'operazione consecutiva) è a basso costo se entrambi si trovano sulla stessa piattaforma.

Tale diversificazione dei servizi non può essere intesa rivolta a tutti i tipi di merce; la specializzazione su poche classi merceologiche è la base del successo di una piattaforma..

L'innovazione di queste strutture sta nel fatto che:

- più aziende, in concorrenza tra loro, operano nello stesso sito;
- gli impianti risultano molto all'avanguardia, così come le competenze;
- si garantiscono alte velocità nelle spedizioni dei pallet, per qualsiasi destinazione e mezzo di trasporto;
- si effettuano groupages se le quantità sono inferiori all'unità di carico.

A ben vedere la piattaforma unifica, in modo integrato e competitivo, l'insieme di attività che normalmente, vengono effettuate attraverso segmenti distinti dell'intero processo del trasporto merci.

Queste strutture, data la complessificazione delle figure e delle attività che, insieme, concorrono al successo dell'offerta di trasporto, devono poter disporre di sistemi informatici idonei a gestire i flussi di informazioni necessari per gestire le operazioni, informare i clienti e gli operatori in tempo reale e sfruttare al meglio le risorse disponibili (treni, unità di carico, ecc..).

| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 34 | 65 |

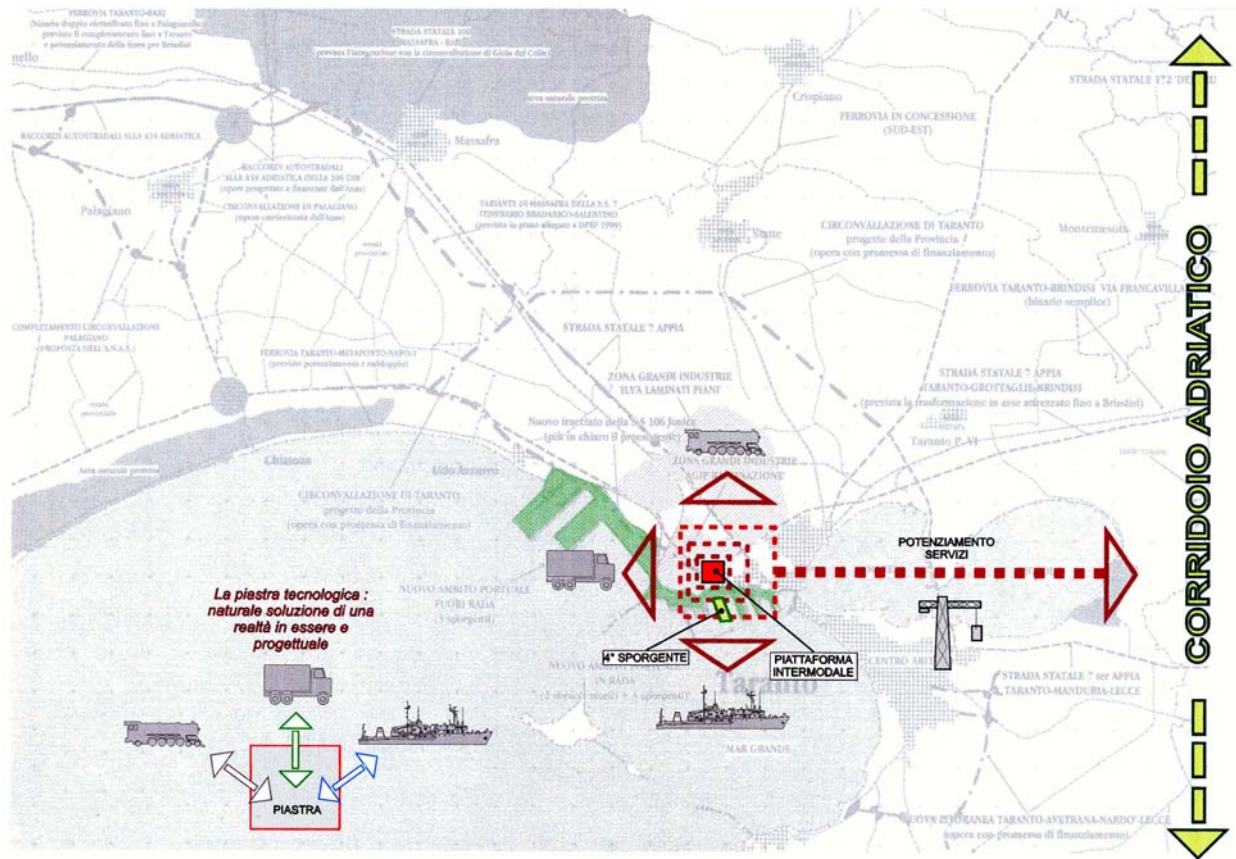


Fig. 3.3.A Schematizzazione dell'integrazione che avviene nella Piattaforma logistica di Taranto



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 A0U GEA 001 | 01 | 35 | 65 |

4 LE INDICAZIONI DELLA PROGRAMMAZIONE DI SETTORE

4.1 Il Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica 2001

Il Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), risalente al 2001, pone le premesse per definire una politica integrata dei trasporti indispensabile per recuperare i ritardi infrastrutturali, sia sulle reti che sui nodi di interscambio, e ricollocare l'Italia nelle reti europee.

Inoltre, grazie alla posizione geografica privilegiata delle regioni italiane, il Piano intende perseguire attivamente il concetto di Italia come *naturale piattaforma nel Mediterraneo* attraversata da tre grandi direttrici di collegamento mondiale: due direttrici est-ovest, la prima che va dai Balcani e dall'Europa orientale verso l'Europa occidentale e la Penisola iberica (Corridoio 5), la seconda che va dall'Estremo Oriente all'Europa occidentale attraverso il canale di Suez ed il Mediterraneo (Corridoio 8), e la direttrice nord-sud che va dal nord Africa e dai Paesi del vicino e Medio Oriente verso l'Europa meridionale e centrale (Corridoio I).

Il nostro Paese è, inoltre, al centro del crescente sviluppo dei flussi di traffico merci e passeggeri che gravitano attorno al bacino del Mediterraneo, ed è potenzialmente in grado di offrire adeguati servizi logistici e di trasporto per il traffico di attraversamento.

Nelle prospettive di sviluppo che si vanno a delineare, la politica degli investimenti nel comparto dei trasporti non può essere affrontata soltanto in termini di potenziamento infrastrutturale ma deve comprendere una pluralità di azioni, tutte orientate all'aumento dei livelli di efficienza del Paese. Nell'ambito del PGT si propongono soprattutto azioni mirate ad aumentare l'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi di trasporto, in termini di qualità, di affidabilità, di sicurezza, di riduzione del costo e di nuove regole per la composizione dei conflitti.

Un aspetto molto interessante, enunciato dal Piano riguarda l'approccio della finanza di progetto, introducendo il concetto della collaborazione pubblico privato, una volta individuati gli strumenti e le modalità di intervento pubblico, queste ultime adeguate a contemperare il massimo coinvolgimento delle risorse di mercato e della capacità operativa dei soggetti privati, con il grado di efficienza e gli obiettivi di qualità individuati per servizi e infrastrutture.

Le forme di collaborazione pubblico - privato attivabili per la realizzazione e la gestione degli investimenti andranno definite in funzione:

- **del grado di liberalizzazione e dei meccanismi di regolazione di ogni comparto del settore;**
- **della natura pubblica o di pubblica utilità conferita al servizio erogato con gli investimenti da realizzare;**
- **del livello amministrativo interessato e competente.**

Dalla diagnosi condotta dal PGT emerge che “nel trasporto aereo e marittimo permangono ampi margini di sviluppo dei traffici, sia per i passeggeri che per le merci, ma vincoli organizzativo-gestionali, qualità e capacità delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali e portuali ne ostacolano lo sfruttamento.

L'assetto organizzativo-gestionale nel suo complesso è superato, anche perché le grandi imprese del settore sono prevalentemente pubbliche e operano talvolta ancora in regime di monopolio. Permangono strutture inefficienti e obsolete, non in grado di risolvere i nuovi problemi e ancora distanti dagli indirizzi comunitari, sempre più orientati a realizzare una maggiore liberalizzazione e l'abbattimento degli ostacoli alla concorrenza.[....].

L'impresa privata italiana di trasporto, specie nel comparto merci e logistica e nel settore aereo, è in posizione subalterna rispetto a concorrenti esteri che sono di gran lunga più strutturati per dimensione, capacità



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 36 | 65 |

imprenditoriale, livelli di innovazione organizzativa e tecnologica. È plausibile che in assenza di appropriate misure, nel prossimo futuro imprese straniere, più concorrenziali, occupino quote crescenti del mercato italiano”

Conseguentemente, tra gli obiettivi del PGTL, è indicata, per la zona mediterranea, la creazione di una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di transhipment - 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.

Il Piano dedica al Mezzogiorno un’attenzione particolare in quanto si rende necessario agire sul recupero della marginalità e della perifericità di tale parte del Paese, senza praticare però forme di assistenzialismo.

Pertanto, vengono individuati degli interventi infrastrutturali, ritenuti prioritari, volti ad innescare o sostenere processi di sviluppo, nell’ambito di una prospettiva di maggiore valorizzazione del territorio. In questa logica, un’azione decisiva per la valorizzazione del Mezzogiorno, quale piattaforma logistica, riguarda la formulazione di specifici progetti nei distretti industriali in via di sviluppo, il potenziamento e l’adeguamento delle infrastrutture portuali, aeroportuali e intermodali e la loro interconnessione con le reti di trasporto stradali e ferroviarie, oltre che lo sviluppo della nautica da diporto.

Si determineranno poi le condizioni per aumentare il valore dei servizi offerti dalle infrastrutture esistenti, anche attraverso opportune politiche di regolazione e liberalizzazione dei mercati. Al riguardo, è opportuno infatti rilevare che una componente molto significativa dell’inadeguatezza dei servizi di trasporto nel Mezzogiorno è ascrivibile agli elevati costi per gli utenti, connessi a aree monopolistiche dell’offerta (si pensi in particolare alle tariffe aeree).

Il Piano non prevede la realizzazione di nuovi porti ma il completamento delle opere di grande infrastrutturazione nella rete portuale esistente. Assegna invece grande importanza alla specializzazione dei porti ed ai collegamenti tra questi ed il territorio.

Tanto i collegamenti ferroviari (in particolare per i traffici containerizzati intermodali ed i traffici a carro completo di rinfuse e merci varie non unitizzate), quanto i collegamenti stradali (in particolare per i porti con elevato traffico di rotabili), dovranno essere potenziati sia sul piano infrastrutturale che su quello dei servizi alla clientela. A tal fine il Piano ritiene necessario un riordino degli assetti gestionali della manovra ferroviaria nei porti, che confermi il ruolo regolatore delle Autorità Portuali sia nell’assegnazione a società che ne facciano richiesta e siano in grado di offrire il servizio di manovra alle migliori condizioni di mercato, sia nella vigilanza che qualunque operatore in possesso di licenza d’impresa ferroviaria possa accedere ai terminal, se il suo servizio è richiesto dall’impresa concessionaria del terminal stesso.

Il sistema portuale italiano potrà inoltre trarre grandi vantaggi sul piano della competitività con altri sistemi mediterranei se sarà in grado di offrire piattaforme di comunicazione telematica con linguaggi omogenei e condivisi da tutti i principali attori.

La costruzione di un sistema integrato di servizi di trasporto mediante navi Ro-Ro e multipurpose dedicate alle merci e di navi traghetto miste, con priorità assegnata al progetto “autostrade del mare”, è in sintonia con l’attenzione che l’Unione Europea dedica allo short sea shipping (cfr. Risoluzione del Consiglio del 14.02.2000).

Infine, è necessario armonizzare i costi in modo da offrire agli operatori dei parametri certi nonché favorire l’impiego dei moderni strumenti telematici per consentire una più efficiente organizzazione delle prenotazioni, una migliore programmazione degli imbarchi, una più sicura pianificazione dello stivaggio, una maggiore sicurezza per la merce, una modernizzazione dei sistemi di controllo doganali, un più rapido assolvimento degli obblighi



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 37 | 65 |

burocratici e una completa standardizzazione delle procedure. A questo proposito si sollecita la creazione di uno “Short Sea Promotion Office” in grado di monitorare il livello e la qualità del servizio offerto, di segnalare per tempo le criticità e di trasferire nel nostro sistema le *best practices* del settore.

4.2 Il Piano della logistica CIPE 2006

Il CIPE, con la Deliberazione del 22 marzo 2006 (Deliberazione n. 44/06), con cui approva il Piano della logistica dà un impulso alla politica dei trasporti, in particolare della logistica. Il Piano si configura, sotto il profilo infrastrutturale, quale continuità programmatica del “Piano generale dei trasporti e della logistica”, integrato – come previsto dall’art. 1 della legge 443/2001 – dagli interventi trasportistici inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche .

Nella prospettiva di voler conseguire un'armonizzazione tra l’offerta infrastrutturale e la domanda di trasporto, individua alcune linee prioritarie di intervento così sintetizzabili:

- riequilibrare il sistema modale sulle grandi direttrici, in particolare per il traffico merci;
- riorganizzare la portualità e l’areoportualità;
- alleggerire la mobilità nelle grandi aree urbane;
- mettere in sicurezza il sistema trasportistico;
- ridurre il differenziale negativo nei confronti degli altri Paesi europei, in termini di competitività;

Le indicazioni strategiche contenute nel Piano hanno portato alla identificazione territoriale delle seguenti “macro-aree di interesse logistico”, macro-aree che, come indicato nel citato documento programmatico del luglio 2005, con adeguata caratterizzazione funzionale, possono diventare le piattaforme logistiche del Paese:

- la piattaforma logistica del Nord-Ovest;
- la piattaforma logistica del Nord-Est; la piattaforma logistica tirrenico-adriatica del Nord;
- la piattaforma logistica tirrenico-adriatica centrale; la piattaforma logistica tirrenico Sud;
- la piattaforma logistica adriatica Sud; la piattaforma logistica del Mediterraneo Sud.

In questo contesto macroterritoriale, la rete portante risulta così costituita da:

- 9 grandi hub di attrazione per il combinato terrestre: Novara, Milano, Verona Quadrante Europeo, Padova, Bologna, Roma Nord, Napoli-Marcianise, Bari, Catania; hub che intercettano i flussi di traffico sulle principali direttrici di trasporto e fungono da porte di accesso ad un sistema più complesso, costituito dal resto della rete dei terminali ferroviari intermodali, che completa – assieme alla rete degli interporti, della retroportualità e delle piattaforme di filiera – la struttura di distribuzione delle funzioni trasportistiche e logistiche;
- 11 poli di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo: La Spezia/Savona-Genova, Venezia/Chioggia, Trieste/Monfalcone, Ravenna, Livorno/Marina di Carrara-Piombino, Civitavecchia-Olbia, Ancona, Napoli-Salerno, Bari-Brindisi, Palermo-Trapani, Catania/Augusta-Messina; poli rafforzati dalle strutture retroportuali ed interportuali, che fungono da polmone operativo laddove la dimensione degli spazi portuali non sia tale da consentire il massimo livello di integrazione con il territorio di influenza;



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 38 | 65 |

- **3 hub portuali: Gioia Tauro, Taranto, Cagliari;**
- 2 hub aeroportuali cargo: Milano Malpensa, Roma Fiumicino;

Tale sistema portante deve essere adeguatamente supportato sia da una rete infrastrutturale, che migliori l'accessibilità alle macro-aree di cui sopra, sia da una rete telematica integrata, entrambe finalizzate a migliorare i livelli di capacità della rete, gli standard degli operatori e la gestione delle imprese dei servizi di trasporto e logistica anche ai fini della sicurezza.

Il rafforzamento delle funzioni trasportistiche e logistiche deve essere accompagnato da un nuovo modello organizzativo attraverso l'offerta di servizi integrati.

Il Piano si propone quale strumento di riferimento per la definizione e l'impianto delle opportunità organizzative e regolative, utili ad assicurare certezza programmatica agli operatori del settore. In questa prospettiva vengono indicati come priorità da sostenere e da finanziare a breve, tra le altre:

- **i centri attrezzati per il combinato terrestre e marittimo e le aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto, anche ai fini della sicurezza, nonché le piattaforme logistiche e la retroportualità in attuazione della rete portante;**
- **le politiche per la logistica delle macro-aree come sopra specificato, attraverso l'attivazione di un'unità di coordinamento e pervenendo anche alla definizione di accordi di programma tra nodi presenti all'interno dello stesso corridoio;**
- **l'implementazione di un sistema logistico integrato e diffuso in termini di infrastrutture fisiche e di architettura telematica di supporto.**

4.3 Il Piano Regionale dei Trasporti

La Regione Puglia, con delibere di Giunta Regionale del 6 novembre 2002, nn. 1719 e 1720, ha approvato definitivamente il Piano Regionale dei Trasporti ed il Piano Triennale dei Servizi.

Il precedente P.R.T. del 1990 delineava un quadro di interventi di potenziamento ed adeguamento del sistema dei trasporti terrestri, marittimi ed aerei, troppo condizionato da scenari trasportistici propri degli anni ottanta e novanta, e realizzato solo parzialmente.

La Puglia risulta inoltre fortemente interessata dalle connessioni nazionali ed internazionali del corridoio plurimodale Adriatico (Vd Fig. 4.3.A), per il quale il P.G.T. del 1986 prevedeva una serie di interventi di potenziamento ricadenti nella Regione, che non risultano ancora pienamente realizzati, e che lo studio di fattibilità (cofinanziato dalla U.E. e dalla Intesa Istituzionale delle Regioni) ha compiutamente analizzato, pervenendo ad un quadro organico di interventi infrastrutturali, organizzativi ed istituzionali, ampiamente ripresi e fatti propri dal nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (delibera CIPE febbraio 2001).

Gli obiettivi del PRT 2002 risultano in piena coerenza con gli obiettivi del PGT e gli obiettivi della pianificazione alla scala regionale e locale.

In primo luogo, gli interventi sui sistemi di trasporto regionali debbono puntare a garantire elevati livelli di accessibilità all'intero territorio di riferimento, anche se con livelli di servizio (tempi di accesso, qualità del trasporto, costi) differenziati in relazione alla rilevanza sociale delle diverse zone.

Il sistema plurimodale dovrà essere caratterizzato da elevata affidabilità e bassa vulnerabilità.

| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 A0U GEA 001 | 01 | 39 | 65 |

Altro obiettivo imprescindibile è quello della salvaguardia dell’ambiente e dell’aumento della sicurezza.

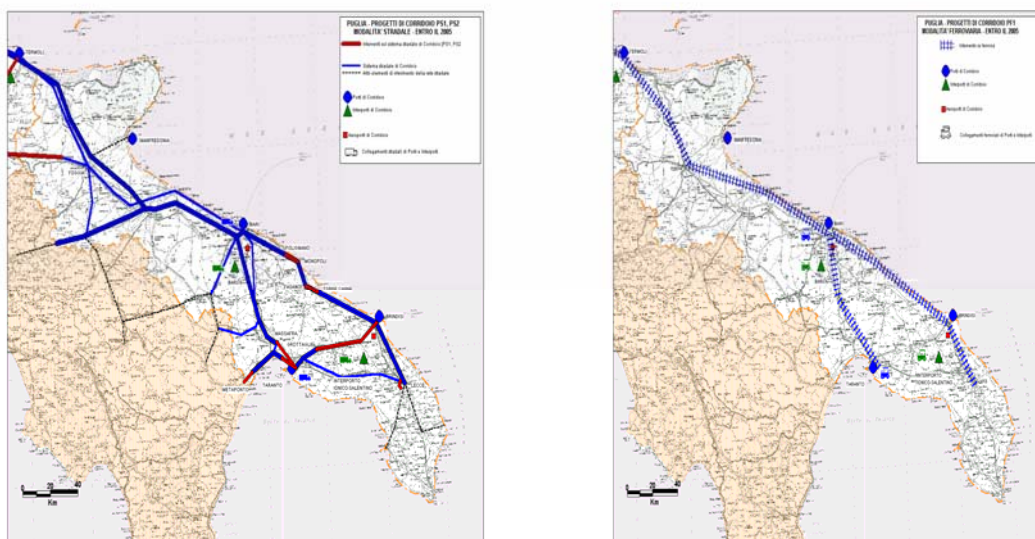


Fig.4.3.A Studio di fattibilità del Corridoio Adriatico – Progetto di corridoio settoriale ferroviario e stradale PTR’90 (da PTR 2002)

4.3.1 Analisi sulla dotazione infrastrutturale

Dall’analisi che il Piano ha condotto sulla dotazione infrastrutturale, si evince che la Puglia si posiziona al decimo posto nella graduatoria nazionale, una situazione intermedia rispetto al resto dell’Italia, con un indice sintetico di dotazione pari a 81,2 (posto pari a 100 il valore medio nazionale).

Da un’analisi dei singoli comparti considerati è possibile evidenziare come i soli valori che si attestano al di sopra della media nazionale siano relativi ai collegamenti portuali (112,7) ed alla presenza sul territorio di acque e depuratori (109,3), mentre si possono riscontrare valori decisamente più bassi della media per ciò che riguarda l’accessibilità alle strutture aeroportuali (43,4), alla rete stradale ed autostradale (61,2) ed alla rete ferroviaria (71,1). Infine l’indice di dotazione infrastrutturale dei servizi alle imprese, pur presentando un valore inferiore alla media nazionale (pari a 75,2), si attesta su di un livello nettamente superiore rispetto a quello dell’aggregato relativo al Mezzogiorno.

A questo quadro corrisponde un livello di soddisfazione, espresso dalle imprese basso e certamente non confortante.

La Puglia risulta la regione tra le più industrializzate del Mezzogiorno, ed è anch’essa soggetta ad un fenomeno di crescita dei flussi di traffico merci. Questo risultato, dovuto alla configurazione geografica della Regione e alla disponibilità di numerosi scali, conferisce notevole importanza al sistema portuale Pugliese, in particolare al porto di Taranto.

4.3.2 Inquadramento del trasporto marittimo



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 40 | 65 |

Il trasporto marittimo risulta predominante soprattutto nell’interscambio con l’estero, date anche le caratteristiche fisiche di buona parte delle merceologie trasportate (merci piuttosto voluminose, molto pesanti e non deperibili). Infatti, la relativa alta incidenza negli scambi delle merci, dei porti pugliesi, è dovuta essenzialmente alla presenza sul territorio regionale dell’impianto siderurgico tarantino Ilva laminati piani (recentemente privatizzato), uno dei più grandi d’Europa, cui attiene un traffico di quasi 25 milioni di tonnellate (minerali di ferro e prodotti energetici in entrata, prodotti siderurgici in uscita), vale a dire i tre quarti dell’intero commercio estero regionale espresso in termini quantitativi. Questo traffico rappresenta quasi l’intera attività del porto di Taranto (considerazioni ormai datate e riviste alla luce dello sviluppo delle attività svolte da TCT Spa nel Molo Polisettoriale), dato che la quasi totalità del traffico merci con l’estero di tali prodotti avviene via mare.

Il porto di Taranto, essendosi sviluppato come porto a servizio dell’industria pesante localizzata nel suo entroterra (i Minerali di ferro rappresentano ancora la voce merceologica di maggior entità, seguiti dai Combustibili solidi , Petrolio e Prodotti metallurgici semilavorati), risulta fortemente condizionato da queste presenze.

La situazione, che vede uno scarso traffico containers nei porti pugliesi, rispetto agli altri porti del Corridoio, va rapidamente mutando, per il porto di Taranto, con l’ingresso di Evergreen, e si modificherà per Bari e Brindisi a seguito degli interventi in corso sulle aree portuali - intermodali.

In questo quadro, la plurimodalità, intesa come possibilità di ricorrere al modo di trasporto più congeniale e strategico per le specifiche esigenze, diventa quindi basilare per l’identificazione del quadro attuale e degli scenari futuri. Inoltre, un’adeguata pianificazione dello sviluppo delle infrastrutture potrebbe costituire un importante vantaggio competitivo per la Regione, vista la vocazione trasportistica già presente.

I porti pugliesi che fanno parte della **Rete Portuale SNIT individuata nel P.G.T**, e che pertanto sono sede di Autorità Portuali (ex L. 84/94), sono: *Bari, Brindisi e Taranto*.

Lo strumento nel quale vengono inquadrate le strategie delle Autorità Portuali sulle infrastrutture di competenza è il Piano Operativo Triennale (P.O.T.).

Il Piano dei Trasporti recepisce i contenuti di tali strumenti di programmazione che risultano coerenti con le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e che rispondono ai seguenti obiettivi strategici, individuati per l’intero sistema della portualità regionale:

- Riconoscimento del ruolo di **Porto di Taranto** come **Hub di Transshipment** di valenza internazionale, come **porto industriale** di riferimento per il comparto siderurgico, petrolifero e dei cementi e come **porto commerciale** a servizio dell’area più meridionale della regione; *il Porto di Taranto è un terminale del Corridoio Adriatico.*
- Riconoscimento del ruolo del Porto di Bari come terminale polifunzionale Ro-Ro e di Cabotaggio Internazionale e Nazionale e come Terminale Crocieristico e come nodo di traffici feeder inter-adriatici e di collegamento con i porti HUB del Mediterraneo; *il Porto di Bari è un terminale del Corridoio Adriatico e del Corridio Trans-Europeo VIII che interessa l’Albania, la Macedonia, la Romania e l’area del Mar Nero sino al Caucaso.*
- Riconoscimento del ruolo del Porto di Brindisi come Terminale Ro – Ro Internazionale e Nazionale e come Scalo *Multi-Purpose* in cui convivono funzioni commerciali (legate anche al traffico container), industriali e di servizio, anche rivolte al trasporto passeggeri; *il Porto di Brindisi è un terminale del Corridoio Adriatico e dei corridoi europei.*

Il trasporto aereo, sul fronte delle merci, non è stato considerato dal Piano in quanto presenta trascurabili percentuali di operatività nel settore.

| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 41 | 65 |

4.3.2.1 Le prospettive di medio lungo periodo

Per quanto riguarda le previsioni riguardanti il traffico di contenitori (*feederaggio marittimo e ferroviario*) il Piano prevede un incremento del movimento lungo la direttrice adriatica principalmente per effetto della crescente quota del traffico tra l'Estremo Oriente ed il Centro Europa. Un importante contributo a tale trend evolutivo deriva dallo sviluppo del terminal di Taranto, che porterà non solo ad un intensificarsi del traffico di *feeder* in Adriatico, ma anche ad un maggior carico sulla linea ferroviaria litoranea.

Considerando che la parte prevalente del traffico addizionale dovrebbe riguardare il mercato centro-europeo, appare del tutto plausibile che almeno un quarto del movimento totale venga instradato sulla direttrice adriatica. In questo quadro, il transshipment su Taranto riguarderebbe quasi la metà del traffico, in linea con le tendenze in atto in tema di traffici commerciali a lunga distanza.

4.3.2.2 Il sistema dei nodi intermodali e della logistica

La proposta di Piano per il settore merci risulta sostanzialmente incentrata su una nuova organizzazione della rete logistica regionale.

Tenendo conto dell'articolazione della domanda (*da interscambio regionale con il centro - nord Italia e con l'estero, da interscambio regionale con le regioni del centro – sud Italia e da mobilità interna alla regione, a servizio dei distretti produttivi e della commercializzazione dei prodotti*), il Piano prevede una specifica proposta di strutturazione della rete logistica, con funzioni ed articolazione territoriale, propri del livello considerato.

La **rete logistica di I Livello**, a supporto dell'intermodalità è definita da:

- Interporto di Bari Lamasinata, trasporto intermodale e ferroviario combinato al servizio dei flussi regionali di medio – lunga percorrenza⁽¹⁶⁾;
- Centro Intermodale e distripark di Brindisi, al servizio dei flussi marittimi internazionali (Ro-Ro) e di supporto alle attività logistiche portuali;
- **Sistema portuale e distripark di Taranto, al servizio dell'intermodalità terrestre dei grandi flussi merci del transshipment mediterraneo ed oceanico del porto** ⁽¹⁷⁾;
- Centri logistici integrati di Cerignola e Jonico Salentino (in cui si inseriscono le iniziative in atto a Francavilla Fontana¹⁸) al servizio dei flussi di media e lunga percorrenza propri dei sistemi produttivi locali.

^{16/} In questo ambito si inserisce anche il progetto del Comune di Bari, dell'Autorità Portuale di Bari e della Società Interporto Bari Lamasinata relativo alla connessione fisica e funzionale tra il Porto di Bari e l'Interporto, al fine di favorire l'intermodalità dei flussi merci di provenienza marittima (mediterranea).

^{17/} In questo ambito si collocano e debbono essere incluse tutte le eventuali iniziative come ad esempio quella del Centro Intermodale di Palagiano

¹⁸ Nell'area Jonico Salentina sono state avviati nel tempo diverse iniziative, di cui quella del centro di Francavilla Fontana è la più avanzata e matura. Questo centro è stato quindi indicato nella Tavola L.1 come Centro Logistico di primo livello; le altre iniziative dovranno pertanto assumere questo nodo come centro ordinatore dei servizi, cui coordinarsi ed integrarsi al fine di ottimizzare le prestazioni offerte.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 42 | 65 |

La rete logistica di **II Livello**, a supporto dei sistemi produttivi locali e per la razionalizzazione del trasporto su strada è costituita dai Centri Logistici Polifunzionali, ovvero da un insieme di centri, diffusi sul territorio, articolati in funzione della localizzazione dei principali distretti e delle aree produttive regionali.

La rete **logistica di III livello** è a supporto della commercializzazione e distribuzione delle merci nelle principali aree urbane.

4.3.3 *Le proposte per il sostegno alla razionalizzazione logistica*

Nel nuovo quadro di riferimento definito dal P.R.T. emerge con forza la necessità di operare sia per l'adeguamento del sistema infrastrutturale sia attivando misure di carattere gestionale ed organizzativo, in cui la Regione può svolgere una funzione di indirizzo e di ausilio.

In sintesi le azioni proposte sono (vd. Tab. 4.3.A e Figg. 4.3.B e 4.3.C):

- **Azioni sui costi percepiti dai decisori del trasporto; a questo proposito il Piano sollecita la Regione ad avviare, come approfondimento del P.R.T., un Piano Regionale delle Merci e della Logistica, in accordo con le Associazioni Industriali e le Camere di Commercio.**
- **Azioni per l'efficienza del trasporto stradale; a questo proposito il Piano chiama la Regione ad attuare misure incentivanti la realizzazione del sistema logistico di 2° livello, ad esempio con facilitazioni alla realizzazione (es riduzione delle imposte e rapidità di rilascio delle concessioni), sostegno a consorzi di aziende di trasporto per la costituzione di centri di *groupage*, sostegno alle aziende di produzione per la realizzazione di centri comuni di acquisto, ecc.**
- **Azioni per l'efficienza del trasporto ferroviario e intermodale, agevolando e finanziando la realizzazione degli scali intermodali e l'inserimento di nuovi operatori ferroviari privati nel settore merci.**
- **Azioni per la realizzazione di centri direzionali logistici; il Piano prevede la realizzazione di un sistema logistico integrato con prevalenti funzioni di direzione logistica delle merci, a servizio dei distretti produttivi e dell'economia regionale**
- **Formazione del Transport District Manager.**
- **Azioni di marketing regionale.**

| | | | | |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 A0U GEA 001 | 01 | 43 | 65 |



Fig.4.3.B Stralcio della Tavola del PRT – Assetto degli Interventi sul Sistema Portuale

| | | | | |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 A0U GEA 001 | 01 | 44 | 65 |

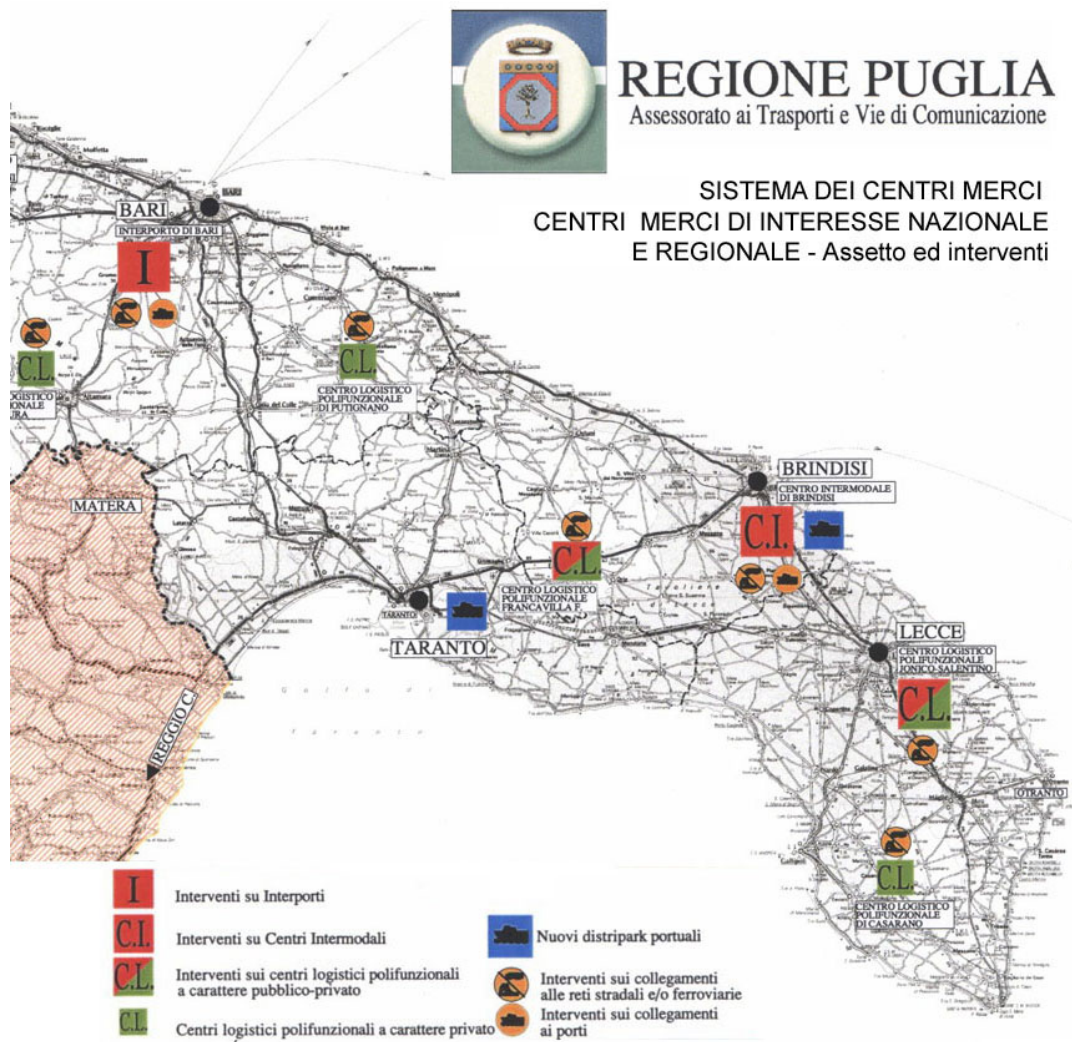


Fig. 4.3.C Stralcio della Tavola del PRT – Assetto degli Interventi sul Sistema dei Centri merci.



| | | | | |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 45 | 65 |

| Codice | Ente Competente | Intervento/Progetto | Località | Riferimenti Programmatici Principali | Indice di Maturità | ed avanzamento | Importo Intervento | Quota finanziata | Fonti attivate | Quota Residua | Fonti da attivare |
|--------|------------------------------|--|----------|---|--------------------|---------------------------|---|---|---|---|---|
| PN3_01 | Autorità Portuale di Taranto | MOLO OVEST - PUNTA RONDINELLA Colmata per fanghi di dragaggio | TARANTO | P.G.T.L. - SNIT Porti Indicazioni Autorità Portuale di Taranto P.O.N. Trasporti | A | Progettazione Definitiva | 26.855.000 Euro 52,0 Lit./Mld. | 10.226.000 Euro 19,8 Lit./Mld. | 10.226.000 Euro Fondi P.O.N. Trasporti | 16.629.000 Euro 32,2 Lit./Mld. | 26.855.000 Euro Fondi P.O.N. L. 413/98 (Rifinanziam.) + Min. Ambiente |
| PN3_02 | Autorità Portuale di Taranto | INFRASTRUTTURAZIONE PRIMARIA Realizzazione Strada dei Moli | TARANTO | P.G.T.L. - SNIT Porti P.O.T. 2001-2003 Autorità Portuale di Taranto P.O.N. Trasporti | A | Progettazione Definitiva | 13.265.000 Euro 24,4 Lit./Mld. | 13.265.000 Euro 24,4 Lit./Mld. | 13.265.000 Euro Fondi P.O.N. Trasporti | --- | --- |
| PN3_03 | Autorità Portuale di Taranto | Dragaggio, Bonifica e Approfondimento Fondali | TARANTO | P.G.T.L. - SNIT Porti Indicazioni Autorità Portuale di Taranto P.O.N. Trasporti | A | Progettazione Preliminare | 13.790.000 Euro 26,7 Lit./Mld. | 13.790.000 Euro 26,7 Lit./Mld. | 13.790.000 Euro Fondi P.O.N. Trasporti 2000 - 2008 | --- | --- |
| PN3_04 | Autorità Portuale di Taranto | IV SPORGENTE Ampliamento | TARANTO | P.G.T.L. - SNIT Porti Indicazioni Autorità Portuale di Taranto Legge Obiettivo | M | Progettazione Preliminare | 67.140.000 Euro 130 Lit./Mld. | 0,0 | --- | 67.140.000 Euro 130 Lit./Mld. | 67.140.000 Euro Fondi L. 413/98 (Rifinanziam.) e L. |
| PN3_05 | Autorità Portuale di Taranto | IV SPORGENTE Sistemazione Darsena ad Ovest | TARANTO | P.G.T.L. - SNIT Porti Indicazioni Autorità Portuale di Taranto Legge Obiettivo | M | Progettazione Preliminare | 27.745.000 Euro 53,7 Lit./Mld. | 0,0 | --- | 27.745.000 Euro 53,7 Lit./Mld. | 27.745.000 Euro Fondi L. 413/98 (Rifinanziam.) e L. |
| --- | Autorità Portuale di Taranto | DISTRIPARK PORTO DI TARANTO Realizzazione | Taranto | VEDI INTERVENTI PORTI | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |

Tab. 4.3.A Il quadro degli interventi sul sistema porti e centri merci è riportato nei seguenti stralci dei quadri sinottici del PTR.

| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 46 | 65 |

4.4 Il Piano Regolatore del Porto vigente e la sua rimodulazione

4.4.1 Inquadramento del Porto di Taranto

Il Porto di Taranto, di interesse nazionale, rientra nella Classe I della II Categoria dei porti marittimi (porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica internazionale), per cui ad esso si applica la normativa introdotta dalla Legge 28 gennaio 1994 n.84 “Riordino della legislazione in materia portuale”; in virtù di tale collocazione è sede di Autorità Portuale .

Il porto di Taranto è localizzato sulla costa settentrionale dell'omonimo golfo, che rappresenta un porto naturale costituito da una ampia rada denominata Mar Grande e da un'insenatura più interna chiamata Mar Piccolo, in cui è situato il porto storico della Città.

Alle prime strutture, sorte per soddisfare le esigenze delle attività industriali poste in località Punta Rondinella (ILVA, Agip Petroli, Cementir), se ne aggiunsero altre tanto che con il primo vero piano regolatore portuale, la zona portuale venne individuata nella lingua demaniale costiera posta a ridosso del demanio ferroviario, tra Punta Rondinella ed il Ponte di Porta Napoli. La storia del Porto di Taranto è molto legata alle vicende industriali degli stabilimenti che operano, tanto che, ancora oggi, i vari settori del porto risultano divisi sia dal punto di vista fisico, organizzativo e tecnologico. Tra la parte in rada e fuori rada non sussistono delle interconnessioni logico-funzionali, mentre la continuità, che è di tipo fisico, è assicurata dalla lingua di costa congiungente la radice del pontile petroli con la radice della colmata a mare attigua allo stabilimento ex Belleli.

Le installazioni portuali sono distribuite lungo il settore nord occidentale del Mar Grande (vd. Fig. 4.4.A e Tabb. 4.4.A e 4.4.B); sono presenti:

- un porto commerciale che comprende: la Calata 1, il 1° sporgente e la Calata 2, il Molo Polisettoriale con la Calata 5 all'estremità ovest. Nel Molo Polisettoriale è ubicato il terminal Containers , struttura completa di sistemi telematici e torre di controllo;
- il porto industriale i cui accosti sono in concessione alle società industriali ILVA, Agip e Cementir; include gli Sporgenti n. 2°, 3°, 4° e 5°, le Calate 3 e 4, oltre al pontile petrolifero.

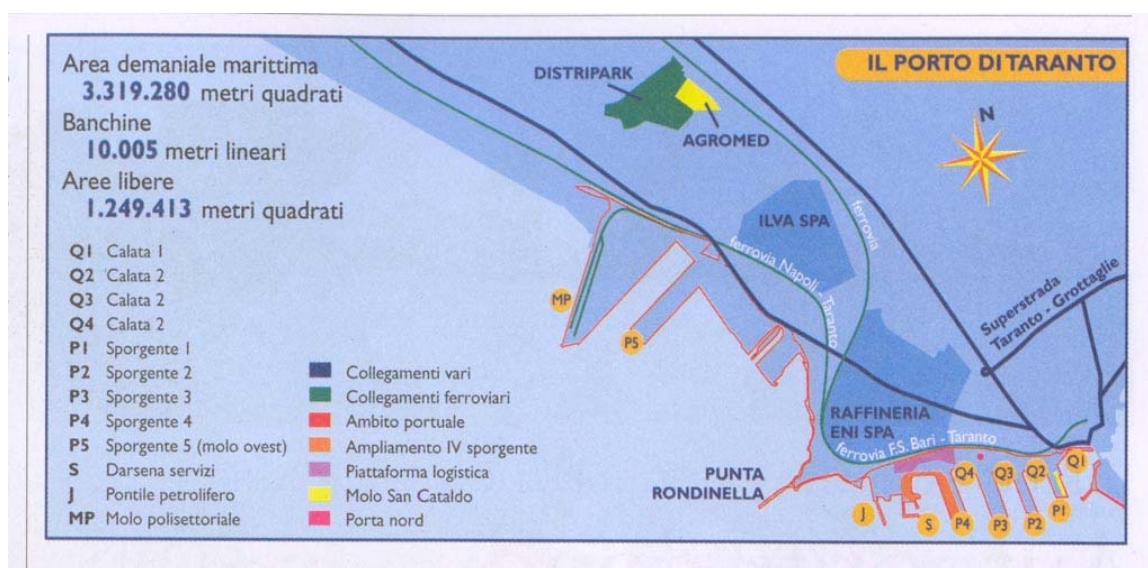


Fig. 4.4.A La pianta del Porto di Taranto (Fonte: Porto di Taranto- da TRAIL Liguria, OLT)



| | | | | |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 47 | 65 |

| | Concessionario | Lunghezza | Pescaggio | Tonnellaggio | Aree operative | Merchi Movimentate |
|--------------------------------|----------------|-----------|-----------|--------------|----------------|----------------------------|
| Campo Boe | ENI | | 22.00 | 300.000 | | Scaricodi petrolio greggio |
| 5° Sporgente Molo Ovest | ILVA | 1.200 | 12.05 | 45.000 | 631.300 | Prodotti siderurgici |
| Molo Polisettoriale | TCT | 2.000 | 14.00 | | 1.000.000 | Container |
| Calata 5 | | | | | | Carico e scarico Container |

Tab. 4.4.A Caratteristiche del Porto Commerciale (Fonte: Porto di Taranto- da TRAIL Liguria, OLT)

| | Concessionario | Lunghezza | Pescaggio | Tonn. | Aree Operative | Merchi |
|-------------------------|----------------|-----------|-----------|----------|----------------|----------------------------|
| Calata 1 (Q1) | | 240 | 8.05 | 20.000 | 1.800 | Varie Mixed RORO |
| 1° Sporgente Levante P1 | | 320 | 9.05 | 25.000 | 1.800 | Varie |
| 1° Sporgente Ponente P1 | | 330 | 12.05 | 25.000 | 13.000 | Varie |
| Testata 1° Sporgente | | 130 | 8.00 | 2.000 | | Varie |
| Calata 2 (Q2) | | 290 | 12.05 | 22.000 | 30.000 | Varie Mixed |
| 2° Sporgente Levante | ILVA | 515 | 16.00 | 100.000 | | Scarico Minerale di Ferro |
| Testata 2° Sporgente | ILVA | 143 | 10.5 - 16 | 40.00.00 | | Combustibile Catrame |
| 2° Sporgente Ponente | ILVA | 550 | 10.05 | 40.000 | 10.600 | Materiale Siderurgico |
| Calata 3 (Q3) | ILVA | 230 | 12.05 | 12.000 | 4.000 | Rottami di Ferro |
| 3° Sporgente Levante | ILVA | 615 | 12.05 | 45.000 | 10.800 | Materiali Siderurgici |
| Testata 3° Sporgente | ILVA | 200 | 12.05 | 30.000 | 13.400 | Combustibile Catrame |
| 3° Sporgente Ponente | ILVA | 630 | 12.05 | 45.000 | 12.200 | Materiale Siderurgico |
| | ILVA | | | | | Carico e scarico Cementi |
| Calata 4 (Q4) | Cementir | 300 | 12.05 | 12.000 | | |
| 4° Sporgente Levante | Cementir | 167 | 12.05 | 6.000 | | Carico Cemento |
| 4° Sporgente Ponente | ILVA | 434 | 25.00.00 | 300.000 | | Scarico Ferro e Carbone |
| Testata 4° Sporgente | ILVA | 72 | 25.00.00 | 2.000 | | Imbarco Bitume |
| Pontile Petroli | ENI | 560+560 | 11.00 | 20.000 | | Prodotti Petroli Raffinati |

Tab. 4.4.B Caratteristiche del Porto industriale (Fonte: Porto di Taranto- da TRAIL Liguria, OLT)



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 48 | 65 |

La presenza del terminal di trasbordo dell'Evergreen costituisce un punto di forza per la collocazione del Porto nel settore della distribuzione e della raccolta di flussi di traffico di merce containerizzata di provenienza/destinazione transoceanica. Tuttavia sussiste, in questa presenza, un risvolto negativo dovuto proprio alla gestione terminalistica esclusiva da parte di questo importante operatore internazionale; in altri termini risulta poco probabile che altre compagnie dirigano il loro traffico verso un terminal gestito dalla concorrenza. *L'acquisizione di ulteriore traffico containers, tra cui quelli per il mercato locale sarebbe facilitata dalla presenza di un terminal per conto terzi, specialmente se operante (direttamente o tramite un hub) su linee atlantiche. Un incremento sostanziale dell'offerta terminalistica per contenitori consentirebbe, con la sua potenzialità di nuove acquisizioni di traffico, sia un valido utilizzo dell'area destinata al Distripak retroportuale, sia per incentivare possibili attività produttive collegate alle merci movimentate.*¹⁹

La disponibilità di aree per ampliamenti appare, alla situazione attuale, ragionevolmente sufficiente, anche se permangono limitazioni dovute alla presenza della linea ferroviaria che introduce un elemento di cesura tra le attuali strutture e le aree retrostanti potenzialmente utilizzabili. Con la realizzazione della Colmata ad ovest di Punta Rondinella ed il parziale banchinamento, si potrà conseguire un valido ampliamento delle aree portuali e ciò anche oltre i limiti temporali del futuro piano.

Analizzando il sistema dell'accessibilità (vd. Figg. 4.4.B e 4.4.C), il porto di Taranto, per quanto riguarda i trasporti sulla lunga distanza, ha un collegamento strategico costituito dall'autostrada adriatica A14 Taranto- Bari-Bologna, che garantisce un rapido inoltro terrestre verso i mercati del nord.

L'asse tirrenico è invece accessibile per via autostradale attraverso la A 16 che dallo snodo di Canosa conduce a Napoli. Inoltre, molto recentemente è in esercizio la nuova strada Anas 286 che collega la S.S. 7 Appia e la S.S. 106 Jonica con il nuovo varco doganale nord del porto di Taranto

Questo nuovo varco doganale, il terzo del porto di Taranto, consentirà un incremento delle attività portuali facilitando l'accesso delle merci. Esso è infatti strettamente collegato con il Corridoio 8, tramite la citata S.S. 7 Appia, sulla quale si svilupperà un importante scambio intermodale tra il porto di Taranto, l'aeroporto di Grottaglie (dove si sta realizzando un insediamento dell'Alenia per la costruzione di fusoliere e parti importanti del Dreamliner "7E7" della Boeing) ed il Porto e l'Aeroporto di Brindisi. Lo stesso sarà inoltre collegato con il porto di Gioia Tauro tramite la dorsale jonica (S.S. 106) e l'Autostrada A3, Salerno Reggio Calabria²⁰.

Il porto è servito dalle Linee ferroviarie in direzione Bari, Napoli e Reggio Calabria.

¹⁹ Presentazione del Nuovo Piano regolatore Portuale, febbraio 2006

²⁰ TRAIL Liguria, OLT Osservatorio Logistica Trasporti, 2006

| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 49 | 65 |



Fig. 4.4.B Schema dei principali assi di collegamento stradale – Porto/Aeroporto (Fonte: SAEP – Aeroporti di Puglia S.p.A. da TRAIL)

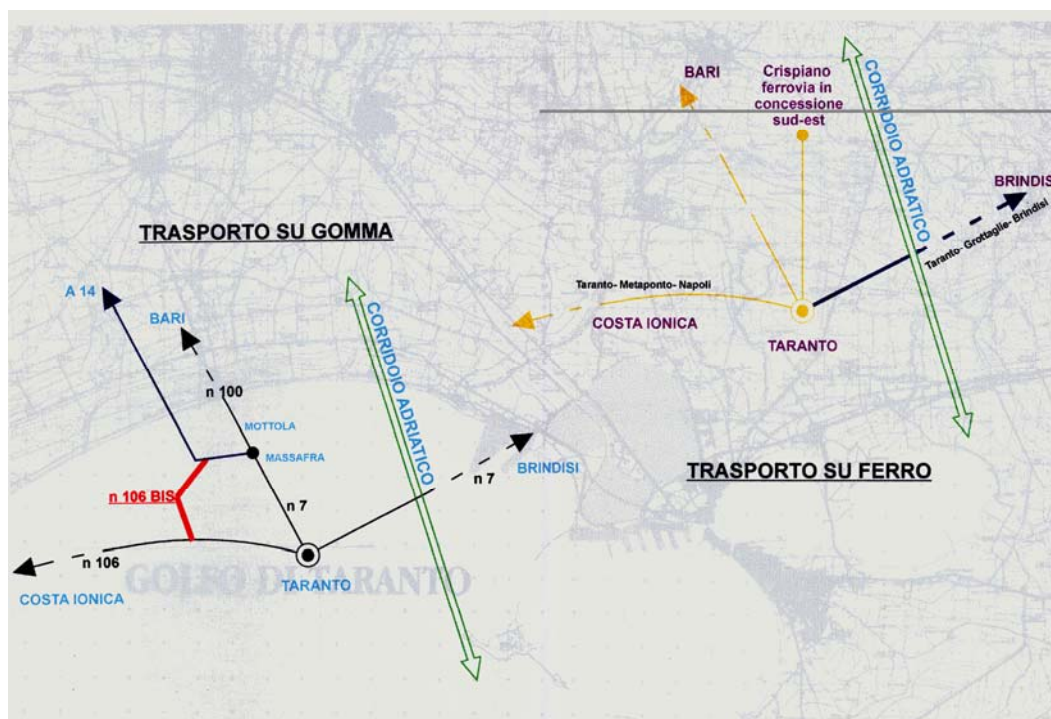


Fig. 4.4.C Identificazione dei principali collegamenti, via ferro e via strada, della Piattaforma Logistica

| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 A0U GEA 001 | 01 | 50 | 65 |

4.4.2 Il Piano Regolatore Portuale vigente 1980

Il Piano Regolatore del Porto vigente risale al 1980 (vd. Fig. 4.4.D) (approvato dal Ministero dei LL.PP. con Decreto 976/1980) a cui sono stati apportati i seguenti adeguamenti tecnico-funzionali:

- Modifica ed ampliamento della darsena per mezzi pubblici e di servizio e prolungamento della diga foranea a protezione del molo polisettoriale (voto Consiglio Superiore LL.PP del 2/02/2000).
- Ampliamento del IV sporgente e sua darsena ad Ovest e Strada dei Moli (voto Consiglio Superiore LL.PP n. 38 del 1/03/2002).

Gli interventi inseriti nell'*Adeguamento tecnico funzionale alle opere previste nel Piano Regolatore Portuale di Taranto*, oggetto dell'approvazione n°38/2002, riguardano:

- Ampliamento 4° sporgente;
- Sistemazione darsena ad ovest del 4° sporgente;
- Realizzazione strada di collegamento dei moli;
- Modifica del sistema di collegamento con la S.S. 106.

In sede di approvazione degli adeguamenti venne ribadito che i progetti di adeguamento proposti risultavano del tutto assimilabili alla categoria delle modifiche tecniche e pertanto non in grado di pregiudicare le previsioni di Piano regolatore portuale relative alle singole opere interessate. Tali aspetti sono stati verificati e in sede di istruttoria accettati con l'approvazione.

In particolare, dal Documento di approvazione si legge:

*Per quanto riguarda la **Strada dei Moli**, il nuovo tracciato non si discosta nella sostanza da quello previsto dal vigente PRP, ma tiene conto dell'attuale sviluppo portuale, realizzando un più efficace collegamento con la darsena servizi. Come previsto dal vigente PRP la nuova viabilità viene collegata alla Strada Jonica esistente. Il tratto stradale tra Punta Rondinella e l'intersezione con la SS Jonica ricalca le previsioni di PRP utilizzando però lo svincolo di collegamento con la citata S.S. 106, di recente realizzato da SISRI (ex ASI) con una diversa conformazione planimetrica rispetto alle previsioni di PRP. Dopo la S.S. Jonica il tracciato della strada prosegue in direzione del molo polisettoriale andando ad interessare un corridoio dell'area di PRP. Completa l'intervento una diramazione per il piazzale di stoccaggio del molo polisettoriale.*

*L'allargamento del **IV Sporgente** costituisce una soluzione accettabile in quanto mantenendo inalterata la larghezza della originaria darsena tra 4° e 5° Sporgente, consente l'acquisizione di maggiori superfici da destinare a piazzali per il deposito delle merci a tutto vantaggio della migliore operatività dello sporgente medesimo*

La sistemazione della Darsena, ad ovest del IV Sporgente della Darsena, già prevista nel VPRP, riproposta, sia nel suo assetto planimetrico, in relazione all'ampliamento del IV Sporgente sia alla nuova imboccatura della darsena servizi, presenta anch'essa una modifica ascrivibile alla categoria degli adeguamenti tecnico-funzionali.

*Per quanto riguarda la **Vasca di colmata**, la superficie a ciò destinata, si trova in adiacenza ad aree per le quali in passato (1980) è già stata autorizzata la realizzazione di colmate a mare (ad es. Yard ex-Belleli); tuttavia per la stessa non è prevista la realizzazione di opere portuali.*

| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 51 | 65 |

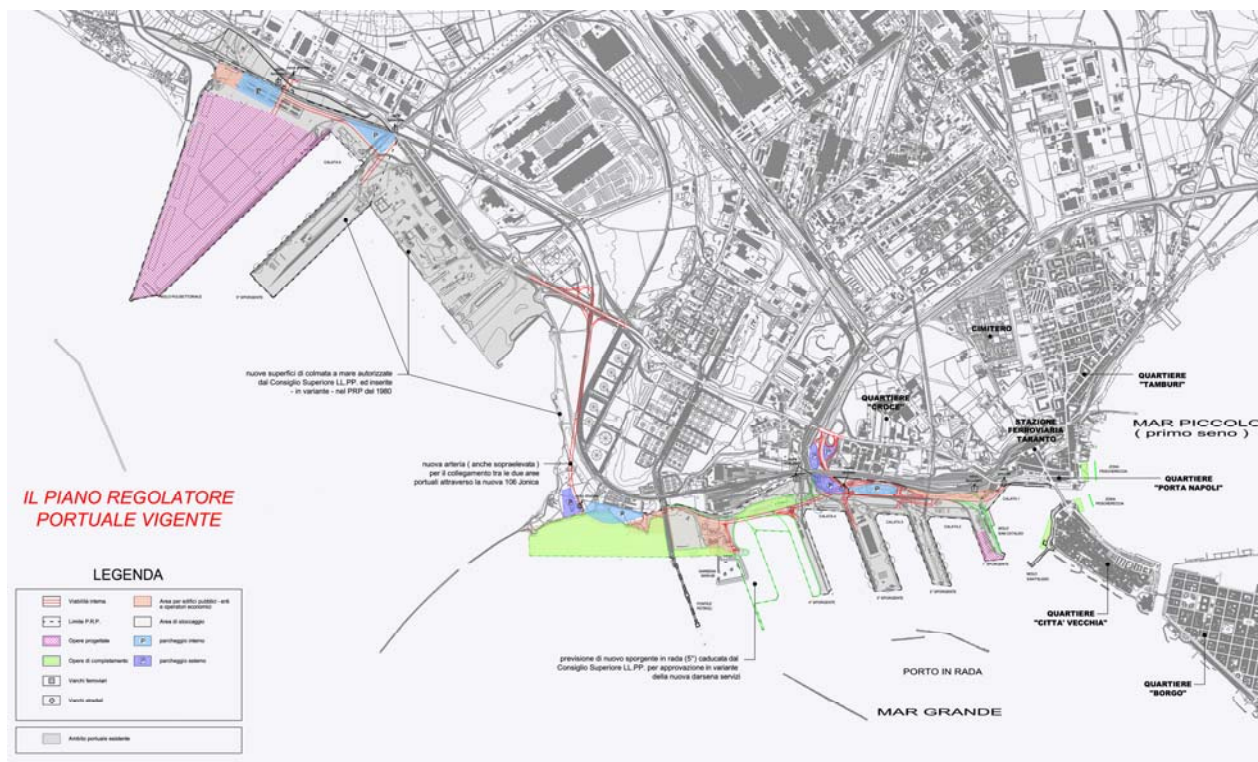


Fig. 4.4.D Il Piano Regolatore Portuale vigente, con indicate le opere in variante, progettate e di completamento

4.4.3 Il Nuovo Piano Regolatore Portuale

L'Autorità Portuale ha adottato in via preliminare, gli elaborati del Nuovo Regolatore del Porto (maggio 2006), rispetto al quale il Comune di Taranto, avendone presa visione, ha espresso parere favorevole all'intesa sul nuovo PRP, con Delibera n. 116/2006 del 25/08/2006.

In virtù di tale atto il Comune di Taranto sta provvedendo agli adempimenti immediatamente necessari per l'avvio delle procedure di variante al vigente PRG.

Il nuovo PRP ha appena iniziato l'iter previsto dalla L.84/94, tuttavia le indicazioni assunte, che ne delineano l'assetto futuro, risultano un importante punto di riferimento per valutare la coerenza tra il progetto in esame e l'assetto evolutivo che gli Enti preposti intendono assegnare al Porto di Taranto.

Il Nuovo Piano, nel dare attuazione alle indicazioni del Piano dei Trasporti Regionale, evidenzia due macro linee di sviluppo: lo sviluppo portuale in relazione ai traffici (commerciali, industriali) e lo sviluppo in relazione al territorio, quest'ultima implica necessariamente un'assunzione di responsabilità rispetto all'ambiente e alla qualità del tessuto urbano integrato al porto stesso.

L'obiettivo primario per il Porto è pianificare e realizzare il proprio sviluppo funzionale e operativo, svolgendo un ruolo di spinta per la crescita economica del territorio e migliorando la vivibilità ambientale e sociale della cittadinanza.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 52 | 65 |

Dall'analisi che il nuovo Piano sviluppa, emergono importanti considerazioni che consentono di meglio inquadrare sia il quadro delle opportunità, in relazione ai punti di forza presenti, sia i rischi legati alle debolezze del sistema attuale e alle limitazioni territoriali e socio economiche esistenti.

Infatti dall'analisi SWOT,²¹, in relazione ad alcuni dei principali elementi di caratterizzazione del Porto, si evince quanto segue:

1. Tipologie di carico

- a. Contenitori: la presenza locale consolidata di un grande operatore (Evergreen nel terminal T.C.T.) costituisce sia un *punto di forza* e nel contempo anche una *debolezza* in quanto il Terminal dedicato non viene utilizzato da Terzi. Inoltre, a fronte di un mercato dei traffici containerizzati in continua crescita (*opportunità*), una mancata attivazione di nuovi e diversificati operatori non consentirà al Porto di ostacolare l'eventuale concorrenza da parte degli altri porti (*rischi*).
- b. Merci industriali: la presenza locale di industrie con grandi volumi di traffico consolidato rappresenta nel contempo un *punto di forza* ma anche un *rischio*, poiché il futuro di queste attività è condizionato dalle strategie delle stesse industrie.
- c. Generale: la previsione di una "Piastra logistica", di un Distripark e la possibilità di insediamenti di attività produttive (Porto di III generazione) sono senza dubbio un importante *punto di forza* a cui fa da contrasto un sistema di tariffe non migliori di quelle praticate nella media degli altri porti (*debolezza*). Con la riorganizzazione del Porto si potrà conseguire anche l'obiettivo di una semplificazione dell'articolazione tariffaria in virtù dell'acquisizione di merci convenzionali e l'utilizzo delle strutture logistiche (*opportunità*). Per contro la centralità e la rigidità del sistema tariffario dei servizi nautici può costituire un *rischio* alla reale possibilità di giungere alla riduzione delle tariffe.

2. Infrastrutture portuali:

- a. La disponibilità di spazi costituisce un importante elemento *di forza* non supportato da idonei collegamenti, stradali e ferroviari; si sottolinea anche la mancanza di una Stazione marittima (*punto di debolezza*).

3. Effetti esterni:

- a. Ambiente e territorio: una localizzazione del porto defilata dalla città costituisce un *punto di forza* anche se non mancano altri fattori ambientali che invece mettono in evidenza alcune *debolezze* del contesto (localizzazione in un bacino acqueo chiuso, cesura territoriale dovuta alla linea ferroviaria, aree e bacini portuali con necessità di caratterizzazione, ecc).
- b. Cultura e professionalità: La presenza di strutture operative dinamiche costituisce un importante presupposto allo sviluppo delle future attività portuali (*punto di forza*) cui però fa da contrasto una carenza di cultura portuale nella cittadinanza (il porto ha rappresentato prevalentemente una infrastruttura a servizio dell'industria) nonché una limitata sussistenza di esperienze internazionali tra molti operatori (*debolezza*). Questo aspetto della carenza di competenze e di mancanza di aperture all'arrivo di nuovi operatori viene visto come un *rischio* da non sottovalutare e anzi da affrontare con le dovute misure. L'installazione della Piattaforma logistica

²¹ Presentazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale, Sintesi presentata alla Città di Taranto, febbraio 2006.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 53 | 65 |

costituisce un primo passo per la diversificazione delle attività rivolte al settore commerciale e alla logistica.

Sulla base dell'impostazione data alla redazione del PRP gli obiettivi funzionali ed operativi sono stati articolati per i due sottoambiti definiti: "porto operativo" (gli interventi per la funzionalità commerciale del porto) e "interazione città/porto" (le iniziative volte ad aprire il porto alla città).

4.4.3.1 Gli interventi operativi

Le proposte di modifica del NPRP (si sottolinea che il Piano non essendo ancora adottato è privo di cogenza ai fini dell'apposizione dei vincoli di salvaguardia; a dimostrazione della "fluidità" delle indicazioni in esso contenute in sede di Comitato Portuale alcune indicazioni sono state riviste senza per questo produrre uno snaturamento delle linee di intervento) sono di seguito sinteticamente illustrate (per una maggiore acquisizione di informazioni si rimanda all'Elaborato citato – Documento illustrato nella presentazione al Comune di Taranto).

- **Zona radice (levante) del Molo Polisettoriale e Banchina di riva** (assentita in concessione al T.C.T. ma non ancora consegnata al concessionario). Relativamente al Molo Polisettoriale esiste un problema di fondali di conseguenza appare indispensabile provvedere ad un dragaggio in banchina al Molo Polisettoriale fino ad un fondale di 16,50m.
- **5° Sporgente** . Il nuovo terminal realizzato mediante l'allargamento verso levante di circa 400 m ed il prolungamento di circa 300 m del 5° Sporgente, programmabile in due fasi, potrà assicurare fondali di 16,50m.
- **Zona ex Belleli**. L'Area compresa tra il 5° Sporgente ed i canali ILVA continuerà ad essere destinata ad attività industriali.
- **Zona a ponente di Punta Rondinella**. Attualmente quest'area è programmata come vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio, tra cui quelli provenienti dall'ampliamento del 4°Sporgente (vasca di colmata). Con il suo successivo utilizzo si potrà disporre di nuove aree da destinare alle attività del Porto, anche se si renderanno necessarie altre opere, già preventivate (canale di accesso e opere di protezione).
- **Zona a ponente del 4° Sporgente**. L'allargamento, con sistemazione della banchina di riva e la darsena, è già quello previsto (vd. Modifiche funzionali approvate dal Consiglio LL.PP). Esso è posto in corrispondenza della Piastra logistica di cui fa parte integrante; l'insieme delle opere rende il comparto idoneo alla realizzazione di un terminal multiuso.
- **Zona del Molo di San Cataldo**. La zona definisce un comparto in cui si ha una sovrapposizione tra funzioni strettamente portuali e funzioni urbane (parziale apertura alla fruizione pubblica, con il terminal passeggeri).
- Il collegamento stradale, fra tutte le aree del porto, sarà assicurato **dalla Strada dei Moli, compresa nel progetto complessivo relativo all'area del 4°Sporgente**.
- Infine, si dovrà giungere all'unificazione di tutte le aree portuali in un'unica area doganale, con eliminazione di varchi interni al porto, e ciò comporta la sistemazione dei varchi di collegamento con l'esterno.

Si sottolinea che, con il potenziamento delle attività commerciali del Porto, si potranno sicuramente conseguire delle nuove opportunità anche per il Distripark (come anche all'area destinata all'agroalimentare Agromed) collocato in stretta vicinanza al Porto. Questa infrastruttura, pur non essendo collegato alle attività portuali, potrà comunque operare in modo sussidiario, in alcuni segmenti della logistica.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 54 | 65 |

4.4.4 Breve storia della trasformazione del porto in porto commerciale

Nel **2002** il Consiglio Superiore LL.PP, con voto n. 38 del 1/03/2002, approva gli interventi inseriti nell'*Adeguamento tecnico funzionale alle opere previste nel Piano Regolatore Portuale di Taranto*, che comprendono l'ampliamento del IV sporgente e sua darsena ad Ovest, realizzazione strada di collegamento dei moli e modifica del sistema di collegamento con la S.S. 106.

Sempre nel **2002** si fa strada l'ipotesi dell'affidamento in Concessione della Piastra Logistica, attraverso le procedure del *project financing*.

Nel **2003** il CIPE, con Delibera n.74/03 approva il progetto preliminare della Piastra Portuale di Taranto per un costo complessivo di 156,149 Meuro.

Nel **2003** prende avvio la definizione del nuovo Piano regolatore portuale, anno in cui hanno inizio anche le procedure per la realizzazione delle nuove infrastrutture che andranno a configurare il nuovo assetto del Porto.

Sempre nel **2003** avviene il primo scalo, al Terminal Contenitori di Taranto (Taranto Container Terminal TCT Spa), del nuovo servizio Europe - Levant Service (Els) operato in joint da Evergreen, Lloyd Triestino e Zim Lines.

L'Autorità portuale di Taranto, durante la riunione di luglio **2004** del Comitato portuale, decide di inviare al Ministero delle infrastrutture il bando di gara per l'ampliamento del IV sporgente del porto.

Nell'ottobre **2004** indice il Bando di gara di appalto per la creazione della nuova piattaforma logistica del porto di Taranto, che potrà anche contare su un raccordo ferroviario. L'individuazione dell'ATI, quali Promotore secondo le procedure di *project financing*, era già avvenuta nel 2003.

Nel gennaio **2005** l'Autorità portuale di Taranto assegna ad una associazione temporanea di imprese (Ati) l'appalto per la realizzazione di una piattaforma logistica per lo smistamento delle merci al porto. L'opera costerà complessivamente circa 156 milioni di euro e dovrebbe essere realizzata in tre anni, i costi sono per la maggior parte a carico dell'Autorità portuale di Taranto (97 milioni di euro); la restante parte sarà infine coperta con i finanziamenti della "legge obiettivo" e il contributo delle stesse imprese private che hanno presentato il progetto.

Nel **2005** si apre il dibattito sul nuovo Piano regolatore del porto di Taranto che nel 2006 viene adottato in via preliminare, secondo l'iter approvativo fissato dalla L 84/94 art. 5.

Gli elaborati del Nuovo PRP sono stati presentati al Comune di Taranto, rispetto al quale il Comune ha espresso parere favorevole all'intesa sul nuovo Piano con Delibera n. 116/2006 del **25/08/2006**. Infatti, il Comune di Taranto, non avendo evidenziato la sussistenza di elementi di contrasto con il vigente PRG della città, ha espresso la prevista "intesa formale" sull'adeguamento tecnico; in virtù di tale atto il Comune di Taranto sta provvedendo agli adempimenti immediatamente necessari per l'avvio delle procedure di variante al vigente PRG.

Nel **marzo 2006**, viene firmata la convenzione per l'affidamento in concessione della progettazione definitiva ed esecutiva e dell'esecuzione dei lavori di realizzazione della Piastra logistica. L'ATI è costituita da Grassetto Lavori Spa (capogruppo e mandataria), Grandi Lavori Fincosit Spa, Logsystem srl, Logsystem International srl, SINA Spa, Magazzini generali Lombardi srl (mandanti),

4.5 Gli strumenti di programmazione locale

4.5.1 Programma Operativo Regionale Puglia 2000-2006 (P.O.R. 2000-2006)

Il P.O.R. Puglia è articolato secondo l'impianto logico del Quadro di Sostegno Comunitario, concentrato su sei grandi aree di intervento, denominati assi prioritari, che mirano a valorizzare le risorse del contesto territoriale:



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 55 | 65 |

risorse naturali, risorse culturali, risorse umane, sistemi locali di sviluppo, città, reti e nodi di servizi. Nell'ambito di ciascun Asse, dalle grandi strategie si perviene agli obiettivi globali che si intendono perseguire e da questi all'articolazione di un insieme di obiettivi specifici che riflettono le particolari linee d'azione, costituite da interventi settoriali tra loro collegati.

Il Complemento di programmazione (CdP) è il documento di attuazione delle strategie e degli assi prioritari del P.O.R. In esso sono descritti dettagliatamente le 58 misure previste.

Nell'ambito dell'Asse I - Risorse Naturali, Suolo, Aree contaminate sono indicate le seguenti linee di intervento:

- conoscenza e pianificazione; incentivazione all'applicazione di sistemi di rilevamento geografico dei siti inquinati e da correlare con i dati epidemiologici rilevati sullo stesso territorio;
- realizzazione di interventi di caratterizzazione, messa in sicurezza, bonifica e ripristino ambientale dei siti contaminati (D.M. 471/99);
- realizzazione di interventi di decontaminazione delle aree interessate dalla presenza di amianto (legge 257/92); Realizzazione di interventi per la gestione (trattamento, trasporto e smaltimento) di rifiuti provenienti dagli interventi di bonifica, decontaminazione da amianto, scavi, dragaggi di fondali.

Nell'ambito dell'Asse IV – Reti e nodi di servizio, in relazione ai Trasporti sono previsti, tra gli obiettivi specifici, quelli di “Perseguire il riequilibrio modale sia sul versante urbano e metropolitano (infrastrutture per il trasporto di massa in sede fissa) sia su quello del versante del trasporto merci (ferroviario, nella definizione degli itinerari e dei nodi di interscambio; marittimo, con particolare riferimento alle infrastrutture necessarie per dare impulso al cabotaggio) prestando attenzione agli effetti sulla finanza pubblica. Finalizzati a quest'obiettivo sono previsti gli interventi volti allo sviluppo integrato della rete regionale dell'intermodalità al fine di favorire il riequilibrio modale a favore della ferrovia e del mare”.

Uno strumento di attuazione del P.O.R. è la definizione di Piani Integrati Territoriali (P.I.T.), finalizzati al conseguimento – in una limitata porzione di territorio che presenta problemi e potenzialità omogenei – di un comune obiettivo specifico, attraverso la realizzazione di una pluralità di interventi finanziabili nell'ambito di diverse misure contenute nel P.O.R. con risorse provenienti dai vari fondi comunitari. Il riferimento territoriale di base per questi progetti è costituito dai distretti industriali e dai sistemi produttivi locali.

L'area interessata dal progetto in esame è oggetto del P.I.T. n. 6 Taranto “Sviluppo di un sistema integrato logistico-distributivo legato alle più importanti direttrici internazionali che muove dagli investimenti in corso di realizzazione dell'area di Taranto”. Tra le misure del P.O.R. che finanziano il progetto, si leggono gli interventi di completamento e miglioramento delle infrastrutture di supporto e qualificazione dei bacini logistici dei sistemi produttivi locali.

4.5.1.1 POR 2000-2006 - Progetto Integrato Territoriale n. 6 Taranto (P.I.T. Taranto)

Il PIT è uno strumento che, in piena coerenza con le misure del P.O.R, contribuisce a sciogliere un “nodo peculiare” dello sviluppo che contraddistingue un'area e, pertanto, non costituisce un programma di iniziative volte a dare soluzione a tutti i problemi esistenti.

Nel caso in esame il “nodo peculiare” dell'area di intervento è costituito dallo sviluppo economico ed occupazionale ecocompatibile.

Il Progetto Integrato Territoriale - PIT n° 6 “Sviluppo di un Sistema Logistico Distributivo legato alle più importanti direttrici internazionali che muove dagli investimenti in corso di realizzazione nell'area di Taranto” è stato approvato con D.G.R. 9 dicembre 2004, n. 1894



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 56 | 65 |

Il P.I.T. n. 6 comprende i comuni di Taranto, Massafra, San Giorgio Jonico, Statte e ha come soggetto capofila il comune di Taranto.

Il contesto economico, di questo settore regionale, ha sempre avuto nel porto il motore nevralgico del suo sviluppo. Tuttavia, uno scarso sviluppo delle infrastrutture viarie, ferroviarie, portuali e aeroportuali è identificato come il fattore di criticità da affrontare.

Per contro, proprio il settore della logistica portuale viene indicato come un'opportunità di sviluppo in una logica di diversificazione economico-produttiva dell'area. L'obiettivo generale proposto per l'area è il perseguimento di un nuovo modello di sviluppo incentrato sulla qualificazione dei trasporti e la crescita della specializzazione ed integrazione logistica.

A completamento della sezione di analisi, il PIT riporta, dalla Bozza del Piano Regionale di Sviluppo, la scheda della "Analisi Swot" relativa alle reti infrastrutturali, che si ripropone.



| | | | | |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 57 | 65 |

QUADRO ECONOMICO Reti Infrastrutturali

| <i>Opportunità</i> | <i>Minacce</i> | <i>Punti di forza</i> | <i>Punti di debolezza</i> |
|--|---|---|---|
| <i>Incremento dei traffici commerciali marittimi internazionali verso la regione</i> | <i>Competizione di altre aree europee e nazionali che hanno manifestato una rilevante capacità d'investimento in infrastrutture</i> | <i>Collegamenti con aree legate alla posizione geografica ed alle tradizioni culturali</i> | <i>Inadeguata connessione/accessibilità alle principali direttrici di traffico nazionale ed internazionale</i> |
| <i>Sviluppo di progettualità connessa alla realizzazione del Corridoio Adriatico e del Corridoio 8</i> | <i>Rischio di periferizzazione del bacino Adriatico</i> | <i>Presenza di infrastrutturazione di base più elevata rispetto ad altre regioni meridionali</i> | <i>Inadeguata connessione/accessibilità dei centri minori alle principali direttrici regionali</i> |
| <i>Incremento dei flussi turistici, agevolati dalla rete regionale dei porti turistici</i> | | <i>Nuova configurazione dell'area di Taranto quale centro nevralgico dello smistamento delle merci in container</i> | <i>Scarsa connessione intermodale delle principali infrastrutture di trasporto e presenza di significativi squilibri a livello territoriale</i> |
| <i>Apertura di nuovi mercati e nuove opportunità d'integrazione transfrontaliera verso Nord-Africa, SE Europeo e Medio Oriente</i> | | <i>Dotazione infrastrutturale ferroviarie, portuali e sanitarie superiore alla media del Mezzogiorno</i> | <i>Bassa dotazione infrastrutturale riguardo l'accessibilità alle strutture aeroportuali ed alla rete stradale secondaria</i> |
| <i>Incremento dei traffici marittimi nel bacino del Mediterraneo</i> | | | <i>Non sufficiente definizione della mission portuale e aeroportuale</i> |
| | | | <i>Modesta dotazione e offerta di servizi logistici di secondo livello</i> |



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 58 | 65 |

Tra le linee di intervento elencate per quest'area vi è la valorizzazione economica del patrimonio strutturale e infrastrutturale pubblico. Fra gli obiettivi specifici è inserito il **completamento e lo sviluppo dell'accessibilità ai sistemi produttivi, il completamento infrastrutturale dei sistemi produttivi.**

4.5.2 Documento strategico della Regione Puglia per il periodo 2007-2013

La Regione Puglia, con DGR 1 agosto 2006, n. 1139, ha adottato il Documento Strategico 2007-2013 (DSR); tale documento, redatto in conformità alla vigente legislazione comunitaria, nazionale e regionale, rappresenta lo schema generale di orientamento del programma per l'utilizzo delle risorse comunitarie del prossimo ciclo di programmazione, sulla base del quale verranno predisposti i relativi Programmi Operativi.

Priorità, obiettivi e ambiti di intervento si inquadrano nel più ampio contesto programmatico della politica europea di coesione e sviluppo e puntano a definire linee di intervento adeguate al mutamento dello scenario e dei fabbisogni regionali.

Punto di partenza dell'analisi è l'individuazione delle criticità di fondo, che costituiranno la griglia principale per valutare la coerenza dei progetti e programmi proposti dal territorio.

All'interno dei grandi assi strategici definiti dalla Giunta Regionale, nel primo, denominato "*le politiche del contesto*", si precisa la necessità di migliorare le dotazioni infrastrutturali, e si prevedono massicci interventi sul sistema della portualità regionale.

Nell'analisi economica condotta nel Documento, si legge che la Regione Puglia evidenzia al 2004 un generalizzato ritardo nei confronti del Paese; l'unico settore in cui la regione ha una dotazione maggiore rispetto al resto del Paese è quello delle reti ferroviarie.

Tuttavia, rispetto agli obiettivi di collocazione della Regione negli scenari di sviluppo nazionali e internazionali, il Settore dei Trasporti e delle Reti di comunicazione risulta ancora inadeguato.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 59 | 65 |

Come *obiettivi specifici* vengono indicati, tra gli altri:

- **il potenziamento dei sistemi della portualità con specifico riferimento alle infrastrutturazioni, agli interventi dell'ultimo miglio, al rafforzamento della retroportualità e al rafforzamento del sistema della portualità turistica;**
- **il potenziamento dei sistemi aeroportuali;**
- **il potenziamento del sistema ferroviario interregionale ed intraregionale (con specifico riferimento al rafforzamento e al collegamento dei Corridi internazionali di trasporto n.8 con l'Est Europa e n.1 con la Campania e il Tirreno;**
- **la promozione di target omogenei di servizi di trasporto.**

Le linee di intervento prevedono l'attivazione sia di fondi FESR (es. per il riequilibrio modale e il potenziamento dei collegamenti con le direttrici nazionali ed internazionali, sviluppo delle infrastrutture di movimentazione e logistica delle produzioni, ecc.) sia FSE .

In generale, il Documento mette in luce la necessità di una maggiore integrazione del disegno progettuale, specie infrastrutturale, con i vincoli della pianificazione territoriale e paesistica e di migliorare l'impianto strategico dei progetti per le città, rafforzandone la relazione con la pianificazione urbanistica. In un contesto come la regione Puglia, in cui la pianificazione non è ancora completata, gli obiettivi per la programmazione dovranno raccordarsi a quanto è in corso di elaborazione in quest'ambito.

5 LE INDICAZIONI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E IL SISTEMA DEI VINCOLI

Per un inquadramento delle indicazioni contenute nei vari strumenti della pianificazione citati, si rimanda all'elaborato "Inquadramento territoriale di area vasta" A0UGEA102. (vd. Tavola *Pianificazione territoriale d'area vasta e locale*).

5.1 Gli strumenti di pianificazione territoriale

5.1.1 Il sistema dei vincoli e le aree protette

Il sito in cui si localizzano gli interventi in analisi non ricade all'interno di zone sottoposte a vincoli territoriali. In riferimento all'area vasta si segnala, in quanto più prossimi al porto di Taranto, i seguenti Siti di Interesse Comunitario, inseriti nel D.M. 25 marzo 2005 "Elenco dei proposti S.I.C. per la Regione Biogeografia Mediterranea ai sensi della Direttiva 92/43 CEE":

- S.I.C. IT9130004 Mar Piccolo. Il Sito è caratterizzato da depressioni costiere connotate da ristagno idrico ed elevata alofilia. Il substrato è prevalentemente composto da argille e limi pleistocenici, e sono presenti depressioni umide costiere con vegetazione alofita, saline e un corso d'acqua facente parte del gruppo di brevi ma caratteristici fiumi jonici. L'habitat è ad elevata fragilità e il problema più rilevante è costituito dalla bonifica delle steppe salate per la messa a coltura e per gli insediamenti abitativi.
- S.I.C. IT9130008 Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto. Fuori dai fondali del Mar Grande, ed esternamente al Porto di Taranto, in corrispondenza delle isole Cheradi e di Capo San Vito, sono presenti due delle sei aree costituenti il SIC IT9130008, che si estende a spezzoni verso sud-est a ridosso della costa orientale del Tarantino. Esso è stato istituito perché l'area risulta essere una delle poche stazioni



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 60 | 65 |

marine a presentare, sui suoi fondali, importanti associazioni biologiche come posidonia oceanica (*Posidonia oceanica*), zoostere (*Zoostera nana*, ecc) e cimodocee (*Cymodocea nodosa*). Inoltre, tale stazione risulta essere l'unico posidonieto del territorio ed uno dei sedici della mappatura regionale redatta dal Ministero dell'Ambiente nel 2002 in base alla L.426/98.

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

5.1.2 Piano di Assetto Idrogeologico della Puglia

Il Piano di Assetto Idrogeologico è stato approvato il 30 novembre 2005, successivamente con Delibere del Comitato Istituzionale del 9 Maggio 2007, sono state aggiornate alcune perimetrazioni che però hanno riguardato territori dei comuni di Foggia e Bari; le indicazioni aggiornate del PAI, per l'area di Progetto sono riportate nella Tavola citata *Vincoli ambientali e territoriali*.

In base a quanto riportato nel PAI della Puglia, l'area costiera di Taranto, salvo alcuni limitati settori non coinvolti però dal progetto, non è soggetta a pericolosità di frana o idraulica, pertanto non è classificabile come zona a rischio idrogeologico.

5.1.3 Piano Urbanistico Territoriale Tematico – Paesaggio

Il P.U.T.T./P., approvato con D.G.R. n. 1748 del 15 dicembre 2000, è uno strumento di disciplina dei processi di trasformazione fisica e dell'uso del territorio allo scopo di tutelarne l'identità storica e culturale, renderli compatibili con la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti e il suo uso sociale nonché promuovere la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse territoriali. Esso adempie a quanto disposto dall'art. 149 del D. Lgs. 490/99 (ora art. 135 del Codice dei Beni culturali e del Paesaggio D.Lgs 42/04) e dalla L.R. 56/80.

Il Piano si compone di una Relazione generale, con relativi allegati, delle norme tecniche di attuazione e delle cartografie tematiche.

Nella Relazione generale, l'analisi del territorio regionale viene affrontata in relazione a tre grandi sistemi ambientali-territoriali: il sistema *geologico, geomorfologico, idrogeologico*; il sistema *botanico, vegetazionale, faunistico*; il sistema *della stratificazione storica dell'insediamento*. All'interno di ciascun sistema sono stati individuati e raggruppati gli elementi strutturanti il territorio pugliese, denominati **Ambiti Territoriali Distinti (ATD)**.

Per ogni ATD, il Piano individua gli elementi identificanti il paesaggio, ovvero di tali elementi procede alla "definizione" con o senza riferimenti cartografici, alla "individuazione dell'area di pertinenza", e specifica i regimi di tutela da osservare nella formazione dei sottopiani, nonché le "prescrizioni di base" da osservare sia nella formazione dei sottopiani sia nel rilascio delle autorizzazioni.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 61 | 65 |

Attraverso la valutazione delle cartografie di analisi (relativa ai vincoli paesaggistici, della carta relativa alla vulnerabilità idrogeologica, della carta relativa alle emergenze naturalistiche e culturali) il Piano ha prodotto la carta degli **Ambiti Territoriali Estesi (ATE)**, che è il risultato della valutazione contestuale di tutte le emergenze.

L'ATE risulta classificato rispetto alle seguenti categorie di valore paesaggistico:

- A) valore eccezionale: in cui siano presenti beni con carattere di unicità e/o singolarità con o senza prescrizioni vincolistiche;*
- B) valore rilevante: in cui convivano più beni costitutivi con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;*
- C) valore distinguibile, in cui sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;*
- D) valore relativo: laddove pur non sussistendo la presenza di un bene costitutivo, sussista la presenza di vincoli (diffusi) che ne individuino la significatività;*
- E) valore normale, che comunque implica sempre un significativo valore paesaggistico-ambientale.*

L'apparato normativo è correlato a tali ambiti, in modo diretto attraverso gli "indirizzi di tutela" (art. 2.02), che sono i seguenti:

- negli ambiti di valore "A": conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso l'eliminazione dei detrattori;
- negli ambiti con valore "B" conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso l'eliminazione dei detrattori e/o mitigazione degli effetti negativi; massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio;
- negli ambiti di valore "C": salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale se qualificato; trasformazione dell'assetto attuale se compromesso, per il ripristino e l'ulteriore qualificazione; trasformazione dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistico-ambientale;
- negli ambiti di valore "D": valorizzazione degli aspetti rilevanti con salvaguardia delle visuali panoramiche;
- negli ambiti di valore "E": valorizzazione delle peculiarità del sito.

Correlati agli Ambiti territoriali estesi e agli Ambiti territoriali distinti sono indicate in normativa, le Direttive di tutela (art. 3.05).

Le norme non trovano, però, applicazione all'interno dei "territori costruiti" la cui tipizzazione è demandata allo strumento urbanistico in quanto riferibili, in linea generale alle zone omogenee "A" e "B".

L'area oggetto di intervento ricade all'interno di ATE di tipo "C". In questi ambiti, le direttive di tutela sono:

- per il "sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico", le previsioni insediative e i progetti delle opere di trasformazione del territorio devono mantenere l'assetto geomorfologico d'insieme e conservare l'assetto idrogeologico delle relative aree;
- per il sistema "copertura botanico-vegetazionale e culturale" tutti gli interventi di natura fisica vanno resi compatibili con la conservazione degli elementi caratterizzanti il sistema botanico-vegetazionale, la sua ricostituzione, le attività agricole coerenti con la conservazione del suolo;



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 62 | 65 |

- per il sistema “stratificazione storica dell’organizzazione insediativi” va evitata ogni destinazione d’uso non compatibile con le finalità di salvaguardia e, di contro, vanno individuati i modi per innescare processi di corretto riutilizzo e valorizzazione.

Tuttavia, poiché l’area in esame è classificata dal P.R.G. di tipo “A” e “B, si prefigura la situazione prevista P.U.T.T/P in cui prevalgono le indicazioni riguardanti i “territori costruiti”; per questi è prevista la deroga alle prescrizioni del P.U.T.T/P, fatta salva la necessità di dimostrare, con idonea Relazione sull’impatto paesaggistico, la compatibilità delle trasformazioni paesaggistiche prodotte dal progetto.

5.1.4 Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto

Il Comune di Taranto è dotato di una Variante Generale del Piano Regolatore Generale risalente al 1974. Il Piano è stato digitalizzato recentemente (2003) su base catastale aggiornata al 2000.

Gli ambiti interferiti, relativamente ai vari interventi in progetto, ricadono nelle zone di seguito descritte (vd. Stralci del PRG di Taranto, Elaborato A0UGEA101 *Pianificazione Territoriale di area vasta e locale*).

5.1.4.1 Strada dei moli

Il progetto della Strada dei Moli, anche se si configura come un intervento di adeguamento/potenziamento di un’infrastruttura esistente, comporta la variazione di gran parte del tracciato dell’infrastruttura stradale riportata nelle tavole del PRG, per cui sono implicate aree eventi destinazioni d’uso diverse.

Nello specifico, relativamente ai seguenti tratti.

Tratto Inizio Lotto – Rotatoria B

B2 Zona per servizi di interesse pubblico: porto marittimo (PD materiali industriali, PB carico e scarico merci alla rinfusa).

Tratto Rotatoria B – Rotatoria G

B2 Zona per servizi di interesse pubblico: porto marittimo (PE carico e scarico materiali liquidi, PA passeggeri)

Nel tratto in cui si distacca dalla linea ferroviaria **zona A8 parco territoriale.**

Tratto rotatoria G- Rotatoria C

Nel tratto in cui si distacca dalla linea ferroviaria **zona A8 parco territoriale.** L’insieme delle *aree libere o interessate da vegetazione di basso e alto fusto*, che il PRG identifica come Parco, ancorché interstiziali sono destinate a costituire un insieme organico d’interesse ecologico, paesaggistico, naturale, ambientale, il cui interesse sta nella rarità di detti spazi liberi nel contesto in cui ricadono. All’interno di tale insieme di aree è vietato edificare ed è vietata qualsiasi trasformazione dei luoghi e delle colture. I soggetti arborei ricadenti all’interno del perimetro del Parco Territoriale, che per qualsiasi motivo avessero a venir meno, saranno reintegrati.

In prossimità della rotatoria C, i presupposti di aree libere non sussistono più in quanto sono già subentrate delle trasformazioni d’uso.

Rotatoria C

Zona F6 Attrezzature di interesse collettivo (**AM Amministrative**).



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 63 | 65 |

Tratto Rotatoria C – Rotatoria D

Zona E1 Verde di rispetto alle strade (art. 13). Qui, entro i limiti delle zone o delle aree di rispetto, istituite in particolare per garantire la formazione di distacchi a vario titolo, è vietata qualsiasi costruzione e qualsiasi installazione anche se modesta (tralicci, pali, cartelli, fili, ecc.).

Rotatoria D

Zona E1 Verde di rispetto; zona A8 parco territoriale (per la sua specificazione vd. sopra).

Tratto Rotatoria D – Rotatoria E

Zona E1 verde di rispetto alle strade.

Tratto Rotatoria E – Bretella di raccordo alla S.S. Jonica

Zona E1 Verde di rispetto; Zona B2 per servizi di interesse pubblico: porto marittimo (PD materiali industriali).

5.1.4.2 IV Sporgente e Darsena servizi

Il vigente PRG, classifica l'area, incui andranno a ricadere gli interventi di progetti, come “*Zone di interesse pubblico*” B2 disciplinate dall'Art.29 N.t.A. Nelle Norme è ribadito che “*La struttura del porto e la destinazione d'uso delle aree portuali quali risultano in linea di massima individuate nella planimetria della Variante Generale, debbono essere ulteriormente previste in un piano particolareggiato redatto dal Comune ovvero in un progetto globale di esecuzione, redatto dall'Ente preposto alla Gestione del Porto*”, cui pertanto è necessario far riferimento.

Rispetto al futuro PRP si ribadisce che nell'esprimere formale ai sensi della L.84/94, ha disposto l'avvio degli adempimenti per la Variante al vigente PRG.

In particolare:

4° Sporgente

B2 Zona per servizi di interesse pubblico (art. 29). L'area ricade all'interno di sub-ambito destinato al servizio denominato B2.10 Porto marittimo, in particolare in una zona assegnata all'imbarco e allo sbarco di merci alla rinfusa (**PB**).

Darsena

B2 Zona per servizi di interesse pubblico (art. 29). L'area ricade all'interno di sub-ambito destinato al servizio denominato B2.10 Porto marittimo, in particolare in una zona assegnata all'imbarco e allo sbarco di materiali liquidi (**PE**). Il dimensionamento e l'individuazione delle aree portuali a terra risultanti da colmata a mare debbono soddisfare le suddette destinazioni d'uso e salvaguardare i valori ecologici e paesaggistici del territorio.

5.1.4.3 Piattaforma logistica

Secondo l'azzonamento del PRG, l'ambito interferito dall'intervento, ricade nella seguente zona:



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 64 | 65 |

B3 Zona ferroviaria (art. 30). La zona vincola tutte le aree destinate a infrastrutture ferroviarie. In essa possono trovar sede tutti gli edifici e le attrezzature connessi ed attinenti al traffico ferroviario per viaggiatori e merci, alle partizioni dei vincoli e delle attrezzature, al deposito merci.

5.1.4.4 Vasca di colmata

L'intervento ricade in parte nella **Zona B1-10** Zona per attrezzature d'interesse collettivo (tutte le attrezzature minori di interesse collettivo non determinabili a priori) e in parte nella **Zona B2-10** Zona per servizi di interesse pubblico. Anche per questo intervento vale quanto affermato sopra, relativamente all'ambito del Porto.



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 A0U GEA 001 | 01 | 65 | 65 |

6 VERIFICA DELLA COERENZA DEL PROGETTO CON LE LINEE DI SVILUPPO SETTORIALE E CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

6.1 Il livello di coerenza

Il progetto in esame, articolato nei vari interventi che concorrono alla realizzazione della Piastra Portuale di Taranto, risponde appieno alle linee di sviluppo previste per il Porto di Taranto, nella sua riformulazione quale hub portuale, nodo intermodale connesso ai grandi corridoi terrestri e marittimi.

Il Porto, nella sua configurazione attuale, presenta alcuni requisiti che possono costituire i presupposti per lo sviluppo di nuove opportunità di rafforzamento ma nel contempo anche un vincolo alle linee di sviluppo, qualora non venissero attuate opportune azioni di indirizzo e governo.

La collocazione del Porto, sia rispetto alle rotte marittime (Corridoio Adriatico) sia rispetto ai corridoi di terra (Itinerari Europei), costituisce una grande opportunità che necessita però di essere supportata con idonei interventi sia di tipo infrastrutturale sia organizzativo, pena la perdita di competitività nei confronti di altri porti che operano nel Mediterraneo, con ripercussioni negative, oltre che sul processo dell'integrazione modale, anche sul fronte dell'occupazione locale.

Gli elementi di novità, che in questi anni si sono via via affermati sia a livello di iniziative pubblico-privato sia di definizione di strumenti di governo locale e nazionale, prefigurano il consolidamento di una linea di tendenza verso l'integrazione dei modi di trasporto, basata su una logistica altamente innovativa.

Le iniziative come il "Distripark (integrato anche da Agromed), esterne al porto ma a questo fortemente relazionate, e la Piastra Logistica, ne rappresentano un interessante esempio nonché punti di forza di questo processo.

Nel quadro delle esperienze internazionali, che, per quanto riguarda anche solo l'Europa, hanno portato ad una rilevante affermazione dei Porti del Nord, emerge che gli interventi di natura infrastrutturale sono determinanti ma non sufficienti per il decollo delle attività legate al trasporto delle merci e alla loro distruzione.

Infatti, solo dalla piena integrazione tra interventi strutturali, azioni tese all'introduzione di innovazione (nelle tecnologie, nella formazione degli operatori, nella costruzione delle reti informative, ecc.), di politiche tariffarie semplificate e trasparenti, potrà derivare un sistema moderno e capace di trarre vantaggio dalle trasformazioni in atto nel mercato delle merci.

Tutti i documenti di programmazione, nazionale e locale, sono concordi nell'orientare le scelte di progetto verso queste indicazioni che, stando il ritardo da recuperare, diventano urgenti.

A riprova di quanto sostenuto, nel Primo Programma delle opere strategiche- Legge obiettivo, approvato dal CIPE con delibera del 21 dicembre 2001 n.121, e ribadito nelle decisioni prese successivamente a valle della rimodulazione del I Programma (2006), è incluso tra la realizzazione degli "hub portuali" quello di Taranto.

6.2 Verifica della sussistenza di vincoli ambientali

6.2.1 Rispetto agli strumenti di pianificazione

Gli interventi previsti, pur essendo coerenti con le linee di sviluppo territoriale non sono del tutto conformi alla pianificazione territoriale, in primo luogo con lo strumento di pianificazione principale rappresentato dal Piano Regolatore Portuale di Taranto. Infatti, il PRP80 vigente, oltre ad operare nell'ambito portuale avente la configurazione risalente agli anni '80 (area ristretta e delimitata verso terra dalla linea ferroviaria esistente e dalla grandi aree industriali, alcune ora in via di parziale dismissione), non prevede alcune delle attività prospettate dal



| Progetto | Identificativo documento | Rev. | Pagina | Di |
|--|--------------------------|------|--------|----|
| Piastra Portuale di Taranto – Studio di Impatto Ambientale – Quadro Programmatico | 123-700 AOU GEA 001 | 01 | 66 | 65 |

Progetto definitivo in esame, in particolare l'intervento rivolto al rafforzamento delle attività commerciali e di gestione delle merci.

È questo il caso della Piattaforma logistica da considerare in stretta connessione con le attività che si andranno ad espletare nel IV Sporgente e nella Darsena servizi. Queste ultime sono state oggetto di una proposta di adeguamento funzionale, approvato nel 2002 dal Consiglio Superiore dei LL.PP., teso a rendere più efficienti i movimenti in rada, nella prospettiva di una riconsiderazione organica di tutte le funzioni che la presenza della Piattaforma Logistica inevitabilmente potrà richiedere ai servizi forniti presso i moli.

Anche la Strada dei Moli è stata coinvolta da un progetto di potenziamento/adeguamento con l'obiettivo di trasformarla in una importante infrastruttura di connessione dei vari moli e di accesso alla SS Ionica, ovvero alla principale rete di comunicazione stradale.

Il progetto della vasca di colmata, rientra tra i progetti che l'Autorità Portuale ha sottoposto recentemente (febbraio 2006) all'approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, al fine di consentire sia la realizzazione del progetto del IV Sporgente e della darsena Ovest, sia di procedere con la bonifica dell'area a mare tra Punta Rondinella e lo Yard ex-Belleli. Il parere del Ministero, pur considerando questa attività opportuna, ha richiesto ulteriori elementi per potersi esprimere compiutamente, elementi che sono stati dorniti congiuntamente al progetto di adeguamento della stessa (vd. Q.R. Progettuale).

L'insieme dei vari interventi, nella configurazione assunta con il progetto preliminare, è stato invece recepito dal nuovo Piano Regolatore, che però ha appena iniziato il suo iter di approvazione.

Le opere in progetto, per quanto riguarda le destinazioni d'uso dei settori esterni ai limiti di competenza del vigente PRP e interessati dalle nuove opere, non risultano conformi al Piano regolatore del Comune di Taranto. Questo vale per la zona della Piattaforma Logistica e per alcuni tratti della Strada dei Moli. Il Comune di Taranto, nell'esprimere formale intesa sul PRP (ai sensi della L.84/94), ha disposto l'avvio degli adempimenti per la Variante al vigente PRG, riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP che la riqualificazione delle aree contermini.

6.2.2 *Rispetto ai vincoli ambientali e territoriali*

L'area in cui si collocano gli interventi in analisi non ricade all'interno di zone sottoposte a vincoli ambientali.

Inoltre, poiché l'area in esame ricade in zone classificate dal P.R.G. di tipo "A" e "B, si prefigura la situazione prevista dal P.U.T.T/P in cui prevalgono le indicazioni riguardanti i "territori costruiti" per i quali è prevista la deroga alle prescrizioni del P.U.T.T/P per l'ATE di tipo C) *valore distinguibile, in cui sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti.*

Tale deroga comunque non esclude la necessità di documentare e mitigare le trasformazioni eventualmente prodotte dagli interventi di progetto, nel contesto paesaggistico.