

PROPONENTE



REGIONE PUGLIA



**AEROPORTI DI PUGLIA**

AEOPORTI DI PUGLIA S.P.A.

## BRINDISI - AEROPORTO DEL SALENTO

### PROGETTO DI ADEGUAMENTO E MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURALE ED OPERATIVO DELL'AEROPORTO

P.H. Progettazione	R.U.P.	Direttore Tecnico	Direttore Generale	Amministratore Unico
Arch. M. CATAMERO'	Ing N. MICCHETTI	Ing. D. D'AURIA	M. FRANCHINI	Ing. D. DI PAOLA

### STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

TITOLO ELABORATO

**RELAZIONE GENERALE**

CODIFICA ELABORATO

**W514\_011\_QPRM-00**

SCALA

---

DATA

**GIUGNO 2011**

PROGETTAZIONE

	Revisione	Redatto	Verificato	Approvato
	A	VDP	GIANCOLA	VENTURA
	Data			
	Firma			

## INDICE

<b>QUADRO INTRODUTTIVO .....</b>	<b>3</b>
<b>1 INQUADRAMENTO STORICO – GEOGRAFICO .....</b>	<b>3</b>
<b>2 INQUADRAMENTO DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO .....</b>	<b>5</b>
2.1 MOTIVAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE .....	5
2.2 GLI OBIETTIVI DA RAGGIUNGERE.....	6
2.3 LE OPERE DA REALIZZARE .....	7
2.4 ITER APPROVATIVO SPECIFICO PER L' AEROPORTO DEL SALENTO .....	10
<b>3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DI AREA VASTA.....</b>	<b>16</b>
<b>4 GLI ELABORATI SVILUPPATI NEL PRESENTE STUDIO .....</b>	<b>22</b>
<b>QUADRO PROGRAMMATICO .....</b>	<b>23</b>
<b>5 FINALITÀ DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO .....</b>	<b>23</b>
<b>6 IL CONTESTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO .....</b>	<b>25</b>
6.1 LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE E DELLA PROGRAMMAZIONE ASSUNTO NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE .....	25
6.2 LA PIANIFICAZIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI .....	30
6.2.1 <i>Il Libro Bianco della UE.....</i>	30
6.2.2 <i>Accordi di programma quadro in materia di 'Trasporti: Aeroporti e Viabilità' (Documento Strategico di Programmazione della Regione Puglia 2007-2013).....</i>	32
6.2.3 <i>DPEF 2008-2012 - Allegato G - Le Infrastrutture Prioritarie.....</i>	34
6.2.4 <i>Il Piano Generale dei Trasporti.....</i>	37
6.2.5 <i>Piano Regionale Trasporti – Piano Attuativo 2009-2013.....</i>	43
6.2.6 <i>Piano della Mobilità dell'Area Vasta Brindisina.....</i>	56
6.3 LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE .....	70
6.3.1 <i>Premessa.....</i>	70
6.3.2 <i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).....</i>	72
6.3.3 <i>PRC - Piano Regionale delle Coste.....</i>	77
6.3.4 <i>Piano Regolatore Generale Comunale di Brindisi.....</i>	80
6.3.5 <i>Piano Urbanistico Generale.....</i>	81

6.4	LA PIANIFICAZIONE SETTORIALE.....	85
6.4.1	<i>Piano Urbanistico Territoriale Tematico Paesaggio (PUTT/P)</i> .....	85
6.4.2	<i>Piano Paesaggistico Territoriale della Regione (PPTR)</i> .....	97
6.5	PROGRAMMAZIONE DEI FONDI STRUTTURALI .....	110
6.5.1	<i>PON Reti e Mobilità</i> .....	110
6.5.2	<i>Documento Strategico Preliminare della Regione Puglia (2007/2013)</i> .....	112
6.5.3	<i>Protocollo di intesa istituzionale tra il ministero per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale e il governo della Regione Puglia</i> .....	113
6.5.4	<i>Programma Operativo – FESR Puglia 2007-2013</i> .....	117
<b>7</b>	<b>LO STATO DEI VINCOLI E LA DISCIPLINA DI TUTELA .....</b>	<b>120</b>
7.1	VINCOLO PAESAGGISTICO .....	120
7.2	AREE PROTETTE .....	124
7.3	VINCOLO IDROGEOLOGICO.....	125
<b>8</b>	<b>VALUTAZIONE DEI RAPPORTI TRA OPERA E STRUMENTI DEL QUADRO PROGRAMMATICO .....</b>	<b>126</b>
8.1	RAPPORTI DI COERENZA .....	126
8.2	RAPPORTI DI CONFORMITÀ .....	134
8.3	SINTESI DEL RAPPORTO DELL'OPERA CON GLI STRUMENTI DI GESTIONE DEL TERRITORIO.....	135

## QUADRO INTRODUTTIVO

### 1 INQUADRAMENTO STORICO – GEOGRAFICO

L'Aeroporto di Brindisi-Casale o Aeroporto del Salento (IATA: BDS, ICAO: LIBR) è un aeroporto civile che si trova a Brindisi e serve tutto il Salento, quindi la totalità delle province di Brindisi, Lecce e parte di quella di Taranto.

L'aeroporto ha due piste con orientamento tra loro perpendicolare: la pista principale 13/31, su cui avviene la quasi totalità dei movimenti di aeromobili (96%), e la pista secondaria 05/23, che viene utilizzata per lo più in caso di particolari condizioni meteorologiche.

L'aeroporto nasce negli anni trenta con la costruzione di una pista militare. Lo sviluppo commerciale, invece, iniziò subito dopo con la compagnia Ala Littoria, che collegava Brindisi a Roma. L'attività aeroportuale fu poi interrotta nel 1943 per cause collegate alla seconda guerra mondiale, fu poi ripresa regolarmente a partire dal 1947.

Durante il dopoguerra la compagnia di bandiera, l'Alitalia, subentrò sulla rotta e oltre al volo per Roma si aggiunse quello per Catania. Sempre in questi anni cominciarono i lavori di ampliamento dell'aerostazione passeggeri e lo scalo brindisino viene utilizzato sempre più per i voli diretti nel Medio Oriente, data la completa momentanea inagibilità di Corfù. Inoltre tra gli anni sessanta e settanta viene allungata la seconda pista.

Dal 1970 al 1974 la Olympic Airways collega Brindisi con Corfù e, sempre nel '74, l'Aero Trasporti Italia inaugura un volo Brindisi–Bari–Genova–Milano Linate.

Negli anni ottanta le strutture dell'aeroporto vengono modificate e si realizzano nuovi edifici, tra cui una caserma dei Vigili del Fuoco ed una struttura per il traffico merci.

Con il successo che lo scalo ha vissuto negli ultimi anni, anche grazie a numerose compagnie low cost che la collegano a importanti scali nazionali e europei, l'aeroporto è stato recentemente oggetto di importanti ammodernamenti ed ampliamenti.

In particolare, per quanto riguarda l'aerostazione civile, l'ammodernamento concerne la messa a norma secondo il protocollo europeo di Schengen per il controllo e la sicurezza dei

passaggeri (Misure di sicurezza Schengen ed Extra Schengen). Ma sono state interessate alla ristrutturazione anche l'area parcheggi e gli uffici dell'area manageriale della struttura.

Inoltre, sono stati oggetto di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale alcuni interventi "Air Side" e "Land Side" approvati poi con decreto VIA n. 25 del 28/01/2008.

Tali interventi hanno riguardato l'allungamento della pista principale di 510 metri, l'adeguamento delle pavimentazioni delle due piste di volo e delle vie di rullaggio, l'adeguamento degli impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi), la realizzazione del sistema di avvicinamento strumentale di prima categoria e il sistema perimetrale di sicurezza aeroportuale, ciò per quanto riguarda gli interventi "air side". Per quanto riguarda invece gli interventi "land side", è stato approvato il sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche e il loro successivo recapito a mare in corrispondenza di esistenti ricettori.

Infine, con Decreto Interministeriale dell'11 settembre 2008, l'aeroporto ha assunto lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo stato, aperto al traffico civile. Nel 2009 l'aeroporto ha avuto una crescita del 10,9% trasportando 1.082.423 passeggeri, superando per la prima volta la soglia del milione.

Si sottolinea anche la funzione dello scalo brindisino quale base Logistica delle Nazioni Unite, dal novembre 1994, e all'interno del Programma Alimentare Mondiale, dal giugno 2000.

Parte delle strutture militari vengono utilizzate dalla base logistica del programma UNHCR che supporta ed aiuta i rifugiati e le popolazioni in difficoltà. La Base operativa di Pronto Intervento Umanitario delle Nazioni Unite, è in grado di inviare aiuti di prima necessità in qualsiasi parte del mondo entro 24-48 ore. UNHRD è gestita dal Programma Alimentare Mondiale delle Nazioni Unite (WFP).

L'Aeroporto è anche utilizzato come Base di emergenza dai vettori operanti nel basso Adriatico / Canale d'Otranto e Base per i velivoli che effettuano attività di tiro presso il Poligono di Punta della Contessa.

La base militare è stata anche base di partenza per alcune missioni di ricognizione in Iraq ed ex-Jugoslavia). Da Brindisi sono partiti aiuti umanitari per l'Afghanistan, per le regioni del sud est asiatico devastato dallo tsunami (2004), per l'Iraq e per il Myanmar colpito dal ciclone Nargis.

## **2 INQUADRAMENTO DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO**

### **2.1 Motivazione dello Studio di Impatto Ambientale**

Prima di entrare nel dettaglio della descrizione degli aspetti programmatici e ambientali connessi alla realizzazione delle opere di progetto inerenti il presente Studio di Impatto Ambientale, è bene fare una premessa di inquadramento della precedente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che, come sopra detto, ha già riguardato l'aeroporto di Brindisi e che costituisce elemento propedeutico alla definizione dei criteri di indirizzo della progettazione del presente SIA.

In particolare, si fa riferimento al seguente iter:

1. In rapporto al progetto relativo all'Aeroporto di Brindisi – interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007, è stato emanato il decreto VIA n.25 del gennaio 2008 che dà parere favorevole al progetto a condizione che si ottemperi ad alcune prescrizioni, elencate in 14 punti, di cui l'ultimo inerente le prescrizioni aggiunte dal Ministero dei Beni e le Attività Culturali e dalla Regione Puglia.
2. In risposta a tale decreto, in data 29.08.2008 con protocollo 4807, la società di gestione degli aeroporti di puglia (SEAP S.p.A., poi AdP S.p.A.), ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, un adeguamento e integrazione del progetto in base ai citati 14 punti.
3. La Direzione Generale per la Salvaguardia dell'Ambiente, a fronte della risposta della società di gestione Aeroporti di Puglia S.p.A., dopo aver analizzato le integrazioni e revisioni, in data 27.02.2009, protocollo 002917, ha emesso il documento "Verifica di ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA n.25 del 25 gennaio 2008 relativo alle opere dell'aeroporto di Brindisi", in cui determina che il progetto come rivisto ottempera alle prescrizioni. Come specificato meglio nel seguito del presente documento, per alcune di tali prescrizioni si evidenzia la piena ottemperanza rispetto al decreto, mentre per altre, legate ai lavori di realizzazione delle opere o ai futuri sviluppi dell'aeroporto, si evidenzia l'assicurazione di impegno da parte di AdP SpA ad ottemperare alle prescrizioni.

In particolare, in riferimento all'ultimo punto in elenco, in ragione del numero di passeggeri ed aeromobili, raggiunto soprattutto negli ultimi anni con l'apporto di vettori turistici low-

cost, il presente lavoro ottempera alla prescrizione n. 1 del decreto VIA n. 25/2008, che prevede l'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale qualora i livelli di traffico superino gli 855.000 passeggeri e/o gli 11.000 movimenti aeromobili anno.

## 2.2 Gli obiettivi da raggiungere

L'aeroporto di Brindisi "Aeroporto del Salento" è una struttura di grande importanza strategica al servizio di un'area molto vasta che comprende, oltre alla provincia di Brindisi, quella di Lecce e buona parte di quella di Taranto.

L'aeroporto del Salento, nel più articolato sistema di trasporti della Regione Puglia, assume una importanza fondamentale e può considerarsi a tutti gli effetti porto di accesso privilegiato di un territorio a fortissima vocazione turistica.

Il turismo rappresenta infatti uno dei settori economici ad elevata potenzialità di sviluppo per lo scalo brindisino: una componente essenziale del traffico aereo delineatasi in tempi recenti e con concreti segnali di crescita è rappresentata dai voli low cost collegati ai principali Paesi europei (Francia, Gran Bretagna, Germania, Olanda, Svezia, Spagna, Svizzera) grazie alle compagnie aeree Air Berlin, Easy Jet, Helvetic, Ryan Air, TUI Fly.

Inoltre, lo scalo offre collegamenti giornalieri domestici di linea con la capitale e le principali città capoluogo di provincia Italiane (Milano, Bologna, Torino, Roma, Venezia, Pisa, Verona, Treviso), giornalieri comunitari con Monaco, Barcellona, Ginevra, Londra, Bruxelles, ed altri ancora a carattere stagionale.

In particolare, i dati statistici sul traffico passeggeri e movimenti aeromobili evidenziano un consistente incremento in termini percentuali. Le statistiche dell'anno 2010, infatti, riportano rispetto all'anno 2009, incrementi di oltre il 40%, per quanto riguarda i passeggeri nazionali e di circa il 100%, per quanto riguarda i passeggeri internazionali.

L'aumento della presenza estera, nel contempo in direzione di una qualificazione e diversificazione dell'offerta in linea con l'evoluzione della domanda internazionale, risulta pertanto l'obiettivo principale da perseguire per il consolidamento dell'attuale sistema di offerta e soprattutto per favorire uno sviluppo significativo.

Nell'ambito di tale obiettivo, sulla base evolutiva dei dati storici dell'aeroporto di Brindisi, è stato stimato il raggiungimento di quota 2.200.000 circa di passeggeri entro l'orizzonte temporale di 5 anni, ovvero entro il 2016.

Inoltre, al fine del mantenimento degli elevati livelli qualitativi<sup>1</sup> offerti da AdP SpA anche con le sopradette stime sul numero di passeggeri al 2016, si rende necessario predisporre degli interventi, oggetto del presente SIA, atti a fornire alla struttura aeroportuale gli elementi utili sia sul fronte "air side" (ampliamenti aerostazione, piazzale aa.mm.), sia sul fronte "land side" (ampliamenti parcheggi e viabilità).

## 2.3 Le opere da realizzare

I lavori oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale riguardano l'adeguamento delle strutture aeroportuali esistenti alle esigenze operative derivanti dall'incremento del traffico aereo. Gli elementi oggetto di progettazione riguardano 4 macro settori:

1. Ampliamento e riqualifica del piazzale esistente con interventi di ripristini corticali. Unitamente a questo intervento viene prevista la realizzazione di un nuovo tratto di viabilità perimetrale, la realizzazione di una nuova area pavimentata in clb per la sosta dei mezzi di rampa, l'adeguamento normativo dei pozzetti posti all'interno della CGA, la realizzazione nuovo sentiero luminoso di avvicinamento (ALS) e l'installazione nuovo impianto RVR.
2. Ampliamento sale di imbarco passeggeri.
3. Riconfigurazione aree esterne interessate dai parcheggi autovetture.
4. Ristrutturazione caserma VV.FF.

In particolare, relativamente al punto 1), si distinguono:

- Ampliamento e riqualifica del piazzale esistente
  - ripristini corticali delle lastre ammalorate;
  - ripristini dei fognoli del piazzale esistente;
  - realizzazione della nuova segnaletica orizzontale.

---

<sup>1</sup> Questo trae origine dalle indicazioni ricevute da ENAC sulla necessità del mantenimento di un LQS (Livello Qualitativo di Servizio) almeno di livello B, ovvero:

- alto livello di servizio
- condizioni di flusso stabili
- pochissimi ritardi
- alto livello di comfort.



- Ampliamento del piazzale di sosta aa.mm. lato sud-ovest con pavimentazione rigida e flessibile, ed adeguamento raccordo B per aa.mm. Cat. E;
  - Esecuzione Bonifica da Ordigni Bellici (B.O.B.)
  - realizzazione nuova pavimentazione rigida previa bonifica e sbancamento;
  - realizzazione di nuova pavimentazione flessibile previa bonifica e sbancamento;
  - riqualifica della pavimentazione flessibile esistente;
  - riqualifica della Taxilane lato sud-ovest, in corrispondenza del raccordo B, con pavimentazione flessibile;
  - realizzazione di fillet per il raccordo "B", adeguato agli aeromobili di categoria E e riqualifica dell'intera pavimentazione esistente;
  - realizzazione di nuovo shoulder di delimitazione laterale del piazzale in pavimentazione flessibile;
  - opere idrauliche per il trattamento e lo smaltimento delle acque meteoriche;
  - opere impiantistiche per la realizzazione di una nuova torre faro e la riprotezione degli impianti AVL al servizio del piazzale;
  - realizzazione della nuova segnaletica orizzontale.
- Realizzazione di un nuovo tratto di viabilità perimetrale sul lato sudovest con pavimentazione flessibile;
  - realizzazione nuovo tratto di fondazione e pavimentazione stradale a tre strati di clb, previe opere di scavo;
  - opere idrauliche per il trattamento e lo smaltimento delle acque meteoriche;
- Realizzazione di una nuova area pavimentata in clb per la sosta dei mezzi di rampa;
  - riprotezione n.11 ulivi secolari;
  - realizzazione scavi e fondazione nuova area, con successiva posa in opera di pavimentazione stradale a tre strati di clb;
  - opere idrauliche per il trattamento e lo smaltimento delle acque meteoriche;
- Adeguamento normativo dei pozzetti posti all'interno della CGA;
  - realizzazione rimozione terreno vegetale sito intorno al pozzetto;

- posa in opera di scivolo in cls debolmente armato ed inclinato come da Regolamento ENAC;
- Realizzazione nuovo sentiero luminoso di avvicinamento (SALS);
- Installazione nuovo impianto RVR.

Per quanto concerne l'ampliamento delle sale di imbarco passeggeri, la realizzazione di un numero maggiore di sale di imbarco e pre-imbarco si ottiene con l'aggiunta di un nuovo corpo di fabbrica lungo il lato air-side dell'aerostazione. Detta struttura si articola in due corpi di fabbrica separati da un giunto trasversale. In direzione di tale giunto sono previste quattro file di colonne, per un totale di tre campate di telaio, di cui le due centrali sono collegate tra loro attraverso una pensilina metallica, mentre la prima campata si diparte in sopraelevazione dal terrazzo a livello esistente. Le varie sedi d'imbarco risulteranno collegate verticalmente attraverso la realizzazione ex-novo di scale, scale mobili ed ascensori.

Le aree air-side ubicate al primo piano sono separate dalla restante parte land-side del terminal da una barriera fisica. Davanti al fronte air-side viene realizzato un nuovo marciapiede affiancato da una canaletta di raccolta delle acque meteo provenienti dal piazzale antistante.

Il prospetto land-side prevede una pensilina metallica per migliorare il comfort dei passeggeri in transito. Per il prospetto e le facciate vetrate si adottano soluzioni ad alta tecnologia. All'interno dell'aerostazione gli spazi vengono razionalizzati per di inserire nuovi uffici AdP, nuove attività commerciali ed aumentare sia il numero di nastri per il controllo bagagli sia il numero di postazioni di P.S. per il controllo dei passeggeri diretti in aree Extra-Schengen.

Per quanto concerne l'ampliamento delle aree di sosta autoveicoli "land side", il riassetto della viabilità prevede l'ampliamento e conseguente suddivisione delle aree accessibili solo agli autorizzati e per coloro che sono diretti alle specifiche aree di sosta con accessi controllati e specializzati in ingresso ed uscita. L'accesso alle aree prevede 4 corsie di cui 3 destinate ai veicoli leggeri ed una per bus e mezzi di soccorso.

Le aree di sosta si suddividono in: aree dinanzi al Terminal, aree per le soste lunghe, aree per la sosta degli autonoleggiatori, degli accompagnatori, e degli operatori. La riconfigurazione della viabilità e la sistemazione delle nuove aree di parcheggio viene regolamentata da segnaletica orizzontale e verticale. Oltre a tali opere sono previste le sistemazioni a verde dell'intera area land-side con un'accurata scelta delle piantumazioni.

caratteristiche della zona, la sistemazione esterna con attrezzature specifiche dei parcheggi, l'illuminazione pubblica e l'illuminazione dei parcheggi.

## 2.4 Iter approvativo specifico per l'Aeroporto del Salento

Rispetto alla sua configurazione iniziale l'aeroporto di Brindisi, al fine di assicurare la massima efficienza e funzionalità dello scalo, è stato oggetto nel corso degli anni e, in particolare nel corso dell'ultimo decennio, di diversi ampliamenti, miglioramenti ed adeguamenti infrastrutturali.

Le diverse fasi progettuali e procedurali atte al raggiungimento della attuale configurazione aeroportuale sono state caratterizzate da un iter approvativo abbastanza complesso che viene riproposto nel seguito in forma sintetica (oltre a quanto sin ora già indicato) al fine di ripercorrere l'insieme delle diverse fasi che si sono susseguite nel tempo e per meglio inquadrare le tematiche rappresentative dello scalo brindisino.

Tale insieme di informazioni viene dettagliato secondo una duplice logica di lettura: di tipo macroscopico, per evidenziare i capisaldi a cui fare riferimento e di tipo analitico, per evidenziare il dettaglio degli elementi restituiti.

### **Iter approvativo: lettura macroscopica**

- Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale inerente alcuni interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007 "Air Side" e "Land Side".
  - Avvio della Procedura di VIA con decreto approvativo, con prescrizioni, n. 25 del 28/01/2008.
  - Risposta alle prescrizioni di cui al decreto 2008/25, emessa da Aeroporti di Puglia in data 29.08.2008 con protocollo 4807, in cui si riportano le integrazioni del caso al progetto presentato.
  - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA 2008/25, emessa in data 27.02.2009, protocollo 002917, in cui l'autorità competente determina che il progetto come rivisto ottempera alle prescrizioni.
- Iter approvativo per l'autorizzazione di immissione in mare di acque meteoriche.
- Procedure inerenti il cambio di Status dell'aeroporto di Brindisi.

**Iter approvativo: lettura analitica**

DOCUMENTAZIONE INERENTE LA PROCEDURA DI V.I.A. SUGLI INTERVENTI DI PRIMA FASE DI SVILUPPO 2003-2007 "AIR SIDE" E "LAND SIDE"			
Prescrizione N.	Decreto VIA del MATTM n.25 del 28.01.2008	Risposta AdP S.p.A. al MATTM, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e alla Regione Puglia, con protocollo 4807 29.08.2008	Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale ad AdP S.p.A. – Verifica di Ottemperanza al Decreto VIA, con protocollo 002917 27.02.2009
1	Il Proponente ha l'obbligo di aggiornare lo studio di impatto ambientale e di sottoporlo ad una nuova procedura di VIA qualora sia superato il limite di 855.000 passeggeri annui oppure si abbiano più di 11.000 movimenti.	La Società AdP S.p.A. si era impegnata ad aggiornare lo SIA al nuovo scenario di riferimento e a sottoporre lo stesso a una nuova procedura di VIA nel caso dell'avvenuto aumento del traffico aeroportuale. Il presente SIA è il frutto di tale impegno.	La prescrizione risultava non ottemperabile al momento della risposta di AdP S.p.A., non essendo maturati i tempi relativi (pari ad un anno) alla prima possibile verifica di ottemperanza della prescrizione stessa.  <i>Si sottolinea che il presente Studio di Impatto Ambientale rappresenta l'ottemperanza al decreto VIA 25/2008 per la raggiunta quota di passeggeri e movimenti aeromobili.</i>
2	Il Proponente era tenuto a definire un progetto complessivo di riambientalizzazione del sistema territoriale in cui si inserisce l'aeroporto, che comprenda le opere di arredo a verde, le aree di pertinenza dell'aerostazione, una sistemazione a verde dell'immediato intorno dell'aeroporto e delle aree circostanti, la sistemazione dei tre scarichi delle acque reflue a mare.	In data 29.08.2008 il richiesto progetto complessivo delle opere di riambientalizzazione del sistema territoriale in cui si inserisce l'aeroporto di Brindisi era in fase di completamento. Il progetto, in particolare, non prevede alcuna opera lungo la fascia costiera, poiché era stata prevista una variante con la completa eliminazione delle opere di scarico a mare delle acque di pioggia e della costruzione, all'interno delle aree aeroportuali di n. 3 vasche di laminazione ed accumulo delle stesse acque da utilizzarsi quale riserva idrica antincendio e per la irrigazione delle aree a verde.	Vista la tempistica indicata nel decreto VIA n. 25 del 2008 sul punto, e le positive azioni intraprese dal Proponente, la prescrizione appare allo stato parzialmente ottemperata.
3	Il Proponente aveva l'obbligo di produrre un disciplinare di attuazione delle attenzioni progettuali ed ambientali relativo alla fase di costruzione delle opere che tenga conto dei siti di cava e di smaltimento degli inerti, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari e definisca le conseguenti misure mitigative.	In risposta a questa prescrizione, AdP S.p.A. aveva trasmesso il "Disciplinare di attuazione delle attenzioni progettuali ed ambientali e regolamento di cantiere" unitamente all'elaborato grafico che illustra il percorso degli automezzi per il trasporto degli inerti.	Prescrizione ottemperata.
4 e 5	Le prescrizioni 4 e 5 riguardano l'inquinamento acustico. La prescrizione 4 prevedeva che il Proponente, prima dell'inizio dei lavori di riqualificazione dell'aeroporto, verificasse i risultati presentati in termini di definizione delle curve isofoniche mediante una campagna di rilievi specifici di idonea durata e in periodi significativi dell'intera attività aeroportuale. La prescrizione 5, invece, prevedeva l'implementazione e l'attuazione entro 6 mesi dal decreto, del sistema di monitoraggio del rumore connesso con l'esercizio dell'opera, che comprendesse dei punti di rilievo – da concordare con l'ARPA Puglia in numero non inferiore a due oltre a quelle esistenti – in aree esterne al sedime e dove vi siano edifici adibiti a residenza.	A fronte di tale prescrizione 4 e 5 AdP S.p.A. ha trasmesso diversi elaborati, tra cui lo SIA, le previsioni del traffico aeroportuale, un documento sulla diffusione del rumore aeroportuale e una serie di tavole con le isofoniche dello stato attuale e di quello futuro in differenti scenari, nonché le relazioni e i materiali del sopralluogo per l'implementazione delle due nuove centraline.  Successivamente alla data della risposta di AdP S.p.A. in oggetto, la stessa ha predisposto l'installazione di ulteriori 2 centraline del rumore la cui posizione è stata definita in accordo con gli uffici competenti di ARPA Puglia.	Prescrizioni ottemperate.
6	La prescrizione 6 poneva l'obbligo per il Proponente di concordare con l'ARPA Puglia e quindi realizzare una campagna di monitoraggio annuale della qualità dell'aria attraverso postazione mobile che, in almeno due punti, rilevi i parametri	Riguardo questa prescrizione AdP S.p.A. aveva trasmesso copia del "Verbale di riunione del 28.04.2008" tra ARPA Puglia AdP S.p.A. e lo studio SWS Engineering SpA nel quale si evidenzia la volontà di AdP di un programma di minima sempre da concordare con ARPA	La prescrizione è ottemperata con riserva di valutare gli esiti del monitoraggio

DOCUMENTAZIONE INERENTE LA PROCEDURA DI V.I.A. SUGLI INTERVENTI DI PRIMA FASE DI SVILUPPO 2003-2007 "AIR SIDE" E "LAND SIDE"			
Prescrizione N.	Decreto VIA del MATTM n.25 del 28.01.2008	Risposta AdP S.p.A. al MATTM, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e alla Regione Puglia, con protocollo 4807 29.08.2008	Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale ad AdP S.p.A. – Verifica di Ottemperanza al Decreto VIA, con protocollo 002917 27.02.2009
	meteorologici e monitori per lo meno i seguenti inquinanti: biossido di zolfo, ossidi di azoto, materiale particolato (PM10 e PM2.5), benzene e ozono.	Puglia auspicando l'attuazione di un protocollo di intesa tra Regione Puglia (per la fornitura della strumentazione), ARPA Puglia (per la validazione dei dati) e la stessa AdP S.p.A..	
7	Il Proponente, nei due anni successivi al completamento dei lavori, è tenuto a condurre due campagne di monitoraggio annuali della qualità dell'aria, con le stesse caratteristiche indicate al punto precedente.	La società AdP S.p.A., in risposta, si era impegnata a condurre nei due anni successivi al completamento dei lavori oggetto di VIA le richieste due campagne di monitoraggio annuali, laddove occorrenti, quelle richieste per gli anni successivi.	La prescrizione risulta parzialmente ottemperata, stante la riserva di valutare gli esiti del monitoraggio
8	Il decreto con la prescrizione 8 imponeva che nella fase di cantiere fossero impiegati veicoli omologati secondo la Direttiva 2004/26/CE (Fase III A o Fase III B) o, in alternativa, veicoli muniti di filtro per il particolato con attestato per il superamento dei test di idoneità del VERT.	A tal proposito AdP S.p.A. aveva trasmesso copia degli Ordini di Servizio inviati alle due imprese aggiudicatrici dei lavori di adeguamento normativo e di potenziamento dell'aeroporto.	La prescrizione risulta parzialmente ottemperata, con riserva di verificare i dati della prima verifica semestrale a valle della fase di cantierizzazione
9	La prescrizione 9, chiedeva che, in sede di relazione di progetto esecutivo, il Proponente prevedesse il trattamento delle acque raccolte nell'intero sedime aeroportuale.	AdP S.p.A., in risposta, evidenziava che il redatto progetto esecutivo di raccolta e smaltimento delle acque di pioggia già prevedeva n. 3 distinti impianti per il trattamento di tutte le acque raccolte nell'intero sedime aeroportuale.	Prescrizione ottemperata.
10	Il proponente, per la prescrizione 10, era tenuto a silenziare secondo le migliori tecnologie le sorgenti di rumore a terra, al fine di minimizzare le emissioni sonore in conformità al D.M. 01.01.2004.	In risposta, AdP S.p.A. trasmetteva copia degli Ordini di Servizio inviati alle imprese aggiudicatrici dei lavori di adeguamento normativo e di potenziamento dell'aeroporto.	Prescrizione ottemperata.
11	Per quanto riguarda il sistema di illuminazione del sedime, la prescrizione 11 decretava che fosse di aspetto unitario curato e composto e che, tra l'altro, adottasse tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminassero completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale.	In risposta, AdP S.p.A. evidenziava che il progetto prevedeva, quali opere di illuminazione, solo la realizzazione della integrazione delle opere ed impianti AVL eseguiti dall'Aeronautica Militare e di segnaletica luminosa delle piste e relativi raccordi.	Prescrizione ottemperata.
12	La prescrizione 12 evidenziava la necessità di estendere il monitoraggio anche all'ambiente idrico superficiale e all'avifauna.	In risposta, AdP S.p.A. evidenziava che il progetto esecutivo concernente la raccolta, il trattamento e lo smaltimento delle acque di pioggia, già prevede che i relativi tre impianti dovranno essere dotati di pozzetti di prelievo di campioni delle acque per un monitoraggio periodico delle stesse al fine di accertarne la compatibilità con il corpo idrico ricettore. Per quel che concerne, poi, il monitoraggio dell'avifauna si provvedeva a trasmettere copia della nota della società AdP S.p.A. n. 4588 del 12.08.2008 con la quale si è provveduto ad affidare tale servizio all'Università di Bari – Dipartimento di Zoologia.	Prescrizione ottemperata.
13	La prescrizione 13, sanciva la necessità di presentare, prima dell'inizio dei lavori, uno studio mirato ad evidenziare, a parità di scenari trasportistici, i benefici ambientali prodotti dalla realizzazione dell'intervento con riferimento agli obiettivi posti alla base del Programma Operativo Nazionale.	La AdP S.p.A. trasmetteva a riguardo il documento "Studio dei benefici ambientali con riferimento agli obiettivi del Programma Operativo Nazionale".	Prescrizione ottemperata.

DOCUMENTAZIONE INERENTE L'AUTORIZZAZIONE DI IMMISSIONE IN MARE DELLE ACQUE METEORICHE				
Data	Mittente	Destinatario	Oggetto	Contenuti
18.11.2010 Protocollo 16749	Aeroporti di Puglia S.p.A.	Aeronautica Militare e Provincia di Brindisi	Progetto BR05A – Intervento di adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento. Richiesta di consenso all'utilizzo delle esistenti reti di scarico a mare delle acque meteoriche di dilavamento di provenienza aeroportuale.	Il documento (protocollo n. 16749) richiama l'intervento di progetto previsto, che comportava la realizzazione di una rete di raccolta delle acque meteoriche dalle superfici pavimentate, del loro successivo trattamento in tre impianti con smaltimento finale a mare, tramite nuove condotte. Tale progetto è stato variato, in modo da prevedere tre vasche di laminazione e raccolta, la cui costruzione rende possibile il mantenimento e l'utilizzo delle vecchie reti di smaltimento.  Con il presente documento si richiede il "titolo di disponibilità o il consenso del proprietario delle condotte esistenti che convogliano le acque meteoriche di dilavamento in mare".
19.11.2010 Protocollo 16845	Aeroporti di Puglia S.p.A.	Demanio Marittimo, Comune e Provincia di Brindisi	Progetto BR05A – Intervento di adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento. Richiesta di concessione per l'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento di provenienza aeroportuale.	Il documento (protocollo n. 16845) richiama l'intervento di progetto previsto, che comportava la realizzazione di una rete di raccolta delle acque meteoriche dalle superfici pavimentate, del loro successivo trattamento in tre impianti con smaltimento finale a mare, tramite nuove condotte. Tale progetto è stato variato, in modo da prevedere tre vasche di laminazione e raccolta, la cui costruzione rende possibile il mantenimento e l'utilizzo delle vecchie reti di smaltimento.  Con il presente documento si richiede la "concessione del Demanio Marittimo per l'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento".
26.01.2011 Protocollo 0076	Provincia di Brindisi	Determina Dirigenziale	Aeroporti di Puglia S.p.A. - Autorizzazione provvisoria all'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento dell'Aeroporto Civile di Brindisi.	Con la presente Determinazione del Dirigente Responsabile del Servizio di Tutela Acque (n. 76), si autorizza la Società Aeroporti di Puglia S.p.A. ad immettere in mare le acque meteoriche di dilavamento delle superfici aeroportuali, previo trattamento, in corrispondenza dei preesistenti collettori. Tale autorizzazione è a carattere provvisorio ed ha validità sei mesi. Entro sessanta giorni prima della scadenza dell'autorizzazione deve essere presentata istanza per l'autorizzazione definitiva, dimostrando di rispettare le 14 condizioni elencate nel documento in esame. Le condizioni imposte dal documento riguardano:  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'obbligo di rispettare le disposizioni di cui alla Parte Terza del D.Lgs. n. 152/2006, nonché quelle contenute nel "Piano Direttore della Regione Puglia" (Decreto del Commissario Delegato per l'Emergenza Ambientale in Puglia n. 191 13.06.2002).</li> <li>2. Il rispetto dei limiti specificati alla Tab. 3 della parte terza del D.Lgs. n. 152/006 per le acque meteoriche di dilavamento.</li> <li>3. Un monitoraggio periodico mediante analisi chimica delle acque di meteoriche di dilavamento per accertarne la compatibilità con il corpo idrico recettore.</li> <li>4. L'interruzione dello scarico in mare, qualora fosse accertata la modifica del suo stato naturale.</li> <li>5. La trasmissione di un piano di gestione per il riutilizzo delle acque meteoriche congiuntamente all'istanza di autorizzazione definitiva.</li> <li>6. Il posizionamento di cartelli di avviso alla cittadinanza in prossimità degli scarichi a mare.</li> <li>7. L'adozione di misure di prevenzione e sicurezza perché non vengano immesse sostanze pericolose nelle acque di dilavamento.</li> <li>8. L'adozione di misure atte a non aumentare l'inquinamento del corpo recettore.</li> <li>9. La pulizia e la manutenzione costanti della rete di raccolta delle acque meteoriche di dilavamento, dal punto di vista idraulico e igienico sanitario.</li> <li>10. Lo smaltimento dei residui del sistema di trattamento delle acque meteoriche.</li> <li>11. Il divieto di stoccare materiali che possano rilasciare sostanze inquinanti sulle aree interessate dal dilavamento delle acque meteoriche.</li> <li>12. Le modalità di immissione delle acque di dilavamento in mare, secondo la Parte Terza del D.Lgs. n. 152/2006.</li> <li>13. La verifica del regolare deflusso delle acque meteoriche anche in caso di fenomeni piovosi di massima intensità.</li> </ol>

DOCUMENTAZIONE INERENTE L'AUTORIZZAZIONE DI IMMISSIONE IN MARE DELLE ACQUE METEORICHE				
Data	Mittente	Destinatario	Oggetto	Contenuti
				14. La comunicazione alla Provincia di Brindisi, Ufficio Tutela delle Acque, di ogni variazione nei presupposti in base ai quali viene rilasciata la proroga di autorizzazione.
26.05.2011 Protocollo 7010	Aeroporti di Puglia S.p.A.	Comune e Provincia di Brindisi	Scalo Aeroportuale di Brindisi. Decreto del Commissario Delegato n.282 del 23.11.2003, art. 3; Decreto Legislativo n. 152/2006, art. 113. Autorizzazione provvisoria all'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento dell'Aeroporto Civile di Brindisi. Determinazione Dirigenziale n. 76 del 26.01.2011. Istanza rinnovo autorizzazione all'immissione in mare delle acque meteoriche.	Il presente documento (protocollo n. 7010) costituisce la richiesta di rinnovo della determinazione/autorizzazione all'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento dell'Aeroporto Civile di Brindisi. Al documento sono allegati la richiesta di concessione al Comune di Brindisi dell'area demaniale marittima per l'immissione, le analisi chimiche che attestano il monitoraggio periodico delle acque di dilavamento, la documentazione fotografica che attesta il posizionamento dei cartelli di "Scarico Acque Meteoriche" posti presso gli scarichi a mare, nonché la documentazione che attesta le opere di costante pulizia e idonea manutenzione della rete di raccolta delle acque meteoriche.
14.06.2011 Protocollo 37009	Comune di Brindisi	Aeroporti di Puglia S.p.A., Regione Puglia e Provincia di Brindisi	Progetto BR05A – Intervento di adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento. Richiesta di concessione per l'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento di provenienza aeroportuale.	Con il presente documento (protocollo n. 37009, protocollo interno 3164) il Comune di Brindisi dichiara l'estraneità dell'ente al rilascio della concessione per l'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento, trovandosi nel regime transitorio definito dalla L.R. n. 17 del 23.07.2006, per cui i comuni possono solo rinnovare concessioni demaniali per durate e condizioni identiche a quelle in scadenza. Il Comune di Brindisi specifica altresì l'iter da seguire per ottenere tale concessione, individuando la Regione Puglia e la Capitaneria di Porto di Brindisi come autorità competenti in materia, rispettivamente per lo scarico in zona A e lo scarico nelle zone B e C.
20.06.2011 Protocollo 52002	Provincia di Brindisi	Comune di Brindisi e Aeroporti di Puglia S.p.A.	Autorizzazione provvisoria all'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento dell'Aeroporto Civile di Brindisi.	Con il presente documento (protocollo n. 52002) la Provincia di Brindisi sollecita il Comune di Brindisi per un riscontro in merito alla concessione per l'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento.
21.07.2011 Protocollo 1020	Provincia di Brindisi	Determina Dirigenziale	Società Aeroporti di Puglia S.p.A. – Proroga autorizzazione provvisoria all'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento dell'Aeroporto Civile di Brindisi. D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i. – Decreto del C.D. n. 282/03	Il presente atto (n. 1020) proroga di un anno l'autorizzazione all'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento dell'Aeroporto Civile di Brindisi. Il documento stabilisce altresì che entro sessanta giorni prima dalla scadenza del termine dell'autorizzazione debba essere fatta istanza di autorizzazione definitiva. Inoltre, vengono specificate una serie di prescrizioni da adempiere per ottenere l'autorizzazione definitiva. Le quattordici prescrizioni ricalcano quelle specificate nella Determinazione del Dirigente Responsabile del Servizio di Tutela Acque n. 76 del 26.01.2011.
03.08.2011 Protocollo 0011497	Regione Puglia	Comune e Provincia di Brindisi	Progetto BR05A – Intervento di adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento. Richiesta di concessione per l'immissione in mare delle acque meteoriche di dilavamento di provenienza aeroportuale.	La Regione Puglia, in risposta a quanto evidenziato dal Comune di Brindisi con protocollo n. 37009 del 14.06.2011, specifica che la competenza dell'esercizio dei poteri concessori non spetta alla Regione Puglia (artt. 5 e 6 L.R. n. 17 del 23.06.2006), ma al Comune di Brindisi, che può assentire l'utilizzazione delle aree di scarico mediante concessione demaniale. La Regione evidenzia, infatti, che, benché si tratti di nuova concessione, il Comune può comunque concedere l'utilizzo viste le peculiarità delle circostanze. Infine non si esclude la possibilità per E.N.A.C. di domandare direttamente alla Capitaneria di Porto (Autorità marittima competente) la legittimazione oggetto dell'istanza in oggetto.

DOCUMENTAZIONE INERENTE IL CAMBIO DI STATUS DELL'AEROPORTO			
Data	Mittente	Oggetto	Contenuti
11.09.2008	Ministero della Difesa di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero dell'Economia e della Finanze	Voltura di beni demaniali	<p>Con il presente decreto i beni del demanio militare aeronautico dell'aeroporto di Brindisi, già dichiarati non più funzionali ai fini militari, sono destinati all'aviazione civile (Demanio Pubblico dello Stato – Ramo Trasporti – Aviazione Civile), in quanto strumentali all'attività del trasporto aereo civile.</p> <p>La consistenza di tale beni viene riportata nell'annesso tecnico e nei relativi allegati.</p> <p>I beni trasferiti sono assegnati in uso gratuito all'ENAC.</p> <p>Dalla data del decreto, quindi, l'aeroporto di Brindisi assume lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato.</p> <p>I servizi di assistenza per la navigazione aerea vengono assicurati dall'ENAV S.p.A..</p>
29.01.2009	ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile Direzione Aeroportuale Bari - Brindisi	Verbale di individuazione, consistenza e consegna beni demaniali	<p>Il documento costituisce il verbale della riunione per le azioni conseguenti al cambio di Status dell'aeroporto di Brindisi. A tal proposito, viene identificato il nuovo confine di separazione, con relative recinzioni, delle aree aeroportuali di interesse del Ministero dei Trasporti / Aviazione Civile dalle aree che permangono di pertinenza dell'Amministrazione della Difesa. Vengono inoltre identificati i sottoservizi che dovranno risultare sull'intero sedime aeroportuale, nonché le modalità e le tempistiche del trasferimento delle aree aeroportuali nel demanio aeronautico civile.</p>



### 3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DI AREA VASTA

Il territorio interessato dalle opere oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale ricade interamente nel comune di Brindisi il quale, a sua volta, fa parte di una più vasta area detta "Piana di Brindisi" che si connota come una vasta area sub-pianeggiante compresa tra le propaggini del banco calcareo delle Murge a nord-ovest e le deboli ondulazioni del Salento settentrionale a sud.

I caratteri tipici di quest'area riguardano l'intensa antropizzazione agricola del territorio, la presenza di zone umide costiere, l'assenza di pendenze significative e di importanti forme geomorfologiche.

Da un punto di vista geologico, quest'area è rappresentata dalle successioni rocciose sedimentarie di natura calcarenitica, sabbiosa ed argillosa che poggiano sul basamento mesozoico composto da rocce calcareo-dolomitiche.



*Figura 3-1. I confini della Piana brindisina*

Dal punto di vista idrografico, i corsi d'acqua della Piana brindisina si caratterizzano per la ricorrente presenza di interventi di bonifica o di sistemazione idraulica delle aste fluviali. Questa condizione può essere spiegata considerando da un lato la natura litologica del substrato roccioso in grado di limitare fortemente l'infiltrazione delle acque piovane e favorire per contro il deflusso superficiale e dall'altro le caratteristiche morfologiche di questo settore pianeggiante. Queste due condizioni hanno reso necessaria la diffusa regimazione idraulica delle aree di compluvio, iniziata fin dalla prima metà del secolo scorso.

In definitiva i tratti più importanti di questi corsi d'acqua sono nella maggior parte a sagoma artificiale e sezioni generalmente di dimensioni crescenti procedendo da monte verso valle.

Il paesaggio tipico della Piana brindisina è quello rurale che ha come primo elemento distintivo quello della percezione di un grande territorio aperto in cui traspare un'immagine che rispecchia la forte connotazione produttiva del territorio. L'agricoltura è caratterizzata da vasti campi di seminativo intervallati da uliveti, vigneti e frutteti. La matrice agricola ha un'esigua presenza di boschi residui, siepi, muretti e filari. I terreni agricoli presenti nell'area di studio presentano suoli con una valenza ecologica medio-bassa e da moderate a notevoli limitazioni, che riducono la scelta colturale e che richiedono pratiche di conservazione e gestione.

Nonostante l'oliveto sia la coltura dominante, nell'ambito di studio risalta anche il vigneto che si trova anche associato a colture seminative e che crea un ambiente artificializzato da un'agricoltura intensiva.



*Figura 3-2. Paesaggio rurale della bonifica costiera a nord di Brindisi*

Oltre che dagli aspetti agricoli, il territorio è caratterizzato anche dal paesaggio costiero. La costa brindisina rappresenta il tratto terminale di una pianura incisa da solchi torrentizi poco profondi e delimitata da deboli ondulazioni collinari che degradano verso il mare. Il tratto che si estende da Punta Penna Grossa a Torre Guaceto è caratterizzato da un ampio arenile sabbioso, circondato da imponenti dune fossili e da aree umide retrodunari ricoperte dalla vegetazione tipica della macchia mediterranea.

Superate alcune baie rocciose a forma di mezzaluna, si giunge al pianoro erboso di Torre Guaceto, sovrastato da una costruzione fortificata, posta su un piccolo promontorio. Qui, il

litorale sabbioso e lineare è bordato da cordoni dunari attivi e fossili ben evidenti, alle spalle dei quali si estendono frammenti di aree palustri.

A partire dal tratto di costa prospiciente gli scogli di Apani, isolotti residuali di un'antica linea di costa, prevale una morfologia rocciosa bordata al piede da spiaggia sabbiosa, mentre all'altezza della foce del canale Giancola, tra Torre Testa e Torre Rossa, domina la morfologia a falesia con spiaggia sabbiosa–ciottolosa al piede. Prima dell'imboccatura del porto di Brindisi, tra Punta Penne e Cala Materdomini, la costa è nuovamente rocciosa e bassa, preceduta dal breve tratto ciottoloso e poi sabbioso dell'insenatura tra Punta Patedda e Punta Penne.

Dal porto di Brindisi a Torre S. Gennaro, la costa conserva un andamento lineare ed è ancora prevalentemente bassa, in roccia tenera, con tratti in falesia anche di origine antropica.



*Figura 3-3. Tratto di fascia litoranea che va dall'oasi di Torre Guaceto a Punta Penne*

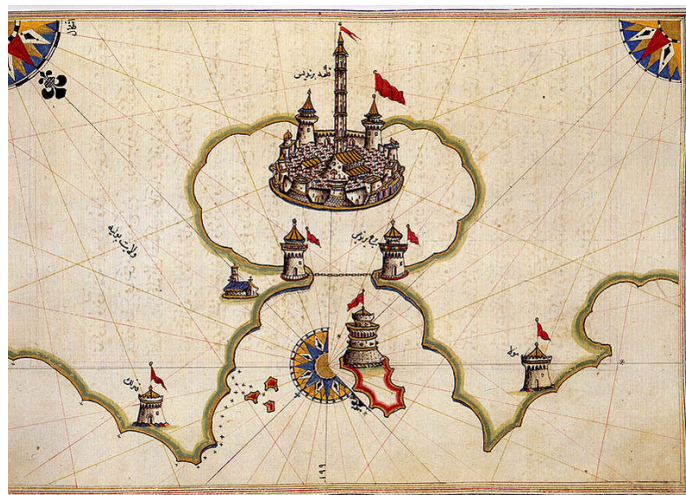
Per quanto concerne l'evoluzione storica–urbanistica dell'paesaggio, i primi insediamenti si fanno risalire alla presenza dei Messapi a cui si ricollega la formazione di una città nell'area dell'attuale centro urbano.

Con la romanizzazione molti centri messapici si ridimensionano o si trasformano in piccoli abitati rurali e in età post annibalica il paesaggio brindisino subisce radicali trasformazioni: forte crescita economica e demografica; potenziamento della rete infrastrutturale, in particolare la via Minucia (che collega Brindisi, Egnazia, Caelia, Canosa, Herdonia e Benevento), che sarà in parte ripresa dal tracciato della Traiana; maggiore densità degli insediamenti sulla costa.

In tarda antichità e nell'alto Medioevo si può parlare di un generale sviluppo della cerealicoltura: lo spazio agrario non abitato diventa la caratteristica dominante del paesaggio, gli insediamenti si distaccano dalla costa e le proprietà si accentrano.

Ai secoli centrali del medioevo sono da ascrivere numerose forme di popolamento rupestre in coincidenza con antichi bacini imbriferi come ad esempio il monastero rupestre di S. Biagio presso S. Vito dei Normanni.

Sotto gli Aragonesi e gli Spagnoli, i maggiori sforzi furono rivolti essenzialmente intorno alle fortificazioni: risale a questo periodo infatti l'edificazione del Castello Alfonsino. Solo attraverso la riapertura del canale Pigonati nel 1775 (precedentemente chiuso per timore di attacchi provenienti dal mare) la città conobbe un nuovo slancio con i traffici verso l'Oriente.



*Figura 3-4. Mappa di Brindisi del XVI secolo opera dell'ammiraglio turco Piri Reis*

Nella cartografia storica ottocentesca il centro storico di Brindisi è abbracciato da due seni che appaiono ancora più profondi di oggi. L'area intorno alla città era coltivata e punteggiata da edifici rurali. La fascia costiera era percorsa unicamente dall'attuale SS16 e non ospitava insediamenti. Gli unici elementi di rilievo sulla costa erano rappresentati dalle numerose torri di difesa (Torre Guaceto, Torre Testa, Torre Rossa, Torre S. Giovanni, Torre Cavallo, Torre Mattarelle, Torre S. Gennaro, Torre Punta Penne). Sia l'area a nord-ovest di Brindisi tra il canale Giancola, Punta Penne e il porto, sia la fascia costiera compresa tra la foce del canale della Foggia e Torre S. Gennaro erano intensamente coltivate e costellate da masserie.

Nel Novecento la città si espande oltre le mura del centro storico costituendo nuovi quartieri periferici: Commenda, Cappuccini, Sant'Angelo (negli anni 1950-1970) e poi Santa Chiara, Sant'Elia, Bozzano (anni 1980-2000), oltre ai nuovi insediamenti lungo la costa testimoniando lo sviluppo turistico.

Le direttrici dell'attuale assetto insediativo sono quella della SS n.613 verso Lecce e della SS n.7 verso Taranto dove insediamenti produttivi lineari caratterizzano le triangolazioni Brindisi–San Vito e Brindisi–Mesagne–Latiano. Verso nord, i comuni di San Vito e Francavilla Fontana presentano un processo di dispersione insediativa che si estende lungo le radiali.

I processi insediativi degli ultimi due secoli hanno apportato forti trasformazioni nell'ambito brindisino: a partire dalle bonifiche idrauliche ed igienico–sanitarie che hanno definito nuove matrici agricole, per giungere ai più recenti processi di industrializzazione che hanno modificato profondamente l'antica città portuale.

L'insenatura naturale di Brindisi presenta oggi un elevatissimo grado di artificializzazione e le uniche forme relittuali della componente naturale, sono le aree umide di Torre Guaceto e le paludi di Punta Contessa che si relazionano ad una ampia piana agricola con attività produttiva intensiva.



*Figura 3-5. Aree umide salmastre dell'area protetta di Punta della Contessa*

A livello infrastrutturale, i collegamenti stradali principali che interessano la città di Brindisi sono rappresentati dalle superstrade Bari–Lecce e Brindisi–Taranto e la SS n.16 Adriatica che costituisce la tangenziale di Brindisi e collega la città con San Vito dei Normanni e Lecce.

I trasporti ferroviari sono assicurati dalla Stazione di Brindisi, un importante snodo ferroviario della Puglia, punto di incontro tra la Ferrovia Adriatica e la linea Brindisi – Taranto. La stazione presenta collegamenti verso tutte le località servite dalla linea adriatica e ionica.

Brindisi si presenta come importante polo di scambio, infatti il suo porto è da sempre al centro dei traffici commerciali con la Grecia e l'Oriente e ha rappresentato la fortuna della città. L'insenatura portuale dalla tipica conformazione a corna di cervo è suddivisa in tre parti: il porto esterno, il porto intermedio, il porto interno. Il porto esterno è delimitato da una catena d'isolotti congiunti tra loro e con la terraferma; il porto intermedio è un bacino triangolare, compreso tra le due sponde divergenti dell'estuario e dell'Isola di S. Andrea, comunicante con il bacino interno attraverso il canale Pigolati, storica via di accesso alla città; il porto interno si biforca in due rami che avvolgono la città, scavati dall'erosione di due corsi d'acqua e sommersi dal movimento d'abbassamento della costa: il seno di Levante, lungo oltre 500 m in direzione nord-sud, e il seno di Ponente, che si interna per oltre 1 km in direzione est-ovest. Le sponde dei due seni sono banchinate per uso commerciale e militare, dal lato della città, e per uso industriale, lungo un tratto della sponda orientale.



*Figura 3-6. Vista dell'insenatura del porto di Brindisi*

## 4 GLI ELABORATI SVILUPPATI NEL PRESENTE STUDIO

Il presente Studio di Impatto Ambientale è costituito da elaborati di testo e da elaborati grafici rappresentativi del progetto e dei temi ambientali che sono stati analizzati in rapporto alle opere proposte. Di seguito viene indicato l'elenco di tutti gli elaborati presentati nel presente Studio.

Codifica	Titolo	Scala
<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		
W514_011_QPRM-00	Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione generale	-
W514_011_QPRM-01	Inquadramento geografico	Varie
W514_011_QPRM-02	Inquadramento Territoriale	1:10.000
W514_011_QPRM-03	Piano della Mobilità - Area Vasta	1:25.000
W514_011_QPRM-04	P.U.T.T./P (Regione) - Ambiti Territoriali Estesi (indirizzi di tutela)	1:25.000
W514_011_QPRM-05	Aree protette	1:25.000
W514_011_QPRM-06	Piano Regolatore Generale (Vigente - 1980)	1:10.000
W514_011_QPRM-07	Vincoli e disciplina di tutela (ex PUTT/P)	1:10.000
<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE</b>		
W514_011_QPGT-00	Quadro di Riferimento Progettuale - Relazione generale	-
W514_011_QPGT-01	Reti di accessibilità aeroportuale	1:25.000
W514_011_QPGT-02	Interventi di Progetto: Layout funzionale	1:10.000
W514_011_QPGT-03	Interventi di Progetto: Ampliamento piazzale APRON	Varie
W514_011_QPGT-04	Interventi di Progetto: Adeguamento sentiero luminoso di avvicinamento	1:2.000
W514_011_QPGT-05	Interventi di Progetto: Ampliamento Sale di Imbarco Aerostazione	1:500
W514_011_QPGT-06	Interventi di Progetto: Ampliamento parcheggi autovetture	1:1.500
W514_011_QPGT-07	Piani di Rischio Comunale	1:15.000
W514_011_QPGT-07	Vincoli aeronautici	1:15.000
<b>QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE</b>		
W514_011_QAMB-00	Quadro di Riferimento Ambientale - Relazione generale	
W514_011_QAMB-01-A	Carta delle curve di isoconcentrazione: medie annuali NOx	1:25.000
W514_011_QAMB-01-B	Carta delle curve di isoconcentrazione: medie annuali PM10	1:25.000
W514_011_QAMB-02	Carta della idrografia superficiale	1:10.000
W514_011_QAMB-03	Carta geolitomorfológica	1:10.000
W514_011_QAMB-04	Carta idrogeologica	1:10.000
W514_011_QAMB-05	Carta dell'uso del suolo	1:10.000
W514_011_QAMB-06	Carta degli ecosistemi e delle connessioni ecologiche	1:25.000
W514_011_QAMB-07	Carta dei ricettori acustici	1:10.000
W514_011_QAMB-08	Carta del monitoraggio acustico - Ubicazione delle postazioni	1:10.000
W514_011_QAMB-09	Carta delle curve isofoniche in LVA – Scenario attuale	1:10.000
W514_011_QAMB-10	Carta delle curve isofoniche in LVA – Scenario 2016	1:10.000
W514_011_QAMB-11	Carta della struttura del paesaggio e degli elementi storico testimoniali	1:10.000
W514_011_QAMB-12	Report fotografico	1:10.000
W514_011_QAMB-13	Report fotografico	1:10.000
<b>SINTESI NON TECNICA</b>		
W514_011_SNT-00	Sintesi non tecnica – Relazione generale	

## QUADRO PROGRAMMATICO

### 5 FINALITÀ DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

L'aeroporto di Brindisi fa parte del sistema aeroportuale pugliese costituito dai quattro aeroporti di Bari "Karol Wojtila", Brindisi "Aeroporto del Salento", Foggia "Gino Lisa" e Taranto "Marcello Arlotta", tutti gestiti dalla società Aeroporti di Puglia SpA in regime di concessione totale quarantennale.

Elemento cardine per lo sviluppo economico della regione, gli aeroporti pugliesi concorrono, ognuno per le proprie specifiche peculiarità, al processo di crescita economica e sociale della Puglia. Al crescente traffico passeggeri, in particolare, sono dedicati gli scali di Bari e Brindisi presso i quali sono stati apportati ampliamenti e ammodernamenti secondo elevati standard di qualità e capacità di scalo. La strategia di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali ha recentemente interessato anche gli aeroporti di Foggia e Grottaglie.

Tali opere hanno consentito di posizionare strategicamente la Puglia nel ruolo di regione di riferimento per l'area del Mediterraneo del traffico aereo nazionale e internazionale.

In relazione alle dinamiche di sviluppo economico della regione, il sistema aeroportuale pugliese costituisce un punto cardine dato che il mezzo aereo rappresenta la modalità di trasporto in grado di assicurare collegamenti rapidi con il nord Italia e con l'Europa continentale, nonché con i paesi del Mediterraneo e dei Balcani.

Detto sistema, per caratteristiche infrastrutturali e per scarsità di collegamenti, non ha pienamente soddisfatto nel passato le legittime aspettative di crescita economica e sociale di un territorio che, nel contesto meridionale, si è sempre caratterizzato per una spiccata dinamicità.

Gli elementi di progetto a base del presente Studio di Impatto Ambientale, piuttosto che le attività già poste in essere, trovano la loro ottimizzazione di lettura nell'ottica di una visione generale all'interno dell'intero sistema aeroportuale pugliese. Si rappresenta pertanto uno scenario di sviluppo che individua in maniera precisa gli interventi necessari, sia come implementazioni infrastrutturali che di collegamenti aerei. Il tutto ricondotto ad un arco temporale di riferimento di circa 40 anni.



Nell'ambito del presente Studio di Impatto Ambientale il presente documento analizza i documenti programmatici che rappresentano il territorio nelle attualità del suo contesto e nelle linee di sviluppo previste.

Le fasi di lavoro sono scandite dalla tipologia dei documenti esaminati, che sono anzitutto piani e programmi relativi al settore dei trasporti, quindi piani e programmi di governo del territorio e infine piani e programmi settoriali (non afferenti il settore trasporti).

Tali piani sono anzitutto richiamati in relazione alla loro cogenza che deriva dalle norme vigenti. Successivamente, gli stessi sono esaminati sulla base dei loro contenuti e in particolar modo, sulla base di quanto pertinente l'area aeroportuale.

Sono poi esaminati i vincoli e la disciplina di tutela e, infine, sono valutati i rapporti tra opera e strumenti del quadro programmatico, in termini di coerenza e conformità, chiarendo gli elementi di attualità dell'opera.

La Regione Puglia, sta vivendo una intensa stagione di pianificazione che interessa tutti i principali ambiti. Molti piani, come ad esempio Piano Paesistico Territoriale Regionale e il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, sono in corso di redazione e a stadi di elaborazione già molto avanzati. Alcuni sono già in fase di consultazione ai fini dei relativi procedimenti di Valutazione Ambientale Strategica.

## 6 IL CONTESTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO

### 6.1 Lo stato della pianificazione e della programmazione assunto nello Studio di Impatto Ambientale

È stata compiuta una ricognizione e un'analisi contestuale degli strumenti vigenti secondo le logiche sopra richiamate. Di seguito si riporta l'elenco degli strumenti analizzati di cui, nei paragrafi successivi, viene data ampia trattazione.

La pianificazione è stata suddivisa per ambito di appartenenza e in riferimento al livello di competenza territoriale a cui essi appartengono.

Si evidenzia anche che alcuni strumenti di programmazione settoriale, avendo carattere prettamente ambientale, sono stati esaminati e tenuti in considerazione, anche ai fini delle coerenze con il progetto in esame, nelle relative componenti ambientali affrontate nel Quadro di Riferimento Ambientale.

Ambito della Pianificazione dei Trasporti		
Livello comunitario	Commissione Europea, "LIBRO BIANCO - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"	Adottato dalla Commissione europea il 12 settembre 2001
Livello nazionale	Accordo di Programma Quadro (APQ) "Trasporti: aeroporti e viabilità"	Nell'ambito dell'intesa Istituzionale di programma tra Stato e Regione Puglia è stato sottoscritto l'APQ "Trasporti: aeroporti e viabilità" in data 31/03/2003
		Rimodulazione degli stessi interventi in data 08/03/2004 con accordo tra Regione, ENAL ed ENAV.
		22.12.2005: stipulato l'Accordo di Programma Quadro "Trasporti: aeroporti e viabilità" Il Atto Integrativo di accertamento di entrata per le risorse vincolate dello Stato come dalla

### Ambito della Pianificazione dei Trasporti

		Deliberazione CIPE 20/04.
		28.06.2006: stipulato l'Accordo di Programma Quadro "Trasporti: aeroporti e viabilità" III Atto Integrativo di accertamento di entrata per le risorse vincolate dello Stato come dalla Deliberazione CIPE 35/05.
		27.11.2007: sottoscritto l'Accordo di Programma Quadro "Trasporti: Aeroporti e Viabilità" - IV Atto integrativo – che ha per oggetto un programma di interventi finalizzati al completamento delle sub-reti ferroviarie e al miglioramento e decongestionamento delle infrastrutture stradali in aree urbane su tutto il territorio regionale, a valere sulle Delibare CIPE n. 3/2006 e n. 14/2006.
	DPEF 2008-2012 Allegato G "Infrastrutture prioritarie"	Approvazione DCM 28 giugno 2007
	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)	Approvazione DPR 14.03.2001 (G.U. n. 163 del 16/07/2001) Integrato con Delibera CIPE n. 44 del 22 Marzo 2006 ("Piano della logistica")
Livello regionale	Piano regionale trasporti – Piano Operativo Attuativo 2009-2013	Approvato con DGR n. 814 del 23 marzo 2010 (pubblicato sul BUR Puglia n. 76 suppl. del 28 aprile 2010)
Livello di area vasta / sovracomunale	Piano della Mobilità dell'area vasta brindisina (PdM)	Il 4 Giugno 2010, il "Comitato dei Sindaci Brindisi 2013" ha approvato all'unanimità il Piano Urbano della Mobilità.

Ambito della Pianificazione Territoriale		
Livello regionale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brindisi	Esiste solo lo schema di PTCP
	Piano Regionale delle Coste	Adottato con DGR n. 1392 del 28 luglio 2009
Livello comunale	Piano Regolatore Generale comunale di Brindisi	<p>Adozione PRG: Delibera C.C. n. 6 del 10.01.1980</p> <p>Approvazione: delibere G.R. n. 7008 del 05.07.1985, n.5558 del 07.06.1988 e n. 10929 del 28.12.1988.</p> <p>Adeguamento del PRG alla legge n. 56/80: Deliberazione del C.C. n. 94 del 24.07.2001.</p> <p>Adozione dell'adeguamento del PRG al PUTT/p: Delibere CC n. 43 del 08.04.2002, n. 139 del 29.10.2002 e n.49 del 31.05.2006</p> <p>Approvazione dello Studio Particolareggiato dei Servizi al cittadino in variante al PRG: Delibera G.R. Puglia n.175/2003</p> <p>Approvazione della variante di adeguamento del PRG al PUTT/p con DGR n. 1202 del 26.07.2007 con prescrizioni</p> <p>Approvazione della variante di adeguamento del PRG al PUTT/p in ottemperanza delle prescrizioni regionali: Delibera del C.C n. 37 del 25.05.2010</p>
	Piano Urbanistico Generale di Brindisi	<p>Approvazione Atto di indirizzo del PUG: Deliberazione della Giunta Comunale n. 40 del 08.02.2010, avvio della procedura di formazione del nuovo Piano Urbanistico Generale</p> <p>Né adottato né approvato</p>

### Ambito della Pianificazione Settoriale

Livello regionale	Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/p)	Approvato con DGR n. 1748 del 15.12.2000 Approvazione con prescrizioni della variante sul territorio del Comune di Brindisi: DGR n. 1202 del 26.07.2007
	Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)	D.G.R. n. 1947 del 20/10/2009 – Piano paesaggistico territoriale della Regione Puglia (PPTR) – Adozione dello Schema ai sensi del 2 comma dell'art. 2 della L.R. n. 20 del 07.10/2009 Norme per la pianificazione paesaggistica (BURP n. 174 del 4/11/2009)  11.01.2010: la Giunta Regionale ha approvato la Proposta di Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) (approvazione non richiesta dalla legge regionale n. 20 del 2009), per conseguire lo specifico accordo con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali previsto dal Codice e per garantire la partecipazione pubblica prevista dal procedimento di Valutazione Ambientale Strategica relativamente alla fase di consultazioni preliminari.  Piano non ancora adottato.
	Piano di Assetto Idrogeologico del Bacino della Puglia	Autorità di Bacino della Puglia Adottato con deliberazione del Comitato Istituzionale n.25 del 15.12.2004.  Approvato con deliberazione del Comitato Istituzionale n.39 del 30.11.2005.  Recentemente aggiornato con deliberazione del Comitato Istituzionale n.21 del 18.04.2011 per la zona di Margherita di Savoia, che non ricade nella provincia di Brindisi.

### Ambito della Programmazione Fondi Strutturali

Livello regionale	Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità	Approvato con Decisione C(2007) 6318 del 07.12.2007
	Documento Strategico della Regione Puglia 2007/2013 (DSR)	Approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1139 del 01.08.2006
	Protocollo di intesa istituzionale tra il Ministero per i rapporti con le Regioni e per la coesione territoriale e il governo della Regione Puglia	Siglato in data 28 luglio 2011
	Programma Operativo FESR 2007-2013	Approvato con DGR Puglia 12 febbraio 2008, n. 146

## **6.2 La pianificazione nel settore dei trasporti**

### **6.2.1 IL LIBRO BIANCO DELLA UE**

Il libro bianco sui trasporti è stato adottato dalla Commissione europea il 12 settembre 2001. Si tratta di un piano d'azione decennale che traccia un ritratto della situazione dei trasporti a quell'anno e presenta un programma di azione comprendente una sessantina di misure articolate nell'arco temporale compreso fino al 2010.

Dall'esame intermedio del 2006 è emerso che il piano dovrebbe concentrarsi sulla necessità di rendere le ferrovie più competitive, introdurre una politica portuale, sviluppare sistemi di trasporto ad alta tecnologia, far pagare l'uso delle infrastrutture, produrre più biocarburanti e studiare ulteriori soluzioni per decongestionare le città.

Ad oggi, la politica dei trasporti dell'Unione europea non ha trovato espressione in un rinnovato documento strategico.

Nelle economie moderne, caratterizzate dalla necessità crescente di mobilità ed efficienza, il sistema dei trasporti assume un ruolo sempre più rilevante.

In questa ottica di sviluppo socio-economico si inserisce il Libro bianco EU che evidenzia la necessità di un continuo sviluppo del settore dei trasporti e della sostenibilità ambientale e nel rispetto delle linee guida dettate dai Paesi Europei.

In tal senso è evidente che la risposta Comunitaria ad una domanda di trasporto in continua crescita, non può limitarsi ad una politica di "assestamento", basata su nuove infrastrutture ed apertura dei mercati.

Il duplice obiettivo dell'allargamento dell'unione e dello sviluppo sostenibile, indicato nelle conclusioni del Consiglio europeo di Göteborg, impone interventi volti a migliorare e modernizzare l'intero sistema dei trasporti che in tal senso deve risultare sostenibile tanto dal punto di vista economico, che sociale ed ambientale.

Il Libro bianco contiene quindi una sessantina di proposte da adottare a livello comunitario nel quadro della politica dei trasporti.

Occorre precisare che il libro bianco, trattando il trasporto aereo, formula obiettivi e considera ipotesi che riguardano sia gli operatori del trasporto (compagnie aeree) sia le infrastrutture di trasporto e quindi gli scali aeroportuali.

Ciò premesso, la necessità individuata dal libro bianco di conciliare la crescita del trasporto aereo con l'ambiente, pervenendo ad una regolamentazione comunitaria del traffico aereo si traduce essenzialmente in azioni orientate agli operatori del trasporto e in questo contesto, quello che viene definito come inevitabile aumento delle capacità aeroportuali, sia strettamente subordinato all'adozione di una nuova regolamentazione per ridurre l'inquinamento acustico ed ambientale provocato dagli aerei.

È chiaro che tale raccomandazione è rivolta agli Stati membri, più che ai singoli soggetti che operano nell'ambito del trasporto aereo. In particolare, le autorità aeroportuali che promuovono azioni di miglioramento e potenziamento delle strutture aeroportuali, possono certamente adottare soluzioni progettuali di contenimento e mitigazione dei fattori inquinanti, senza peraltro poter incidere alla radice del problema adottando le soluzioni proposte dal libro bianco.

Ad ogni modo, si riportano di seguito le proposte del libro bianco in merito al trasporto aereo. Per quanto attiene nello specifico al trasporto aereo il documento evidenzia i seguenti aspetti:

- il volume di traffico, espresso in passeggeri x Km, è aumentato del 7,4 % all'anno a partire dal 1980, il traffico negli aeroporti dell'Unione si è invece quintuplicato rispetto al 1970;
- le aerovie del cielo europeo sono percorse giornalmente da 25.000 aerei ed in base alle attuali tendenze del traffico aereo, si prevede che tale numero raddoppi ogni 10 o 14 anni;
- le compagnie aeree prevedono quasi un raddoppio del traffico entro il 2010.

A fronte di tali dati, il libro bianco stabilisce la necessità di controllare la crescita del trasporto aereo attraverso quattro azioni:

1. Combattere la saturazione del cielo
2. Riconsiderare le capacità aeroportuali e il loro uso
3. Conciliare la crescita del trasporto aereo con l'ambiente
4. Preservare il livello di sicurezza

In particolare, con il punto 2 (Riconsiderare le capacità aeroportuali e il loro uso), il libro bianco riconosce che di fronte alla crescita del traffico, occorre riorganizzare gli aeroporti per ottimizzare l'uso delle capacità esistenti, come condizione essenziale per evitare una perdita di competitività delle compagnie rispetto ai loro concorrenti, in particolare quelli nordamericani.



L'uso più efficace delle capacità aeroportuali presuppone la definizione di un nuovo quadro regolamentare che riguardi l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti e una pianificazione coerente delle capacità del cielo e delle capacità aeroportuali, gli oneri aeroportuali che devono essere modificati per scoraggiare la concentrazione dei voli in certe ore della giornata, le regole ambientali che devono incoraggiare la ricerca di misure alternative prima di limitare gli operatori su un aeroporto, l'intermodalità con la ferrovia che deve permettere un netto aumento di capacità, trasformando la concorrenza tra treno e aereo in complementarità, per collegamenti tra metropoli mediante treni ad alta velocità.

Un uso più efficace e razionale degli aeroporti non eviterà lo scoglio dell'aumento delle capacità. La priorità dichiarata è limitare la costruzione di nuovi aeroporti, mal tollerata dalle popolazioni, e cercare di razionalizzare il traffico mediante regole di gestione e l'uso di aerei di maggiori dimensioni. Questa impostazione rischia di trascurare una categoria importante della clientela che utilizza linee regionali per destinazioni non servite da treni rapidi. A tale riguardo, occorre orientare di nuovo gli arbitrati, oggi a favore delle grandi infrastrutture, mantenendo «taxi dell'aria» tra metropoli regionali e tra metropoli regionali e hub quando non esistono alternative ferroviarie.

## **6.2.2 ACCORDI DI PROGRAMMA QUADRO IN MATERIA DI 'TRASPORTI: AEROPORTI E VIABILITÀ' (DOCUMENTO STRATEGICO DI PROGRAMMAZIONE DELLA REGIONE PUGLIA 2007-2013)**

Il Piano Generale Dei Trasporti (2001) ipotizza per le infrastrutture di trasporto un ruolo di motori di sviluppo locale, a condizione che gli interventi siano costruiti non solo sulla base di obiettivi macroterritoriali, inseriti quindi in uno scenario nazionale ed europeo, ma anche in funzione di una maggiore integrazione rispetto alle reti della mobilità attraverso le iniziative di sviluppo e promozione dei contesti locali.

Gli indirizzi riguardano principalmente l'incentivazione della produttività del sistema, il contenimento dei consumi energetici, la massimizzazione della redditività degli investimenti nella rete infrastrutturale.

Gli obiettivi di contenuto specifico riguardano i programmi e gli investimenti nelle infrastrutture di interesse nazionale.

L'Accordo Quadro di cui al presente paragrafo riguarda l'attuazione di un programma di interventi sul sistema stradale ed aeroportuale, finalizzato ad assicurare migliore

accessibilità al territorio regionale, da realizzarsi mediante il potenziamento e l'ammodernamento:

- degli aeroporti;
- della rete stradale di competenza regionale.

L'Accordo Quadro è sottoscritto dai seguenti Enti :

- Ministero dell'Economia e delle Finanze Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Regione Puglia
- ANAS S.p.A. – Ente Nazionale per le strade
- ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
- ENAV S.p.A. - Ente Nazionale per l'assistenza al volo.

Tra gli obiettivi prefissati nell'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo della Repubblica e la Giunta della Regione Puglia, approvata dal C.I.P.E. il 15 febbraio 2000 e siglata tra le parti il 16 febbraio 2000, emerge la necessità di promuovere un'accelerazione allo sviluppo economico e dell'occupazione nella regione ai fini di ridurre progressivamente la dipendenza dell'equilibrio complessivo del bilancio economico regionale delle risorse da apporti integrativi dall'esterno mediante la realizzazione di specifici interventi coordinati sul "sistema Puglia".

L'attuale grado di infrastrutturazione nonché i livelli di accessibilità interna e verso le aree nazionali ed estere risultano inadeguati rispetto alle dinamiche della domanda e alle prospettive di crescita dell'economia regionale oltre che alla necessità di apertura della Puglia.

Dall'analisi delle caratteristiche dell'offerta e della domanda, attuale e prevista, per gli aeroporti pugliesi, emergono alcuni elementi di criticità inerenti sia gli aspetti infrastrutturali sia di assetto del sistema.

L'accordo Quadro sottolinea, inoltre, la necessità di realizzare la Piattaforma intermodale di Brindisi (codice intervento BTR01, III atto integrativo APQ, 2006), , in maniera tale da poter attrarre nuovi vettori, in vista dell'attivazione di nuovi collegamenti, ma anche per il potenziamento di quelli esistenti.

Nell'ambito dell'allegato tecnico del presente Accordo Quadro, relativamente all'attuale assetto del sistema, viene evidenziato il ruolo predominante e centrifugo degli scali di Bari e Brindisi, fortemente attrattivi per l'utenza in relazione alla quantità dei voli offerti, e la

marginalità di mercato degli aeroporti di Foggia e Grottaglie, i cui bacini d'utenza sono in realtà inglobati in quelli dei due maggiori scali regionali.

### **6.2.3 DPEF 2008-2012 - ALLEGATO G - LE INFRASTRUTTURE PRIORITARIE**

L'Allegato G "Infrastrutture Prioritarie" al Documento di Programmazione Economico-Finanziaria 2008-2011, approvato con Delibera Consiglio dei Ministri del 28 giugno 2007, costituisce una complessiva rivisitazione del Primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Legge Obiettivo (L 443/2001).

Gli indirizzi strategici che hanno guidato la rivisitazione del programma sono prioritariamente il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale e, in primis, dei grandi assi di collegamento che devono anzitutto prevenire fenomeni di marginalizzazione, incrementando la competitività territoriale. Occorre poi che le armature infrastrutturali che rispondono al concetto dei corridoi plurimodali, siano caratterizzate da un adeguato numero di "nodi logistici". In altre parole devono essere integrate ai territori con progetti di sviluppo, pena il rischio di ulteriori marginalizzazioni.

In questo senso, è essenziale il potenziamento di quelli che l'Allegato definisce territori urbanizzati di "secondo livello", da attuarsi intervenendo sulle reti secondarie e i collegamenti alle reti principali e favorendo "un accesso più equilibrato sul piano territoriale al traffico intercontinentale tramite un'adeguata distribuzione di porti e aeroporti" potenziandone il loro livello di servizio e di collegamento con il retroterra.

Il DPEF 2008-2011 e, in particolare, l'allegato G, seguono tre linee programmatiche:

1. Sviluppare le capacità di trasporto e logistiche dell'armatura infrastrutturale del territorio nazionale attraverso il potenziamento e la messa a sistema delle grandi direttrici strategiche e dei relativi nodi di rango internazionale e 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.
2. Connettere le grandi direttrici strategiche con i territori. A questa linea vanno riferiti i criteri di azione e gli interventi attorno ai quali condurre concertazione tra Amministrazione centrale ed enti territoriali finalizzata alla più ampia condivisione territoriale interistituzionale.

3. Affrontare la domanda di accessibilità e di mobilità proveniente dalle regioni del centro nord e da quelle meridionali.

In questo contesto di riferimento complessivo si inquadrano le opere che l'Allegato G del DPEF 2008-2011 richiama per la Regione Puglia e, in particolare, quelle che sono direttamente e indirettamente riconducibili al presente studio.

Infatti, nell'Allegato G, le numerose opere relative ai sistemi stradale, ferroviario, e portuale funzionali alla centralità di Brindisi o ad essa correlabili, sono riconducibili anche al sistema aeroportuale e sinergicamente funzionali al suo potenziamento.

Relativamente ai sistemi stradali e autostradali, le opere in elenco funzionalmente sinergiche agli interventi per l'Aeroporto di Brindisi sono:

Opere stradali comprese nella Convenzione ANAS s.p.a.-Regione Puglia del 23.11.2003

Viabilità S.S.7

- SS. 7 - Brindisi-Grottaglie 6° lotto; l'importo è a carico di ANAS ed è interamente finanziato.
- Lavori urgenti per l'apertura al traffico dello svincolo al km 701+919 con completamento della sistemazione idraulica in corrispondenza dell'abitato di Mesagne e della viabilità di servizio. Il livello di progettazione è esecutivo e l'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Strade Statali Varie

SS. 7-7ter-16-100-106-106 dir-172-379. Appalto integrato per la progettazione esecutiva e realizzazione di un sistema di rilevamento del traffico mediante sensori e telecamere ed informazione all'utenza attraverso pannelli a messaggio variabile per l'area metropolitana. Il livello di progettazione è definitivo. L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Aeroporto di Brindisi

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione sono stati concordati i seguenti interventi sull'aeroporto di Brindisi, con finanziamento a carico dei Programmi nazionali 2007- 2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR per un totale di circa 40 milioni di Euro:

- Opere di mitigazione impatto ambientale;
- Rifacimento del piazzale di sosta aeromobili e relativa viabilità connessa;

- Ristrutturazione del secondo livello aerostazione passeggeri e realizzazione nuovo Varco Doganale.

### Porto di Brindisi

Gli interventi previsti nell'area portuale brindisina riguardano:

1. La realizzazione di una piattaforma logistica "Distripark" in grado di offrire servizi logistici e terminalistici a valore aggiunto in modo da ampliare le attività portuali da quelle proprie del trasporto a quelle della logistica a servizio dell'impresa. Nel progetto si inserisce la realizzazione delle opere ferroviarie e stradali per il raccordo dell'area Distripark alla rete esistente (ANAS, RFI, Sisri).
2. Il "Sistema Urbano Portuale": Il progetto prevede l'individuazione di un ambito del porto che, interagendo direttamente con la città, si presta ad una serie di interventi di riqualificazione e infrastrutturazione rivolti alla valorizzazione dello specchio acqueo portuale quale vera e propria piazza d'acqua della città di Brindisi, nonché come attracco per il traffico crocieristico e traghetti. In tale prospettiva il progetto "Sistema Urbano Portuale" prevede tra l'altro: il recupero funzionale del Capannone ex Montecatini, indirizzato a porre a disposizione dello scalo portuale un vero e proprio Terminal crociere; il consolidamento e la riqualificazione della banchina Regina Margherita; la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico via mare integrato con le infrastrutture esistenti, la cosiddetta Circolare del Mare. Il progetto prevede inoltre l'adeguamento dell'area antistante il vicino aeroporto brindisino, per consentire l'approdo di idrovolanti che collegheranno l'isola di Corfù con Brindisi.
3. Il completamento degli accosti portuali di S. Apollinare per navi traghetto e RORO.

Il soggetto attuatore è l'Autorità portuale di Brindisi. Il costo complessivo degli interventi è parzialmente finanziato. Relativamente allo stato di attuazione si segnala che:

- 1) per il Distripark è stato completato lo studio di fattibilità;
- 2) per il Sistema Urbano Portuale è stata elaborata la progettazione preliminare;
- 3) per il completamento degli accosti portuali per navi traghetto e RO-RO a Sant'Apollinare è stato elaborato il progetto preliminare ed è stata completata la caratterizzazione dei fondali marini. Si è in attesa della approvazione della Regione Puglia della variante al PRP.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione è stato concordato un ulteriore intervento sul Porto di Brindisi, con finanziamento a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e

FESR, relativamente al "Consolidamento e messa in sicurezza delle Dighe di Punta riso e Bocca di Puglia".

#### Impianto Intermodale di Brindisi

Il potenziamento prevede di aumentare la capacità del terminale. È in corso di realizzazione la costruzione di due binari, l'allungamento dei due esistenti, la realizzazione di un nuovo fabbricato servizi e la sistemazione interna della viabilità. Il costo complessivo delle opere di prima e seconda fase è interamente finanziato. L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

### **6.2.4 IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI**

La Legge 245 del 15 giugno 1985 ha istituito il Piano Generale dei Trasporti (PGT) affidandone l'approvazione al Governo per "assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano" (art. 1).

Il PGT attualmente in vigore è stato approvato con D.P.R. 14/3/2001 e pubblicato sulla G.U. n.163 del 16/07/2001. È stato poi integrato con Delibera CIPE n. 44 del 22 Marzo 2006 nel Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL).

Il PGT (2001) ipotizza per le infrastrutture di trasporto un ruolo di motori di sviluppo locale, a condizione che gli interventi siano costruiti non solo sulla base di obiettivi macroterritoriali, inseriti quindi in uno scenario nazionale ed europeo, ma anche in funzione di una maggiore integrazione rispetto alle reti della mobilità attraverso le iniziative di sviluppo e promozione dei contesti locali.

Gli indirizzi riguardano principalmente l'incentivazione della produttività del sistema, il contenimento dei consumi energetici, la massimizzazione della redditività degli investimenti nella rete infrastrutturale.

Gli obiettivi di contenuto specifico riguardano i programmi e gli investimenti nelle infrastrutture di interesse nazionale.

Il Piano, muovendo dalle criticità riscontrate nello Sistema Nazionale Integrato Trasporti (SNIT) attuale, definisce le strategie complessive e analizza e propone le priorità di intervento atte a definire lo SNIT futuro, per ciascun sotto sistema,.

Inoltre, adotta un approccio al tema del trasporto e della logistica di tipo sostenibile, ponendo attenzione alle principali criticità ambientali (congestione in aree urbane ed emissioni climalteranti) e alla mobilità sostenibile per raggiungere, entro l'orizzonte temporale del 2010, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> che identifica nella stabilizzazione, entro il 2010, dei livelli di emissione conseguiti nel 1990.

In quest'ottica, obiettivo principale del PGTL è quello della modernizzazione del settore dei trasporti e della logistica "dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza europea. La modernizzazione deve anche riguardare la dotazione infrastrutturale per rendere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale" (PGTL, Capitolo 2.2 "Gli obiettivi del PGT").

Questo macro obiettivo si traduce in un ampio e articolato sistema di obiettivi attraverso diverse strategie:

1. Servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati, attraverso le seguenti strategie:
  - strategie infrastrutturali (eliminare i vincoli da congestione e da standard inadeguati, sviluppare la logistica e l'intermodalità);
  - strategie di mercato (favorire la concorrenza);
  - strategie normative (eliminare le limitazioni normative e migliorare le condizioni per realizzare infrastrutture e servizi «di nodo» dove si verificano i maggiori punti di frizione, perché coinvolgono soggetti diversi con comportamenti non necessariamente collaborativi);
  - strategie organizzative (fissare le regole tra regolatore e gestore del servizio, indicatori di qualità e relativi livelli di standard minimi per costruire la «carta dei servizi della mobilità»);
  - strategie di tutela dei consumatori (dare maggiori garanzie di accesso alla mobilità attraverso la certezza dei diritti e migliori servizi d'informazione).
2. Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte

le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità. L'obiettivo viene perseguito attraverso le seguenti strategie:

- strategie incentivazione del riequilibrio modale soprattutto in ambito urbano, dove si produce la grande maggioranza dei veicoli-km con elevati livelli di congestione;
  - sviluppo di tecnologie energeticamente più efficienti;
  - stimolo all'efficienza energetica e ambientale del parco circolante;
  - programmi di risanamento atmosferico acustico e paesaggistico delle infrastrutture esistenti; programmi per garantire il rispetto del Codice delle strade e interventi di messa in sicurezza delle strade urbane ed extra-urbane.
3. Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a fronte di situazioni di congestione delle infrastrutture, possono infatti determinare crescenti criticità in termini di sicurezza.
4. Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto.
5. Riequilibrio territoriale specie nel Meridione. Incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale, attraverso le seguenti strategie:
- aumento dell'accessibilità di aree geograficamente periferiche rispetto al cuore dell'Europa, mediante la realizzazione di infrastrutture a rete,
  - il sostegno alla domanda per incrementare lo sviluppo dei servizi di cabotaggio marittimo e di trasporto aereo e in generale gli interventi per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto che riduca l'attuale gap tra il Nord ed il Sud del Paese.
6. Integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa.
7. Creare 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.

#### 8. Crescita di professionalità.

Per quanto riguarda il trasporto aereo e le strutture aeroportuali, le proposte del PGTL riguardano il tema della regolazione delle società di gestione e quello della determinazione dei diritti aeroportuali secondo modalità che riflettano l'effettivo valore di scarsità delle strutture. Gli strumenti da utilizzare devono incentivare le gestioni a comportamenti sempre più efficienti, con differenziazione dei prezzi secondo la congestione, per la determinazione dei diritti aeroportuali.

Il nodo da affrontare affinché la liberalizzazione del trasporto aereo varata a metà degli anni novanta dall'UE si traduca in maggiore concorrenza, riguarda l'effettiva possibilità per le compagnie aeree di contendersi la capacità aeroportuale. Per questo viene dedicata particolare attenzione al tema delle modalità di assegnazione degli slots aeroportuali, suggerendo un percorso di progressivo superamento dell'attuale sistema basato su diritti acquisiti, che tende a perpetuare la posizione dominante delle vecchie compagnie di bandiera europee, per giungere a un sistema di mercato, aperto e trasparente.

Considerando il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, riguardo al trasporto aereo e agli interventi «lato aria» e sui servizi aeroportuali, il PGTL ricorda che, pur a fronte di una crescita sostenuta (35%) nel periodo 1994-1997, e con ulteriori margini di crescita per il futuro, sia nazionali che internazionali, l'andamento del traffico internazionale fra l'Italia e le diverse aree mondiali presenta una perdita di incidenza sul lungo raggio.

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

Tra le azioni necessarie si raccomanda la pianificazione dello sviluppo degli aeroporti in una logica di rete.

Per quanto riguarda il sistema aeroportuale, infine, il PGTL afferma che dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due HUB italiani, dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica.

### **Lo SNIT**

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (**SNIT**), parte integrante del PGTL, è un insieme integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale costituenti la struttura portante del sistema italiano di offerta di persone e merci, la cui funzionalità deve essere assicurata, anche finanziariamente, dallo Stato.

La logica dello SNIT è quella della complementarietà tra le diverse modalità e dell'integrazione delle infrastrutture.

L'appartenenza di una infrastruttura allo SNIT non implica la sua specializzazione per il traffico a lunga distanza. Anzi, già ora, oltre il 75% del traffico autostradale compie distanze di ordine regionale e locale - meno di 100 Km (PGTL, "Gli indirizzi Strategici del PGT").



*Figura 6-1 - Insieme minimo degli aeroporti e dei centri merci inseriti nello SNIT attuale*

Così inteso, il sistema dei trasporti può rappresentare un fattore importante per colmare le disparità esistenti tra le diverse aree del Paese e lo sviluppo territoriale può meglio essere integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed

in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale.

Il processo di individuazione degli interventi prioritari proposto nell'ambito dello SNIT, individua, per gli aeroporti non HUB una strategia generale che determini la crescita programmata che affronti in una logica di «sistema integrato» anche la eventuale costruzione di nuovi scali a carattere internazionale, nell'ottica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda.

L'aeroporto di Brindisi figura nell'insieme minimo degli aeroporti inseriti nello SNIT attuale (figura precedente), ovvero nell'insieme dei 23 scali che nel 1998 hanno registrato un traffico passeggeri annuo superiore a 500.000 unità e che complessivamente movimentano (al 2001) circa il 99% dei passeggeri ed il 97% delle merci.

#### ***“Piano della Logistica” – Delibera CIPE n. 44/2006***

Per quanto riguarda il “Piano della logistica” di cui alla Delibera CIPE n. 44 del 22 Marzo 2006, che integra il PGT e va considerato come naturale compendio alla “legge obiettivo”, esso intende assicurare un'armonizzazione tra l'offerta infrastrutturale e la domanda di trasporto, individuando alcune linee prioritarie di intervento tra le quali si ricordano:

- il riequilibrio del sistema modale sulle grandi direttrici, in particolare per il traffico merci;
- la riorganizzazione della portualità e dell'areoportualità.

Inoltre, le indicazioni strategiche contenute nel Piano hanno portato all'identificazione sul territorio nazionale di alcune “macro-aree di interesse logistico”, tra le quali la “la piattaforma logistica adriatica Sud” è quella nella quale rientra il caso in esame. Infine, nel contesto macroterritoriale individuato, la rete portante è costituita dai seguenti elementi:

- 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;

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

### **6.2.5 PIANO REGIONALE TRASPORTI – PIANO ATTUATIVO 2009-2013**

Con Delibera di Giunta Regionale del 6 novembre 2002, n. 1719 è stato approvato il Piano Regionale dei Trasporti che è il documento programmatico generale della Regione rivolto a realizzare sul proprio territorio, coerentemente con gli obiettivi del piano nazionale trasporti e degli altri documenti programmatici interregionali, un sistema equilibrato del trasporto delle persone e delle merci in connessione con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico.

Il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia è il primo Piano redatto in conformità all'art. 7 della L.R. 18/2002 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale", come modificato dalla LR 32/2007, e sulla base dei contenuti della L.R. 16 del 23 giugno 2008 riguardante i "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti".

Il Piano Attuativo riguarda la definizione di tutti gli interventi infrastrutturali per le modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea nonché delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione. Tale Piano è successivamente stato sottoposto a processo di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi della Direttiva 2001/42/CE e delle norme di recepimento nazionali. Le consultazioni ai fini VAS sono state avviate nell'ottobre del 2009 e attualmente nel sito della regione Puglia sono disponibili i materiali relativi al Piano e alle consultazioni.

Il Piano Operativo Attuativo 2009-2013 del Piano Regionale Trasporti è stato approvato con DGR n. 814 del 23 marzo 2010 (pubblicato sul BUR Puglia n. 76 suppl. del 28 aprile 2010).

L'atto deliberativo è stato emanato in attuazione della legge regionale n. 18/02 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale", art. 7.

Negli ultimi anni la regione Puglia ha vissuto una intensa attività di pianificazione che ha interessato molteplici settori: Programmazione 2007-2013 dei Fondi Strutturali Comunitari, Documento Regionale di Assetto Regionale (DRAG), Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), Pianificazione di Area Vasta (Piani Strategici e Piani Urbani della Mobilità), Programma triennale di Promozione Turistica, Studio di fattibilità del sistema regionale del sistema portuale turistica.

Il Piano Regionale dei Trasporti, calato in questo contesto, ha fatto propri i riferimenti alle azioni puntuali portate avanti dai diversi soggetti, a varie scale territoriali, nei vari piani in corso di definizione, cercando di garantire un approccio sistemico alla pianificazione dei sistemi di trasporto.

Gli obiettivi generali di piano sono quelli della LR 16/2008, riguardante "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti", ovvero:

- Art. 5 – Obiettivi Generali
- Art. 6 – Obiettivi Specifici

Per quanto concerne gli obiettivi generali (art. 5), il PRT si propone di:

- a) adottare un approccio improntato alla co-modalità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;
- b) contribuire alla creazione di una rete sovregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica – in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I – che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel "Sistema mediterraneo" a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;
- c) configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;
- d) strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori;
- e) garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai piani attuativi attraverso il coinvolgimento degli enti locali nei processi di pianificazione e attraverso forme

di partecipazione e concertazione con i soggetti economici e sociali interessati dai processi stessi;

f) garantire l'efficacia degli interventi programmati dai piani attuativi, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso promuovendo forme di copianificazione intersettoriale (in primis trasporti-territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;

g) contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.

Nell'ambito degli obiettivi specifici (art. 6) il PRT si propone di:

a) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;

b) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;

c) promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani;

d) migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;

e) accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale;

f) garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovregionale e quella regionale;

g) migliorare l'accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;

h) potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovregionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;

i) riconoscere al trasporto aereo un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;

- j) riconoscere alla modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale di trasporto pubblico locale;
- k) contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema alta capacità/alta velocità;
- l) indirizzare la riorganizzazione del TPRL su gomma in forma complementare e integrata rispetto ai servizi ferroviari;
- m) promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti e per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale;
- n) promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali rispetto a infrastrutture fisiche e informazioni;
- o) massimizzare l'efficienza gestionale dei servizi di trasporto su ferro creando le condizioni per la progressiva riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi di servizi ferroviari;
- p) contribuire a realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria regionale finalizzati alla piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali.

*Il piano dà quindi priorità agli interventi che garantiscono maggiormente livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione, dando grande rilievo al principio della co-modalità, con cui si intende "l'uso efficiente dei modi di trasporto che operano singolarmente o secondo criteri integrati multimodali nel sistema europeo dei trasporti per sfruttare al meglio ed in maniera sostenibile le risorse."*

Relativamente al trasporto stradale, la rete di interesse regionale è stata individuata, gerarchizzata e classificata funzionalmente con l'obiettivo di consentirne un utilizzo che garantisca adeguati livelli di servizio e di sicurezza a chi la fruisce.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, anche in ragione della struttura e degli investimenti in atto, il Piano ne riconosce il ruolo di elemento ordinatore della rete di trasporto pubblico e di grande opportunità per il trasporto delle merci in sinergia con il sistema dei porti.

Il Piano propone un modello di esercizio fondato sulla interoperabilità tra le reti e sulla gerarchizzazione dei servizi ferroviari passeggeri.

Rispetto al trasporto aereo, il Piano riconosce quegli interventi che possono assumere una valenza strategica rispetto al sistema complessivo della mobilità pugliese, sempre nell'ottica della co-modalità.

Infine, per il trasporto marittimo, il Piano si focalizza sugli strumenti organizzativi, tecnologici, infrastrutturali che possono mettere i porti pugliesi nelle condizioni di fare sistema, in un'ottica di sviluppo sul lungo periodo. Lo sforzo del PRT è quello di ricucire il variegato quadro di iniziative già in corso in una strategia regionale di competitività coerente ed efficace per l'intero sistema pugliese.

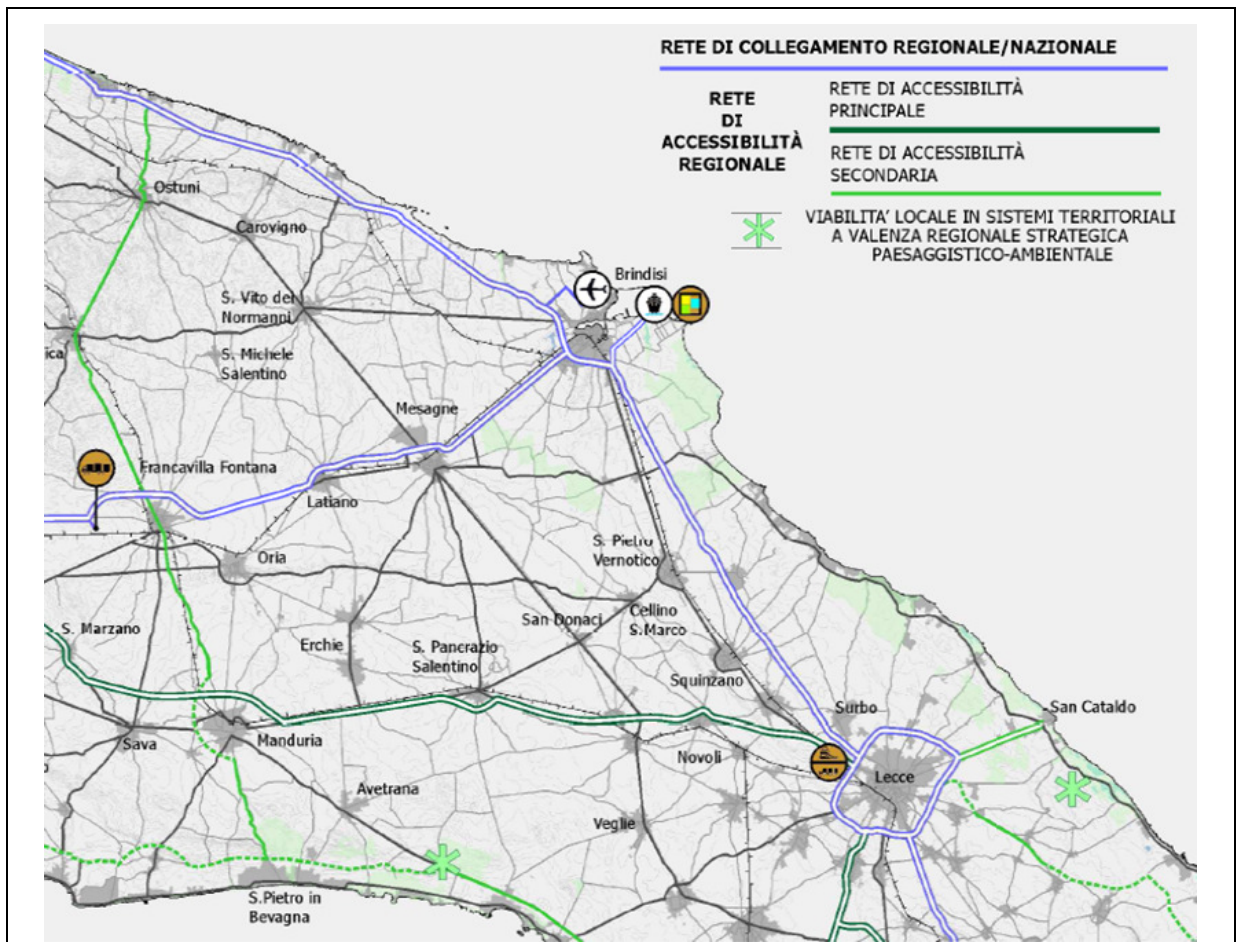


Figura 6-2. Rete viaria

**Previsioni sulla rete stradale**



Per quanto riguarda gli interventi sulla rete stradale (figura precedente), per la zona di Brindisi, il Piano Attuativo prevede gli interventi riportati nella tabella che segue. Gli interventi sono classificati in base all'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio sulla base della maturità tecnico-progettuale, della complessità dell'opera e del riconosciuto grado di priorità risultante dalle valutazioni effettuate. Le categorie riportate in tabella nel campo "Orizzonte temporale" sono:

- riferimento – interventi con copertura finanziaria al 100%, già avviati o di prossima realizzazione
- 2013 – interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti entro il 2013;
- 2020 – interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti tra il 2013 e il 2020.

Come si evince dalla tabella seguente, è previsto solamente un intervento sul territorio di Brindisi (s416) che riguarda l'insediamento della Piattaforma intermodale di Brindisi, nell'area retroportuale del terminal di Costa Morena. Attualmente detta area si trova in fase di ampliamento e ristrutturazione e già presenta collegamenti dell'ultimo miglio adeguati al tipo e all'entità di traffico previsto. L'intervento di "Completamento e miglioramento della viabilità della Zona Industriale di Brindisi a supporto del bacino logistico portuale industriale di Costa Morena", inserito nello scenario di riferimento, insieme alla realizzazione della viabilità interna di collegamento tra porto interno e porto medio, garantiranno standard ancora più elevati di accessibilità all'area e alle funzioni di interscambio strada-mare che si prevede di insediarvi.

Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s224; s308	SS172 Adeguamento del tratto da Putignano a Martina Franca al Tipo C	Tipo C	Progetto preliminare	103.488.461	6.441.847	ANAS	2020
s501; s383	SS7ter-SP86 Adeguamento SS7ter Lecce-San Pancrazio e SP86 Sava-Grottaglie al Tipo B (asse veloce Taranto-Lecce)	Tipo B	Progetto definitivo da aggiornare	193.823.000	0	ANAS	2013
s407	SS 7 ter. Completamento funzionale della variante di S. Pancrazio Salentino	Tipo B	Progetto Definitivo in fase di redazione	25.540.000	25.540.000	ANAS	Riferimento
s312; s404	P22-SP26-SP54-SP96-SP137 Adeguamento dell'itinerario Ostuni-Ceglie Messapica-Francavilla Fontana-Manduria-SP Tarantina al Tipo C	Tipo C	Progettazione da attivare	38.000.000	22.100.000	Regione	2013
s416	Completamento e miglioramento della viabilità della z.i. di Brindisi a supporto del bacino logistico portuale industriale di Costa Morena	Tipo D	Progetto Definitivo	2.500.000	2.500.000	Regione	Riferimento

*Tabella 6-1: Quadro degli interventi infrastrutturali previsti dal Piano Attuativo sulla rete stradale in prossimità di Brindisi*

Il suddetto intervento (s416) rientra negli obiettivi di piano in quanto volto a migliorare l'accessibilità ai nodi di trasporto di valenza nazionale e regionale.

Lo standard di riferimento che il Piano propone per la viabilità a servizio degli scali merci portuali è la connessione diretta sulla rete di collegamento regionale/nazionale con viabilità di Tipo B o C in campo extraurbano o di Tipo D in campo urbano.

Anche nel caso degli scali aeroportuali lo standard di riferimento che il Piano propone è la connessione diretta sulla rete di collegamento regionale/nazionale con viabilità di Tipo B o C in campo extraurbano o di Tipo D in campo urbano.

L'accessibilità stradale all'aeroporto del Salento è già garantita dalla viabilità esistente (dallo svincolo "Aeroporto" sulla SS379 lungo la SS379bis), perciò non sono previsti ulteriori interventi a questo scopo.

In figura seguente, invece, sono riportati gli interventi limitrofi menzionati nella tabella, che dovrebbero comunque agevolare l'accessibilità ai grandi nodi del trasporto brindisino.

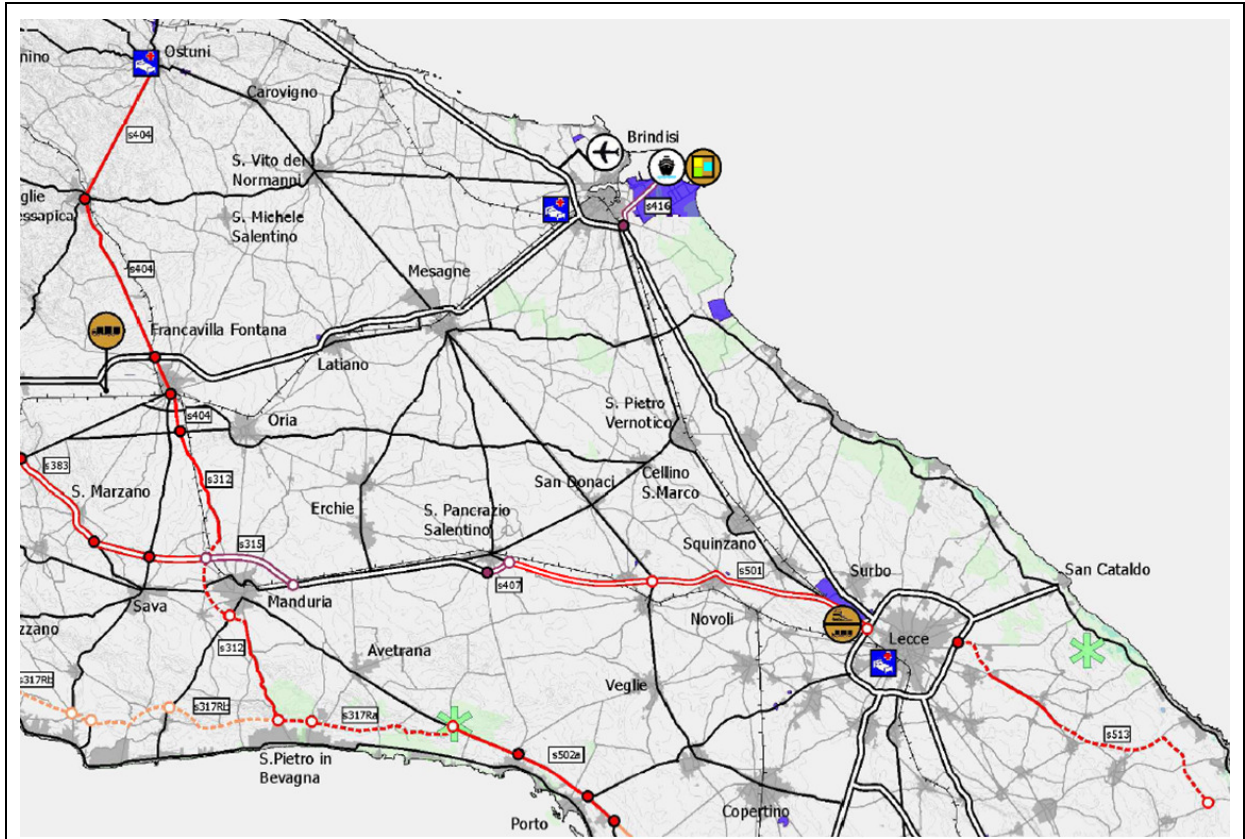


Figura 6-3. Progetto del Trasporto Stradale: interventi di progetto (scenario 2013, scenario 2020)

### ***Previsioni sulla rete ferroviaria***

Gli indirizzi del PRT in relazione al trasporto ferroviario si differenziano in relazione alla mobilità delle persone e delle merci.

Il PRT attribuisce una grande importanza al trasporto su ferro ed occorre evidenziare come, tra le azioni per la mobilità delle persone, vi sia anzitutto quella di "Realizzare collegamenti ferroviari dagli aeroporti di Bari e Brindisi verso i principali poli dei rispettivi bacini di influenza, per assicurare l'adduzione alla modalità aerea".

Il PRT punta ad un modello di servizio ferroviario fortemente integrato attraverso la promozione di tutte le utili sinergie tra gestori delle infrastrutture e servizi ferroviari. Il modello comporta quindi anche l'integrazione tariffaria.

La modalità ferroviaria, nella visione del PRT, rappresenta la struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale, rispetto alla quale vanno ridisegnati e ricalibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili (auto privata e collettiva, servizi marittimi, mobilità ciclabile).

Sono previsti interventi di velocizzazione delle linee (elettrificazione, raddoppi, realizzazione punti di incrocio, soppressione di passaggi a livello, riqualificazione impianti tecnologici ecc.), di realizzare di interventi di integrazione e completamento della rete (ripristino e prolungamenti di linee, realizzazione di bretelle di connessione) e di attrezzare per l'interscambio le stazioni di valenza regionale e territoriale del servizio ferroviario, tutti funzionali all'attuazione del modello di esercizio teorico integrato.

Inoltre, punta a realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio" in accesso ai principali nodi logistici e di trasporto strategici per lo sviluppo del trasporto combinato ferro-mare, ferro-strada e strada-rotaia.

Il particolare gli interventi previsti per il centro di Brindisi, sono riassunti nella seguente tabella.

Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f402	RFI Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi-stazione ferroviaria di Brindisi	Progettazione da attivare	40.000.000	0	2013 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)	RFI
f607	Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di impianto di Sicurezza e Segnalamento - Sistema 4 - 2° Lotto - Area Salentina	Progetto Esecutivo	38.760.000	38.760.000	Immediata realizzazione	FSE
f608	Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di particolare valenza ambientale - Barriere contenimento acustico I lotto	Progetto Esecutivo	7.000.000	7.000.000	Immediata realizzazione	FSE
f609	Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di particolare valenza ambientale - Barriere contenimento acustico II lotto (n.51 Comuni interessati)	Progetto Definitivo	36.600.000	0	2013	FSE
f611	Rete ferroviaria salentina FSE Risanamento conservativo e adeguamento alle norme di sicurezza delle stazioni ferroviarie sud-est	n/d	7.100.000	7.100.000	Immediata realizzazione	FSE
f682	Rete ferroviaria salentina FSE Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici Impianto di segnalamento e sicurezza relativo al sistema dell'area salentina (Lecce, Brindisi, Taranto) 1ª fase	Progetto Esecutivo	12.800.000	12.800.000	Immediata realizzazione	FSE

Tabella 6-2: Interventi ferroviari sul territorio di Brindisi

L'intervento di collegamento tra il sistema ferroviario e l'aerostazione dell'aeroporto di Brindisi (f402) è teso ad aumentare l'accessibilità dell'aeroporto dal proprio bacino di traffico naturale, ma anche a rafforzare la complementarietà tra gli scali pugliesi.

Il Piano ritiene a questo scopo prioritario riconsiderare l'intervento già previsto dal quadro programmatico progettuale Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi-stazione ferroviaria di Brindisi (f402), condizionandolo all'elaborazione di uno Studio di Fattibilità per valutare quale sia la migliore tra le due possibili opzioni che prevedono alternativamente di realizzare il collegamento mediante:

- un raccordo ferroviario dedicato che si dovrebbe sfioccare dalla linea Adriatica; questa opzione consentirebbe ai soli treni provenienti dal Salento di attestarsi, eventualmente, in aeroporto dopo avere effettuato fermata alla stazione di Brindisi,

mentre in tutti gli altri casi si renderebbe necessaria una rottura di carico alla stazione di Brindisi e l'istituzione di una navetta ferroviaria dedicata;

- un sistema shuttle del tipo Automated People Mover, APM, collegato ad una nuova fermata da prevedere sulla rete RFI in corrispondenza della confluenza tra la linea adriatica e la Taranto-Brindisi dedicata alla connessione diretta con l'aerostazione; in tal caso l'aeroporto potrebbe essere servito da tutte le direttrici.

Gli interventi della rete ferroviaria salentina (FSE, interventi f607, f608, f609, f611, f682), invece, rientrano tra i Grandi Progetti previsti dal Programma Operativo FESR 2007-2013 della Puglia per l'Asse V – Reti e collegamenti per la mobilità, in cui è compreso il progetto inizialmente (2007) denominato "Mobilità ferroviaria sostenibile del Salento", finalizzato a contribuire alla "strutturazione di un nuovo assetto del sistema della mobilità nel Salento rafforzando le politiche ed azioni programmate ed in atto nell'area e nella città di Lecce, maggiore polo attrattore dell'area salentina, e nel più ampio territorio del Salento, volte ad incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico integrato ferro-gomma e disincentivare l'uso del mezzo privato."

Gli interventi sono in sintonia con il Piano di sviluppo infrastrutturale e il Programma degli investimenti per le Ferrovie del Sud Est. Anche per l'area salentina il modello d'esercizio è stato definito partendo dalle previsioni sulla domanda di mobilità futura e sulla base delle criticità attuali, definendo la tipologia, la quantità e la frequenza dei servizi ferroviari previsti. L'ipotesi di progetto divide il Salento in due sub-aree: la prima di connessione tra le province di Taranto, Brindisi e Lecce, che si sviluppa intorno alla linea ferroviaria Martinafranca-Lecce; la seconda che coincide con la penisola salentina.

Nel secondo ambito si sviluppano tre direttrici principali. La prima direttrice è la Gagliano-Maglie-Zollino-Lecce; la seconda la Gallipoli-Nardò-Monteroni-Lecce; la terza, Gagliano-Casarano-Zollino-Lecce. A queste si aggiungono le due appendici costituite dai servizi che si sviluppano sulle direttrici Gallipoli-Casarano e Maglie-Otranto. Nel complesso, nell'area salentina, verrebbero ad essere garantite 228 corse giornaliere, in media più di 18 corse per ciascuna direttrice, con frequenze da mezz'ora (nelle ore di punta) a un'ora.

### ***Previsioni per il trasporto aereo***

Il Piano ha assunto la sostanziale specializzazione prevalente degli scali prevista dai Piani di sviluppo redatti da Aeroporti di Puglia, che hanno costituito un riferimento per tutti gli interventi strettamente connessi al funzionamento dei quattro aeroporti pugliesi. Il Piano

Attuativo ha mantenuto, dal punto di vista dei servizi, un approccio più flessibile limitatamente allo sviluppo del traffico charter, tenuto conto degli effetti che adeguate e mirate politiche di marketing territoriale possono produrre, e ha posto particolare attenzione a migliorare l'accessibilità di tutti gli scali calibrando gli interventi infrastrutturali sulla base delle rispettive vocazioni.

L'aeroporto di Brindisi, grazie ad un nuovo collegamento con la rete ferroviaria, sarà messo in connessione con tutte le principali aree del Salento e, tramite interscambio con il servizio regionale, potrà candidarsi a svolgere un ruolo complementare ed in casi straordinari anche succedaneo all'aeroporto di Bari. La creazione di un Terminal crocieristico all'imbocco del Seno di Ponente, a breve distanza dall'aeroporto, crea infine i presupposti per un ulteriore incremento del traffico turistico.

### ***Aeroporto di Brindisi***

L'aeroporto di Brindisi è chiamato a supportare lo sviluppo del sistema economico del "Grande Salento". A questo scopo il Piano Attuativo ha previsto il rafforzamento dell'accessibilità multimodale attraverso un collegamento dedicato con la rete ferroviaria e la realizzazione di un nuovo Terminal crociere facilmente accessibile dall'aerostazione presso il quale prevedere anche l'attracco del servizio veloce costiero di Metrò marittimo verso la penisola Salentina. L'accessibilità stradale all'aeroporto del Salento è garantita dalla viabilità esistente grazie allo svincolo lungo la SS379. La stessa strada congiungendosi alla SS16 permette un accesso diretto da Lecce e da tutta la provincia allo scalo, mentre il collegamento dalla provincia di Taranto è assicurato dalla SS7 in combinazione con la SS16.

Per l'accessibilità tramite trasporto collettivo il Piano Attuativo conferma la valenza strategica della realizzazione di un collegamento tra il sistema ferroviario e l'aerostazione dell'aeroporto di Brindisi. L'intervento è teso ad aumentare l'accessibilità dell'aeroporto dal proprio bacino di traffico naturale, ma anche a rafforzare la complementarietà tra gli scali pugliesi. Il Piano subordina l'intervento all'elaborazione di uno Studio di Fattibilità finalizzato a valutare quale sia la migliore tra le due possibili opzioni che prevedono alternativamente di realizzare il collegamento mediante:

1. un raccordo ferroviario dedicato, connesso alla linea esistente nel punto in cui la linea Taranto-Brindisi confluisce sulla linea Adriatica; questa opzione consentirebbe ai soli treni provenienti dal Salento di attestarsi, eventualmente, in aeroporto dopo avere fermato alla stazione di Brindisi, mentre in tutti gli altri casi si renderebbe necessaria una rottura di carico alla stazione di Brindisi e l'istituzione di una navetta

ferroviaria dedicata; questa ipotesi è stata anche inclusa nel PSA dell'aeroporto di Brindisi sviluppato da Aeroporti di Puglia (vedi figura seguente);

2. un sistema shuttle del tipo Automated People Mover (APM), collegato ad una nuova fermata da prevedere sulla rete RFI dedicata alla connessione diretta con l'aerostazione. Un servizio di bus navetta dedicato dovrà garantire l'accessibilità diretta dall'aeroporto al porto e al Terminal crociere.

Per quanto riguarda questo progetto, il PRT si rifà a quanto evidenziato nel Piano della Mobilità di Area Vasta Brindisina, mentre per ciò che concerne i progetti di adeguamento e sviluppo dell'Aeroporto stesso il PRT rimanda a quanto enunciato nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell'Aeroporto di Brindisi (aggiornamento 2007).

Di seguito si riportano gli schemi degli interventi e delle connessioni dell'aeroporto del Salento.

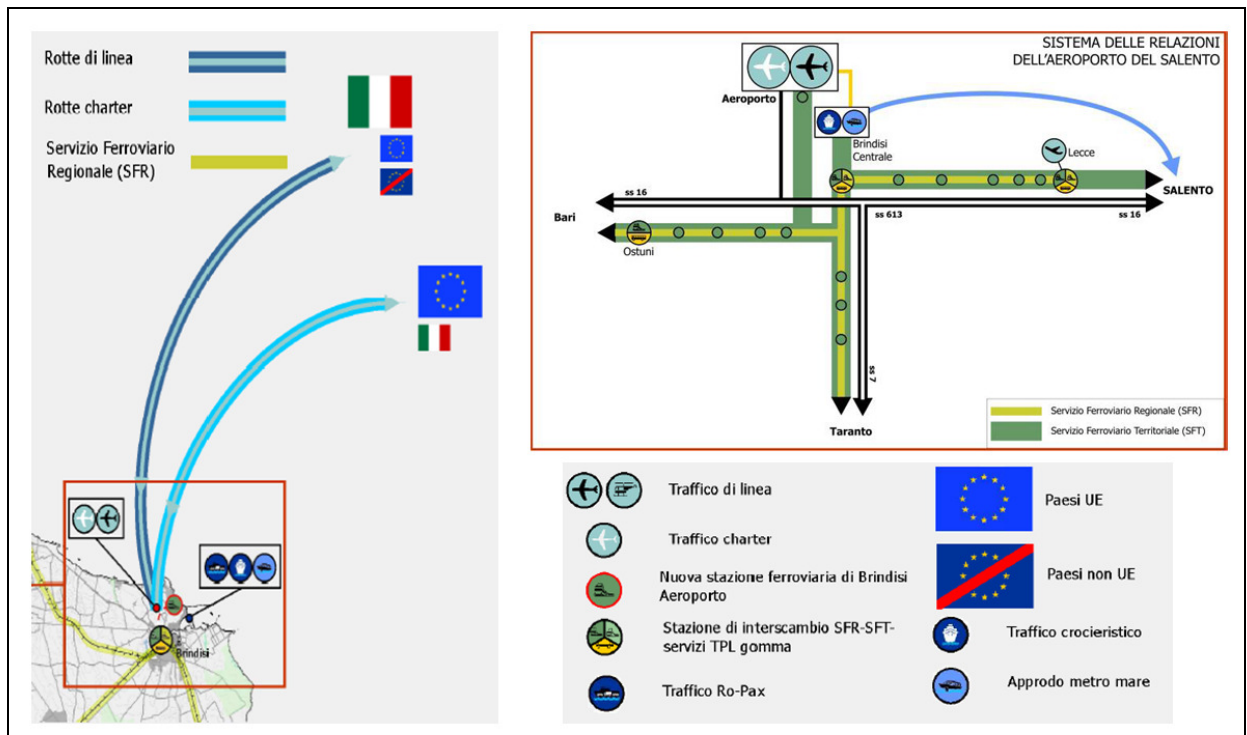


Figura 6-4. Schema delle connessioni con l'aeroporto di Brindisi



## 6.2.6 PIANO DELLA MOBILITÀ DELL'AREA VASTA BRINDISINA

Il Piano della Mobilità di Area Vasta (P.d.M.) è il risultato di un processo condiviso, attraverso il quale, i Sindaci dei 19 Comuni aderenti al Processo di Pianificazione (Carovigno, Cellino San Marco, Ceglie Messapica, Erchie, Fasano, Francavilla Fontana, Latiano, Mesagne, Oria, Ostuni, San Donaci, San Pancrazio Salentino, San Pietro Vernotico, San Vito dei Normanni, San Michele Salentino, Torchiarolo, Torre Santa Susanna, Villa Castelli) congiuntamente con la Provincia di Brindisi, in seguito ad una attenta analisi delle criticità hanno scelto le strategie relative alla mobilità nel territorio dell'Area Vasta Brindisina.

Il Documento prevede un insieme di interventi infrastrutturali, tecnologici e organizzativi, in grado di orientare lo sviluppo della mobilità nel medio e lungo periodo e diretti al raggiungimento di specifici obiettivi, attraverso l'indicazione di opportune strategie di intervento, nell'ambito della sicurezza, dell'inquinamento e del traffico, finalizzate al miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

Nel 2005, il Comune di Brindisi promuoveva la candidatura del proprio territorio per l'attribuzione di fondi destinati alla Pianificazione Strategica, messi a disposizione dal Governo Nazionale (delibera CIPE 20/2004), condividendo così il nuovo metodo suggerito dalla Regione Puglia per la spesa dei Fondi Comunitari 2007-2013: quello, appunto, della **Pianificazione Strategica d'Area Vasta**.

L'area di studio di riferimento del Piano della Mobilità comprende il territorio comunale di Brindisi ed i 19 Comuni interessati dal Piano Strategico di Area Vasta relativamente ai servizi ed infrastrutture che abbiano relazione con il sistema della mobilità comunale di Brindisi e sovracomunale di interesse dei comuni dell'Area Vasta e della Provincia di Brindisi.

L'area brindisina si estende su una superficie di circa 1.840 kmq con una popolazione residente di circa 403.000 abitanti. I soggetti attuatori dell'Area Vasta Brindisina sono 19 Comuni della Provincia ed hanno una popolazione residente di 391.034 abitanti (dato ISTAT 2008). I comuni che presentano una popolazione più elevata sono, a parte Brindisi (89.979 residenti), Fasano (38.371 residenti), Francavilla Fontana (36.580 residenti), Ostuni (32.514 residenti) e Mesagne (27.897 residenti).

Il Piano della Mobilità (P.d.M.) si inserisce nel contesto del Piano Strategico di Area Vasta in una fase piuttosto avanzata ed è stato stilato in maniera partecipata e in gran parte condivisa con tutti gli attori pubblici di riferimento (i 19 Comuni dell'Area Vasta, la Provincia di Brindisi, i 37 partner istituzionali e i 60 partner economico-sociali).

Per la predisposizione del Piano Strategico e del Piano Urbano della Mobilità dell'Area Vasta Brindisina, è stata costituita una raccolta di idee, definita nel Piano Strategico "Banca dei Progetti", in cui sono confluite le proposte avanzate dalla Provincia di Brindisi, dai Comuni dell'Area Vasta e dal Partenariato.

In data 30 ottobre 2009 si è conclusa la prima fase di elaborazione del P.d.M.. Alla consegna ufficiale di copia del Piano della Mobilità di Area Vasta è seguito un comitato dei sindaci per l'approfondimento del Piano che si è tenuto il 23 aprile 2010, in cui è iniziata la seconda fase della procedura finalizzata a ricevere osservazioni e contributi al Piano stesso. In data 28 aprile 2010 sono pervenute le osservazioni di 8 soggetti (i comuni di Brindisi, Fasano, Francavilla Fontana, Mesagne, Oria, San Pancrazio Salentino, Villa Castelli e la Provincia di Brindisi), che sono stati recepiti e inclusi nell'Integrazione del giugno 2010.

Il P.d.M. condivide, e fa propri, i quattro obiettivi prioritari del Piano Strategico:

- A. Potenziare le funzioni "di punti di snodo" e i collegamenti tra le reti di città;
- B. Stimolare i processi economici dell'Area Vasta Brindisina;
- C. Rispettare le identità e le specificità dei sottoinsiemi territoriali;
- D. Migliorare la qualità della vita.

Anche gli 8 obiettivi specifici per l'Area Vasta sono mutuati dal Piano strategico:

1. Raccordo del sistema delle infrastrutture di trasporto alla scala regionale ed alla scala locale;
2. Apertura ad un processo di rapida ed intensa internazionalizzazione con le economie del Mediterraneo;
3. Servizi, strutture e politiche innovative a sostegno dello sviluppo;
4. Integrazione delle maggiori filiere produttive;
5. Promozione della rete degli attrattori culturali e naturali;
6. Riordino della rete di infrastrutture per i servizi collettivi;
7. Riordino e rilancio delle capacità competitive della rete dei sistemi urbani;
8. Protezione e tutela dell'ambiente.

A fronte di tali obiettivi, il PUM individua una serie di azioni che, conseguentemente a quanto emerso dalle analisi, sono fortemente orientate allo spostamento modale dall'auto privata al trasporto pubblico.

Tali obiettivi nascono da analisi di mobilità e indagini condotte sul territorio e con riferimento all'intera rete di area vasta (ATGPR020 - Analisi sulla mobilità pubblica e privata e risultati delle indagini effettuate) che partono dai dati raccolti per il Piano Attuativo 2009-2013 del Piano Regionale Trasporti e vengono integrati con nuovi rilievi per aggiornarli al 2009.

Il P.d.M. cerca di mettere in campo strategie di forte diversione modale (da auto privata a sistemi pubblici), oltre che di potenziamento dei parcheggi di scambio.

### ***Interventi infrastrutturali stradali strategici per l'Area Vasta Brindisina***

Gli interventi proposti dal P.d.M. per quanto riguarda le infrastrutture stradali provengono da quattro bacini chiave (cfr. figura seguente):

- la Banca dei Progetti del Piano strategico di Area Vasta Brindisina, a cui hanno partecipato tutti gli stakeholders,
- gli interventi integrativi scaturiti dalle fasi di partecipazione e di ascolto del territorio;
- gli interventi inseriti nel Piano Regionale dei Trasporti (2009);
- le proposte del P.d.M. stesso, emerse dalla lettura delle criticità del patrimonio infrastrutturale stradale.

I progetti sono stati dilazionati/suddivisi/scaglionati su tre orizzonti temporali: breve termine (2013), medio termine (2018) e lungo termine (2025).

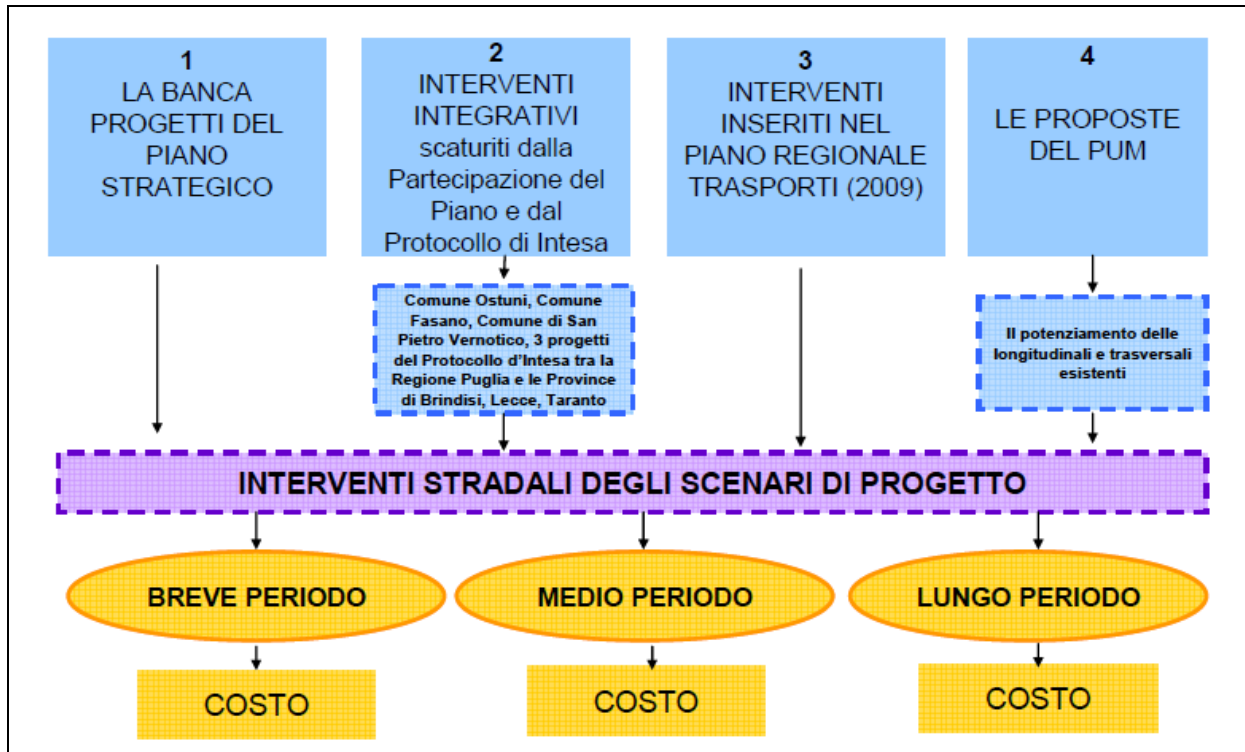


Figura 6-5. Schema della pianificazione di Area Vasta

Nell'individuazione degli interventi è stata posta particolare attenzione a:

- migliorare l'accessibilità dell'area realizzando circonvallazioni per ridurre gli attraversamenti urbani;
- migliorare i livelli di sicurezza del trasporto di persone e merci;
- migliorare l'accessibilità interna a supporto della qualità urbana ed ambientale e dello sviluppo economico;
- promuovere un attento progetto di territorio creando le condizioni per la messa a sistema di tutti i comuni dell'Area Vasta in un complesso disegno strategico di "reti di città";
- promuovere lo sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile alternativi all'auto, accompagnati da un articolato disegno di parcheggi di scambio, configurando azioni in grado di compensare gli squilibri presenti verso la componente privata.

In particolare il P.d.M. suddivide la rete stradale dell'Area Vasta Brindisina in una serie di corridoi longitudinali e trasversali, a loro volta distinte tra esistenti e da potenziare.

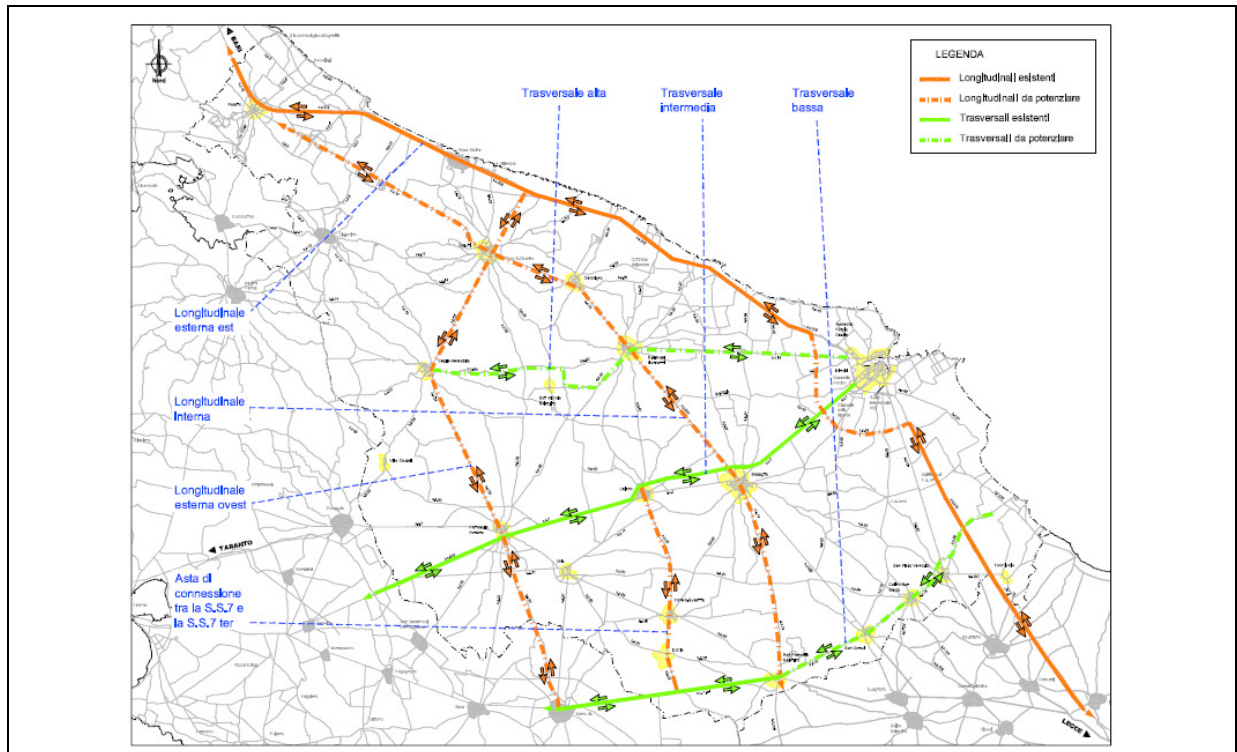
- la longitudinale esterna est che collega la città di Brindisi con Bari a nord e con Lecce a sud, costituita dalle S.S. 379 e S.S. 613 esistenti e dalla circonvallazione prevista intorno alla città di Brindisi (esistente);
- la longitudinale interna che unisce i comuni di Fasano, Ostuni, Carovigno, S. Vito dei Normanni, Mesagne e San Pancrazio Salentino tramite la S.S. 16, la S.S. 605 e la S.P. 74 (da potenziare);
- la longitudinale esterna ovest costituita dalle S.P. 22, S.P. 26 e S.P. 54, che collegano il mare a Manduria passando per Ostuni, Ceglie Messapica e Francavilla Fontana (da potenziare).

La viabilità longitudinale si completa con l'asta di connessione tra la S.S. 7 e la S.S. 7ter, di collegamento tra Latiano, Torre Santa Susanna ed Erchie.

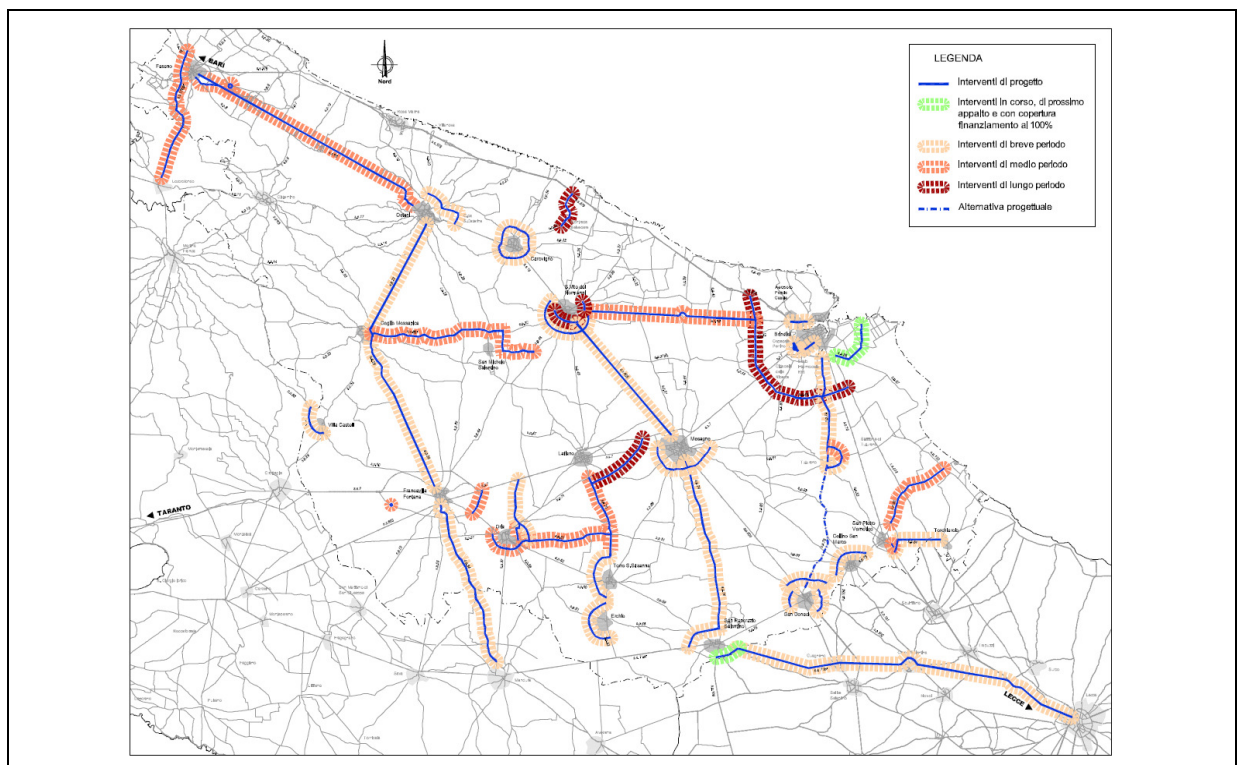
Le linee di connessione trasversali individuate sono:

- la trasversale alta che collega Brindisi a Ceglie Messapica tramite la S.S. 16, la S.P. 48 e la S.S. 581 (da potenziare);
- la trasversale intermedia costituita dalla S.S. 7 e dalla S.S. 603 (esistente);
- la trasversale bassa che comprende la S.S. 7 ter, la S.P. 75 (esistente) e la S.P. 86 (da potenziare).

In figura 7, invece, sono riportati i differenti interventi previsti a seconda dell'orizzonte temporale di realizzazione.



*Figura 6-6- Sistema della rete stradale brindisina - assi trasversali e longitudinali*



*Figura 6-7 - Interventi e orizzonte temporale di realizzazione*

Per la città di Brindisi, in particolare, gli interventi strategici previsti sono (vedi figura successiva):

- *Interventi finalizzati alla sicurezza della rete viaria della Provincia di Brindisi (breve periodo - 2013)* - Gli interventi previsti afferiscono alla realizzazione di rotatorie nei punti critici, ampliamento e miglioramento di alcune reti viarie interessate da intensi traffici, anche di tipo pesante, rifacimento di tappetini, e miglioramento ed aggiornamento della segnaletica stradale (interventi azzurri 1, 2, 3a, 3b, 4, 6 figura 8).
- *Realizzazione di una circonvallazione esterna alla città di Brindisi di collegamento (lungo periodo - 2025)* – Si propone la costruzione di una circonvallazione sul lato ovest all'esterno della città che collega le due direttrici longitudinali, la S.S. 379 e la S.S. 613, e la direttrice trasversale per Taranto, la S.S. 7. consentirà di svincolare il traffico di collegamento tra le città di Bari, Lecce e Taranto senza alcuna interferenza con il traffico diretto a Brindisi. Il raccordo, di circa 17 km, consentirà di collegare la S.S. 379 alla S.S. 7 ed alla S.S. 613 utilizzando ed ampliando, ove possibile, alcune strade provinciali esistenti, e rettificando il percorso delle stesse con alcuni tratti di nuova realizzazione. Inoltre dovrà avere le stesse caratteristiche costruttive e dimensionali della S.S. 379 (intervento A1, figura 8).
- *Realizzazione di una bretella di collegamento all'abitato di Tutturano (breve periodo - 2013)* Il quartiere di Tutturano è, allo stato attuale interessato da un'elevata congestione urbana causata, tra l'altro, dall'attraversamento nel centro cittadino di mezzi pesanti. La previsione del nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale di Brindisi e del nuovo parco merci in prossimità della stazione di Tutturano, finanziato con risorse PO FESR 2007-2013, consentiranno la delocalizzazione dell'attuale scalo merci della Stazione Centrale nello Scalo Intermodale di Brindisi liberando le aree adiacenti a Via Tor Pisana, ma aggraveranno l'attuale congestione del quartiere. A tal fine si prevede di realizzare una bretella di collegamento che eviti l'attraversamento nel centro cittadino con l'obiettivo di snellirne il traffico. La bretella partirà dalla zona sud dell'abitato di Tutturano e collegherà esternamente la stazione (intervento 4 rosso, figura 8).
- *Tratta autostradale a pagamento Bari – Brindisi – Lecce (lungo periodo - 2025)* - La parte meridionale della Puglia tende ad articolarsi lungo una direttrice di sviluppo che si identifica con i tre grandi nodi urbani di Bari, Brindisi e Lecce. Il territorio dell'Area Vasta Brindisina, in particolare, rappresenta un'area all'interno della quale si infittiscono relazioni economiche collegate al consolidamento delle presenze industriali tradizionali ma anche promosse da notevoli sviluppi delle attività turistiche

e delle attività terziarie e commerciali. Queste relazioni generano un ampio volume di traffico locale che si affianca a quello generato dalle lunghe percorrenze che, provenendo dalla direttrice tirrenica, attraverso l'autostrada Napoli - Bari, o da quella adriatica, attraverso la Pescara - Bari, vengono canalizzate sulla viabilità esistente, non a pagamento, tra Bari e Lecce.

Quindi la proposta, avanzata dal Comune di Brindisi d'intesa con i comuni di Bari e di Lecce, di una nuova viabilità, tra Bari e Lecce, che assorba i volumi di grande percorrenza e che lasci più libere e più sicure le infrastrutture locali già esistenti risulta strategica per l'Area Vasta Brindisina. Occorre, in quest'ottica, verificare la fattibilità di infrastrutture che non si sovrappongano ai vecchi tracciati esistenti ma si articolino in una prospettiva di complementarità.

L'intervento, a scala interprovinciale e di lungo periodo, costituisce una proposta progettuale rispetto alla quale, allo stato attuale, non sono disponibili una descrizione generale, una fattibilità tecnico - amministrativa, un quadro economico ed una sostenibilità finanziaria. Inoltre l'intervento non è inserito nel Piano triennale delle Opere Pubbliche e nell'elenco annuale delle Opere Pubbliche. È stata però verificata, con i Sindaci dei tre comuni capoluogo interessati, l'esistenza di una ampia disponibilità a proseguire nella creazione delle condizioni necessarie alla realizzazione del progetto. Riguardo allo stato della progettazione tecnica occorre avviare le procedure relative alla fattibilità economica e finanziaria e quelle relative alla individuazione dei partner privati per affiancare l'Anas nella progettazione delle opere e nella successiva realizzazione. Per tali motivi l'intervento, rientrando tra gli interventi infrastrutturali strategici per l'Area Vasta Brindisina, è stato inserito nel quadro complessivo delle opere previste per il lungo periodo, senza fornirne una quantificazione economica e una valutazione degli effetti trasportistici sulla rete (intervento A2, figura 8).

- *Potenziamento ex strada SS16 tratto San Vito dei Normanni –Brindisi* - L'intervento di potenziamento è mirato al miglioramento della sicurezza stradale. L'intervento progettuale (linea azzurra tratto-punto e intervento 4 azzurro in figura 8) prevede:
  - l'eliminazione delle intersezioni pericolose in corrispondenza delle strade provinciali e comunali che intersecano la ex SS 16;
  - l'adeguamento della sede stradale alla sezione tipo "C1";
  - la rettifica planoaltimetrica del tracciato in corrispondenza dello scalo ferroviario di San Vito dei Normanni;



- la sistemazione idraulica alla sostituzione delle barriere di protezione (guard-rail).
- *Completamento e miglioramento della viabilità della ZI di Brindisi a supporto del bacino logistico portuale industriale di Costa Morena*- L'intervento localizzato nella zona industriale di Brindisi, in prossimità del Porto, prevede il completamento e perfezionamento dell'infrastruttura viaria a supporto della zona di Costa Morena. Lo standard previsto per tale infrastruttura viaria è quello di un tipo D. Il livello della progettazione è quello di un progetto definitivo. L'intervento da realizzare è completamente finanziato. Il costo complessivo di realizzazione dell'intervento risulta di 2,5 milioni di euro. Inserito nel PRT finanziato ed a carico della Regione Puglia (intervento 1 verde in figura 8).

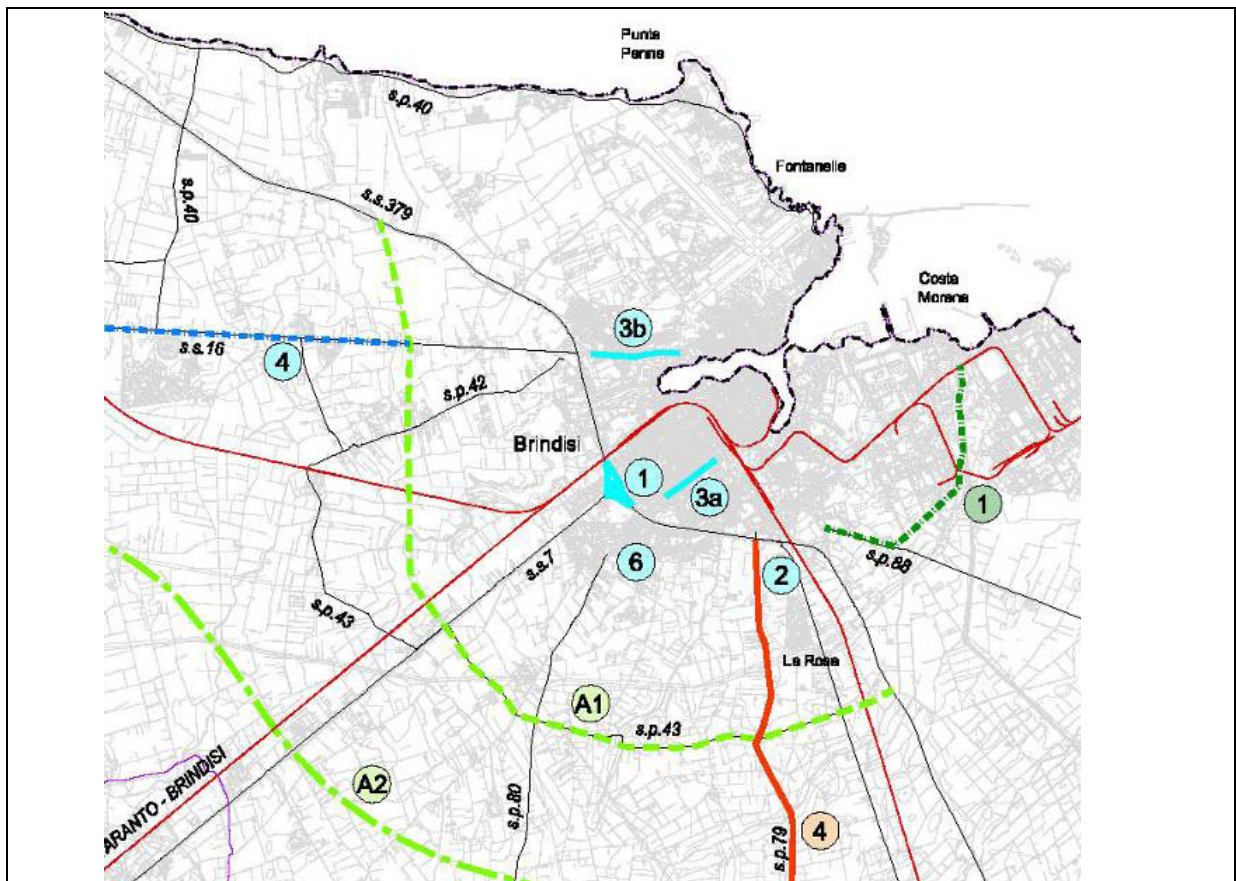


Figura 6-8 - Interventi strategici del PDM per l'area di Brindisi

### ***Interventi infrastrutturali ferroviari strategici per l'Area Vasta Brindisina***

Il P.d.M. mette in evidenza gli interventi in atto o programmati sulla rete ferroviaria, che tendono ad aumentare l'accessibilità ai poli di attrazione:

1. *Ampliamento dello scalo intermodale di RFI di Brindisi* - Nella città di Brindisi sono stati ultimati, da parte di RFI, i lavori di ampliamento dello Scalo Intermodale che hanno comportato:

- la costruzione di 3 binari a raso della lunghezza di 550 metri;
- l'allungamento a metri 550 dei due binari esistenti;
- l'aumento della superficie disponibile per lo stoccaggio dei containers;
- la realizzazione del nuovo fabbricato servizi e la sistemazione della viabilità interna;
- la realizzazione degli impianti tecnologici a servizio del piazzale.

La realizzazione di tale intervento, unitamente a quella del nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale ed il parco merci di Tutturano consentiranno la delocalizzazione dell'attuale scalo merci della Stazione Centrale nello Scalo Intermodale di Brindisi liberando le aree adiacenti a Via Tor Pisana.

2. *Potenziamento del raccordo ferroviario dell'area retro portuale di Brindisi* – Le opere previste riguardano il potenziamento dei livelli di servizio del raccordo ferroviario esistente a servizio dell'area industriale di Brindisi e mirano a consentire incrementi di traffico con maggiore sicurezza e minori costi per la trazione e le manutenzioni. Si prevede di potenziare il raccordo effettuando interventi sul tratto di linea attualmente in uso e su quello attualmente non agibile, relativo all'area portuale di Costa Morena e da riattivarsi. Il finanziamento degli interventi è in parte a carico del Comune di Brindisi e in parte dei fondi POR (Misura 6.1 Azione A). Gli interventi prevedono:

- il rinnovo completo di tutto il binario di raccordo esistente;
- la realizzazione di Passaggi a Livello in corrispondenza degli incroci tra binario e strade;
- la realizzazione di barriere di sicurezza lungo le strade che costeggiano il binario;
- la realizzazione di un secondo binario della lunghezza di circa metri 400, nell'ultimo tratto del raccordo a ridosso della banchina di Costa Morena, per consentire l'incrocio di due convogli e conseguentemente una maggiore movimentazione.

3. *Nuovo raccordo ferroviario tra la zona retro portuale ed il parco merci di Tutturano* - Le opere previste riguardano la realizzazione del collegamento ferroviario della Zona Industriale di Brindisi e della zona portuale di Costa Morena alla linea FS. Sono

finalizzate alla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario del porto di Brindisi ed al miglioramento del servizio ferroviario di cui usufruiscono principalmente le industrie del petrolchimico. Gli interventi sono finanziati tramite i fondi PO FESR 2007-2013 (linea di intervento 5.4), dal Comune di Brindisi e tramite le risorse di cui all'Accordo di Programma Integrativo del febbraio 2006 tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Puglia, la Provincia di Brindisi, il Comune di Brindisi, il Consorzio SISRI di Brindisi e l'Autorità Portuale di Brindisi. Gli interventi prevedono:

- la realizzazione di un tronco a collegamento con il fascio di binari di Costa Morena;
  - il punto d'innesto del nuovo raccordo nella biforcazione del raccordo ferroviario esistente a servizio dell'IPEM e del Petrolchimico;
  - la realizzazione di un sottopasso alla SS 613,
  - le opere di innesto alla linea FS Brindisi-Lecce;
  - il nuovo fascio di presa e consegna presso il parco merci della stazione di Tutturano.
4. *Fermate lungo la tratta Mesagne – Brindisi* – Nell'ambito del Piano di Tutela Ambientale della Provincia di Brindisi per la mobilità Sono stati stanziati dei fondi, che verranno integrati dalla Regione Puglia, per la realizzazione di due nuove fermate sulla linea Mesagne – Brindisi presso il Polo Ospedaliero e la Cittadella della Ricerca.
5. *Interventi FSE* - La società FSE ha richiesto finanziamenti alla Regione per l'eliminazione di 70 passaggi a livello nel Salento, di cui alcuni riguardano il territorio dell'Area Vasta; ulteriore intervento sulla rete FSE è quello relativo all'installazione di barriere antirumore per circa 4 milioni di euro. Inoltre nel PO – FESR 2007 – 2013 è previsto un grande progetto FSE sulla mobilità ferroviaria sostenibile nel Salento di importo superiore a 50 milioni di euro.

Dalla Banca dei Progetti del Piano Strategico dell'Area Vasta Brindisina, invece, provengono differenti progetti che riguardano i nodi ferroviari di molti dei comuni facenti parte dell'Area Vasta Brindisina, che però non interessano direttamente il traffico da e per l'aeroporto di Brindisi.

#### ***Interventi di interconnessione urbana in relazione all'aeroporto del Salento***

Per quanto riguarda gli interventi previsti dal P.d.M. funzionali all'accessibilità dell'aeroporto, oltre al progetto "Ali in bici" di interconnessione dell'aeroporto alla rete ciclabile regionale (a cura della AdP e dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia), si mettono in evidenza quattro progetti fortemente intercorrelati:

1. Il tram-treno nel centro storico di Brindisi, che metterà in connessione l'utenza dei comuni limitrofi con il centro storico della città e con gli snodi dei servizi di trasporto urbano, attraverso la stazione centrale;
2. la circolare del mare, che costituirà una via parallela al traffico usuale per raggiungere i diversi punti del porto;
3. la rete dei parcheggi di scambio e di relazione, che ageverà l'intermodalità fra i sistemi di trasporto privati e pubblici;
4. la connessione in sede fissa per l'aeroporto, che si rapporterà agli snodi degli interventi già elencati.

#### 1. Il tram treno nel centro storico di Brindisi (cfr. anche Elab. W514 011 QPRM-03)

Il progetto presentato dal P.d.M. riguarda un sistema di trasporto pubblico in sede fissa, che abbia, oltre a d una funzione di distribuzione, la possibilità di attrarre anche l'utenza proveniente dai comuni dell'Area Vasta Brindisina.

Il progetto prevede la messa a sistema della rete ferroviaria già esistente (linea RFI Brindisi – Taranto), della linea oggi dismessa tra la stazione centrale e la stazione marittima, e di tratti di nuova infrastruttura in promiscuità con il traffico urbano.

Nel P.d.M. del 2009 erano illustrate due varianti del tracciato, mentre nell'aggiornamento del 2010 si opta per un'unica linea (figura XXX) più articolata, dove si evita il centro storico. L'intervento, comunque, garantisce una possibilità di scambio con il sistema ferroviario delle aree limitrofe al comune di Brindisi, consentendo la penetrazione in ambito urbano.

#### 2. La circolare del mare (cfr. anche Elab. W514 011 QPRM-03)

Il progetto già previsto dal P.d.M. del 2009 e aggiornato nel 2010, intende potenziare l'attuale servizio di motonave presente nel porto di Brindisi, mediante la proposta di nuovi collegamenti, la riqualificazione degli approdi esistenti (Casale, Montenegro e Stazione Marittima) e la realizzazione di nuovi approdi (ex Collegio navale Tomasseo, Parco Cillarese,

Castello Svevo, Seno di Levante, Zona Fontanelle, Castello Alfonsino, Poticciolo Turistico, Sant'Apollinare e Porto interno al Seno di Levante).

Allo stato attuale il servizio motonave (fornito dalla STP), collega solo i quartieri di Montenegro e Casale e delle indagini condotte in corrispondenza dei due nodi principali indicano un sottoutilizzo di questo metodo di trasporto. Il progetto ha l'obiettivo di incrementare l'utilizzo delle vie d'acqua come sistema di trasporto pubblico a basso impatto ambientale, per migliorare la mobilità a livello urbano, decongestionando il traffico e valorizzando contestualmente le zone di porto di particolare interesse turistico – culturale.

La proposta progettuale prevede l'utilizzo di più motonavi con minore capacità rispetto alle attuali, tali mezzi saranno alimentate da batterie solari e, quindi, ad inquinamento praticamente nullo.

Il progetto provvederebbe ad un nuovo collegamento con il centro città per differenti zone del comune di Brindisi, oltre ad un efficace trasporto verso l'aeroporto di Brindisi stesso, grazie al nuovo approdo di Parco Cillarese, che si verrebbe a trovare in prossimità di una delle stazioni del collegamento in sede fissa tra la stazione ferroviaria centrale e l'aeroporto.

### 3. Parcheggi di scambio e di relazione nel comune di Brindisi (cfr. anche Elab. W514 011 QPRM-03)

Le proposte del P.d.M. prevedono di innalzare e potenziare il livello di dotazione infrastrutturale per il sistema della sosta, nel fulcro dell' Area Vasta, attraverso l'individuazione di nuovi parcheggi. Il P.d.M. prevede due tipi differenti di parcheggi:

- i parcheggi di scambio, che sono delle strutture che consentono l'integrazione modale fra l'auto privata e diverse tipologie di trasporto; si tratta di aree attrezzate che permettono di depositare l'auto per proseguire poi lo spostamento con altri mezzi;
- i parcheggi di relazione, che sono aree dedicate per la sosta la cui ubicazione non deve interferire con la scorrevolezza della circolazione. Dai parcheggi di relazione occorre raggiungere in sicurezza l'area di destinazione, mediante percorsi pedonali protetti.

Nella città di Brindisi, la disposizione a ventaglio delle direttrici di ingresso nella città (via Provinciale per San Vito, S.S.7, via Provinciale per Lecce e linea di penetrazione del tram-treno), descrivono, a diversa scala, i punti e le aree di convergenza dei diversi sistemi di trasporto. Da questa struttura risultano naturalmente individuate le aree destinate allo scambio di prima e seconda cintura nell'area urbana di Brindisi, insieme alla proposta di parcheggi di relazione nell'area storica.

Nel P.d.M. sono confermati gli interventi previsti all'interno del Piano Urbano dei Parcheggi del Comune di Brindisi, un aggiornamento, al momento in attesa di approvazione, del Piano Urbano della Mobilità del Comune, pubblicato nel 2006.

4. Collegamento in sede fissa tra la stazione ferroviaria centrale e l'Aeroporto di Brindisi (cfr. anche Elab. W514 011 QPRM-03)

Il P.d.M. ritiene strategico realizzare un collegamento in sede fissa tra l'Aeroporto del Salento ed il sistema ferroviario. L'intervento è teso ad aumentare l'accessibilità dell'aeroporto dal proprio bacino di traffico naturale. La proposta si inserisce nel quadro complessivo di riorganizzazione della mobilità, che prevede l'integrazione di diversi sistemi di trasporto e di razionalizzazione del traffico: il tram-treno, la circolare del mare e la rete dei nuovi parcheggi di scambio e di relazione di prima e seconda cintura.

Nel P.d.M. sono stati individuati due possibili tracciati che dalla stazione ferroviaria centrale arrivi a ridosso dell'aeroporto del Salento e in alcuni approdi della circoalre del mare. Di seguito si riporta il dettaglio dei due percorsi individuati.

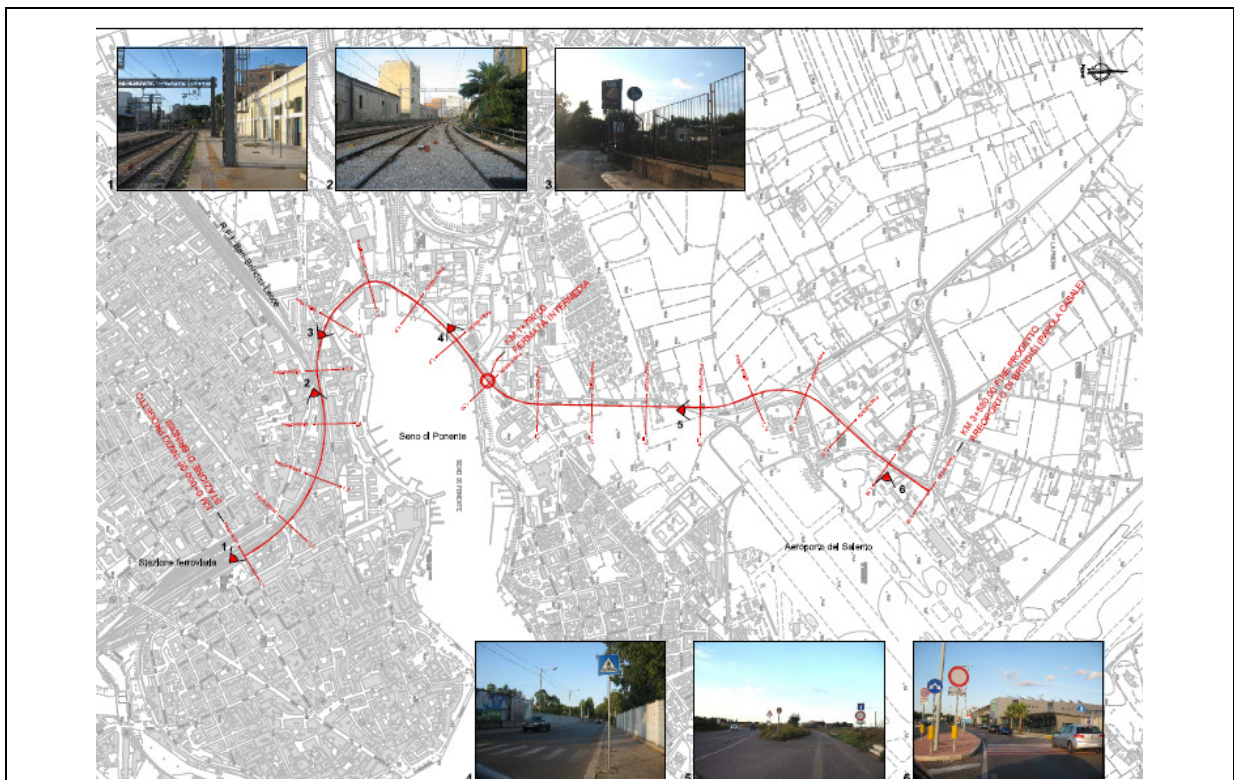


Figura 6-9 – Collegamento Stazione – Aeroporto – Ipotesi 1 PDM

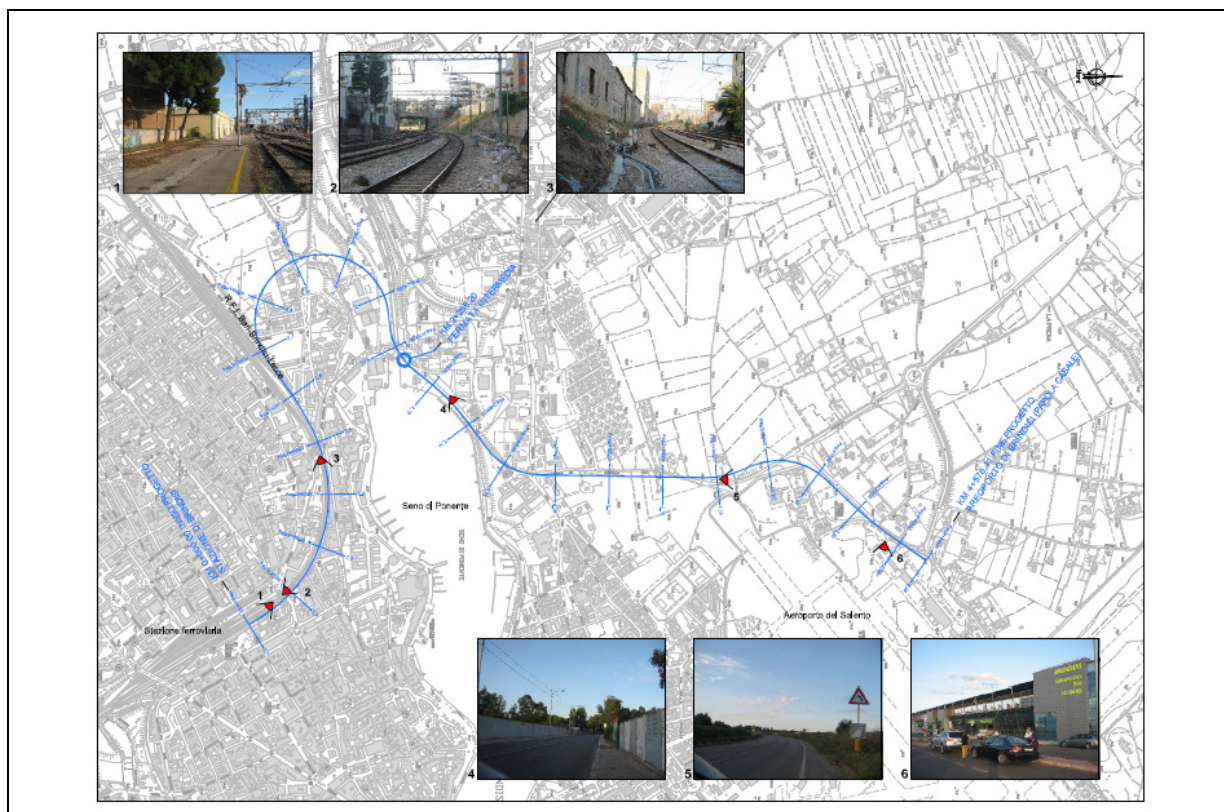


Figura 6-10 – Collegamento Stazione – Aeroporto – Ipotesi 2 PDM

## 6.3 La pianificazione territoriale

### 6.3.1 PREMESSA

In Puglia, la definizione dell'assetto territoriale, con riferimento agli ambiti di particolare rilievo, agli indirizzi di pianificazione urbanistica e ai servizi infrastrutturali di interesse regionale, secondo il principio della sostenibilità dello sviluppo integrato del territorio, è dettata dal Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), previsto dalla legge regionale n. 20/2001 (Norme generali di governo e uso del territorio), che ne disciplina i contenuti e le procedure di formazione ed approvazione.

Il DRAG, che è un insieme di atti amministrativi e di pianificazione, può essere approvato per parti organiche e rappresenta quindi lo strumento di definizione dell'assetto territoriale.

Pertanto, esso determina (terzo comma dell'art. 4 della legge n. 20/2001):

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

Gli obiettivi del DRAG, desumibili dal Programma di mandato dell'Assessorato all'Assetto del Territorio, possono essere sintetizzati nei seguenti cinque punti:

- la tutela e la valorizzazione del paesaggio, attraverso il rinnovamento degli strumenti di pianificazione vigenti secondo le disposizioni del Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- il miglioramento della qualità dell'ambiente e della vita delle popolazioni, attraverso il sostegno all'innovazione delle pratiche di pianificazione locale, perché questa, riconosciuto l'esaurimento della spinta all'espansione urbana, si orienti decisamente verso il recupero dei tessuti urbani consolidati, la riqualificazione delle aree degradate e la bonifica delle aree inquinate;
- la semplificazione del processo di formazione e di verifica delle scelte locali di governo del territorio, promuovendo e sostenendo la pianificazione provinciale e di area vasta, perché questa costituisca quadro di coordinamento ed occasione di servizio per la pianificazione locale;
- una più efficiente e sostenibile dotazione infrastrutturale, promuovendo rapporti virtuosi tra pianificazione territoriale e pianificazione delle infrastrutture, definendo i contenuti e i modi di uno sviluppo armonico degli insediamenti e della loro dotazione di attrezzature ed infrastrutture e ripristinando le regole fondamentali della buona progettazione urbana ed infrastrutturale;
- la garanzia di una sollecita attuazione delle scelte di governo territoriale, attraverso la più generale costruzione di rapporti sinergici fra il sistema di governo del territorio e le iniziative di tutela ambientale e di programmazione dello sviluppo.

Per quanto riguarda i contenuti, in base alle disposizioni della legge regionale n. 20/2001, il DRAG deve definire (art. 4, terzo comma):



- “il quadro degli ambiti territoriali rilevanti al fine della tutela e conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale della regione”
- “gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, nonché i criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE)”
- “lo schema dei servizi infrastrutturali di interesse generale”.

Proprio per il carattere di questo strumento, che è quello di indirizzo degli altri strumenti deputati al governo del territorio, e per la sua natura, che consiste non in un documento o piano unico ma in un insieme di atti amministrativi, pur richiamandolo tra gli atti della programmazione, non è stato analizzato nel capitolo specifico. Questo perché il DRAG è lo strumento che deve orientare le scelte dei vari enti istituzionali nella programmazione in Puglia e non ha diretta incidenza sul territorio.

### **6.3.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)**

Il “Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti locali” approvato con Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i. dispone che *“la Provincia, ferme restando le competenze dei Comuni ed in attuazione della legislazione e dei programmi regionali, predispone e adotta il Piano Territoriale di Coordinamento che determina gli indirizzi generali di assetto del territorio”* (art. 20, co. 2).

In Puglia, la Legge Regionale 15 dicembre 2000, n. 25 e s.m.i. dispone all'articolo 4 che *“sono trasferite alle Province le seguenti funzioni amministrative: a) formazione e approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale secondo le procedure individuate con successiva legge regionale”*.

Inoltre, la successiva Legge Regionale 27 luglio 2001, n. 20 e s.m.i. individua, all'articolo 7, il procedimento di formazione e variazione del PTCP secondo cui (comma 1): *“il Presidente della Provincia al fine della elaborazione dello schema di PTCP, indice una Conferenza di Servizi, alla quale partecipano i rappresentanti delle Amministrazioni Statali, delle Amministrazioni comunali, delle Comunità montane, delle Autorità di bacino, dei Consorzi di bonifica, per acquisirne previamente le manifestazioni di interesse”*.

Nell'ottobre 2006, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1540, viene approvato tra Regione e Provincia di Brindisi uno schema di Convenzione riguardante il decentramento e la semplificazione in materia di pianificazione territoriale ed urbanistica, in particolare sulla disciplina e sulle modalità di collaborazione e di cooperazione fra gli Enti sottoscrittori nei seguenti settori di attività:

- pianificazione territoriale ed urbanistica;
- pianificazione paesaggistica;
- consolidamento e sviluppo dei sistemi informativi territoriali.

In questo contesto rientra il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, che è un atto di programmazione generale che definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale (assetto idrogeologico ed idraulico-forestale, salvaguardia paesistico-ambientale, quadro infrastrutturale, sviluppo socio-economico). Esso costituisce strumento fondamentale per il coordinamento dello sviluppo provinciale "sostenibile" nei diversi settori, nel contesto regionale, nazionale, mondiale.

L'Amministrazione Provinciale, con la redazione del PTCP, intende avviare un nuovo modello di pianificazione partecipata con tutti gli enti comunali ed altri soggetti operanti sul territorio (imprese, associazioni, cittadini, ...), di concerto con l'ente Regione, che vada oltre la stesura del piano stesso per diventare un sistema dinamico di cooperazione ed interscambio permanente tra gli attori coinvolti.

Lo Schema di Piano del PTCP (unico elaborato ad oggi presente), è stato redatto in una fase transitoria dell'iter di elaborazione e adozione dello Schema di Documento Regionale di Assetto Regionale (DRAG) ed è stato impostato secondo le direttive previste dal nuovo DRAG.

L'Amministrazione Provinciale di Brindisi non ha ancora approvato il PTCP: ad oggi esiste uno Studio Preliminare al PTCP, ancora in corso di approfondimento. Pur se non ancora entrato in vigore, si riportano i contenuti e le previsioni dello schema PTCP che interessano l'area di Brindisi e in particolare l'area di studio.

Gli obiettivi generali che informano il PTCP sono i seguenti:

- coerenza territoriale dell'assetto programmato, che implica il «disegno» di un assetto rispondente ai caratteri ed ai valori propri del territorio provinciale, rifuggendo, nello stesso tempo, il rischio di incorrere in posizioni regressive allorché si eccede nella esaltazione di posizioni localistiche, ispirate magari all'obiettivo di valorizzare in posizione «difensiva» la identità locale;

- sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'assetto programmatico;
- integrazione massima tra territorio e «settori» funzionali ai quali possono farsi riferire le diverse azioni sociali ed economiche e tra i settori funzionali;
- perequazione territoriale, come «faccia» attuale del riequilibrio territoriale che ispirava la pianificazione territoriale un tempo.

In particolare lo Schema del PTCP intende il territorio provinciale come una unitaria area di programma o un unitario territorio di progetto, su cui intervenire con misure sia dirette (salvaguardie, mitigazioni, incentivi,...), sia indirette (prescrizioni, interventi).

In relazione agli esiti del quadro conoscitivo e agli ambiti tematici in cui è stato articolato (con le relative criticità emerse dagli studi conoscitivi), e alla luce degli obiettivi generali sopra elencati, sono stati formulati i seguenti ulteriori obiettivi di approfondimento per gli ambiti tematici. Se ne riportano quelli potenzialmente attinenti al caso in esame.

All'interno del PTCP la componente paesaggio comprende il sistema della stratificazione storica e dell'organizzazione insediativa, il sistema idrogeomorfologico e il sistema ambientale e delle reti naturalistico-ecologiche incluse o meno in aree protette o in siti definiti biotopi o geotopi.

Il PTCP suddivide il territorio provinciale in quattro paesaggi provinciali, fra cui, quello di interesse è il Paesaggio della Piana brindisina, articolato in Paesaggio dell'area urbana di Brindisi e Paesaggio della piana agricola ( Comuni di Brindisi, Latiano, Mesagne, Cellino S.Marco, S. Pietro Vernotico, Torchiarolo). Gli obiettivi prioritari per tutti i paesaggi individuati sono:

- garantire il mantenimento degli assetti stratificati storicamente;
- perseguire l'evoluzione di essi secondo criteri adeguati alla razionalità di formazione dei paesaggi stessi, a cui conformare, per quanto possibile, le modalità di trasformazione territoriali conseguenti alla domanda della società locale;
- garantire la conservazione e l'incremento della qualità e della funzionalità delle risorse ambientali anche mediante la costituzione di una rete ecologica provinciale articolata nei territori di riferimento dei vari paesaggi;
- garantire la tutela, il mantenimento, la messa in valore delle componenti storico-culturali identitarie del paesaggio anche mediante la costituzione di sistemi integrati di valorizzazione;
- contenere la diffusione insediativa.

Per quanto riguarda in particolare il Paesaggio provinciale della Piana brindisina si individuano come obiettivi/azioni principali e indirizzi:

- valorizzazione del paesaggio agrario e della sua produttività anche evitando la dispersione insediativa e concentrando gli interventi in contiguità con le aree già insediate, residenziali e produttive;
- conservazione e tutela del paesaggio delle aree bonificate mediante il ripristino e tutela delle strutture della bonifica;
- tutela e valorizzazione dei siti archeologici relative alle antiche città messapiche (in particolare Muro Tenente, Muro Maurizio, Valesio) da connettere tra di loro e con gli altri elementi di valore archeologico e storico-culturale – e con gli altri beni esterni al territorio di riferimento di questo paesaggio – a sistema mediante l' utilizzo dei percorsi storici;
- incremento del patrimonio boschivo planiziaro e della sua funzionalità ecologica con la realizzazione di opportune connessioni tra le isole boscate principali;
- riqualificazione e riuso per finalità ambientali o agricole del grande complesso di cave nel territorio del Comune di Brindisi, una volta dismesse.

Per quanto riguarda il paesaggio dell'area urbana di Brindisi:

- la mitigazione dell'impatto ambientale e paesaggistico delle aree industriali e delle grandi infrastrutture , portuale, aeroportuale, viarie;
- la realizzazione di paesaggi urbani di qualità, caratterizzati dalla forte artificialità, da orizzonti ravvicinati definiti dal costruito o dal verde "disegnato";
- il conseguimento di un ambiente urbano caratterizzato da qualità idonee in termini ambientali anche per quanto riguarda la presenza del verde naturale e artificiale e le sue connessioni;
- il recupero, la tutela, la valorizzazione degli ambiti di naturalità interclusi o di margine all'insediato;
- il recupero ambientale , la tutela, la valorizzazione della fascia costiera;
- il recupero e la rifunionalizzazione compatibile delle strutture militari costiere novecentesche dimesse o in fase di dismissione.

Nell'ambito dello sviluppo del settore energetico e dei servizi ambientali, le azioni prioritarie sono:

- sviluppo delle Fonti Energetiche Rinnovabili (FER) in parallelo con una riduzione nell'impiego di fonti fossili convenzionali, secondo un principio di sostituzione territoriale del mix di fonti energetiche primarie;
- sviluppo delle FER secondo linee guida che permettano di salvaguardare il patrimonio naturale, culturale e paesaggistico del territorio, secondo forme di sviluppo che permettano di prefigurare la massima integrazione tra valenze dei territori e opportunità locali offerte dalla diffusione delle fonti energetiche rinnovabili.

Per il sistema funzionale della logistica, infrastrutturale del trasporto collettivo le azioni di indirizzo territoriale sono:

- Il sistema della logistica si organizza lungo due direttrici principali: la costiera di collegamento Bari-Brindisi-Lecce e la Taranto - Francavilla Fontana- Brindisi. Esso trova nell'intermodalità della " città porto" di Brindisi, identificata la struttura forte dell' intero territorio provinciale in termini di relazionalità interna ed esterna all'area.
- lo sviluppo della logistica è da perseguire con interventi sulle reti della mobilità provinciale che restituiscano efficienza e specializzazione sui traffici a lunga percorrenza alle infrastrutture nazionali esistenti.

Per i trasporti collettivi, in particolare, vengono individuate le seguenti azioni:

- organizzare la rete infrastrutturale in funzione di due livelli di domanda: rete a supporto degli itinerari interprovinciali e provinciali di collegamento tra i poli (rete principale); rete degli itinerari locali e di sostegno ai sistemi insediativi (rete di ammagliamento alla rete principale).
- sviluppare prevalentemente interventi di potenziamento (incremento classe, capacità, sezioni), ammodernamento (adeguamento funzionale ed attrezzatura e di interconnessione della rete esistente) con limitati interventi di nuovo tracciato all'interno dei corridoi infrastrutturali esistenti, in condizioni accertate di compatibilità ambientale.

Il PTCP prevede altresì nuove infrastrutture e il potenziamento di quelle esistenti:

- realizzazione di una nuova stazione ferroviaria lungo la linea Brindisi –Taranto
- potenziamento di due stazioni ferroviarie lungo il collegamento Bari-Lecce
- realizzazione di due nuove fermate lungo la linea Brindisi –Taranto
- miglioramento interconnessione tra differenti sistemi di trasporto (**Aeroporto-Ferrovia-Porto**)
- miglioramento dell'accessibilità alla stazione ferroviarie
- specializzazione della ferrovia regionale ad uso turistico

Nella relazione di settore della componente Trasporti e Mobilità, in particolare, viene auspicata la realizzazione del collegamento tra la rete ferroviaria e l'aeroporto, che migliorerebbe l'accessibilità alle principali zone turistiche della provincia.

Per quanto riguarda il coordinamento della pianificazione comunale, la provincia di Brindisi viene suddivisa in 5 ambiti. Il quarto è l'ambito di Brindisi – Latiano – Mesagne, che è quello di interesse. Tale ambito viene definito come un *sistema insediativo "forte", con una consistente presenza di popolazione e concentrazione di servizi ed attività, caratterizzato da fenomeni di stagnazione e riconversione di assetti (produttivo, servizi, energia, logistica), di ricerca di una nuova identità territoriale.*

Per questo ambito vengono individuati indirizzi specifici per le componenti turismo, industria e artigianato, ricerca, logistica, servizi alla popolazione di livello sovra comunale, infrastrutture per l'ambiente.

### 6.3.3 PRC - PIANO REGIONALE DELLE COSTE

Il Piano Regionale delle Coste fotografa lo stato di salute della costa circa la tendenza evolutiva storica del litorale, lo stato di conservazione dei sistemi dunali e l'evoluzione più recente della costa. Esso è stato adottato con DGR n. 1392 del 28 luglio 2009.

Ai sensi dell'art. 3 (Piano regionale delle coste), co. 2 della Lr 23 giugno 2006, n. 17 ("Disciplina della tutela e dell'uso della costa"), il PRC disciplina le attività e gli interventi sul demanio marittimo e sulle zone del mare territoriale, per garantirne la valorizzazione e la conservazione dell'integrità fisica e patrimoniale.

Inoltre, ai sensi dell'art. 4 della stessa legge regionale, i comuni devono adottare i Piani comunali delle coste conformati ai principi e alle norme del PRC.

La redazione del P.R.C. è stata finalizzata a disciplinare la fruibilità dell'area strettamente demaniale come prevede la legislazione regionale.

Il PRC è inteso, dalla legge istitutiva, come strumento di regolamentazione della fruibilità dell'area strettamente demaniale. Nella redazione del PRC della regione Puglia, sono anche state definite le "condizioni di stato" in cui versa l'intera fascia costiera nelle sue "criticità" e "sensibilità", in relazione ad una serie di fattori, endogeni (fenomeni naturali) ed esogeni (pressioni esercitate dall'esterno).

Pertanto, il PRC individua su tutta la fascia demaniale della costa pugliese differenti livelli di criticità all'erosione dei litorali sabbiosi e differenti livelli di sensibilità ambientale associata alle peculiarità territoriali del contesto.

La criticità all'erosione dei litorali è stata definita in funzione di tre indicatori, che individuano la tendenza evolutiva storica del litorale, la tendenza evolutiva recente e lo stato di conservazione dei sistemi dunali. La criticità all'erosione è stata classificata in elevata, media e bassa.

Ovunque, nell'area di studio, il litorale è a criticità bassa.

*La sensibilità ambientale* è stata definita in funzione di una molteplicità di indicatori che rappresentano lo stato fisico della fascia costiera (comprendente l'area demaniale e il suo contesto territoriale di riferimento), in relazione al sistema delle norme di tutela che ne sottolineano la valenza ambientale. Per definire la sensibilità si è suddivisa l'intera linea di costa in tratti della lunghezza di 100 mt.

La sensibilità rappresenta lo stato della fascia costiera dal punto di vista storico ambientale e per questo motivo sono stati individuati una serie di criteri che, opportunamente pesati, contribuiscono a definirla. I criteri sono:

- l'idrografia con una fascia di rispetto di 300 mt da entrambi i lati;
- i Siti di Importanza Comunitaria (SIC);
- le Zone di Protezione Speciale (ZPS);
- le Aree Protette;
- ambito A del PUTT/p;
- gli altri ambiti estesi del PUTT/p;
- Ambiti distinti del PUTT/p: Vincoli ex lege 1497/39

- Ambiti distinti del PUTT/p: Galassini
- Ambiti distinti del PUTT/p: Boschi
- Ambiti distinti del PUTT/p: Aste idrografiche con buffer di 300 m da ambo i lati;
- Ambiti distinti del PUTT/p: vincoli archeologici
- Ambiti distinti del PUTT/p: segnalazioni archeologiche
- Ambiti distinti del PUTT/p: vincoli architettonici
- Ambiti distinti del PUTT/p: segnalazioni architettoniche
- Ambiti distinti del PUTT/p: tratturi
- Ambiti distinti del PUTT/p: trulli
- Sistema insediativo storico
- Uso del suolo agricolo.

Nell'area di studio tutto il tratto costiero risulta con sensibilità bassa, tranne il tratto corrispondente all'area del Porto che è a sensibilità media (figura seguente).

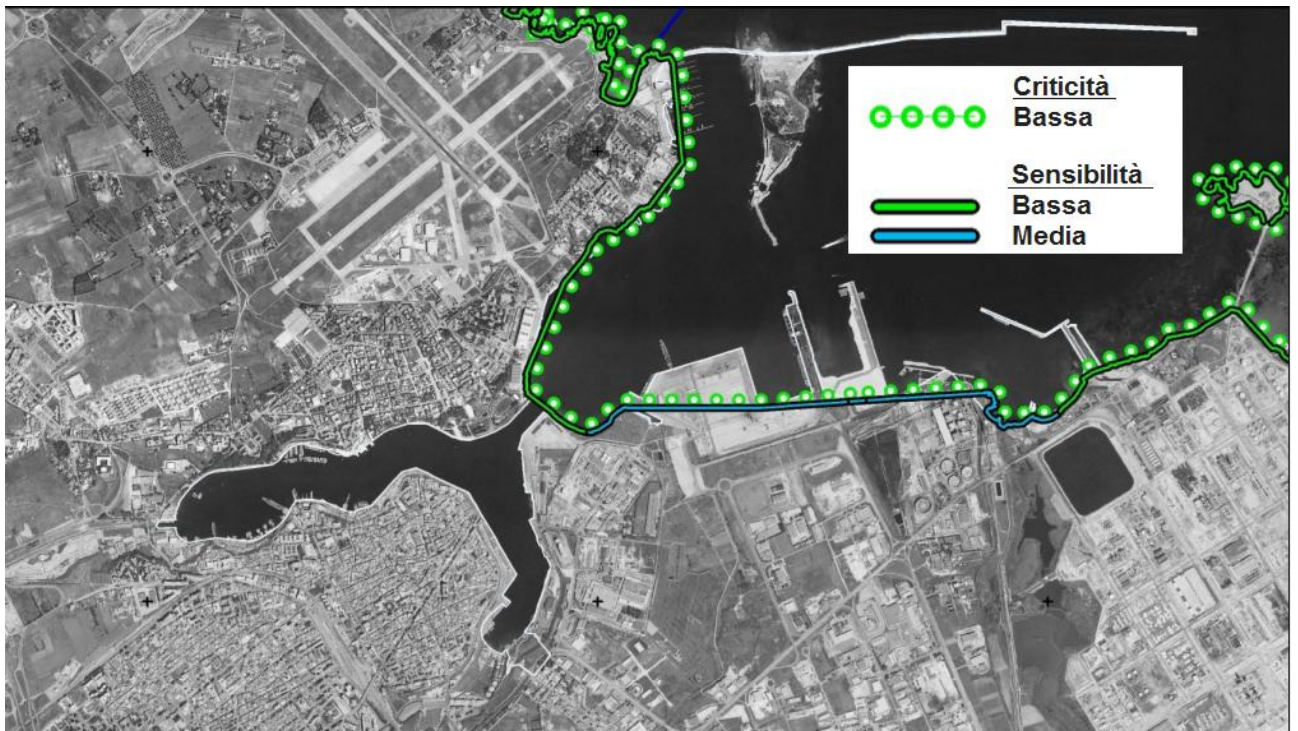


Figura 6-11 – Analisi della criticità e della sensibilità ambientale (P.R. Coste)



I livelli di criticità all'erosione e di sensibilità ambientale sono stati quindi incrociati, dando origine a nove livelli di classificazione che determinano norme di riferimento per la redazione dei PCC. Pertanto, tale classificazione non incide direttamente sull'utilizzo dell'area costiera ma ha valore di riferimento in sede di redazione dei PCC.

Il litorale compreso nell'area di studio è interamente in classe C3S3 (criticità bassa e sensibilità bassa) salvo all'area del Porto che è a sensibilità media che è in classe C3S2 (criticità bassa e sensibilità media).

Ai fini della normativa le classi di criticità condizionano il rilascio delle concessioni demaniali, mentre le classi di sensibilità ambientale condizionano i tipi di concessioni demaniali e le modalità di contenimento dei relativi impatti.

#### **6.3.4 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI BRINDISI**

Il Piano Regolatore Generale (PRG d'ora in avanti) Comunale della Città di Brindisi suddivide il territorio comunale in sette zone (A-G), distinte a seconda della loro destinazione d'uso, per ognuna delle quali vengono definiti dei vincoli di uso del suolo.

Il sedime aeroportuale e la zona di progetto, ricadono interamente nel territorio del comune di Brindisi ed interessano per la quasi totalità un'area attualmente adibita ad attività aeroportuali e come tale non caratterizzata al suo interno dalla presenza di vincoli o criticità.

Le uniche eccezioni consistono nei territori interessati dai seguenti interventi:

- l'intervento previsto del nuovo sentiero di avvicinamento alla testata 13, a nord del sedime, che ricade in una zona (F4, NTA Art. 49, D.M. 02.04.1968) adibita a parchi urbani o di rispetto assoluto;
- l'intervento di ampliamento dei parcheggi, che ricadrà in zona (F1, NTA Art. 49) di attrezzature urbane e in zona (E, NTA Art. 48) agricola.

Per quanto riguarda le zone adiacenti il sedime aeroportuale si riscontrano diverse zone significative. A nord - ovest della testata 13 vi è una zona produttiva (D1, NTA Art.47 co. 5), insediamento I.A.M., in questa zona gli interventi vengono regolati dal Piano Regolatore Consortile e le norme vigenti sono quelle della variante approvata con D.R. n.1475 del 13/9/73.

Più a sud, sempre lungo il lato ovest della pista 13-31, si trova una zona agricola (E, NTA Art. 48), che si estende fino alla testata 05.

Il lato est della pista 13-31, invece, è caratterizzato da una tipologia F4 (NTA Art. 49, D.M. 02.04.1968), destinata a parchi urbani o a zone di rispetto assoluto, intervallata da zone di recupero di insediamenti abusivi proposti con Variante di Recupero L 47/1985, ma non ancora approvati. Queste due tipologie (F4 e recupero insediamenti abusivi), si trovano anche a sud est del sedime aeroportuale, dove si aggiunge anche un'area di completamento (B3, NTA Art.45).

A sud ovest del sedime aeroportuale, invece, oltre ad un'area più vasta di completamento (B3, NTA Art.45), si riscontrano una zona a verde di quartiere (F3, NTA D.M. 02.04.1968) e diverse zone per attrezzature di quartiere (F2, NTA Art.49, D.M. 02.04.1968), nell'area limitrofa alla testata 05, lato sud.

Per ciò che riguarda gli strumenti attuativi del P.R.G. di Brindisi, è stato approvato lo Studio Particolareggiato dei Servizi al cittadino (SPS d'ora in avanti) in variante al PRG con D.G.R. Puglia n.175/2003. Tale studio prevede per la zona a nord della testata 13, in corrispondenza di Punta Patedda, un parco urbano e delle attrezzature sportive (sub comparto F4/31).

Lungo il lato est della pista 13-31, nell'area denominata "Betlemme", si trova una zona di Variante di Recupero per l'edificazione abusiva (sub comparto VdR), alternata ad una zona adibita a parco urbano (comparto F4/03).

A sud est dell'incrocio delle due piste si trova la zona denominata "Casale", per cui è previsto un parco urbano (comparto F4/04) e una zona di recupero (comparto VdR) per l'edificazione abusiva.

Per quanto riguarda, invece, la zona a nord ovest dell'incrocio delle piste, a ridosso dell'APRON, sono previsti degli interventi di riadattamento, che contemplano un impianto sportivo con i relativi parcheggi e un'area disponibile (comparto F1/03).

### **6.3.5 PIANO URBANISTICO GENERALE**

La Legge Regionale n. 20 del 27.07.2001, Norme generali di governo ed uso del territorio, definisce le norme per l'assetto, la trasformazione e l'uso del territorio in ambito regionale determinando un complesso ed articolato approccio alle nuove modalità di pianificazione del territorio che, in base al principio di sussidiarietà, si differenziano da quelle della disciplina urbanistica consolidata, caratterizzata da un sistema pianificatorio gerarchico e

discendente, a favore invece di un procedimento di tipo ascendente, partecipato e consensuale.

Il Piano Urbanistico Generale (PUG) introdotto dall'Art.8 di detta L.R. n. 20 del 27.02.2001, è il principale strumento di pianificazione comunale e sostituisce il Piano Regolatore Generale, da cui differisce in modo radicale, sia nell'impostazione concettuale e metodologica, sia nei contenuti e negli effetti programmatici.

Delle fasi e procedure formative del P.U.G. di Brindisi, ad oggi, esiste solo un Atto di indirizzo approvato con Delibera della Giunta Comunale n. 40 del 08.02.2010, che individua la struttura del P.U.G e gli indirizzi partecipativi, così come sancito dalla L.R. n. 20/2001.

A fronte di detta DGC n. 40/2010 è stata individuata una prima organizzazione dell'Ufficio del Piano con determinazione dirigenziale n. 102 del 10.12.2010.

Nel citato atto di indirizzo (approvato con DGC 40/2010) si mettono in evidenza le criticità del dell'assetto urbano brindisino nelle sue componenti paesaggistiche, portuali, di quartieri e dal punto di vista del fronte marino (waterfront) oltre ai suoi punti di forza.

In particolare l'atto focalizza le strategie e gli obiettivi del futuro PUG, che vedono nella fascia costiera settentrionale alla città, interessata dall'aeroporto, una zona nevralgica.

Il modello che si delinea è quello di una città policentrica e integrata nelle funzioni, la cui realizzazione è correlata al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- Attuare una concreta integrazione funzionale tra Porto, Aeroporto e gli altri sistemi di trasporto (FF.SS., rete stradale extraurbana e nazionale) al fine di potenziare la vocazione di "Città di Frontiera". Si evidenzia l'importanza di una riorganizzazione del sistema dei trasporti e della mobilità urbana;
- Migliorare le condizioni di accessibilità urbana e di mobilità interna, con particolare riguardo al centro storico;
- Eliminare tutte le "barriere" di ordine fisico, sociale, ambientale, economico e culturale che condizionano un utilizzo ottimale delle risorse;
- Realizzare un'organizzazione urbanistica delle attività umane (residenziali, produttive, sociali e culturali) coordinata, integrata e finalizzata a creare sviluppo e migliorare la qualità della vita;
- Rivitalizzare le attività produttive esistenti e rendere compatibili i nuovi insediamenti industriali con le regole dello sviluppo sostenibile.

Per quanto riguarda l'aeroporto, se ne evidenzia il ruolo fondamentale per lo sviluppo del territorio nella riorganizzazione del sistema dei trasporti.

*In sintesi, vengono individuati degli obiettivi generali strettamente connessi tra di loro:*

- **Sostenibilità** \_ *Le trasformazioni e gli interventi devono assicurare la tutela dell'ambiente, la sicurezza sociale e l'identità storica dei luoghi. Il modello di sviluppo da perseguire è quello che soddisfa i bisogni delle generazioni presenti senza compromettere le possibilità per le generazioni future di soddisfare i propri bisogni.*
- **Operatività** \_ *Le previsioni sull'uso dei suoli devono interagire con Norme tecniche di Attuazione di concreta operatività e chiarezza interpretativa in modo da assicurare "pratiche edilizie immediate e trasparenti".*
- **Concertazione** \_ *Nella formazione del Piano è necessario prevedere il più ampio coinvolgimento dei soggetti istituzionali e della società civile, al fine di concordare il processo formativo, condividere le conoscenze, armonizzare metodi ed indirizzi di piano, facilitare l'acquisizione dei pareri da parte degli enti interessati.*
- **Orientamento strategico** \_ *Il progetto deve costituire un tassello fondamentale nella costituzione del futuro della comunità. Diritto al lavoro e diritto alla sicurezza sono aspetti comuni di una stessa valutazione strategica degli obiettivi da realizzare.*
- **Perequazione** \_ *La pianificazione deve conseguire fundamentalmente due risultati: la giustizia distributiva nei confronti dei proprietari dei suoli interessati dalle trasformazioni insediative e, la formazione, senza espropri e spese, di un patrimonio pubblico di aree a servizio della collettività. La perequazione urbanistica, è intesa come strumento per il perseguimento di obiettivi di ecocompatibilità della progettazione urbanistica ed architettonica, finalmente svincolata dalla rendita immobiliare, attenta alla conservazione del patrimonio esistente, e in generale, capace di produrre qualità e non solo quantità nella realizzazione di nuove forme insediative. La più recente evoluzione delle problematiche urbane ha accresciuto le aspettative riposte nella perequazione urbanistica. Alla perequazione oggi si chiede anche di concorrere a finanziare la realizzazione di infrastrutture ed attrezzature pubbliche, oltre a procurare le aree per i servizi senza l'utilizzo delle tecniche espropriative. Dalla perequazione infine ci si aspetta un significativo contributo alla realizzazione delle politiche abitative.*

Nell'atto di indirizzo si pone particolare attenzione al processo partecipativo alla base della stesura del PUG, per garantire il coinvolgimento della cittadinanza, delle associazioni e delle categorie (socioeconomiche e professionali) sin dalla stesura del Documento Programmatico Preliminare, che ancora non è stato stilato.

A tal fine verranno intraprese le seguenti azioni:

- *creazione del sito informatico PUG in-formazione in cui saranno pubblicati tutti gli atti e le ricerche inerenti la formazione del PUG.*
- *attivazione di uno sportello informativo del PUG, da istituirsi nell'Ufficio di Piano, presso il quale il pubblico potrà recarsi, in giorni stabiliti per prendere visione diretta dei materiali prodotti per la formazione del Piano;*
- *consultazioni dirette in forma di incontri tematici, condotte con le associazioni delle categorie: socioeconomiche (artigiani, commercianti, operatori del settore ricettivo, agricoltori); professionali (architetti, ingegneri, geometri, geologi, agronomi, naturalisti, biologi, ecc.); dell'associazionismo (culturale, sociale, ambientale); del mondo scolastico.*
- *realizzazione e gestione di un forum sulla rete civica informatica comunale, sul tema Partecipazione al PUG per lo scambio di informazioni, richieste di chiarimenti, opinioni e proposte.*

Viene altresì stilata una prima lista delle autorità con specifiche competenze ambientali ed istituzionali che andranno coinvolte delle fasi di copianificazione e si elencano i principali strumenti a disposizione per la redazione del PUG, dalle risorse finanziarie assegnate alle caratteristiche del personale dell'ufficio del Piano, passando per la definizione delle funzionalità del nuovo Sistema Informativo Territoriale comunale.

In definitiva l'atto di indirizzo del PUG precisa che la disciplina urbanistica costruita nella parte programmatica del PUG, in coerenza con le disposizioni strutturali stabilite dalla parte strutturale, dovrà essere *finalizzata al contenimento del consumo di suolo, al risparmio energetico e all'uso di tecnologie ecocompatibili e sostenibili, alla riduzione dell'inquinamento acustico e luminoso, all'aumento della permeabilità dei suoli urbani e del verde urbano anche mediante la previsione di specifici indici di densità vegetazionale e di reti ecologiche quali fattori di rigenerazione ambientale degli insediamenti urbani, all'abbattimento delle barriere architettoniche, allo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile.*

## 6.4 La pianificazione settoriale

### 6.4.1 PIANO URBANISTICO TERRITORIALE TEMATICO PAESAGGIO (PUTT/P)

La Puglia, con la L.R. 56/1980 (Tutela ed uso del Territorio), ha previsto che l'attività pianificatoria regionale si esprimesse mediante il Piano Urbanistico Territoriale (PUT) e le sue articolazioni (art.1), tra le quali i Piani Urbanistici Territoriali Tematici (PUTT/p) (art.8).

Successivamente, con la L.R. 30 /1990 (Norme transitorie di tutele delle aree di particolare interesse ambientale paesistico) ha previsto la formazione di un Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio (PUTT/p).

Con Delibera n° 1748 del 15.12.2000 la Giunta Regionale ha approvato il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/p), strumento di pianificazione territoriale sovraordinato agli strumenti di pianificazione comunale. Esso si configura non solo come piano meramente paesaggistico, finalizzato a promuovere la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse territoriali ed in particolare di quelle paesaggistiche, ma anche urbanistico territoriale, strumento di pianificazione generale . Il PUTT/p ha integrato gli ordinamenti vincolistici già vigenti sul territorio ed introdotto nuovi contenuti normativi.

Il Piano viene attuato mediante: - il rilascio di autorizzazioni paesaggistiche (art.5.1) - pareri paesaggistici (art.5.3 9) - attestazione di compatibilità paesaggistica (art..5.4) - verifiche di compatibilità paesaggistica (art.4.3).

L'attuazione delle previsioni del Piano si concretizza per opera o degli Enti territoriali (Regioni, Province, Comuni) o dei proprietari dei siti sottoposti dallo stesso piano a tutela paesaggistica (art. 1.05).

Gli enti territoriali, in particolare, perseguono la tutela paesaggistica attuando la pianificazione paesaggistica sottordinata che recepisce le individuazioni degli ATE e le prescrizioni di base del piano (di cui al Titolo III delle NTA). In mancanza di tali piani sottordinati, per la tutela nelle aree ad essi relative, valgono le norme del Piano.

Il P.U.T.T. definisce i vari ambiti territoriali in quanto parti del territorio che per i peculiari requisiti (assetto geologico, geomorfologico ed idrogeologico; copertura botanico vegetazionale, colturale e presenza faunistica; stratificazione storica dell'organizzazione insediativa) emergono rispetto la restante parte del territorio stesso (NTA, art. 3.01).

Il piano individua gli ordinamenti vincolistici vigenti e inoltre articola il territorio regionale in aree omogenee per i caratteri costitutivi fondamentali delle strutture paesistiche.

Le norme del PUTT/p non trovano applicazione all'interno dei "territori costruiti" così come definiti dall'art. 1.03, co. 5 delle NTA del PUTT/p e la cui individuazione è a carico dei Comuni.

L'analisi del territorio regionale operata dal PUTT/p, oltre all'individuazione delle emergenze, si è estesa all'individuazione dei fattori di rischio e degli elementi di vulnerabilità dell'attuale assetto paesaggistico anche procedendo alla comparazione con gli altri atti di programmazione e di pianificazione vigenti.

L'attività ricognitiva del territorio operata dal PUTT/p ha portato all'individuazione di differenti "Ambiti Territoriali Estesi" – ATE (Titolo II), che si distinguono in quelli di elevato pregio paesistico, in quelli di valore normale, fino a quelli compromessi e degradati che necessitano di interventi di recupero paesaggistico ambientale da compiersi attraverso piani di recupero appositi chiamati "Piani d'intervento di recupero territoriale" finalizzati alla creazione di nuovi valori paesaggistici.

### ***Ambiti Territoriali Estesi (ATE)***

Il PUTT/p individua e perimetra anzitutto gli Ambiti Territoriali Estesi, con riferimento al livello dei valori paesaggistici, come segue:

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

Negli ATE "A", "B", "C" e "D", aree e immobili sono sottoposti a tutela diretta del Piano. Valgono pertanto i seguenti obiettivi di tutela (art. 2.01, co.2):

- non possono essere oggetto di lavori comportanti modificazioni del loro stato fisico o del loro aspetto esteriore senza che per tali lavori sia stata rilasciata l'autorizzazione paesaggistica;
- non possono essere oggetto di trasformazione (intervento) per effetto di pianificazione in assenza del parere paesaggistico;
- non possono essere oggetto di interventi di rilevante trasformazione senza che per gli stessi sia stata rilasciata la attestazione di compatibilità paesaggistica.

Più in particolare, con il rilascio dei provvedimenti, ove richiesti e con gli strumenti di pianificazione sottordinati devono essere perseguiti i seguenti obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica, nel rispetto dei seguenti indirizzi di tutela (art. 2.02, co. 1):

- negli ambiti di valore eccezionale "A" : conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori;
- negli ambiti di valore rilevante "B": conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori e/o la mitigazione degli effetti negativi; massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio;
- negli ambiti di valore distinguibile "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 paesaggistica;
- negli ambiti di valore relativo "D"; valorizzazione degli aspetti rilevanti con salvaguardia delle visuali panoramiche;
- negli ambiti di valore normale "E" : valorizzazione delle peculiarità del sito.

L'efficacia delle norme tecniche del Piano varia da assoluta a nulla in relazione all'appartenenza dei territori agli ATE, laddove per efficacia "nulla" si intende che la tutela e la valorizzazione dei caratteri paesaggistici, sempre presenti, sono affidate alla capacità degli operatori pubblici e privati di perseguire obiettivi di qualità, accrescendo e non sminuendo il "valore" del sito attraverso, appunto, una qualificata previsione e realizzazione della



trasformazione (qualità della strumentazione urbanistica, qualità della progettazione, qualità della costruzione, qualità della gestione) (art. 2.03).

In particolare, le cosiddette "prescrizioni di base " sono volte a tutelare le componenti paesaggistiche dell'assetto paesistico-ambientale, costituendo il livello minimo di tutela paesistica, e sono direttamente ed immediatamente vincolanti, prevalendo su tutti gli strumenti di pianificazione vigente ed in corso di formazione.

### ***Ambiti Territoriali Distinti (ATD)***

Il Titolo III tratta gli Ambiti Territoriali Distinti (ATD) quali elementi strutturanti il territorio, ricompresi negli Ambiti Territoriali Estesi, articolandoli secondo i seguenti sottosistemi (NTA, art. 3.01):

1. assetto geologico, morfologico e idrogeologico;
2. sistema copertura botanico-vegetazionale, colturale e della presenza faunistica;
3. stratificazione storica dell'organizzazione insediativa.

Le direttive di tutela degli ATD (art. 3.05) sono articolate per i tre sistemi e poste in relazione agli ATE nei quali rientrano.

Il PUTT/p, che si riferisce all'Accordo 19.04.2001 tra il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e le Regioni sull'esercizio dei poteri in materia di paesaggio, costituisce il documento-guida per gli enti locali nella definizione degli strumenti che regolano l'assetto dei rispettivi territori. Infatti, il co. 5 dell'art. 1.03 del PUTT/p dispone che le Amministrazioni Comunali, entro 90 giorni dall'entrata in vigore del Piano, adottino e trasmettano all'Assessorato Regionale all'Urbanistica le delibere di Consiglio Comunale che perimetrano i cosiddetti " territori costruiti " come definiti dalle NTA del PUTT/p.

L'art. 5.05 delle NTA del PUTT/p dispone che, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del Piano, il Sindaco provvede a dar corso ai "primi adempimenti comunali per l'attuazione del PUTT/p".

Il disposto dell'art. 1.03 punto 5 delle NTA del PUTT/p attiene esclusivamente alla definizione di quelli che il PUTT/p classifica come "territori costruiti" all'interno dei quali non trovano applicazione le norme di tutela e salvaguardia paesaggistica contenute nel PUTT/p.

L'art. 5.05 del PUTT/p identifica, invece, i primi adempimenti da predisporre a cura delle Amministrazioni Comunali per l'acquisizione dell'attestazione regionale di coerenza al PUTT/p delle perimetrazioni di cui ai punti 1.1 ed 1.2 dell'art. 5.05 delle NTA, vale a dire:

1.1 le perimetrazioni degli Ambiti Territoriali Estesi così come definiti nel titolo II, e le perimetrazioni degli Ambiti Territoriali Distinti così come definiti nel titolo III adeguandoli alle situazioni di fatto documentate dalla cartografia comunale in scala maggiore e più aggiornata;

1.2 le aree dei "territori costruiti" in precedenza descritti.

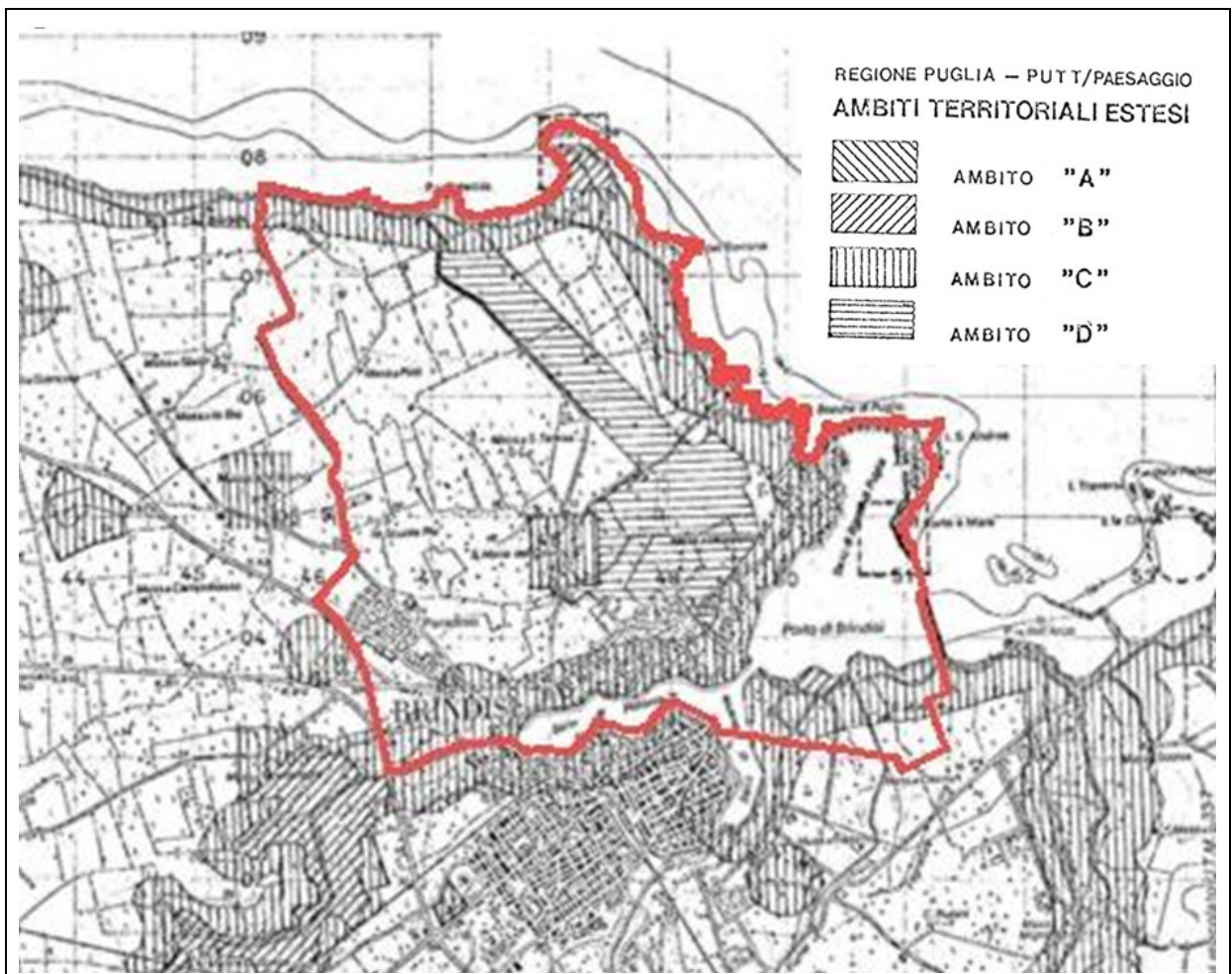


Figura 6-12 – Ambiti Territoriali Estesi (PUTT/P)

### Il PUTT/p nel Piano Regolatore Generale di Brindisi

L'art. 5.05 delle NTA del PUTT/p stabilisce i primi adempimenti comunali per l'attuazione del PUTT/p. In particolare, entrato in vigore il Piano, i Comuni provvedono a riportare:

1.1 sulla cartografia dello strumento urbanistico generale vigente, le perimetrazioni degli ATE di cui al Titolo II e le perimetrazioni degli ATD (Ambiti Territoriali Distinti) di cui al Titolo III;

1.2 sulla cartografia dello strumento urbanistico generale vigente le aree dei "territori costruiti" di cui al punto 5 dell'art.1.03.

È opportuno evidenziare, che quanto disposto dall'art. 1.03 punto 5 delle NTA del PUTT/p attiene esclusivamente alla definizione di quelli che il PUTT/p classifica come "territori costruiti". Pertanto, all'interno dei territori costruiti non trovano applicazione le norme di tutela e salvaguardia paesaggistica contenute nel PUTT/p relative agli ATE e agli ATD.

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1202/2007 viene approvata la variante di adeguamento del Piano Regolatore Generale di Brindisi al Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio. Con questa variante l'amministrazione comunale recepisce quanto disposto dalle norme tecniche tracciando i limiti dei territori costruiti ed individuando gli ATE e gli ATD per il territorio comunale.

### Il sistema dell'assetto geologico, geomorfologico, idrogeologico (Artt. 3.07, 3.08 e 3.09 delle NTA del PUTT/p).

Le cartografie tematiche regionali (Serie n°6 degli atlanti della documentazione cartografica ed i relativi elenchi allegati alle NTA del PUTT/p) individuano principalmente nell'idrogeologia superficiale la classe delle cosiddette emergenze da salvaguardare e valorizzare. In particolare sono individuate due differenti tipologie di aree da sottoporre a tutela e precisamente le coste e aree litoranee (art. 3.07 delle NTA del PUTT/p) ed i corsi d'acqua (art. 3.08 delle NTA del PUTT/p).

### Le coste e le aree litoranee (art. 3.07 NTA del P.U.T.T./p)

Le NTA del PUTT/p definiscono per la fascia costiera un'area litoranea e un'area annessa.

L'area litoranea è definita in una fascia di profondità costante pari a 100m misurata dal perimetro interno del demanio marittimo. Il Comune di Brindisi ha quindi provveduto a definire tale limite.

L'area annessa" è identificata nella fascia contigua ed estesa altri 200m a partire dal limite dell'area litoranea.

Corsi d'acqua, Versanti e Crinali (art. 3.08 e 3.09 NTA del PUTT/p)

Per questo sottosistema le NTA definiscono, ai fini della tutela e valorizzazione dello stesso, un'area di pertinenza ed un'area annessa.

L'area di pertinenza è definita nelle N.T.A del PUTT/p dall'alveo ancorché asciutto, e dalle scarpate/versanti fino al ciglio più elevato. L'area annessa risulta di 150m di rispetto intorno all'area di pertinenza.

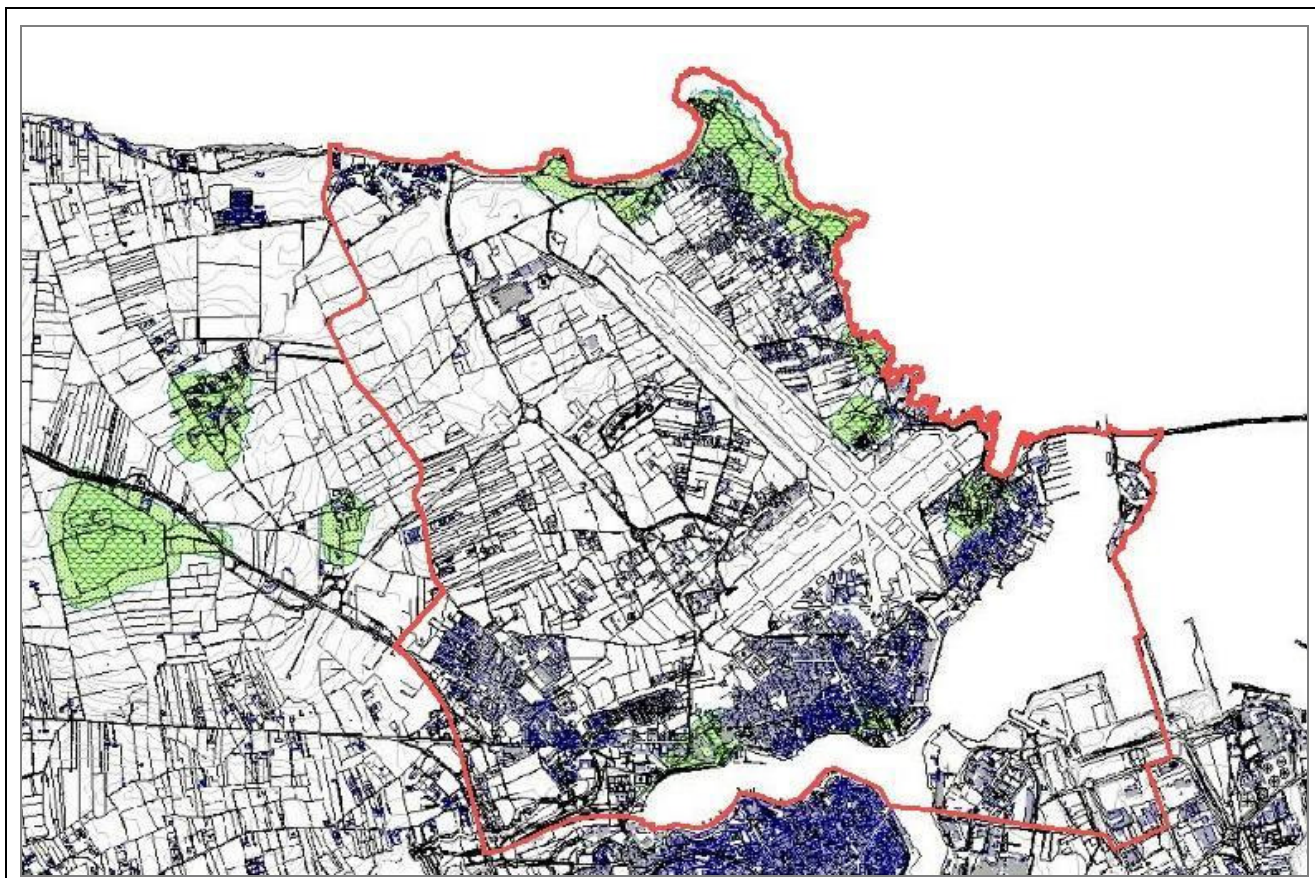
Il sistema della copertura botanico-vegetazionale, colturale e della potenzialità faunistica (Serie art. 3.03 e Capo III Artt. 3.10, 3.11, 3.12, 3.1, 3.14 delle NTA del PUTT/p).

L'art. 3.10 del Capo III delle NTA del PUTT/p definisce ed individua il sottosistema relativo ai boschi, alle macchie, ai biotopi ed ai parchi e detta i criteri per l'identificazione dell'area di pertinenza e dell'area annessa.

Il PUTT/p definisce al punto 3.10.3 dell'art. 3.10 l'area annessa (area del bosco e della macchia) e l'area di pertinenza (100 metri intorno all'area di annessa), nel caso dei boschi e delle macchie.

Nell'area di studio ricadono alcuni boschi e macchie che si estendono fino ad arrivare a ridosso del sedime aeroportuale, fra cui quello di Punta Penna, a nord e quello più a sud situato nei pressi della TWR.

Nel seguito, si riporta la figura 13 in cui si evince uno stralcio del PUTT/P relativamente alla perimetrazione delle aree boschive e delle relative zone annesse. Nella tavola riportante la vincolistica e i regimi di tutela (Elab. W514\_011\_QPRM-07), è riportata la sola perimetrazione delle aree effettivamente boscate o a macchia.



*Figura 6-13 – Aree boschive e macchie (PUTT/P)*

Il sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa (Art. 3.04 delle NTA del PUTT/p)

Il piano Regionale individua gli immobili e le aree caratterizzate da particolare interesse ai fini della tutela e della valorizzazione (Vincoli ex Legge 1497; Catasto delle Grotte; Vincoli e segnalazioni architettonici-archeologici).

Nel caso di esistenza di un Decreto Ministeriale di vincolo, l'area di pertinenza, coincide con la superficie individuata nel decreto di vincolo.

Nel caso di "segnalazione" (vale a dire di inesistenza di un Decreto Ministeriale di vincolo), l'area di pertinenza coincide con l'area direttamente impegnata dal bene oggetto della segnalazione medesima (archeologica e/o, architettonica) secondo quanto disposto dagli artt. 3.15 e 3.16 delle NTA del PUTT/p.

Ai sensi dell'art. 3.15 delle NTA, il PUTT/p definisce "zone archeologiche" i beni culturali archeologici vincolati e quelli segnalati, di riconosciuto rilevante interesse scientifico.

Le zone archeologiche (cfr. anche Tavola QPRM06) sono sottoposte a regimi di salvaguardia così differenziati:

*a. "area di pertinenza"*, costituita dall'area direttamente impegnata dal bene archeologico; essa viene perimetrata in sede di formazione dei sottopiani e degli strumenti urbanistici generali, in loro assenza si assume l'indicazione di Piano riportata sulla cartografia dello strumento urbanistico generale;

*b. "area annessa"*, costituita dall'area contermina all'intero contorno dell'area di pertinenza, che viene dimensionata in funzione della natura e significatività del rapporto esistente tra il bene archeologico ed il suo intorno espresso in termini sia ambientali (vulnerabilità da insediamento e da dissesto), sia di contiguità e di integrazione delle forme d'uso e di fruizione visiva; essa viene perimetrata in sede di formazione dei sottopiani e degli strumenti urbanistici generali, in loro assenza si ritiene formata da una fascia della larghezza costante di 100 metri.

Nell'"area di pertinenza", si applicano gli indirizzi di tutela di conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale, nonché recupero delle situazioni compromesse attraverso l'eliminazione dei detrattori (punto 1.1 dell'art.2.02) e le direttive di tutela di cui al punto 4.1 dell'art.3.05 (va evitata ogni alterazione della integrità visuale e va perseguita la riqualificazione del contesto); a loro integrazione, inoltre, si applicano le prescrizioni di base di cui all'art. 3.15.4 delle NTA.

Ai sensi dell'art. 3.16 delle NTA sono "beni architettonici extraurbani" le opere di architettura vincolate come "beni culturali" ai sensi del titolo I del Dlgs 490/1999 e le opere di architettura segnalate, di riconosciuto rilevante interesse storico-architettonico-paesaggistico, esterne ai "territori costruiti".

I regimi di tutela (NTA. Art. 3.16.3) sono così differenziati:

*a. "area di pertinenza"*, costituita dall'area direttamente impegnata dal bene archeologico; essa viene perimetrata in sede di formazione dei sottopiani e degli strumenti urbanistici generali, in loro assenza si assume l'indicazione di Piano riportata sulla cartografia dello strumento urbanistico generale;

*b. "area annessa"*, costituita dall'area contermina all'intero contorno dell'area di pertinenza, che viene dimensionata in funzione della natura e significatività del rapporto esistente tra il

bene archeologico ed il suo intorno espresso in termini sia ambientali (vulnerabilità da insediamento e da dissesto), sia di contiguità e di integrazione delle forme d'uso e di fruizione visiva; essa viene perimetrata in sede di formazione dei sottopiani e degli strumenti urbanistici generali, in loro assenza si ritiene formata da una fascia delle larghezza costante di 100 metri.

Le prescrizioni di base (NTA, Art. 3.16.4) relative all'area di pertinenza e all'area annessa, sono quelle già descritte per le zone archeologiche.

Le relative aree annesse sono costituite da una fascia di profondità costante pari a 100m a partire dal contorno dell'area di pertinenza.

L'area di studio è interessata dalla presenza di vincoli ex Art.136 D.Lgs. 42/2004 (già Legge 1497/39) lungo la costa settentrionale; si tratta della zona costiera "Apani - Punta Penna", caratterizzata da scogli – isolotti e bassi promontori sui quali sorgono antiche torri. In particolare, l'intervento di progetto che prevede un nuovo sentiero di avvicinamento alla testata 13, ricade in parte in questa zona.

In prossimità del sedime aeroportuale, si trova un vincolo architettonico, (Art.16 delle NTA del PUTT/p), si tratta della chiesa e del *convento di Santa Maria del Casale*, che sono vincolati anche come beni archeologici (Art. 15 delle NTA del PUTT/p) per i sepolcri romani ivi presenti e per la chiesa e il convento stessi (ex L.1089/39). L'area annessa di questi vincoli ricade all'interno del sedime aeroportuale e in particolare su una delle nuove aree interessate dal progetto.

Subito a nord del sedime aeroportuale si trova il *sito Punta Penne*, che comprende un edificio rurale e il suolo del faro, tutelato come vincolo archeologico (ex L.1089/39 e Art.15 delle NTA del PUTT/p). Sulla stessa zona (Punta Penne) insiste una tutela come bene architettonico extraurbano (Art.16 delle NTA del PUTT/p) e vi si applicano gli indirizzi di tutela di cui al punto 1.1 dell'art.2.02 delle NTA, negli ambiti di valore eccezionale.

All'interno dell'area studio, meno prossimi al sedime aeroportuale, si trovano altri vincoli:

- Punta delle Terrare, resti di un insediamento protostorico, tutelato come vincolo archeologico dall'Art. 15 delle NTA del PUTT/p e ai sensi del D.M. 19/08/1970;

- Ex Capannone Montedison, tutelato come vincolo archeologico ex L.1089/39 e Art. 15 delle NTA del PUTT/p;
- villa Farina-Valaori con il parco annesso, tutelato come vincolo archeologico ex L.1089/39 e Art. 15 delle NTA del PUTT/p;
- Monumento al Marinaio d'Italia ai caduti di guerra, tutelato come vincolo archeologico ex L.1089/39 e Art. 15 delle NTA del PUTT/p;
- Castello Alfonsino o forte a Mare, tutelato nel suo insieme come vincolo archeologico (Art.15 delle NTA del PUTT/p e DM 20/05/1981) e nella zona sud anche come vincolo architettonico (Art.16 delle NTA del PUTT/p);
- Masseria Pinti –Betlemme, Torre rinascimentale del 1500 munita di caditoie, tutelato come bene architettonico extraurbano (Art.16 delle NTA del PUTT/p) su proposta del Comune di Brindisi;
- Masseria Scuole Pie, nucleo originario del 1600 con torre adibita a residenza, tutelato come bene architettonico extraurbano (Art.16 delle NTA del PUTT/p) su proposta del Comune di Brindisi;
- Masseria Lu Prema, con una torre del 1500, tutelato come bene architettonico extraurbano (Art.16 delle NTA del PUTT/p) su proposta del Comune di Brindisi;
- Masseria S.Teresa-Puzzo Franco, nucleo originario del 1600 con una cappella rurale e una torre, tutelato come bene architettonico extraurbano (Art.16 delle NTA del PUTT/p) su proposta del Comune di Brindisi.

Per quanto riguarda invece gli Ambiti Territoriali Estesi (ATE), nell'area del sedime aeroportuale non si osservano aree di sovrapposizione, salvo le seguenti due eccezioni:

- un ATE di ambito D (valore relativo) poco a sud della testata 05, dovuto alla presenza del vincolo architettonico e archeologico del convento e della chiesa di Santa Maria del casale (Figura 14-a);
- parte di un ATE di ambito D (relativo) e di ambito C (distinguibile) a nord dell'intersezione delle due piste, dovuto alla presenza dell'area a bosco di Punta Penna (Figura 14-b).

Nell'ambito del progetto da sviluppare verranno interessati altri ATE:

- un ATE di ambito B (valore rilevante) a nord della testata 13, per il nuovo sentiero di avvicinamento alla testata, che riguarda la fascia costiera (Figura 14-c);



- parte di un ATE di ambito D (relativo) e di ambito C (distinguibile) in corrispondenza della testata 05, per la realizzazione della zona parcheggi (Figura 14-d).

Nell'intero territorio comunale di Brindisi vi sono ATE di valore eccezionale (A). Alcuni di queste ricadono anche nell'area di studio, in corrispondenza di Punta Penna e in generale lungo quasi tutto il litorale. L'isola di Sant'Andrea con il castello Alfonsino, costituiscono parte degli ATE di ambito A, insieme alla zona del Cillarese (a chiusura del seno di Ponente).

Nell'intorno dell'ATE di ambito A che si snoda lungo la fascia costiera, si evidenzia la corrispondenza con un ATE di ambito B (rilevante), che si riscontra anche lungo la zona del Cillarese. Nell'area di studio la maggior parte del territorio è classificata come un ATE di ambito C (distinguibile), soprattutto per la zona dell'area di Apani – Punta Patedda, terreno ad uso agricolo che si estende ad ovest della pista 13-31.

In ATE D – Valore relativo, risultano aree discontinue al margine ovest della testata 05 e lungo il lato est della pista 13-31.

La rappresentazione completa degli ATE è riportata nell'elaborato W514\_011\_QPRM-04.



Figura 6-14 – Ambiti ATE relazionati con l'ambito aeroportuale (PUTT/P)

## 6.4.2 PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE DELLA REGIONE (PPTR)

In attuazione dei principi sanciti dall'art.9 della Costituzione, il D.Lgs 42, del 22 gennaio 2004 ("Codice Urbani"), disciplina i contenuti della pianificazione paesaggistica (art.143), attribuendo alla Regione (art. 135) il compito di far sì "che il paesaggio sia adeguatamente tutelato e valorizzato".

La Giunta regionale, affermando che il Piano Urbanistico Territoriale Tematico (PUTT/p), elaborato ai sensi della legge regionale 56/1980, appare non coerente con alcuni elementi di innovazione introdotti dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, ha deliberato, con DGR 357, del 27 marzo 2007, la redazione del nuovo Piano Paesaggistico regionale, adeguato al D.Lgs. 42/2004.

Conseguentemente, la Giunta ha approvato il documento "Piano paesaggistico territoriale della Regione Puglia – Documento programmatico" (DGR n. 1843 del 13 novembre 2007), che stabilisce i principali obiettivi del Piano, con valore di documento di indirizzo.

Il giorno 11 Gennaio 2010 la Giunta Regionale ha approvato la Proposta di Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR). Tale approvazione, non richiesta dalla legge regionale n. 20 del 2009, è stata effettuata per conseguire lo specifico accordo con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali previsto dal Codice e per garantire la partecipazione pubblica prevista dal procedimento di Valutazione Ambientale Strategica. Pertanto, nessuna norma di salvaguardia è entrata in vigore a seguito di detta approvazione. Si procederà all'adozione ai sensi della legge regionale n. 20 del 2009 solo a valle del previsto accordo con il Ministero. E solo dopo tale adozione entreranno in vigore le misure di salvaguardia, le quali riguarderanno, come previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione della Proposta di PPTR, i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti paesaggistici. Ne consegue che allo stato attuale vige ancora esclusivamente il PUTT/Paesaggio e che ogni provvedimento comunale inerente ai valori paesaggistici dovrà fare riferimento solo ad esso.

Si procederà all'adozione ai sensi della legge regionale n. 20 del 2009 solo a valle del previsto accordo con il Ministero. E solo dopo tale adozione entreranno in vigore le misure di salvaguardia, le quali riguarderanno, come previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione della Proposta di PPTR, i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti paesaggistici.

Ne consegue che allo stato attuale vige ancora esclusivamente il PUTT/paesaggio e che ogni provvedimento comunale inerente ai valori paesaggistici dovrà fare riferimento solo ad esso. Si evidenzia infine che la Proposta di Piano sostituisce lo Schema di PPTR adottato il 20 ottobre 2009.

Benché quindi il PPTR non sia in vigore, tenuto conto dello stato di avanzamento conseguito, si ritiene comunque utile una sua ricognizione e analisi ai fini del presente studio.

Come stabilito dal co. 1, art. 2 delle NTA del PPTR, "il PPTR disciplina l'intero territorio regionale e concerne tutti i paesaggi di Puglia, non solo quelli che possono essere considerati eccezionali, ma altresì i paesaggi della vita quotidiana e quelli degradati". Inoltre, ai sensi del co. 4, "In attuazione dell'articolo 135, comma 1, del Codice il PPTR sottopone a specifica normativa d'uso il territorio regionale e, congiuntamente al Ministero, i beni paesaggistici di cui all'articolo 143, comma 1, lettere b) e c) del Codice nelle forme ivi previste".

Ai sensi del co. 3 dello stesso articolo, esso comprende:

- a) la ricognizione del territorio regionale, mediante l'analisi delle sue caratteristiche paesaggistiche, impresse dalla natura, dalla storia e dalle loro interrelazioni;
- b) la ricognizione degli immobili e delle aree dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'articolo 136 del D.lgs 42/2004 (Codice), loro delimitazione e rappresentazione in scala idonea alla identificazione, nonché determinazione delle specifiche prescrizioni d'uso ai sensi dell'art. 138, comma 1, del Codice;
- c) la ricognizione delle aree tutelate per legge, di cui all'articolo 142, comma 1, del Codice, la loro delimitazione e rappresentazione in scala idonea alla identificazione, nonché determinazione di prescrizioni d'uso intese ad assicurare la conservazione dei caratteri distintivi di dette aree e, compatibilmente con essi, la valorizzazione;
- d) la individuazione degli ulteriori contesti paesaggistici, diversi da quelli indicati all'art. 134 del Codice, sottoposti a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione;
- e) l'individuazione e delimitazione dei diversi ambiti di paesaggio, per ciascuno dei quali il PPTR detta specifiche normative d'uso ed attribuisce adeguati obiettivi di qualità;
- f) l'analisi delle dinamiche di trasformazione del territorio ai fini dell'individuazione dei fattori di rischio e degli elementi di vulnerabilità del paesaggio, nonché la comparazione con gli altri atti di programmazione, di pianificazione e di difesa del suolo;
- g) la individuazione degli interventi di recupero e riqualificazione delle aree significativamente compromesse o degradate e degli altri interventi di valorizzazione compatibili con le esigenze della tutela;

- h) la individuazione delle misure necessarie per il corretto inserimento, nel contesto paesaggistico, degli interventi di trasformazione del territorio, al fine di realizzare uno sviluppo sostenibile delle aree interessate;
- i) le linee-guida prioritarie per progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, valorizzazione e gestione di aree regionali, indicandone gli strumenti di attuazione, comprese le misure incentivanti;
- j) le misure di coordinamento con gli strumenti di pianificazione territoriale e di settore, nonché con gli altri piani, programmi e progetti nazionali e regionali di sviluppo economico.

Ai sensi del co. 6, il PPTR contiene altresì (ai sensi dell'art. 143, comma 4 del Codice):

- a) la individuazione di aree soggette a tutela ai sensi dell'articolo 142 del Codice e non interessate da specifici procedimenti o provvedimenti ai sensi degli articoli 136, 138, 139, 140, 141 e 157 del Codice, nelle quali la realizzazione di interventi può avvenire previo accertamento, nell'ambito del procedimento ordinato al rilascio del titolo edilizio, della conformità degli interventi medesimi alle previsioni del PPTR e dello strumento urbanistico comunale;
- b) la individuazione delle aree gravemente compromesse o degradate nelle quali la realizzazione degli interventi effettivamente volti al recupero ed alla riqualificazione non richiede il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 146 del Codice.

Il PPTR articola l'intero territorio regionale in undici ambiti paesaggistici, ai sensi dell'art. 135, co. 2 del Codice. Inoltre, individua e delimita i Beni paesaggistici costituiti dagli immobili e dalle aree di cui all'art. 134 del Codice, e definisce "ulteriori contesti paesaggistici" costituiti dagli immobili e dalle aree sottoposti a specifica disciplina di salvaguardia e di uso, ai sensi dell'art. 143, co. 1, lett. e) del Codice; tale disciplina è finalizzata ad assicurarne la conservazione, la riqualificazione e la valorizzazione.

Per tutte le categorie appena richiamate, le limitazioni alla facoltà di godimento delle stesse non danno luogo ad indennizzo (ai sensi dell'art. 145, co. 4 del Codice).

Si è detto che il PPTR articola l'intero territorio regionale in undici ambiti paesaggistici individuati attraverso la valutazione integrata dei seguenti fattori (NTA, art. 36):

- la conformazione storica delle regioni geografiche;

- i caratteri dell'assetto idrogeomorfologico;
- i caratteri ambientali ed ecosistemici;
- le tipologie insediative: città, reti di città infrastrutture, strutture agrarie;
- l'insieme delle figure territoriali costitutive dei caratteri morfotipologici dei paesaggi;
- l'articolazione delle identità percettive dei paesaggi.

L'art. 37 delle NTA definisce gli obiettivi di qualità e le normative d'uso degli ambiti paesaggistici. Gli obiettivi di qualità sono definiti in coerenza con gli obiettivi generali e specifici dello scenario strategico del PPTR e sono individuati in riferimento a ciascun ambito, in riferimento al quale il PPTR attribuisce adeguati obiettivi di qualità e predispone specifiche normative d'uso.

Essi hanno valore di indirizzi ed indicano a livello di ambito le specifiche finalità cui devono tendere i soggetti attuatori, pubblici e privati, del PPTR perché siano assicurate la tutela, la valorizzazione ed il recupero dei valori paesaggistici riconosciuti all'interno degli ambiti, nonché il minor consumo del territorio (con particolare interesse alla salvaguardia dei siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO).

Il perseguimento degli obiettivi di qualità è assicurato dalla normativa d'uso costituita da azioni e progetti specificamente individuati nella sezione c) delle schede degli ambiti paesaggistici, aventi valore di direttive, nonché dalle disposizioni normative contenute nel Titolo VI delle NTA, riguardante i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti paesaggistici ricadenti negli ambiti di riferimento.

#### L'area in esame rientra nell'ambito paesaggistico 9 – La Piana Brindisina.

Ai sensi dell'art. 39 delle NTA, il PPTR individua e delimita i beni paesaggistici di cui all'art. 134 del Codice e ne detta le specifiche prescrizioni d'uso. I beni paesaggistici nella regione Puglia comprendono:

1. i beni tutelati ai sensi dell'art. 134, comma 1, lettera a);
2. i beni tutelati ai sensi dell'art. 142 del Codice, ovvero:
  - a) territori costieri;
  - b) territori contermini ai laghi;
  - c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche;

- d) aree protette;
- e) boschi e macchie;
- f) zone gravate da usi civici;
- g) zone umide Ramsar;
- h) zone di interesse archeologico.

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

- a) corsi d'acqua d'interesse paesaggistico;
- b) sorgenti;
- c) reticolo idrografico;
- d) aree soggette a vincolo idrogeologico;
- e) versanti;
- f) lame e gravine;
- g) doline;
- h) grotte;
- i) geositi;
- j) inghiottitoi;
- k) cordoni dunari;
- l) aree umide di interesse paesaggistico;
- m) prati e pascoli naturali;
- n) formazioni arbustive in evoluzione naturale;
- o) siti di rilevanza naturalistica;
- p) città storica;
- q) testimonianze della stratificazione insediativa;
- r) paesaggi agrari di interesse paesistico;

- s) strade a valenza paesaggistica;
- t) strade panoramiche;
- u) punti panoramici.

I beni paesaggistici e gli ulteriori contesti paesaggistici sono organizzati in tre strutture e successive componenti:

1. Struttura idrogeomorfologica
  - 1.1 Componenti idrologiche
  - 1.2 Componenti geomorfologiche
2. Struttura ecosistemica e ambientale
  - 2.1 Componenti botanico-vegetazionali
  - 2.2 Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
3. Struttura antropica e storico-culturale
  - 3.1 Componenti culturali e insediative
  - 3.2 Componenti dei valori percettivi

Le componenti geomorfologiche individuate dal PPTR si articolano in ulteriori contesti paesaggistici costituiti da: 1) Versanti; 2) Lame e Gravine; 3) Doline; 4) Grotte; 5) Geositi; 6) Inghiottitoi; 7) Cordoni dunari, nei quali ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata ad accertamento di compatibilità paesaggistica (di cui all'art. 88 NTA).

Ai sensi dell'art. 42, le componenti idrologiche individuate dal PPTR si articolano in beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici. Rispetto ai primi (Territori costieri; Territori contermini ai laghi; Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche) ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata all'autorizzazione paesaggistica di cui agli artt. 146 e 159 del Codice.

Gli ulteriori contesti paesaggistici relativamente alle componenti idrologiche sono costituiti da Corsi d'acqua d'interesse paesaggistico; Sorgenti; Reticolo idrografico; Aree soggette a vincolo idrogeologico, e per essi ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata ad accertamento di compatibilità paesaggistica (di cui all'art. 88 delle NTA).

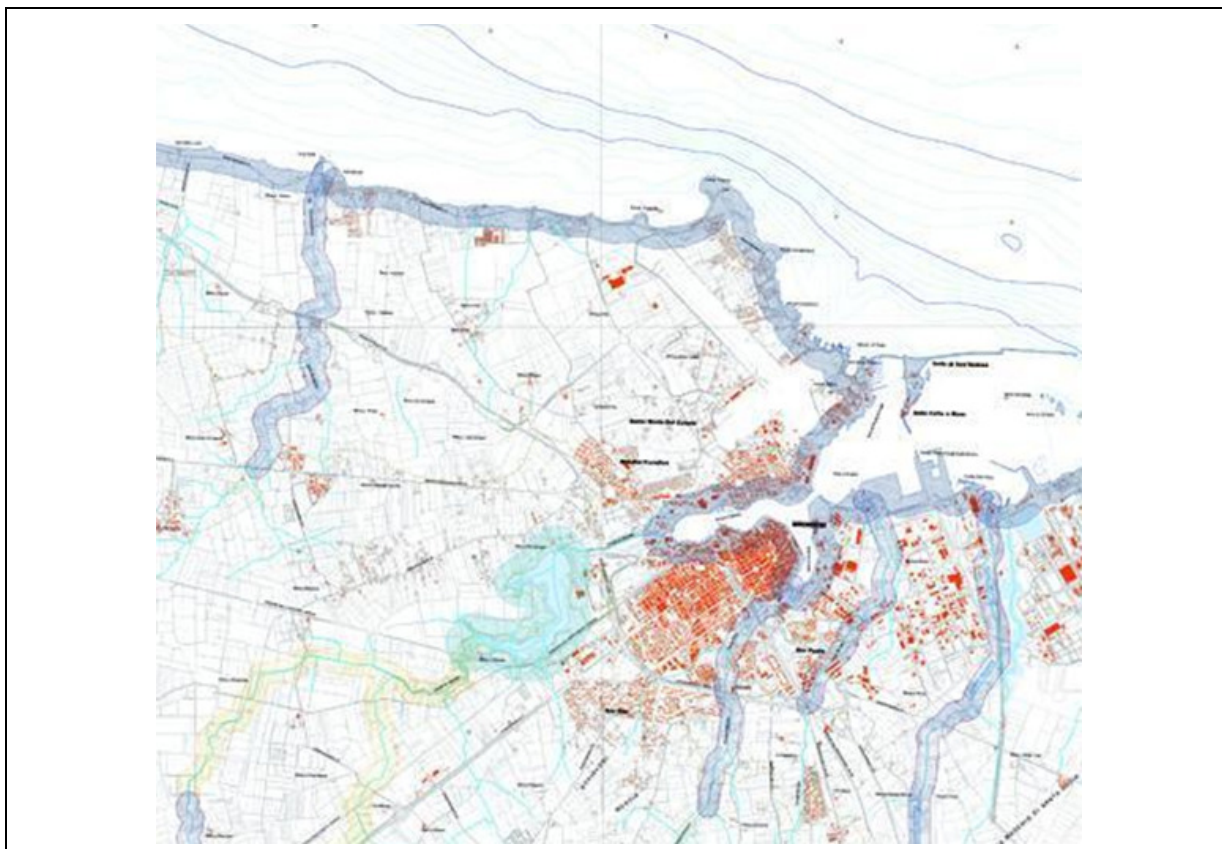


Figura 6-15 – Componente idrologica del PPTR

Per quanto concerne la struttura idrogeomorfologica, l'ambito territoriale studiato (figura 15) è caratterizzato dalla presenza dei seguenti beni paesaggistici (NTA, art. 43):

- Territori costieri (Componenti idrologiche – Beni paesaggistici): consistono nella fascia di profondità costante di 300 m a partire dalla linea di costa.
- Reticolo idrografico (Componenti idrologiche – Ulteriori contesti paesaggistici): consiste nella rete idrografica regionale come individuata, in coordinamento con l'Autorità di Bacino della Puglia, dalla carta idrogeomorfologica della Regione Puglia.

Per quanto riguarda gli indirizzi per le componenti idrologiche (NTA, art. 45, figura XXX), il PPTR stabilisce che gli interventi devono tendere a (si riportano di seguito le indicazioni che possono essere correlabili al progetto in esame):

- coniugare il miglioramento della qualità chimico-fisica e biologica delle risorse idriche, l'equilibrio idraulico e il pareggio del bilancio idrologico regionale con il miglioramento della qualità ecologica e paesaggistica dei paesaggi dell'acqua;



- salvaguardare i caratteri identitari e le unicità dei paesaggi dell'acqua locali al fine di contrastare la tendenza alla loro cancellazione, omologazione e banalizzazione;
- (...) miglioramento delle condizioni idrauliche nel rispetto del naturale deflusso delle acque e assicurando il deflusso minimo vitale dei corsi d'acqua;
- conservare gli elementi di naturalità, delle componenti idrologiche mitigando i processi di frammentazione degli habitat e degli ecosistemi, costieri e fluviali promuovendo l'inclusione degli stessi in un sistema di corridoi di connessione ecologica, compensando l'incremento dei suoli urbanizzati, (...) e di pratiche non rispettose delle morfologie naturali.

Inoltre, i caratteri storico-identitari delle componenti idrologiche come le aree costiere di maggior pregio naturalistico, i paesaggi rurali costieri storici, i paesaggi fluviali del carsismo, devono essere salvaguardati e valorizzati e la pressione insediativa sugli ecosistemi costieri e fluviali deve essere ridotta attraverso progetti di sottrazione dei detrattori di qualità paesaggistica, interventi di bonifica ambientale e riqualificazione/rinaturalizzazione dei paesaggi degradati.

Ai sensi dell'art. 59 delle NTA, le componenti botanico-vegetazionali individuate dal PPTR (figura XXXX e tavola 6.2.1. del PPTR) si articolano in beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici.

Per i beni paesaggistici, costituiti da 1) Boschi e macchie e 2) Zone umide Ramsar ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata all'autorizzazione paesaggistica di cui agli artt. 146 e 159 del Codice.

Gli ulteriori contesti paesaggistici sono costituiti da 1) Aree umide di interesse paesaggistico; 2) Prati e pascoli naturali; 3) Formazioni arbustive in evoluzione naturale, e per essi ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata ad accertamento di compatibilità paesaggistica (di cui all'art. 88 delle NTA).

Relativamente alle componenti botanico-vegetazionali, nell'area di studio (vedi figura 16), sono presenti i seguenti *beni paesaggistici*:

- Boschi e macchie (art. 142, comma 1, lett. g, del Codice): consistono nei territori coperti da foreste, da boschi e da macchie, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e in quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del D.lgs. 18 maggio 2001, n. 227. Sono presenti nella zona di Punta Penne, sul litorale a nord del sedime e a nord dell'incrocio delle due piste.

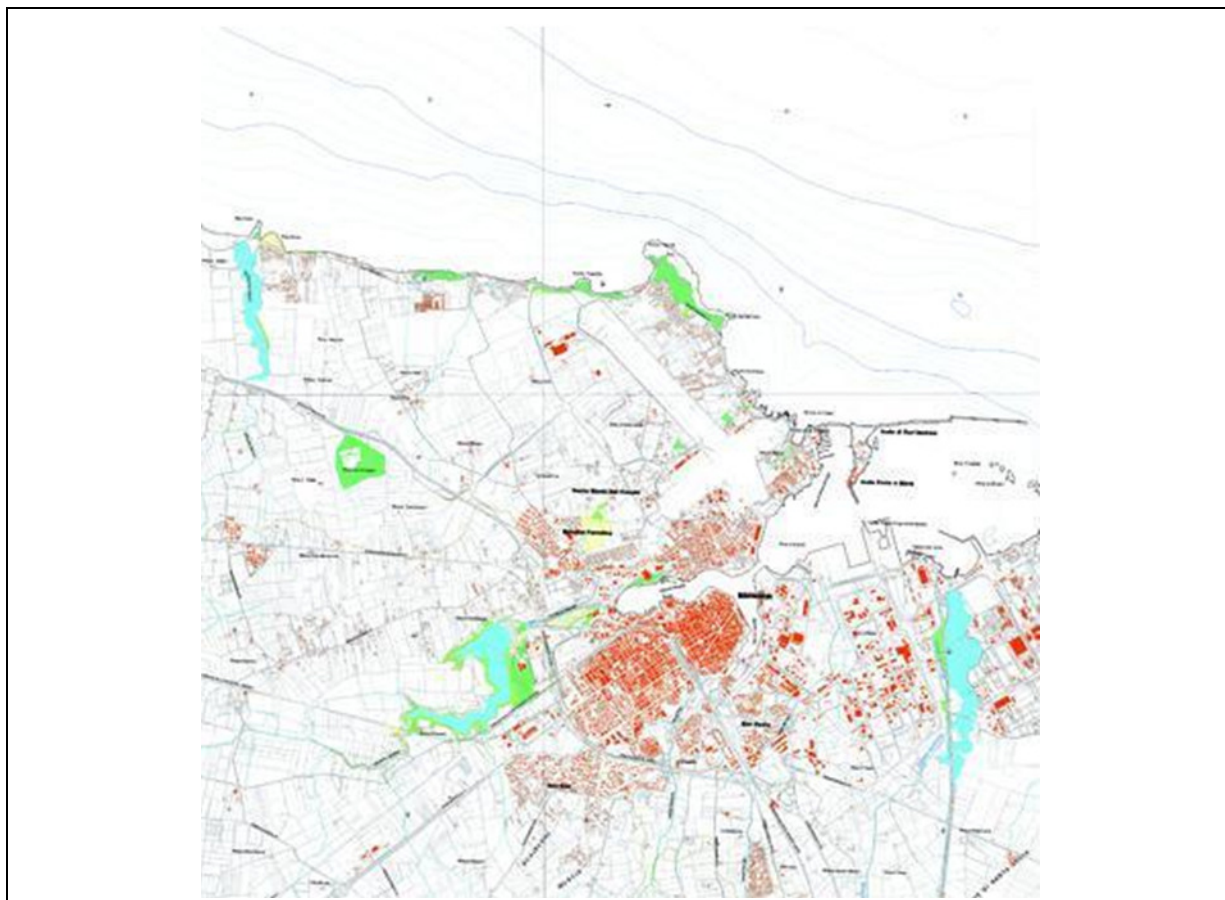


Figura 6-16 – Componente botanica vegetazionale del PPTR

Nell'area di studio sono inoltre presenti i seguenti *ulteriori contesti paesaggistici* di cui alle componenti botanico-vegetazionali (art. 61):

- Prati e pascoli naturali (art 143, comma 1, lett. e, del Codice): consistono nei territori coperti da formazioni erbose naturali e seminaturali utilizzate come foraggiere a bassa produttività, ancorché sottoposti a cambiamento di destinazione d'uso colturale mediante dissodamento, frantumazione e macinazione del banco roccioso. Sono inclusi tutti i pascoli secondari sia emicriptofitici sia terofitici diffusi in tutto il territorio regionale su substrati calcarei, caratterizzati da grande varietà floristica, variabilità delle formazioni e frammentazione spaziale elevata;
- Formazioni arbustive in evoluzione naturale (art 143, comma 1, lett. e, del Codice): consistono in formazioni vegetali basse e chiuse composte principalmente di cespugli, arbusti e piante erbacee in evoluzione naturale, spesso derivate dalla degradazione

delle aree a bosco e/o a macchia o da rinnovazione delle stesse per ricolonizzazione di aree in adiacenza.

Gli indirizzi per le componenti botanico-vegetazionali (NTA, art. 62), stabiliscono che siano ridotte le trasformazioni e artificializzazioni di aree a boschi, macchie, prati e pascoli naturali, formazioni arbustive e zone umide, con recupero e ripristino delle componenti.

Più in particolare, le prescrizioni per i boschi e le macchie (NTA, art. 63), per prati e pascoli naturali e per formazioni arbustive in evoluzione (NTA, art. 67) comportano la non ammissibilità di interventi che determinino trasformazioni o rimozione di vegetazione salvo interventi finalizzati alla gestione forestale o di ripristino/recupero di situazioni degradate. Sono inoltre vietate nuove edificazioni, apertura di nuove strade, realizzazioni di impianti di smaltimento rifiuti e di stazioni radio base, di attività estrattive nuove o in ampliamento.

Ai sensi dell'articolo 68 delle NTA, le componenti delle aree protette e dei siti naturalistici individuate dal PPTR si articolano in beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici.

Per quanto riguarda i *beni paesaggistici*, essi sono costituiti da parchi e riserve nazionali o regionali, nonché gli eventuali territori di protezione esterna dei parchi, e per essi ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata all'autorizzazione paesaggistica di cui agli artt. 146 e 159 del Codice.

Gli *ulteriori contesti paesaggistici* sono costituiti da siti di rilevanza naturalistica, e per essi ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata ad accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 88.

Si osserva, comunque, che nell'area di studio, non è presente alcuna area protetta.

Ai sensi dell'articolo 74 delle NTA, le componenti culturali e insediative e controllo del paesaggio individuate dal PPTR si articolano in beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici.

Per quanto riguarda i *beni paesaggistici*, essi sono costituiti da 1) aree soggette a vincolo paesaggistico; 2) zone gravate da usi civici; 3) zone di interesse archeologico. Per essi, ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata all'autorizzazione paesaggistica di cui agli artt. 146 e 159 del Codice.

Gli *ulteriori contesti paesaggistici* sono costituiti da 1) Città storica; 2) Testimonianze della stratificazione insediativa; 3) Uliveti monumentali; 4) Paesaggi agrari di interesse paesaggistico. Per i contesti di cui ai punti 2) e 3), ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata ad accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 88.

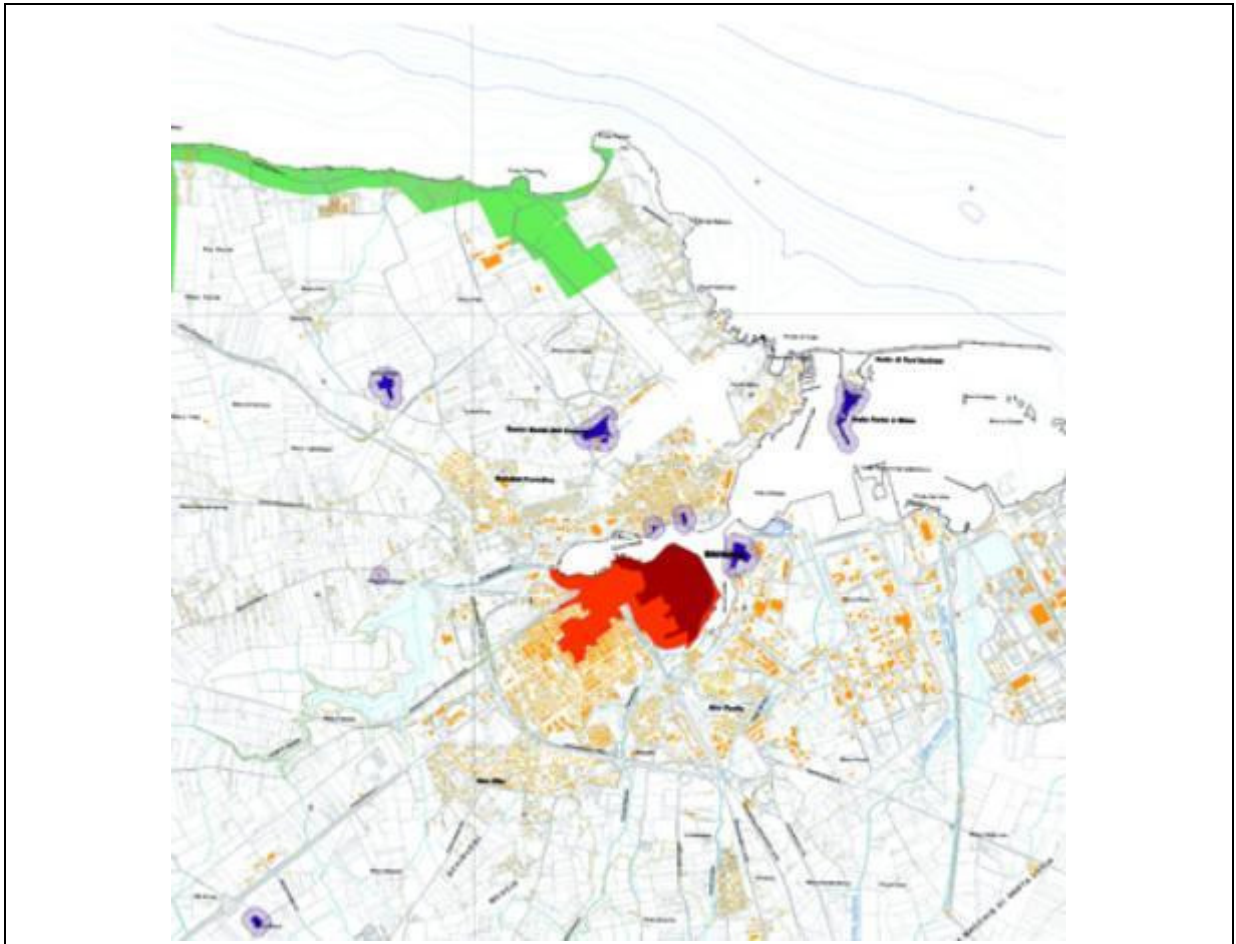


Figura 6-17 – Componente culturale insediativa del PPTR

L'area di studio è interessata dalla presenza dei seguenti *beni paesaggistici*:

- Aree soggette a vincolo paesaggistico (art. 136 del Codice): consistono nelle aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del Codice, e comprendono le aree sottoposte a vincolo dalla L. 29 giugno 1939, n. 1497 nonché i Decreti Ministeriali 1 Agosto 1985 (c.d. "Galassini). Tali aree sono in corrispondenza di della costa.

- Zone di interesse archeologico (art 142, comma 1, lett. m, del Codice): Consistono nelle zone di cui all'art. 142, comma 1, lett. m), del Codice, in cui siano presenti resti archeologici o paleontologici, anche non emergenti, costituenti parte integrante del territorio. Rientrano nelle zone di interesse archeologico:
  - a) le aree, anche se non sottoposte a vincolo storico-culturale, oggetto di indagini di scavo archeologico o che conservano evidenze di carattere monumentale ancora visibili e non esclusivamente sepolte, con relativa fascia di salvaguardia della profondità di mt 100 dal loro perimetro esterno, o come diversamente definita nei piani comunali legittimante adeguati al PUTT/p;
  - b) le aree appartenenti alla rete dei tratturi, alle loro diramazioni minori e ad ogni altra loro pertinenza, di cui al DM 22 dicembre 1983, costituenti il "Parco dei tratturi della Puglia" (L.r. 23 dicembre 2003, art. 1), in quanto testimonianza archeologica di insediamenti di varia epoca, con relativa fascia di salvaguardia della profondità di 100 m dal loro perimetro esterno o come diversamente definita nei piani comunali dei tratturi legittimante vigenti;
  - c) le aree individuate con provvedimento dell'amministrazione competente anche successivamente all'approvazione del PPTR, ivi compresi i provvedimenti di cui all'art. 157, comma 1, lett. d) ed e) e comma 2 del Codice.

Sono inoltre presenti i seguenti *ulteriori contesti paesaggistici* riguardanti le componenti culturali e insediative (art. 76 delle NTA):

- Città storiche (art 143, comma 1, lett. e, del Codice): Consistono in quella parte dei centri urbani che va dal nucleo di fondazione fino alle urbanizzazioni compatte realizzate nella prima metà del novecento. Esse ricomprendono:
  - a) la città antica, parte dei centri urbani che va dal nucleo di fondazione fino alle molteplici addizioni relative alle successive civiltà entro la cinta muraria o altre delimitazioni naturali o artificiali.
  - b) la città moderna, parte di espansione fuori mura dei nuclei urbani, riguardante una stratificazione di due o tre secoli fino agli anni Quaranta del Novecento, caratterizzata da urbanizzazioni compatte, spazi pubblici, modeste e lente addizioni e consumo di suolo.

Nell'area di studio esse interessano brani del sistema insediativo costiero.

- Testimonianze della stratificazione insediativa (art 143, comma 1, lett. e, del Codice): consistono in tutti i siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico culturali di particolare valore paesaggistico in quanto espressioni dei caratteri identitari del territorio regionale. Essi ricomprendono:
  - a) i beni architettonici meritevoli di tutela diffusi nel territorio extraurbano di particolare valore tradizionale ed espressione della memoria storica del territorio, compresi gli immobili già tutelati ai sensi dell'art. 10 del Codice, per i quali la disciplina specifica è fatta salva;
  - b) le aree con delimitazione poligonale, che individuano siti archeologici sepolti la cui evidenza, attualmente leggibile, è costituita dal rinvenimento di reperti sulla superficie dei terreni o dalla presenza di tracce individuate tramite fotografia aerea o altri strumenti diagnostici; tali aree sono riportate nella Carta dei Beni culturali della Regione come siti archeologici localizzati nelle loro reali dimensioni e delimitate con geometria poligonale;
  - c) una fascia di salvaguardia dal perimetro esterno dei beni e delle aree di cui al punto a) e b), della profondità di 100 m o come diversamente definita nei piani comunali legittimamente adeguati al PUTT/p, finalizzata a garantire la tutela e la valorizzazione del contesto paesaggistico in cui tali immobili e aree sono ubicati.

Per quanto riguarda le aree soggette a vincolo paesaggistico, l'art. 79 delle NTA prescrive la non ammissibilità di interventi che comportano modificazioni dello stato dei luoghi che possono compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici evidenziati nei singoli provvedimenti di vincolo.

Per quanto riguarda le aree di interesse archeologico, l'art. 80 delle NTA prescrive la non ammissibilità di una serie di interventi tra i quali: trasformazioni del sito non funzionali al suo studio e valorizzazione, realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio, di impianti per lo smaltimento dei rifiuti, per la depurazione delle acque reflue e per la produzione di energia, nuove attività estrattive e ampliamenti, deposito di rifiuti e di materiali di ogni tipo, costruzione di strade incassate (che comportino scavo sotto il livello di campagna) e in sopraelevazione (sia strade normali su riporto di terra/materiali inerti che strade su viadotti).

Per quanto riguarda le testimonianze della stratificazione insediativa, l'art. 81 delle NTA prescrive la non ammissibilità di interventi che comportino qualsiasi trasformazione del sito (eccetto che per la sua valorizzazione), nuove costruzioni di impianti e opere anche

provvisori, attività estrattive, insediamenti di nuove attività produttive attraverso cambio di destinazione d'uso, realizzazione di impianti di smaltimento rifiuti e depurazione reflui, escavazioni ed estrazioni di materiali, deposito rifiuti, costruzione di strade incassate o in sopraelevazione.

## 6.5 Programmazione dei fondi strutturali

### 6.5.1 PON RETI E MOBILITÀ

A seguito dell'apertura del negoziato formale, avvenuta il 03.08.2007 il testo del Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità è stato considerato "ricevibile" da parte della Commissione europea in data 7 agosto 2007 ed è stato successivamente approvato con Decisione C(2007) 6318 del 07.12.2007.

Il PON interviene nelle aree "Convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) e promuove interventi mirati a realizzare una piattaforma logistica che, nel bacino del Mediterraneo, valorizza la posizione dell'Italia quale testa di ponte dell'Unione europea verso il sud del Mediterraneo.

Pur prevedendo Assi, obiettivi e linee di intervento che possono avere influenza indiretta sulla funzionalità del progetto in esame, trattandosi di un Programma di finanziamento e non interessando direttamente il progetto in esame, il PON Reti e Mobilità è stato solo sommariamente esaminato, ma non se ne tiene conto in sede di verifiche.

Il PON prevede due priorità di intervento, oltre all'Asse III – Assistenza tecnica:

- Asse I, Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale;
- Asse II, Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree convergenza.

Gli obiettivi, le linee di intervento e gli interventi di seguito descritti, sebbene non direttamente riferibili al progetto in esame, si pongono in una relazione funzionalmente sinergica con lo stesso.

Nell'ambito dell'Asse I l'obiettivo specifico è quello di "contribuire alla realizzazione di un'efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale". Come armatura logistica portante di primario interesse europeo, si intende il tracciato TEN-T "Berlino Palermo" (Corridoio I) e gli scali portuali delle Autostrade del Mare (Corridoio 21) (gli interventi relativi rientrano nell'obiettivo operativo I.1).

Sempre nell'ambito dell'Asse I, l'obiettivo operativo I.2. "Potenziare i nodi logistici complementari al sistema principale per lo sviluppo dell'intermodalità", in una logica di complementarità al sistema logistico portante, si propone lo sviluppo e il potenziamento dei nodi aeroportuali CARGO delle regioni Convergenza e dei centri interportuali, per ottenere più elevati livelli di intermodalità nel settore del traffico merci e, quindi, abbattere le inefficienze del sistema dovute sia a una bassa integrazione delle infrastrutture logistiche che a un'offerta ferroviaria nel trasporto combinato fortemente compromessa a causa delle limitazioni di sagoma dei convogli.

Pertanto, la *Linea di intervento I.2.1. "Potenziamento del sistema aeroportuale"* prevede il potenziamento degli aeroporti esistenti che svolgono servizio CARGO ai fini di sviluppare le opportunità di attrazione del traffico internazionale delle merci e garantire il soddisfacimento della crescente domanda nazionale attraverso (a) interventi sulle infrastrutture di volo (air-side) e (b) interventi sulle infrastrutture aeroportuali (land-side).

La linea di intervento privilegia azioni a favore delle infrastrutture nodali che, in una logica di complementarità con gli interventi di potenziamento del Corridoio TEN-T "Berlino-Palermo" e delle Autostrade del Mare, sono orientate a incrementare le dotazioni infrastrutturali rilevanti per la capacità di servizio degli aeroporti CARGO (quali le aree di sedime e i parcheggi) e a favorire l'intermodalità del traffico merci.

La *Linea di intervento I.2.2. "Sviluppo di infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci"* prevede il potenziamento e l'armonizzazione della rete delle infrastrutture intermodali, soprattutto ai fini di razionalizzare il trasporto merci e il sistema produttivo-distributivo migliorando la qualità dei servizi offerti e garantendo il riequilibrio della ripartizione modale.

Gli interventi sono previsti con riferimento a due distinte tipologie di infrastrutture: interporti e centri di interscambio modale strada-rotaia.

Nell'ambito dell'Asse II (Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree convergenza), l'obiettivo specifico è di "Contribuire al



potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico”.

Rientrando nell'Asse II, l'*Obiettivo operativo II.1*. (Rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali) è volto a garantire adeguate connessioni tra i due Corridoi prioritari di interesse europeo e tra questi e i principali poli logistico-produttivi delle regioni Convergenza promuovendo interventi di sviluppo e potenziamento dei collegamenti ferroviari e stradali.

Pertanto, la *Linea di intervento II.1.1*. (Potenziamento dei collegamenti ferroviari) è volta a rafforzare le connessioni ferroviarie interne al sistema logistico principale e fra queste e i poli produttivi locali.

Sono previsti interventi di potenziamento, adeguamento e ammodernamento di linee esistenti, anche attraverso nuove realizzazioni o varianti di tracciato, nonché a favorire l'interconnessione tra le grandi direttrici TEN europee e i principali sistemi produttivi locali.

In linea orientativa gli interventi riguardano la realizzazione o il rafforzamento di:

- collegamenti ferroviari finalizzati a mettere in connessione tra loro il Corridoio I e il sistema portuale del Corridoio 21;
- connessioni ferroviarie tra i due Corridoi di interesse europeo e le principali infrastrutture logistiche nodali delle aree Convergenza (porti, aeroporti, interporti, stazioni ferroviarie principali);
- collegamenti ferroviari fra poli logistici e produttivi e rispettive aree retroportuali;
- collegamenti ferroviari finalizzati a sviluppare il grado di connessione e collaborazione tra i porti;
- potenziamento e creazione di bypass nei principali nodi ferroviari.

Rientrano in tale linea gli interventi per Brindisi.

## **6.5.2 DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE DELLA REGIONE PUGLIA (2007/2013)**

Il DSR della Regione Puglia è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale il 1° agosto 2006, pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 102 del 9 agosto 2006.

Allo scopo di definire un primo schema di assetto territoriale, a seguito di un finanziamento attribuito alla Regione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), la Giunta ha avviato la redazione del Documento di "Proiezioni Territoriali del DSR" che è stato approvato con DGR n. 42 del 26 gennaio 2007.

Questo documento rappresenta, sino ad oggi, l'unico riferimento regionale di carattere territoriale, insieme al Piano Urbanistico Territoriale Tematico (PUTT/p), per la verifica di compatibilità delle pianificazioni provinciali e comunali e dell'utilizzo dei fondi attribuiti dalla programmazione FESR 2007-2013.

Le "Proiezioni territoriali del Documento Strategico Regionale (DSR)" rientrano nel processo parternariale di definizione del Quadro Strategico Nazionale (QSN), che è il documento che gli stati membri dell'Unione europea inviano alla Commissione europea per indirizzare le risorse che la politica di coesione destinerà alle regioni per i periodi di programmazione.

In accordo con quanto stabilito dall'Intesa sancita in sede di Conferenza Unificata il 3 febbraio 2005 tra Stato centrale, Regioni e Enti locali sulle *Linee guida per l'elaborazione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013*, tutti gli attori istituzionali coinvolti hanno predisposto nel corso del 2005 documenti strategici preliminari: il Documento Strategico preliminare Nazionale (DSPN), il Documento Strategico Mezzogiorno (DSM) e i Documenti Strategici regionali (DSR).

Il QSN traduce tutte le indicazioni fornite dagli attori istituzionali (Stato centrale, Regioni ed Enti Locali) attraverso i Documenti strategici, in indirizzi operativi per l'attuazione della politica regionale comunitaria e nazionale.

In ragione della non attinenza del DSR con il progetto in esame, tale documento non è stato analizzato con maggior approfondimento nel presente capitolo e non se ne è tenuto conto in sede di verifiche nel Capitolo 3.

### **6.5.3 PROTOCOLLO DI INTESA ISTITUZIONALE TRA IL MINISTERO PER I RAPPORTI CON LE REGIONI E PER LA COESIONE TERRITORIALE E IL GOVERNO DELLA REGIONE PUGLIA**

Il presente protocollo di intesa, siglato tra il Ministro per i Rapporti con le Regioni Raffaele Fitto e il Presidente della Regione Puglia Nichi Vendola in data 28.07.2011, sblocca quasi 3 miliardi di euro di risorse dei fondi Fas per la Puglia, prima regione del Mezzogiorno a siglare tale protocollo d'intesa istituzionale e, quindi, a sbloccare i fondi stanziati per le regioni del Sud.

Il protocollo è stato elaborato in accordo con le finalità perseguite dal Piano nazionale per il Sud e risulta altresì coerente con quanto contenuto nel Piano Strategico Nazionale 2007-2013. La strategia di intervento fa riferimento a quanto definito nel Documento Strategico regionale che orienta l'intera politica regionale unitaria per il periodo 2007-2013.

L'obiettivo generale del protocollo è il sostegno ai processi di convergenza verso le aree più sviluppate dell'Europa, nell'ambizione di contribuire a trasformare la Puglia in una regione più aperta, innovativa, competitiva ed inclusiva con nuovi e migliori posti di lavoro. Esso si inserisce in una più complessiva strategia regionale nella quale gli obiettivi di sostenibilità e competitività dello sviluppo possano essere raggiunti unitamente a quelli di inclusione sociale e di più elevati livelli di benessere e di qualità della vita per l'intera cittadinanza.

Le tre priorità strategiche di sviluppo che informano il protocollo sono volte al miglioramento delle condizioni di sviluppo del Mezzogiorno e sono:

- infrastrutture - ambiente – beni pubblici
- competenze e istruzione
- innovazione – ricerca - competitività

Altre cinque priorità strategiche sono invece di carattere orizzontale, essendo intese a creare nel Mezzogiorno un ambiente idoneo a far emergere le potenzialità del proprio sviluppo; tali priorità sono:

- Sicurezza e legalità
- Certezza dei diritti e delle regole
- Pubblica amministrazione più trasparente ed efficiente
- Sistema finanziario per il territorio: la banca del Mezzogiorno
- Sistema degli incentivi alle imprese, al lavoro e all'agricoltura

L'obiettivo generale si coniuga con le priorità strategiche nel perseguimento di tre macro-obbiettivi:

- rafforzare i fattori di attrattività del territorio, migliorando l'accessibilità, garantendo servizi di qualità e salvaguardando e valorizzando le peculiari potenzialità ambientali;
- promuovere l'innovazione, l'imprenditoria e lo sviluppo dell'economia della conoscenza e dell'innovazione;
- realizzare condizioni migliori di occupabilità, di coesione ed inclusione sociale.

Le priorità strategiche/macro-obiettivi sono esplicitate in 9 assi, che troveranno attuazione in differenti linee di azione, come sintetizzato nella seguente tabella.

ASSE	LINEE DI AZIONE
I. Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività	1.1 Interventi per il potenziamento del sistema universitario e della ricerca
	1.2 Società dell'informazione
II. Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	2.1 Interventi di messa in sicurezza del sistema idrico intersettoriale con priorità al sistema idropotabile
	2.2 Interventi di prevenzione e mitigazione dei rischi naturali e di protezione dal rischio idraulico, idrogeologico e sismico, e di erosione delle coste
	Interventi di bonifica dei siti inquinati
III. Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	3.1 Programma di interventi per la infrastrutturazione della sanità territoriale nei distretti sociosanitari e delle strutture sportivo-riabilitative
	3.2 Programma di interventi per la infrastrutturazione sociale e sociosanitaria territoriale
IV. Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	4.1 Interventi di infrastrutturazione per il miglioramento e il potenziamento del sistema turistico
	4.2 Valorizzazione e promozione del patrimonio storico-culturale
	4.3 Sviluppo e modernizzazione della filiera dello spettacolo dal vivo, dell'audiovisivo e delle arti Contemporanee
	4.4 Conservazione, valorizzazione e fruizione della rete ecologica regionale
	4.5 Cooperazione ed apertura internazionale dei territori
<b>V. Reti e collegamenti per la mobilità</b>	<i>5.1 Interventi di adeguamento e miglioramento delle ferrovie</i>
	<i>5.2 Miglioramento della viabilità stradale</i>
	<i>5.3 Interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali</i>
	<i>5.4 Interventi di rafforzamento dei nodi portuali</i>
VI. Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	6.1 Interventi per la competitività delle imprese
	6.2 Iniziative per le infrastrutture di supporto degli insediamenti produttivi

ASSE	LINEE DI AZIONE
	6.3 Attrazione di investimenti
VII. Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani	7.1 Interventi per l'edilizia residenziale sociale e la casa nel contesto della riqualificazione urbana
	7.2 Azioni pilota programmate in fase di elaborazione del PPTR e azioni a regia diretta ad esso riferibili
	7.3 Iniziative a sostegno dei giovani
	7.4 Adeguamento e rafforzamento dei sistemi di trasporto e di logistica in ambito urbano
VIII. Sistema dell'educazione e dell'istruzione	8.1 Interventi per l'edilizia scolastica e le infrastrutture connesse
IX. Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci	9.1 Assistenza tecnica all'attuazione del Protocollo di Intesa
	9.2 Attuazione del Piano Unitario di Valutazione

Di rilevante interesse ai fini del presente studio sono la priorità strategica I e il macro-obiettivo associato, per quanto concerne l'accessibilità al territorio pugliese e la dotazione infrastrutturale.

**In particolare l'Asse V "Reti e collegamenti per la mobilità"**, individua come obiettivo la riduzione del divario tra la Puglia e il territorio nazionale in termini di accessibilità territoriale e di mobilità di merci e persone, perseguendo uno sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale, economico e sociale. I principali sistemi su cui il protocollo intende intervenire sono il sistema portuale, ferroviario e stradale ed aeroportuale e sono associati a quattro differenti linee di azione.

La linea di intervento per l'adeguamento e il miglioramento delle ferrovie (5.1) stanziava 40.000.000 € a favore degli Aeroporti di Puglia per il servizio di shuttle Aeroporto di Brindisi – rete ferroviaria.

Per gli interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali (linea di intervento 5.2), sono previsti diversi finanziamenti a favore di Aeroporti di Puglia e in particolare nell'Aeroporto di Brindisi per il rifacimento del piazzale di sosta degli aeromobili e la viabilità connessa (20.000.000 €), il rinnovo della caserma dei vigili del fuoco (3.000.000 €) e la riconversione delle aree militari (10.000.000 €).

#### 6.5.4 PROGRAMMA OPERATIVO – FESR PUGLIA 2007-2013

Il Programma Operativo FESR 2007-2013 è stato approvato con DGR Puglia 12 febbraio 2008, n. 146 a seguito della Decisione Comunitaria C/2007/5726 del 20 novembre 2007 con la quale la Commissione Europea ha adottato il Programma.

La finalità generale del PO in relazione all'asse V è contribuire, per quanto attiene il livello regionale, a colmare il gap della Puglia rispetto al territorio nazionale in termini di accessibilità territoriale e di mobilità di merci e persone, sempre perseguendo uno sviluppo sostenibile dal punto di vista sociale, ambientale ed economico.

In una prima versione del PO, presentata per l'adozione, l'Asse di intervento V "Reti e collegamenti per la mobilità" era così strutturato:

*Obiettivo generale:* Migliorare l'accessibilità realizzando un sistema di trasporto e di logistica funzionali allo sviluppo del territorio regionale;

*Obiettivo specifico:* 1. Promuovere un sistema di trasporto e di logistica efficiente, integrato, interconnesso ed omogeneo;

*Obiettivi operativi:* 1c) potenziare i sistemi aeroportuali con riferimento al miglioramento della qualità dei servizi ed alla maggiore integrazione con gli altri servizi ed infrastrutture di trasporto regionali puntando essenzialmente allo sviluppo della filiera aeroportuale ed alla sua completa accessibilità;

*Linee di intervento:* 5.1 Riequilibrio modale e potenziamento dei collegamenti ferroviari, stradali, aeroportuali e portuali.

Nella versione approvata del PO FESR 2007-2013, invece, nell'Asse V non rientrano più obiettivi operativi e linee di intervento rivolte al trasporto aeroportuale e pertanto il PO FESR 2007-2013 è stato solo sommariamente esaminato nell'ambito del presente paragrafo, ma non se ne tiene conto in sede di verifiche di cui al Capitolo successivo.

Nell'analisi di contesto, il PO FESR 2007-2013 colloca lo sviluppo dei principali scali aeroportuali di Bari e Brindisi tra i punti di forza del sistema regionale.

Questo in un contesto regionale dove, sul fronte dei collegamenti stradali di rango nazionale, interregionale e regionale, la Puglia può contare su una buona dotazione di viabilità autostradale (570 Km) e un'ottima dotazione di viabilità extraurbana principale (1000 Km circa), mentre sul fronte dei collegamenti di rango regionale e locale, l'accessibilità

stradale e ferroviaria è compresa nell'intervallo 40-60 (spazio Espon = 100) per il Salento, mentre le altre aree regionali esprimono valori compresi nell'intervallo 60-80.

In questo quadro, l'accessibilità aerea soffre di una sostanziale penalizzazione delle aree dell'Appennino Dauno e del sud Salento (valori compresi nell'intervallo 40-60) rispetto ai contesti territoriali ricadenti nel bacino d'utenza dei due aeroporti regionali.

La suddetta situazione è certamente imputabile al livello di efficienza ed integrazione del sistema della mobilità regionale che non consente il raggiungimento dei due nodi aeroportuali a costi generalizzati di trasporto economicamente accettabili da parte della popolazione delle aree geograficamente marginali della regione.

Gli obiettivi del PO FESR che rientrano nell'asse V "Reti e collegamenti per la mobilità" (complementari al PON Reti e Mobilità) non interessano direttamente alcuna struttura aeroportuale della regione essendo relativi a:

1. accrescere l'attrattività della piattaforma portuale regionale potenziando quei porti di interesse regionale selezionati in funzione del potenziale sinergico "di sistema" che dimostrano nei confronti dei tre porti di interesse nazionale;
2. promuovere la mobilità urbana sostenibile e accessibile;
3. promuovere forme sostenibili di logistica distributiva in campo urbano e di servizi integrati;
4. garantire l'interconnessione tra aree produttive, sistemi urbani, reti principali e nodi logistici e di trasporto, privilegiando la modalità ferroviaria e l'intermodalità;
5. migliorare i servizi di Trasporto Pubblico a livello regionale attraverso l'integrazione e la diversificazione dell'offerta, garantendo la sostenibilità ambientale, sociale ed economica e la coesione territoriale del sistema complessivo.

Ciononostante, si ritiene che le attività volte al potenziamento e al miglioramento ferroviario, soprattutto nell'area metropolitana di Brndisi, possano porsi in modo funzionalmente favorevole al progetto in esame.

Escludendo le attività relative al consolidamento e rafforzamento dei nodi portuali, le rimanenti attività (che vedono come soggetti beneficiari concessionari delle ferrovie locali e altri gestori del TPL, Interporto regionale della Puglia spa, Enti locali e Autorità Portuali) sono:

### 5.2 Adeguamento e potenziamento dei sistemi di trasporto in ambito urbano

Tipologie di azioni:

- attivazione di linee metropolitane leggere, treno-tram, con riqualificazione dei nodi di trasporto;
- adeguamento delle linee ferroviarie locali di accesso all'area metropolitana di Bari;
- realizzazione di percorsi ciclabili;
- realizzazione e potenziamento di nodi di interscambio modale;
- interventi tecnologici per l'implementazione di sistemi intelligenti di trasporto (ITS) a supporto del trasporto pubblico.

### 5.3 Sviluppo del sistema logistico

Tipologie di azioni:

- realizzazione di piattaforme logistiche;
- implementazione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) per la gestione ed ottimizzazione del trasporto delle merci.

### 5.4 Adeguamento e potenziamento delle ferrovie locali

Tipologie di azioni:

- interventi infrastrutturali, tecnologici e sul materiale rotabile per promuovere l'intermodalità e la sicurezza dell'esercizio;

Gli investimenti inerenti il materiale rotabile saranno promossi nell'ambito di interventi infrastrutturali più ampi aventi un impatto evidente per lo sviluppo regionale, nonché nel rispetto della normativa sugli aiuti di stato coerentemente alle condizioni stabilite nel QSN.



## 7 LO STATO DEI VINCOLI E LA DISCIPLINA DI TUTELA

### 7.1 Vincolo paesaggistico

Le fonti conoscitive relative alle aree vincolate sotto il profilo paesaggistico appartengono a due livelli di dettaglio: il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (Dlgs n 42/2004) e il citato Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio.

Il PUTT/p raccoglie, nelle prescrizioni di base e serie degli atlanti della documentazione cartografica, (Artt. 3.07, 3.08 e 3.09 delle N.T.A. del PUTT/p), non solo le aree tutelate, ma anche quelle non ancora sottoposte a vincolo, ma ufficialmente riconosciute di elevato valore paesaggistico e per questo ugualmente tutelate.

Il PUTT/p definisce, con le norme tecniche di attuazione e con le cartografie tematiche (Atlanti della documentazione cartografica: Ambiti Territoriali Estesi - ATE e Ambiti Territoriali Distinti - ATD), i vari ambiti territoriali quali parti del territorio che per i peculiari requisiti - assetto geologico, geomorfologico ed idrogeologico; copertura botanico vegetazionale, colturale e presenza faunistica; stratificazione storica dell'organizzazione insediativa - emergono rispetto alla restante parte del territorio stesso (art. 3.01).

Nelle norme tecniche di attuazione del Piano Regionale vengono inoltre definiti gli ambiti territoriali e per ognuno di questi, identificati le "aree di pertinenza" (aree direttamente interessate dal bene) e le "aree annesse" (aree circostanti l'area di pertinenza che costituiscono una fascia di rispetto e di salvaguardia del bene stesso tutelato dal PUTT/p).

Secondo la articolazione dettata dal Dlgs 42/2004, Codice dei beni culturali e del paesaggio, i beni paesaggistici sono costituiti da:

- Aree dichiarate di "notevole interesse pubblico", Dlgs 42/2004 parte III, art. 136, e già vincolate dalla L. 1497/39.
- Beni tutelati ope legis, art. 142 Dlgs 42/2004, già L. 431/85 (Legge Galasso).

Per quanto concerne la prima tipologia di beni, la verifica condotta presso il SITAP (Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea PARC) ha restituito il quadro di seguito descritto.

<b>Codice vincolo</b>	<b>Oggetto del vincolo</b>	<b>Data di Pubblicazione</b>	<b>Stato del vincolo</b>	<b>Uso dell'area</b>	<b>Riferimento normativo</b>
160022	zona costiera a pianura punta penna caratterizzata da scogli- isolotti e bassi promontori sui quali sorgono antiche torri- sita nel comune di brindisi	DM 01/08/1985	vincolo operante	immodifi- cabilità	aree vincolate ex art. 136 D.Lgs n. 42/2004 (già Legge 1497/'39)

*Tabella 7-1: Aree dichiarate di notevole interesse pubblico (SITAP)*

Inoltre, anche la fascia costiera è stata vincolata ai sensi dell'articolo 142 D.Lgs n. 42/2004 (già Legge 431/'85).

Le aree così vincolate non interessano il sedime aeroportuale entro cui sono previsti gli interventi del progetto in esame ad eccezione di tre punti:

- All'estremità nord-ovest del sedime a nord della testata 13, dove il previsto nuovo sentiero di avvicinamento (SALS), si addenterà per circa 250 m nella fascia costiera vincolata dall'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004. Di questi 250 m, circa 60 si trovano anche nella fascia vincolata dall'art. 136 del medesimo decreto.
- Per la porzione di sedime aeroportuale in corrispondenza della testata 23, che ricade nella fascia costiera tutelata ex Art.142 del D.Lgs. n. 42/2004, si rileva che per il progetto, gli unici interventi previsti saranno di riqualifica di pozzetti esistenti e che, quindi, non si interferirà con gli indirizzi di tutela.
- Per l'area del sedime a sud della testata che ricade nella medesima fascia costiera vincolata, valgono le stesse considerazioni svolte per l'area ad est.

Per quanto attinente il sistema dell'assetto geologico, geomorfologico, idrogeologico (Serie n° 2 e n° 6 degli atlanti della documentazione cartografica, Artt. 3.07, 3.08 e 3.09 delle NTA del PUTT/p) il PUTT/p individua, nelle cartografie tematiche per il territorio comunale di Brindisi, l'idrogeologia superficiale come emergenze da salvaguardare e valorizzare, identificando in area litoranea una fascia di profondità costante, pari a 100 mt, misurata dal perimetro interno del Demanio Marittimo (art. 3.07 p.to 3.07.2 co 2.2) e in area annessa la fascia di 200 mt, contigua alla suddetta area litoranea.

Anche per questo sottosistema le NTA del PUTT/p definiscono, ai fini della tutela e valorizzazione dello stesso, un'area di pertinenza ed un'area annessa; la prima definita dall'alveo - ancorché asciutto - e dalle scarpate/versanti fino al ciglio più elevato; la seconda è individuata da una fascia di 150 mt di rispetto intorno all'area pertinenza.

Dette aree sono riportate nella Serie n°2 "Decreti Galasso" degli atlanti della documentazione cartografica allegate, come già detto, alle NTA del PUTT/p nonché nella Tavola QPRM07. Rispetto ai beni relativi alla costa e ai corsi d'acqua, in ragione della localizzazione del sedime aeroportuale rispetto alla linea di costa, vincolata per una fascia di 300 metri, vi può essere un'interferenza nella parte di progetto che attiene al nuovo sentiero di avvicinamento (SALS), che rientra nella fascia litoranea (Art. 3.07 delle NTA) su menzionata.

I beni culturali sono vincolati ai sensi del Dlgs 42/2004, parte II, e già dalla L. 1089/1939.

Il PUTT/p analizza il sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa (Serie n° 1, Serie n° 4bis, Serie n°5, degli atlanti della documentazione cartografica, – art. 3.04 delle NTA del PUTT/p), individuando nelle serie n°1, n°5 rispettivamente i vincoli (ex legge 1497) e i vincoli e le segnalazioni architettoniche-archeologiche.

Nel caso di esistenza di un Decreto Ministeriale di vincolo l'area di pertinenza, coincide con la superficie individuata nel decreto di vincolo; nel secondo caso, e cioè nel caso di "segnalazione" (inesistenza di un Decreto Ministeriale di vincolo), l'area di pertinenza è stata definita sulla cartografia aerofotogrammetrica come coincidente con l'area direttamente impegnata dal bene oggetto della segnalazione medesima (archeologica e/o, architettonica) in ossequio a quanto disposto dagli artt. 3.15 e 3.16.

Individuate e definite le aree di pertinenza, le aree annesse risultano costituite da una fascia di profondità costante pari a 100 m a partire dal contorno dell'area di pertinenza.

Ognuno di questi sistemi risultano vincolati dal PUTT/p e in dette aree vincolate risultano, pertanto, vietate tutte le trasformazioni edilizie del territorio, salvo la manutenzione ordinaria e straordinaria che non alterino l'immagine del sito.

Con innovazione sostanziale rispetto alla 431/85, il divieto in questione può essere imposto anche in altre zone rispetto a quelle previste dall'art.1 della suddetta legge (ora art. 142 Dlgs 42/2004), e quindi in zone, genericamente definite di "interesse paesistico", la cui qualità paesaggistica sia acclamata, indipendentemente da una formale dichiarazione di pubblico interesse ai sensi della Legge 1497/39, prescindendo quindi dalla preesistenza di un vincolo paesaggistico.

Nella tabella seguente sono riportati i beni architettonici segnalati, vincolati ed extraurbani presenti nell'area di studio del comune di Brindisi.

A ridosso del sedime aeroportuale si trova Santa Maria del Casale, bene archeologico ed architettonico vincolato dalla legge, la cui area annessa ricade in prossimità della testata 05 e nella zona interessata dal progetto in esame, per la riqualifica e l'ampliamento dei piazzali nella zona sud-ovest. Non si riscontrano interferenze con i regimi di tutela delle aree annesse dei beni archeologici e architettonici, poiché gli interventi di progetto non comportano delle trasformazioni edilizie del territorio, né alterano l'immagine del sito.

Denominazione	Tipologia	Specificità
Castello Alfonsino o forte a mare	Vincolato	
Santa Maria del Casale, chiesa e convento	Vincolato	
Torre penna	Segnalato/ Extraurbano	
Masseria Pinti - Betlemme	Extraurbano	Torre rinascimentale del 1500 munita di caditoie
Masseria Scuole Pie	Extraurbano	Nucleo originario del 1600 - Torre adibita a residenza
Masseria Lu Prema	Extraurbano	Torre del 1500
Masseria S.Teresa – Puzzo Franco	Extraurbano	Nucleo originario del 1600 - Cappella rurale - Torre

*Tabella 7-2: PUTT/p nella cartografia di PRG di Brindisi. Beni architettonici vincolati, segnalati ed extraurbani presenti nell'area di studio*

Nella tabella successiva, inoltre, sono riportati i beni archeologici vincolati (non ce ne sono di segnalati) presenti nell'area di studio del comune di Brindisi.

Denominazione	Specificità	Riferimento normativo
Torre Penna	Torre Penna	L 1089/39
Località Punte Penne	edificio rurale e suolo del faro di Punta Penne	L 1089/39
Castello Alfonsino o forte mare	forte a mare	L 1089/39 - D.M. 20/05/1981
Punta delle Terrare	resti di un insediamento protostorico	D.M. 19/08/1970
Ex Capannone Montedison		L 1089/39

Denominazione	Specificità	Riferimento normativo
Villa Farina – Valaori	villa e parco sottoposti alla L.1089/39	L.1089/39
Monumento al Marinaio d'Italia	monumento ai caduti di guerra	L 1089/39
Santa Maria del Casale	Sepolcri romani	L 1089/39
Chiesa di Santa Maria del Casale	Chiesa e convento	L 1089/39

*Tabella 7-3: PUTT/p nella cartografia di PRG di Brindisi. Vincoli archeologici nell'area di studio*

## 7.2 Aree protette

Sul territorio della provincia di Brindisi, sono presenti diverse aree protette, alcuni Parchi e Riserve Naturali, censite ed istituite da Leggi Regionali e delle aree protette della Rete Natura 2000, ossia SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e ZPS (Zone di Protezione Speciale).

Di seguito vengono elencati i Parchi e le Riserve Naturali presenti sul territorio della Provincia di Brindisi che ricadono nelle vicinanze dell'area di studio, suddivisi per tipologia, con indicata l'estensione e i rispettivi provvedimenti di istituzione, secondo l'elenco fornito dall'Assessorato all'Ambiente – Ufficio Parchi e Riserve Naturali della Regione Puglia.

### ***Aree Naturali Protette Istituite***

#### *Parchi Naturali Regionali*

- Salina di Punta della Contessa (con legge regionale n.28 del 23 dicembre 2002 è stato istituito il Parco naturale regionale 'Salina Punta della Contessa') estensione 1697 ha circa.

#### *Riserve Naturali Regionali Orientate*

- Boschi di Santa Teresa e dei Lucci (istituzione del parco con L. R. Puglia 23.12.2002, n. 23.) estensione 25 ha circa.

#### *Oasi di Protezione Faunistiche*

- Invaso del Cillarese (approvazione con DPGR n.376 del 6/08/1992) estensione 127 h. Il bacino del Cillarese è inoltre un sito di Interesse Regionale (SIR; codice sito IT9140012), nell'ambito del progetto comunitario BioItaly realizzato nel periodo 1995-97 dal Ministero dell'Ambiente.

Rispetto al quadro descritto, il sedime dell'aeroporto di Brindisi, nonché le aree interessate dal progetto in studio, non interessa alcune delle zone sopra elencate.

### **Aree SIC e ZPS**

Per quanto concerne le aree SIC e ZPS, si riporta di seguito l'elenco delle aree presenti nella Provincia di Brindisi e che più sono vicine all'area di studio, istituite con il D.M. 157/2005.

<b>CODICE</b>	<b>TIPOLOGIA</b>	<b>Nome</b>
IT9140005	SIC	Torre Guaceto e Macchia San Giovanni
IT9140009	SIC	Foce Canale Giancola
IT9140003	SIC-ZPS	Stagni e Saline di Punta della Contessa

Si evidenzia che tutte le aree della Rete Natura 2000 di cui alla tabella precedente sono distanti dall'aeroporto di Brindisi, posto che quella più vicina (Foce Canale Giancola) si trova ad oltre 5 chilometri dallo scalo, eccezion fatta per il SIC a mare del posidonieto di Torre Guaceto e Macchia San Giovanni (IT9140005) che, a Sud, si estende fino a Punta Penne.

Fermo restando la ridotta significatività di questa tematica, essendo le aree come detto a notevole distanza dal sedime aeroportuale, si evidenzia comunque che nel quadro di riferimento ambientale viene condotto uno studio di screening finalizzato alla verifica di incidenza delle opere in progetto su dette aree.

## **7.3 Vincolo idrogeologico**

Il Vincolo idrogeologico, ai sensi del RD 3267/1923, viene affrontato dall'Autorità di Bacino della Puglia nel Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), che costituisce Piano Stralcio del Piano di Bacino. Nel PAI vengono definite 3 classi di pericolosità idraulica, 3 classi di pericolosità geomorfologica e 5 zone di rischio.

Fermo restando che il sedime aeroportuale e la zona interessata dal progetto non insistono su alcuna area di pericolosità né idraulica né geomorfologica e, pertanto, l'ubicazione degli interventi di progetto non comporta alcuna restrizione dal punto di vista geomorfologico, per l'analisi di questa tematica, date le caratteristiche tecniche del tema, si rimanda al capitolo della componente Ambiente idrico di superficie e al capitolo del Suolo e sottosuolo riportate nel Quadro di riferimento ambientale del presente SIA.

## 8 VALUTAZIONE DEI RAPPORTI TRA OPERA E STRUMENTI DEL QUADRO PROGRAMMATICO

### 8.1 Rapporti di coerenza

In base al DPCM 1988, il quadro di riferimento programmatico deve comprendere la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata, le eventuali modificazioni intervenute per le ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni e l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto.

L'analisi dei rapporti di coerenza che si possono riscontrare tra il progetto in esame e gli strumenti di pianificazione ha riguardato i casi in cui l'opera in esame trova esplicita corrispondenza negli obiettivi e negli interventi individuati dagli strumenti di pianificazione, sia relativi allo specifico settore del trasporto aereo, in maniera più diretta, che a quelli inerenti il sistema di mobilità ad esso connesso, in modo indiretto.

L'ambito di indagine definito dal quadro della ricostruzione degli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e programmazione, è stato ampliato includendo anche la programmazione negoziata, che interessa sia l'area di influenza diretta del progetto, ovvero la porzione di territorio entro la quale si ripercuotono in modo più evidente gli effetti attesi dell'intervento, sia il suo interno, specialmente in riferimento al sistema della mobilità connesso.

Come evidenziato dall'analisi nel Capitolo 5, ripercorrendo tutti i passaggi e i relativi atti connessi al potenziamento e all'adeguamento dell'Aeroporto di Brindisi, tale iniziativa e gli interventi proposti, scaturiscono dalla volontà condivisa da parte di numerosi soggetti istituzionali partecipi, oltre che della stessa Autorità Aeroportuale, di raggiungere un assetto di sviluppo e potenziamento comune e condiviso.

Gli interventi di adeguamento proposti dal Piano, sono chiaramente in linea con gli obiettivi delineati dagli strumenti di pianificazione settoriale per i trasporti, in precedenza esaminati.

Infatti, per quanto riguarda le infrastrutture prioritarie di cui all'Allegato G del DPEF 2008-2012, tutte le opere richiamate nel paragrafo 5.2.3, oltre allo stesso Aeroporto di Brindisi, sono in rapporto sinergico e direttamente o indirettamente funzionale all'aeroporto stesso.

Per quanto riguarda il PGTL e i relativi obiettivi richiamati nel paragrafo 5.2.4, si ritiene che vi sia una buona coerenza tra gli stessi e il progetto in esame. Si riepilogano a tale riguardo gli obiettivi del PGTL ed, eventualmente, le condizioni di pertinenza e coerenza con essi:

<i>1. Servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati, attraverso le seguenti strategie</i>	
strategie infrastrutturali (eliminare i vincoli da congestione e da standard inadeguati, sviluppare la logistica e l'intermodalità);	Progetto pertinente e coerente con l'obiettivo
strategie di mercato (favorire la concorrenza);	---
strategie normative (eliminare le limitazioni normative e migliorare le condizioni per realizzare infrastrutture e servizi «di nodo» dove si verificano i maggiori punti di frizione, perché coinvolgono soggetti diversi con comportamenti non necessariamente collaborativi);	---
strategie organizzative (fissare le regole tra regolatore e gestore del servizio, indicatori di qualità e relativi livelli di standard minimi per costruire la «carta dei servizi della mobilità»);	---
strategie di tutela dei consumatori (dare maggiori garanzie di accesso alla mobilità attraverso la certezza dei diritti e migliori servizi d'informazione)	---

<i>2. Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità. L'obiettivo viene perseguito attraverso le seguenti strategie</i>	
strategie incentivazione del riequilibrio modale soprattutto in ambito urbano, dove si produce la grande maggioranza dei veicoli-km con elevati livelli di congestione;	---
sviluppo di tecnologie energeticamente più efficienti;	---
stimolo all'efficienza energetica e ambientale del parco circolante;	Progetto pertinente e coerente con l'obiettivo
programmi di risanamento atmosferico acustico e paesaggistico delle infrastrutture esistenti; programmi per garantire il rispetto del Codice delle strade e interventi di messa in sicurezza delle strade urbane ed extra-urbane.	Progetto pertinente e coerente con l'obiettivo



<p>3. <i>Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a fronte di situazioni di congestione delle infrastrutture, possono infatti determinare crescenti criticità in termini di sicurezza.</i></p>	<p>Progetto pertinente e coerente con l'obiettivo</p>
<p>4. <i>Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto.</i></p>	<p>---</p>
<p>5. <i>Riequilibrio territoriale specie nel Meridione. Incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale, attraverso le seguenti strategie:</i></p>	
<p>aumento dell'accessibilità di aree geograficamente periferiche rispetto al cuore dell'Europa, mediante la realizzazione di infrastrutture a rete</p>	<p>---</p>
<p>sostegno alla domanda per incrementare lo sviluppo dei servizi di cabotaggio marittimo e di trasporto aereo e in generale gli interventi per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto che riduca l'attuale gap tra il Nord ed il Sud del Paese.</p>	<p>Progetto pertinente e coerente con l'obiettivo</p>
<p>6. <i>Integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa.</i></p>	<p>Progetto pertinente e coerente con l'obiettivo</p>
<p>7. <i>Creare 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.</i></p>	<p>Il Progetto può favorire questo obiettivo</p>

8. Crescita di professionalità

---

Il Piano della Logistica di cui alla Delibera CIPE 44/2006, assicura come linea prioritaria di intervento, la riorganizzazione della portualità e dell'aeroportualità. Nella macroarea di interesse logistico della piattaforma logistica Adriatica sud, l'Aeroporto di Brindisi si colloca in un contesto dove il nodo di Brindisi è individuato come uno degli 11 poli di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo.

Per quanto concerne il Piano Regionale dei Trasporti – Piano Attuativo 2009-2013, esso individua una serie di obiettivi generali e specifici rispetto ai quali il presente progetto si colloca in una logica di coerenza come di seguito riportato.

*Obiettivi generali del PRT:*

a) adottare un approccio improntato alla co-modalità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;	Il Progetto può favorire tale approccio
b) contribuire alla creazione di una rete sovraregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica – in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I – che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel "Sistema mediterraneo" a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;	Il Progetto è coerente con l'obiettivo
c) configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;	---
d) strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori;	---
e) garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai piani attuativi attraverso il coinvolgimento degli enti locali nei processi di pianificazione e attraverso forme di partecipazione e	---

concertazione con i soggetti economici e sociali interessati dai processi stessi;	
f) garantire l'efficacia degli interventi programmati dai piani attuativi, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso promuovendo forme di copianificazione intersettoriale (in primis trasporti-territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;	---
g) contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.	---

*Obiettivi specifici del PRT:*

a) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;	Progetto coerente con l'obiettivo
b) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;	Il Progetto favorisce il raggiungimento dell'obiettivo
c) promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani;	---
d) migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;	---
e) accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarità del sistema portuale regionale;	---
f) garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovraregionale e quella regionale;	---
g) migliorare l'accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;	---
h) potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovra regionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;	Progetto coerente con l'obiettivo

i) riconoscere al trasporto aereo un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;	Progetto coerente con l'obiettivo
j) riconoscere alla modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale di trasporto pubblico locale;	---
k) contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema alta capacità/alta velocità;	---
l) indirizzare la riorganizzazione del TPRL su gomma in forma complementare e integrata rispetto ai servizi ferroviari;	---
m) promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti e per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale;	---
n) promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali rispetto a infrastrutture fisiche e informazioni;	---
o) massimizzare l'efficienza gestionale dei servizi di trasporto su ferro creando le condizioni per la progressiva riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi di servizi ferroviari;	---
p) contribuire a realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria regionale finalizzati alla piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali.	---

I numerosi interventi previsti dal PRT e richiamati nel paragrafo 5.2.5 sono, direttamente o indirettamente, funzionali a migliorare i collegamenti con l'aeroporto e portarli a livelli adeguati ai movimenti che si intendono raggiungere.

In questo quadro, assumono particolare rilievo gli interventi relativi ai collegamenti ferroviari con l'aeroporto, che consentiranno in tempi brevi il collegamento con la rete ferroviaria regionale tramite una fermata dedicata.

Per quanto riguarda il Piano Regionale delle Coste, esaminato al Paragrafo 2.3.3, occorre ricordare che esso è inteso dalla legge istitutiva come strumento di regolamentazione della fruibilità dell'area strettamente demaniale e la sua azione non è correlabile al presente piano in esame.

Per quanto riguarda le tutele definite dal Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P), le diverse categorie di beni in esso rappresentati si sintetizzano negli Ambiti Territoriali Estesi (ATE) che esprimono il valore paesistico e il conseguente livello di tutela.

Per la determinazione degli ATE, il PUTT/p, come aggiornato dal PRG di Brindisi, ha proceduto alla ricognizione degli elementi presenti nel territorio sottoposti a vincoli e a discipline di tutela. Di tali elementi si rende conto nel paragrafo 5.4.1.

Nell'ambito del progetto verranno interessati alcuni ambiti ATE, così sintetizzati:

- un ATE di ambito B (valore rilevante) a nord della testata 13, per il nuovo sentiero di avvicinamento alla testata, che riguarda la fascia costiera;
- parte di un ATE di ambito D (relativo) e di ambito C (distinguibile) in corrispondenza della testata 05, per la realizzazione della zona parcheggi.

Per quanto concerne gli ambiti sopra indicati, sono previsti i seguenti indirizzi di tutela (art. 2.02, co. 1):

- negli ambiti di valore rilevante "B": conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori e/o la mitigazione degli effetti negativi; massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio;
- negli ambiti di valore distinguibile "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 paesaggistica;
- negli ambiti di valore relativo "D"; valorizzazione degli aspetti rilevanti con salvaguardia delle visuali panoramiche.

In sintesi, per l'intervento di progetto all'interno dell'ambito B sopra indicato, benché si preveda l'interessamento di circa 14.000 mq, si constata che ciò non comporta una modifica sostanziale dell'assetto del territorio (non sono previsti elementi edilizi, ma un allargamento del sedime).

Per quanto riguarda le aree di progetto ricadenti in ambito C, si osserva che riguardano una porzione di pochi metri quadrati (1.000 mq) adibite a parcheggio a raso<sup>2</sup> e che, quindi, non compromettono la sensibilità paesaggistica della zona, come peraltro confermato dalla destinazione d'uso agricola prevista dal PRG di Brindisi.

Infine, le restanti aree di progetto adibite a parcheggio (5.500 mq), ricadono interamente in ambito D, dove le visuali panoramiche attuali non verranno alterate dall'impianto a raso dei nuovi parcheggi.

Per quanto riguarda il Piano della Mobilità di Area Vasta Brindisina, esaminato al Paragrafo 5.2.6, innanzitutto riordina le previsioni degli altri programmi che insistono sull'area vasta brindisina. In questo senso, il PdM semplifica il quadro complessivo riconducibile all'aeroporto e che interessa l'area di studio.

Riconoscendo il sistema aeroportuale come una delle centralità di azione del piano stesso, il PdM individua una serie di interventi relativi al trasporto su ferro, su gomma, tramite piste ciclabili e ai parcheggi di scambio, direttamente funzionali all'aeroporto e coerenti con gli obiettivi di sviluppo del progetto in esame.

Il presente progetto è strettamente correlato agli obiettivi della programmazione dei fondi strutturali. In particolare, per quel che riguarda il Piano Operativo Nazionale Reti e Mobilità (paragrafo 6.5.1), il progetto nel suo insieme rientra nelle linee di intervento del Piano I.2.1, "Potenziamento del sistema aeroportuale" e I.2.2 "Sviluppo di infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità" e II.1.1 "Potenziamento dei collegamenti ferroviari", per quello che riguarda il collegamento dell'aeroporto con il sistema ferroviario.

Tra le finalità generali del POR – FESR Puglia 2007 – 2013 (paragrafo 6.5.4), per contro, si rileva la volontà di contribuire a colmare il divario della Puglia rispetto al territorio nazionale in termini di accessibilità e di mobilità di merci e persone (Asse V), finalità favorita in larga misura dal progetto in esame.

Il Documento Strategico Regionale, invece, non risulta attinente al presente progetto.

Per quanto riguarda il Protocollo di intesa istituzionale tra il ministero per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale e il governo della Regione Puglia, esaminato al Paragrafo

---

<sup>2</sup> I 1.000 mq corrispondono alla porzione di parcheggio che ricade nell'ATE C, mentre la restante parte ricade all'interno dei "Territori costruiti", in particolare, quelli afferenti l'ambito aeroportuale.

6.5.3, si rilevano le seguenti coerenze tra i macro obiettivi dal protocollo di intesa e il progetto:

Macro obiettivi	Rapporto di coerenza
Rafforzare i fattori di attrattività del territorio, migliorando l'accessibilità, garantendo servizi di qualità e salvaguardando e valorizzando le peculiari potenzialità ambientali.	Il progetto è pienamente in linea con il macro obiettivo
Promuovere l'innovazione, l'imprenditoria e lo sviluppo dell'economia della conoscenza e dell'innovazione.	Il Progetto può favorire il raggiungimento dell'obiettivo
Realizzare condizioni migliori di occupabilità, di coesione ed inclusione sociale.	Il Progetto può favorire il raggiungimento dell'obiettivo

## 8.2 Rapporti di conformità

In relazione alla verifica di conformità con l'uso programmato dei suoli si evidenzia che nel territorio comunale di Brindisi il sedime aeroportuale interessa quasi interamente un'area che il piano urbanistico comunale destina a "zone aeroportuali – militari, demanio marittimo" e pertanto risulta ad esso pienamente conforme.

Solo l'area di espansione del sedime aeroportuale, destinata alla realizzazione del nuovo sentiero luminoso di avvicinamento ricade in zona per attività di tipo F4 (parchi urbani e rispetto assoluto).

Nel caso dei rapporti tra il progetto e il sistema dei vincoli paesaggistici, ex lege 1497/39, i nuovi interventi non vanno ad interferire con alcuna delle aree sottoposte a vincolo, ad esclusione dell'estremità nord-ovest, dove parte del nuovo sentiero di avvicinamento alla testata 13 ricadrà in area di vincolo paesaggistico (codice 160022).

Per quanto tali aree vincolate possano risultare vicine al sedime aeroportuale, si può escludere che esse subiscano modifiche e che tanto meno vengano influenzate dagli interventi previsti.

Gli interventi proposti risultano ugualmente conformi al regime vincolistico sui beni archeologici, ai sensi del D.Lgs 42/2004 (ex L. 1497/39 e L. 431/85), i quali ricadono all'esterno del sedime aeroportuale ad eccezione del vincolo archeologico, nonché

architettonico, sulla chiesa e sul convento di Santa Maria del Casale, tangente al sedime aeroportuale in corrispondenza della testata 05 e la cui area annessa ricade nel sedime stesso. Tale area annessa era già parzialmente sovrapposta all'area di sedime e non viene ad essere interferita con i nuovi interventi previsti.

### 8.3 Sintesi del rapporto dell'opera con gli strumenti di gestione del territorio

Si riporta di seguito una tabella sintetica dei rapporti di coerenza e/o conformità delle opere di progetto con la pianificazione del territorio.

Si suddividono le informazioni in relazione ai livelli dei settori di indirizzo e ai livelli di competenza territoriale.

Ambito		Piano – Programma – Struttura – Strumento	Coerenza e conformità del progetto
Settore	Territoriale		
Trasporti	Nazionale	Documento di Programmazione Economico-Finanziaria 2008-2011 - Allegato G - Le infrastrutture prioritarie	Progetto in rapporto sinergico con il Documento.
Trasporti	Nazionale	Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Progetto pertinente e coerente con il Piano.
Trasporti	Regionale	Piano Regionale dei Trasporti – Piano attuativo 2009-2013	Progetto coerente con gli obiettivi del Piano.
Trasporti	Area Vasta	Piano della Mobilità dell'area vasta brindisina	Progetto pertinente e coerente con gli obiettivi del Piano.
Urbanistica	Regionale	Piano Regionale delle Coste	Non correlato al progetto.
Urbanistica	Comunale	P..R.G. Comune di Brindisi	La quasi totalità del sedime aeroportuale e delle zone interessate dal progetto ricadono in zone destinate all'aeroporto. Uniche eccezioni: il nuovo sentiero di avvicinamento alla testata 13 rientra in una zona F4 (parchi urbani e rispetto assoluto) l'area dei nuovi parcheggi a nord della



Ambito		Piano – Programma – Struttura – Strumento	Coerenza e conformità del progetto
Settore	Territoriale		
			testata 05, che interesserà una zona agricola (E) Gli interventi previsti non comportano interferenze con la destinazione d'uso dei territori interessati.
Idraulica	Regionale	Piano di Assetto Idrogeologico	Gli interventi di progetto non ricadono in zone di rischio o di pericolosità idraulica/geomorfologica.
Paesaggio	Regionale	Piano Urbanistico Territoriale Tematico Paesaggio	Per la suddivisione del territori in Ambiti Territoriali Estesi, si riscontra la sovrapposizione di alcune zone di progetto (sentiero di avvicinamento alla testata 13 e nuova zona parcheggio nord della testata 05) con ATE di tipo B, C, D. Come illustrato nel presente documento, il progetto non prevede interferenze con gli indirizzi di tutela di tali aree. Vincolo archeologico (ex L. 1089/39): l'area annessa del bene archeologico vincolato "Santa Maria del Casale" (chiesa e convento) è parzialmente sovrapposta all'area del sedime aeroportuale e a una zona adibita a parcheggi secondo il nuovo progetto.
Vincoli	Nazionale	SITAP - Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea PARC	Fascia costiera (legge Galasso, art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004). L'intervento previsto del nuovo sentiero di avvicinamento (SALS, intervento 6) alla testata 13, ricade per circa 250 m in questa fascia. in corrispondenza delle testate 23 e 31, una porzione di sedime ricade nella fascia costiera. L'intervento previsto per queste zone è la riqualifica dei pozzetti che non comporta alcuna interferenza con gli indirizzi di tutela.

Ambito		Piano – Programma – Struttura – Strumento	Coerenza e conformità del progetto
Settore	Territoriale		
			Vincolo paesaggistico ex art. 136 del D.Lgs. n. 42/2004. L'intervento previsto del nuovo sentiero di avvicinamento (SALS, intervento 6) alla testata 13, ricade per circa 60 m in questa fascia. Si può escludere che detta area subisca modifiche e che venga influenzata dagli interventi previsti.
	-	Aree Protette	Il sedime aeroportuale e le aree di progetto esterne, non ricadono in alcuna area protetta a livello nazionale, regionale né provinciale.
Fondi Strutturali	Nazionale	PON Reti e Mobilità	Progetto in rapporto sinergico con il Piano, in particolare con gli assi I (Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale) e III (Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree di convergenza)
Fondi Strutturali	Nazionale	Protocollo di intesa istituzionale tra il ministero per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale e il governo della Regione Puglia	Progetto in rapporto sinergico con il Protocollo, in particolare con l'Asse di intervento V e la relativa linea d'azione 5.3 "Interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali"
Fondi Strutturali	Regionale	Documento Strategico preliminare della Regione Puglia	Non attinente con il progetto in esame
Fondi Strutturali	Regionale	Programma Operativo – FESR Puglia 2007 - 2013	Progetto in linea con gli obiettivi dell'Asse di intervento V "Reti e collegamenti per la mobilità".