

# AEROPORTI DI PUGLIA S.P.A.

Progettazione definitiva ed esecutiva e Coordinamento della Sicurezza in fase di progettazione nell'ambito degli Interventi di "Adeguamento del sistema di smistamento bagagli degli aeroporti di Bari e Brindisi"  
**AEROPORTO DI BRINDISI**



## GRUPPO DI PROGETTAZIONE



Via Venezia n° 59 int. 15 scala C  
35131 PADOVA

Via Orfeo Mazzitelli, 130 - 2° - i.7  
70124 BARI

tel. +39 049 8691111 fax +39 049 8691199  
E-mail: info@steam.it



Sistema di gestione di qualità certificato ISO 9001  
Sistema di gestione ambientale certificato ISO 14001

**CAPOGRUPPO**

**ARCHITETTURA**

**IMPIANTI MECCANICI**

**IMPIANTI ELETTRICI**

**ACUSTICA E AMBIENTE**

**PREVENZIONE INCENDI**

**SICUREZZA**

**STRUTTURE E GEOTECNICA**

**GEOLOGIA**

**IMPIANTI MECCANICI**

*Seals: ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI PADOVA (GIANLUCA CALACE), ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI BARI (FRANCESCO RUGGIERO), ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI BARI (SICUREZZA)*

## C O M M I T T E N T E



**Aeroporti di Puglia S.p.A.**  
aeroporto civile di Bari Palese  
70128 BARI

**DIRETTORE GENERALE**  
Arch. Marco Catamerò

**RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO**  
Ing. Giovanni Mongelli

Fase: <b>PROGETTO DEFINITIVO - VALUTAZIONE PRELIMINARE</b> (art.6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)				Disciplina: <b>AMBIENTE</b>		
Descrizione elaborato: <b>PARTE II: IL QUADRO PIANIFICATORIO</b>				Codice elaborato: <b>RA.PIAN</b>		
Data: <b>Aprile 2022</b>	Revisione: <b>00</b>	Rif. commessa: <b>1182</b>	Scala: <b>-</b>			
Revisione	Data	Note	Redatto	Controllato	Approvato	
00	Aprile 2022	Prima emissione PD	F.P./E.B.	A.L.	A.L.	

✓=Elaborato di competenza del progettista indicato



## INDICE

<b>1 ESTENSORI DELLO STUDIO E INQUADRAMENTO PRELIMINARE.....</b>	<b>4</b>
<b>2 NOME E COGNOME.....</b>	<b>4</b>
2.1 FINALITÀ DEL PRESENTE DOCUMENTO.....	5
<b>3 PIANI E PROGRAMMI DI RIFERIMENTO.....</b>	<b>6</b>
<b>4 PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE.....</b>	<b>10</b>
4.1 QUADRO NORMATIVO.....	10
4.2 CONTESTO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO.....	15
4.3 PIANO URBANISTICO TERRITORIALE TEMATICO PER IL PAESAGGIO (PUTT/P).....	20
4.4 PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR).....	28
4.4.1 <i>OBIETTIVI E STRUTTURA DEL PIANO</i> .....	28
4.4.1.1 QUADRO CONOSCITIVO E ATLANTE DEL PATRIMONIO.....	29
4.4.1.2 SCENARIO STRATEGICO.....	30
4.4.1.3 AMBITI PAESAGGISTICI E RELATIVI OBIETTIVI DI QUALITÀ E NORMATIVE D'USO.....	32
4.4.1.4 IL SISTEMA DELLE TUTELE: BENI PAESAGGISTICI E ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI.....	33
4.4.2 <i>RAPPORTO OPERA PIANO</i> .....	35
4.5 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP).....	46
4.6 PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG).....	49
<b>5 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI.....</b>	<b>52</b>
5.1 REGOLAMENTO RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE, A NORMA DELL'ART. 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE.....	52
5.2 PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI.....	54

5.2.1	RETE AEROPORTUALE NAZIONALE .....	55
5.2.2	ACTION PLAN DI SVILUPPO DELLA RETE .....	57
5.3	PIANO STRATEGICO 2019-2028 .....	60
5.4	PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PGTL) .....	60
5.5	PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) .....	66
<b>6</b>	<b>PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE AMBIENTE .....</b>	<b>73</b>
6.1	PREMESSA .....	73
6.2	PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA) .....	73
6.3	PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (PTA) .....	75
6.4	PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI).....	77
6.5	PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI (PGRA) .....	78
6.6	PIANO DI GESTIONE DELLE ACQUE (PGA) .....	79
<b>7</b>	<b>VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA .....</b>	<b>83</b>
7.1	BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI.....	83
7.2	AREE DI INTERESSE AMBIENTALE.....	85
7.3	VINCOLO IDROGEOLOGICO E IDRAULICO .....	90
<b>8</b>	<b>RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE .....</b>	<b>91</b>
8.1	RAPPORTI DI COERENZA.....	92
8.2	I RAPPORTI DI CONFORMITÀ.....	94
<b>9</b>	<b>SINTESI DEI VINCOLI .....</b>	<b>96</b>
	• VINCOLO IDROGEOLOGICO .....	96
	• VINCOLO AMBIENTALE .....	96
	• VINCOLO ARCHEOLOGICO .....	96

- VINCOLO PAESAGGISTICO.....97

**1 ESTENSORI DELLO STUDIO E INQUADRAMENTO PRELIMINARE**

<b>2 <u>NOME E COGNOME</u></b>	<b>Responsabile componente</b>
Ing. Gianluca Calace	Direttore Tecnico
Ing. Alessandra Lisiero	Estensore dello studio
Prof. Francesco Ruggiero	Responsabile Acustica e vibrazioni
Ing. Simone Cappelletti	Atmosfera, Cambiamenti climatici, Politiche energetiche e decarbonizzazione
Arch. Pierpaolo Bortolami	Paesaggio e Patrimonio storico e culturale
Ing. Gianluca Calace	Acque superficiali, sotterranee e Salute pubblica
Ing. Domenico Ballis	Suolo e sottosuolo
dott. for. Michele Marchesin	Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi

## **2.1 FINALITÀ DEL PRESENTE DOCUMENTO**

**L'intervento di progetto prevede l'adeguamento dell'impianto di trattamento bagagli da stiva (BHS) dell'Aeroporto di Brindisi necessario al fine di adempiere ai recenti obblighi normativi in tema di sicurezza che prescrivono l'aggiornamento degli apparati EDS allo Standard 3 (ECAC).**

**Gli interventi di adeguamento del sistema devono essere realizzati entro il 1° Marzo 2024 ai sensi del Regolamento UE 255/2021.**

Il presente documento costituisce il Quadro Pianificatorio dello Studio Ambientale.

L'obiettivo del presente elaborato è di fornire una sintetica ed efficace descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori.

### **3 PIANI E PROGRAMMI DI RIFERIMENTO**

Il presente Quadro Pianificatorio prende in considerazione i seguenti Piani di tipo territoriale e settoriale, a scala regionale, provinciale, comunale e di distretto.

Nella seguente tabella vengono riportati i piani considerati e il relativo stato normativo.

<b>PIANI TERRITORIALI</b>				
<b>ENTE</b>	<b>TITOLO PIANO</b>	<b>SIGLA</b>	<b>STATUS</b>	<b>ATTO</b>
Regione Puglia	Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio	P.U.T.T./P	Approvato	D.G.R. 1748/2000
Regione Puglia	Documento Regionale di Assetto Generale	D.R.A.G.	Approvato	D.G.R. 2753/2010
Regione Puglia	Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	P.P.T.R.	Approvato	D.G.R. 176/2015
Provincia di Brindisi	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	P.T.C.P.	Adottato	D.C.S. 02/2013
Comune di Brindisi	Piano Regolatore Generale	P.R.G.	Approvato	D.G.R. 7008/1985

*Tabella 1 – Quadro di riferimento per la pianificazione generale*

<b>PIANI DI SETTORE</b>		
<b>Ambito</b>	<b>Strumento</b>	<b>Estremi</b>
Aria	Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA)	Approvato con R.R. n. 6/2008.  Con il D.G.R. n. 774 del 15 maggio 2018 la Regione Puglia ha dato avvio al processo di riedizione del PRQA. Il DPP è stato approvato con DGR n. 2436 del 20 dicembre 2019.
	Adeguamento della zonizzazione regionale	Approvata con DGR n. 2979 del 29 dicembre 2011 e smi, quindi approvato

PIANI DI SETTORE		
Ambito	Strumento	Estremi
		definitivamente dal MATTM con nota DVA-2012-0027950 del 19/11/2012.
Acqua	Piano di Tutela delle Acque (PTA)	Approvato DGR n. 230 del 20 ottobre 2009. Adottata la proposta di Aggiornamento 2015-2021 con DGR n. 1333 del 16 luglio 2019.
	Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)	Approvato con Delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia n. 39 del 30 novembre 2005.  Le perimetrazioni del PAI sono poi state successivamente aggiornate nel corso degli anni.
	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)	Il PRGA I Ciclo 2011-2016 è stato approvato con Delibera del Comitato Istituzionale Integrato n. 2 del 3 marzo 2016.  Il PRGA II Ciclo 2016-2021 è attualmente in fase di aggiornamento.
Suolo	Individuazione delle zone sismiche del territorio regionale e delle tipologie di edifici ed opere strategici e rilevanti - Approvazione del programma temporale e delle indicazioni per le verifiche tecniche da effettuarsi sugli stessi (OPCM 3274/03)	Approvato con DGR n. 153 del 2 marzo 2004.  Aggiornamento della Individuazione degli Edifici di rilievo strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile con DGR n. 1214 del 31 maggio 2011.

<b>PIANI DI SETTORE</b>		
<b>Ambito</b>	<b>Strumento</b>	<b>Estremi</b>
	Piano Regionale Attività Estrattive (PRAE)	Approvato con DGR n. 580 del 15 maggio 2007 e successive correzioni e modifiche approvate con DGR n. 445 del 23 febbraio 2010.
Ecosistemi	Rete Ecologica Regionale	Appartenente al PPTR approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e successivi aggiornamenti e rettifiche approvate con DGR n. 240 del 8 marzo 2016 e DGR n. 1162 del 26 luglio 2016.
Paesaggio	Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)	Approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e successivi aggiornamenti e rettifiche approvate con DGR n. 240 del 8 marzo 2016 e DGR n. 1162 del 26 luglio 2016.
	Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/p)	Nonostante il PUTT/p sia stato abrogato dal più recente PPTR, esso mantiene efficacia per l'ambito di interesse in ragione del comma 8 dell'art. 106 delle NTA del PPTR.

*Tabella 2 – Quadro di riferimento per la pianificazione di settore - ambiente*

<b>Ambito</b>	<b>Strumento</b>	<b>Estremi</b>
Nazionale	Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del Codice della Navigazione	DPR n. 201 del 17 settembre 2015
	Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) e Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione	Il DPR n. 201/2015 ha individuato gli aeroporti di interesse nazionale. Il PNA è attualmente in corso di aggiornamento
	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001
Regionale	Piano Regionale dei Trasporti - Piano attuativo 2021-27	Approvato con DGR n. 551 del 6 aprile 2021

*Tabella 3 – Quadro di riferimento per la pianificazione di settore - trasporti*

## **4 PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE**

### **4.1 QUADRO NORMATIVO**

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

- la LR n. 56 del 31 maggio 1980 “Tutela ed uso del territorio”<sup>1</sup> e smi;
- la LR n. 20 del 27 luglio 2001 “Norme generali di governo e uso del Territorio”<sup>2</sup> e smi;
- la LR n. 20 del 7 ottobre 2009 “Norme per la pianificazione paesaggistica”<sup>3</sup> e smi.

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

#### ***Legge regionale n. 56 del 31 maggio 1980 “Tutela ed uso del territorio” e smi***

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

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

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

Il PUT secondo l'art. 4:

---

<sup>1</sup> Pubblicata sul BUR Puglia n. 44 del 26 giugno 1980

<sup>2</sup> Pubblicata sul BUR Puglia n. 128 del 24 agosto 2001

<sup>3</sup> Pubblicata sul BUR Puglia n. 162 del 15 ottobre 2009

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

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

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

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

- 1) *prevede le esigenze dei settori produttivi, del settore abitativo e di quello infrastrutturale a scala urbana;*
- 2) *individua e regola le aree destinate a soddisfare le esigenze di ciascun settore;*
- 3) *individua e sottopone a norme specifiche, nell'ambito delle zone produttive, primarie, i suoli utilizzati o da utilizzare per colture specializzate e/o irrigue;*
- 4) *recepisce, quali indicazioni vincolanti ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 28 ottobre 1977, n. 32, le previsioni contenute nei piani agricoli di zona approvati a norma della legislazione regionale vigente;*
- 5) *prescrive norme per la difesa del suolo, per la tutela di ambienti e/o di edifici di valore storicoartistico;*
- 6) *perimetra e sottopone a norme specifiche le parti urbanizzate del territorio;*

- 7) *delimita le aree destinate ad edifici o impianti pubblici e/o di uso pubblico ed individua gli edifici, gli impianti e le aree sottoposte a vincoli di interesse pubblico;*
- 8) *perimetra le zone nelle quali operare, per le condizioni di degrado, il recupero del patrimonio urbanistico ed edilizio esistente ed individua gli immobili, i complessi edilizi, gli isolati e le aree da sottoporre a piani di recupero;*
- 9) *prevede le norme del regolamento edilizio» (art.14).*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- disciplinano le trasformazioni fisiche e funzionali consentite nelle aree non sottoposte alla previa redazione di PUE.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**4.2 CONTESTO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO**

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

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

Tabella 4 – Strumenti pianificatori territoriali previsti dalle Leggi della Regione Puglia

Per quanto concerne il livello regionale, secondo quanto indicato dalla LR n. 56/1980 è presente nello scenario pianificatorio regionale il PUTT/p. Tale strumento è stato approvato con DGR n. 1748 del 15 dicembre 2000 ma, come evidenziato nel PPTR approvato con DGR n. 176/2015, presentando dei sostanziali limiti maturati nella sua attuazione, è stato da quest'ultimo sostituito. Nonostante il PUTT/p sia stato abrogato dal più recente PPTR, esso mantiene efficacia per l'ambito di interesse in ragione del comma 8 dell'art. 106 delle NTA del PPTR, che reca: *“dalla data di approvazione del PPTR cessa di avere efficacia il PUTT/p. Sino all'adeguamento degli atti normativi al PPTR e agli adempimenti di cui all'art. 99 perdura la delimitazione degli ATE e degli ATD di cui al PUTT/p esclusivamente al fine di conservare efficacia ai vigenti atti normativi, regolamentari e amministrativi della Regione nelle parti in cui ad essi specificamente si riferiscono”*.

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

Gli obiettivi del DRAG, desumibili dal Programma di Mandato dell'Assessorato all'Assetto del Territorio, possono essere sintetizzati nei seguenti 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, definendo i limiti e le opportunità delle trasformazioni territoriali di grande scala ed orientando la pianificazione locale alla valorizzazione del territorio in un quadro di sviluppo sostenibile;

- 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 e infrastrutture e ripristinando le regole fondamentali della buona progettazione urbana e 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.

In particolare, il DRAG determina:

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

In tal senso, per dare uno spaccato cronologico dell'evoluzione del DRAG della Puglia, si evidenzia:

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

- l'approvazione del DRAG - Criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE) con DGR n. 2753 del 14 dicembre 2010.

Per quanto riguarda il livello provinciale lo strumento pianificatorio di riferimento è il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), approvato dal Consiglio provinciale di Brindisi il 22 febbraio 2012. Il PTCP persegue ed attua quanto previsto dalla L. 142/1990, dalla L. 59/1997, dal D. Lgs. 267/2000, dalla L. cost. 3/2001, dalla L. R. 25/2000 che ne fissa le competenze e dalla L.R. 20/2001 che gli conferisce efficacia di piano di settore. In particolare, l'art.6 e l'art.7 della L. R. 20/2001 intendono:

- delineare il contesto generale di riferimento e specificare le linee di sviluppo del territorio provinciale;
- stabilire, in coerenza con gli obiettivi e con le specificità dei diversi ambiti territoriali, i criteri per la localizzazione degli interventi di competenza provinciale
- individuare le aree da sottoporre a specifica disciplina nelle trasformazioni al fine di perseguire la tutela dell'ambiente, con particolare riferimento ai siti Natura 2000 di cui alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
- individuare le aree, nell'esclusivo ambito delle previsioni del Piano Urbanistico Territoriale Tematico (poi PPTR) delle stesse, da sottoporre a specifica disciplina nelle trasformazioni al fine di perseguire la tutela dell'ambiente.

Il PTCP definisce gli assetti fondamentali del territorio brindisino, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, flessibilità e partecipazione, definisce gli indirizzi strategici e delinea gli elementi fondamentali della pianificazione territoriale provinciale unendo le pluralità delle singole visioni e i temi di connessione intra e interprovinciali.

Per quanto concerne la pianificazione comunale del Comune di Brindisi, è attualmente in vigore il Piano Regolatore Generale (PRG) adottato dal C. C. con delibera n. 6 del 10/01/1980, approvato ai sensi della L. S. n. 1150/42 e della L. R. n.11/81 con D. G. R. n. 7008 del 05/07/1985 e n. 10929 del 28/12/1988. Il Comune di Brindisi ha adottato con D. G. C. n.24 del 27/03/2012 la variante di adeguamento del PRG al PUTT/P.

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

<b>Ambito</b>	<b>Strumento</b>	<b>Estremi</b>
Regionale	PPTR	Approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e successivi aggiornamenti e rettifiche approvate con DGR n. 240 del 8 marzo 2016 e DGR n. 1162 del 26 luglio 2016
Provinciale	PTCP	Adottato dal Consiglio Provinciale il 22 febbraio 2012
Comunale	PRG	Approvato con DGR n. 7008 del 5 maggio 1985 e DGR n. 10929 e successivi aggiornamenti e rettifiche approvate con DGC n. 24 del 27/03/2012
	PUG	Adottato con DGC n. 470 del 31/12/2020

*Tabella 5 – Pianificazione ordinaria generale di riferimento*

In riferimento alla pianificazione urbanistica comunale si specifica che il PUG, adottato con DGC n. 470 del 31 dicembre 2020 e in via di approvazione, non è stato considerato nell'ambito delle presenti analisi in ragione della mancata pubblicazione della delibera di approvazione nel corso della stesura della presente relazione; pertanto, per il Comune di Brindisi si è stato preso a riferimento il PRG ad oggi vigente.

#### **4.3 PIANO URBANISTICO TERRITORIALE TEMATICO PER IL PAESAGGIO (PUTT/P)**

Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/p) della Regione Puglia è stato approvato con D.G.R. n. 1748 del 15 dicembre 2000, a seguito del quale il Comune di Brindisi ha provveduto ad adeguare lo strumento urbanistico vigente (PRG) al PUTT/p con DGR n. 6 del 19 gennaio 2012.

Ai sensi dell'art. 106 comma 4 delle NTA del più recente strumento di pianificazione paesaggistica regionale oggi vigente, il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), *"le varianti di adeguamento al PUTT/p degli strumenti urbanistici generali e i PUG adottati dopo la data dell'11 gennaio 2010 e prima dell'entrata in vigore del PPTR, proseguono il proprio iter di approvazione ai sensi del PUTT/p"*.

Il PUTT/p è stato abrogato in seguito all'entrata in vigore del PPTR, rispetto al quale però lo strumento urbanistico comunale non risulta ancora adeguato.

Il PUTT/p, pertanto, mantiene efficacia per l'ambito di interesse in ragione del comma 8 dell'art. 106 delle NTA del PPTR, che reca: *"Dalla data di approvazione del PPTR cessa di avere efficacia il PUTT/p. Sino all'adeguamento degli atti normativi al PPTR e agli adempimenti di cui all'art. 99 perdura la delimitazione degli ATE e degli ATD di cui al PUTT/p esclusivamente al fine di conservare efficacia ai vigenti atti normativi, regolamentari e amministrativi della Regione nelle parti in cui ad essi specificamente si riferiscono"*.

In adempimento di quanto disposto dall'art. 149 del D.Lgs del 29 ottobre 1999, n. 490, e dalla Legge Regionale del 31 maggio 1980, n. 56, Il PUTT/p disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio allo scopo di:

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

Il PUTT/p sotto l'aspetto normativo si configura come un piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali, come previsto dal citato art. 149 del D.Lgs 490/99, e risponde ai requisiti di contenuto di cui alle lettere c) e d) dell'art. 4 della citata L.R. 56/80 e di procedura di cui all'art. 8 della stessa Legge Regionale.

Il campo di applicazione del PUTT/p sono le categorie dei beni paesistici di cui al Titolo II del D.Lgs. 490/99, al comma 5) dell'art. 82 del D.P.R. del 24 luglio 1977, n. 616 (così come integrato dalla Legge 431/85), con le ulteriori articolazioni e specificazioni (relazionate alle caratteristiche del territorio regionale) individuate nel PUTT/p stesso.

Il PUTT/p interessa l'intero territorio regionale e le relative norme ne regolano l'attuazione e la disciplina. Il PUTT/p si articola con riferimento a elementi rappresentativi dei caratteri strutturanti la forma del territorio e dei suoi contenuti paesistici e storico-culturali, al fine di verificare la compatibilità delle trasformazioni proposte. L'articolazione corrisponde a specifiche elaborazioni di Piano che si basano su:

1. la suddivisione e perimetrazione del territorio regionale nei sistemi delle aree omogenee per i caratteri costitutivi fondamentali delle strutture paesistiche quali: a) il sistema delle aree omogenee per l'assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico; b) il sistema delle aree omogenee per la copertura botanico/vegetazionale e colturale e del contesto faunistico attuale e potenziale che queste determinano; c) il sistema delle aree omogenee per i caratteri della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa; (d) la individuazione e classificazione degli ordinamenti vincolistici vigenti;
2. l'individuazione e classificazione delle componenti paesistiche costitutive della struttura territoriale con riguardo alla specificità del contesto regionale, e ordinate in riferimento ai sottosistemi di cui al punto precedente punto;
3. la definizione e regolamentazione degli interventi e opere aventi carattere di rilevante trasformazione territoriale interessanti una o più aree di cui al punto 1.

Alla stessa articolazione fa riferimento sia la definizione degli ambiti territoriali, sia la normativa del Piano disciplinante il rilascio della autorizzazione paesaggistica (art. 5.01) e del parere paesaggistico (art. 5.03) per le attività di pianificazione, di progettazione e di realizzazione degli interventi di trasformazione dei beni tutelati dal Piano, sia l'attestazione di compatibilità paesaggistica (art. 5.07).

Il contenuto normativo del Piano si articola nella determinazione di:

1. "obiettivi" generali e specifici di salvaguardia e valorizzazione paesistica;

2. "indirizzi" di orientamento per la specificazione e contestualizzazione degli obiettivi di Piano e per la definizione delle metodologie e modalità di intervento a livello degli strumenti di pianificazione subordinati negli ambiti territoriali estesi;
3. "direttive" di regolamentazione per le procedure e modalità di intervento da adottare a livello degli strumenti di pianificazione subordinati di ogni specie e livello e di esercizio di funzioni amministrative attinenti alla gestione del territorio;
4. "prescrizioni" di base direttamente vincolanti e applicabili distintamente a livello di salvaguardia provvisoria e/o definitiva nel processo di adeguamento, revisione o nuova formazione degli strumenti di pianificazione subordinati, e di rilascio di autorizzazione per interventi diretti;
5. "criteri" di definizione dei requisiti tecnico-procedurali di controllo e di specificazione e/o sostituzione delle prescrizioni di base di cui al punto che precede e delle individuazioni degli ambiti territoriali di cui ai titoli II e III.

Rispetto agli ordinamenti vincolistici vigenti sul territorio, detti contenuti non sostituiscono ma integrano quelli di ciascuna legge. Le "prescrizioni" di base sono direttamente e immediatamente vincolanti, prevalgono rispetto a tutti gli strumenti di pianificazione vigenti e in corso di formazione, e vanno osservate dagli operatori privati e pubblici come livello minimo di tutela. Eventuali norme più restrittive previste da strumenti di pianificazione vigenti o in corso di formazione, da leggi statali e regionali, prevalgono sulle norme di attuazione.

All'art. 2.0 del titolo II "Ambiti Territoriali Estesi" delle Norme di Piano recante "definizioni" recita:

"1. Il piano perimetra ambiti territoriali, con riferimento al livello dei valori paesaggistici di:

*1.1 "A" ambito territoriale di valore eccezionale: laddove sussistano condizioni di rappresentatività di almeno un bene costitutivo di riconosciuta unicità e/o singolarità, con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;*

*1.2 "B" ambito territoriale di valore rilevante: laddove sussistano condizioni di compresenza di più beni costitutivi con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;*

*1.3 "C" ambito territoriale di valore distinguibile: laddove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;*

*1.4 "D" ambito territoriale di valore relativo: laddove pur non sussistendo la presenza di un bene costitutivo, sussista la presenza di vincoli (diffusi) che ne individuino una significatività;*

*1.5 "E" ambito territoriale di valore normale: laddove non è direttamente dichiarabile un significativo valore paesaggistico.*

*2. I terreni e gli immobili compresi negli ambiti territoriali estesi di valore eccezionale, rilevante, distinguibile e relativo, sono sottoposti a tutela diretta dal Piano e:*

*2.1 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 di cui all'art. 5.01;*

*2.2 non possono essere oggetto degli effetti di pianificazione di livello territoriale e di livello comunale senza che per detti piani sia stato rilasciato il parere paesaggistico di cui all'art. 5.03;*

*2.3 non possono essere oggetto di interventi di rilevante trasformazione, così come definiti nell'art. 4.01, senza che per gli stessi sia stata rilasciata la attestazione di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 5.04."*

In riferimento agli ambiti territoriali precedentemente descritti, con il rilascio delle autorizzazioni e con gli strumenti di pianificazione subordinati devono essere perseguiti obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesaggistico-ambientale nel rispetto degli indirizzi di tutela riportati nella seguente tabella:

<b>AMBITI</b>	<b>INDIRIZZI DI TUTELA</b>
A (valore eccezionale)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- conservazione dell'assetto attuale</li> <li>- recupero delle situazioni compromesse attraverso l'eliminazione dei detrattori</li> </ul>
B (valore rilevante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio</li> <li>- conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale</li> <li>- recupero delle situazioni compromesse attraverso l'eliminazione dei detrattori e/o la mitigazione degli effetti negativi</li> </ul>
C (valore distinguibile)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- trasformazione dell'assetto attuale in modo compatibile con la qualificazione paesaggistica</li> <li>- salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale se qualificato o trasformazione dell'assetto attuale, se compromesso</li> </ul>
D (valore relativo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- valorizzazione degli aspetti rilevanti con salvaguardia delle visuali panoramiche</li> </ul>
E (valore normale)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- valorizzazione delle peculiarità del sito</li> </ul>

Tabella 6 – Indirizzi di tutela per ciascun ATE del PUTT/p

Dall'estratto cartografico riportato nella successiva figura, si osserva che l'area di intervento ricade prevalentemente all'interno di "Ambito Territoriale Esteso D a valore relativo: laddove pur non sussistendo la presenza di un bene costitutivo, sussista la presenza di vincoli (diffusi) che ne individuino una significatività", ovvero il sedime aeroportuale, con un interessamento di "Ambito Territoriale Esteso C di valore distinguibile: laddove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti" per quanto concerne

la fascia costiera ad est del sedime aeroportuale e a sud. Gli indirizzi di tutela prevedono per l'ambito D la "valorizzazione degli aspetti rilevanti con salvaguardia delle visuali panoramiche" e per l'ambito C "trasformazione dell'assetto attuale in modo compatibile con la qualificazione paesaggistica, salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale se qualificato o trasformazione dell'assetto attuale, se compromesso" (commi 1.4 e 1.3 dell'art. 2.02 delle NTA).

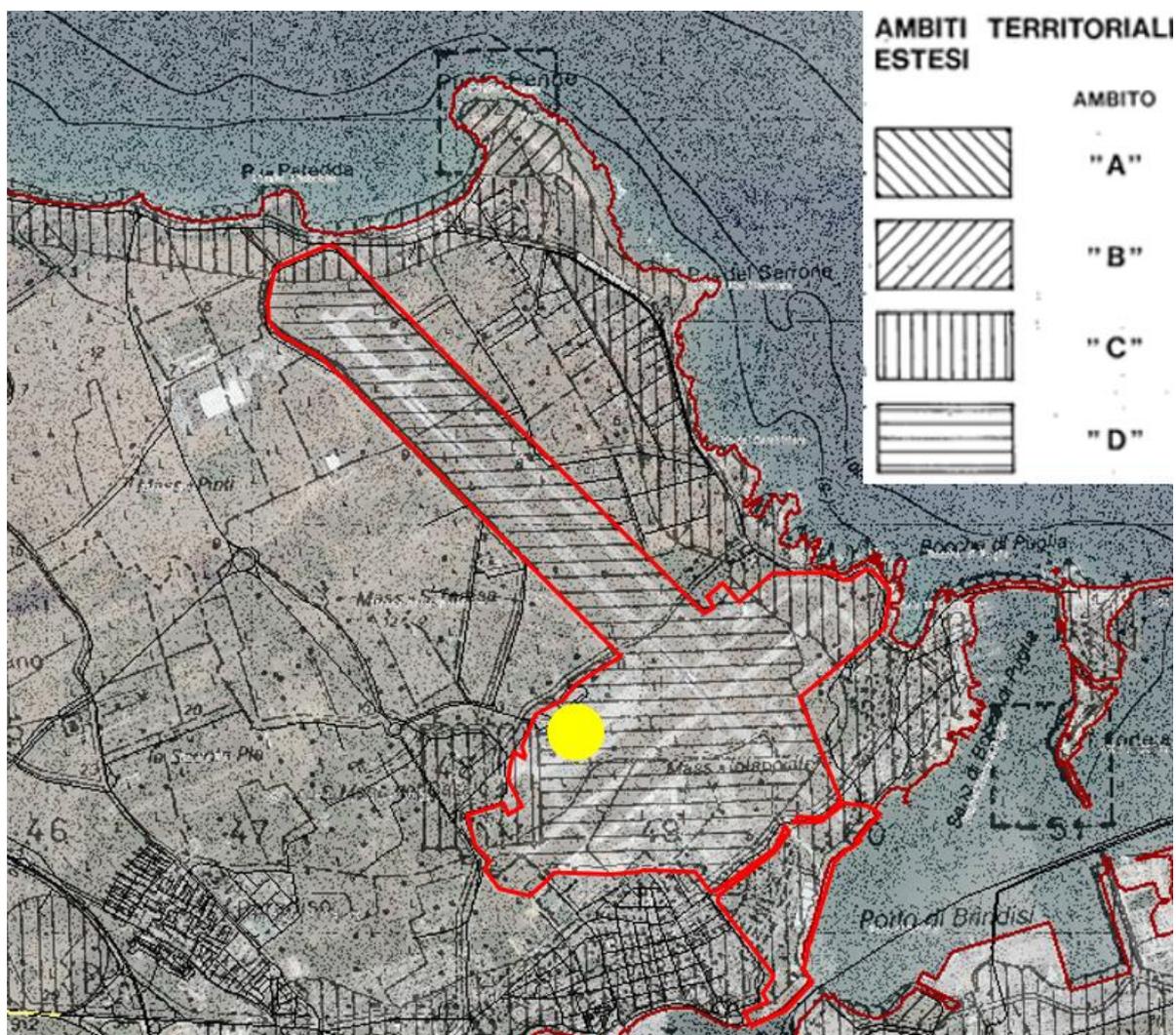


Figura 1 – Estratto della carta degli ATE del PUTT/P nell'area di intervento su ortofoto 2019, con evidenziata in giallo l'area di intervento e in rosso il confine del sedime aeroportuale (fonte webgis portale regionale)

Le direttive di tutela per gli ambiti territoriali di valore distinguibile “C” e di valore relativo “D” prevedono che:

- Per il sistema *“assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico, va perseguita la tutela delle componenti [...] di riconosciuto valore scientifico e/o di rilevante ruolo negli assetti paesistico-ambientali del territorio regionale”* (art. 3.05, comma 2 delle NTA) in particolare: *“negli ambiti territoriali di valore distinguibile (“C” dell’art. 2.01), [...], le previsioni insediative ed i progetti delle opere di trasformazione del territorio devono mantenere l’assetto geomorfologico d’insieme e conservare l’assetto idrogeologico delle relative aree [...]”* (art. 3.05, comma 2.3) mentre *“negli ambiti territoriali di valore relativo (“D”, art. 2.01) [...] le previsioni insediative ed i progetti delle opere di trasformazione del territorio devono tenere in conto l’assetto geomorfologico d’insieme e conservare l’assetto idrogeologico delle relative aree [...]”* (art. 3.05, comma 2.4)
- Per il sistema *“copertura botanico-vegetazionale e colturale, va perseguita la tutela delle componenti del paesaggio botanico-vegetazionale di riconosciuto valore scientifico e/o importanza ecologica, economica, di difesa del suolo, e/o riconosciuta importanza sia storica che estetica”* (art. 3.05, comma 3) in particolare negli ATE C e D *“in attuazione degli indirizzi di tutela, tutti gli interventi di trasformazione fisica del territorio e/o insediativi, vanno resi compatibili con la conservazione degli elementi caratterizzanti il sistema botanico/vegetazionale, la sua ricostruzione, le attività agricole coerenti con la conservazione del suolo”*.
- Per il sistema *“stratificazione storica dell’organizzazione insediativa, va perseguita la tutela dei beni storico-culturali di riconosciuto valore e/o di riconosciuto ruolo negli assetti paesaggistici del territorio regionale, individuando per tutti gli ambiti territoriali (art. 2.01) i modi per perseguire sia la conservazione dei beni stessi, sia la loro appropriata fruizione/utilizzazione, sia la salvaguardia/ripristino del contesto in cui sono inseriti.”* In particolare, va prescritto, per gli ATE C e D, che *“va evitata ogni destinazione d’uso non compatibile con le finalità di salvaguardia e, di contro, vanno individuati i modi per innescare processi di corretto riutilizzo e valorizzazione.”*

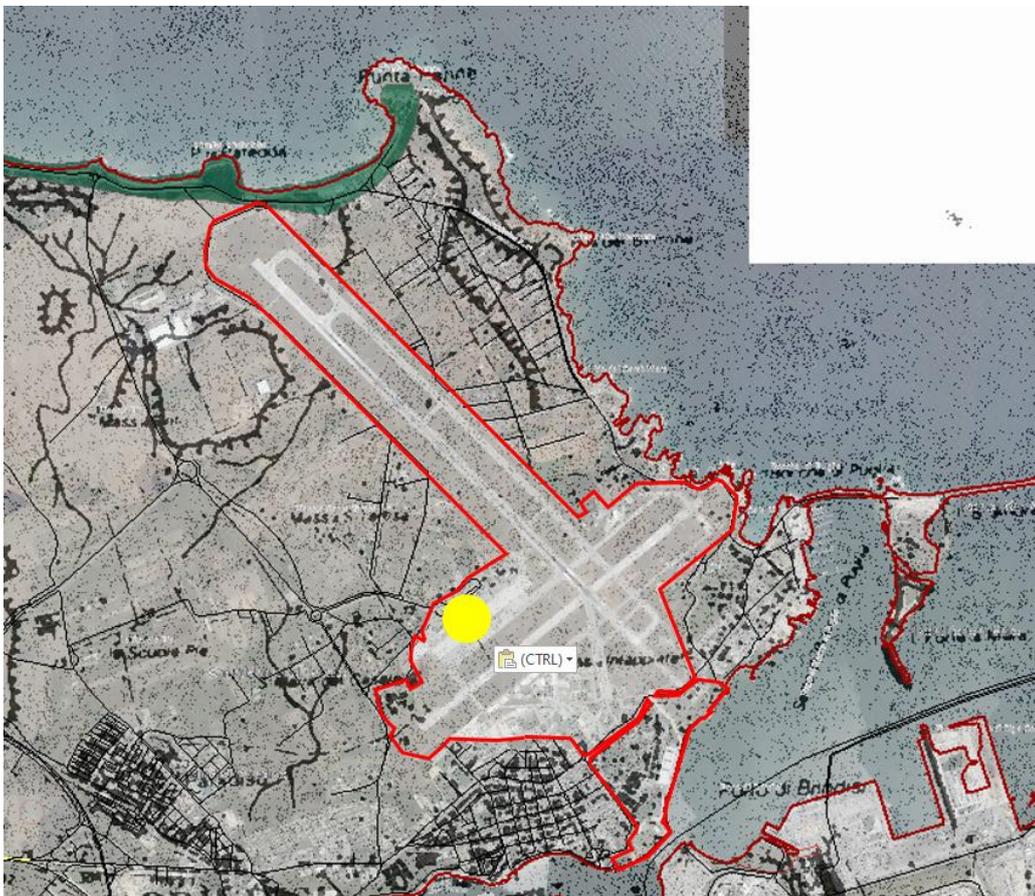
In riferimento ai sistemi territoriali (Ambiti Territoriali Estesi), il Titolo III del Piano individua gli Ambiti Territoriali Distinti (ATD) che si articolano nei seguenti sottoinsiemi:

- assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico;
- copertura botanico vegetazionale, colturale e presenza faunistica;
- stratificazione storica dell'organizzazione insediativa.

Per ciascuno dei sottosistemi e delle relative componenti, le norme relative agli ambiti territoriali distinti specificano:

- definizione che individua, con o senza riferimenti cartografici, l'ambito nelle sue caratteristiche e nella sua entità minima strutturante;
- l'individuazione dell'area di pertinenza (spazio fisico di presenza) e dell'area annessa (spazio fisico di contesto);
- i regimi di tutela;
- le prescrizioni di base.

Dall'estratto seguente della tavola tematica "ATD" del PUTT/p, si evince che l'area di intervento non è interessata da alcun vincolo.



*Figura 2 – Estratto della carta degli ATD del PUTT/P nell'area di intervento su ortofoto 2019, con evidenziata in giallo l'area di intervento e in rosso il confine del sedime aeroportuale (fonte webgis portale regionale)*

#### **4.4 PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)**

##### **4.4.1 OBIETTIVI E STRUTTURA DEL PIANO**

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) è stato approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015, con successive DGR di aggiornamento e rettifica degli elaborati del PPTR.

Il PPTR è piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, recante "Codice dei beni culturali e del Paesaggio" e successive modifiche e integrazioni, con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.R. del 7 ottobre 2009, n. 20, recante "Norme per la pianificazione paesaggistica". Esso è rivolto a tutti i soggetti, pubblici e

privati, e, in particolare, agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio.

Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia, in attuazione dell'art. 1 della L.R. 20/2009 e del Codice, nonché in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione, e conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della Costituzione ed alla Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata con L. del 9 gennaio 2006, n. 14.

Ai sensi dell'art. 145, comma 3, del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, le previsioni del PPTR sono cogenti per gli strumenti urbanistici dei comuni, della città metropolitana e delle province e non sono derogabili da parte di piani, programmi e progetti nazionali e regionali di sviluppo economico; inoltre esse sono immediatamente prevalenti sulle disposizioni difformi eventualmente contenute negli strumenti urbanistici e negli atti di pianificazione ad incidenza territoriale previsti dalle normative di settore.

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

Il PPTR si articola nelle seguenti principali quattro parti:

1. Quadro conoscitivo e atlante del patrimonio
2. Scenario strategico
3. Ambiti paesaggistici e relativi obiettivi di qualità e normative d'uso
4. Il sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici.

#### 4.4.1.1 QUADRO CONOSCITIVO E ATLANTE DEL PATRIMONIO

Per atlante del patrimonio si intende una struttura organizzativa del quadro conoscitivo del PPTR indirizzata a finalizzare il quadro stesso alla descrizione, interpretazione e rappresentazione identitaria dei molteplici e fortemente differenziati paesaggi della Puglia, e a stabilirne le regole statutarie di tutela e valorizzazione. L'Atlante è realizzato attraverso un impianto metodologico

del quadro conoscitivo che consente di evidenziare, per l'intero territorio regionale, gli elementi patrimoniali che costituiscono l'identità paesaggistica della regione, interpretandoli come potenziali risorse per il futuro sviluppo del territorio.

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

#### 4.4.1.2 SCENARIO STRATEGICO

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

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

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

a) La Rete Ecologica regionale

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

La rete ecologica è attuata a due livelli:

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

b) Il Patto città-campagna

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

c) Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce

Tale progetto ha lo scopo di rendere fruibili i paesaggi regionali attraverso una rete integrata di mobilità ciclopedonale, in treno e in battello, che recuperi strade panoramiche, sentieri, ferrovie minori, stazioni, attracchi portuali, creando punti di raccordo con la grande viabilità stradale, ferroviaria, aerea e navale. Il Piano Regionale dei Trasporti costituisce uno strumento per l'attuazione di tale progetto.

d) La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri

Il progetto ha il duplice scopo di arrestare i processi di degrado dovuti alla pressione insediativa e di valorizzare l'immenso patrimonio identitario (urbano, naturalistico, rurale, culturale) ancora presente nel sistema costiero e nei suoi entroterra. 2. Il progetto interessa, in particolare, i *waterfront* urbani, i sistemi dunali, le zone umide, le zone agricole, le urbanizzazioni periferiche, i collegamenti infrastrutturali con gli entroterra costieri, la navigabilità dolce.

e) I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici

Il progetto è finalizzato alla fruizione dei beni del patrimonio culturale ed alla valorizzazione dei beni culturali (puntuali e areali) quali sistemi territoriali integrati nelle figure territoriali e paesaggistiche di appartenenza.

#### 4.4.1.3 AMBITI PAESAGGISTICI E RELATIVI OBIETTIVI DI QUALITÀ E NORMATIVE D'USO

Tra gli elaborati di cui si compone l'Atlante del Patrimonio rientrano quelli volti a rappresentare l'articolazione del territorio regionale in 11 ambiti paesaggistici, in coerenza con il D. Lgs. N. 42 del 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" (comma 2 art. 135), ed a indicarne la perimetrazione riveniente dalla individuazione, per ciascun ambito, della dominanza di fattori che caratterizzano fortemente l'identità territoriale e paesaggistica.

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

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

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

In riferimento all' Aeroporto di Brindisi, esso si inserisce all'interno dell' Ambito n. 9 "La campagna brindisina", in particolare nella figura territoriale e paesaggistica n. 9.1 "La campagna brindisina".

#### 4.4.1.4 IL SISTEMA DELLE TUTELE: BENI PAESAGGISTICI E ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI

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

I beni paesaggistici nella regione Puglia comprendono:

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

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

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

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

- Componenti culturali e insediative,
- Componenti dei valori percettivi.

Per tali componenti le disposizioni normative del PPTR definiscono:

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

Il PPTR è costituito dai seguenti elaborati:

1. Relazione generale,
2. Norme Tecniche di Attuazione,
3. Atlante del patrimonio ambientale, territoriale e paesaggistico che si compone di:
  - 3.1 Descrizioni analitiche,
  - 3.2 Descrizioni strutturali di sintesi, costituite da testi, materiali iconografici, fotografici, e cartografici,

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

#### 4.4.2 RAPPORTO OPERA PIANO

Ai fini del presente Studio, è stato analizzato l'intervento in rapporto al Sistema delle tutele del Piano Paesaggistico della Regione Puglia costituito da:

- Beni paesaggistici, così come definiti dall'art. 7 comma 6 delle NTA del PPTR: "sono costituiti dagli immobili e dalle aree di cui all'art. 134 del D.Lgs. 42/2004 e smi;
- Ulteriori contesti paesaggistici, così come definiti dall'art. 7 comma 7 delle NTA del PPTR: "sono costituiti dagli immobili e dalle aree sottoposti a specifica disciplina di salvaguardia e di utilizzazione ai sensi dell'art. 143 co. 1 lett. e del medesimo Decreto.

Tali elementi sono rappresentati nel relativo elaborato cartografico "Piano Paesaggistico Territoriale Regionale – Sistema delle tutele" allegato al presente Studio.

In prossimità dell'Aeroporto di Brindisi sono presenti le seguenti componenti individuate dal PPTR:

- Componenti geomorfologiche: nessun elemento considerato rilevante;

- Componenti idrologiche: territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia (art. 142, comma 1, lett. a, del D.Lgs. 42/2004), in parte all'interno del sedime aeroportuale;
- Componenti botanico-vegetazionali: sono presenti diverse aree boscate con le relative fasce di rispetto, ma nessun intervento rientra all'interno di alcuna di esse;
- Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici: il SIC IT9140005 Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni e la ZPS IT9140008 Torre Guaceto a circa 3.1 km, il SIC IT9140009 Foce Canale Giancola a circa 5.7 km, Parco Naturale Regionale Saline di Punta della Contessa a circa 2.6 km, SIC/ZPS IT9140003 Stagni e Saline di Punta della Contessa a circa 5.9 km;
- Componenti culturali e insediative: il bene storico culturale Chiesa di Santa Maria del Casale con la relativa fascia di rispetto, esterna alle aree di intervento, e altri immobili e aree di interesse a distanza maggiore;
- Componenti dei valori percettivi: la strada provinciale 41, quale strada panoramica, che percorre la linea di costa a sud e ad est del sedime aeroportuale.

**Il sedime aeroportuale è:**

- 1. in parte interessato dalla fascia costiera (bene tutelato per legge), come visibile in Figura 3; si specifica comunque che l'area dello specifico intervento ne è esclusa.**
- 2. in parte interessato dalla fascia di rispetto della Chiesa di Santa Maria del Casale (bene tutelato per legge); si specifica comunque che l'area dello specifico intervento ne è esclusa.**
- 3. rispetto agli ulteriori contesti paesaggistici limitrofo a una strada panoramica come individuato dall'art. 84 delle NTA; l'intervento non intercetta la strada ne eventuali visuali panoramiche.**

In riferimento alle "aree tutelate per legge", come individuato dall'art. 38 comma 2 delle NTA del PPTR gli interventi che comportino modificazione dello stato dei luoghi sui beni paesaggistici (l'intervento non interferisce con i beni paesaggistici che insistono nel sedime aeroportuale si vedano punti 1 e 2) fatti salvi gli 70 interventi espressamente esclusi a norma di legge, sono subordinati all'autorizzazione paesaggistica prevista dal Codice rilasciata nel rispetto delle relative procedure.

Rispetto agli ulteriori contesti paesaggistici il sedime aeroportuale risulta limitrofo a una strada panoramica come individuato dall'art. 84 delle NTA, e come riportato dalla tavola 6.3.2 "Componenti dei valori percettivi" del PPTR. Secondo l'art. 85, punto 2, delle NTA, le strade panoramiche "Consistono nei tracciati carrabili, rotabili, ciclo-pedonali e natabili che per la loro particolare posizione orografica presentano condizioni visuali che consentono di percepire aspetti significativi del paesaggio pugliese, come individuati nelle tavole della sezione 6.3.2".

In riferimento a tali tipologie di beni valgono le Misure di salvaguardia e di utilizzazione riportate all'art. 88 commi 2 e 3 che individuano rispettivamente i piani, i progetti e gli interventi da considerarsi non ammissibili e ammissibili in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica. Ai sensi dell'art. 91 i progetti sottoposti ad accertamento della compatibilità paesaggistica devono essere corredati dalla Relazione paesaggistica redatta secondo quanto disposto dal DPCM 12/12/2005.

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

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

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

Il DGR 1514/2015 "Prime linee interpretative per l'attuazione del Piano Paesaggistico Territoriale della Puglia approvato con DGR 176 del 16/02/2015", con riguardo all'art. 88 riporta:

*Fuori dai casi degli interventi di rilevante trasformazione del paesaggio, l'accertamento di compatibilità paesaggistica è richiesto laddove l'intervento [...] interceda:*

[...]

- *Il solo sedime delle “strade paesaggistiche”, delle “strade panoramiche” o dei “luoghi panoramici”, nelle more dell’adeguamento degli strumenti urbanistici al PPTR o della formazione dei piani locali, ai quali si manda per la definizione le visuali panoramiche delle “strade panoramiche” e dei “luoghi panoramici”.*

[...]

Il Comune di Brindisi non ha ancora adeguato il Piano Urbanistico al PPTR; pertanto, non sono state definite eventuali visuali panoramiche particolari. Quindi l'intervento, non intercettando il sedime della strada panoramica, è escluso dell'accertamento di compatibilità paesaggistica (lett. b, comma 1, art. 89, delle NTA del PPTR).

Infine, nonostante sia riportata una sovrapposizione tra la fascia di rispetto della Chiesa di Santa Maria del Casale e il sedime aeroportuale, l'intervento in oggetto non interferisce tale area.

Non si ritiene pertanto che ci siano interferenze tra le opere da realizzarsi e i beni culturali individuati dal PPTR.

L'intervento ai sensi dell'art. 38 comma 6 delle NTA del PPTR non si ritiene essere subordinato:

- ne a rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di cui agli artt. 146 e 159 del Codice.
- ne all'accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 89, comma 1, lettera b)."

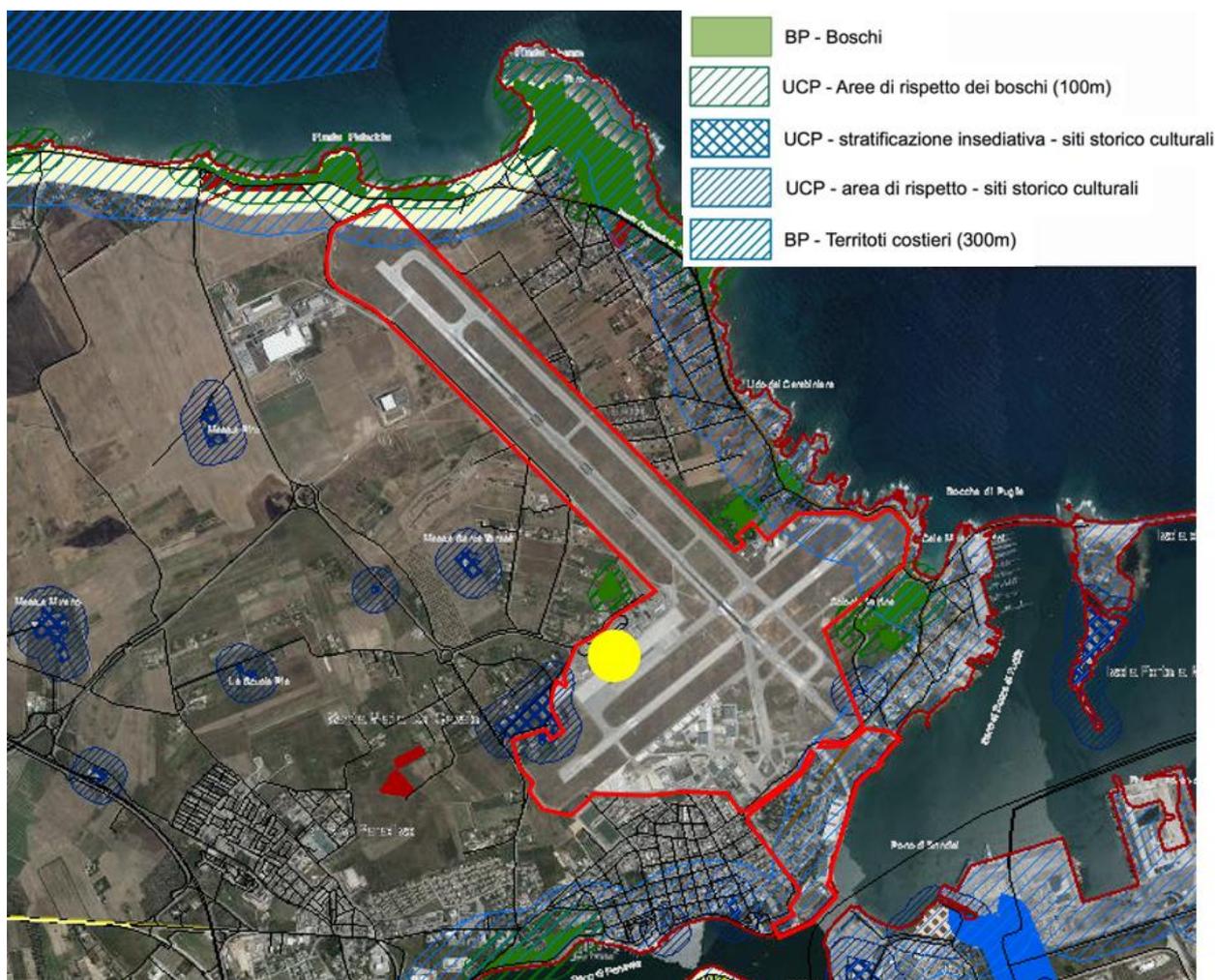


Figura 3 – Estratto del Sistema delle Tutele del PPTR, con evidenziate in giallo le aree di intervento e in rosso il confine del sedime aeroportuale (fonte webgis portale regionale)



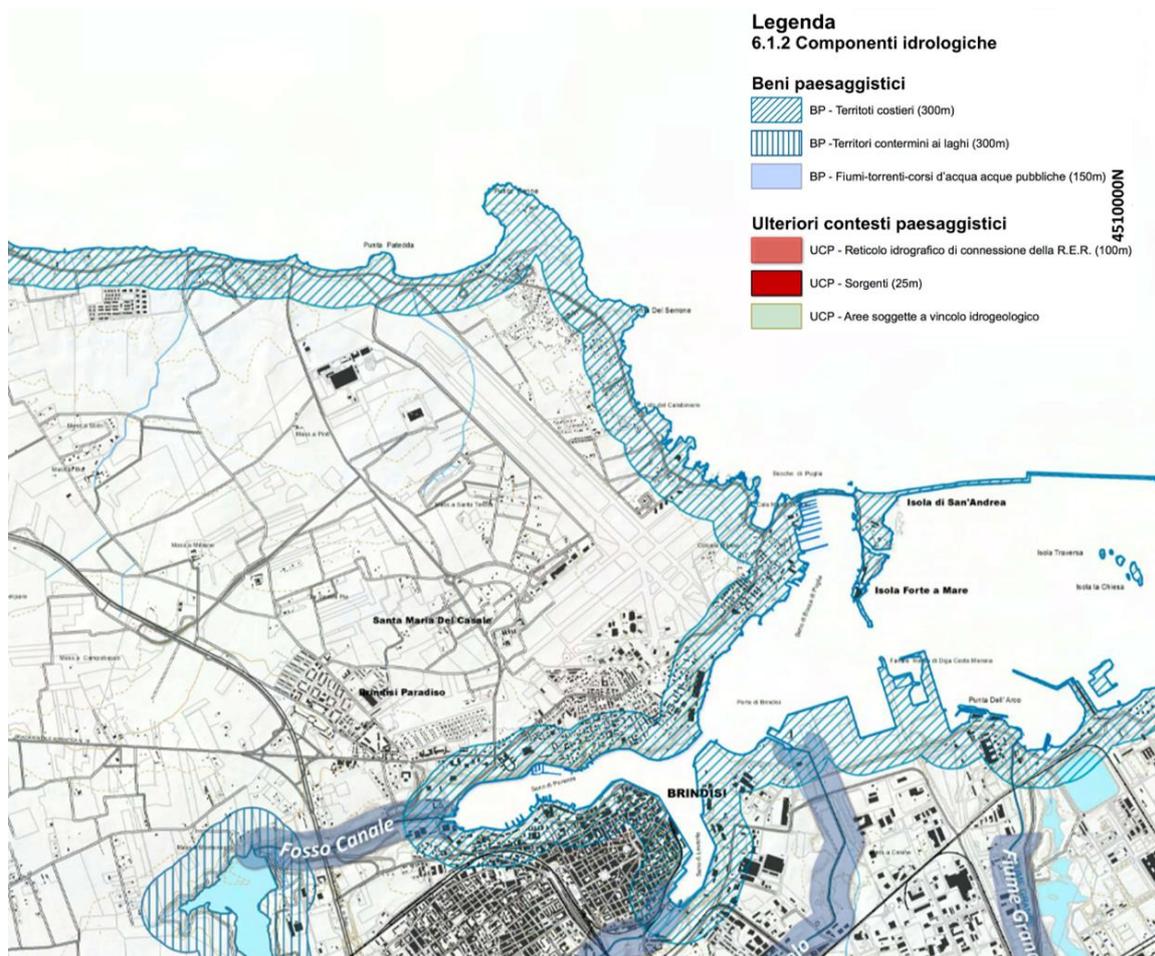


Figura 5 – Estratto tavola 6.1.2 "Componenti idrologiche" del PPTR

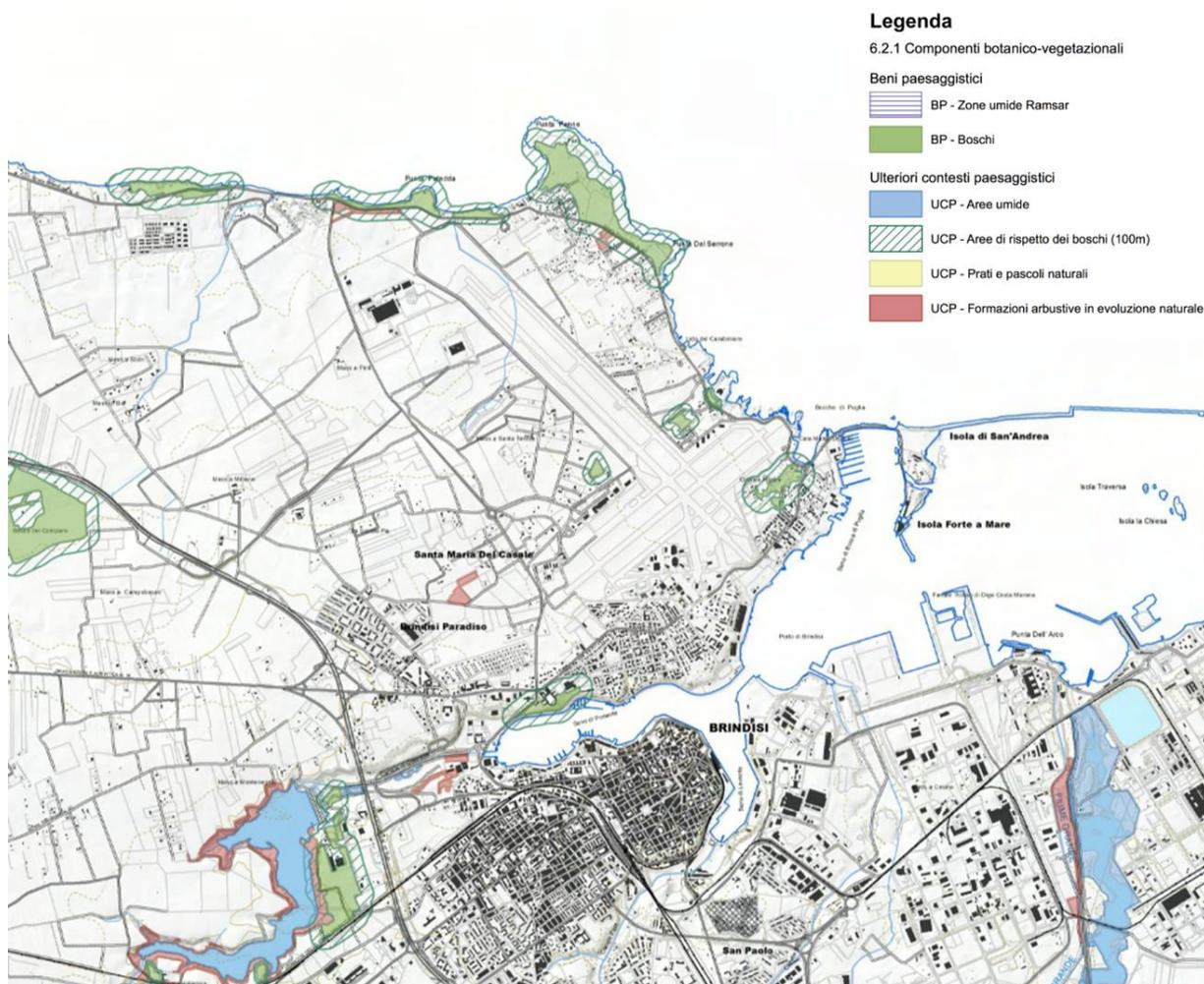


Figura 6 – Estratto tavola 6.2.1 "Componenti botanico-vegetazionali"

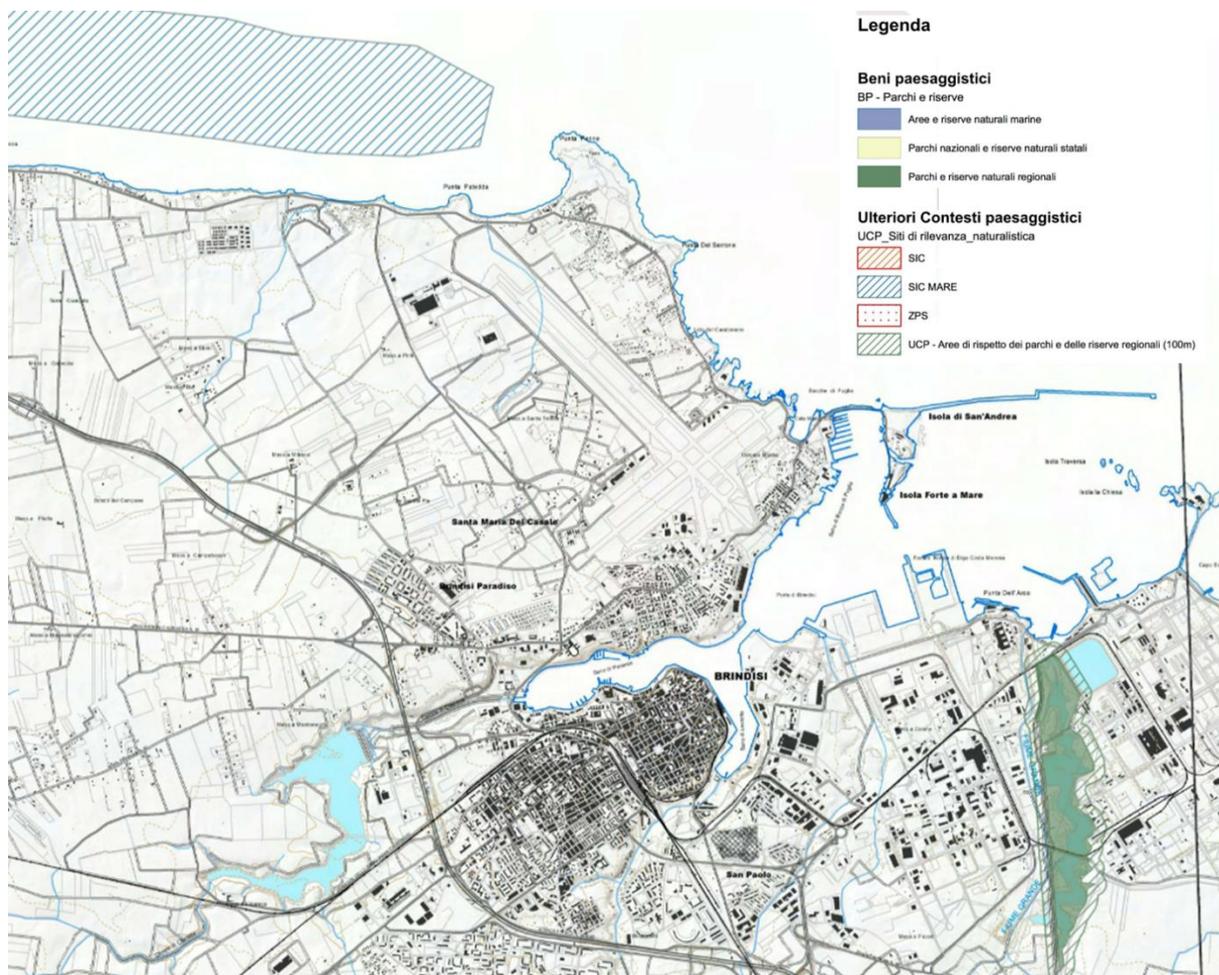


Figura 7 – Estratto tavola 6.2.2 "Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici"

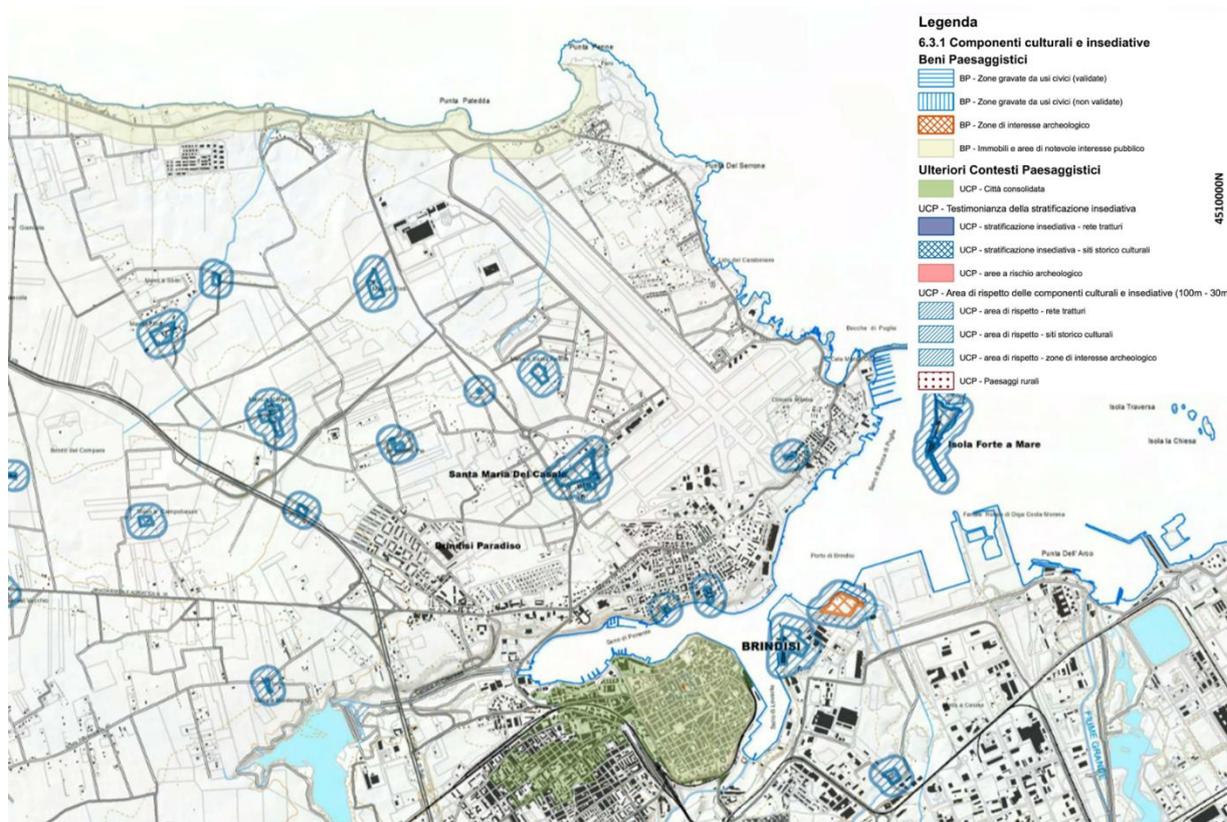


Figura 8 – Estratto tavola 6.3.1 "Componenti culturali e insediative"

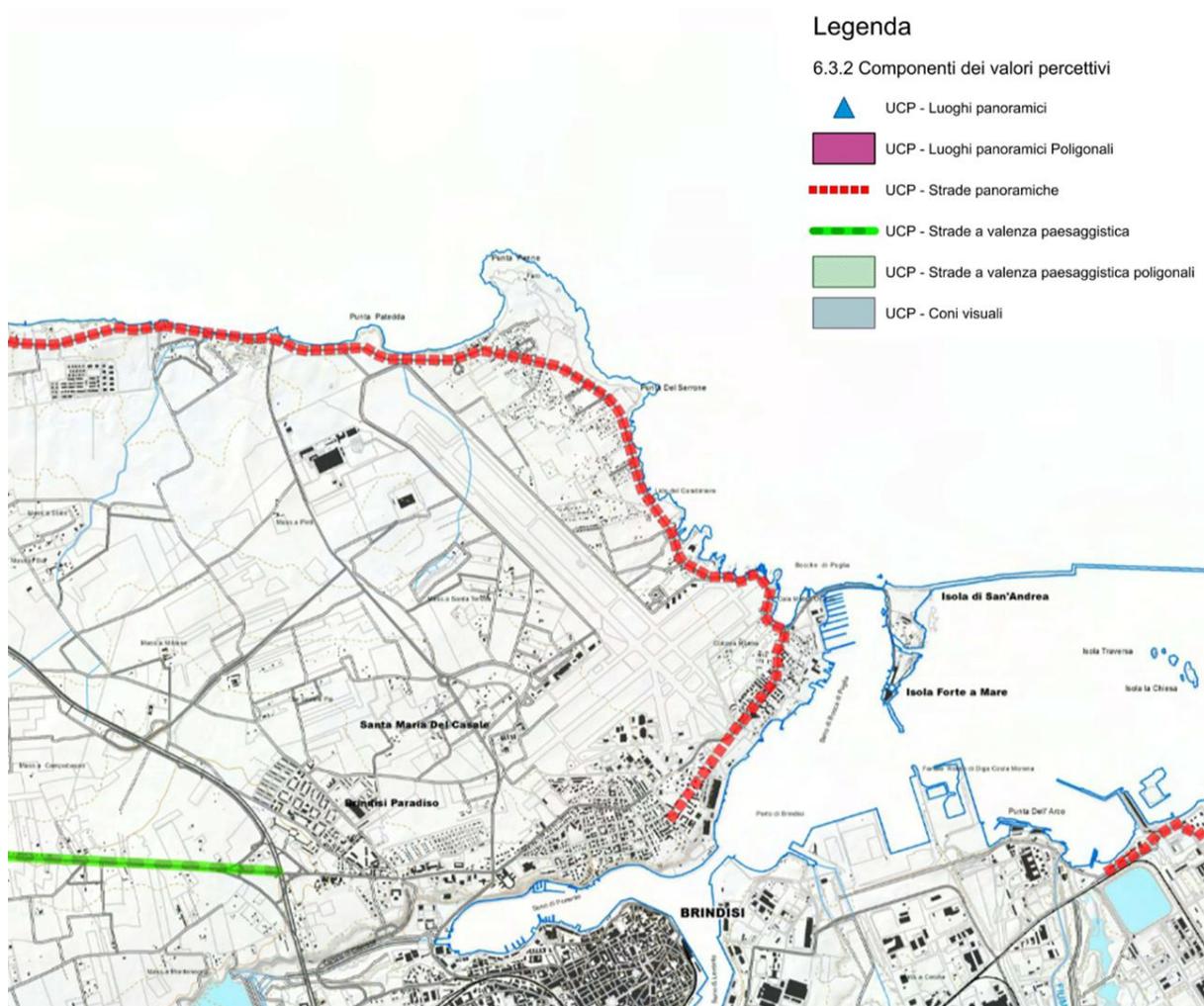


Figura 9 – Estratto tavola 6.3.2 "Componenti dei valori percettivi" del PPTR

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

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Brindisi è stato adottato ai sensi e per gli effetti della L.R. 20/01 art. 7 comma 6 con Deliberazione del Commissario Straordinario con poteri del Consiglio n. 2 del 06/02/2013. IL PTCP recepisce indirizzi, direttive e prescrizioni dei piani: PUTT/P, PPTR, PAI e DRAG.

Il PTCP è di competenza della Provincia di Brindisi, in attuazione del "Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti locali" approvato con Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii. che dispone, all'articolo 20, comma 2, 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"* e della Legge Regionale della Puglia 15 dicembre 2000, n. 25 e ss.mm.ii. che 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"*.

Il PTCP costituisce atto di programmazione generale e si ispira ai principi della sostenibilità, della sussidiarietà nei rapporti con lo Stato, la Regione e fra gli enti locali, e della partecipazione.

Il piano territoriale di coordinamento ha il valore e gli effetti dei piani di tutela nei settori della protezione della natura, della tutela dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali, a condizione che la definizione delle relative disposizioni avvenga nelle forme di intesa fra la Provincia e le amministrazioni regionali e statali competenti.

I principali obiettivi del PTCP di Brindisi sono:

- Il conferimento di una coerenza territoriale dell'assetto programmato, rispondente ai caratteri ed ai valori propri del territorio provinciale
- L'incremento della sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'assetto programmatico
- La massima integrazione tra territorio e "settori" funzionali
- La promozione della perequazione territoriale

Il Piano, pertanto, per conseguire tali obiettivi, si propone come flessibile e aperto, strutturale e integrato, con valenza paesaggistica, equo ed ecologicamente equilibrato. Flessibilità e apertura sono strettamente legate alla visione del territorio come un insieme vivente e mutevole, prodotto storico di processi di lunga durata in cui interagiscono ambiente abiotico e biotico. Il PTCP poi, mira ad essere "strutturale e integrato", ovvero in grado di riconoscere gli elementi di struttura non variabili per i quali sono stati definiti criteri che devono condizionare a priori le scelte degli interventi. La valenza paesaggistica e l'equilibrio ecologico del Piano risultano fondamentali per perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile e coerente alla visione integrata del territorio come *unicum plurisistemico*. Dunque, attraverso lo strumento della perequazione territoriale, si persegue l'obiettivo di distribuire equamente i vantaggi che il piano dovrebbe produrre.

Sempre a livello provinciale si segnala il Piano Strategico per lo Sviluppo e l'occupazione del territorio che a partire dal 2004, con una serie di atti, ha avviato un processo di pianificazione dell'area brindisina:

1. Protocollo di intesa dell'area vasta brindisina, sulla base della delibera CIPE n. 20 del 2004 (ripartizione delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate) e la D.G.R. n. 262/2005 "*Finanziamento proposte di interventi Progetti accelerati in aree urbane*", maggio 2005
2. Adozione del Documento Strategico Regione Puglia 2007/2013, agosto 2006
3. Linee guida per la pianificazione strategica dell'area vasta, giugno 2007
4. "Costituzione dell'organismo di coordinamento interistituzionale finalizzato alla elaborazione e redazione del piano strategico e del piano della mobilità dell'area vasta brindisina", settembre 2007
5. Documenti di "Riallineamento del Piano Strategico e del Piano della Mobilità dell'Area Vasta Brindisina", Convenzione Costituzione dell'organismo di coordinamento, ottobre 2007
6. Programma Stralcio Area Brindisina, 2010

Il PTCP individua ambiti di coordinamento della pianificazione urbanistica comunale, che rappresentano le unità con la quale la Provincia si vuole confrontare, stabilendo indirizzi e criteri di intervento di politica territoriale, con ruolo di coordinamento e di tramite con enti di livello

sovrordinato. L'ambito di interesse per il presente Quadro Pianificatorio risulta essere l'ambito dei comuni Brindisi-Latiano-Mesagne. È sede di servizi di livello superiore di tipo socio-sanitario, culturale e scolastico, nonché importante centro industriale regionale grazie alla presenza di alcuni grandi stabilimenti produttivi a capitale esogeno operanti nel settore della chimica, plastica, farmaceutica, aeronautica e produzione energetica. Considerata la posizione baricentrica di Brindisi, l'ambito riveste anche il ruolo di nodo di interscambio tra la direttrice costiera Bari-Brindisi-Lecce e la trasversale Brindisi-Taranto, oltre che collegamento transfrontaliero con l'Est Europa e i mercati del Sud-Est asiatico. Infine, non vanno trascurate le potenzialità di sviluppo che caratterizzano il turismo e i servizi connessi.

I principali ambiti di sviluppo individuati per il territorio, dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, risultano essere:

- Ambito industriale
- Ambito agricolo e agro-alimentare
- Ambito dei trasporti e della logistica
- Ambito turistico

L'ambito, contraddistinto da un sistema insediativo "forte", da una consistente presenza di popolazione e concentrazione di servizi ed attività, è caratterizzato da fenomeni di stagnazione e riconversione d'assetto (produttivo, servizi, energia, logistica), alla ricerca di una nuova identità territoriale. Le azioni debbono essere orientate in settori che siano in grado di garantire nuove strategie di sviluppo e che strategicamente organizzino interventi selettivi organizzati in reti e sistemi (PTCP, *Relazione di Piano*, pag. 35).

Nella tavola n. 1P "*Vincoli e tutele operanti*" del PTCP risulta evidenziato il vincolo architettonico recepito dal PUTT/P coincidente con la Chiesa di Santa Maria del Casale.

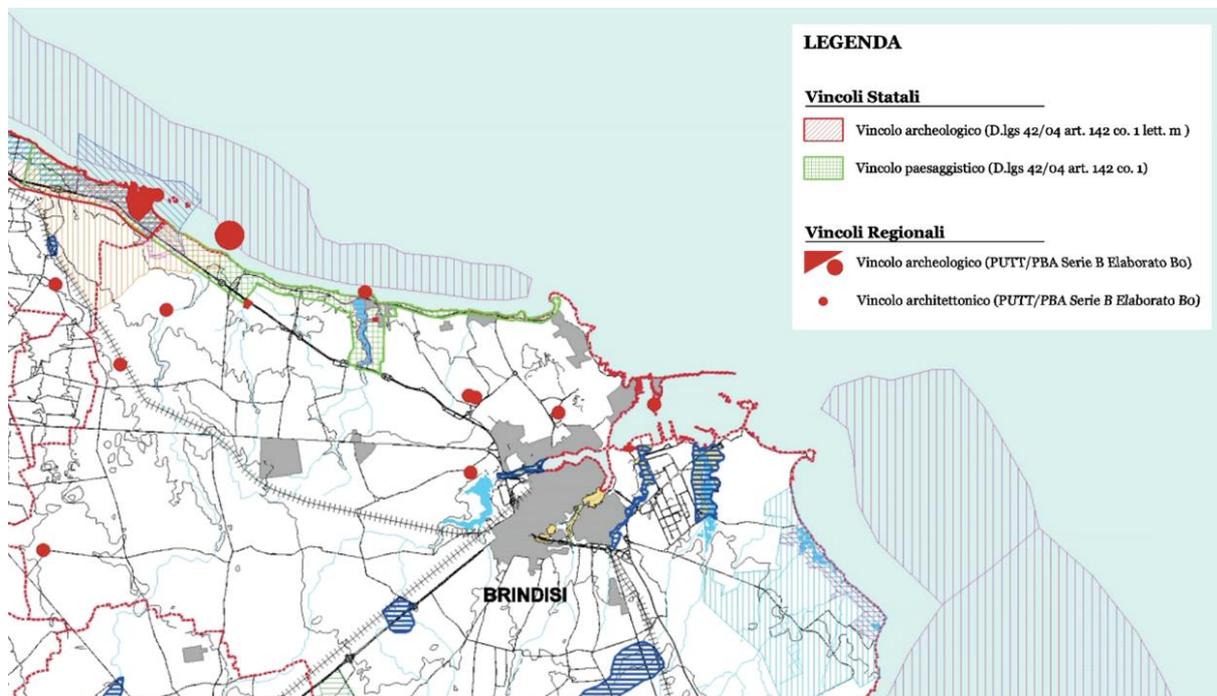


Figura 10 – Estratto della tavola 1P del PTCP "Vincoli e tutele operanti"

#### 4.6 PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG)

Il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Brindisi è stato approvato, ai sensi della L. S. N. 1150/42 e della L. R. n. 11/81, con DGR n. 7008 del 5 luglio 1985, e adeguato al Piano Urbanistico Territoriale Tematico-Paesaggio (PUTT/P), ai sensi dell'art. 5.06 delle NTA, approvato con DGR n. 10 del 19 gennaio 2012.

Con DGC n. 470 del 31 dicembre 2020 è stato approvato il documento contenente gli indirizzi per la formazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) della città di Brindisi, corredato da tre tavole grafiche illustrative. Inoltre, in ottemperanza al DRAG, sono stati consegnati il Documento Programmatico Preliminare (DPP), il documento di scoping, il rapporto preliminare ambientale della Valutazione Ambientale Strategica e l'Atto di Indirizzo.

Il progetto, è realizzato all'interno del sedime aeroportuale e non comporta modifiche interferenti con il territorio circostante. Si veda la Tavola 01A dell'adeguamento del PRG al

PUTT/p, riportata in Figura 11; dove il sedime aeroportuale è tipizzato nel PRG come “ZONE AEROPORTUALI – MILITARI – DEMANIO MARITTIMO”.

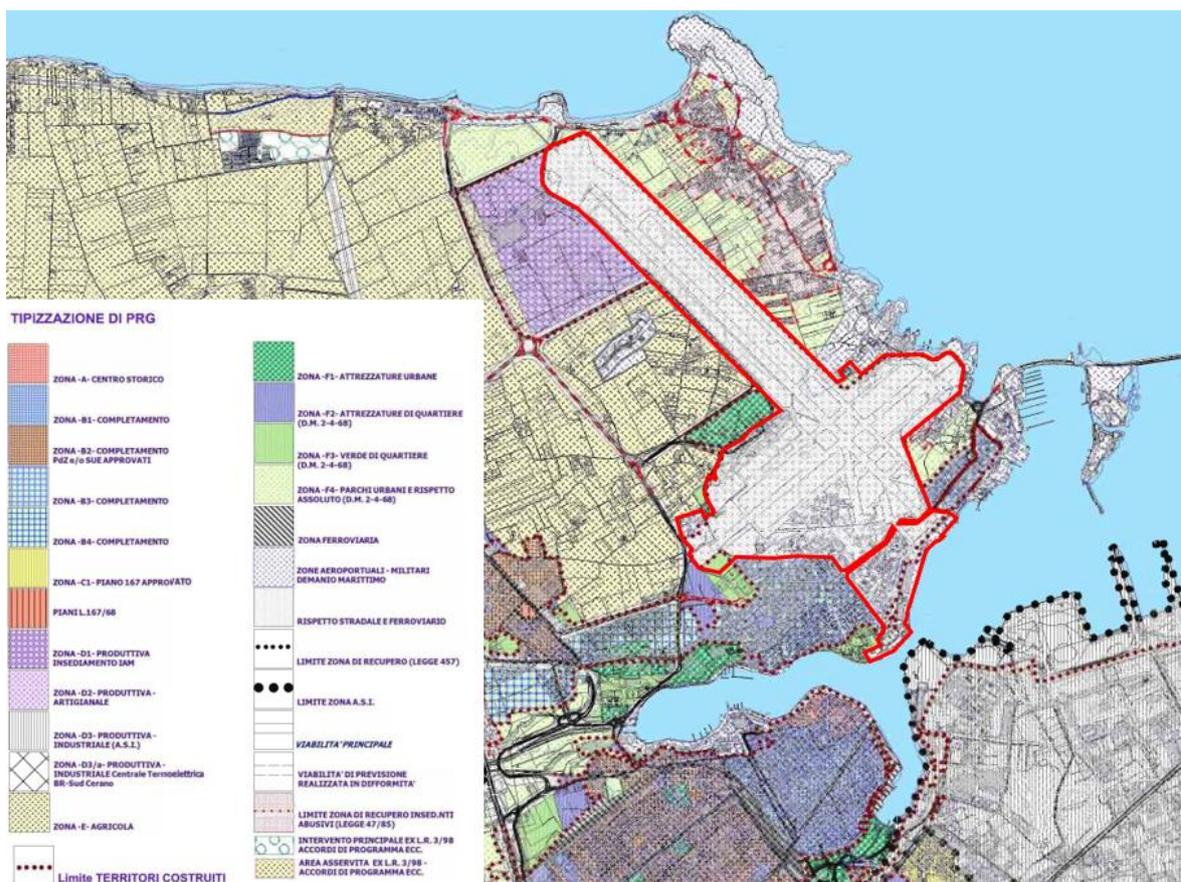


Figura 11 – Estratto della tavola n. 01A dell'adeguamento del PRG al PUTT/P, con in rosso i confini del sedime aeroportuale

Con Delibera di Giunta Comunale n. 470 del 31/12/2020, è stato approvato il documento contenente gli indirizzi per la formazione del Piano Urbanistico Generale della città di Brindisi, corredato da tre tavole grafiche illustrative.

Si riporta infine un estratto della zonizzazione acustica comunale in Figura 12. L'intervento rientra in Classe 6.

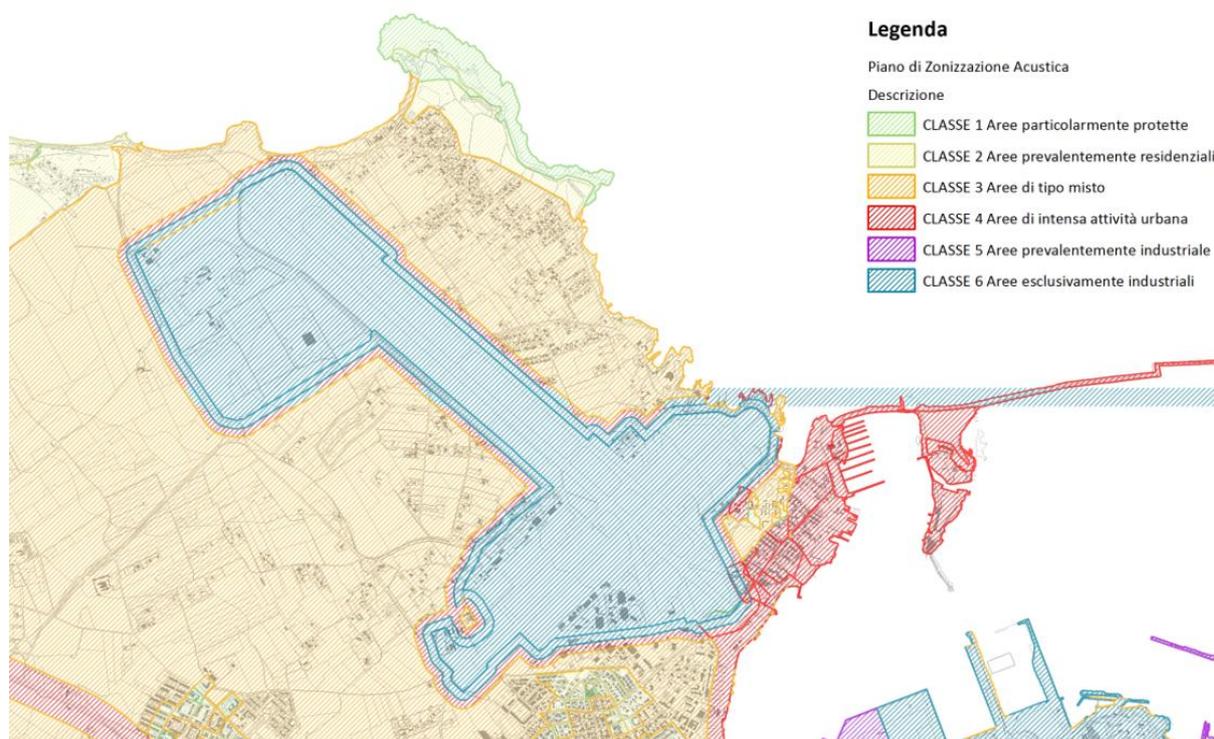


Figura 12 – Estratto zonizzazione acustica del Comune di Brindisi, tavola 2.7 del PUG/S

## **5 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI**

### **5.1 REGOLAMENTO RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE, A NORMA DELL'ART. 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE**

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

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

Tale provvedimento è entrato in vigore il 2 gennaio 2016.

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

<b>Bacini di traffico</b>	<b>Aeroporti di interesse nazionale</b>	<b>Aeroporti di rilevanza strategica</b>
1) Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo	Milano Malpensa, Torino
2) Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste	Venezia
3) Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona	Bologna, Pisa/Firenze
4) Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara	Roma Fiumicino
5) Campania	Napoli, Salerno	Napoli

<b>Bacini di traffico</b>	<b>Aeroporti di interesse nazionale</b>	<b>Aeroporti di rilevanza strategica</b>
6) Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto	Bari
7) Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone	Lamezia Terme
8) Sicilia orientale	Catania, Comiso	Catania
9) Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa	Palermo
10) Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero	Cagliari

*Figura 13 – Aeroporti di interesse nazionale e di rilevanza strategica in Italia*

Gli aeroporti di rilevanza strategica rivestono il ruolo di gate intercontinentali, per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico ed il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali.

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

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

L'Aeroporto del Salento di Brindisi rientra all'interno del bacino n. 6 Mediterraneo/Adriatico e nella categoria degli aeroporti di interesse nazionale.

## **5.2 PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI**

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

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

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

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

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

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

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

#### 5.2.1 RETE AEROPORTUALE NAZIONALE

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

Per ciascuno di tali bacini, sono stati identificati gli aeroporti di interesse nazionale come individuati dal DPR n. 201/2015, nell'ambito dei quali sono stati identificati alcuni scali di

particolare rilevanza strategica, tra cui Milano Malpensa, Venezia e Roma Fiumicino, riconosciuti gate internazionali.

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

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

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

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

<b>Bacini di traffico</b>	<b>Aeroporti di interesse nazionale</b>	<b>Aeroporti di rilevanza strategica</b>
1) Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo	Milano Malpensa, Torino

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

*Tabella 7 – Aeroporti di interesse nazionale e di rilevanza strategica individuati dal DPR n. 201/2015*

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

#### 5.2.2 ACTION PLAN DI SVILUPPO DELLA RETE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In riferimento all'Aeroporto di Brindisi il PNA individua i seguenti assi di intervento:

1. Infrastrutture aeroportuali:
  - 1.1. Nuove vie di rullaggio
  - 1.2. Ampliamento piazzali
  - 1.3. Riconversione aree militari
  - 1.4. Ampliamento Terminal passeggeri
  - 1.5. Ampliamento parcheggi
2. Intermodalità:
  - 2.1. Collegamento ferroviario
  - 2.2. Tram su gomma di collegamento alla stazione centrale di Brindisi

### **5.3 PIANO STRATEGICO 2019-2028**

Il Piano Strategico 2019-2028 è un documento di programmazione che definisce le linee guida della crescita di tutta la rete aeroportuale della Regione Puglia. Il piano, oltre a definire i nuovi modelli di business per la società di gestione della rete aeroportuale pugliese, ridisegna le direttrici di espansione verso quei mercati che possono assumere un ruolo di primo piano per l'ulteriore sviluppo di tutta l'area sud est dell'Italia. Nei prossimi 10 anni il traffico previsto sugli scali pugliesi dovrebbe attestarsi a circa 11 milioni di passeggeri, consentendo un utilizzo ottimale della capacità ricettiva delle infrastrutture aeroportuali pugliesi che già dispongono delle potenzialità necessarie a soddisfare l'ulteriore domanda. In particolare, le linee di sviluppo, individuate in uno scenario di breve, lungo e medio termine, si pongono i seguenti obiettivi:

- diversificazione dell'offerta del trasporto aereo, attraverso l'incremento del numero e della tipologia dei vettori al fine di diluire l'attuale market share;
- incremento del traffico point to point su destinazioni e hub europei e intercontinentali (nord Europa, Paesi dell'Est, Nord America, Far East);
- linee guida di sviluppo degli scali di Foggia e Grottaglie;
- sviluppo strategia miglioramento risultati attività non aeronautiche;
- miglioramento accessibilità della rete aeroportuale, anche attraverso il potenziamento dell'offerta intermodale su ferro e gomma.

### **5.4 PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PGTL)**

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

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

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

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

Il PGTL sostiene dunque la necessità di un aumento dell'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi di trasporto, concentrando in particolare l'attenzione sui processi di liberalizzazione dei mercati, finalizzati al miglioramento della qualità dei servizi ed alla riduzione dei costi. Vanno inoltre individuate e sviluppate opportune politiche per la gestione della domanda e per il suo riequilibrio verso le modalità economicamente, socialmente e ambientalmente più efficienti. Per raggiungere questo obiettivo sarà necessario puntare anche all'individuazione di strategie e strumenti volti a promuovere ed orientare l'innovazione tecnologica, per renderla funzionale al miglioramento della qualità dei servizi, all'aumento della competitività delle imprese ed alla riduzione delle diseconomie esterne proprie degli attuali modelli di trasporto pubblico e privato (inquinamento, congestione, incidentalità).

Si deve puntare innanzitutto a favorire la modernizzazione del settore dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza

europea. La modernizzazione deve anche riguardare la dotazione infrastrutturale per rendere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale.

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

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

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

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

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

interventi infrastrutturali, prioritari, da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

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

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

- dare priorità alla soluzione dei problemi "di nodo";
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l'arco alpino in collegamento con i principali porti del Nord Italia;
- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferro collegati con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto;
- adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale.

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

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

- valutare la possibilità di cofinanziare gli investimenti anche attraverso il ricorso a opportune politiche tariffarie.

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

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

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

Sempre in riferimento al sistema aeroportuale, dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due *hub* italiani, dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica.

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

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

## **5.5 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)**

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

L'ultimo Piano Attuativo approvato risulta essere il **PA 2021-2027**, approvato con DGR n. 551 del 6 aprile 2021, che individua 6 obiettivi strategici ritenuti di vitale importanza per lo sviluppo del sistema regionale della mobilità delle persone e delle merci nel rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile e degli obiettivi fissati dal Green Deal europeo, dalle politiche di Coesione per il periodo 2021-2027 e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Il nuovo PA si colloca in un momento storico particolare: in cui vi sono aggiornamenti degli atti di programmazione europea con i relativi Fondi Europei di Sviluppo Regionale (FESR) e nazionale in materia di infrastrutture (in particolare con il DEF 2020 "Italia veloce. L'Italia resiliente progetta il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica ed infrastrutture"). Inoltre non ci si può esimere dal considerare la pandemia di Covid-19 che ha avuto un pesante impatto sul sistema della mobilità delle persone e del trasporto, oltre che sulla logistica delle merci.

La programmazione 2021-2027, inoltre, prevede il rafforzamento delle condizioni abilitanti (o condizionalità ex ante secondo la nomenclatura del passato), ossia i pre-requisiti, connessi a ciascun obiettivo specifico, che devono essere assolti affinché la programmazione possa intervenire negli ambiti prescelti. Per quanto attiene alla programmazione degli interventi infrastrutturali, che attengono, più strettamente all'obiettivo 3 "un'Europa più connessa" è previsto che ciascuna Regione sia dotata di una specifica pianificazione aggiornata al periodo di programmazione in corso ed avente come obiettivo temporale degli interventi previsti il 2030; tale pianificazione dovrà rispettare le condizioni abilitanti di seguito elencate.

1. Necessità di valutazione degli investimenti mediante indicatori economici che tengano conto delle risultanze di modelli di traffico e degli impatti della liberalizzazione sui sistemi ferroviari.

2. Necessità di definire una politica dei trasporti nazionale che sia completamente coerente con il piano energia e clima (politica di sostenibilità ambientale e resilienza ai cambiamenti climatici).
3. Coerenza degli investimenti previsti nell'Allegato al DEF con le priorità della Commissione europea relative ai corridoi della rete centrale TEN-T e alla connettività delle comunità locali e delle regioni alle reti europee TEN-T.
4. Gli interventi al di fuori della rete centrale TEN-T, incluse le sezioni transfrontaliere devono garantire la complementarità fornendo una connettività sufficiente alle reti urbane, alle regioni e alle comunità locali
5. Garanzia di interoperabilità con le reti ferroviari europee e piano di sviluppo ERTMS.
6. Promozione della multimodalità, identificando le esigenze di terminal merci e trasbordo multimodale o trasbordo.
7. Misure pertinenti per la pianificazione delle infrastrutture volte a promuovere carburanti alternativi, in linea con i quadri strategici nazionali (PNSM, Direttiva DAFI, PUMS)
8. Effettuazione della valutazione dei rischi per la sicurezza stradale in linea con le strategie nazionali esistenti, unitamente a una mappatura delle strade e dei tratti interessati e alla definizione delle priorità degli investimenti corrispondenti.
9. Informazioni sulle risorse finanziarie corrispondenti agli investimenti previsti e necessarie per coprire i costi di esercizio e manutenzione delle infrastrutture esistenti e pianificate

La valenza strategica degli obiettivi della nuova programmazione europea soprarichiamati è ulteriormente avvalorata, ove ve ne fosse necessità, dalla "lezione appresa" attraverso la Pandemia COVID-19 che, oltre al suo tragico bilancio, ha dischiuso prospettive inedite di riorganizzazione degli stili di vita, di lavoro, di produzione, e quindi di mobilità, trasporti e logistica, che meritano la dovuta attenzione, con particolare riferimento alle potenzialità della digitalizzazione a supporto dell'efficientamento del complessivo sistema dei trasporti e alla transizione energetica. A tal proposito il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), programma di investimenti che l'Italia è in procinto di presentare alla Commissione europea nell'ambito del Next Generation EU, lo strumento per rispondere alla crisi pandemica provocata dal Covid-19. Il PNRR si articola in sei missioni, vale a dire sei aree tematiche strutturali di intervento, così articolate:

1. Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo
2. Rivoluzione verde e transizione ecologica
3. Infrastrutture per la mobilità
4. Istruzione, formazione, ricerca e cultura
5. Equità sociale, di genere e territoriale
6. Salute

Con riferimento al punto 3 “Infrastrutture per la mobilità” sono ritenuti necessari investimenti per migliorare l’intermodalità tra i diversi sistemi e le diverse reti di trasporto, anche nell’ottica di una maggiore resilienza e sostenibilità ambientale, nonché per garantire il raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni. Nell’ambito di questa missione, il Governo intende puntare, in primo luogo, sulla rete ferroviaria AV-AC ad alta velocità di rete per passeggeri e merci con il completamento dei corridoi TEN-T. Altri interventi riguarderanno la rete stradale e autostradale. Saranno, inoltre, introdotte anche in questo settore le tecnologie informatiche con la formazione degli Smart District. Infine, alcuni interventi saranno finalizzati alla promozione dell’intermodalità logistica integrata per le merci, di una mobilità a supporto del turismo lento e sostenibile, con specifico riferimento alle ferrovie turistiche. In questa visione si inserisce la proposta di revisione del regolamento TEN-T 1315-2013 avviata nel 2020 e di cui il CEF (Connecting Europe Facility) costituisce uno degli strumenti attuativi fondamentali. La Regione Puglia, cui spetta il primato tra le regioni italiane di obiettivo 1 per efficienza nella spesa dei fondi europei, si è impegnata attivamente nella procedura di consultazione promossa a livello unionale con una proposta presentata d’intesa con le Regioni Marche, Abruzzo e Molise per la revisione dell’assetto della rete TEN-T. Tale iniziativa, sostenuta e avvalorata da uno specifico Protocollo d’intesa per lo sviluppo del Corridoio Adriatico siglato il 24 ottobre 2020, dai Presidenti delle Regioni citate, ripropone con forza l’esigenza di completare e potenziare il corridoio infrastrutturale multimodale Adriatico – Ionico inserendolo nel Corridoio 5 Scandinavo – Mediterraneo ed indicando una serie di interventi strategici che interessano tutte le modalità di trasporto.

In tale ottica si inseriscono i 6 indirizzi strategici inizialmente menzionati, per lo sviluppo del sistema regionale della mobilità delle persone e delle merci nel rispetto dei principi comunitari e nazionali appena esposti. Gli obiettivi strategici sono:

1. **Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione**, proseguendo nella direzione delineata nell'ambito del Protocollo d'intesa per lo sviluppo del corridoio Adriatico, siglato il 24 ottobre 2020, dai presidenti delle regioni Marche, Abruzzo, Molise e Puglia. In particolare:
  - a. Migliorare la qualità delle connessioni alle reti TEN-T Core e Comprehensive, prevedendo, in particolare, una progressiva estensione della copertura della rete Core in ambito regionale fino a ricomprendere tutti i capoluoghi di provincia
  - b. Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità
2. **Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio**, avvicinando il sistema dei trasporti agli obiettivi del Green Deal europeo. Si prevede pertanto di:
  - a. Disseminare i principi della mobilità sostenibile attraverso la redazione di Linee Guida regionali e attraverso i finanziamenti concessi ai comuni per la redazione dei PUMS
  - b. Decarbonizzare progressivamente il sistema della mobilità e del trasporto delle merci attraverso azioni incentivanti ad ampio spettro per la sostituzione dei mezzi alimentati da combustibili fossili con mezzi alimentati da fonti energetiche ecosostenibili
3. **Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate**. Il Piano prevede:
  - a. Garantire l'accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale puntando, in particolare, a ridurre le criticità che gravano sui cittadini e gli operatori economici delle zone più svantaggiate e valutando le soluzioni più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale.
  - b. Costruire reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie

4. **Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto**, in accordo con la Carta Europea della Sicurezza Stradale a cui la Regione Puglia ha aderito. Per far ciò il piano si prefigge di:
- a. Dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS (Intelligent Transportation Systems) in grado di dialogare coi veicoli, e promuovere interventi atti a garantire le condizioni di sicurezza per la mobilità debole
  - b. Garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati, come indicato dal D.M. n.137 del 02/05/2012 relativo alle “Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 15 marzo 2011 n. 35” e coerentemente con il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS 2030)
5. **Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione)**; in linea con l'obiettivo di policy 3 della Politica di Coesione il Piano intende promuovere l'attuazione di iniziative ed investimenti per consentire il passaggio verso l'innovazione tecnologica. In particolare prevede
- a. realizzare l'Integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico provvedendo al potenziamento e alla velocizzazione dei servizi mediante la combinazione più efficiente di interventi non solo infrastrutturali ma anche tecnologici. Si prevede pertanto di sviluppare le iniziative del biglietto unico per il trasporto pubblico, interoperabile tra le aziende del trasporto sia su gomma che su ferrovia, anche in sinergia con i servizi della mobilità turistica.
  - b. realizzare una rete di trasporto collettivo e di servizi di mobilità condivisa progressivamente orientata a far percepire agli utenti la *Mobilità come un servizio* (approccio MaaS – Mobility as a Service) contribuendo ad affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.
  - c. accelerare l'introduzione della digitalizzazione nel campo della mobilità e dei trasporti attraverso l'implementazione di interventi “Smart Road” sulla viabilità principale per migliorare la sicurezza, gestire ed orientare la domanda ad un

uso coerente della rete stradale evitando, in particolare, la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria.

- d. promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica al fine di gestire le flotte dei veicoli commerciali, fronteggiare in maniera efficiente le criticità sulla rete in tempo reale, ottimizzare le operazioni ai nodi e permettere la sinergica interazione fra nodi medesimi, stabilire nuove forme di connessione tra i porti e le aree retroportuali
6. Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali; il Piano si propone di ridefinire la policy di gestione complessiva della mobilità regionale, ricercando le forme di governance più efficienti per lo sviluppo. A tal proposito il Piano intende:
- a. definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale;
  - b. adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale ricercando ogni possibile sinergia tra gli interventi già programmati ed in fase di realizzazione e quelli di nuova previsione, in una logica intermodale e comodale alle diverse scale territoriali;
  - c. assicurare la "progressività dei risultati" derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano attraverso la sua capacità di far evolvere il sistema mobilità per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti;
  - d. garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici della programmazione di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine;
  - e. prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni per elevare la qualità ed il contenuto di informazione nei processi, sia per i decisori che per gli stakeholders, i cittadini e le agenzie d'informazione;
  - f. nella logica di piano – processo, definire un sistema di monitoraggio del Piano che dia conto dell'efficacia delle azioni/strategie e indichi periodicamente i correttivi da apportare nella vigenza del piano

Secondo quanto indicato dal PA, lo scalo di Brindisi rappresenta una struttura di importanza strategica al servizio di un'area molto vasta, che comprende oltre alla provincia brindisina, anche quella di Lecce e buona parte di quella di Taranto. L'Aeroporto del Salento assume un'importanza fondamentale nel sistema dei trasporti regionale, e può considerarsi a tutti gli effetti polo di accesso privilegiato di un territorio a forte vocazione turistica.

L'aeroporto di Brindisi, riconosciuto come aeroporto di interesse nazionale, 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.

L'accessibilità stradale all'Aeroporto di Brindisi 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 complementarità tra gli scali pugliesi. Secondo il PA 2015-2019 infatti:

*"L'aeroporto di Brindisi, grazie ad una nuova fermata ferroviaria denominata "Perrino-Aeroporto del Salento", verrà presto collegato, attraverso uno shuttle di tipo BRT (Bus Rapid Transit), alla linea Adriatica ed a quella Taranto Brindisi (entrambe di RFI). Il percorso del BRT che si svilupperà su sede prevalentemente riservata, metterà l'aeroporto, in connessione anche con il Porto e il centro storico di Brindisi. L'ampliamento delle piazzole di sosta aeromobili e delle sale d'imbarco, la ristrutturazione della sede dei Vigili del Fuoco e l'acquisizione e*

*riconversione delle aree militari, completano questo assetto e sono alla base del piano di sviluppo aeroportuale.”*

Nel PA attuale 2021-2027 vengono riprese le considerazioni del PA 2015-2019 per tutto il sistema infrastrutturale e aeroportuale pugliese. In particolare, per l'aeroporto di Brindisi, vengono riportate le seguenti infrastrutture:

- Istituzione BRT Stazione ferroviaria Perrino – Aeroporto
- Realizzazione collegamento ferroviario con l'Aeroporto

Pertanto, oltre a quanto già previsto dal PA 2015-2019 è stato aggiunto anche il collegamento ferroviario che diparte dalla linea Bari-Lecce, il cui progetto è attualmente sottoposto a procedura di VIA.

## **6 PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE AMBIENTE**

### **6.1 PREMESSA**

Nel presente capitolo si introducono i principali piani vigenti di settore ambientale, rimandando all'elaborato “Caratteristiche dell'area” l'eventuale approfondimento degli stessi in relazione agli interventi di adeguamento del sistema smistamento bagagli dell'aeroporto di Brindisi.

### **6.2 PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA)**

La Regione Puglia, nell'ambito del Piano Regionale della Qualità dell'aria, adottato con Regolamento Regionale n. 6/2008, aveva definito la zonizzazione del proprio territorio ai sensi della previgente normativa sulla base delle informazioni e dei dati a disposizione a partire dall'anno 2005 in merito ai livelli di concentrazione degli inquinanti, con particolare riferimento a PM10 e NO2, distinguendo i comuni del territorio regionale in funzione della tipologia di emissioni presenti e delle conseguenti misure/interventi di mantenimento/risanamento da applicare.

In seguito all'aggiornamento normativo, in particolare:

- Con la direttiva NEC 2016/2284/UE, recepita nell'ordinamento nazionale dal D. Lgs. n. 81 del 30 maggio 2018 che abroga la precedente normativa e assume finalità generale

di miglioramento della qualità dell'aria e la salvaguardia della salute umana e dell'ambiente, mirando a fornire un contributo significativo al raggiungimento degli obiettivi del D. Lgs. n. 155 del 13 agosto 2010

- Con la DGR n. 774 del 15 maggio 2018 avente oggetto “*Riedizione del Piano Regionale di Qualità dell’Aria (PRQA) di cui al Dlgs 155/2015 e ss.mm.ii Finalità ed obiettivi di Piano*”, la Regione Puglia ha provveduto a dare avvio alla riedizione del PRQA (precedentemente adottato con DGR n. 328 dell'11/03/2008)

La Regione Puglia, con Legge Regionale n. 52 del 30.11.2019, all'art. 31 “Piano regionale per la qualità dell'aria”, ha stabilito che “Il Piano regionale per la qualità dell'aria (PRQA) è lo strumento con il quale la Regione Puglia persegue una strategia regionale integrata ai fini della tutela della qualità dell'aria nonché ai fini della riduzione delle emissioni dei gas climalteranti”. Il medesimo articolo 31 della L.R. n. 52/2019 ha enucleato i contenuti del Piano Regionale per la Qualità dell'aria prevedendo che detto piano:

- contiene l'individuazione e la classificazione delle zone e degli agglomerati di cui al decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 e successive modifiche e integrazioni (Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa) nonché la valutazione della qualità dell'aria ambiente nel rispetto dei criteri, delle modalità e delle tecniche di misurazione stabiliti dal d.lgs. 155/2010 e s.m.i.;
- individua le postazioni facenti parte della rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria ambiente nel rispetto dei criteri tecnici stabiliti dalla normativa comunitaria e nazionale in materia di valutazione e misurazione della qualità dell'aria ambiente e ne stabilisce le modalità di gestione;
- definisce le modalità di realizzazione, gestione e aggiornamento dell'inventario regionale delle emissioni in atmosfera;
- definisce il quadro conoscitivo relativo allo stato della qualità dell'aria ambiente ed alle sorgenti di emissione;
- stabilisce obiettivi generali, indirizzi e direttive per l'individuazione e per l'attuazione delle azioni e delle misure per il risanamento, il miglioramento ovvero il mantenimento

della qualità dell'aria ambiente, anche ai fini della lotta ai cambiamenti climatici, secondo quanto previsto dal d.lgs. 155/2010 e s.m.i.;

- individua criteri, valori limite, condizioni e prescrizioni finalizzati a prevenire o a limitare le emissioni in atmosfera derivanti dalle attività antropiche in conformità di quanto previsto dall'articolo 11 del d.lgs. 155/2010 e s.m.i.;
- individua i criteri e le modalità per l'informazione al pubblico dei dati relativi alla qualità dell'aria ambiente nel rispetto del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 195 (Attuazione della direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale);
- definisce il quadro delle risorse attivabili in coerenza con gli stanziamenti di bilancio;
- assicura l'integrazione e il raccordo tra gli strumenti della programmazione regionale di settore. Al comma 2 dello stesso articolo è sancito che "alla approvazione del PRQA provvede la Giunta regionale con propria deliberazione, previo invio alla competente commissione consiliare.

Il PRQA è redatto sulla base di tre elementi portanti: la conformità alla normativa (comunitaria e nazionale), il principio di precauzione e la completezza ed accessibilità delle informazioni. L'obiettivo del piano è quello di conseguire il rispetto dei limiti di legge per gli inquinanti per i quali nel periodo di riferimento si sono riscontrati superamenti.

### **6.3 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (PTA)**

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA), introdotto dal D.Lgs. 152/2006, è l'atto che disciplina il governo delle acque sul territorio. Strumento dinamico di conoscenza e pianificazione, che ha come obiettivo la tutela integrata degli aspetti qualitativi e quantitativi delle risorse idriche, al fine di perseguirne un utilizzo sano e sostenibile.

Il PTA pugliese contiene i risultati dell'analisi conoscitiva e delle attività di monitoraggio relativa alla risorsa acqua, l'elenco dei corpi idrici e delle aree protette, individua gli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici e gli interventi finalizzati al loro raggiungimento o mantenimento, oltretutto le misure necessarie alla tutela complessiva dell'intero sistema idrico.

Il Piano di Tutela delle Acque è stato approvato con R.R. 6/2008 e successivamente con DGR n. 774 del 15 maggio 2018 la Regione Puglia ha dato avvio al processo di aggiornamento del

PTA. Il Documento Preliminare Programmatico è stato approvato con DGR n. 2436 del 20 dicembre 2019.

L'aggiornamento si è reso necessario sia per tenere in considerazione le innovazioni normative, sia per l'accrescimento delle conoscenze acquisite negli anni attraverso le campagne di monitoraggio, le cui risultanze consentono un aggiornamento degli scenari del piano e delle misure in cui il piano si articola, al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi ambientali.

La fase di aggiornamento, partendo da studi sviluppati in ambito regionale inerenti all'identificazione e caratterizzazione dei corpi idrici superficiali e sotterranei, ha riguardato principalmente l'analisi delle pressioni e degli impatti generati dalle attività antropiche insistenti sui corpi idrici regionali, responsabili del peggioramento del loro stato tale da pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi ambientali fissati dalla Direttiva 2000/60/CE.

I risultati delle analisi delle pressioni, degli impatti da esse generati e del loro livello di significatività, individuati sulla base degli esiti dei monitoraggi ambientali condotti, hanno fornito il nuovo quadro conoscitivo di riferimento impiegato per il riesame ed aggiornamento del Piano di Tutela delle Acque regionale.

Un'importante fonte di informazione utilizzata per la valutazione delle pressioni e, più in generale, dello stato quantitativo dei corpi idrici sotterranei della regione Puglia, è stata lo studio "Aggiornamento del Bilancio Idrogeologico dei Corpi Idrici Sotterranei della Regione Puglia" realizzato in convenzione da Autorità di Bacino della Puglia e Istituto di Ricerca sulle Acque del CNR nel 2010. Detto studio è stato utile supporto anche nell'ambito della redazione del Bilancio Idrico Potabile, che la Regione Puglia ha fatto proprio con D.G.R n. 675 del 11 aprile 2012 (studio affidato dalla Regione Puglia all'Autorità di Bacino della Puglia mediante convenzione sottoscritta in data 5/08/2008).

In conclusione l'aggiornamento include importanti contributi innovativi in termini di conoscenza e pianificazione: delinea il sistema dei corpi idrici sotterranei (acquiferi) e superficiali (fiumi, invasi, mare, ecc) e riferisce i risultati dei monitoraggi effettuati, anche in relazione alle attività umane che vi incidono; descrive la dotazione regionale degli impianti di depurazione e individua le necessità di adeguamento, conseguenti all'evoluzione del tessuto socio-economico regionale e alla tutela dei corpi idrici interessati dagli scarichi; analizza lo

stato attuale del riuso delle acque reflue e le prospettive di ampliamento a breve-medio termine di tale virtuosa pratica, fortemente sostenuta dall'Amministrazione regionale quale strategia di risparmio idrico.

#### **6.4 PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)**

Approvato con Delibera del Comitato Istituzionale dell'autorità di Bacino della Puglia n. 39 del 30 novembre 2005, negli anni ha subito continue modifiche alle perimetrazioni.

La principale normativa nazionale di riferimento parte dalla legge 183/1989, inizialmente aggiornata con la Legge 493/1994 e successivamente col Decreto 180/1998 (convertito in L. 267/1998) in seguito all'alluvione di Sarno. Quest'ultimo decreto ha dato impulso alla pianificazione stralcio fissando una deadline (inizialmente prevista per il 31/12/1998 e successivamente slittata al 30/06/1999) per l'adozione dei Piani di Bacino. Con successivo atto d'indirizzo e coordinamento (DPCM 29/09/19998) si sono stabiliti i criteri per l'individuazione e la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico, attraverso l'attribuzione di quattro classi di rischio graduate in riferimento ai maggiori danni possibili rispetto alle vite umane ed alle infrastrutture. Tali classi di rischio vengono periodicamente aggiornate, sulla base delle campagne di monitoraggio previste.

Il ricorso alla pianificazione stralcio si configura come procedura ottimale per arrivare alla complessità della pianificazione di bacino senza attendere la definizione di un quadro conoscitivo che abbraccia contenuti di estrema vastità, trattandosi di ambiti tematici e territoriali più contenuti. La snellezza dello strumento consente di rispondere rapidamente a problematiche territoriali urgenti, attraverso la predisposizione di un programma d'interventi basato su studi specifici piuttosto che successivi ad una emergenza.

Il PAI della Regione Puglia si pone come obiettivo immediato la redazione di un quadro conoscitivo generale dell'intero territorio di competenza dell'Autorità di Bacino, in termini di inquadramento delle caratteristiche morfologiche, geologiche ed idrologiche. Nel frattempo viene effettuata un'analisi storica degli eventi critici (frane e alluvioni) che consente di individuare le aree soggette a dissesto idrogeologico, per le quali è già possibile una prima valutazione del rischio.

Il PAI della Regione Puglia ha le seguenti finalità:

- La sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico – forestali, idraulico – agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistico;
- La difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto;
- Il riordino del vincolo idrogeologico;
- La difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua;
- Lo svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico, nonché della gestione degli impianti

#### **6.5 PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI (PGRA)**

La Direttiva Europea n. 2007/60/CE del 23 ottobre 2007 intende *"istituire un quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni, volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con le alluvioni all'interno della Comunità"* (art.1).

Ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 10 dicembre 2010, n. 219, nelle more della costituzione delle Autorità di Bacino Distrettuali (di cui all'art. 63 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152), le Autorità di Bacino di rilievo nazionale e le Regioni, ciascuna per la parte di territorio di propria competenza, provvedono all'adempimento degli obblighi previsti dal D.Lgs. 49/2010. Ai fini della predisposizione degli strumenti di pianificazione di cui al predetto D.Lgs. 49/2010, le Autorità di Bacino di rilievo nazionale svolgono la funzione di coordinamento nell'ambito del distretto idrografico di appartenenza.

Il governo del rischio alluvioni è attualmente garantito da piani di settore, da strumenti di pianificazione territoriale concorrenti e, per quanto concerne la gestione in fase di evento, dai Piani di Emergenza Comunali.

Nell'ambito del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale (Area Centro-Sud, Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Molise e Puglia), l'Autorità di Bacino Nazionale Liri-Garigliano e Volturno, le Autorità di Bacino Interregionali e Regionali e le Regioni ricadenti

nel Distretto hanno attivato un Tavolo Tecnico Istituzionale e Operativo, finalizzato ad un confronto sullo stato della pianificazione in materia di alluvioni ed al coordinamento delle attività da porre in essere da parte di ciascuna delle Autorità di Bacino operanti nel Distretto e delle Regioni per la redazione del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (di seguito PGRA).

L'ambito di applicazione del PGRA è caratterizzato dall'elevata estensione territoriale e dalla pluralità di elementi esposti a differenti tipologie di eventi alluvionali. In questo contesto, in conformità con la legislazione vigente, il PGRA è elaborato per ambiti territoriali definiti "Unit of Management – UOM", ovvero unità di gestione di competenza delle "Competent Authority – CA".

Conclusa la fase di redazione delle Mappe della Pericolosità e del Rischio e di Reporting delle stesse sul portale SINTAI dell'Ispra, si definisce dunque il Piano di Gestione delle Alluvioni per la Unit of Management ITR1611020, corrispondente al territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia, indicata come Competent Authority ITADBR161.

Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA), ai sensi dell'art. 7 comma 3 del D.Lgs. 49/2010, si compone di due parti tra loro integrate, rappresentando l'opportunità concreta per ricompattare il sistema della difesa del suolo, integrando ed armonizzando gli aspetti della pianificazione territoriale con quelli della protezione civile, sia di area vasta che a scala comunale:

- **PIANIFICAZIONE** delle azioni di mitigazione del rischio, di competenza delle Autorità di Bacino Distrettuali (autorità competenti per le unità di gestione, con coordinamento dell'Autorità di Bacino Nazionale – ai sensi del D.Lgs. 219/2010);
- **SISTEMA DI ALLERTAMENTO**, nazionale, statale e regionale, per il rischio idraulico ai fini di protezione civile, di competenza delle Regioni, in coordinamento tra loro, nonché con il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile.

All'interno del Piano di Gestione delle Alluvioni è inoltre prevista l'integrazione degli obiettivi della 2007/60/CE con quelli ambientali e di tutela della risorsa idrica della Direttiva Quadro Acque 2000/60/CE.

## **6.6 PIANO DI GESTIONE DELLE ACQUE (PGA)**

La Direttiva Quadro sulle Acque – WFD (Direttiva 2000/60/CE), istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di risorse idriche, per la protezione di quelle superficiali interne, transizione, costiere e sotterranee, al fine di assicurare la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento, agevolare l'utilizzo idrico sostenibile, proteggere l'ambiente, migliorare le condizioni degli ecosistemi acquatici e mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità, attraverso il coinvolgimento delle parti interessate e l'opinione pubblica.

Come previsto dalla normativa, Il Distretto idrografico dell'Appennino Meridionale ha approvato il primo piano di gestione (2010 / 2013) nel 2010 – giusto DPCM 04 aprile 2013. L'azione di aggiornamento nel suo insieme è stata improntata all'attuazione della strategia di governo delle acque impostata con il I ciclo di Piano. Tale azione è mirata, in accordo con quanto condiviso dalle Regioni del Distretto nel Documento Comune d'Intenti, ad un governo della risorsa idrica che sia organico e coordinato su base distrettuale, pur nel rispetto delle peculiarità dei singoli territori regionali. Tale aggiornamento ha fatto «corpo» nel Piano di Gestione II fase che è stato approvato con DPCM 27 ottobre 2016.

Il secondo aggiornamento del Piano di Gestione delle Acque 2021-2027 – III Ciclo di gestione – è stato adottato, ai sensi degli articoli 65 e 66 del D. Lgs. 152/2006, con delibera n. 1 del 20/12/2021 della Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale.

Il Piano di Gestione Acque, redatto ai sensi della Direttiva 2000/60/CE, costituisce uno strumento organico ed omogeneo attraverso il quale è stata impostata l'azione di *governance* della risorsa idrica a scala distrettuale, al fine di verificare se e come attuare ulteriori misure atte a tutelare, migliorare e salvaguardare lo stato ambientale complessivo della risorsa idrica in ambito di Distretto, oltre che a garantire la sostenibilità di lungo periodo del sistema delle pressioni antropiche agenti sul patrimonio idrico di distretto.

In questo contesto, il Piano definisce, in accordo con quanto condiviso dalle Regioni del Distretto nel Documento Comune d'Intenti (2012), un'azione di *governance* della risorsa idrica che sia organico e coordinato su base distrettuale, pur nel rispetto delle peculiarità dei singoli territori regionali. Il segno tangibile di tale condivisione è stata la sottoscrizione, seguita al richiamato Documento Comune di Intenti di intese bilaterali tra alcune Regioni del Distretto

inerenti la regolamentazione dei trasferimenti idrici interregionali, quali atti di anticipazione del più generale Accordo di Programma Unico su base distrettuale.

Il Piano di Gestione Acque ha già visto la realizzazione di due cicli:

- il I Ciclo (2010-2016), redatto nel 2010 ed approvato con DPCM del 10 aprile 2013;
- il II Ciclo (2016-2021), adottato nel marzo 2016 ed approvato con DPCM del 27 ottobre 2016, il quale costituisce un aggiornamento del ciclo precedente.

L'art. 5 della Direttiva 2000/60/CE richiede che *“gli Stati membri provvedono affinché, per ciascun distretto idrografico, o parte di distretto idrografico internazionale compreso nel loro territorio, siano effettuati, secondo le specifiche tecniche che figurano negli allegati II e III, e completati entro quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva:*

- *un'analisi delle caratteristiche del distretto,*
- *un esame dell'impatto delle attività umane sullo stato delle acque superficiali e sulle acque sotterranee,*
- *un'analisi economica dell'utilizzo idrico.*

*Le analisi e gli esami di cui al paragrafo 1 sono riesaminati ed eventualmente aggiornati entro tredici anni dall'entrata in vigore della presente direttiva e, successivamente, ogni sei anni.”*

Il processo di aggiornamento del Piano di Gestione Acque III Ciclo 2021-2027, si contraddistingue per un maggiore livello di confidenza con quanto previsto dalla Direttiva 2000/60/CE, anche per l'attuazione di un insieme di strumenti normativi e linee guida che recepiscono in ambito nazionale la stessa Direttiva.

In questa ottica, i tratti distintivi dell'aggiornamento sono costituiti da:

- prosieguo e rafforzamento del processo di governance della risorsa idrica su base distrettuale;
- un approfondimento sulla significatività delle pressioni e degli impatti, utilizzando la metodologia proposta nelle Linee Guida per l'analisi delle pressioni (ISPRA, 2018);
- un aggiornamento dello stato di qualità ambientale dei corpi idrici e delle reti di monitoraggio all'uopo attivate;

- aggiornamento degli obiettivi di qualità ambientale, delle condizioni di rischio di non raggiungimento degli stessi e delle situazioni di deroghe agli obiettivi della Direttiva;
- un aggiornamento dell'analisi economica, che verrà sviluppata secondo il Manuale operativo pubblicato dal MATTM;
- adattamento del programma di misure allo stato ambientale dei corpi idrici ad oggi riconosciuto in ambito distrettuale

## **7 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA**

### **7.1 BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI**

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

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

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

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

- CartApulia, la Carta dei Beni Culturali della Regione Puglia, edita dal SIRPaC - Sistema Informativo Regionale per il Patrimonio Culturale,
- Sistema delle tutele del PPTR

La Carta dei Beni Culturali regionale è un sistema informativo territoriale (SIT) che consente di leggere e rappresentare la complessità del patrimonio culturale regionale, realizzato dal SIRPaC - Sistema Informativo Regionale per il Patrimonio Culturale.

La Carta è costituita da tutti i beni immobili e le aree di valore culturale e paesaggistico già oggetto di pubblicazione o i cui dati erano presenti negli archivi delle Soprintendenze o delle Università pugliesi.



*Figura 14 – Stralcio degli ATD (2011) rappresentante l'area aeroportuale*

Si riscontra la presenza del bene culturale Santa Maria del Casale nei pressi dell'ambito aeroportuale, così come riportato nella tavola Ambiti Territoriali Distinti – Sistema di

stratificazione storica dell'adeguamento del PRG al PUTT/P del 17 novembre 2011 (Figura 14), e nello stralcio della Carta dei beni culturali appartenente all'Atlante del PPTR (Figura 15).

L'intervento di adeguamento del sistema di smistamento bagagli dell'aeroporto di Brindisi non rientra nell'area di rispetto del bene.

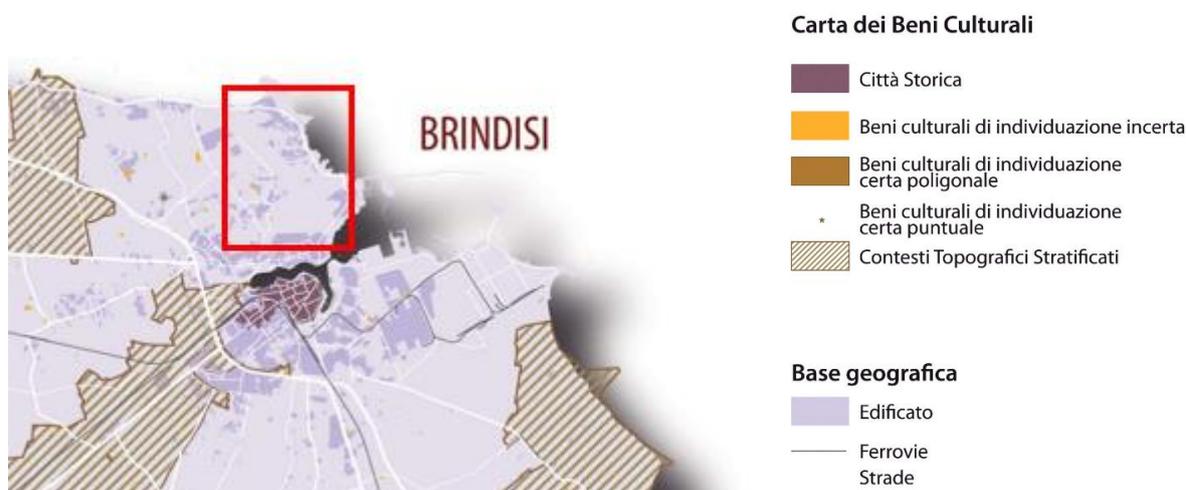


Figura 15 – Stralcio della Carta dei beni culturali del PPTR rappresentante l'area aeroportuale

Per quanto attiene ai beni paesaggistici, come si è avuto modo di osservare dall'elaborato cartografico "Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Sistema delle tutele: i beni paesaggistici", riportato in Figura 3, l'ambito aeroportuale ed il suo immediato intorno sono caratterizzati dalla presenza della fascia costiera ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi. Ciononostante, l'area di intervento, come precedentemente illustrato, non ricade in aree interessanti da vincolo.

## **7.2 AREE DI INTERESSE AMBIENTALE**

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

- Aree naturali protette (EUAP) ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991;

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

Nella Tabella 9 si riporta l'analisi delle relazioni tra dette aree naturali protette ed il sedime aeroportuale, facendo riferimento all'elaborato cartografico “Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Sistema delle tutele: gli ulteriori contesti paesaggistici”.

Ai fini di inquadrare il sedime aeroportuale all'interno del sistema della Rete Natura 2000, si riportano in Tabella 8 le distanze intercorrenti tra il sedime aeroportuale ed i SIC più prossimi ad esso come rappresentati in Figura 16.

<b>Aree naturali protette</b>		<b>Distanza dall'Aeroporto</b>
Rete Natura 2000	SIC IT9140005 “Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni”	Circa 3 km
	ZPS IT9140008 “Torre Guaceto”	Circa 3 km
	SIC IT9140009 “Foce Canale Giancola”	Circa 6 km
	SIC/ZPS IT9140003 “Stagni e saline di Punta della Contessa”	Circa 6 km

*Tabella 8 - Siti Rete Natura 2000 ubicati in prossimità dell'Aeroporto*

Vincolo/disciplina	Analisi	
EUAP	Rif. lex	LR n. 86 del 30 novembre 1983
	Rapporto	<p>L'ambito del sedime aeroportuale non interessa direttamente Aree naturali protette.</p> <p>Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sedime aeroportuale sono tali da poter ragionevolmente considerare trascurabili le interazioni dovute agli interventi.</p>
Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)	Rif. lex	Individuate dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, s.m. dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003
	Rapporto	<p>L'ambito del sedime aeroportuale oggetto di intervento non interessa direttamente Siti appartenenti alla Rete Natura 2000.</p> <p>Le distanze intercorrenti tra il sedime aeroportuale e i SIC più prossimi ad esso sono riportate in Tabella 8.</p> <p>In considerazione della tipologia di intervento e delle distanze intercorrenti tra tali aree ed il sedime aeroportuale sono tali da poter ragionevolmente considerare trascurabili le interazioni dovute agli interventi.</p>
Aree IBA	Rif. lex	In attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"
	Rapporto	<p>Il sedime aeroportuale non ricade in aree IBA.</p> <p>Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sedime aeroportuale sono tali da poter ragionevolmente considerare trascurabili le interazioni dovute agli interventi.</p>
Aree Ramsar	Rif. lex	Individuate dalla Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971

	Rapporto	<p>Il sedime aeroportuale non interessa aree Ramsar.</p> <p>Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sedime aeroportuale sono tali da poter ragionevolmente considerare trascurabili le interazioni dovute agli interventi.</p>
--	----------	--

Tabella 9 – Rapporto tra le aree di intervento e le Aree naturali protette

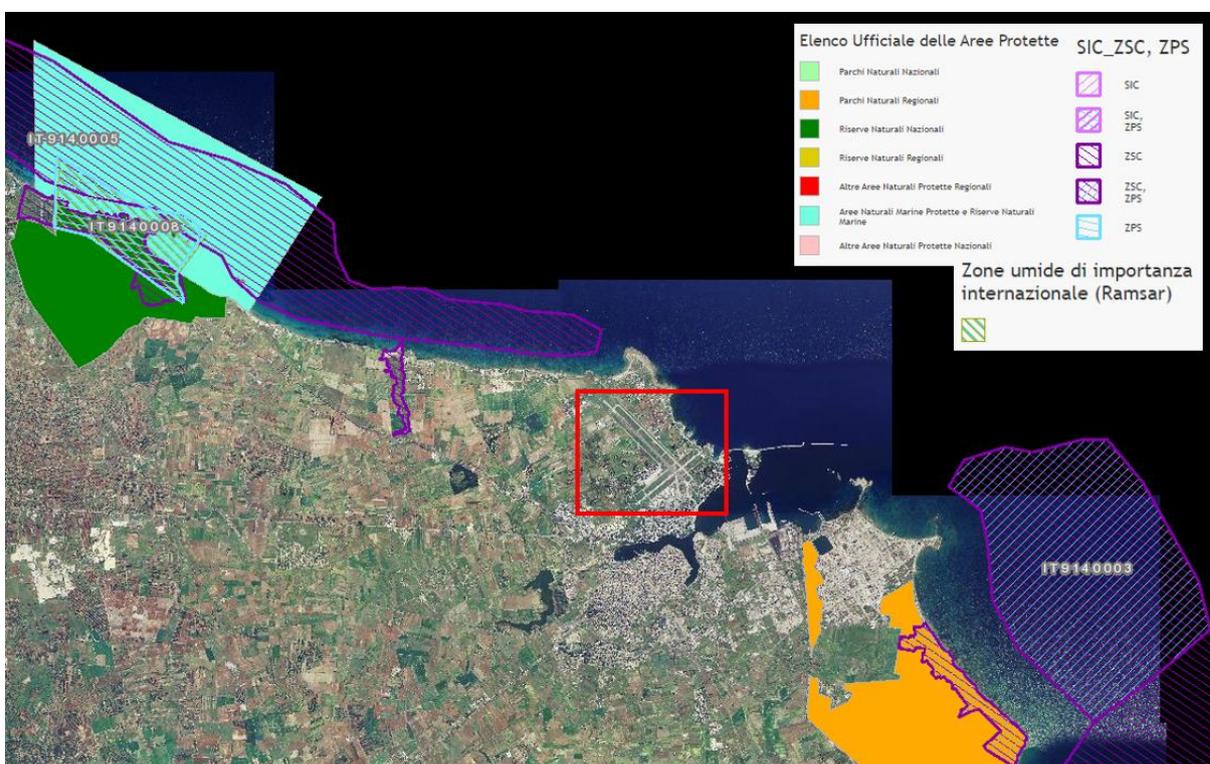


Figura 16 – Aree protette prossime al sedime dell'Aeroporto di Brindisi

Come si evince dalle tabelle sopra riportate, gli interventi di adeguamento del sistema di smistamento bagagli dell'aeroporto di Brindisi non interferiscono direttamente con alcuna area tutelata di interesse ambientale in quanto il sedime aeroportuale in oggetto si colloca ad ampia distanza da tali tipologie di aree. Rispetto ai siti della Rete Natura 2000, le distanze tra l'ambito aeroportuale e i SIC più prossimi ad esso sono pari o superiori ai 3 km; pertanto, in considerazione di tali distanze intercorrenti tra l'Aeroporto di Brindisi e tali aree e della tipologia

di intervento, le interazioni dovute agli interventi possono ragionevolmente considerare trascurabili.

### 7.3 VINCOLO IDROGEOLOGICO E IDRAULICO

Per l'individuazione delle aree gravate da vincoli idrogeologici e idraulici ai sensi del RDL n. 3267 del 30/12/1923 si è fatto riferimento a quanto riportato nel Piano Stralcio di Bacino dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale.

Sono state esaminati inoltre gli elaborati cartografici del PPTR componenti geomorfologiche e componenti idrologiche.

In riferimento alle componenti idrologiche: territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia (art. 142, comma 1, lett. a, del D.Lgs. 42/2004); la fascia ricade in parte all'interno del sedime aeroportuale ma non nella specifica area di intervento;

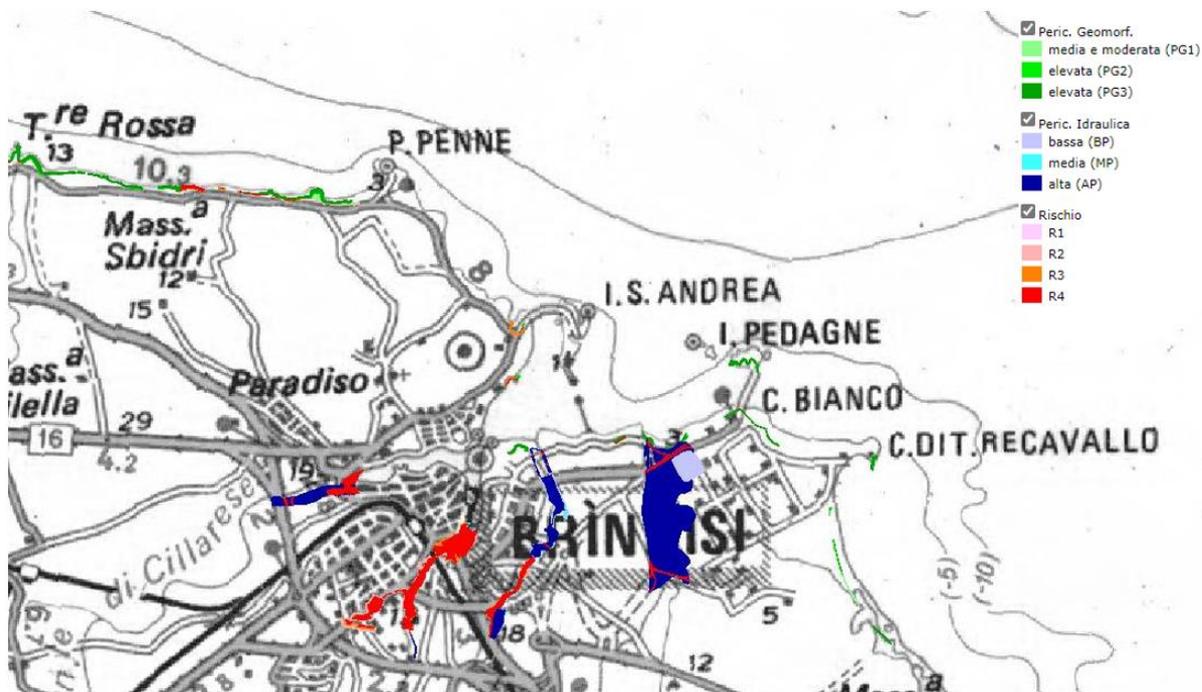


Figura 17 – Estratto tavola PAI indicante pericolo geomorfologico, idraulico e rischio

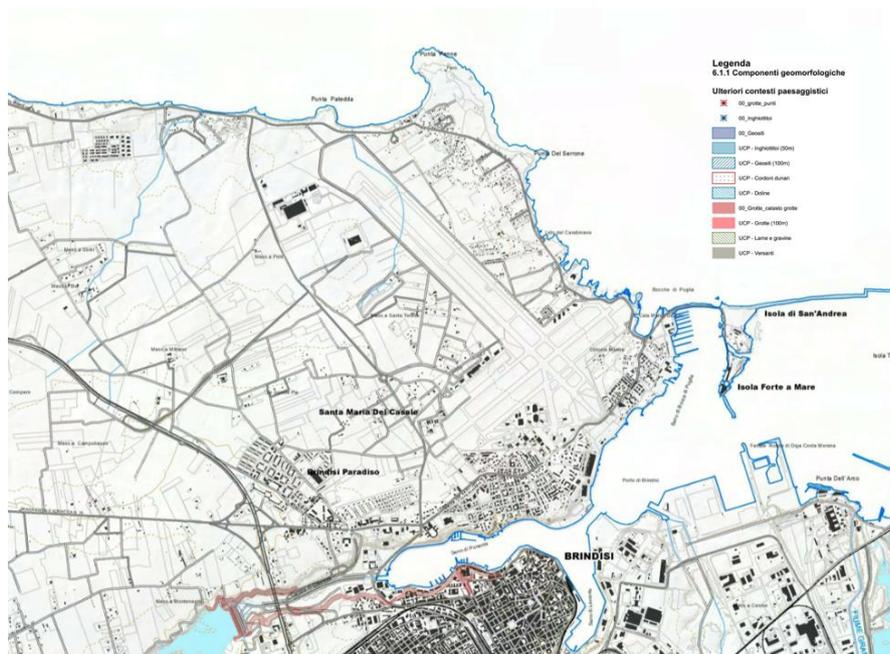


Figura 18 – Estratto tavola 6.1.1 - componenti geomorfologiche del PPTR

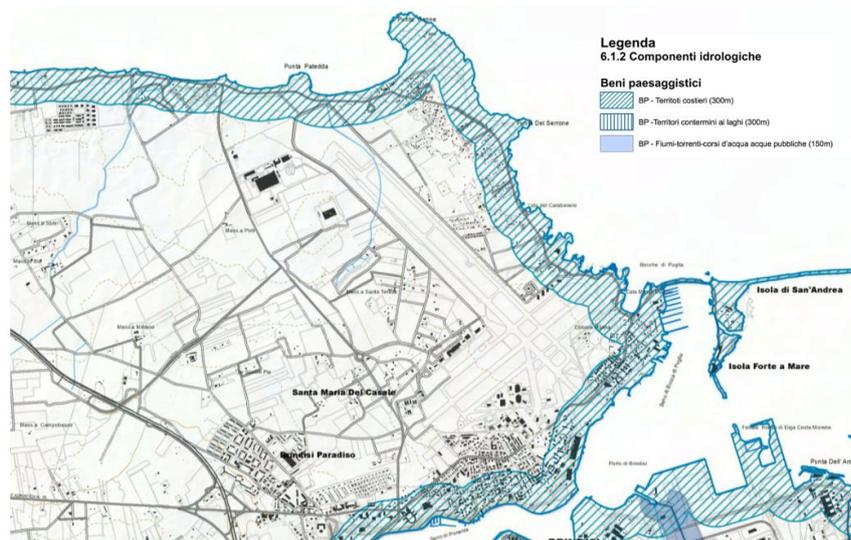


Figura 19 – Estratto tavola 6.1.2 - componenti idrologiche del PPTR

## **8 RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE**

## 8.1 RAPPORTI DI COERENZA

Come detto in premessa, l'obiettivo del presente elaborato è di fornire una sintetica ed efficace descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori.

**L'intervento risulta innanzitutto necessario al fine di adempiere ai recenti obblighi normativi in tema di sicurezza che prescrivono l'aggiornamento degli apparati EDS allo Standard 3 (ECAC) e deve essere realizzati entro 1° Marzo 2024 ai sensi del Regolamento UE 255/2021.**

L'intervento in oggetto rientra inoltre tra le iniziative del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 in fase di redazione e tiene anche conto della crescente domanda di traffico, orientate verso lo sviluppo ed il potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale, senza prevederne una sua espansione oltre il profilo dell'attuale sedime.

Secondo tale ottica, infatti, nell'ambito del Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del Codice della Navigazione (DPR n. 201 del 17 settembre 2015) e del **Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)**, il quale risulta ora in fase di aggiornamento, all'aeroporto di Brindisi è riconosciuto il ruolo di scalo primario con traffico nazionale e internazionale e pertanto ne viene affidato il ruolo di interesse nazionale.

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

In tal senso, il PNA riconosce per l'aeroporto di Brindisi il suo ruolo di scalo primario a supporto di Bari, pertanto ne individua una serie di interventi volti al potenziamento sia delle infrastrutture aeroportuali, sia dell'intermodalità, mediante la creazione e il potenziamento dei collegamenti ferroviari.

Sulla scorta di tali considerazioni emerge come le iniziative previste dal PSA in fase di redazione - e dunque il presente intervento - siano coerenti con le indicazioni proposte dal PNA, in quanto gli interventi di sviluppo e potenziamento della infrastruttura aeroportuale previsti dal PSA stesso

permetteranno allo scalo di Brindisi di rispondere in pieno alla tipologia di domanda di traffico attesa e di assolvere in pieno il ruolo affidatogli.

Discorso analogo vale anche per quanto riguarda il **Piano Generale dei Trasporti e Logistica** (PGTL) che considera fondamentale l'individuazione delle vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti.

Tali presupposti evidenziano come l'intervento insieme a quelli previsti dal PSA in fase di redazione si possa considerare del tutto coerente con gli obiettivi del PGTL, in quanto finalizzato al rafforzamento della vocazione e del ruolo assolto dall'Aeroporto di Brindisi nell'ambito della rete aeroportuale pugliese e, più in generale, di quella nazionale.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto riguarda il **Piano Regionale dei Trasporti** (PRT) della Puglia le cui strategie e linee di intervento si attuano mediante Piani Attuativi (PA) che, nel caso in specie ci si riferisce al Piano Attuativo 2021-2027, approvato con DGR n. 551 del 6 aprile 2021. Con DD n. 149 del 28.10.2021 "L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. Avvio del Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica e adozione del Documento preliminare del Piano Attuativo 2021 – 2027 del Piano Regionale dei Trasporti e del Rapporto preliminare di Orientamento", la Sezione Infrastrutture per la Mobilità della Regione Puglia ha dato avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza, del Piano Attuativo 2021-2027 del Piano Regionale dei Trasporti.

Nell'ottica di una gestione complementare degli scali pugliesi finalizzata al rafforzamento della competitività del sistema aeroportuale regionale in campo nazionale ed internazionale, all'Aeroporto di Brindisi il PA del PRT, in coordinamento con gli strumenti nazionali di pianificazione e programmazione di settore, riconosce il ruolo di aeroporto di interesse nazionale, chiamato a supportare lo sviluppo del sistema economico del "Grande Salento".

Pertanto, nell'ottica di un aumento del traffico passeggeri previsto per i prossimi anni, il PA prevede una serie di interventi di miglioramento dell'accessibilità allo scalo e di ammodernamento e implementazione dello scalo.

Stanti tali considerazioni gli interventi di adeguamento del sistema di smistamento bagagli degli aeroporti di Bari e Brindisi risultano pienamente coerenti con il Piano Regionale dei Trasporti e, più in generale, con tutta la pianificazione di settore.

## **8.2 I RAPPORTI DI CONFORMITÀ**

All'interno del presente paragrafo si è proceduto all'analisi dei rapporti di conformità intercorrenti tra le iniziative del progetto e il sistema dei vincoli e delle tutele riguardo agli strumenti e agli atti di pianificazione esaminati nei precedenti capitoli.

A tale riguardo si ricorda che l'intervento non interessa:

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

Per quanto concerne i Siti Rete Natura 2000 più prossimi al sedime aeroportuale (la cui distanza intercorrente è pari o superiore a circa 3 km); in un raggio di 10 chilometri dal perimetro del sedime aeroportuale sono i siti "Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni" (IT9140005), "Foce Canale Giancola" (IT9140009) e "Stagni e Saline di punta della contessa" (IT9140003).

Con riguardo alla pianificazione urbanistica comunale, l'analisi ha considerato gli strumenti urbanistici del Comune di Brindisi. Rispetto a tale pianificazione non si evidenziano azioni di progetto contrastanti con il PRG in vigore.

A conclusione di questo capitolo si riporta in sintesi l'esito della valutazione di coerenza/conformità tra l'intervento in esame e la pianificazione territoriale e settoriale, secondo i criteri precedentemente descritti.

	<b>COERENTE</b>	Relazione coerente, quindi priva di contraddizioni, fra il progetto in esame e il piano
	<b>COERENTE CON RISERVA</b>	Relazione coerente, fatte salve eventuali prescrizioni dalle autorità preposte, fra il progetto in esame e il piano
	<b>NON GIUDICABILE</b>	Non si rilevano relazioni dirette fra il progetto in esame e il piano
	<b>INCOERENTE</b>	Si rilevano contraddizioni evidenti fra il progetto in esame e il piano

Tabella 10 – Legenda

<b>PIANI TERRITORIALI</b>	
<b>TITOLO PIANO</b>	<b>COERENZA</b>
Documento Regionale di Assetto Generale	
Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio	
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	
Piano Regolatore Generale	

<b>PIANI DI SETTORE</b>	
<b>TITOLO PIANO</b>	<b>COERENZA</b>
Piano Regionale dei Trasporti	

Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	
Piano Regionale Qualità dell'Aria	
Piano di Tutela delle Acque	
Piano di Assetto Idrogeologico	
Piano di Gestione Rischio Alluvioni	
Piano di Gestione delle Acque	

## **9 SINTESI DEI VINCOLI**

- VINCOLO IDROGEOLOGICO

L'area in cui è prevista la realizzazione del progetto non è sottoposta a vincolo idrogeologico.

- VINCOLO AMBIENTALE

L'area in cui è prevista la realizzazione del progetto non ricade all'interno di aree naturali protette.

- VINCOLO ARCHEOLOGICO

L'area in cui è prevista la realizzazione del progetto non è sottoposta a vincolo archeologico. Si rammenta che, per tutte le opere sottoposte all'attuazione del D.Lgs. n. 50/2016, è comunque obbligatoria l'applicazione dell'art. 25 ai fini di una verifica preventiva dell'interesse archeologico sulle aree interessate. Tale verifica preventiva consente di accertare, prima di iniziare i lavori, la sussistenza di giacimenti archeologici ancora conservati nel sottosuolo e di evitarne la distruzione con la realizzazione delle opere in progetto.

- VINCOLO MONUMENTALE

L'area in cui è prevista la realizzazione del progetto non è sottoposta a vincolo monumentale.

- VINCOLO PAESAGGISTICO

L'area in cui è prevista la realizzazione del progetto non è sottoposta a vincolo paesaggistico.