

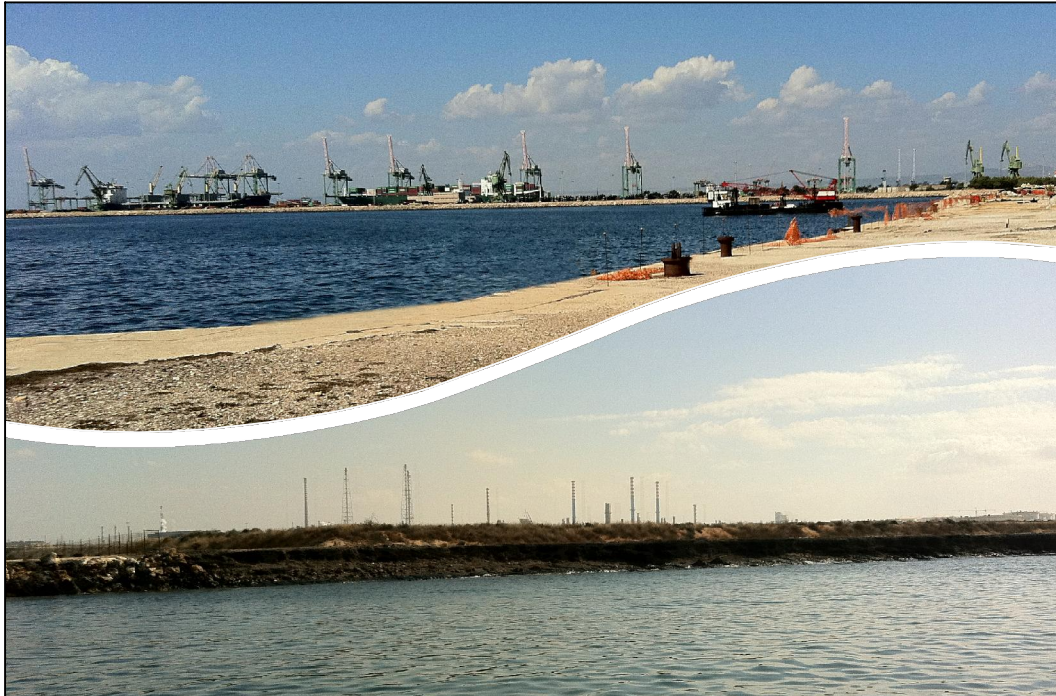
Regione PUGLIA



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE



Autorità Portuale di Taranto



Convenzione Sogesid S.p.A. - Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare
Regione Puglia - Autorità Portuale di Taranto del 19 Luglio 2011

INTERVENTI PER IL DRAGAGGIO DI 2,3 Mm³ DI SEDIMENTI IN AREA MOLO POLISETTORIALE E PER LA REALIZZAZIONE DI UN PRIMO LOTTO DELLA CASSA DI COLMATA FUNZIONALE ALL'AMPLIAMENTO DEL V SPORGENTE DEL PORTO DI TARANTO PROGETTO DEFINITIVO

Titolo elaborato

RELAZIONE URBANISTICA E SUI VINCOLI

Elaborato

ED 002

Redatto da



SOGESID

IL DIRETTORE TECNICO
Ing. Carlo MESSINA

GRUPPO DI LAVORO

Responsabile Servizio Operativo
Bonifiche e Rifiuti :

Ing. Enrico BRUGIOTTI

Il Responsabile del Procedimento

Ing. G. ALFANO - Ing. R. GRADO
(Opere Civili, Idraulica e Impiantistica)

Geol. P. MARTINES - Geol. V. SPECCHIO
(Geologia)

Ing. F. LEO (Geotecnica, Sismica e Strutture)

Ing. A. LUCIANO (Impianti Trattamento)

Ing. M. TARTAGLINI (Opere Marittime)

Ing. B. FERRARO (Computi metrici)

Dott. C. CORSI - Biol. S. RANIA
(Caratterizzazione Ambientale dei Sedimenti)

Arch. K. ELIA - Arch. E. CONFORTI -
Dott.ssa F. MONCADA - Geom. M. TEMPESTA
(Elaborazioni grafiche)

Cod. Commessa

PUG102

Codice

PD

ED

0

0

2

rev.
0

Nome file

PUG102PDED002_0

Data : **Ottobre 2012**

Rev.	Data	Descrizione modifica	verificato	approvato
0	ott/2012	1 ^a Emissione		

INDICE

1	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	2
2	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	6
3	PIANIFICAZIONE URBANISTICA E VINCOLISTICA DI SCALA SOVRALocale	7
	3.1 Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio- PUTT/p.....	7
	3.2 Piano per l'Assetto Idrogeologico- PAI.....	14
	3.3 Piano Regionale delle Coste.....	16
	3.4 Vincolo Rete Natura 2000 – SIC E ZPS	17
4	PIANIFICAZIONE URBANISTICA DI LIVELLO LOCALE E VINCOLISTICA	19
	4.1 Piano Regolatore Comunale Di Taranto	19
	4.2 Variante Generale al Piano Regolatore di Taranto	20
5	PIANIFICAZIONE DI LIVELLO PORTUALE - IL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO.....	22
	5.1 Il Nuovo Piano Regolatore Portuale Di Taranto	22
	5.2 Confronto tra il PRP ed il PRG	25
6	PIANO OPERATIVO TRIENNALE DEL PORTO.....	28
	6.1 Opere di maggiore rilevanza previste dal Piano Operativo Triennale del Porto.....	29
7	PARERE MOTIVATO VAS- VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	31
8	SINTESI DEI VINCOLI TERRITORIALI PRESENTI NELL'AREA	33
9	CONCLUSIONE	34

1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La presente relazione è stata redatta in riferimento al progetto definitivo del dragaggio della darsena del Molo Polisettoriale e del I lotto della cassa di colmata da realizzare a fianco del V Sporgente del Porto di Taranto al fine di definire il quadro conoscitivo dei Vincoli Paesaggistici e Ambientali presenti nella suddetta area di progetto.

L'intervento oggetto della presente progettazione denominato, "*Progetto Definitivo- Dragaggio in area del Molo Polisettoriale e I lotto cassa di colmata l'ampliamento V Sporgente del Porto di Taranto*", prevede il dragaggio dei sedimenti presenti nei fondali della Darsena Polisettoriale del porto di Taranto, che saranno poi refluiti in una vasca di colmata da realizzare nell'area marina adiacente il V sporgente, ed ampliamento dello stesso.

L'intervento di dragaggio dei sedimenti dovrà essere eseguito in fasi successive, in funzione della loro qualità e dell'esigenza portuale di garantire la navigabilità all'interno della Darsena anche durante i lavori (vedi relazione generale).

Il sito oggetto della progettazione in esame interessa parte dell'area portuale di Taranto, situato sulla costa settentrionale dell'omonimo Golfo. Il Porto è costituito da un'ampia rada denominata Mar Grande e da un'insenatura interna chiamata Mar Piccolo.

Le strutture portuali sono distribuite lungo il settore nord occidentale del Mar Grande che funge da Porto Mercantile e Porto Industriale, e immediatamente fuori di esso in direzione ovest in area destinata a Terminal contenitori e al 5° Sporgente. Quest'ultima in particolare interessa il progetto trattato nel presente studio.

L'ambito portuale nel suo immediato retroterra, presenta un territorio quanto mai antropizzato con presenza di grossi complessi industriali quali:

- Polo siderurgico ILVA;
- la raffineria AGIP Petroli;
- l'azienda cementiera CEMENTIR.

L'area oggetto del presente Studio è inclusa nel *Programma nazionale bonifiche dei siti inquinati SIN Taranto*, come da Decreto Ministeriale del 10 Gennaio 2000 che ha definito un perimetro all'interno del quale insistono insediamenti industriali ed aree con elevato interesse ai fini della conservazione del patrimonio naturale.

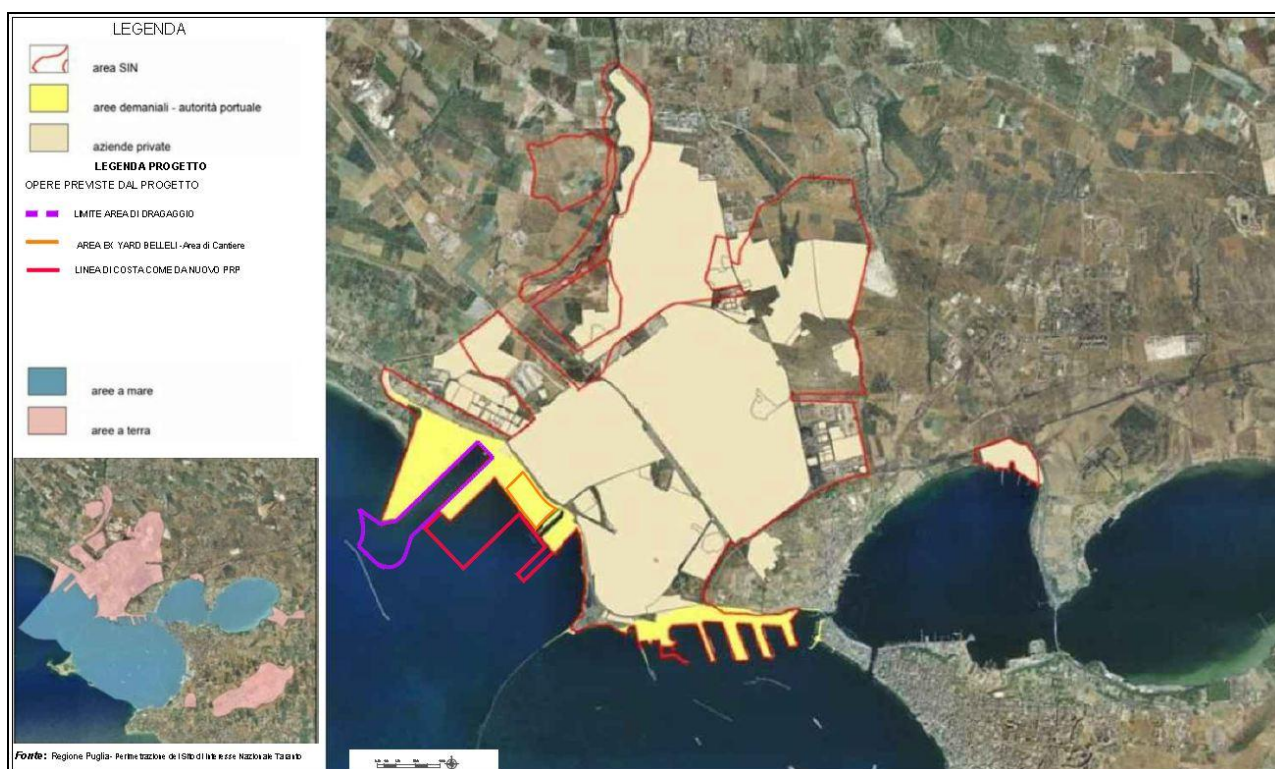


Fig. 1- Perimetrazione dell'Area SIN di Taranto

Sono altresì interessate dall'intervento gli ambiti del Porto Fuori Rada "Mar Grande" in cui ricadono le aree oggetto di intervento così come identificate nell'elaborato del "Piano Regolatore Portuale di Taranto- Carta Aree Funzionali" e di seguito elencate:

- CON- 1: include l'intero terrapieno del Molo Polisettoriale e parte delle aree retrostanti Calata 5 fino alla sede ferroviaria a Nord;
- CON- 2: comprende i nuovi sedimi che verranno ricavati dall'ampliamento del V sporgente;
- IND- 4: include il V sporgente nell'assetto attuale e le aree retrostanti fino al rilevato della statale 106 a Nord;
- PRO- 2: costituita dal terrapieno a ponente dello scarico a mare ILVA, alla radice dell'area CON- 2, e nel V sporgente a Ponente del CON-2.

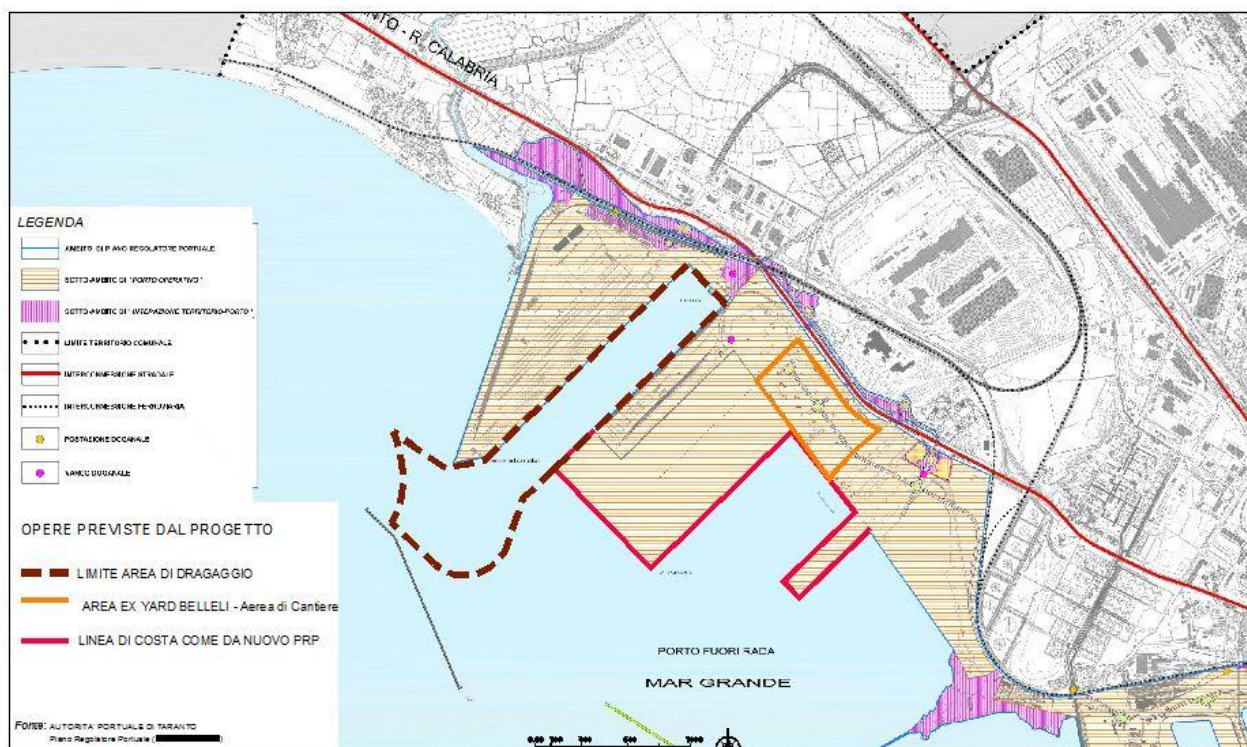


Fig. 2- Piano Regolatore Portuale di Taranto – Limite PRP

Il confine settentrionale dell'ambito corre al piede del rilevato della strada statale n. 106.

Le principali arterie stradali che solcano il territorio tarantino sono:

- S. S. 7 Taranto-Lecce;
- S. S. 100 Taranto-Gioia del Colle-Bari;
- S. S. 106 Taranto-Reggio Calabria;
- Autostrada A14 Taranto-Bari (A17 Bari-Napoli – A2 Napoli/Roma – A14 Bari- Modugno);
- Superstrada Taranto-Grottaglie-Brindisi.

Le linee ferroviarie che si dipartono sono:

- Taranto-Potenza-Napoli;
- Taranto-Crotone-Reggio Calabria;
- Taranto-Bari-Ancona-Bologna;
- Taranto-Brindisi-Lecce;
- Taranto-Martina Franca (Ferrovie Sud-Est).

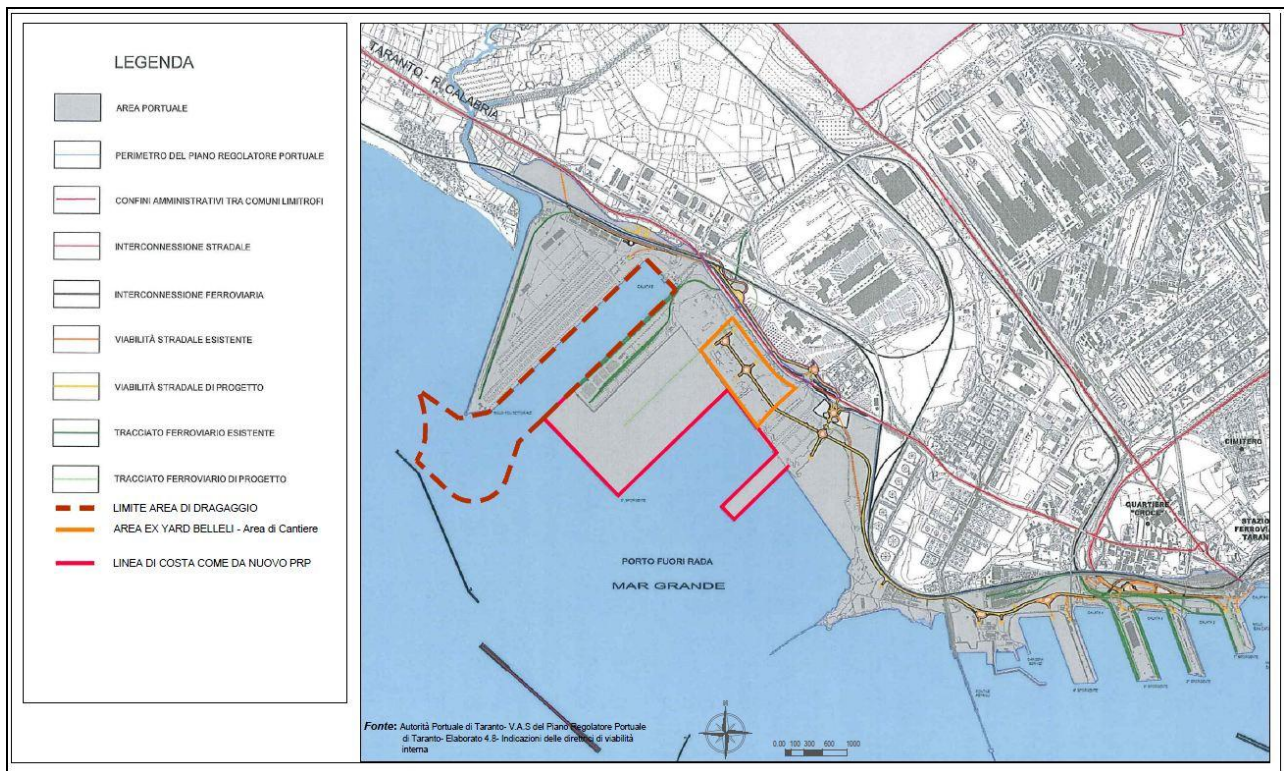


Fig. 3- Piano Regolatore Portuale di Taranto – Indicazioni della Viabilità Interna e Esterna

Di queste interessano e rendono possibile l'accesso all'area del V Sporgente e del Molo Polisettoriale la complanare della SS.106 Jonica, denominata "S.S. 106 - Molo Polisettoriale" che si dirama dalla Statale 106 e termina all'interno del Molo e una linea ferroviaria con stazione di Testa all'interno del Molo polisettoriale che funge da interscambio Ferro/Mare per le Merci.

2 RIFERIMENTI NORMATIVI

I vincoli sono definiti come una qualsiasi limitazione alla libera utilizzazione di un bene area o fabbricato, disposta da una legge per conseguire finalità estranee a quelle urbanistiche.

I tipi di vincoli aventi effetto sulle trasformazioni fisiche del territorio sono distinti in tre categorie: ricognitivi, conformativi e urbanistici.

I **Vincoli Ricognitivi** sono quelli stabiliti in forza di legge per intere categorie di beni, non indennizzabili per effetto del vincolo.

Per Vincolo Conformativo o servitù, sono quelli che gravano su un particolare oggetto territoriale allo scopo di non compromettere le funzioni di un altro oggetto che riveste interesse pubblico. Fanno parte di questa categoria, quelle aree in cui per un superiore interesse pubblico, in esecuzione di specifiche norme, l'attività edilizia è soggetta a particolari limitazioni. Tali limitazioni, discendendo da leggi speciali, debbono essere recepite dagli strumenti urbanistici generali predisposti dalle Amministrazioni comunali.

Infine la categoria dei **Vincoli Urbanistici** includono tutte le limitazioni, compresa l'inedificabilità, attraverso le quali lo strumento urbanistico generale disciplina la trasformazione del territorio di un Comune.

Da un punto di vista **normativo**, la vincolistica paesaggistica e ambientale fa riferimento alle seguenti leggi:

- **Legge 8 agosto 1985, n. 431** – Decreto Galasso;
- **Decreto Legislativo n. 42 del 2004**- Testo Unico dei Beni Culturali e del Paesaggio;
- **Ex Legge 29 giugno 1939, n. 1497**- Protezione delle bellezze naturali;
- **Legge n.394/1991** - “Legge quadro sulle aree protette”;
- **Art.149 del D.vo n.490/29.10.99 e dalla Legge Regionale Puglia 31.05.80 n.56**- PUTT/p;
- **Direttiva (CEE) 92/43 del Consiglio Europeo, 21 maggio 1992** “Conservazione degli habitat naturali e semi naturali e della flora e della fauna selvatiche” pubblicata su **GUCE 22 luglio 1992, n. L 206**- Rete Natura 2000.

3 PIANIFICAZIONE URBANISTICA E VINCOLISTICA DI SCALA SOVRALocale

3.1 Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio- PUTT/p

Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/p), approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1748 del 15 Dicembre 2000, è lo strumento con cui la Regione governa e disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio allo scopo di tutelarne l'identità storica e culturale, renderli compatibili con la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti e il suo uso sociale nonché promuovere la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse territoriali.

Questo strumento interessa tutto il territorio regionale e si basa sulla lettura del territorio in tutti i suoi aspetti caratteristici e considera tutti i vincoli preesistenti, quali:

- Vincolo Idrogeologico;
- Boschi, Macchie e Biotopi;
- Decreti Galasso;
- Vincoli Faunistici;
- Vincoli ex legge 1497/39;
- Vincoli Archeologici e Architettonici;
- Parchi e Grotte;
- Coste e Corsi d'acqua;
- SIC e ZPS.

Il Piano si articola in riferimento ad elementi rappresentativi del territorio e dei suoi contenuti Paesistici e Storico-Culturali, al fine di verificare la compatibilità delle trasformazioni proposte da piani o progetti.

Tale articolazione determina la suddivisione e perimetrazione del territorio regionale in sistemi di aree omogenee per caratteri costitutivi fondamentali del paesaggio; queste sono identificabili in:

- sistema delle aree omogenee per l'assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico;
- sistema delle aree omogenee per la copertura botanico/vegetazionale e culturale e del contesto faunistico attuale e potenziale che queste determinano;
- sistema delle aree omogenee per i caratteri della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa.

Il P.U.T.T./Paesaggio, con riferimento al livello dei valori paesaggistici individuati a seguito della fase di analisi, ha proceduto, pertanto, alla perimetrazione per aree omogenee dei cosiddetti **“Ambiti Territoriali Estesi”, o ATE**, dove applica, tramite le Norme Tecniche di Attuazione

(NTA) relative, una tutela diretta dei valori paesistici identificati; lo strumento paesaggistico stabilisce altresì, in funzione delle caratteristiche paesistiche ed ambientali, un maggiore e/o minore grado di trasformabilità dell'attuale assetto territoriale, introducendo criteri di maggiore rigidità in senso conservativo in alcune specifiche aree interessate dalla presenza dei cosiddetti “**Ambiti Territoriali Distinti**” o **ATD**, ovvero da emergenze e/o componenti ed insiemi di pregio che costituiscono gli elementi caratterizzanti e strutturanti il territorio dal punto di vista paesaggistico, come identificati e definiti dal Titolo III delle N.T.A.

Parte dell'Ambito Portuale è interessato da porzioni di ambiti di tutela, legati alla presenza del litorale (assetto geomorfologico e copertura botanico-vegetazionale) e di ambiti distinti (zone archeologiche) presenti nel territorio.

In particolare l'area oggetto dell'intervento ricade all'interno di Ambiti Territoriali Estesi (ATE) di tipo “C” dove sono presenti, nella fascia subito a ridosso del Molo Polisettoriale e del V Sporgente, alcuni vincoli tra cui:

- *Vincolo idrogeologico- Fig. 4- Tav. PUG102_PDEG002 b;*
- *Decreto Galasso Fig. 5- Tav. PUG102_PDEG002 b.*
- *Boschi, biotopi e Macchia- Fig.6- Tav. PUG102_PDEG002 b;*

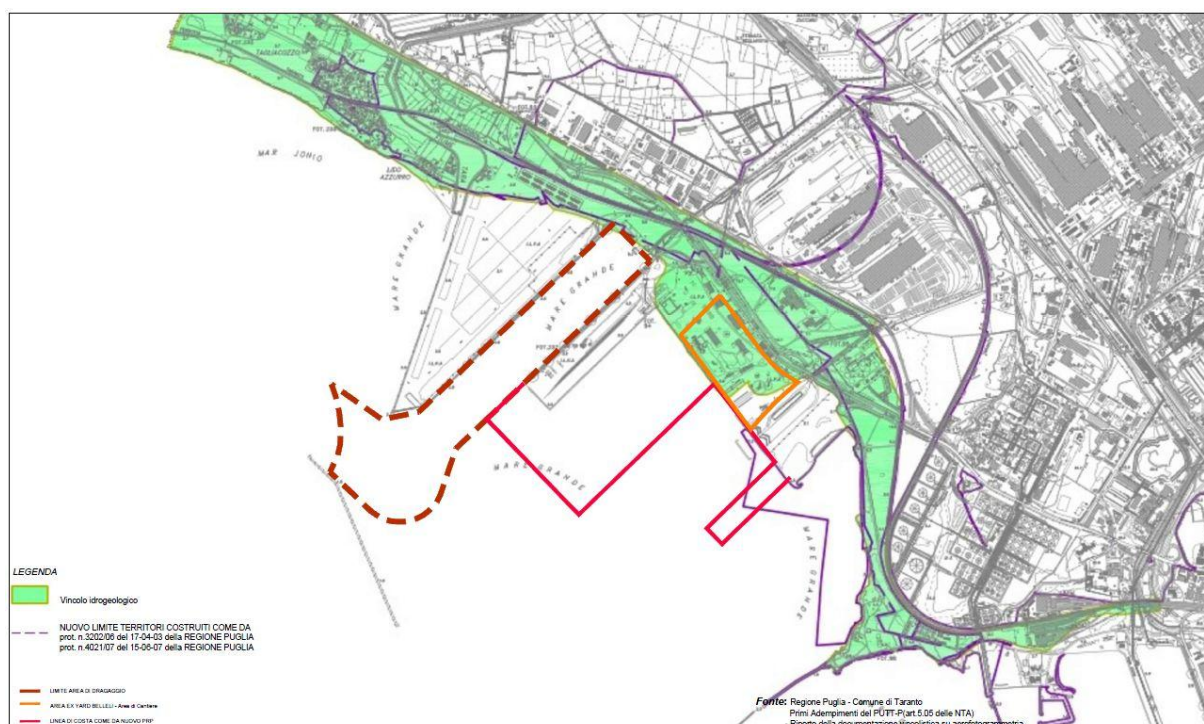


Fig. 4- PUTT/p- Individuazione del Vincolo Idrogeologico

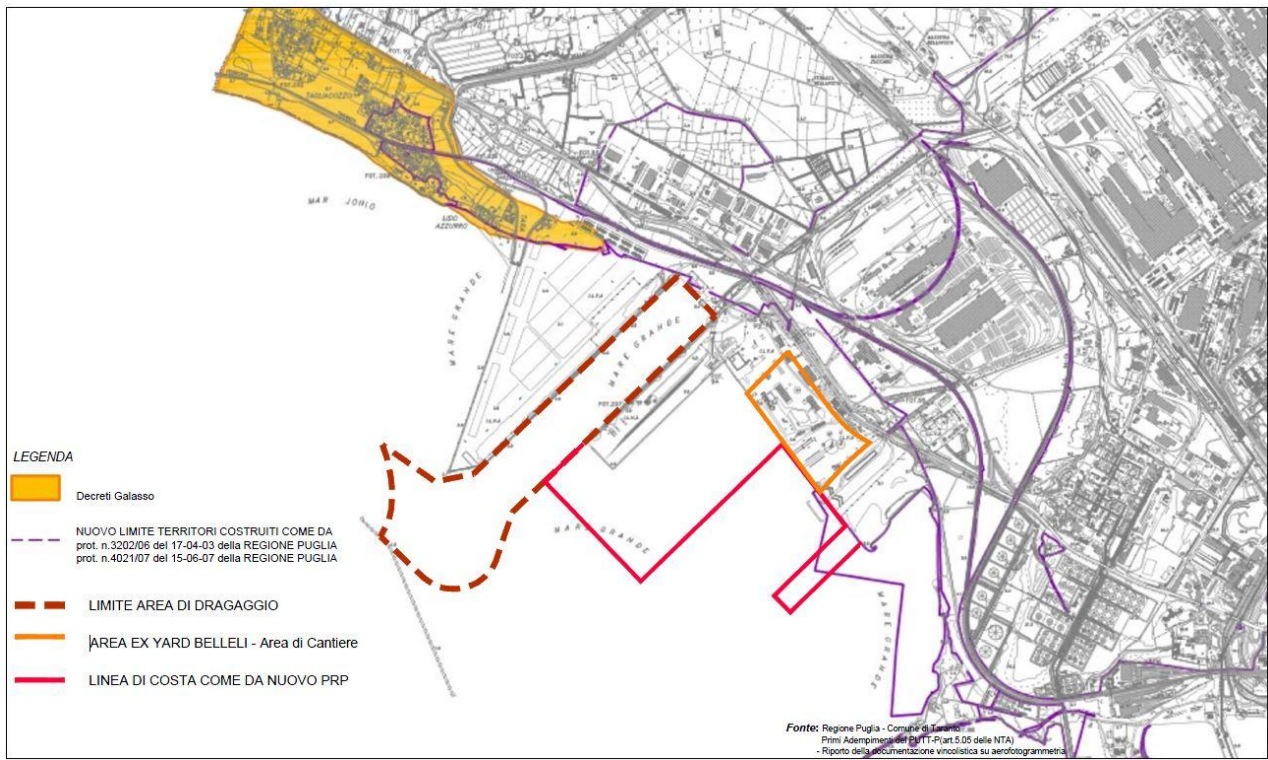


Fig. 5- PUTT/p- Individuazione del Vincolo Galasso

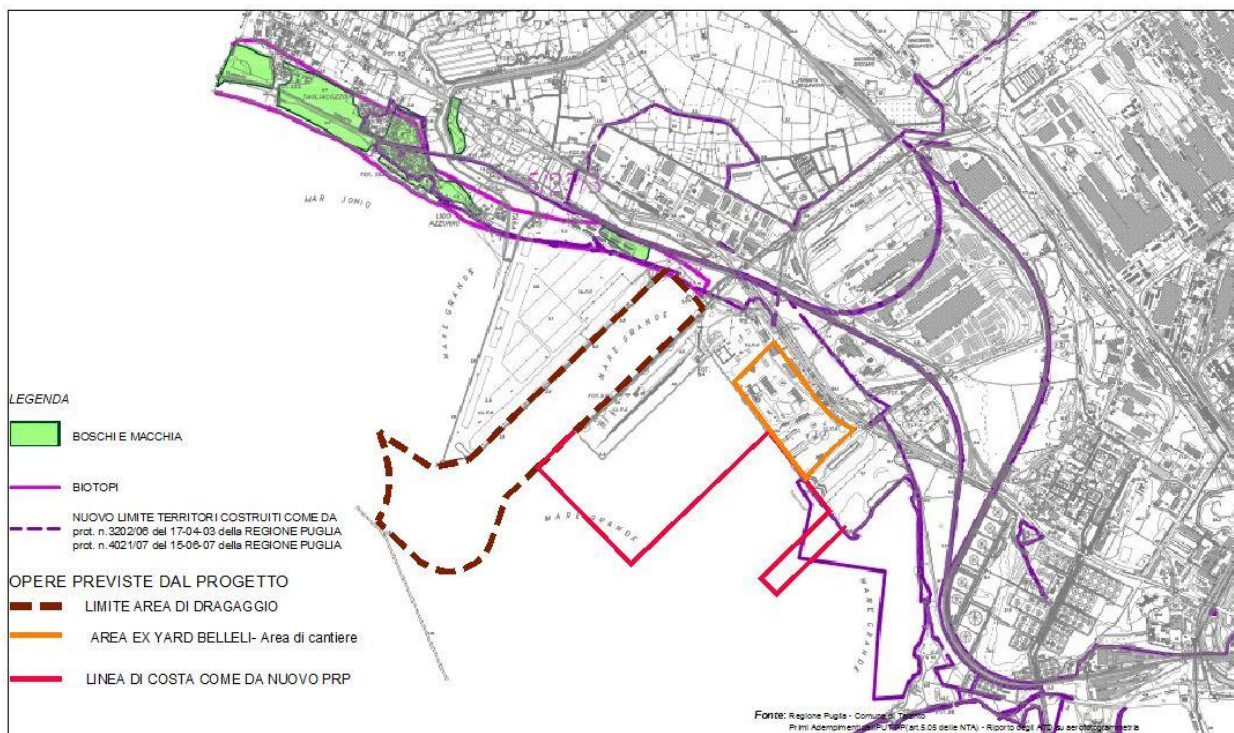


Fig. 6- PUTT/p- Individuazione dei Boschi, biotopi e macchia

In questi ambiti, le direttive di tutela sono:

- per il “sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico”, le previsioni insediative e i progetti delle opere di trasformazione del territorio devono mantenere l’assetto geomorfologico d’insieme e conservare l’assetto idrogeologico delle relative aree;
- per il sistema “copertura botanico - vegetazionale e colturale” tutti gli interventi di natura fisica vanno resi compatibili con la conservazione degli elementi caratterizzanti il sistema botanico - vegetazionale, la sua ricostituzione, le attività agricole coerenti con la conservazione del suolo;
- per il sistema “stratificazione storica dell’organizzazione insediativi” va evitata ogni destinazione d’uso non compatibile con le finalità di salvaguardia e, di contro, vanno individuati i modi per innescare processi di corretto riutilizzo e valorizzazione.
-

Tuttavia, poiché l’area in esame è classificata dal PRG di tipo **“B2- zona per servizi di Interesse Pubblico”**, si prefigura la situazione prevista dal PUTT/P in cui prevalgono le indicazioni riguardanti i **“territori costruiti”**; per questi è prevista la deroga alle prescrizioni del PUTT/P, fatta salva la necessità di dimostrare, con idonea Relazione sull’impatto paesaggistico, la compatibilità delle trasformazioni paesaggistiche prodotte dal progetto.

In particolare le prescrizioni del Piano non si applicano all’interno dei “territori costruiti”, per aree già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti. È appunto il caso dell’area del Porto di Taranto che, secondo il PRG vigente del Comune di Taranto, ricade in zona portuale e industriale.

Relativamente ai contenuti prescrittivi, il Piano perimetra gli ambiti territoriali per Aree Omogenee, con riferimento al livello dei valori paesaggistici. In tali ambiti denominati **“Ambiti Territoriali Estesi”**, le Norme Tecniche di Attuazione, garantiscono la tutela diretta dei valori paesaggistici, permettendone un livello di trasformabilità differenziata a secondo della presenza o meno di tali valori.

Gli ambiti estesi sono così classificati:

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

Relativamente agli obiettivi di tutela:

- negli ambiti di valore eccezionale “A” vige la conservazione e valorizzazione dell’assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori;
- negli ambiti di valore rilevante “B” la conservazione e valorizzazione dell’assetto attuale, recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori e/o la mitigazione degli effetti negativi e massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio;
- *negli **ambiti di valore distinguibile “C”** la salvaguardia e valorizzazione dell’assetto attuale se qualificato; trasformazione dell’assetto attuale, se compromesso, per il ripristino e l’ulteriore qualificazione; trasformazione dell’assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica;*
- *negli **ambiti di valore relativo “D”** la valorizzazione degli aspetti rilevanti con salvaguardia delle visuali panoramiche;*
- negli ambiti di valore normale “E” la valorizzazione delle peculiarità del sito.

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, rappresentandone dunque una rilevante concreta azione di tutela e valorizzazione delle risorse paesistico - ambientali presenti sul territorio regionale.

Occorre sottolineare che, le norme contenute nel Piano relative agli “Ambiti Territoriali Estesi” ed agli “**Ambiti Territoriali Distinti**”, non trovano applicazione all’interno dei “territori costruiti” che vengono definiti anche in applicazione dell’art. 1 della legge 431/1985.

La perimetrazione di questi ultimi, svolta dalle Amministrazioni comunali, è finalizzata alla demarcazione tra essi, tessuti già antropizzati e quindi quasi del tutto privi di valori da tutelare, e gli ambiti distinti sottoposti a specifico regime di tutela.

Il Comune di Taranto ha provveduto, con deliberazione di Consiglio Comunale, ad approvare i primi adempimenti per l’attuazione del Piano Urbanistico Territoriale per il Paesaggio (PUTT/P), stante l’intervenuta approvazione definitiva del citato strumento di pianificazione regionale, che sottopone a specifica tutela paesaggistica gran parte del territorio comunale.

Tale adempimento, peraltro obbligatorio ai sensi dell’art. 5.05 delle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del PUTT/P, è finalizzato essenzialmente ad una prima ricognizione ed individuazione delle peculiarità paesistico - ambientali presenti sul territorio comunale indicate nelle specifiche tavole tematiche del precedente strumento di pianificazione regionale, sottoposte dallo stesso a regime di salvaguardia e valorizzazione.

Gli ATE riguardanti la fascia costiera di Taranto interessanti l’Ambito Portuale (con riferimento a ciascun livello dei valori paesaggistici ed agli indirizzi di tutela) sono i seguenti:

- AMBITO DI VALORE DISTINGUIBILE “B”: relativamente alla Foce del Fiume Tara subito ad ovest del Molo Polisettoriale;
- AMBITO DI VALORE RILEVANTE “C”: relativamente a tutta la fascia costiera sia nel Porto in Rada sia nel Porto fuori Rada;
- AMBITO DI VALORE RELATIVO “D” relativamente alla fascia di territorio posta a ridosso della fascia costiera del Porto fuori Rada;
- AMBITO DI VALORE RELATIVO “E” per tutte le altre aree incluse nell’Ambito Portuale. Relativamente agli A.T.D., il riporto ha tenuto conto, altresì, degli elenchi dei “beni paesaggistici” ricadenti nel territorio comunale di Taranto, allegati alle N.T.A. del PUTT/P.

Le aree degli Ambiti Territoriali Distinti interessate dal PRP di Taranto ma che non ricadono all’interno dell’area oggetto del seguente Studio sono le seguenti:

- una segnalazione archeologica in località P.ta Rondinella;
- una zona boscata;

– la zona costiera.

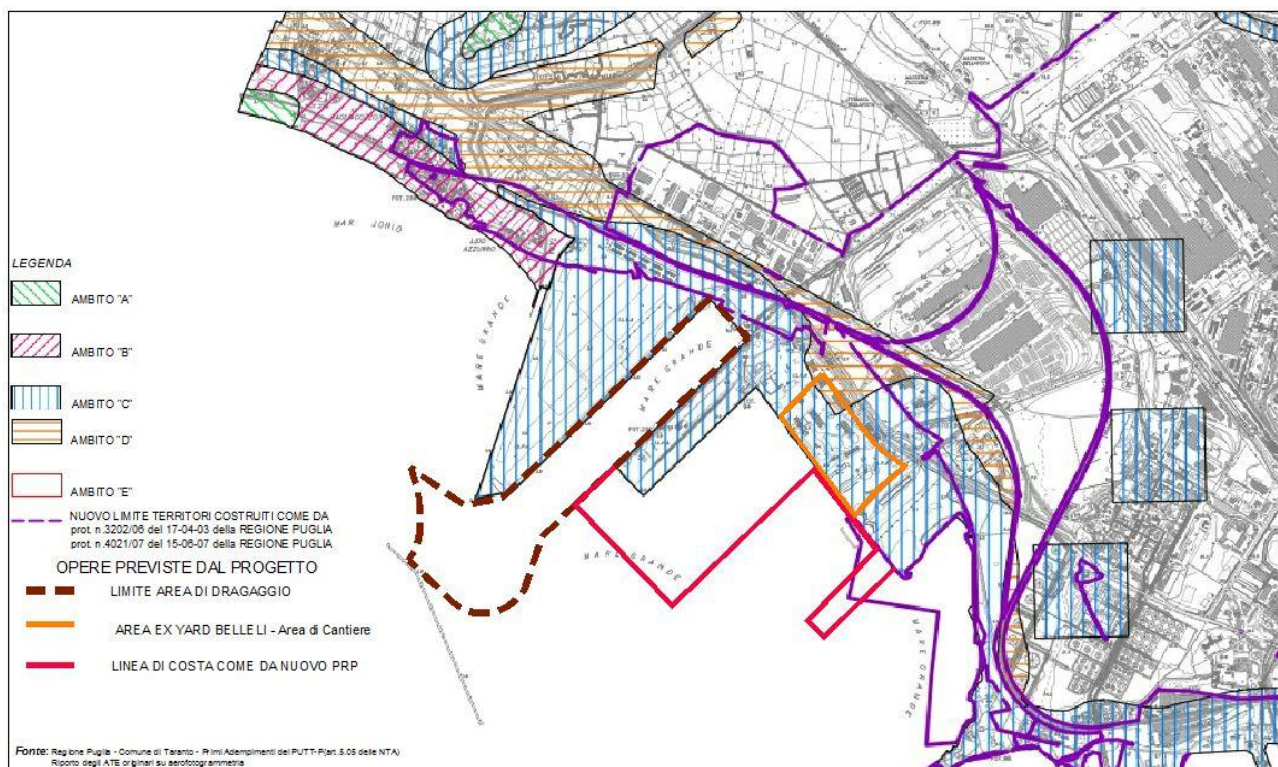


Fig. 7- PUTT/p- Riporto degli A.T.E – Ambiti Territoriali Estesi

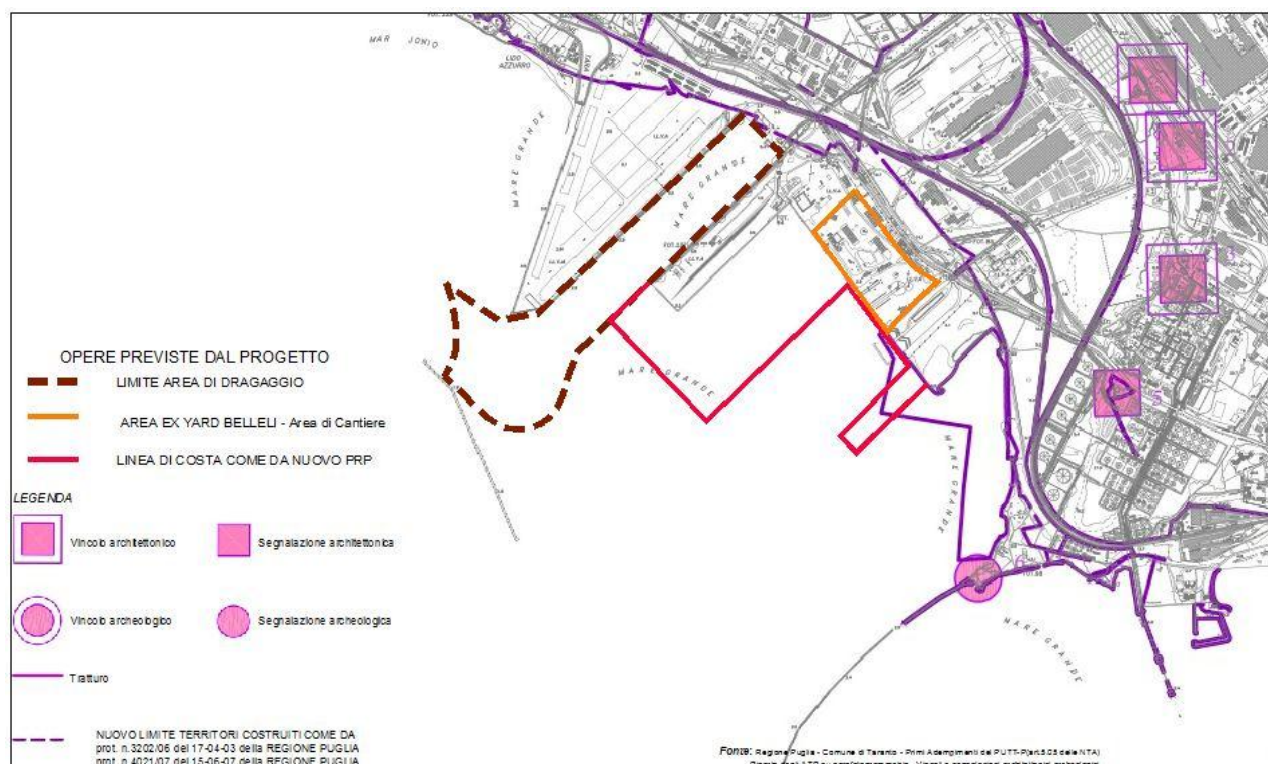


Fig. 8- PUTT/p- Riporto dei Vincoli e segnalazioni Archeologiche e Architettoniche

3.2 Piano per l'Assetto Idrogeologico- PAI

Il Piano per l'assetto Idrogeologico (PAI) della Puglia è stato approvato il 30 novembre 2005. Successivamente a seguito di diversi sopralluoghi effettuati dall'Autorità di Bacino sono state via, via pubblicate nuove perimetrazioni ed in particolare con Deliberazione del Comitato Istituzionale, Autorità di Bacino della Puglia, nella seduta del 5 Agosto 2011, n. 38, sono state approvate le nuove perimetrazioni per il territorio comunale di Taranto, poi pubblicate il 13 Settembre 2011.

Dalla verifica della perimetrazione delle aree ad Alta, Media e Bassa Pericolosità idraulica, come si evince dallo stralcio delle aree Alta Pericolosità – AP, pubblicato dall'AdB Puglia (Figura n. 9), la zona occidentale esterna all'area portuale è affetta, allo stato attuale, da diversi livelli di Pericolosità idraulica.

All'interno dell'area oggetto del presente studio non si verificano fenomeni di Pericolosità Idraulica e Rischio Idraulico (Tav. PUG102_PDEG002 b), le uniche aree che ricadono in aree a Bassa, Media ed Alta Pericolosità Idraulica sono state localizzate nella Cartografia di PAI alla foce del Canale ILVA. L'area di progetto non è inserita tra le zone di pericolo geomorfologico.

A tal fine è opportuno rammentare che esiste un Tavolo Tecnico Permanente fra l'Autorità di Bacino di Puglia ed il Comune di Taranto, istituito per analizzare tutte le criticità ricadenti nel

territorio comunale Tarantino, con particolare riferimento alle aree sottoposte a rischio idraulico ricadenti in zone antropizzate.

L'esistenza di un Tavolo Tecnico Permanente quindi conduce ad una procedura "obbligata", che prevede la concertazione fra i Progettisti delle opere ricadenti nell'Area di Piano INT-1, l'Autorità Portuale, l'Autorità di Bacino ed il Comune di Taranto, al fine di valutare correttamente gli orientamenti e gli studi da condurre e successivamente definire, a valle di un adeguato studio di compatibilità idraulica, le opere di salvaguardia idraulica, che il più delle volte, e soprattutto nel caso in esame, hanno una valenza pubblica.



Fig. 9- P.A.I- Carta del Rischio Idraulico



Fig. 10- P.A.I- Carta della Pericolosità Idraulica

3.3 Piano Regionale delle Coste

Ai sensi dell'Art. 3 della LR n. 17/2006 (Bollettino Ufficiale della Regione n. 79 del 27 Giugno 2006), che nell'ambito della gestione integrata della costa disciplina l'esercizio delle funzioni amministrative connesse alla gestione del demanio marittimo e delle zone del mare territoriale, la Regione Puglia ha redatto il documento preliminare per Piano Regionale delle Coste (PRC).

Recentemente, con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1392 del 28 Luglio 2009, il Piano è stato adottato e pubblicato.

Il PRC disciplina, in attuazione degli indirizzi fissati a tal fine dalla Giunta Regionale, sentite le Province territorialmente competenti, le attività e gli interventi sul demanio marittimo e sulle zone del mare territoriale, per garantirne la valorizzazione e la conservazione dell'integrità fisica e patrimoniale.

Secondo il Piano regionale delle coste l'area portuale ricade nella Unità fisiografica 7 e nella sub unità 7.2 (Taranto/Capo san Vito-Taranto/Molo Nord darsena Nuova): in merito si conferma quanto affermato nel Rapporto Ambientale di VAS, ossia che "l'area portuale ricade quasi integralmente nell'ambito della classe C3.S3 costa a bassa criticità all'erosione e bassa sensibilità ambientale.

Solo l'estremità nord-ovest dell'area portuale ricade in classe C3.S2 costa a bassa criticità all'erosione e a media sensibilità ambientale. Gli Artt. 6.6.8 e 6.3.9 delle NTA e indirizzi generali per la redazione dei Piani Comunali delle Coste riportano quanto segue: "nelle Zone classificate C3.S2 e C3.S3 non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalori a livello locale la classificazione effettuata su base regionale".



Fig. 11- PRC- Piano Regionale delle Coste

3.4 Vincolo Rete Natura 2000 – SIC E ZPS

L'area di intervento non risulta compresa nell'elenco ufficiale delle aree naturali protette disciplinate dalla L. 394/91. In attuazione dei principi della Legge Quadro nazionale

n. 394/91 in tema di aree protette, è stata promulgata la Legge Regionale n. 19 del 24/07/1997 che disciplina l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette regionali al fine di garantire e promuovere la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale ed ambientale della regione. La L.R. 19/97 individua aree di particolare interesse naturalistico ed ambientale da tutelare e valorizzare, facendole rientrare in un'ottica di sviluppo nuovo e sostenibile, da affiancare alle aree protette già istituite di livello internazionale, nazionale, regionale e locale.

La legge in parola individua quattro distinte tipologie per caratteristiche destinazioni:

- i parchi naturali regionali o di interesse sub-regionale;
- le riserve naturali regionali o sub-regionali;

- i biotopi:
- i monumenti naturali.

La L.R. 19/97 ha individuato all'art. 5 del Titolo II (individuazione e istituzione delle aree naturali protette) n. 11 siti meritevoli di tutela ricadenti nella provincia di Taranto. Nessuna tra le 11 aree naturali individuate rientra nell'Ambito Portuale e pertanto non verranno interessate dagli interventi progettuali. L'Ambito Portuale non è interessato da alcuna area protetta (Tav. PUG102_PDEG002 b). Le zone SIC IT9130006 "Pinete dell'Arco Ionico", IT9130004 "Mar Piccolo" e IT9130008 "Posidonieto Isola S. Pietro" sono, insieme alla Riserva regionale IT9130007 "Area delle Gravine" ed anche un'area nota come Riserva Regionale "Palude la vela", i siti protetti più prossimi all'area progettuale e di cui si dovrà tener conto nella realizzazione degli interventi programmando tutta una serie di accorgimenti e di opere di mitigazione che evitino qualsiasi impatto su di essi. Pertanto, in conclusione, si può affermare che non sussiste alcuna disarmonia, in materia di aree naturali protette, tra la programmazione e la pianificazione comunitaria, nazionale e regionale e la localizzazione delle opere da realizzare previsti in progetto.

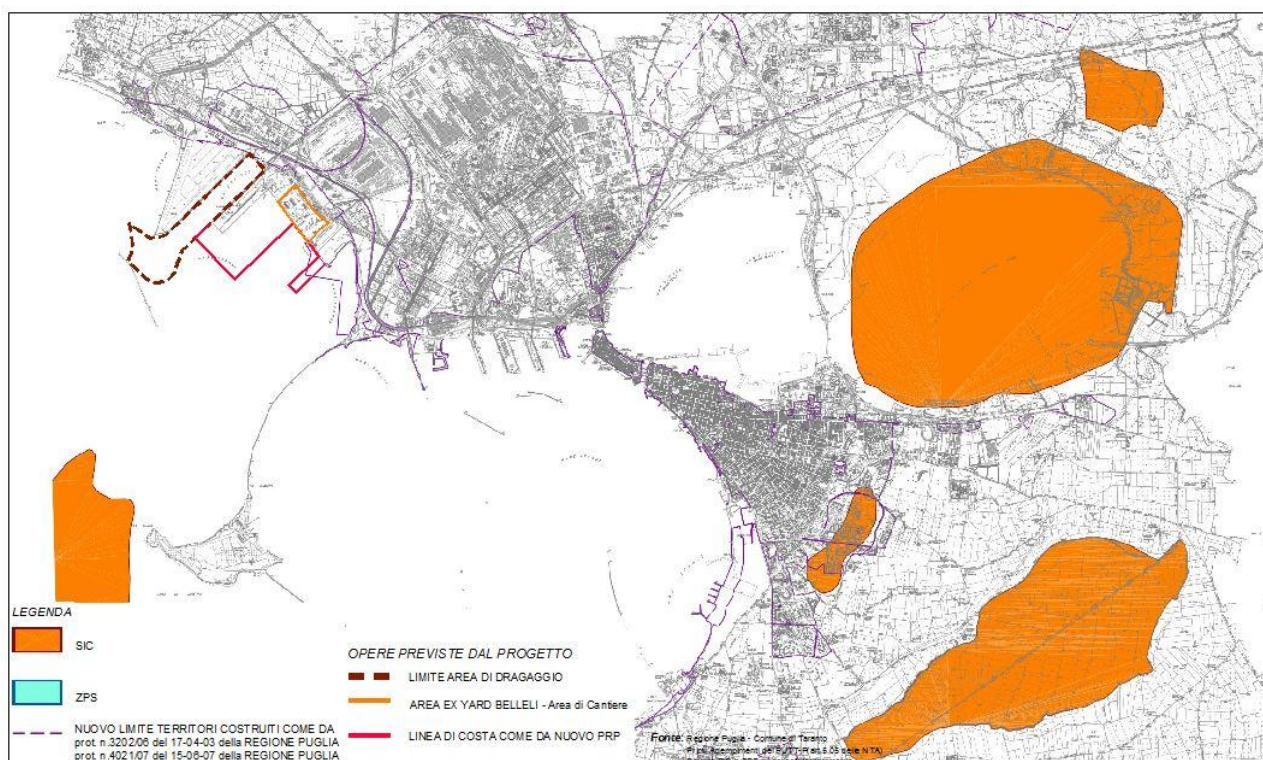


Fig. 12- PUTT/p- Siti di Interesse Comunitario SIC e Zone di protezione speciale ZPS

4 PIANIFICAZIONE URBANISTICA DI LIVELLO LOCALE E VINCOLISTICA

Il Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del Comune di Taranto, adottato nel settembre del 1974 ed approvato con Decreto regionale n. 421 del 20/03/1978 è tuttora vigente.

Successivamente, con variante generale destinata a Piano per gli Insediamenti Produttivi approvata con Delibera di Giunta Regionale n°1036 del 02/03/1990, il P.R.G. ha subito un'ulteriore modifica. L'attuale P.R.G. vigente è unico per i comuni di Taranto e di Statte. L'ultima variante risale all'anno 1990, data antecedente alla costituzione del comune di Statte, riconosciuto autonomo nel 1993.

Entrambi i comuni sono a lavoro per dotarsi di un nuovo strumento urbanistico in applicazione delle nuove normative vigenti.

Ad oggi, fino a quando i comuni non si doteranno di un nuovo P.U.G., è in vigore per entrambi i comuni il P.R.G. approvato nel 1978, integrato con la variante del 1990.

4.1 Piano Regolatore Comunale Di Taranto

L'area oggetto dell'intervento, come visibile nella allegata al presente Studio, ricade in Zona B2 di PRG, ovvero in *Zona per Servizi di Interesse Pubblico*, in particolare ricade nella *Sottozona B 2.10-Porto Marittimo*.

Secondo le Norme Tecniche di Attuazione di PRG, nelle zone B2.10, che corrispondono a quelle di *porto, attrezzature, edifici e spazi liberi organizzati a disposizione del traffico marittimo e delle attività ammesse nell'area portuale*, le destinazioni d'uso delle aree portuali, debbono essere ulteriormente previste in un piano particolareggiato redatto dal Comune ovvero in un progetto globale di esecuzione, redatto dall'Ente preposto alla Gestione del Porto, da convenzionare a norma della Legge 6/8/1967 n. 765.

Tuttavia il porto deve rispondere ai requisiti e prevedere solo le seguenti destinazioni d'uso:

- sistema portuale integrato dentro e ad occidente della rada;
- dotazione di aree da garantire la plurifunzionalità della infrastruttura portuale in rapporto alle vocazioni industriali, agricole e terziarie del territorio jonico e alle interdipendenze interprovinciali e regionali;
- destinazione delle aree alle sole attività portuali e in particolare possono esservi installate le attrezzature e gli impianti relativi alle sole seguenti attività e all'immagazzinamento delle relative merci:
 - a) imbarco e sbarco passeggeri (cerchio contenente le lettere PA);

- b) imbarco e sbarco merci alla rinfusa (cerchio contenente le lettere PR);
- c) imbarco e sbarco merci in containers (cerchio contenente le lettere PC);
- d) imbarco e sbarco materiali industriali (cerchio contenente le lettere PD);
- e) imbarco e sbarco materiali liquidi (cerchio contenente le lettere PE);
- f) trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli e alimentari, imbarco e sbarco degli stessi e dei relativi prodotti di lavorazione (cerchio contenente le lettere PF);
- g) industrie cantieristiche e riparazioni navali (cerchio contenente le lettere PG);

Il dimensionamento e la individuazione delle aree portuali a terra e risultanti da colmata a mare debbono soddisfare le suddette destinazioni d'uso e salvaguardare i valori ecologici e paesaggistici del territorio.

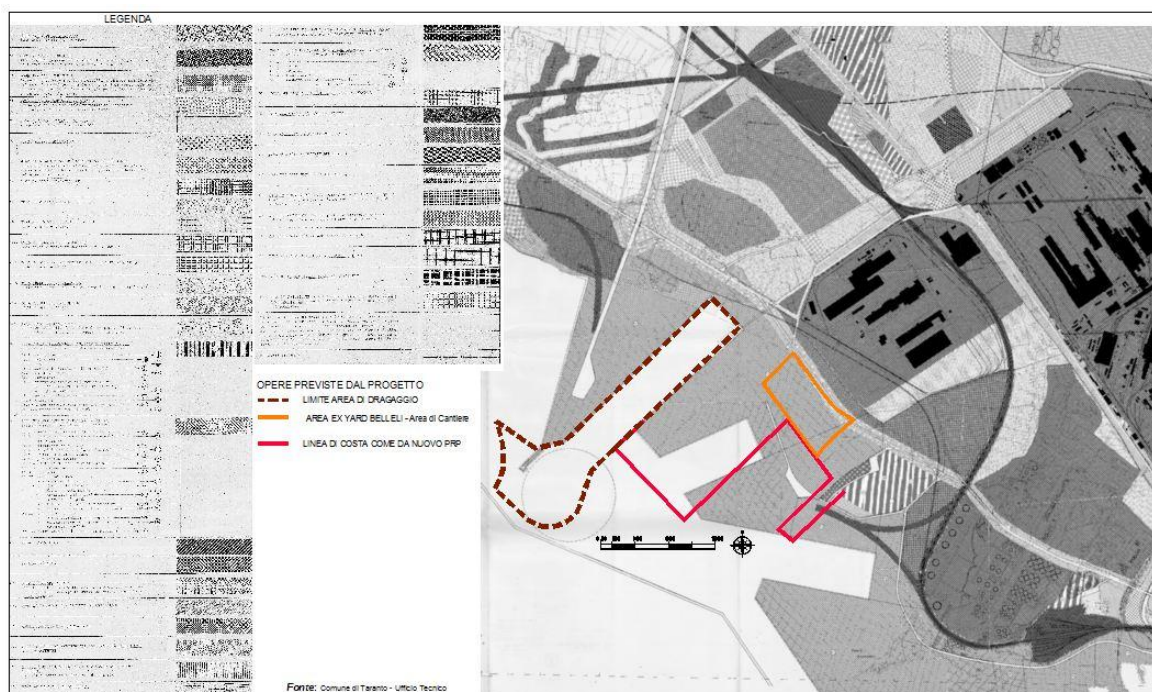


Fig. 13- Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto

4.2 Variante Generale al Piano Regolatore di Taranto

Come detto nel paragrafo precedente, nel 1990 attraverso l'adozione di una Variante Urbanistica viene integrato il vecchio PRG adottata con delibera di C. C. n. 324 del 09/09/1974 ed approvata dalla Regione Puglia con Decreto Presidenziale n. 421 del 20/03/1978, e successivamente adeguata alla Legge Regionale 31/05/1980, n. 56 ("Tutela ed uso del territorio") con delibera di Consiglio Comunale n. 198 del 19/02/1988 e delibera di Giunta Regionale n. 1185 del 23.03.1989.

Tale variante aveva valore ed efficacia di Piano Territoriale di Coordinamento ai sensi dell'art. 5 della L. n. 150 del 17/08/1942.

Come già previsto dal PRG del 1978, la variante del 1990 recepisce quelle che erano le precedenti destinazioni mantenendole tipizzate a “Zone per servizi di interesse pubblico – B2: Porto” , per le quali sono previste alcune generiche destinazioni d’uso (riportate nell’art. 30 paragrafo B2.10 delle Norme di Attuazione allegate alla Variante Generale).

Il vigente PRG, classifica l’area, in cui andranno a ricadere gli interventi di progetto, come “Zone di interesse pubblico” B2 disciplinate dall’Art.29 N.T.A.

Nelle Norme è ribadito che: *“La struttura del porto e la destinazione d’uso delle aree portuali quali risultano in linea di massima individuate nella planimetria della Variante Generale, debbono essere ulteriormente previste in un piano particolareggiato redatto dal Comune ovvero in un progetto globale di esecuzione, redatto dall’Ente preposto alla Gestione del Porto”,* cui pertanto è necessario far riferimento.

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

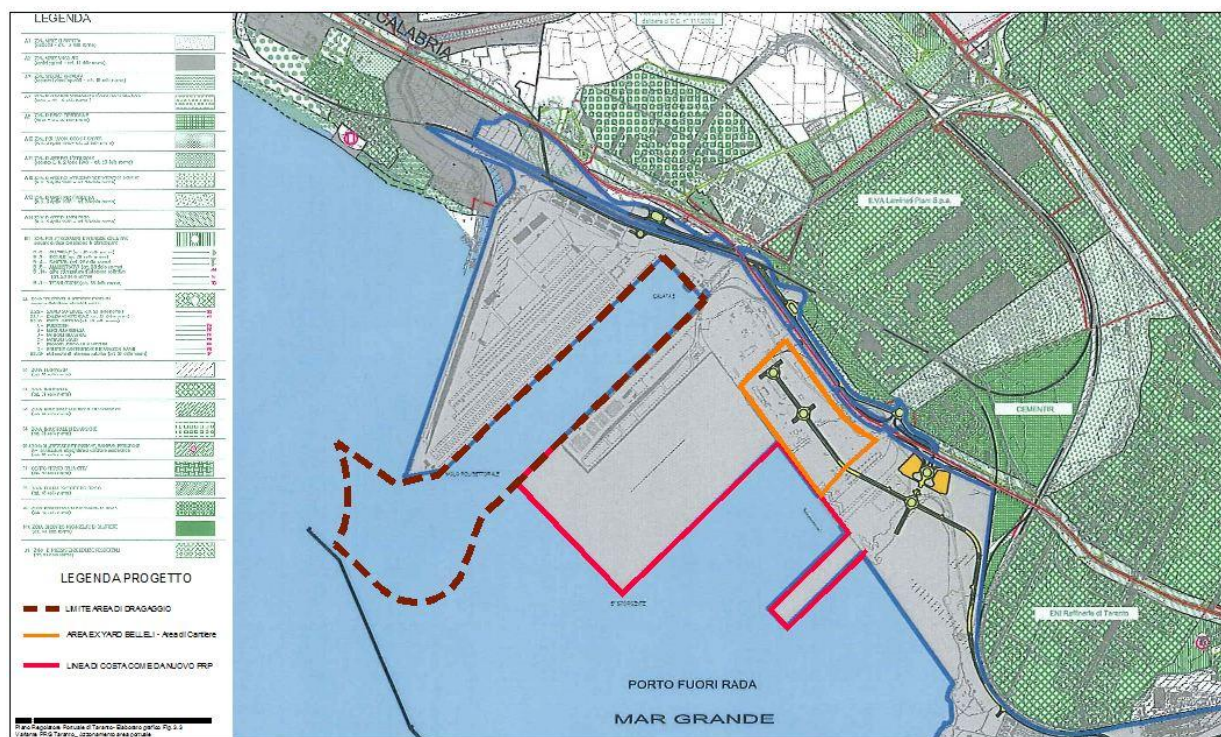


Fig. 14- Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto

5 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO PORTUALE - IL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO

5.1 Il Nuovo Piano Regolatore Portuale Di Taranto

Con delibera n. 12 del 30 novembre 2007 si è giunti, da parte del Comitato Portuale, all'adozione del Nuovo piano regolatore portuale.

Gli atti relativi al piano regolatore sono stati nel corso del 2008 trasmessi al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che ha espresso parere favorevole, fatta eccezione per le opere foranee allocate nella rada esterna, che necessitano di una rielaborazione per quanto attiene agli aspetti di geotecnica e di idraulica marittima.

La società aggiudicataria della elaborazione del Piano Regolatore Portuale ha provveduto alle rielaborazioni delle sezioni di piano sulla base delle indicazioni riportate nel parere formulato dal CSSLPP il 23 luglio 2008.

In data 24 marzo 2010, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso il proprio parere favorevole in merito al nuovo Piano Regolatore.

Dopo l'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici la Regione Puglia ha invitato l'Autorità portuale ad avviare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

E' stata avviata presso la regione Puglia la procedura di VAS propedeutica alla definitiva approvazione del Piano Regolatore portuale, a cui è stato rilasciato, in data 06/04/2012, parere motivato dalla regione Puglia (cfr cap.7).

Per quanto concerne gli interventi di cui alla presente relazione, questi saranno realizzati nell'area del porto fuori rada, ovvero in quella parte costituita dalle opere portuali ubicate a ponente di Punta Rondinella V sporgente, Calata 5, Molo Polisettoriale.

Come detto in precedenza il progetto in questa parte del Porto riguarda le attività di dragaggio.

Le suddette opere ricadono nelle seguenti Aree di Piano Regolatore Portuale alle quali corrispondono le relative Norme Tecniche di Attuazione:

CON-2

Inquadramento dell'area

Comprende i nuovi sedimi che verranno ricavati dal prolungamento ed ampliamento del 5° Sporgente.

Destinazioni d'uso delle aree

Il Piano Regolatore del Porto prevede di destinare in toto l'area CON-2 al traffico dei contenitori e alle attività complementari (Varco del terminal, edifici per servizi tecnici, commerciali ed amministrativi, aree per lo stoccaggio dei contenitori, fabbricati per il ricovero dei mezzi operativi, officine, parcheggi, zone di accumulo, ecc..)

Assetto piano-altimetrico

Per quanto riguarda le opere a mare il Piano prevede il prolungamento del 5° Sporgente oltre la testata attuale e l'ampliamento verso Levante.

La colmata potrà contenere il materiale proveniente dagli escavi portuali, compatibilmente con il loro grado di contaminazione e di consolidazione geotecnica.

La realizzazione dell'ampliamento potrà essere effettuata anche per lotti successivi.

Le opere a terra comprendono l'edificabilità delle strutture necessarie allo svolgimento delle attività previste nell'area, il collegamento alla Strada dei Moli e la realizzazione di un terminal ferroviario, raccordato alla rete nazionale.

Funzioni caratterizzanti

Operazioni portuali sui contenitori.

Funzioni ammesse

Operazioni portuali su merci varie e Ro-ro.

Tipi di intervento consentiti

Sono ammessi tutti i tipi di intervento collegati alla destinazione d'uso ed alle funzioni ammesse.

CON-1

Inquadramento dell'area

L'area CON-1 include l'intero terrapieno del Molo Polisettoriale e parte delle aree retrostanti la sua banchina di riva fino alla sede ferroviaria a Nord.

Destinazioni d'uso delle aree

Il Piano prevede di destinare integralmente l'area CON-1 al traffico dei contenitori e alle attività complementari (varco portuale, edifici per servizi tecnici, commerciali ed amministrativi, aree per lo stoccaggio dei contenitori, fabbricati per il ricovero dei mezzi operativi, officine, parcheggi, zone di accumulo, etc.).

Assetto piano-altimetrico

Per quanto riguarda le opere a mare il Piano prevede l'approfondimento dei fondali almeno fino a m 16,50 lungo la banchina, nel bacino di evoluzione e canale di accesso. Il dragaggio sarà preceduto dalle opere di consolidamento delle esistenti banchine a cassoni.

Le opere a terra previste in area CON-1 ricomprendono le sistemazioni viarie e gli adeguamenti ed ampliamenti di opere ed impianti al fine di migliorare l'efficienza del terminal portuale.

Funzioni caratterizzanti

Operazioni portuali su contenitori.

Funzioni ammesse

Operazioni portuali su merci varie e Ro-ro.

Tipi di intervento consentiti

Sono ammessi tutti i tipi di intervento collegati alla destinazione d'uso ed alle funzioni ammesse.

IND-4

Inquadramento dell'area

L'area include il 5° Sporgente nell'assetto attuale e le aree retrostanti fino al rilevato della Statale 106 a Nord .

Destinazioni d'uso delle aree

Il Piano prevede il mantenimento delle destinazioni d'uso esistenti (sbarco ed imbarco di prodotti siderurgici).

Assetto piano-altimetrico

Il Piano non prevede interventi sul profilo delle opere a mare esistenti, tranne l'utilizzo del prolungamento della banchina di ponente previsto nel quadro di ampliamento generale del 5° Sporgente.

Per quanto riguarda le opere a terra sono consentiti interventi di riqualificazione degli impianti di banchina e la realizzazione di depositi di stoccaggio.

Funzioni caratterizzanti

Operazioni portuali su prodotti siderurgici.

Funzioni ammesse

Mobilità portuale stradale e ferroviaria.

Tipi di intervento consentiti

Sono ammessi tutti i tipi di intervento collegati alla destinazione d'uso ed alle funzioni ammesse.

PRO-2

Inquadramento dell'area

L'area PRO-2 è costituita dalla colmata ex Belleli, dalle aree in radice al 5° sporgente. Il confine settentrionale dell'ambito corre al piede del rilevato della SS 106.

Destinazioni d'uso delle aree

Il Piano prevede la destinazione di tutte le aree PRO-2 alle attività di lavorazioni varie (produttive, di trasformazione, di assemblaggio, ecc.) e di magazzinaggio e di logistica, almeno in parte funzionalmente collegate ed integrate alle merci containerizzate movimentate nell'area CON-2.

Assetto piano-altimetrico

Per quanto riguarda le opere a mare il Piano prevede la riprofilatura ed il banchinamento del terrapieno ex Belleli. I fondali dovranno essere opportunamente dragati secondo le indicazioni riportate nell'apposita documentazione grafica di Piano.

Per quanto riguarda le opere a terra il settore è interessato dalla realizzazione delle necessarie infrastrutture stradali e ferroviarie di raccordo con la viabilità interna del porto e con quella nazionale.

Funzioni caratterizzanti

Lavorazioni industriali varie e di logistica.

Tipi di intervento consentiti

Sono ammessi tutti i tipi di intervento collegati alla destinazione d'uso ed alle funzioni ammesse.

Gli articoli n° 7.1 e n°7.4 delle Norme Tecniche del Piano Regolatore Portuale sono prescrittivi per quanto riguarda sia gli ambiti di progettazione delle infrastrutture che delle opere di dragaggio. I suddetti articoli così recitano:

- **Art. 7.1. Verifiche dei progetti infrastrutturali**

“Le realizzazioni delle opere infrastrutturali (come, ad esempio, dighe, banchine, tombamenti, ecc.), ancorché previste dal PRP, dovranno essere precedute dalla progettazione da sottoporre all'esame delle Amministrazioni ed Enti deputati ad esprimere il competente parere”.

- **Art. 7.4. Aspetti ambientali e dragaggio**

“Le aree e gli specchi acquei di competenza del porto di Taranto rientrano nel Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Taranto, perimetrato con D.M. Ambiente 10.1.2000”.

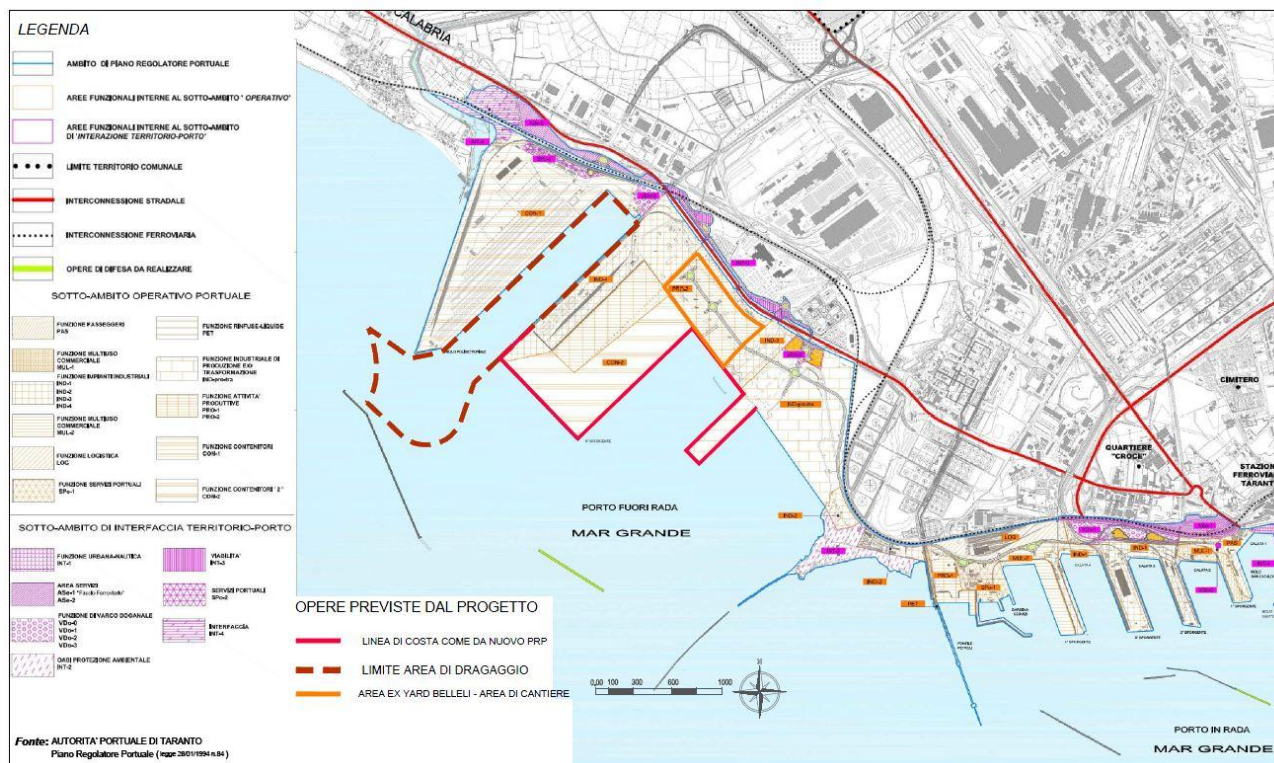


Fig. 15- PRP- Carta delle Aree Funzionali del Porto

5.2 Confronto tra il PRP ed il PRG

Nella tabella che segue sono indicate le destinazioni d'uso delle diverse aree funzionali del porto previste dal PRP e quelle a suo tempo previste dal PRG. L'Amministrazione comunale di Taranto con due atti ha espresso l'intesa sul PRP redatto (la delibera di Commissario straordinario n. 116/06 del 25.8.06 e la delibera di Consiglio comunale n. 41 del 18.10.07) e la coerenza del PRP con lo strumento urbanistico vigente del Comune di Taranto.

Con l'atto di intesa comunale espressa con delibere n. 116/06 e 41/07 è stato formalizzato l'impegno agli adempimenti necessari per la variante al vigente PRG cittadino, riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP che la riqualificazione delle aree contermini.

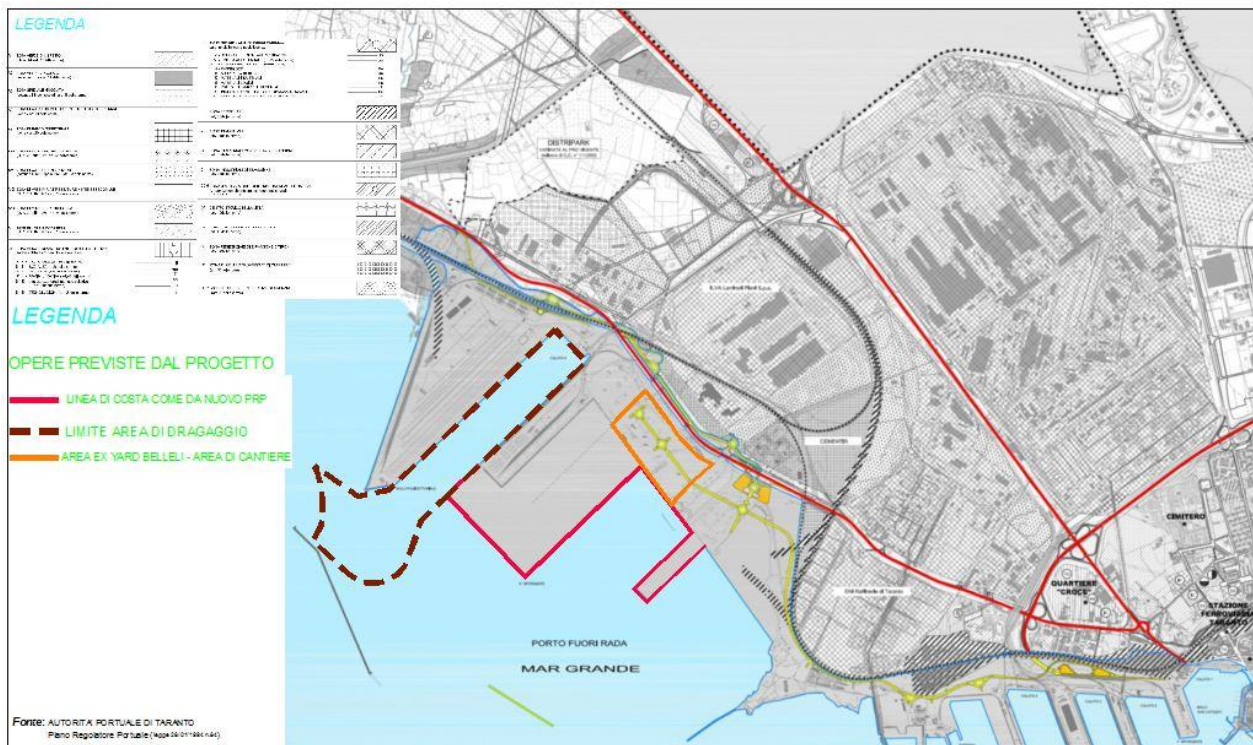


Fig. 16- Carta dei Piani sovraordinati

AREE FUNZIONALI	DESTINAZIONE D'USO DEL PRP	DESTINAZIONE D'USO DEL PRG
PAS	Traffico passeggeri, funzione urbana	Merci alla rinfusa
MUL-1	Movimentazione merci convenzionali (terminal multuso)	
ASe-1	Servizi ferroviari	Zona ferroviaria
VDo-1	Varco doganale, viabilità	
LOG	Attività logistiche	
Parte di IND-1	Movimentazione e stoccaggio merci industriali	Merci alla rinfusa
Parte di IND-1	Movimentazione e stoccaggio merci industriali	Materiali industriali
MUL-2	Movimentazione merci convenzionali (terminal multuso)	Merci alla rinfusa
SP o-1	Servizi portuali	Merci alla rinfusa
PET	Movimentazione prodotti petroliferi	Materiali liquidi
IND-2	Impianti e depositi industriali	Cantieristica e riparazioni navali
INT-2	Sito archeologico	
IND-pro-tra	Movimentazione merci convenzionali	Passeggeri
VDo-2	Varco doganale, viabilità	Merci alla rinfusa
IND-3	Funzione industriale	
PRO	Attività produttive	
CON-2	Movimentazione contenitori	Materiali industriali
CON-1	Movimentazione contenitori	Prodotti agricoli e alimentari

Tabella n. 1- Confronto tra PRG di Taranto e PRP

6 PIANO OPERATIVO TRIENNALE DEL PORTO

Il circuito doganale è attualmente discontinuo rispetto alla circoscrizione territoriale.

Tale discontinuità comporta una separazione fisica del porto in due parti (*con appesantimenti notevoli nelle attività di controllo e verifica*):

- **porto in rada:** situato ad est (*limitrofa alla città vecchia*) dal Molo S. Eligio fino al Pontile Petroli (*subito dopo S. Nicolicchio*);
- **porto fuori rada:** situato ad ovest: al di là del Pontile Petroli fino alla riva sinistra del fiume Tara (*Molo Polisettoriale*). Vi si concentrano i maggiori progetti di sviluppo del porto.

Per quanto concerne l'area interessata dal Progetto in questione, questa interessa le seguenti parti del Porto:

- a) **V sporgente:** il molo è in concessione all'ILVA S.p.A. ed è banchinato solo sul lato di ponente con fondali da 11.5 mt. (*originariamente - 12.5*). Ha una lunghezza di 1.200 mt con una superficie complessiva di circa 600.000 mq. Viene utilizzato per l'imbarco di prodotti finiti dell'ILVA e sono operativi 6 caricatori elettrici a braccio retrattile su rotaia fino a max 63 tonn. (*n. 3 da 32 tonn. e n. 3 da 62 tonn.*) La banchina è servita da un fascio di binari raccordati direttamente allo stabilimento siderurgico;
- b) **Molo Polisettoriale e Calata 5:** entrambi gli accosti sono stati assentiti in concessione alla Taranto Container Terminal S.p.A. società che gestisce il terminal contenitori. Su una parte della banchina del Polisettoriale è operativo il Consorzio Taranto Terminal Rinfuse che ha in concessione, a ridosso di tale accosto e di calata 5, un'area di stoccaggio rinfuse pari a circa 45.000 mq. circa. Il Comitato Portuale con delibera del 10 gennaio 1998, in sede di rilascio della concessione ex art. 18 della L.84/94 alla T.C.T. S.p.A., decise, a salvaguardia delle attività preesistenti all'insediamento del Terminal, che la società terminalista avrebbe usufruito di tutte le aree e banchine previste dall'atto concessorio, non appena fosse stata individuata un'altra area utile per la movimentazione delle rinfuse.

Detta clausola è riportata anche nell'atto concessorio. La banchina su cui insiste il terminal contenitori (Molo Polisettoriale), ha un fronte di banchina di 1.800 mt con un fondale variabile:

-15.50 mt per i primi 700 mt. da testata verso radice; -14 mt per i restanti.

Le aree di pertinenza sono pari a circa 1.000.000 mq.

Il terminal contenitori è operativo dal 29 giugno 2001.

I mezzi operativi comprendono:

- n. 2 portainers Ultra Post panamax con portata 65 tonn. al gancio e 55 allo *spreader*
- n. 8 portainers Super Post panamax con portata da 55 tonn. al gancio e 45 allo *spreader*;
- n. 1 gru da banchina semovente da 100 tonn.;
- n. 22 transtainer su rotaia da 40 tonn su 11 file/ 6 tiri;
- n. 3 sollevatori frontali con portata da 40 tonn;
- n. 5 sollevatori laterali d 10 tonn.

Il terminal è servito da un fascio di 5 binari di 1,200 Km, collegato direttamente con la rete ferroviaria nazionale. Il terminal ferroviario è attrezzato con n. 2 carriponte con spreader di portata pari a 40 tonn. e n. 3 binari per la presa/consegna dei convogli.

Oltre ai numerosi ulteriori mezzi mobili è da segnalare l'area di stoccaggio reefer dotata di 900 prese da 380 V.

Calata 5 è lunga 350 mt con un fondale di -13,5 (all'origine di 14 m.)

6.1 Opere di maggiore rilevanza previste dal Piano Operativo Triennale del Porto

Potenziamento collegamenti intermodali

Il nuovo Piano Regolatore Portuale prevede, per quanto attiene i collegamenti Ferroviari:

- il potenziamento del collegamento ferroviario diretto con terminal contenitori (Molo Polisettoriale);
- il collegamento ferroviario diretto del previsto nuovo terminal contenitori (ampliamento 5° sporgente);
- il collegamento ferroviario della zona est del porto (porto storico) con la rete nazionale;
- il collegamento ferroviario dell'ampliamento del 4[^] sporgente

In dettaglio l'intervento prevede le seguenti opere e impianti:

1) in area RFI:

- Modifiche all'impianto di stazione ferroviaria di Cagioni con allungamento a 750 m dei tre binari del fascio di presa/consegna e trasformazione in fascio di arrivi e partenze collegato con i binari operativi del terminal ferroviario del molo Polisettoriale, nonché la predisposizione del collegamento ferroviario del futuro ampliamento del 5[^] sporgente;
- Fascio di arrivi/partenze, in zona parco San Nicola della Stazione di Taranto ed integrazione e collegamento dello stesso con il fascio di presa/consegna del terminal ferroviario della piastra logistica;

- Modifiche all'impianto di stazione ferroviaria di Bellavista per il collegamento con il fascio dei tre binari di presa e consegna in zona Distripark e predisposizione del collegamento ferroviario del futuro centro logistico di Statte.

2) in area portuale:

- Collegamento tra il fascio di arrivi e partenze della stazione di Cagioni con i binari operativi del terminal ferroviario del molo Polisettoriale collegamento ferroviario del futuro ampliamento del 5° sporgente;
- Fascio di presa/consegna, in zona parco San Nicola della Stazione di Taranto ed integrazione e collegamento dello stesso con il fascio binari del terminal ferroviario della piastra logistica;
- binario di collegamento del fascio di stazione in area San Nicola con il 1° sporgente ed il 4° sporgente.

3) in area portuale e Distripark:

- Fascio operativo a tre binari (dei 5 previsti dal progetto) nel Terminal ferroviario intermodale in zona Distripark, nonché fascio di tre binari di presa/consegna.

7 PARERE MOTIVATO VAS- VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

In data 6 aprile 2012 è stato rilasciato dal Servizio Ecologia della Regione Puglia, ufficio Programmazione Politiche energetiche VIA e VAS, il Parere Motivato relativo alla VAS del Piano Regolatore Portuale di Taranto presentata dall'Autorità Portuale competente.

Il Servizio Regionale Ecologia Puglia, invitava l'APT di Taranto ad avviare la Procedura di VAS del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 6 comma 2 del D.Lgs 152/2006 e smi.

Dal parere rilasciato risulta essenziale per il presente studio la prescrizione per cui *"..ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 152/2006 nel corso della redazione dei progetti e nella fase della loro valutazione ambientale, si dovrà tener in considerazione la documentazione e il presente parere motivato VAS"*.

In merito a quanto soprariportato si riportano di seguito le prescrizioni presenti nel parere del Servizio Ecologia della Regione Puglia riguardante i Piani che presentano prescrizioni vincolistiche sull'area oggetto della Presente Relazione.

PAI-Piano di Assetto Idrogeologico

Nel Rapporto Ambientale (R.A) del PRP come richiesto dell'ADB nota prot. n. 8952 del 27/07/2011, si riporta la perimetrazione delle aree a pericolosità idraulica presenti nell'area portuale (aggiornamento al 5 agosto 2011 e approvato con deliberazione n. 38/2011 del comitato istituzionale dell'Autorità do bacino della Puglia).

Si rileva che a Monte del Molo Polisettoriale sono presenti aree a diverso livello di pericolosità e in particolare:

- *l'ara fociva del Canale Bellavista tra il molo Polisettoriale e il V sporgente è classificata ad alta pericolosità;*
- *allontanandosi dall'alveo del Canale Bellavista, le aree vengono classificate a livello di pericolosità decrescente (medio e basso) interessando le zone di radice del molo polisettoirale.*
- *l'area fociva del fiume Tara (esterna all'ambito portuale) è classificata ad alta pericolosità;*
- *lungo il corso del fiume tara sono indicate aree a pericolosità idraulica decrescente (principalmente) con la distanza dell'asta del corso d'acqua: parte di queste interessano la radice del Molo Polisettoriale;*

- *un'altra area ad Alta Pericolosità Idraulica viene riportata a monte della Darsena Taranto, probabilmente determinata da storici allagamenti a seguito di abbondanti precipitazioni.*

A tal proposito nel Rapporto Ambientale *“Si evidenzia che le aree caratterizzate da Alta Pericolosità idraulica sono quelle ai due corsi d'acqua presenti nell'area: il fiume Tara ed il Canale Bellavista ed interessano solo marginalmente l'ambito portuale in aree dove gli interventi previsti dal PRP sono già stati realizzati o sono comunque estremamente contenuti. Dall'analisi delle NTA del PAI risulta che interventi infrastrutturali sono consentiti anche in aree ad alta pericolosità idraulica: il progetto dei singoli interventi/opere di piano dovrà pertanto ad ogni modo tenere in considerazione le prescrizioni del Piano di Bacino ed essere sottoposto, ove pertinente, all'approvazione dell'Autorità di Bacino”.*

Si rileva che solo il R.A. è coerente con quanto espresso dall'Autorità di Bacino della Puglia nella nota prot. n. 8952 del 27/07/2011.

Prescrizione Ufficio VAS: *aggiornare tutti gli altri elaborati del PRP, in particolare le tavole, la Relazione Generale e le NTA, nonché di acquisire il parere definitivo dell'AdB sulla compatibilità PAI.*

PUTT/p

Nel Rapporto Ambientale si dichiara che “l'ambito portuale è interessato da porzioni di ambiti di tutela, legati alla presenza del litorale e di ambiti distinti presenti nel territorio. In particolare l'area portuale ricade all'interno di ATE di tipo “C”, in quanto interessata da più di un vincolo e/o segnalazione di ATD. Tuttavia si dichiara che ricadendo l'area del Porto di Taranto nei “Territori costruiti”, secondo il PRG vigente, “è prevista la deroga alle prescrizioni del PUTT/P, fatta salva la necessità di dimostrare, con idonea relazione sull'impatto paesaggistico, la compatibilità delle trasformazioni paesaggistiche prodotte dal progetto”.

Prescrizione Ufficio VAS: *acquisire il parere del servizio regionale all'assetto del territorio.*

RETE NATURA 2000

SIC Mare “Posidonieto isola di San Pietro- Torre Canneto”- IT9110032

SIC Terra “Mar Piccolo” “Pineta Arco Ionico” “Masseria Torre Bianca” IT9130002

Prescrizione Ufficio VAS: *Per le Interferenze PRP con i siti di cui sopra si rimanda alla VALUTAZIONE DI INCIDENZA*

8 SINTESI DEI VINCOLI TERRITORIALI PRESENTI NELL'AREA

I principali vincoli, riportati nella tavola grafica PDEG002b, sono:

1. DECRETI GALASSO

Dalla lettura di questo elaborato grafico risulta che l'Ambito portuale del PRP è interessato dai Decreti Galasso. Quest'ultimo ricade nella parte occidentale della funzione "CON-1" del Molo Polisettoriale, in continuità della vicina zona di Lido Azzurro, oltre la foce del Fiume Tara.

Il Vincolo rimane esterno all'area oggetto della presente analisi.

2. DEI VINCOLI IDROGEOLOGICI

Dalla lettura di questo elaborato grafico risulta che l'Ambito portuale del PRP è interessato dal vincolo idrogeologico nella parte settentrionale del porto fuori rada (prevalentemente) e del porto in rada (marginalmente, tra Punta Rondinella e la funzione "LOG").

3. S.I.C. E Z.P.S.

Dalla lettura di questo elaborato grafico risulta che l'Ambito portuale del PRP non è interessato da S.I.C. e Z.P.S.

4. BOSCHI, MACCHIE E BIOTIPI

Dalla lettura di questo elaborato grafico risulta che l'Ambito portuale del PRP interessato per una parte dalla fascia boscata situata ad ovest del fiume Tara (zona Lido Azzurro) e da una fascia in corrispondenza della funzione SPo-2 alla radice del Molo Polisettoriale, nonché da una zona in corrispondenza di Punta Rondinella (ancorché non rilevata dal PUTT) dove insiste una segnalazione archeologica.

5. PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO

All'interno dell'area oggetto del presente studio non si verificano fenomeni di Pericolosità Idraulica e Rischio Idraulico; le uniche aree che ricadono in aree a Bassa, Media ed Alta Pericolosità Idraulica sono state localizzate nella Cartografia di PAI alla foce del Canale ILVA.

L'area di progetto non è inserita tra le zone di pericolo geomorfologico.

9 CONCLUSIONE

Come detto nei capitoli precedenti, l'area oggetto della presente relazione si trova all'interno del territorio comunale di Taranto a sud dell'agglomerato industriale costituito dal Porto di Taranto.

La destinazione d'uso dell'area di intervento e l'antropizzazione del territorio circostante escludono l'appartenenza del sito a zone con presenza di vincoli di tutela e conservazione della fauna sia culturali che archeologici.

Viene invece riscontrata la presenza del Vincolo Idrogeologico che interessa in parte la fascia costiera del Porto di Taranto tra cui l'area di intervento, in particolare l'area Ex Yard Belleli e la foce del canale ILVA.

A livello regionale, il P.R.T. non evidenzia alcuna incompatibilità tra gli interventi programmati sui sistemi di trasporto e l'intervento in questione, al contrario le previsioni di Piano Regolatore Portuale recepiscono gli indirizzi di PRT come la realizzazione della Strada dei Moli e gli ammodernamenti infrastrutturali su Ferro a servizio del Molo Polisettoriale.

Inoltre, l'area di intervento ricade in ambito territoriale esteso "C", secondo quanto previsto dal P.U.T.T./P; a tal fine deve sottolinearsi che le prescrizioni del Piano Urbanistico Tematico Territoriale per il Paesaggio (art. 1.03 comma 5.2 N.T.A. P.U.T.T./P) non si applicano all'interno dei "territori costruiti", per aree già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti, è appunto il caso dell'area del Porto di Taranto.

L'esame dei Vincoli Paesaggistici e Ambientali non evidenzia interferenze e/o incompatibilità con gli obiettivi e indirizzi contenuti.

Il sito in questione, così come già detto in precedenza, risulta in accordo con la normativa nazionale e regionale vigente in materia di salvaguardia e tutela dell'ambiente e del territorio, con gli obiettivi di regolamentazione e gestione del territorio perseguiti dagli strumenti pianificatori locali e con le indicazioni dettate in merito dal D.Lgs. n.152 del 03/04/2006 e ss.mm. e ii..

Lo stesso dicasi per l'intervento proposto, che risulta coerente e compatibile con tutti gli atti di programmazione e pianificazione, territoriale e settoriale vigenti.