

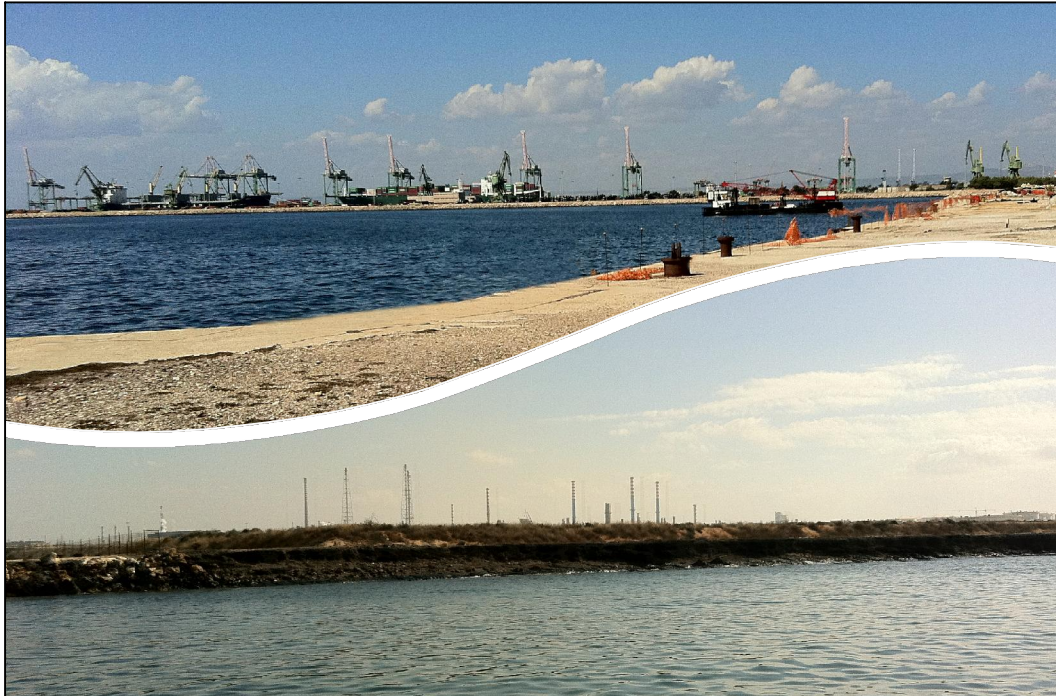
Regione PUGLIA



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

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Elaborato

SIA 002



IL DIRETTORE TECNICO
Ing. Carlo MESSINA

Responsabile Servizio Operativo
Bonifiche e Rifiuti :
Ing. Enrico BRUGIOTTI

Il Responsabile del Procedimento

Project Manager :
Ing. Giuseppe ALFANO

Elaborato redatto da:



Cod. Commessa

Codice

Nome file

Data : Ottobre 2012

PUG102

PD

SIA

0

0


2

0^{rev.}

PUG102PDSIA002_0

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

	RELAZIONE TECNICA	Rev.00
	12601RT02	



<i>Cliente</i>  SOGESID	<i>Commessa</i> 12601	<i>Località</i> TARANTO	<i>Stabilimento</i> --	<i>Progetto/Servizio</i> Progetto
--	---------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------	---

OGGETTO:

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
Per il Progetto di Dragaggio dei Sedimenti in Area
Polisettoriale e I° Stralcio Cassa di Colmata funzionale
all'Ampliamento del V° Sporgente

ARGOMENTO:

ELABORATO 2
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 2 di 74

1. REVISIONI

Rev.	Data	Elaborato	Resp. di commessa	Descrizione
00	06/11/2012	AM	PC	Prima Emissione

2. SCOPO



Il presente documento costituisce il Quadro di Riferimento Normativo e Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) per il “*Progetto Dragaggio dei Sedimenti in Area Polisetoriale e I° Stralcio Cassa di Colmata funzionale all’Ampliamento del V° Sporgente*”.

Lo scopo del Quadro di Riferimento Normativo è quello di individuare tutti i riferimenti legislativi in vigore, costituenti linee guida per la corretta realizzazione del progetto, e per l’individuazione degli strumenti pianificatori di riferimento.



Lo scopo del Quadro di Riferimento Programmatico è quello di esaminare la compatibilità dell’opera con gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti, ed individuare gli eventuali vincoli esistenti nell’area interessata. In relazione a quanto disposto dall’art. 3 del D.P.C.M. del 27 dicembre 1988 secondo il quale “*il quadro di riferimento programmatico per lo studio di impatto ambientale fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l’opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale*”, e che gli stessi “*costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del giudizio di compatibilità ambientale*”, nel presente documento si procede a descrivere i contenuti degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti sulle aree interessate dall’intervento.

3. INDICE

1. REVISIONI.....	2
2. SCOPO	2
3. INDICE	2
4. INDICE DELLE FIGURE	4
5. INDICE DELLE TABELLE.....	5
6. PREMessa	6
7. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO	7
7.1. RIFERIMENTI NORMATIVI.....	7
7.1.1. Riferimenti Comunitari.....	7
7.1.2. Riferimenti Nazionali	7



	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 3 di 74

7.1.3.	Riferimenti Regionali	10
8.	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	12
8.1.	<i>PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO NAZIONALE</i>	12
8.1.1.	Perimetrazione Sito di Interesse Nazionale (SIN) Taranto.....	12
8.1.2.	Accordo di Programma per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il Superamento dello Stato di Emergenza Socio Economico Ambientale.....	15
8.1.3.	Vincolo Rete Natura 2000 (SIC e ZPS).....	16
8.2.	<i>PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO REGIONALE</i>	18
8.2.1.	Documento Regionale di Assetto Generale(DRAG).....	18
8.2.2.	Piano Operativo Regionale (POR 2007-2013) Puglia.....	19
8.2.3.	Piano Regionale dei Trasporti (PRT)	22
8.2.4.	Piano Paesaggistico Territoriale (PPTR) della Regione Puglia.....	29
8.2.5.	Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P).....	30
8.2.6.	Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Puglia	34
8.2.7.	Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA).....	37
8.2.8.	Piano Regionale delle Coste (PRC).....	42
8.2.9.	Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE).....	44
8.2.10.	Piano di Gestione dei Rifiuti Speciali (PGRS) della Regione Puglia.....	46
8.3.	<i>PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO PROVINCIALE</i>	49
8.3.1.	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).....	49
8.4.	<i>PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO LOCALE</i>	52
8.4.1.	Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Taranto.....	53
8.4.2.	Variante Generale al Piano Regolatore di Taranto	53
8.4.3.	Zonizzazione Acustica.....	54
8.5.	<i>PIANIFICAZIONE A LIVELLO PORTUALE</i>	55
8.5.1.	Piano Regolatore Portuale (PRP) di Taranto (1980)	55
8.5.2.	Nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) di Taranto	57
8.5.3.	Piano Operativo Triennale del Porto (2012-2014)	62
8.5.4.	Piano di Gestione dei Sedimenti (PGS).....	67
9.	COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI DEI PIANI ED I VINCOLI	74

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 4 di 74



4. INDICE DELLE FIGURE

Figura 2.1 – Perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Taranto (Fonte Regione Puglia). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.1”	13
Figura 2.2 – Individuazione SIC e ZPS aree prospicienti are di intervento (Fonte Comune d Taranto). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.12”	18
Figura 2.3 – Realizzazione della tangenziale di Taranto (Fonte Piano Regionale dei Trasporti, Piano Attuativo 2009-2013). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.2”	24
Figura 2.4 – Individuazione del Distripark di Taranto (Fonte Ufficio Tecnico Comune di Taranto) ...	25
Figura 2.5 – Progetti di intervento sul trasporto ferroviario (Fonte Piano Regionale dei Trasporti, Progetto del Piano Attuativo 2009-2013). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.3”	26
Figura 2.6 – Subsistemi regione Puglia per la competitività del sistema portuale regionale (Fonte Piano Regionale dei Trasporti, Piano Attuativo 2009-2013)	27
Figura 2.7 – Sistema delle relazioni del porto di Taranto (Fonte Piano Regionale dei Trasporti, Piano Attuativo 2009-2013) Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.4”	28
Figura 2.8 – Rappresentazione delle ATE (Fonte Comune di Taranto PUTT/P). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.5”	33
Figura 2.9 – Pericolosità Idraulica (Fonte AdB Puglia). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.8a”	36
Figura 2.10 – Rischio Idrogeologico (Fonte AdB Puglia). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.8b”.	37
Figura 2.11 – Zonizzazione qualità dell’aria Regione Puglia. (Fonte Regione Puglia – PRQA 2008).	39
Figura 2.12 – Zonizzazione qualità dell’aria Regione Puglia. (Fonte DGR 29 Dicembre 2011, n.2979, Regione Puglia) Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.13”	41
Figura 2.13 – Classificazione delle Sensibilità e Criticità (Fonte PRC). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.14a”	43
Figura 2.14 – Classificazione criticità all’erosione (Fonte PRC). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.14b”	44
Figura 2.15 – Carta giacimentologica dell’area di Taranto (Fonte PRAE). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.15”	46
Figura 2.16 – Carta Geologica (Fonte PTCP). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.16”	52
Figura 2.17 – Opere previste dal Piano Operativo Triennale del Porto (2012-2014). (Fonte POT 2012-2014)	63
Figura 2.18 – Azioni di dragaggio previste dal Piano Operativo Triennale del Porto (2012-2014). (Fonte POT 2012-2014)	66
Figura 2.19 – Darsena Polisettoriale – Rappresentazione delle volumetrie di escavo (Fonte: PGS-ISPRA 2009)	71
Figura 2.20 – Schema delle opzioni di gestione dei sedimenti dragati in funzione della loro classificazione (Fonte PGS-ISPRA 2009).....	73

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 5 di 74

5. INDICE DELLE TABELLE

Tabella 2.1 - Scheda descrittiva del SIN Taranto da Allegato B al D.M. 468/2001	14
Tabella 2.2 - Politiche e Assi del POR 2007-2013 (Fonte Regione Puglia http://www.fesrpuglia.eu/)	20
Tabella 2.3 – Obiettivi generali e specifici del PGRS	47
Tabella 2.4 – Individuazione delle aree funzionali da PRP	59
Tabella 2.5 – Confronto destinazioni d’uso delle diverse aree funzionali del porto previste dal PRP e quelle a suo tempo previste dal PRG	62
Tabella 2.6 - Valori di intervento definiti da ISPRA per il SIN di Taranto	68

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 6 di 74



6. PREMESSA

Il Quadro di Riferimento Normativo riportato nella presente relazione tecnica costituisce l'elenco della normativa adottata quale riferimento per l'elaborazione del presente S.I.A. e per la progettazione relativa alle opere proposte; i riferimenti normativi sono stati organicamente raggruppati per tipologia, con particolare riferimento alla gerarchia istituzionale (livello comunitario, nazionale, locale) ed al campo di applicazione.

Il Quadro di Riferimento Programmatico esamina la compatibilità dell'opera con gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti, ed individua gli eventuali vincoli esistenti nell'area interessata. In relazione a quanto disposto dall'art. 3 del D.P.C.M. del 27 dicembre 1988 secondo il quale "il quadro di riferimento programmatico per lo studio di impatto ambientale fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale", e che gli stessi "costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del giudizio di compatibilità ambientale", si procede a descrivere i contenuti degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti sulle aree interessate dall'intervento.

Come si legge nel secondo capoverso del comma 1 dell'art. 3 del suddetto decreto, è bene sottolineare che tali elementi, per quanto assumano un ruolo di riferimento per la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale, non ne costituiscono l'oggetto: in altre parole, il rispetto degli atti di pianificazione e programmazione è condizione necessaria che deve essere soddisfatta a priori.

Nel presente documento viene quindi confrontato il progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti di pianificazione territoriale ed ai rapporti di coerenza tra il progetto stesso e gli obiettivi perseguiti da detti strumenti pianificatori.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 7 di 74

7. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

7.1. RIFERIMENTI NORMATIVI

Nel presente paragrafo si riporta l'elenco della Normativa adottata quale riferimento per l'elaborazione del presente S.I.A. e per la progettazione relativa alle opere proposte, organicamente raggruppati per tipologia, con particolare riferimento alla gerarchia istituzionale (livello comunitario, nazionale, locale) ed al campo di applicazione.



7.1.1. Riferimenti Comunitari

- Direttiva 85/377/CEE del 27 Giugno 1985, modificata dalla Direttiva 97/11/CEE del 3 Marzo 1997, concernenti la “*Valutazione dell'impatto Ambientale di determinati progetti pubblici e privati*”.
- Direttiva 2001/42/CE del 27 Giugno 2001 concernente la “*Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente*”.
- Direttiva 2000/60/CEE del 23 Ottobre 2000 che istituisce un “*Quadro per l'azione comunitaria in materia di acque*”.
- Direttiva 92/43 CEE del 21 Maggio 1992 relativa alla “*Conservazione degli habitat naturali e semi naturali e della flora e della fauna selvatiche*” che istituisce la Rete Natura 2000 e definisce i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) sul territorio europeo.
- Direttiva 79/409 CEE (ZPS) del 2 Aprile 1979, modificata dalla Direttiva 2009/147/CE del 30 Novembre 2009, concernente la “*Conservazione degli uccelli selvatici*”, che istituiscono le Zone di Protezione Speciale a tutela delle zone umide appartenenti al territorio comunitario.

7.1.2. Riferimenti Nazionali

Economico-Gestionali-Progettuali



- Legge 23 Maggio 1997, n. 135, “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, recante disposizioni urgenti per favorire l'occupazione*”.
- D. Lgs. del 12 Aprile 2006, n. 163, “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*”.
- D.P.R. del 5 Ottobre 2010, n. 207, “*Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»*”.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 8 di 74



- Legge del 9 Dicembre 1998, n. 426, “Nuovi interventi in campo ambientale”.
- D.M. (Ambiente) 10 Gennaio 2000, “Perimetrazione del sito di interesse nazionale di Taranto”.
- D.M. 18 Settembre 2001, n. 468, “Regolamento recante: Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale”.
- D.P.C.M. 17 Febbraio 2012, “Nomina del prof. avv. Sergio Prete a Commissario straordinario del Porto di Taranto”.
- D.P.R. del 23 aprile 1998, “Approvazione del piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della provincia di Taranto”.
- D. M. 25 Ottobre 1999, n.471, “Regolamento recante criteri, procedure e modalità per la messa in sicurezza, la bonifica e il ripristino ambientale dei siti inquinati, ai sensi dell’articolo 17 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni e integrazioni”.
- Decreto 3 agosto 2005, “Definizione dei criteri di ammissibilità dei rifiuti in discarica”.
- D.M. 7 Novembre 2008, “Disciplina delle operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell’articolo 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296”.
- D.M. 4 Agosto 2010, “Modifica della tabella A2, dell’allegato A del decreto ministeriale 7 novembre 2008, relativo alla disciplina delle operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale”.
- Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1, “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”, Art.48, “Norme in materia di dragaggi”.
- Legge 27 dicembre 2006, n. 296, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 2007)” e, in particolare, l’art. 1, comma 996, che aggiunge all’art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 11, i commi dall’11-bis all’11-sexies, in materia di operazioni di dragaggio da svolgere nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale.
- Legge 28 Gennaio 1994, n. 84, “Riordino della legislazione in materia portuale e ss.mm.ii”.
- Art. 51 del Codice della Navigazione ed artt. 53, 54, 55 del Regolamento relativo.

Ambientali – Vincoli

- Legge Ordinaria del Parlamento del 08 Luglio 1986, n.349, “Istituzione del Ministero dell’Ambiente e norme in materia di danno ambientale”.
- D. Lgs. 3 Aprile 2006 n. 152, Testo unico sulle “Norme in materia ambientale”.
- D. Lgs. 16 Gennaio 2008, n. 4, “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 Aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 9 di 74

- D. Lgs. 29 Giugno 2010, n.128, “*Modifiche ed integrazioni al D.Lgs. 3 Aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell’Art.12 della Legge 18 Giugno 2009, n.69*”.
- Decreto 1 ottobre 2002, n.261, “*Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell’aria ambiente, i criteri per l’elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351*”.
- D. Lgs. 13 agosto 2010, n. 155, “*Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa*”.
- D.M. del 3 Aprile 2000, “*Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciali, individuati ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE*”.
- D.M. del 25 Marzo 2005, “*Elenco dei proposti siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica mediterranea, ai sensi della direttiva n. 92/43/CEE*”, concernente l’elenco dei proposti Siti di Importanza Comunitaria (pSIC) individuati per il territorio nazionale.
- Decreto 19 giugno 2009, “*Elenco delle zone di protezione speciale (ZPS) classificate ai sensi della direttiva 79/409/CEE*”.
- Decreto 7 marzo 2012, “*Quinto elenco aggiornato dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica mediterranea in Italia, ai sensi della direttiva 92/43/CEE*”.
- Legge 8 agosto 1985, n. 431 (Legge Galasso), “*Conversione in legge con modificazioni del decreto legge 27 giugno 1985, n. 312 concernente disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale*”.
- D. Lgs. 29 ottobre 1999, n. 490, “*Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell’articolo 1 della legge 8 ottobre, n. 352*”.
- D. Lgs. 22 Gennaio 2004, n. 42, “*Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137*”.
- DPR 8 Settembre 1997, n. 357, “*Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*”. D.P.R. 12 marzo 2003, n.120, “*Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*”.
- Legge 6 Dicembre 1991, n. 394, “*Legge Quadro sulle aree protette*”.
- Ex Legge 29 giugno 1939, n. 1497, “*Protezione delle bellezze naturali*”.
- D.M. del 5 Febbraio 1998 E ss.mm.ii, “*Individuazione dei rifiuti non pericolosi sottoposti alle procedure semplificate di recupero ai sensi degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22*”.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 10 di 74



Sicurezza

- D. Lgs. del 9 Aprile 2008, n. 81, “Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro”. Testo unico sulla sicurezza.

7.1.3. Riferimenti Regionali

Economico-Gestionali-Progettuali



- Legge Regionale 31 Maggio 1980, n. 56, “Disciplina della tutela e dell’uso del territorio”.
- Legge 27 Luglio 2001, N. 20, “Norme generali di governo e uso del territorio”.
- Legge Regionale 31 Ottobre 2002, n.18, “Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale”.
- Legge Regionale 9 Dicembre 2002, n. 19, “Istituzione dell’Autorità di Bacino della Puglia”.
- Legge Regionale 23 Giugno 2006 n. 17 “Disciplina della tutela e dell’uso della costa”, concernente anche l’attribuzione alla Regione delle funzioni amministrative per la concessione di beni demaniali nell’uso dei Comuni costieri.
- Legge Regionale 32/2007, “Modifica all’articolo 7 della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 (Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale)”.
- Deliberazione della Giunta Regionale 3 agosto 2007, n. 1328, “Approvazione definitiva del “Documento regionale di assetto generale (DRAG) – Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione dei piani urbanistici generali (PUG) – Legge regionale 27 luglio 2001, n. 20, art. 4, comma 3, lett. b) e art. 5, comma 10 bis, adottato con Deliberazione di Giunta regionale 27 marzo 2007, n. 375”.
- Deliberazione della Giunta Regionale 12 febbraio 2008, n. 146, “Programma Operativo FESR 2007-2013. Approvazione a seguito della Decisione (CE) n. C/2007/5726 del 20 novembre 2007”.
- Legge Regionale 23 giugno 2008, n. 16, “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti”.
- Deliberazione della Giunta Regionale del 23 febbraio 2010, n. 445, “Variazione PRAE-Approvazione Cartografia, Norme Tecniche di Attuazione e relativo Regolamento Piano regionale delle Attività Estrattive - art. 33 l.r. 37/85”.
- Deliberazione della Giunta Regionale 19 giugno 2012, n. 1243, Porto di Taranto. Approvazione “Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale”.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 11 di 74

Ambientali – Vincoli

- Legge Regionale 11 Maggio 1990, n.30, “*Norme transitorie di tutela delle aree di particolare interesse ambientale paesaggistico*”.
- Legge Regionale del 24 Luglio 1997, n.19, “*Norme per l’istituzione e la gestione delle aree naturali protette nella Regione Puglia*”.
- Legge 12 aprile 2001, n. 11, “*Norme sulla valutazione dell’impatto ambientale*”.
- Legge Regionale 14 giugno 2007 n. 17, “*Disposizioni in campo ambientale, anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale*”.
- Delibera della Giunta Regionale n. 1748 del 15 Dicembre 2000, inerente l’approvazione del “*Piano Urbanistico Territoriale Tematico “Paesaggio” (PUTT/P)*”
- Regolamento Regionale 21 maggio 2008, n. 6, “*Piano Regionale di Qualità dell’Aria (PRQA)*”.
- Legge Regionale n. 3/2011, “*Misure urgenti per il contenimento dei livelli di benzo(a)pirene*”.
- Deliberazione della Giunta Regionale del 29 dicembre 2011, n. 2979, “*Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n.155: “Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa”. Adeguamento zonizzazione della qualità dell’aria ed autorizzazione alla proroga semestrale del contratto rep. n.009838 del 11/12/2008 per l’esecuzione del servizio di manutenzione tra la Regione Puglia e la Project Automation S.p.a.*”.
- Delibera della Giunta Regionale, n. 1 del 11 Gennaio 2010, “*Approvazione della proposta di Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR)*”.
- Delibera della Giunta Regionale 13 Ottobre 2011, n.2273, “*Legge Regionale 23 Giugno 2006 n. 17 – Piano Regionale delle Coste - Approvazione*”.
- Deliberazione della Giunta Regionale 28 dicembre 2009, n. 2668, “*Approvazione dell’Aggiornamento del Piano di Gestione dei rifiuti speciali nella Regione Puglia*”.
- Deliberazione del Comitato Istituzionale, Autorità di Bacino della Puglia, seduta del 30 Novembre 2005, n.39, “*Legge Regionale n.19 del 9/12/2002, Art.9, Comma 8, Approvazione del Piano di Bacino della Puglia, Stralcio “Assetto Idrogeologico” e delle relative misure di salvaguardia*”.
- Deliberazione del Comitato Istituzionale, Autorità di Bacino della Puglia, seduta del 5 Agosto 2011, n.38, “*Procedure di integrazioni e modifiche del PAI per il territorio comunale di Taranto ex. Art.25 delle NTA del PAP*”.

Gli strumenti di programmazione e pianificazione del territorio sono approfonditi nel paragrafo relativo al Quadro di riferimento programmatico.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 12 di 74

8. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Nei seguenti paragrafi viene confrontato il progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti di pianificazione territoriale ed ai rapporti di coerenza tra il progetto stesso e gli obiettivi perseguiti da detti strumenti pianificatori.

Lo studio è stato condotto esaminando dapprima i Piani e Programmi di livello Nazionale e successivamente quelli Regionali, Provinciali ed infine Locali.

8.1. PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO NAZIONALE



8.1.1. Perimetrazione Sito di Interesse Nazionale (SIN) Taranto

La perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Taranto, sancita con Decreto (Ambiente) 10 Gennaio 2000, copre una superficie di estensione complessiva pari a circa 115'000 ha, di cui 83'000 ha di superficie marina (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.1 e Figura 2.1). Quest'ultima interessa l'intera area portuale che si estende verso sud-est a partire dal molo Polisettoriale e comprende Mar Piccolo, Mar Grande e Salina Grande.

Il SIN di Taranto viene sinteticamente descritto nell'Allegato B al D.M. 468/2001, i cui contenuti vengono richiamati in Tabella 2.1.

Dalla data di istituzione del SIN di Taranto sono stati predisposti diversi Piani di Caratterizzazione delle diverse aree a terra che interessano soggetti privati e aeree di proprietà dell'Autorità Portuale. Per quanto riguarda l'area oggetto del presente studio:

- nel 2008 il Commissario delegato per l'emergenza ambientale nella Regione Puglia ha realizzato, tramite Sviluppo Italia Aree Produttive S.p.a., la caratterizzazione dell'area ad ovest di Punta Rondinella, che include le aree oggetto della presente progettazione;
- nel 2008 l'Autorità Portuale di Taranto ha realizzato la caratterizzazione di dettaglio delle aree oggetto di interventi infrastrutturali e di dragaggio, tra le quali la Darsena Polisettoriale.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 13 di 74

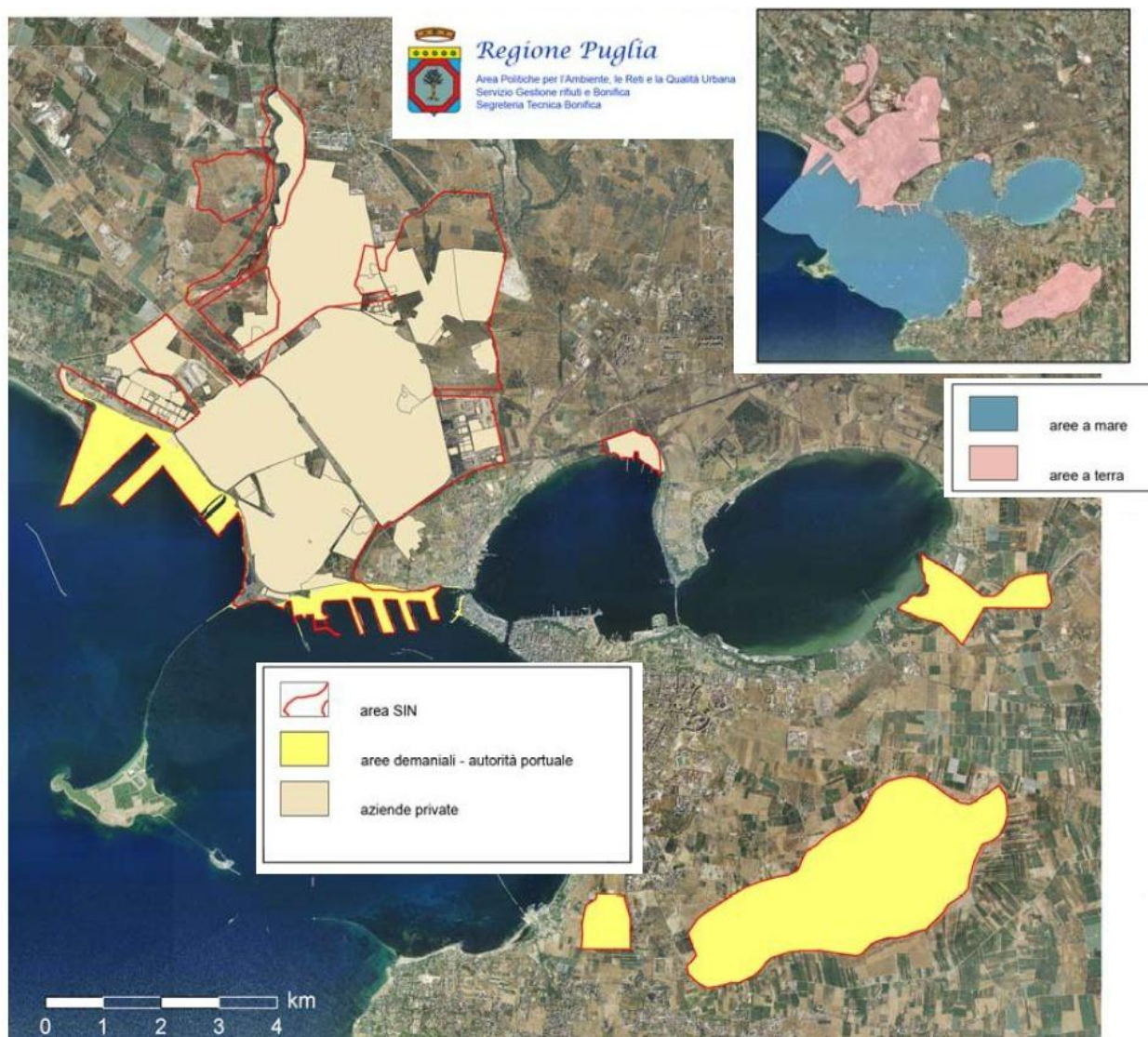


Figura 2.1 – Perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Taranto (Fonte Regione Puglia). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.1”





	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 14 di 74

Tabella 2.1 - Scheda descrittiva del SIN Taranto da Allegato B al D.M. 468/2001

<i>COMUNE – LOCALITA'</i>
Taranto e Statte (TA)
<i>TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO</i>
Bonifica e ripristino ambientale di aree industriali, di specchi marini (Mar Piccolo) e salmastri (Salina grande)
<i>PERIMETRAZIONE</i>
<p>All'interno del perimetro definito dal decreto del Ministro dell'Ambiente del 10 gennaio 2000 sono presenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un polo industriale di rilevanti dimensioni, con grandi insediamenti produttivi, e differenti tipologie di aree, quali: industria siderurgica (ILVA), raffineria (AGIP), industria cementiera (CEMENTIR); • lo specchio di mare antistante l'area industriale comprensiva dell'area portuale (Mar Grande); • alcune discariche; • lo specchio marino rappresentato dal Mar Piccolo; • la Salina Grande; • cave dismesse. <p>Il comparto siderurgico (ILVA) è il più grande polo nazionale. Nell'area sono inoltre presenti industrie manifatturiere di dimensioni medio-piccole. Il porto di Taranto, che movimentava da 30 a 40 milioni di tonnellate di merci, ed i cantieri militari e civili presenti nell'area, costituisce un'attività industriale primaria a rilevante impatto ambientale. La superficie interessata dagli interventi di bonifica e ripristino ambientale è pari a circa 22,0 km² (aree private), 10,0 km² (aree pubbliche), 22,0 km² (Mar Piccolo), 51,1 km² (Mar Grande), 9,8 km² (Salina Grande). Lo sviluppo costiero è di circa 17 km.</p> <p>Il territorio perimetrato è compreso nell'area dichiarata "Area ad elevato rischio di crisi ambientale" nel novembre 1990. La dichiarazione è stata reiterata nel luglio 1997.</p> <p>Con decreto del Presidente della Repubblica 23 aprile 1998 è stato approvato il "Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della provincia di Taranto".</p> <p>Le interferenze con l'ambiente prodotte dalle attività industriali sono di cospicua entità ed interessano tutti i comparti ambientali; le principali fonti di inquinamento sono rappresentate dalle industrie siderurgiche, petrolifere e cementiere.</p>
<i>PRINCIPALI CARATTERISTICHE AMBIENTALI</i>
<p>Il sito interessato si estende su una vasta area pianeggiante, prospiciente il golfo di Taranto. Gli insediamenti industriali presenti influenzano pesantemente il quadro socioeconomico, ambientale e paesaggistico.</p> <p>L'elevata antropizzazione rappresenta inoltre un ulteriore aspetto di pericolo per gli ecosistemi.</p> <p>L'area perimetrata racchiude aree che possiedono elevato interesse ai fini della conservazione del patrimonio naturale.</p> <p>I biotopi presenti comprendono zone umide, tratti di corsi d'acqua e di costa sia di natura sabbiosa che rocciosa; di particolare interesse sono le aree del mar Piccolo e le saline.</p> <p>Per quanto attiene lo stato dei suoli, pur mancando un quadro organico di informazioni, sono state già evidenziate zone interessate da cave che presentano fenomeni di degrado e dissesto localizzato e necessitano di interventi di bonifica. Sono inoltre presenti siti di discarica di rifiuti urbani non adeguatamente conterminati e numerosi siti di smaltimento abusivo di rifiuti di varia provenienza.</p> <p>I corsi d'acqua superficiali a carattere esclusivamente torrentizio sono recapiti di reflui diversi scarsamente o per nulla depurati. Particolarmente compromessa appare la situazione del Paternisco e del</p>

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 15 di 74

canale di Aiedda, che recapita nel bacino ad elevata vulnerabilità del Mar Piccolo con evidenti risvolti sulla qualità dei sedimenti.

Il Mar Piccolo risulta quindi gravemente compromesso dalla pessima qualità degli affluenti in esso recapitanti, che determinano un grave stato eutrofico, accentuato dalla particolare morfologia del bacino stesso.

La situazione del mare presenta, dal punto di vista della qualità delle acque notevoli criticità dovute prevalentemente al carico dei bacini portuali. Il Mar Grande nel quale è localizzato il porto commerciale ed industriale riceve le acque depurate dei maggiori insediamenti industriali dell'area e diversi carichi non depurati provenienti dalla rete fognaria cittadina; oltre al già citato problema dell'inquinamento da sedimenti, sono stati evidenziati un graduale depauperamento della flora acquatica tipica ed un peggioramento della qualità delle acque.

Per quanto attiene le acque sotterranee, manca la conoscenza dello stato della falda sottostante le aree industriali; sono stati già evidenziati fenomeni di inquinamento diffuso di origine agricola e concentrato dovuto a rilasci di percolato da scariche incontrollate e da pozzi neri non adeguatamente impermeabilizzati.



Inoltre, a seguito dell'istituzione del SIN di Taranto, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17 febbraio 2012, è stato nominato il Commissario Straordinario del Porto di Taranto per l'attuazione delle iniziative relative alla realizzazione delle seguenti opere:

- a) Piastra portuale di Taranto;
- b) **Dragaggio per l'approfondimento dei fondali al Molo polisettoriale e connessa vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio;**
- c) Consolidamento/adeguamento della esistente banchina del Molo polisettoriale;
- d) Nuova diga foranea a protezione dall'agitazione del moto ondoso in Darsena Molo Polisettoriale;
- e) Potenziamento collegamenti ferroviari del porto di Taranto;
- f) Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del Molo San Cataldo e della Calata 1.

8.1.2. *Accordo di Programma per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il Superamento dello Stato di Emergenza Socio Economico Ambientale*

A seguito del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17 febbraio 2012, pubblicato in G.U. n. 84 del 10.04.2012, inerente la nomina del Commissario Straordinario del Porto di Taranto, è stato sottoscritto in data il 26/04/2012, l'“*Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale*” tra i seguenti soggetti:

- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Ministero dello Sviluppo Economico
- Il Ministero per la Coesione Territoriale;
- Il Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare;
- Il Ministero dell'Economia e delle finanze;
- La Regione Puglia;
- L'Autorità Portuale di Taranto;
- Il Commissario Straordinario;

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 16 di 74

- Il Comune di Taranto;
- La Provincia di Taranto;
- TCT S.p.A.;
- Evergreen Line;
- Sogesid S.p.A.;
- Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.



Tale accordo prevede, entro 24 mesi dalla sua sottoscrizione, l'esecuzione degli interventi prioritari connessi alla riqualificazione, affinché si realizzino le condizioni indispensabili per il rilancio del Porto di Taranto, in particolare:

- a) intervento di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli, funzionali alla realizzazione della cassa di colmata c.d. "Ampliamento del V° Sporgente";
- b) approfondimento dei fondali della banchina del terminal contenitori, dalla quota attuale a -16,50m, come da previsione del PRP adottato, per navi attese da 13/14 mila TEUS;
- c) realizzazione di una cassa di colmata, di ampliamento del V sporgente, per il refluento dei sedimenti dragati così come previsto dal PRP adottato;
- d) adeguamento/consolidamento della banchina di ormeggio (1500 m) ai nuovi fondali e installazione di 8 (otto) gru in grado di movimentare, fino alla 24a fila, di posizionamento su navi di massima dimensione; da tale riqualificazione sono esclusi i primi 300 m della banchina attualmente in concessione al Terminal rinfuse;
- e) prolungamento della diga foranea di protezione, come da Piano Regolatore Portuale adottato;
- f) consegna del rimanente tratto di banchina, oggi utilizzato dal Terminal rinfuse, previa riqualificazione delle aree di piazzali retrostanti, conformemente a quanto già destinato a container nell'Atto di Concessione;
- g) radicale ammodernamento delle attrezzature esistenti ed integrazione delle stesse per adeguarle all'atteso incremento di traffico.

Nell'ottica degli interventi previsti dall'Accordo e sopra riportati, il dragaggio ha sia la finalità di bonifica ambientale, mediante la rimozione dei sedimenti contaminati, sia di portualità, mediante il raggiungimento della profondità di – 16,50 m che consente l'attracco di porta container fino a 14.000 TEUS rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUS.

8.1.3. Vincolo Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)

La Rete Natura 2000, principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità, è costituita da *Zone Speciali di Conservazione (ZSC)* istituite dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva "Habitat", e comprende anche le *Zone di Protezione Speciale (ZPS)* istituite ai sensi della Direttiva 79/409/CEE cosiddetta Direttiva "Uccelli".

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 17 di 74

Di seguito viene analizzata la presenza di siti di interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale nell'area oggetto del presente studio.

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 e contraddistinti con la lettera B. **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 neppure da alcuna area protetta (Rif. Figura 2.2 ed Elaborato 9 – Tavola 2.12). 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; in particolare per il "*Posidonieto Isola S. Pietro*" saranno messi in atto tutta una serie di accorgimenti (opere di mitigazione e piani di monitoraggio) al fine di prevenire ogni impatto su di esso.

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 previste in progetto.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Ciente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 18 di 74

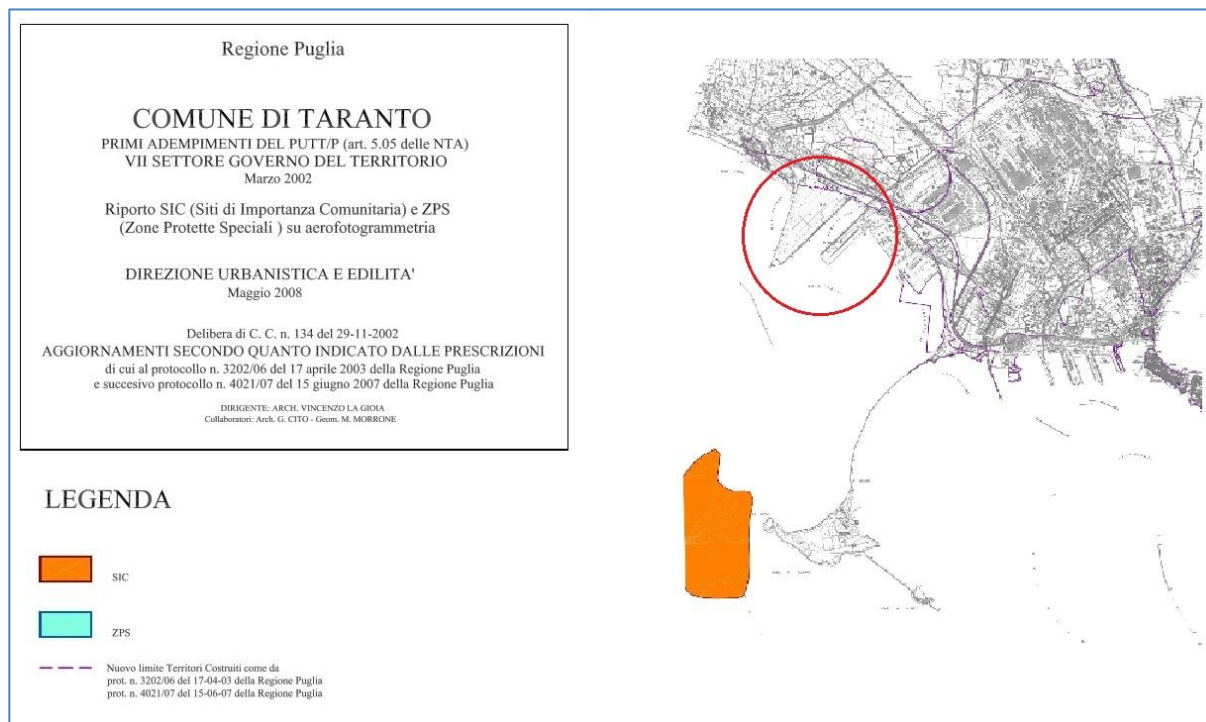


Figura 2.2 – Individuazione SIC e ZPS aree prospicienti are di intervento (Fonte Comune d Taranto). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.12”

8.2. PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO REGIONALE

8.2.1. Documento Regionale di Assetto Generale(DRAG)



La Legge Regionale del 27 luglio 2001 n. 20 “*Norme generali di governo ed uso del territorio*”, all’art. 1 prevede che la Regione Puglia, in attuazione dei principi generali dell’ordinamento italiano e comunitario, nel rispetto delle leggi dello Stato, regoli e controlli gli assetti, le trasformazioni e gli usi del territorio; perseguendo gli obiettivi della tutela dei valori ambientali, storici e culturali espressi dal territorio, nonché della sua riqualificazione, finalizzati allo sviluppo sostenibile della Comunità Regionale.

La pianificazione del territorio si articola nei livelli regionali, provinciali e comunali.

In particolare, l’art. 4 introduce il Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) che definisce 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;

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 19 di 74

- gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento ed 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.

Il Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), è stato definitivamente approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1328/2007 dopo essere stato adottato con Deliberazione della Giunta Regionale 27 marzo 2007, n° 375, come modificato in base alle proposte di integrazione, alle indicazioni e alle osservazioni pervenute durante i sessanta giorni previsti dalla L.R. 20/2001, art. 5 comma 5.

8.2.2. Piano Operativo Regionale (POR 2007-2013) Puglia

Il Programma Operativo FESR (*Fondo Europeo di Sviluppo Regionale*) della Regione Puglia 2007-2013 fu adottato con Provvedimento n.527 del 27 Aprile 2007 e successivamente modificato ed integrato con Delibera n. 549 del 9 Maggio 2007.

Il POR Puglia 2007-2013 è stato definitivamente approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 146 del 12 febbraio 2008 a seguito Decisione Comunitaria (CE) n. C/2007/5726 del 20 novembre 2007.

Tale strumento programmatico introduce la pianificazione strategica di Area Vasta all'interno delle quali realizzare piani ed opere strategiche da finanziare con le risorse destinate al nuovo ciclo di programmazione.

L'obiettivo globale del POR FESR 2007-2013 è quello di favorire la piena convergenza della Regione in termini di crescita e occupazione garantendo la sostenibilità del modello di sviluppo, è stato redatto ai sensi dell'art. 37del REG. (CE) n. 1083/2006 e si articola in (Rif. Tabella 2.2):

- 3 Politiche:
 - Politiche di contesto,
 - Politiche della ricerca e dell'innovazione,
 - Politiche per l'inclusione sociale e il welfare;
- 8 Assi di intervento: coincidenti con le priorità del QSN (Quadro Strategico Nazionale) e con gli ambiti tematici del DSR (Documento Strategico Regionale);
- 29 linee di intervento.



	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 20 di 74

Tabella 2.2 - Politiche e Assi del POR 2007-2013 (Fonte Regione Puglia <http://www.fesrpuglia.eu/>)

POLITICHE	ASSI
Politiche di contesto	ASSE II - Uso sostenibile e efficiente delle risorse ambientali ed energetiche per lo sviluppo ASSE IV - Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo ASSE V - Reti e collegamenti per la mobilità ASSE VII - Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani
Politiche della ricerca e dell'innovazione	ASSE I - Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività ASSE VI - Competitività dei sistemi produttivi e occupazione ASSE VIII - Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci
Politiche per l'inclusione e il welfare	ASSE III - Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale

Come già precedentemente evidenziato, l'obiettivo globale del Piano Operativo FESR 2007-2013 è favorire la piena convergenza della regione in termini di crescita e occupazione, garantendo la sostenibilità del modello di sviluppo.

Tale obiettivo si articola in 3 macro-obiettivi:



- rafforzare i fattori di attrattività del territorio, migliorando l'accessibilità, garantendo servizi di qualità, salvaguardando le potenzialità ambientali anche attraverso la promozione di un modello di sviluppo sostenibile incentrato su una maggiore efficienza dei consumi energetici e un significativo innalzamento della produzione da fonti rinnovabili;
- promuovere l'innovazione, l'imprenditoria e lo sviluppo dell'economia della conoscenza anche attraverso la valorizzazione del lavoro competente e dei distretti produttivi;
- realizzare condizioni migliori di benessere e di inclusione sociale.

ed in 3 principi trasversali che sul piano operativo trovano attuazione nell'ambito di ciascuna linea di intervento:

- sviluppo sostenibile
- pari opportunità
- dimensione territoriale dello sviluppo.

In particolare l'Asse V "*Reti e collegamenti per la mobilità*" si articola in altre 4 linee di intervento:

- Linea 5.1: "Consolidamento e rafforzamento dei nodi portuali"
- Linea 5.2: "Adeguamento e potenziamento dei sistemi di trasporto in ambito urbano"
- Linea 5.3: "Sviluppo del sistema logistico"
- Linea 5.4: "Adeguamento e potenziamento delle ferrovie locali"

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 21 di 74

Per quanto attiene la linea di intervento 5.1 dell'Asse V, "*Consolidamento e rafforzamento dei nodi portuali*", si individuano le seguenti tipologie di azioni:

- Azione 5.1.1: completare l'infrastrutturazione e l'attrezzaggio dei nodi portuali, al fine del loro inserimento nelle grandi direttrici del traffico marittimo mediterraneo;
- Azione 5.1.2: integrare i nodi portuali con i sistemi stradali, ferroviari e/o di metropolitana per favorire i collegamenti con le aree urbane e metropolitane e con i sistemi produttivi.



La linea d'intervento fa riferimento all'Obiettivo Specifico 1 di "*Accrescere l'attrattività della piattaforma portuale regionale potenziando quei porti di interesse regionale selezionati in funzione del potenziale sinergico "di sistema" che dimostrano nei confronti dei tre porti di interesse nazionale*", ed ai seguenti obiettivi operativi:

- potenziare le strutture e i servizi "a terra" e "lato mare" dei porti "strategici" di interesse regionale (per i quali non siano previsti interventi nell'ambito del PON Reti e Mobilità) in un'ottica di specializzazione che integri l'offerta dei porti di interesse nazionale, creando sistemi portuali regionali;
- migliorare l'accessibilità ai porti strategici di interesse regionale (per i quali non siano previsti interventi nell'ambito del PON Reti e Mobilità) garantendo alti standard di sicurezza e livelli di servizio privilegiando ove possibile la modalità ferroviaria rispetto a quella stradale.

L'autorità portuale di Taranto sta portando avanti un programma di potenziamento dell'infrastrutturazione lato mare e lato terra a supporto dello sviluppo del Transhipment.

La nuova programmazione 2007 – 2013 dell'Obiettivo Cooperazione Territoriale Europea assegna alla Puglia un ruolo importante di cerniera fra le prospettive di adesione dei paesi adriatico orientali e le opportunità offerte dalla creazione di una zona di libero scambio nel Mediterraneo; si viene così a configurare per la Puglia un'area di cooperazione senza soluzione di continuità che abbraccia tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo e sul mare Adriatico.

Quindi alla luce di quanto sopra riportato, **i progetti di dragaggio e realizzazione di 1° stralcio di cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V° sporgente, si inquadrano tra le azioni di potenziamento del nodo Portuale di Taranto**: infatti il dragaggio per approfondimento fondali fino a quota - 16,50 m, consentirà l'attracco delle navi portacontainer da 13.000/14.000 TEUS e l'ampliamento del V° sporgente costituirà banchina aggiuntiva.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 22 di 74

8.2.3. Piano Regionale dei Trasporti (PRT)

Il Piano Regionale Trasporti (PRT) è il documento programmatico generale della Regione Puglia rivolto a realizzare sul proprio territorio, in armonia con gli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) su scala regionale e con quelli e di altri documenti programmatici interregionali, un sistema equilibrato del trasporto delle persone e delle merci in connessione con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico.

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



Il Piano Attuativo 2009-2013 del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) per le modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea prefigura l'assetto infrastrutturale da perseguire nei prossimi anni per migliorare la mobilità interna, per potenziare i collegamenti del sistema regionale nell'ambito delle reti nazionali e internazionali e per garantire la competitività del sistema economico pugliese a partire dai suoi settori trainanti.

Nella formulazione del Piano è stato adottato un approccio che tenesse conto della coesione complessiva dello scenario di mobilità ricercando coerenza e integrazione tra le diverse componenti del sistema, con l'obiettivo di garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità. Allo stesso modo, i criteri di selezione delle priorità proposti dal PRT assumono questo principio, introducendo il concetto per cui ciascun intervento va valutato rispetto al sistema complessivo della mobilità, non solo in termini di integrazione, ma anche in termini di "non competizione" tra modalità diverse, tutte facenti parte di un'offerta globale di trasporto il cui fine è soddisfare i bisogni dei diversi ambiti territoriali e della regione intera in modo equilibrato.

Relativamente al trasporto stradale uno degli elementi più innovativi è il riconoscimento, la gerarchizzazione e la classifica funzionale di una rete di interesse regionale capace di garantire con continuità adeguati livelli di servizio, di sicurezza e di informazione a residenti, operatori economici e turisti che si muovono nella nostra regione. A questa rete appartengono, con pari dignità, sia i grandi assi di comunicazione, che gli indispensabili snodi per l'accesso a servizi a valenza strategica, a porti, aeroporti e interporti, che gli elementi di viabilità a servizio di poli produttivi e sistemi territoriali a valenza regionale strategica paesaggistico-ambientale (parchi, sistemi turistici, ecc.).

Relativamente al trasporto ferroviario, il Piano, considerata la struttura e gli investimenti in atto sul sistema ferroviario, ne riconosce il ruolo di elemento ordinatore della rete di trasporto pubblico.

L'aspetto più innovativo è certamente costituito dalla prefigurazione di un modello di esercizio fondato sulla interoperabilità tra le reti e sulla gerarchizzazione dei servizi ferroviari passeggeri. Le peculiarità del sistema insediativo regionale consentono infatti alla ferrovia di esprimere pienamente le proprie potenzialità come servizio ferroviario regionale in grado di collegare tra loro le principali polarità della Puglia, come servizio

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 23 di 74

ferroviario territoriale che nelle diverse province rappresenta il sistema strutturante del trasporto pubblico locale, come servizio ferroviario metropolitano nell'area metropolitana di Bari ma anche, attraverso il ricorso a nuove tecnologie, in altre realtà della regione.

Le linee di intervento del Piano in materia di *trasporto marittimo* si focalizzano in particolare sugli strumenti organizzativi, tecnologici, infrastrutturali che possono mettere i porti pugliesi nelle condizioni di fare sistema, al fine di contribuire all'affermazione della Puglia come piattaforma logistica nel contesto internazionale, anche attraverso l'apertura di rotte di Autostrade del Mare e in un'ottica di sviluppo sul lungo periodo che sfrutta la connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I. Lo sforzo del PRT è quello di ricucire il variegato quadro di iniziative già in corso in una strategia regionale di competitività coerente ed efficace per l'intero sistema pugliese.



Le azioni individuate dal PRT, sulla base delle quali il presente Piano Attuativo ha declinato le proprie scelte progettuali, sono state poi definite distinguendole per mobilità delle persone e mobilità delle merci.

PRT per il trasporto stradale: mobilità delle persone

Il PRT ha innanzitutto individuato tre azioni propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento:

- classificazione tecnico-funzionale della viabilità di interesse regionale;
- gerarchizzazione della viabilità di interesse regionale;
- gerarchizzazione dei centri merci di interesse regionale.

Nello specifico per quanto riguarda l'area di Taranto nel PRT si prevede la realizzazione della tangenziale extraurbana di Taranto (Rif. Figura 2.3 ed Elaborato 9 – Tavola 2.2).

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 24 di 74

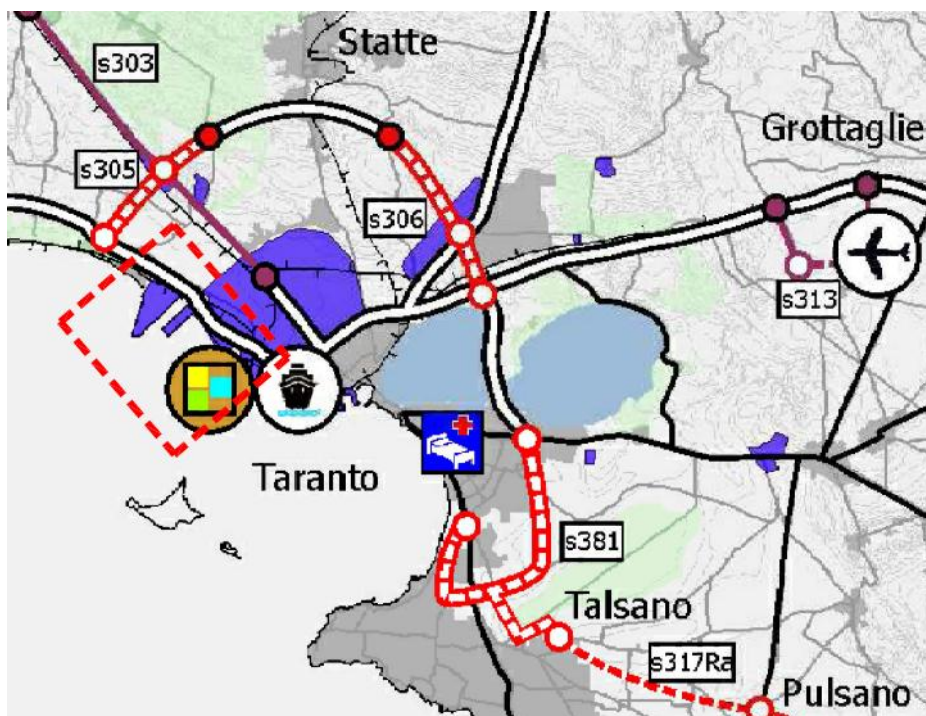


Figura 2.3 – Realizzazione della tangenziale di Taranto (Fonte Piano Regionale dei Trasporti, Piano Attuativo 2009-2013). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.2”



L'intervento, già proposto dal PRT del 2002 che a sua volta lo recepiva dal P.I.T. “Bari – Taranto Provincia di Taranto”, è inserito nel Protocollo di Intesa “*Infrastrutture logistiche e di trasporto: le priorità del Grande Salento per la programmazione regionale 2007/2013*”, sottoscritto il 29/03/2007; il Protocollo ne evidenzia l'utilità nell'assicurare la continuità tra la SS106 Jonica in direzione Gioia Tauro e la SS7 Appia in direzione Brindisi e quindi nel rendere efficiente e sicuro l'attraversamento della “cerniera” – portuale e metropolitana – di Taranto. Parte di questa infrastruttura è, inoltre, già stata realizzata, pur non essendo stata aperta al traffico.

Il Piano Attuativo del PRT conferma la priorità dell'intervento e la necessità di portare a completamento l'infrastruttura, con uno standard al Tipo B, entro l'orizzonte del 2013.

PRT per il trasporto stradale: mobilità delle merci

L'individuazione e la gerarchizzazione dei centri merci di interesse regionale di primo, secondo e terzo livello, nonché la definizione dei relativi interventi infrastrutturali, sono temi che attengono alla competenza del Piano delle merci e della logistica; il Piano attuativo del trasporto stradale si limita a riconoscere i principali centri merci di interesse regionale, considerandoli tutti di primo livello in quanto nodi della piattaforma logistica regionale, e a dare indicazioni progettuali atte a garantire la loro accessibilità attraverso la modalità stradale.

Il PRT definisce di interesse regionale i centri merci inseriti dalla programmazione nazionale (PGTL, Piano per la Logistica) nella rete dei nodi logistici a servizio del Paese e le strutture dove siano localizzate piattaforme logistiche a servizio di sistemi

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 25 di 74

produttivi di particolare rilevanza per l'economia regionale e/o per la distribuzione delle merci in sistemi urbani/ metropolitani caratterizzati da livelli critici di congestione/inquinamento e/o particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale o storico-monumentale.

I “*Centri merci di primo livello*” ai sensi dell’ Art.12 della L.R. 16/2008 sono: interporti, Distripark e centri di interscambio strada-rotaia connessi ed integrati funzionalmente con porti, aeroporti, infrastrutture stradali e ferroviarie di valenza nazionale, a servizio dei flussi di scambio internazionali e nazionali in transito per la piattaforma logistica pugliese e/o dei flussi di scambio tra il bacino potenziale pugliese e i mercati nazionale ed internazionale e le eventuali funzioni dei livelli sottostanti.

I centri merci – esistenti e di progetto – che si prendono in considerazione nel PRT sono:

- Interporto Regionale della Puglia,
- Piattaforma intermodale e Distripark di Taranto (Rif. Figura 2.4),
- Piattaforma intermodale e Distripark di Brindisi,
- Interporto di Cerignola e centro intermodale di Incoronata,
- Centro intermodale di Lecce Surbo,
- Centro di carico, con possibili funzioni di autoporto, di Francavilla Fontana.

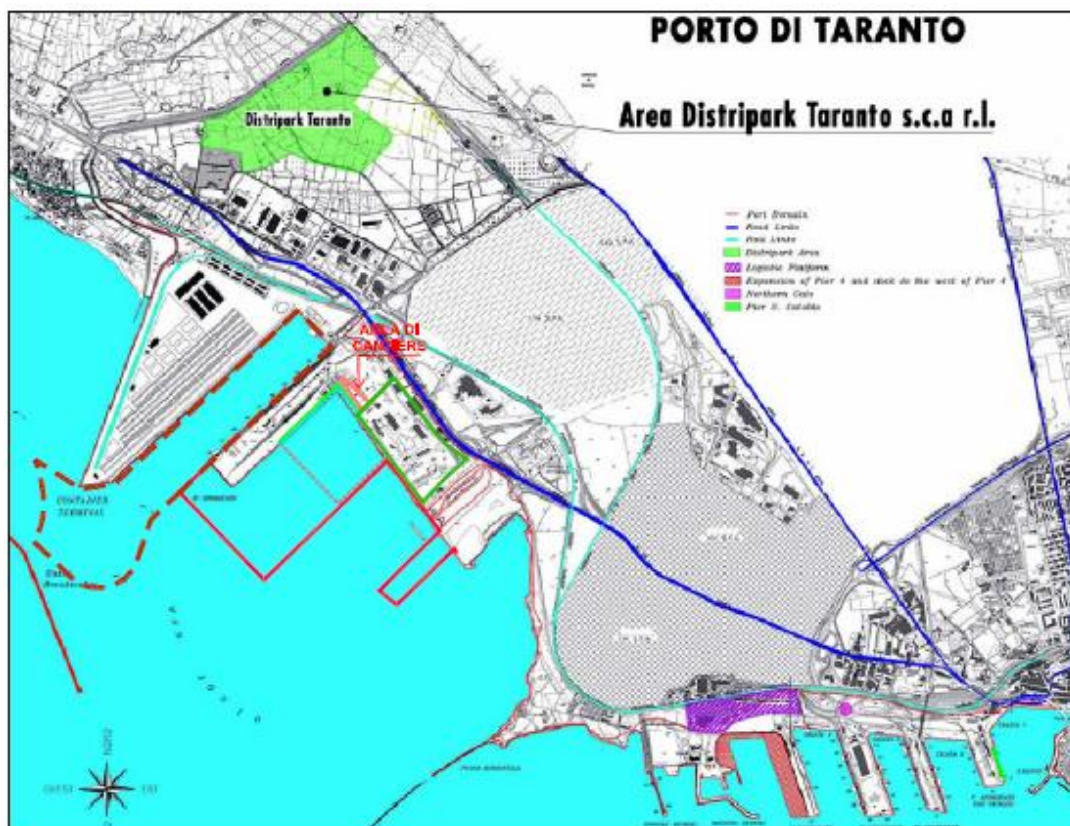




Figura 2.4 – Individuazione del Distripark di Taranto (Fonte Ufficio Tecnico Comune di Taranto)

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 26 di 74

PRT per il trasporto ferroviario: mobilità delle merci

Nel piano attuativo del PRT sono presentati i seguenti progetti per quanto riguarda il miglioramento del servizio ferroviario per la mobilità delle merci nella zona di Taranto (Riferimento Figura 2.5 e Elaborato 9 – Tavola 2.3):



- Valutare l'opportunità di istituzione di servizi “treni blocco” sulla linea Taranto-Brindisi per il trasporto di contenitori.
- Completamento dei raccordi e degli impianti per l'intermodalità mare-ferrostrada che, attraverso il naturale coordinamento tra gli hub di Taranto-Brindisi e Bari, consentirà di gestire al meglio la capacità ferroviaria disponibile sulla linea Adriatica.
- La connessione ferroviaria a servizio del porto di Taranto.



Figura 2.5 – Progetti di intervento sul trasporto ferroviario (Fonte Piano Regionale dei Trasporti, Progetto del Piano Attuativo 2009-2013). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.3”

PRT per il trasporto marittimo: mobilità delle merci

La competitività del sistema portuale regionale nello spazio euro-mediterraneo è legato al rafforzamento di tutte le possibili sinergie operative di rete tra porti e nodi principali e, a livello locale, delle aggregazioni in subsistemi territoriali portuali integrati attorno ai porti principali, finalizzate a sfruttare pienamente le specifiche potenzialità superando

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 27 di 74

approcci di tipo monopolistico o, viceversa, localistico. L'operazione avviata con il "Protocollo di Intesa fra la Regione Puglia, la Regione Basilicata e le Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Taranto" sottoscritto in data 11 maggio 2007 va portata a compimento, in sintonia con le previsioni del PRT, che ha definito:

- Subsistema del Levante, composto dal subsistema dei porti coordinati dall'Autorità Portuale di Bari (Autorità Portuale del Levante: porti di Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli), per la quale si propone l'estensione della circoscrizione territoriale anche al porto di Molfetta, integrato con i poli logistici ad esso connessi (Interporto di Bari, Centro merci di Cerignola, Centro merci di Incoronata).
- Subsistema del Salento, composto dal subsistema dei porti coordinati dall'Autorità Portuale di Brindisi (Otranto e Gallipoli), per la quale il Decreto Ministeriale di estensione della circoscrizione territoriale di competenza, apre ulteriori margini di sviluppo nel medio-lungo periodo, soprattutto in una visione di integrazione con i poli logistici ad esso connessi Distripark e Piattaforma intermodale di Brindisi, centro merci di Lecce Surbo.
- Subsistema dello Jonio, composto dal porto di Taranto (Autorità Portuale di Taranto), integrato con i poli logistici ad esso connessi (Piattaforma logistica e Distripark di Taranto, scalo cargo dell'aeroporto di Grottaglie e centro merci di Francavilla Fontana).

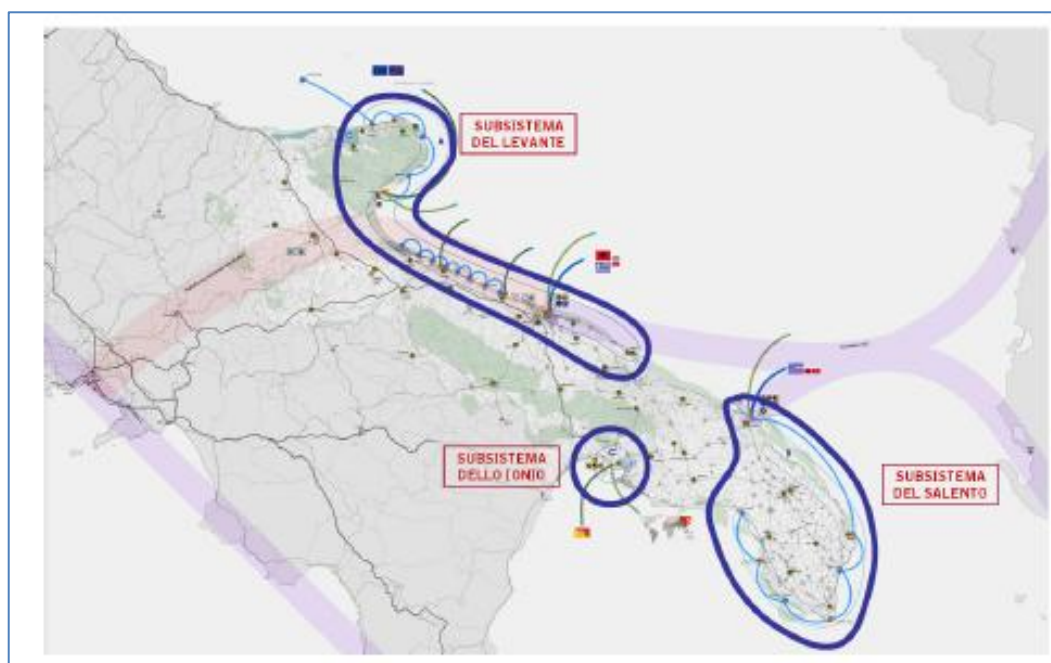




Figura 2.6 – Subsistemi regione Puglia per la competitività del sistema portuale regionale
(Fonte Piano Regionale dei Trasporti, Piano Attuativo 2009-2013)

Rispetto alla componente del traffico container il Piano Attuativo mira a rafforzare le potenzialità della Puglia di proporsi come "porta attrezzata dell'Europa aperta al Mediterraneo, all'Africa Settentrionale, all'Est asiatico, al Medio Oriente, favorendo

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 28 di 74

inoltre l'apertura del sistema produttivo pugliese (...) verso i grandi processi di internazionalizzazione dei mercati già in atto".

L'obiettivo è duplice: da un lato far guadagnare al sistema logistico pugliese quote di mercato del traffico che interessa le rotte intercontinentali passanti per il Mediterraneo; dall'altro "fermare" sul territorio una parte della ricchezza generata lungo la catena dei processi di produzione delocalizzata, incentivando l'effettuazione in Puglia di operazioni di trasformazione che attribuiscono alle merci in transito un valore aggiunto con ricadute positive sia sull'economia locale sia sulla attrattività dei porti.

Al centro della strategia si pone il ruolo del subsistema portuale dello Jonio, che, per le sue caratteristiche, la sua localizzazione, la dotazione infrastrutturale di accessibilità multimodale e la disponibilità di aree retroportuali, è in grado di sviluppare tutta la gamma di tipologie di traffico merci e, soprattutto, di proporsi come area cerniera e filtro per lo smistamento e il consolidamento/ deconsolidamento di merci inserendosi in alcuni processi di filiera.

Aumentare la competitività dell'hub di Taranto nell'intercettare i flussi di traffico transshipment, vocazione prevalente e consolidata del porto, significa gettare le fondamenta per l'affermazione del ruolo di piattaforma logistica della Puglia nel Mediterraneo (Rif. Figura 2.7 e Elaborato 9 – Tavola 2.4).

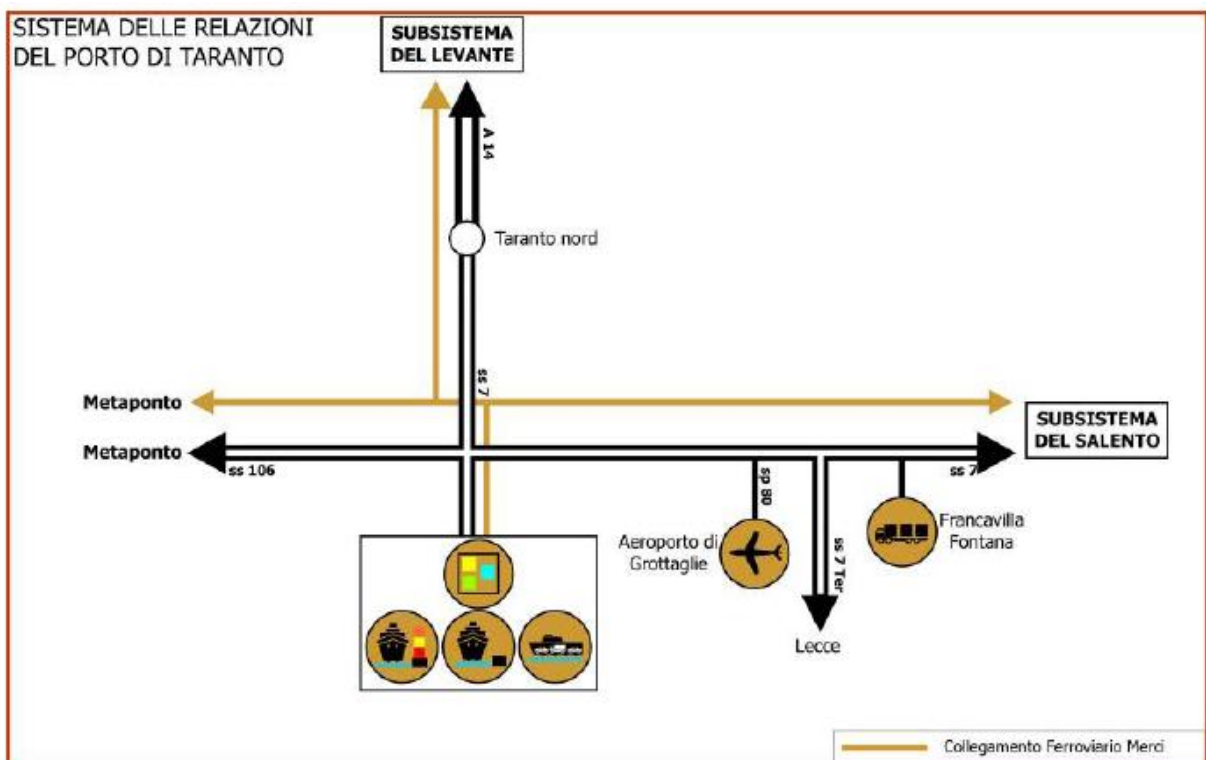




Figura 2.7 – Sistema delle relazioni del porto di Taranto (Fonte Piano Regionale dei Trasporti, Piano Attuativo 2009-2013) Estratto "Elaborato 9 – Tavola 2.4"

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 29 di 74

Inoltre, per quanto attiene l'accessibilità ed il sistema delle relazioni del porto di Taranto con il resto del territorio, la bretella Cagioni-Bellavista, il completamento dell'ammodernamento della linea Taranto-Bari e la variante merci nel nodo di Bari valorizzeranno ulteriormente la possibilità di far viaggiare sulla linea Adriatica contenitori *High Cube* conferendo al porto di Taranto un'importante rendita di posizione.

La realizzazione della Tangenziale di Taranto e il completamento dell'itinerario di accesso all'area del porto dalla direttrice SS100, SS106 dir e SS106 metapontina, interventi previsti dal Piano attuativo, miglioreranno significativamente l'accessibilità stradale al porto. A completamento del sistema delle relazioni che interessano il porto di Taranto, il Piano Attuativo individua inoltre l'opportunità di aprire una rotta di Autostrade del Mare che colleghi stabilmente l'hub pugliese con la Sicilia.

PRT per il trasporto marittimo: mobilità delle persone



Sul versante del trasporto passeggeri il Piano ha riconosciuto due priorità attorno alle quali elaborare proposte specifiche entrambe legate al settore turistico:

- il potenziamento degli approdi per il traffico crocieristico;
- la creazione di servizi di circuitazione costiera nelle aree a maggiore frequentazione turistica per completare l'offerta a disposizione.

Quindi alla luce di quanto sopra riportato, **i progetti di dragaggio e realizzazione di 1° stralcio di cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V° sporgente, si inquadrano tra le azioni di potenziamento del nodo Portuale di Taranto e contribuiscono a gettare le fondamenta per l'affermazione del ruolo di piattaforma logistica della Puglia nel Mediterraneo:** infatti il dragaggio per approfondimento fondali fino a quota - 16,50 m, consentirà l'attracco delle navi portacontainer da 13.000/14.000 TEUS e l'ampliamento del V° sporgente costituirà banchina aggiuntiva

8.2.4. Piano Paesaggistico Territoriale (PPTR) della Regione Puglia

In data 11 Gennaio 2010 la Giunta Regionale ha approvato la Proposta di Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR). Tale approvazione, non richiesta dalla legge regionale n. 20 del 2009, è stata effettuata per conseguire lo specifico accordo con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali previsto dal Codice e per garantire la partecipazione pubblica prevista dal procedimento di Valutazione Ambientale Strategica. Pertanto, nessuna norma di salvaguardia è entrata in vigore a seguito di detta approvazione. Si procederà all'adozione ai sensi della legge regionale n. 20 del 2009 solo a valle del previsto accordo con il Ministero. E solo dopo tale adozione entreranno in vigore le misure di salvaguardia, le quali riguarderanno, come previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione della Proposta di PPTR, i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti paesaggistici.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 30 di 74

Ne consegue che allo stato attuale vige ancora esclusivamente il PUTT/Paesaggio e che ogni provvedimento comunale inerente ai valori paesaggistici dovrà fare riferimento solo ad esso.

Si evidenzia infine che la Proposta di Piano sostituisce lo Schema di PPTR adottato il 20 ottobre 2009.

8.2.5. Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P)



Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico “Paesaggio” (PUTT/P), in adempimento a quanto disposto dall’Art. 149 del D.Lgs. n. 490/99 e dalla legge regionale 31 Maggio 1980 n. 56, approvato con delibera 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 e renderli compatibili con la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti, e con il suo uso sociale, promuovendo 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:

- Ambiti Territoriali Estesi (ATE): Rif. Figura 2.8 ed Elaborato 9 - Tavola 2.5
- Corsi d’acqua e Coste: Rif. Elaborato 9 - Tavola 2.6
- Vincoli segnalazioni architettoniche-archeologiche: Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.7
- Pericolosità Idraulica e Rischio Idrogeologico: Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.8a e Tavola 2.8b
- Parchi, grotte, boschi, macchia e biotipi: Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.9
- Decreti Galasso: Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.10
- Vincoli Ex. Legge 1497/39, Protezione delle bellezze naturali: Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.11
- Vincoli Rete Natura 2000 - SIC e ZPS: Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.12

Per quanto attiene il vincolo idrogeologico, l’Autorità di Bacino della Puglia, ha predisposto il Piano per l’Assetto Idrogeologico (PAI), ove ha ripermetrato le aree a Pericolosità Idraulica e le aree a Rischio Idrogeologico; dal momento che le nuove perimetrazioni dell’Autorità di Bacino risultano più recenti (2011) rispetto a quelle del PUTT/P (2000), ai fini dell’inquadramento dell’area oggetto del presente intervento di dragaggio e realizzazione cassa di colmata si fa riferimento alle tavole del PAI a cui si rimanda (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.8a e Tavola 2.8b e paragrafo successivo).

Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico “Paesaggio” (PUTT/P) 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.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 31 di 74

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 colturale 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 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 Norme Tecniche di Attuazione.

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"), laddove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;
- di valore relativo ("D"), 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

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 32 di 74

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.

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 (Rif. Figura 2.8 ed Elaborato 9 – Tavola 2.5):

- 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.

In particolare l'area oggetto dell'intervento ricade all'interno di Ambiti Territoriali Estesi (ATE) di tipo "C" e di tipo "D" (Rif. Figura 2.8 ed Elaborato 9 – Tavola 2.5).

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

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 33 di 74

e, di contro, vanno individuati i modi per innescare processi di corretto riutilizzo e valorizzazione.

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

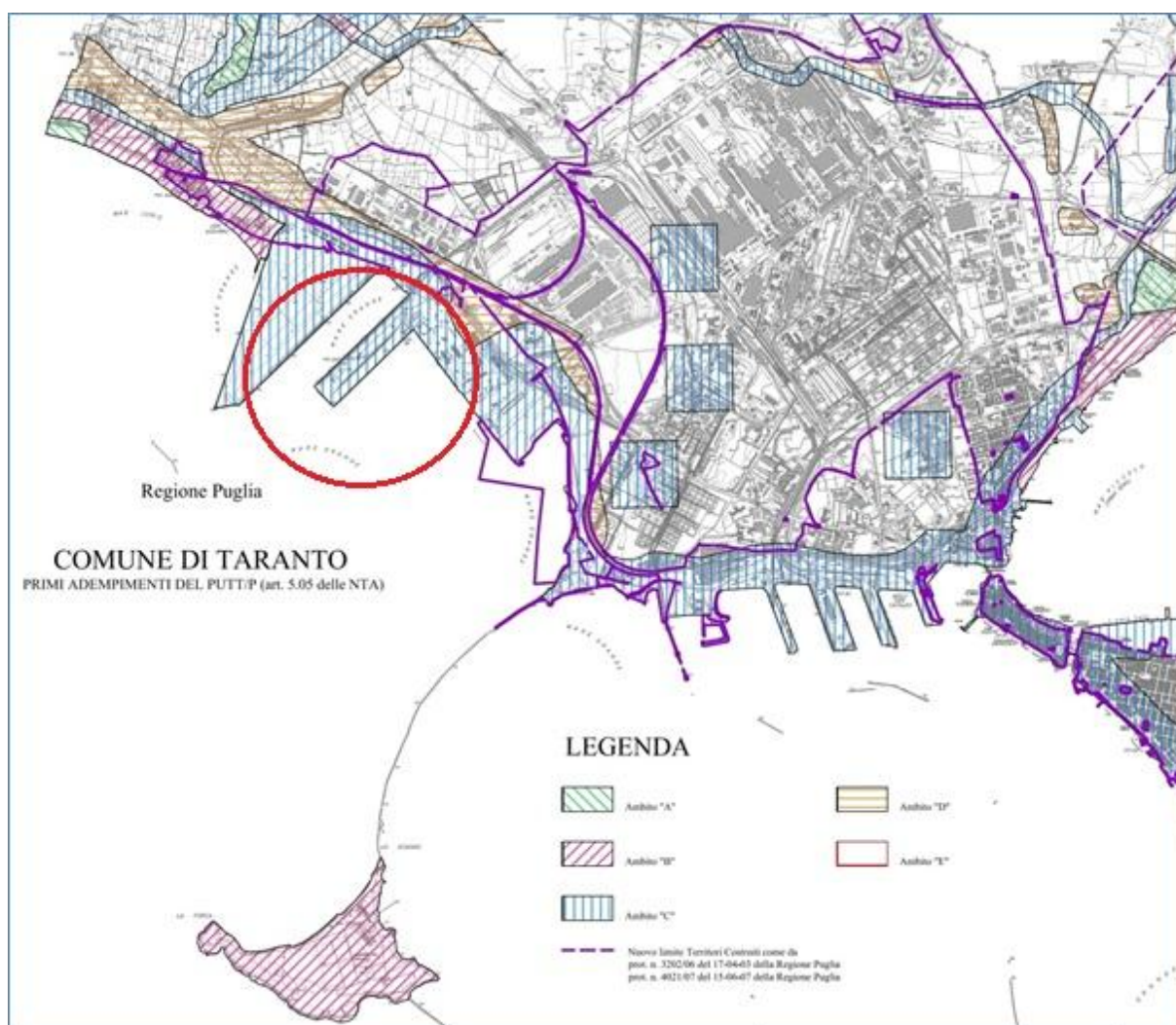




Figura 2.8 – Rappresentazione delle ATE (Fonte Comune di Taranto PUTT/P). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.5”

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 34 di 74

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.

Di conseguenza, poiché l’area in esame (Porto di Taranto) è classificata dal Piano Regolatore Generale (PRG) del comune di Taranto di tipo “B2- Zona per Servizi di Interesse Pubblico”, ed in particolare Sottozona “B2.10 – Porto Marittimo”, si prefigura la situazione prevista dal PUTT/P in cui prevalgono le indicazioni riguardanti i “territori costruiti” e per i quali è prevista la deroga alle prescrizioni del PUTT/P.

8.2.6. Piano per l’Assetto Idrogeologico (PAI) della Puglia



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.

Il Piano per L’assetto Idrogeologico (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;
- 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.

Le finalità richiamate sono perseguite mediante:

- la definizione del quadro del rischio idraulico e idrogeologico in relazione ai fenomeni di dissesto evidenziati;
- l’adeguamento degli strumenti urbanistico-territoriali;
- la costituzione di vincoli, di prescrizioni, di incentivi e di destinazioni d’uso del suolo in relazione al diverso grado di rischio;
- l’individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico ed ambientale, nonché alla tutela e al recupero dei valori monumentali ed ambientali presenti;
- l’individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinino rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione;

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 35 di 74

- la difesa e la regolazione dei corsi d'acqua, con specifica attenzione alla valorizzazione della naturalità dei bacini idrografici;
- il monitoraggio.

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'Autorità di Bacino Puglia, 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 però non si verificano fenomeni di Pericolosità Idraulica (Rif. Figura 2.9 ed Elaborato 9 – Tavola 2.8a) e Rischio Idraulico (Rif. Figura 2.10 ed Elaborato 9 – Tavola 2.8b).

Inoltre, l'area di progetto non è inserita tra le zone di pericolo geomorfologico.





	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 36 di 74



Figura 2.9 – Pericolosità Idraulica (Fonte AdB Puglia). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.8a”.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 37 di 74

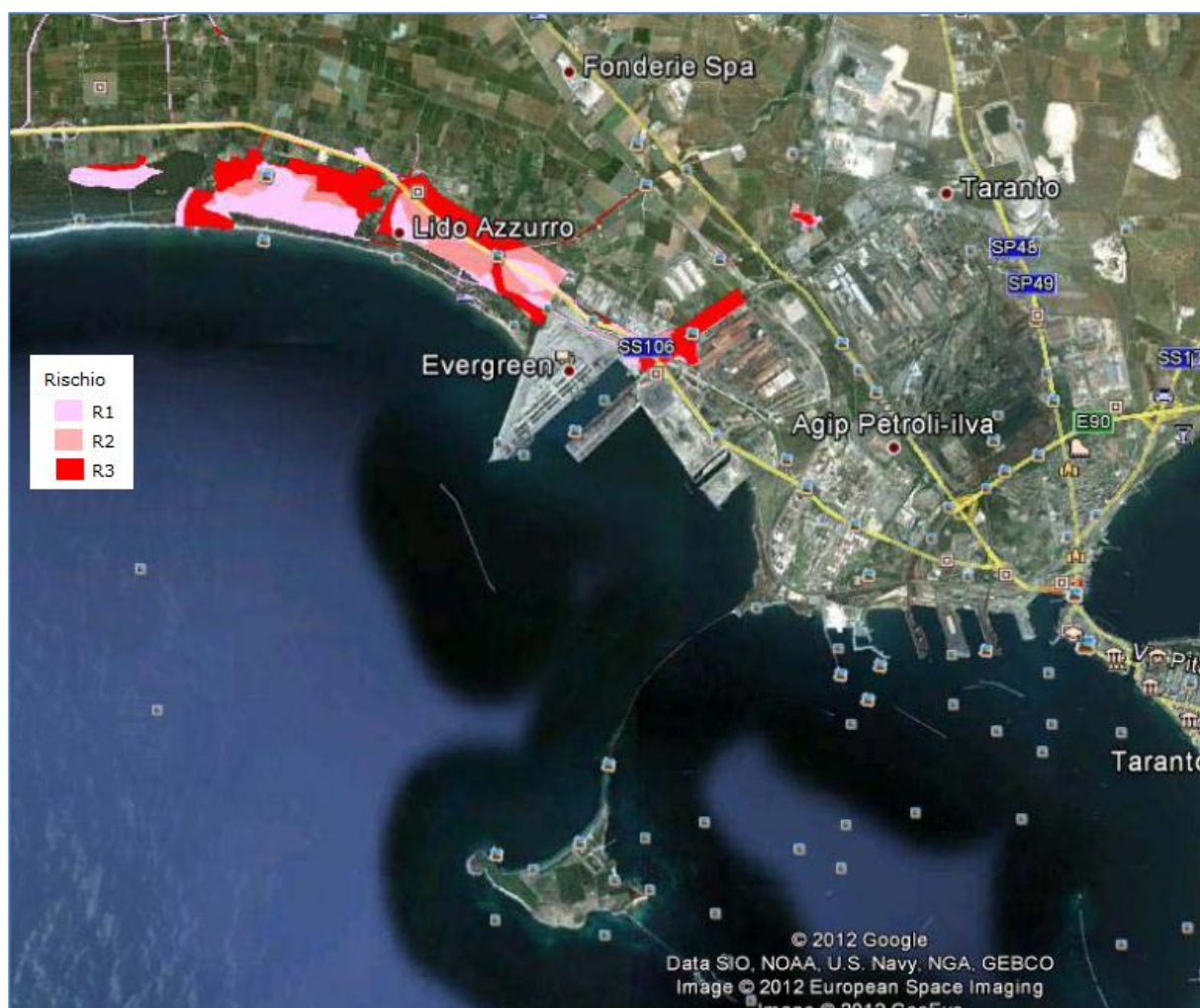


Figura 2.10 – Rischio Idrogeologico (Fonte AdB Puglia). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.8b”.



8.2.7. Piano Regionale della Qualità dell’Aria (PRQA)

Il Piano Regionale Qualità dell’Aria (PRQA) è stato adottato con Deliberazioni della Giunta della Regione Puglia n. 328 dell’11 Marzo 2008 e n.686 del 6 Maggio 2008 ed emanato con Regolamento Regionale n.6 del 21 Maggio 2008.

Il Piano è stato predisposto in ottemperanza ad uno specifico obbligo definito dalla normativa nazionale vigente che assegna alle Regioni e alle Province Autonome le competenze del monitoraggio della qualità dell’aria e della pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazione superiori ai valori limite.

Il PRQA, consente di raggiungere il livello massimo di conoscenza dello stato della componente ambientale ARIA, ed è stato redatto secondo i seguenti principi generali:

- Conformità alla normativa nazionale;

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 38 di 74

- Principio di precauzione;
- Completezza e accessibilità delle informazioni.

La Regione Puglia, nell'ambito del Piano Regionale della Qualità dell'aria, ha definito la zonizzazione del proprio territorio sulla base delle informazioni e dei dati a disposizione a partire dal 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.

Nella messa a punto della metodologia di zonizzazione, la regione Puglia, ha fatto riferimento a quanto stabilito dal D.M. 261/02, All. 1 e in ragione di questo riferimento normativo, la zonizzazione ha fatto leva sull'applicazione di un criterio di analogia che ha permesso di estrapolare i dati di qualità dell'aria del 2005, disponibili ai comuni sprovvisti di reti di monitoraggio, secondo un principio di precauzione che portasse, in carenza di dati, alla soluzione più cautelativa per la protezione della salute umana e degli ecosistemi.



Il territorio della Puglia è stato quindi suddiviso nelle seguenti zone, delimitate dai confini amministrativi comunali:

- ZONA A: comprendente i comuni i cui sono stati rilevati o stimati superamenti dei valori di legge degli inquinanti determinati dal fattore di pressione del traffico veicolare;
- ZONA B: comprendente i comuni i cui ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC;
- ZONA C: comprendente i comuni i cui sono stati rilevati o stimati superamenti dei valori di legge degli inquinanti determinati dal fattore di pressione del traffico veicolare, in cui ricadono, al contempo impianti industriali soggetti alla normativa IPPC;
- ZONA D: comprendente i comuni non rientranti nelle zone A, B e C.

In base a tale zonizzazione il Porto di Taranto risulta appartenere alla Zona C (Rif. Figura 2.11).

In seguito alla zonizzazione sono state individuate "misure di mantenimento" per le zone che non mostrano particolari criticità (Zone D) e misure di risanamento per quelle che, invece, presentano situazioni di inquinamento dovuto al traffico veicolare (Zone A), alla presenza di impianti industriali soggetti alla normativa IPPC (Zone B) o ad entrambi (Zone C).

Le misure di risanamento prevedono interventi mirati sulla mobilità da applicare nelle Zone A e C, interventi per il comparto industriale nelle Zone B ed interventi per la conoscenza e per l'educazione ambientale nelle zone A e C. Le misure attuative per il risanamento della qualità dell'aria, riguardanti il comparto industriale, si applicano agli impianti industriali che ricadono nelle zone B e C e non comportano l'impegno di risorse finanziarie, bensì la piena e corretta applicazione di strumenti normativi.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 39 di 74

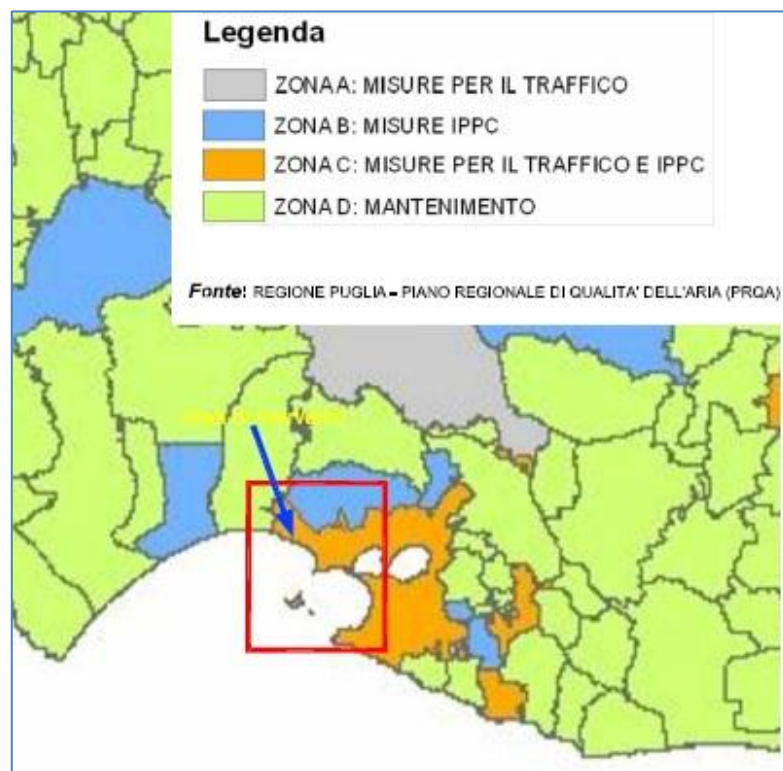




Figura 2.11 – Zonizzazione qualità dell’aria Regione Puglia. (Fonte Regione Puglia – PRQA 2008)

Il 15 settembre 2010 è entrato in vigore il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155, recante “Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa”, che ha introdotto importanti novità nell’ambito del complesso e stratificato quadro normativo in materia di qualità dell’aria ambiente, a partire dalla metodologia di riferimento per la caratterizzazione delle zone (zonizzazione), passaggio decisivo per le successive attività di valutazione e pianificazione.

La nuova disciplina prevede una procedura di zonizzazione differente, in particolare l’Art. 3, lettera d), del D. Lgs 155/2010 stabilisce: “la zonizzazione del territorio richiede la previa individuazione degli agglomerati e la successiva individuazione delle altre zone. Gli agglomerati sono individuati sulla base dell’assetto urbanistico, della popolazione residente e della densità abitativa. Le altre zone sono individuate, principalmente, sulla base di aspetti come il carico emissivo, le caratteristiche orografiche, le caratteristiche meteo-climatiche e il grado di urbanizzazione del territorio, al fine di individuare le aree in cui uno o più di tali aspetti sono predominanti nel determinare i livelli degli inquinanti e di accorpate tali aree in zone contraddistinte dall’omogeneità degli aspetti predominanti”.

In particolare, come previsto dagli Art. 3, comma 3 del suddetto decreto, il Ministero ha effettuato l’esame congiunto dei progetti preliminari di zonizzazione di volta in volta presentati dalle Regioni, esprimendosi in merito alla conformità degli stessi agli indirizzi espressi dal tavolo di coordinamento, per la successiva formale approvazione.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 40 di 74

La bozza di progetto preliminare, del Piano Regionale Qualità dell’Aria (PRQA), è stata predisposta dal gruppo di lavoro in fasi successive, partendo dall’analisi dei dati demografici, del carico emissivo, nonché delle caratteristiche orografiche e meteo-climatiche del territorio pugliese.

Sono state individuate le seguenti zone omogenee per caratteristiche orografiche e meteo-climatiche predominanti, delimitate dai confini amministrativi dei Comuni in esse ricadenti:

- zona di collina;
- zona di pianura.

Inoltre, considerando il carico emissivo in relazione agli inquinanti primari e secondari è stata individuata un’ulteriore zona, denominata “zona industriale”, caratterizzata dall’elevato carico emissivo derivante dalla concentrazione di sorgenti puntuali di tipo industriale (poli industriali) oltre le sorgenti lineari (strade, porti ed aeroporti).



Tale zona è stata delimitata sulla base dei confini amministrativi dei comuni in cui ricadono le aree industriali (Brindisi e Taranto - Statte), nonché dei comuni che, in base a valutazioni di tipo qualitativo sulla dispersione degli inquinanti, sarebbero maggiormente esposti alle ricadute delle emissioni prodotte da tali sorgenti.

Alla luce delle analisi e valutazioni sopra descritte, la zonizzazione del territorio ai sensi del D.Lgs. 155/2010 è così definita:

- zona/agglomerato di Bari;
- zona di collina;
- zona di pianura;
- zona industriale.

Tale proposta preliminare è stata illustrata in sede di tavolo di coordinamento ministeriale del 14 gennaio 2012, ricevendo parere positivo. La proposta definitiva sarà formalmente trasmessa al ministero e all’ISPRA per l’approvazione e la conseguente adozione da parte degli organi di governo regionale.

Alla luce di quanto sopra esposto, **l’area dell’intervento in oggetto ricadrebbe nella zonizzazione definita ZONA IT 6103 -“Zona industriale”** (Rif. Figura 2.12 ed Elaborato 9 – Tavola 2.13).

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 41 di 74

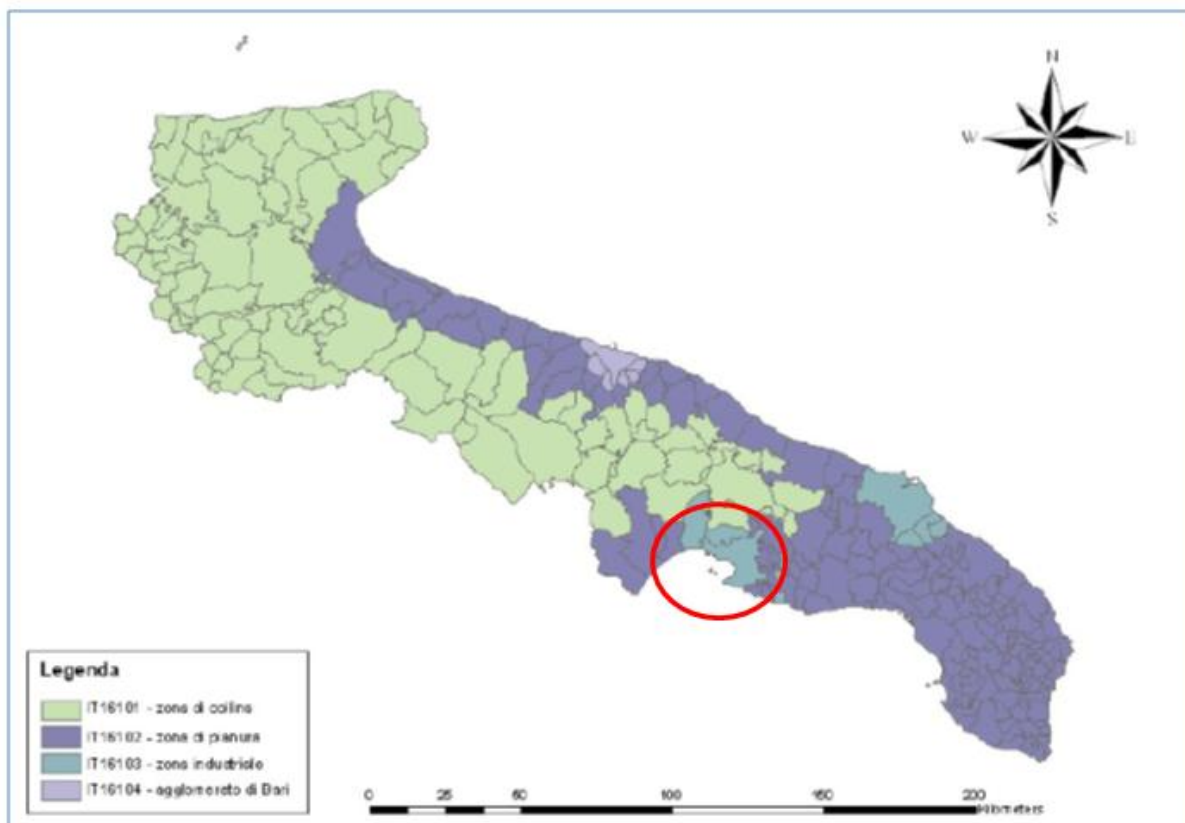




Figura 2.12 – Zonizzazione qualità dell’aria Regione Puglia. (Fonte DGR 29 Dicembre 2011, n.2979, Regione Puglia) Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.13”

Infine nel Luglio 2012 è stato redatto il “*Rapporto Preliminare di cui all’Art. 12 del D.Lgs. 152/06 del Piano Contenente le Prime Misure di Intervento per il Risanamento della Qualità dell’Aria nel Quartiere Tamburi (TA) per gli Inquinanti PM10 e Benzo(a)Pirene*”, allo stato attuale in fase di verifica di assoggettabilità a VAS disciplinata dall’Art.12 del D.Lgs. 152/2006. Nel rapporto preliminare si individuano le prime misure di salvaguardia per il comparto industriale, per l’inquinamento da traffico di mezzi pesanti e per il comparto portuale.

Il Rapporto Preliminare per il Risanamento della Qualità dell’Aria nel Quartiere Tamburi (TA) di cui sopra si inserisce all’interno degli adempimenti in capo alla Regione per l’adeguamento al Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n.155, recante “Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa”, che ha introdotto importanti novità nell’ambito del complesso e stratificato quadro normativo in materia di qualità dell’aria in ambiente.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 42 di 74

8.2.8. Piano Regionale delle Coste (PRC)

Il Piano Regionale delle Coste (PRC) è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 2273 del 13-10-2011, “*Legge regionale 23 giugno 2006, n. 17 - Piano Regionale delle Coste – Approvazione*”.

Il Piano Regionale delle Coste (PRC) è lo strumento di pianificazione degli ambiti costieri regionali e dell’uso della fascia demaniale marittima previsto dall’art. 3 della L.R. 23 giugno 2006, n.17, nell’ambito della gestione integrata della costa. Il PRC contiene gli studi, le indagini e i rilievi sulle dinamiche naturali del sistema geomorfologico e meteomarino, nonché le linee guida per la progettazione delle opere di ingegneria costiera.

Il PRC disciplina quindi l’utilizzo delle aree del Demanio Marittimo, con le finalità di garantire il corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici del litorale pugliese, la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico ricreative. Nel più generale modello di gestione integrata della costa, esso persegue l’obiettivo imprescindibile dello sviluppo economico e sociale delle aree costiere attraverso criteri di eco - compatibilità e di rispetto dei processi naturali.



Il PRC è anche strumento di conoscenza del territorio costiero e in particolare delle dinamiche geomorfologiche e meteomarine connesse al prioritario problema dell’erosione costiera, la cui evoluzione richiede un attento e costante monitoraggio e interventi di recupero e riequilibrio litoraneo. In tale contesto il Piano definisce le cosiddette Unità Fisiografiche e Sub-Unità, intese quali ambiti costiero - marini omogenei e unitari. Il PRC costituisce altresì uno strumento di pianificazione, in relazione al recente trasferimento di funzioni amministrative agli Enti locali (rilascio di concessioni demaniali marittime), il cui esercizio in modo efficace ed efficiente può essere garantito solo da un’azione coordinata e coerente da parte della Regione. In tal senso il PRC fornisce le linee guida, indirizzi e criteri ai quali devono conformarsi i Piani Comunali delle Coste (PCC).

Il PRC contiene gli studi, le indagini e i rilievi sulle dinamiche naturali del sistema geomorfologico e meteomarino, nonché le linee guida per la progettazione delle opere di ingegneria costiera, quali: opere di difesa, porti turistici e cave di mare per il prelievo di sabbia da destinare al rifacimento degli arenili in erosione.

In particolare per intraprendere azioni di tutela e mitigazione del fenomeno e per dare delle indicazioni sull’utilizzazione del litorale il PRC determina la “*criticità all’erosione della costa sabbiosa*”. Per tale valutazione è stata adottata una matrice ambientale costituita da tre indicatori quali, la tendenza evolutiva storica del litorale, lo stato di conservazione dei sistemi dunali, l’evoluzione recente del litorale.

Per la classificazione della criticità all’erosione si sono individuate tre classi (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.14a):

- C1: alta criticità;
- C2: media criticità;
- C3: bassa criticità.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 43 di 74

La Sensibilità Ambientale della Costa rappresenta invece lo stato della fascia costiera dal punto di vista storico ambientale. Per valutarla, il PRC individua una serie di criteri che si basano sulla presenza di:

- Siti di Importanza Comunitaria (SIC) (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.12);
- Zone di Protezione Speciale (ZPS) (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.12);
- Altri ambiti estesi del PUTT (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.5);
- Vincoli ex Legge 1497/39 (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.11);
- Decreto Galasso – Legge n. 431 del 8 Agosto 1985 (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.10);
- Parchi, grotte, boschi, macchia e biotipi (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.9);
- Vincoli e segnalazioni architettoniche – archeologiche (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.7);

Per la classificazione della sensibilità ambientale il PRC individua tre classi (Rif. Figura 2.13 e Elaborato 9 – Tavola 2.14a):

- S1: alta sensibilità ambientale;
- S2: media sensibilità ambientale;
- S3: bassa sensibilità ambientale.

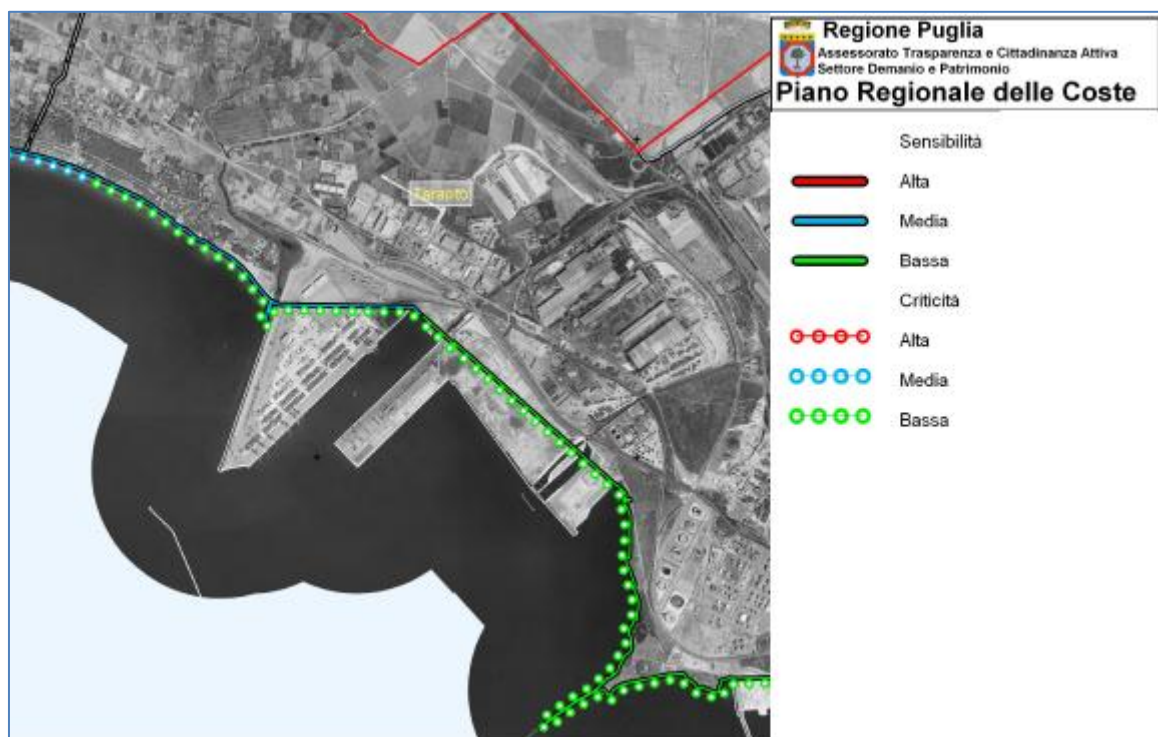




Figura 2.13 – Classificazione delle Sensibilità e Criticità (Fonte PRC). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.14a”

Per classificare i tratti costieri sono stati incrociati i dati della criticità all’erosione dei litorali sabbiosi con quelli della sensibilità ambientale, trovando 9 livelli, dal più elevato

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 44 di 74

(corrispondente al valore 1) al più basso (corrispondente al valore 9). In Figura 2.14 e nell'Elaborato 9 – Tavola 2.14b sono riportati gli estratti della cartografia di Piano per l'area di interesse.

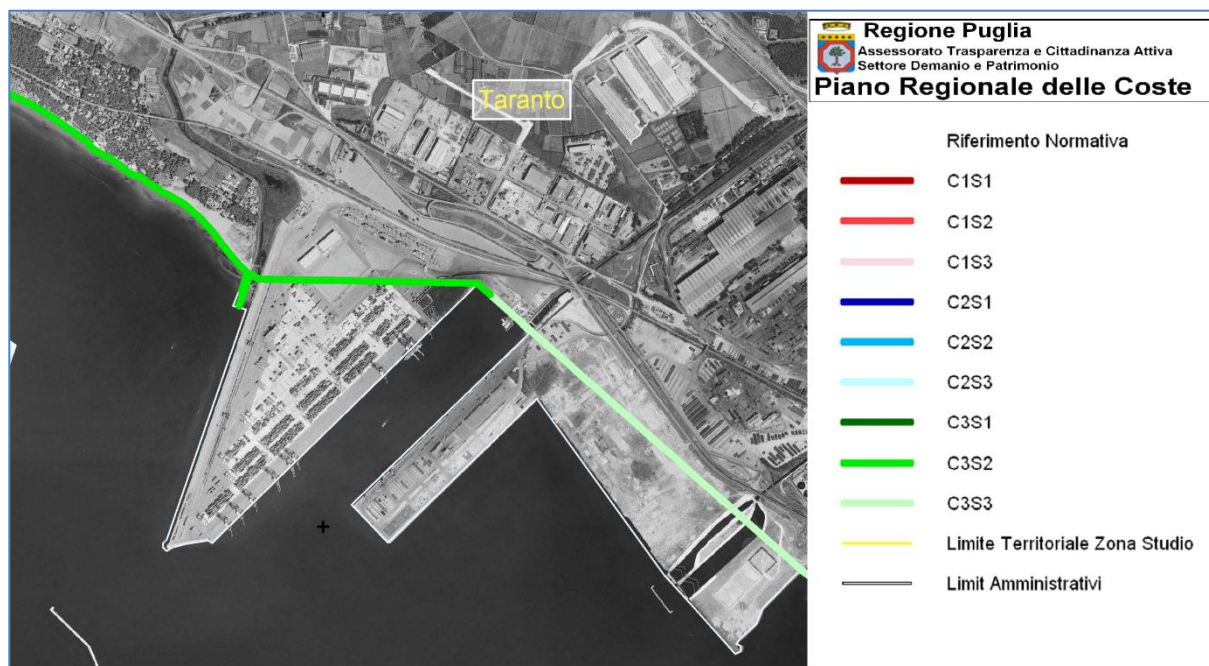


Figura 2.14 – Classificazione criticità all'erosione (Fonte PRC). Estratto "Elaborato 9 – Tavola 2.14b"



L'analisi della cartografia evidenzia che **l'area portuale oggetto della presente analisi, 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. 6.3.8 e 6.3.9 delle "Norme Tecniche di Attuazione 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".

8.2.9. Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE)

Il nuovo Piano Regionale Attività Estrattive (P.R.A.E) è stato adottato con D.G.R. n°2112 del 10/11/2009 ed approvato con D.G.R.n°445 del 23/02/2010.

Il Piano Regionale delle Attività Estrattive è stato introdotto nel quadro legislativo delle regioni italiane per disciplinare, in modo dettagliato, la coltivazione di cave e torbiere.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 45 di 74

Il Piano Regionale per l'Attività Estrattiva (P.R.A.E.), rappresenta lo strumento, a scala regionale, di pianificazione del settore estrattivo previsto dalla L.R. 37/85.

In particolare il PRAE persegue le seguenti finalità:

- a) pianificare e programmare l'attività estrattiva in coerenza con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, al fine di contemperare l'interesse pubblico allo sfruttamento delle risorse del sottosuolo con l'esigenza prioritaria di salvaguardia e difesa del suolo e della tutela e valorizzazione del paesaggio e della biodiversità;
- b) promuovere lo sviluppo sostenibile nell'industria estrattiva, in particolare contenendo il prelievo delle risorse non rinnovabili e privilegiando, ove possibile, l'ampliamento delle attività estrattive in corso rispetto all'apertura di nuove cave;
- c) programmare e favorire il recupero ambientale e paesaggistico delle aree di escavazione abbandonate o dismesse;
- d) incentivare il reimpiego, il riutilizzo ed il recupero dei materiali derivanti dall'attività estrattiva.

Il Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE) della Regione Puglia individua le cave presenti sul territorio delle Province, nonché il loro stato di attività, la tipologia e metodologia di coltivazione, la diffusione sul territorio ed i principali gruppi di materiali estratti.

A ciascuna cava è associata una scheda informativa nella quale sono riportate informazioni di tipo amministrativo, informazioni geomorfologiche, note idrogeologiche, note sui vincoli ambientali. Altre informazioni riguardano i litotipi estratti suddivisi per settori merceologici e per le tecniche di coltivazione utilizzate e, per concludere, informazioni relative a dissesti presenti all'interno dell'area di cava, sul tipo di ripristino realizzato e sulla eventuale destinazione d'uso delle cave inattive.

L'insieme delle schede informative relative alle singole cave costituisce un Database allegato al Piano.

In Figura 2.15 ed in Elaborato 9 – Tavola 2.15 è riportata la carta giacimentologica della Regione Puglia.



	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 46 di 74



Figura 2.15 – Carta giacimentologica dell’area di Taranto (Fonte PRAE). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.15”

8.2.10. Piano di Gestione dei Rifiuti Speciali (PGRS) della Regione Puglia

Dall’analisi del contesto operativo discendono gli obiettivi generali e specifici che il Piano intende perseguire. Tali obiettivi sono riportati nella seguente tabella estratta dall’“*Aggiornamento del Piano di Gestione dei Rifiuti Speciali della Regione Puglia*” del Maggio 2009.

Per quanto riguarda i rifiuti speciali che possono essere prodotti dall’attività del presente studio, il Piano di Gestione della Regione, prevede un’attenzione particolare per i “*FANGHI RINVENIENTI DA ATTIVITA’ DI DRAGAGGIO*”. Nel Piano vengono previste misure differenti per porti di nuova realizzazione e per porti già esistenti.

Per *porti di nuova realizzazione* è specificato che al fine di limitare la produzione dei rifiuti provenienti da attività di dragaggio è necessario che tutti i progetti per la realizzazione dei nuovi porti siano predisposti in modo che l’opera non necessiti di frequenti interventi di dragaggio.

Per i *porti esistenti* gli interventi di dragaggio dovranno essere programmati a livello regionale al fine di coordinare le operazioni e pianificare gli interventi di recupero o smaltimento dei fanghi prodotti.





	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 47 di 74

Tabella 2.3 – Obiettivi generali e specifici del PGRS

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI	
1	Ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti speciali	1.1	Promozione di interventi finanziari e fiscali volti a promuovere investimenti in termini di ricerca e/o sviluppo di sistemi di riduzione della quantità e della pericolosità dei rifiuti e il recupero di materia degli stessi.
		1.2	Sostenere l'applicazione di nuove tecnologie e forme di gestione
		1.3	Incentivare la pratica del riutilizzo
2	Razionalizzare la gestione dei rifiuti speciali (raccolta, recupero, trattamento, smaltimento)	2.1	Creare una rete integrata di impianti per il trattamento, recupero e lo smaltimento di specifiche tipologie di rifiuti.
		2.2	Smaltire i rifiuti in uno degli impianti appropriati più vicini al luogo di produzione, limitandone la movimentazione.
		2.3	Conseguire, a livello regionale, l'autosufficienza impiantistica per il recupero e lo smaltimento, contribuendo alla realizzazione di tale obiettivo su scala nazionale.
		2.4	Ottimizzare la gestione dei PCB (raccolta, decontaminazione e smaltimento).
		2.5	Ottimizzare la gestione dei rifiuti da C&D anche contenenti amianto.
		2.6	Ottimizzare la gestione di fanghi biologici prodotti nell'ambito del trattamento reflui.
		2.7	Favorire l'utilizzo degli aggregati riciclati.
		2.8	Aumentare la sicurezza e l'affidabilità dei sistemi di trasporto rifiuti.
		2.9	Assicurare che la localizzazione dei nuovi impianti non pregiudichi la salute dei cittadini e la tutela dell'ambiente.
		2.10	Assicurare che la localizzazione delle discariche garantisca la tutela dei corpi idrici sotterranei e delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano.
3	Promuovere la sensibilizzazione, la formazione, la conoscenza, la ricerca	3.1	Monitorare i flussi dei rifiuti prodotti, recuperati e smaltiti e la consistenza della dotazione impiantistica regionale attraverso l'istituzione dell'Osservatorio Regionale sui Rifiuti.
		3.2	Monitoraggio dei manufatti contenenti amianto e degli interventi di bonifica.
		3.3	Promuovere la cooperazione tra soggetti pubblici e privati per attività di ricerca, sviluppo e diffusione di sistemi anche innovativi e virtuosi di gestione dei rifiuti.

Tra gli indirizzi prioritari forniti dal PGRS della Regione è specificato che *si dovrà favorire, per quanto possibile, il riutilizzo in loco dei fanghi per la realizzazione delle opere previste dai Piani Regolatori Portuali* oppure la reimmissione in mare, qualora il fango abbia caratteristiche analoghe al fondo naturale e non possa provocare pregiudizi all'ecosistema marino.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 48 di 74

I rifiuti non riutilizzabili per la realizzazione delle opere previste dai Piani Regolatori Portuali o non rifluibili in mare perché dalle caratteristiche non adeguate, dovranno essere gestiti nel rispetto di quanto previsto dal Dlgs 152/06 s.m.i., dalla L n. 84 del 28.01.1994, “*Riordino della legislazione in materia portuale*” e dal DM Ambiente 7.11.2008, “*Disciplina delle operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296*”.

Tanto premesso, si ritiene utile evidenziare nei successivi paragrafi le diverse possibilità tecniche di riutilizzo dei sedimenti dragati, già note sulla base di diverse esperienze maturate in ambito internazionale, anche al fine di fornire per le successive azioni di pianificazione e per il rilascio delle autorizzazioni per il riutilizzo in procedura ordinaria, un quadro di riferimento che costituisca il framework sulla base del quale valutare le migliori strategie di gestione e, di volta in volta, i progetti di riutilizzo e valorizzazione.

Valorizzazione in ambito industriale:



- Produzione di clinker di Portland
- Produzione di laterizi
- Produzione di aggregati leggeri
- Produzione di materiali ceramici

Valorizzazione in ambito civile:

- Ricostruzione o ripascimento di litorali erosi
- Apporto di materiali addensati per costruire terrapieni, banchine, colline artificiali, rimodellazione del territorio, rilevati e sottofondi stradali e coperture per discariche;
- Riempimento di vasche di colmata, vasche di contenimento o di altri ambienti più o meno conterminati;
- Berme subacquee o isole artificiali fuori costa per ripopolamento ittico o protezione del litorale;
- Barene artificiali per ricostruzione morfologica di lagune e stagni;
- Creazione di zone umide per ripopolamento ittico ed oasi faunistiche;
- Materiale da costruzione (sabbia-ghiaia);
- Bonifica di terre basse, periodicamente allagate per insediamenti urbani od espansione di aree industriali;
- Topsoil per uso agricolo;
- Recupero ambientali di cave dismesse.

Tutte queste applicazioni sono possibili se il materiale dragato ha determinate caratteristiche fisiche e requisiti chimici e tossicologici, in ogni caso in relazione alla sua tessitura si possono tracciare alcune ipotesi di riutilizzo.

Quindi alla luce di quanto sopra esposto, **il riutilizzo previsto per il materiale dragato costituente rifiuto speciale non pericoloso, oggetto del presente intervento, è in linea con quanto previsto e consigliato dal Piano di Gestione dei Rifiuti Speciali della Regione.**

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 49 di 74

8.3. PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO PROVINCIALE

8.3.1. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

La Provincia di Taranto, ai sensi dell'art. 6 della Legge Regionale 27 Luglio 2001, n. 20, ha avviato l'elaborazione del Piano preliminare del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

Nel Maggio 2010, la Giunta provinciale della Provincia di Taranto ha preso atto di tale Piano con Delibera n. 123 ed, al momento della redazione del presente studio, il Piano risulta in attesa di adozione.

Il PTCP provvede a coordinare, in base alle proposte dei comuni e degli altri enti locali, l'individuazione degli obiettivi generali relativi all'assetto e alla tutela territoriale e ambientale, definendo, inoltre, le conseguenti politiche, misure e interventi da attuare di competenza provinciale.

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.

E' un atto di programmazione generale che definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale, con riferimento al quadro delle infrastrutture, agli aspetti di salvaguardia paesistico-ambientale, all'assetto idrico, idrogeologico e idraulico-forestale, previa intesa con le autorità competenti in tali materie.

Il PTCP condivide le finalità di sviluppo del corridoio infrastrutturale meridiano, componente la rete transeuropea di trasporti (TEN), da perseguirsi con interventi risolutivi sulle reti della mobilità provinciale, che restituiscano efficienza e specializzazione ai traffici a lunga percorrenza ed alle infrastrutture nazionali esistenti.

Per quanto attiene Il porto di Taranto occorre precisare che esso si articola in due bacini:

- il Mar Grande, più esterno e di maggiori dimensioni ;
- il Mar Piccolo, costituito da due insenature interne denominate Primo Seno e Secondo Seno.



Le strutture portuali si sono sviluppate inizialmente all'interno del porto naturale e successivamente all'esterno del lungo tratto di costa a ponente.

Il porto risulta così suddiviso in due settori distinti:

- il primo, che si estende sulla costa nord occidentale del Mar Grande, tra il Molo Sant'Eligio e Punta Rondinella, detto porto in rada;
- il secondo, che si estende da Punta Rondinella fino al fiume Tara, detto porto fuori rada.

Il porto fuori rada comprende:

- il quinto sporgente, realizzato alla fine degli anni 70 e attualmente in uso all'ILVA per l'imbarco dei prodotti siderurgici;

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 50 di 74

- la calata 5, dove risiede l'impianto per la prefabbricazione di cassoni cellulari in calcestruzzo della FINCOSIT SpA ed il Consorzio Terminal Rinfuse per la movimentazione e lavorazione di merci alla rinfusa;
- il molo polisettoriale, ultimato nell'anno 2002, dotato di un terminal ferroviario raccordato alla rete nazionale che è occupato dal Terminal Container, gestito dalla TCT SpA (gruppo Evergreen).

Per rendere più agevole il flusso dei traffici veicolari generati dal porto di Taranto è in atto un programma di adeguamento della viabilità interna e della relativa interconnessione con le grandi reti esterne. Secondo tale programma il porto potrà contare su:



- un asse stradale interno di collegamento tra le varie sezioni del porto, con diramazioni verso ciascuna banchina o area operativa;
- l'apertura di nuovi accessi carrabili per ottimizzare i flussi veicolari in entrata e uscita dall'area portuale;
- un centro merci ferroviario raccordato con tutte le banchine;
- un efficiente collegamento del Molo Polisettoriale con le reti stradali e ferroviarie nazionali.

Le azioni strategiche del PTCP sono:

- l'individuazione del Distripark (Rif. Figura 2.4);
- l'incremento della accessibilità alle aree portuali del sistema viario principale;
- la infrastrutturazione ferroviaria tra la nuova stazione Bellavista ed il sistema ferroviario porto-distripark;
- la sinergia con SEAP per lo scalo aeroportuale di Grottaglie;
- le sinergie con l'ipotesi di distretto produttivo della logistica con i suoi punti di forza porto e aeroporto-cargo di Grottaglie.

Per garantire una corretta gestione del territorio, finalizzata alla salvaguardia del patrimonio ambientale, alla sicurezza delle opere edilizie e delle infrastrutture, sono individuati da parte dei comuni, criteri omogenei per la classificazione dei suoli, dal punto di vista geologico, ai fini edificatori, distinguendo aree idonee, aree inidonee e aree ad idoneità condizionata.

- Sono aree idonee dal punto di vista geologico quelle in cui i dati disponibili non evidenziano fenomeni in grado di determinare un rischio per l'uomo e per i manufatti.
- Sono aree inidonee alla realizzazione di interventi quelle in corrispondenza di zone con pericolosità idrogeologica e di dissesto, di erosione delle coste, nonché le zone poste in corrispondenza di cavità nel sottosuolo. Nelle aree inidonee sono vietate nuove edificazioni ed espansioni urbanistiche. Per i manufatti esistenti in tali aree possono essere previsti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, purché sia garantita la riduzione del rischio, basandosi sulle risultanze di una apposita relazione geologica ed idraulica.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 51 di 74

- Sono aree ad idoneità condizionata quelle in cui l'utilizzo dei suoli è subordinato all'eliminazione delle condizioni di rischio per l'uomo e per i manufatti.

Ogni trasformazione di natura urbanistica nelle aree idonee e ad idoneità condizionata deve essere supportata dalla conoscenza delle caratteristiche geologiche e geotecniche del suolo e sottosuolo, con un dettaglio delle indagini da realizzare che deve essere specificata all'interno dei piani comunali. I PUG (Piano Urbanistico Generale) ed i PUG Intercomunali dovranno provvedere alla puntuale ricognizione del territorio al fine di delimitare precisamente le aree interessate e individuare eventuali ulteriori zone di fragilità per definirne la compatibilità ai fini edificatori, secondo le direttive fissate dal PTCP.



Le norme tecniche di attuazione dei piani comunali devono definire il livello di approfondimento necessario alla progettazione in relazione alla natura dei fenomeni presenti a scala locale, in modo tale che sia certificata la fattibilità e la compatibilità della nuova destinazione urbanistica dal punto di vista geologico ed idraulico e l'assenza di ricadute significative sul territorio circostante.

Il PTCP fa proprie le previsioni, le prescrizioni, i vincoli e le direttive individuate dai Piani Stralcio di Bacino vigenti sul territorio provinciale, gli aggiornamenti di tali piani sono recepiti automaticamente nel PTCP a far data dalla loro approvazione.

Per quanto concerne i bacini idrici superficiali si rileva la presenza del fiume Tara che segue il suo corso fino a sfociare nel mare Jonio a ovest del molo polisettoriale, percorso che non va ad interferire con il progetto in questione in quanto, a causa della forte pressione antropica legata sia allo sviluppo di insediamenti turistici che ad opere infrastrutturali la foce del Fiume Tara è stata ostruita e spostata artificialmente per lasciare spazio alla creazione di un molo a servizio del porto di Taranto.

Sotto l'aspetto geologico il presente Piano evidenzia la presenza di depositi alluvionali subito a monte del Molo Polisettoriale e del Quinto Sporgente, e in corrispondenza del marginamento area ex Yard Belleli.

Infine occorre sottolineare che, **dall'analisi della documentazione di piano riguardante gli "Ambiti territoriali distinti (ATD), e le componenti "storico culturali" non si rileva, per l'area oggetto della presente progettazione, alcun vincolo** (Rif. Elaborato 9 – Da Tavola 2.7 a Tavola 2.12).

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 52 di 74

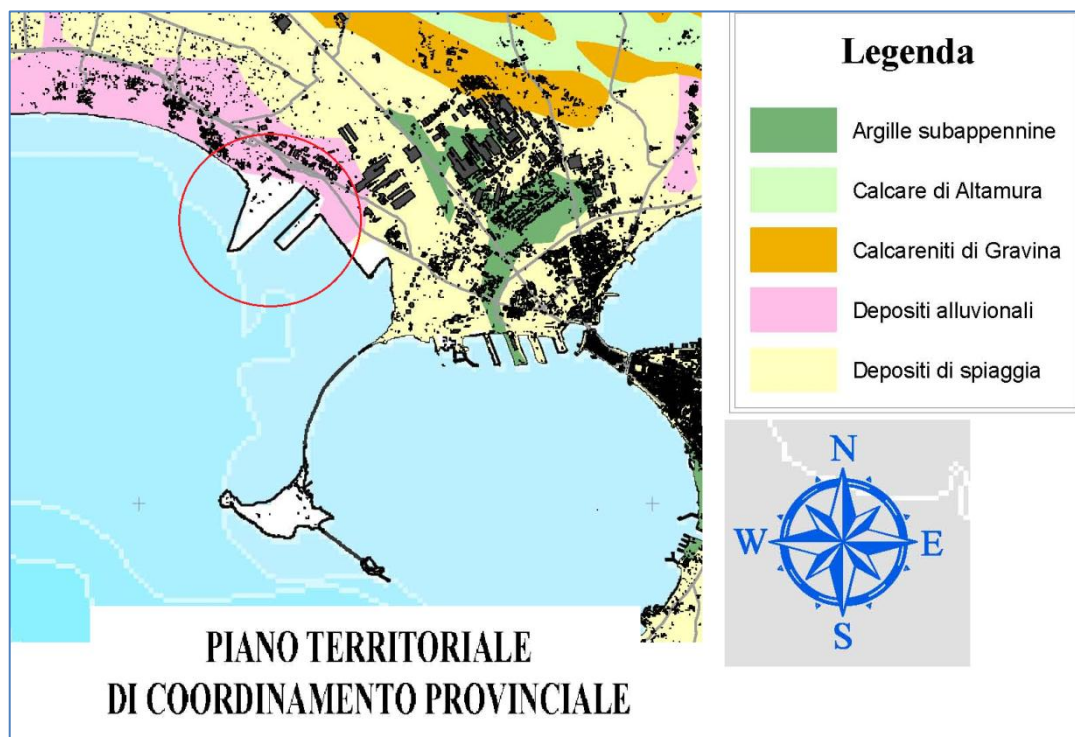


Figura 2.16 – Carta Geologica (Fonte PTCP). Estratto “Elaborato 9 – Tavola 2.16”.

8.4. PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO LOCALE



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 al 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 Piano Urbanistico Generale (P.U.G.), è in vigore per entrambi i comuni il P.R.G. approvato nel 1978, integrato con la variante del 1990.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 53 di 74

8.4.1. Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Taranto

L'area oggetto dell'intervento, come visibile in Elaborato 9 – Tavola 2.17 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:

- imbarco e sbarco passeggeri (cerchio contenente le lettere PA);
- imbarco e sbarco merci alla rinfusa (cerchio contenente le lettere PR);
- imbarco e sbarco merci in containers (cerchio contenente le lettere PC);
- imbarco e sbarco materiali industriali (cerchio contenente le lettere PD);
- imbarco e sbarco materiali liquidi (cerchio contenente le lettere PE);
- trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli e alimentari, imbarco e sbarco degli stessi e dei relativi prodotti di lavorazione (cerchio contenente le lettere PF);
- 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.

8.4.2. 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; la variante è 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).

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 54 di 74

Il vigente PRG, classifica l'area, in cui andranno a ricadere gli interventi di progetto, come "Zone di interesse pubblico" B2 (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.18), 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 (Piano Regolatore del Porto, PRP).

In particolare il PRG, così come modificato dalla Variante, fa riferimento ai seguenti progetti:

- **Vasca di colmata**: l'intervento ricade in parte nella Zona B1-10 *"Zona per attrezzature d'interesse collettivo"* (tutte le attrezzature minori di interesse collettivo non determinabili a priori) e in parte nella Zona B2-10 *"Zona per servizi di interesse pubblico"*.
- **Progetto della Strada dei Moli**: anche se si configura come un intervento di adeguamento e potenziamento di un'infrastruttura esistente, comporta la variazione di gran parte del tracciato dell'infrastruttura stradale riportata nelle tavole del PRG, per cui sono implicate aree aventi destinazioni d'uso diverse (Rif. Elaborato 9 – Tavola 2.19).



8.4.3. Zonizzazione Acustica

Con Deliberazione del Consiglio Comunale N. 62 del 27/04/1999 veniva adottata la bozza del Piano di Zonizzazione Acustica del Territorio Comunale di Taranto, consegnato all'Amministrazione nel dicembre 1997 dallo Studio ESSEGI di Taranto ex D.P.C.M. 1 Marzo 1991, art. 2, e L. 447/95 *"Legge quadro sull'inquinamento acustico"*, art. 6.

I rilievi acustici furono fatti eseguire dal comune di Taranto nel 1997 e sono presentati all'interno del documento *"Programma di intervento Comunale per il risanamento acustico dell'area urbana – zonizzazione acustica del territorio"*.

La "zonizzazione" del 1997, in assenza di indicazioni regionali, fu eseguita sulla base del Piano Regolatore Generale. Successivamente, la L.R. 3/02 della Regione Puglia, all'art. 19, comma 2, imponeva ai Comuni che avessero già provveduto alla zonizzazione acustica del proprio territorio sulla base di quanto indicato dall'art. 2, comma 1, del D.P.C.M. 1 marzo 1991, di verificarne la rispondenza ai criteri individuati dalla citata L.R. entro 18 (diciotto) mesi dall'entrata in vigore della stessa, dandone comunicazione alla Provincia. Pertanto nel 2003 lo stesso Studio procedette all'adeguamento della Zonizzazione Acustica del Territorio Comunale di Taranto ai sensi della vigente normativa regionale.

Però dal momento che la zonizzazione acustica del Comune di Taranto ad oggi deve ancora essere adottata, per individuare i limiti acustici, bisogna fare riferimento al

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 55 di 74

D.P.C.M. 1° marzo 1991 e più specificatamente: ai limiti massimi di livelli sonori equivalenti (espressi in Leq in Db(A)) validi per tutto il territorio nazionale :

- Diurno 70;
- Notturmo 60.

8.5. PIANIFICAZIONE A LIVELLO PORTUALE

8.5.1. Piano Regolatore Portuale (PRP) di Taranto (1980)

Cenni storici

Nei primi anni '60, con l'insediamento a Taranto del IV Centro Siderurgico ITALSIDER e la sua esigenza produttiva di un terminale portuale per la gestione degli scambi commerciali, venne realizzato, ad ovest del porto storico di Taranto, delimitato dall'insenatura tra i moli S. Eligio nella Città Vecchia e S. Cataldo nel quartiere Porta Napoli, un primo sporgente destinato a soddisfare le esigenze dello stesso Centro.

Quasi contemporaneamente venne realizzato, in prossimità di Punta Rondinella, il Pontile Petroli asservito alle esigenze della Raffineria (oggi AGIP PETROLI), anch'essa in costruzione.

Il primo vero Piano Regolatore Portuale fu redatto dall'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Bari ed approvato, nelle sue linee fondamentali, con voto n. 760 del 21.05.1965 e, nella configurazione delle strutture viarie e ferroviarie interne ed esterne al Porto, con voto n. 382 del 17.03.1967. La zona portuale venne individuata nella lingua demaniale costiera a ridosso del demanio ferroviario, tra Punta Rondinella ed il Ponte di Porta Napoli.



Storicamente tale piano ha svolto, nei fatti, una funzione di previsione generale delle opere che si andavano via via a realizzare. Modifiche di dettaglio sono state approvate dal Consiglio superiore dei LL.PP. per alcune varianti proposte dalla Cassa per il Mezzogiorno, tutte dettate da esigenze funzionali del IV Centro Siderurgico Italsider.

Proprio in virtù di dette varianti, ma anche per integrare la variante generale A.S.I., il Genio Civile OO. MM. di Bari predispose una Nuova Variante Generale al Piano Regolatore del Porto (VPRP) che è l'unico piano ancora oggi vigente. La VPRP fu approvata – senza l'adesione del Comune di Taranto – con Decreto del Ministero dei LL. PP. il 31/03/80.

La VPRP individua due seguenti nuclei distinti per il porto, con relative opere:

1. Porto in rada:

- a) Viabilità stradale: asse stradale attraversante longitudinalmente tutto il porto, con previsioni di tre varchi: il primo in prossimità del



	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 56 di 74

vecchio porto mercantile, il secondo nella zona di Punta Rondinella, il terzo in prossimità del terzo sporgente (con svincolo aereo per disciplinare l'accesso e l'uscita al porto);

- b) Viabilità ferroviaria: il sistema dei fasci di binari di stazionamento viene basato su quello esistente sul terrapieno retrostante la banchina di riva tra il 4° e 5° sporgente, con il ridimensionamento del fascio binari retrostante il 2° sporgente. Il fascio base retrostante collegato con il varco ferroviario n. 2, sottopassando i binari di corsa delle FF. SS., con cui è previsto un collegamento. I binari di sosta al centro e quelli di servizio della banchina di ponente del molo S. Cataldo vengono collegati al fascio base retrostante il terzo sporgente e, da questo, al varco centrale (n. 2) in sottovia. I binari di servizio della banchina di levante vengono collegati direttamente con il varco n. 1.
- c) Servizi portuali: previsione di una struttura idonea ad ospitare i mezzi nautici dei servizi portuali (squadriglia navale Guardia di Finanza, Comando Vigili del Fuoco, Rimorchiatori, Piloti del Porto) in posizione quanto più baricentrica possibile rispetto al porto, del tipo a bacino ridossato con struttura a scogliera, banchinata all'interno, per uno sviluppo complessivo di 300 m. Il Piano individua anche aree demaniali sulle quali realizzare manufatti da destinare alla costruzione di edifici in cui localizzare uffici e servizi tecnici di Amministrazioni dello Stato: Capitaneria di Porto – Genio Civile Opere Marittime – Sanità Marittima; Uffici Doganali; Caserma Vigili del Fuoco – Uffici ed officina navale Guardia di Finanza; Operatori economici (agenzie marittime, provveditorie, officine meccaniche navali), Il Piano prevede una serie di aree (normate nel rispetto delle indicazioni contenute nel P.R.G. di Taranto per aree a destinazione d'uso simile) a ridosso del molo S. Cataldo e 1° sporgente, della rada servizi portuali, del pontile ed alla radice del Molo Polisettoriale.
- d) Attività legate alla pesca: previsione dell'allargamento della banchina Cariatì di circa 40 m con frangiflutti frontali a sua protezione.
- e) Traffico Passeggeri: destinazione della banchina S. Eligio a traffico passeggeri, mediante rettifica ed allargamento delle stesse.

2. Porto fuori rada:

- a) Sporgente ovest: struttura realizzata prima della Variante, ma recepita per un inquadramento nel disegno funzionale. Detto sporgente è stato costruito per far fronte alle esigenze di imbarco di prodotto proveniente dal IV Centro Siderurgico a seguito dell'aumento del livello produttivo (approvazione CIPE, 26.11.1970).
- b) Molo Polisettoriale: viene recepita la previsione contenuta nella Variante Generale al Piano A.S.I. del 1972, al fine di prevedere una

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 57 di 74

nuova struttura portuale a carattere industriale a servizio delle industrie minori.



- c) Diga Foranea frangiflutti: a parete verticale, in cassoni cellulari, lunga complessivamente 1600 m.
- d) Viabilità stradale: previsione di strada a raso, con scavalco del canale esistente in radice del molo ovest, finalizzata al collegamento tra i due settori del porto. Collegamento del tracciato della Ionica con il varco 3, a Punta Rondinella, per la viabilità interessante i due settori portuali.
- e) Viabilità Ferroviaria: collegamento dei binari del ciglio banchina del molo polisettoriale alla linea Taranto-Metaponto, utilizzando parte del binario di corsa di cui è previsto l'abbandono da parte delle FF.SS. collegamento ferroviario tra gli impianti di servizio del molo Polisettoriale con viabilità ferroviaria ordinaria, al fine di evitare il transito per la stazione di Chiatona dei convogli diretti al molo stesso: soluzione che comporta un collegamento diretto tra la stazione di Bellavista ed i binari di servizio del porto, creando, altresì, collegamenti diretti con il porto per le industrie localizzate ed insediate nell'ambito dell'area industriale A.S.I. Ionica.
- f) Aree per edifici pubblici – enti – operatori: in radice, ad ovest del molo Polisettoriale, è prevista un'area di notevoli dimensioni, completata da ampi piazzali e parcheggio.

8.5.2. Nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) di Taranto

Il Piano Regolatore Portuale è stato adottato con Delibera del Comitato Portuale il 30 novembre 2007, esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (LL.PP.) nell'adunanza del 23 luglio 2008, aggiornato in base alle osservazioni e prescrizioni del voto 322/07 espresso dalla suddetta adunanza, ripresentato in data 26 maggio 2009 ed infine approvato, con prescrizioni, nell'adunanza del 24 marzo 2010 voto n.48/10. Successivamente dopo l'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, l'Autorità Portuale ha avviato la procedura di Valutazione Strategica Ambientale (VAS). Nello specifico è stata attivata presso la regione Puglia la procedura di VAS propedeutica alla definitiva approvazione del Piano Regolatore, ottenendo un primo parere motivato con prescrizioni a cui l'Autorità Portuale sta provvedendo ad ottemperare.

Nel citato PRP sono previsti interventi sia di dragaggio che di realizzazione di nuove casse di colmata, tra questi si riscontra l'approfondimento dei fondali al Molo Polisettoriale fino a 16,5 m, e l'ampliamento del V° Sporgente, che rientrano tra gli interventi particolarmente urgenti programmati dall'Autorità Portuale e previsti nel nuovo P.R.P.

Al fine di rispondere a tale necessità l'Autorità Portuale, in data 12 dicembre 2007, ha sottoscritto con ICRAM (ora ISPRA) un Accordo Quadro che disciplina le attività di collaborazione tra i due Enti in relazione ai temi prioritari di interesse comune (art. 2 dell'Accordo) e cioè:

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 58 di 74

- le attività di completamento della caratterizzazione ambientale dei fondali;
- lo studio dello stato di qualità dell'ambiente marino nelle aree portuali;
- lo studio finalizzato alla tutela, al recupero ed alla bonifica di ambienti marini e salmastri in ambito portuale;
- la predisposizione di piani di gestione dei sedimenti rinvenuti dagli escavi portuali per effetto della realizzazione di opere e/o bonifiche, con l'individuazione delle soluzioni di escavo, gestione, riutilizzo, deposito e smaltimento dei sedimenti, anche in relazione alle alternative previste dalla Legge 84/94, così come modificata dal comma 996 dell'art. 1, legge 27.12.2006, n. 296, e di monitoraggio degli interventi;
- la predisposizione di schede di bacino portuale.



Al fine di approfondire alcune tematiche utili alla progettazione degli interventi di dragaggio e di gestione dei sedimenti di dragaggio, l'Autorità Portuale ha sottoscritto inoltre due contratti di ricerca. Il primo con il "Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione dell'Università del Salento" per lo studio sugli "aspetti marittimi del dragaggio", riguardante le caratteristiche meteo marine ed idrodinamiche generali del sito, gli aspetti relativi a tecniche, mezzi ed apparecchiature di dragaggio e di trasporto, mezzi, modalità e ratei di messa a dimora del materiale dragato, risospensione ed idrodinamica, anche mediante l'utilizzo di modelli matematici; il secondo con il "Dipartimento di Ingegneria dell'Ambiente e per lo Sviluppo Sostenibile del Politecnico di Bari" per lo studio degli "aspetti geotecnici connessi al riutilizzo delle argille azzurre di Taranto, non contaminate, per la formazione di terrapieni e rilevati idonei per l'utilizzo operativo portuale". Tali studi, che sono allegati al documento "Piano di Gestione dei Sedimenti", redatto da ISPRA nel Settembre 2009 ed analizzato al Paragrafo 8.5.4, contengono elementi utili ai fini della progettazione degli interventi.

Le opere di dragaggio e realizzazione 1° Stralcio cassa di colmata ricadono nelle Aree di Piano Regolatore Portuale, riportate nella seguente tabella, alle quali corrispondono le relative Norme Tecniche di Attuazione (Rif. Tabella 2.4 e Elaborato 9 – Tavola 2.20, Tavola 2.21 e Tavola 2.22).

Gli articoli n° 7.1 e n°7.4 delle Norme Tecniche di Attuazione 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".



	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 59 di 74

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”.

Tabella 2.4 – Individuazione delle aree funzionali da PRP

Area	Inquadramento	Destinazione d'uso	Assetto plano-altimetrico	Funzioni caratterizzanti	Funzioni ammesse	Tipi di intervento consentiti
CON-2	Comprende i nuovi sedimi che verranno ricavati dal prolungamento ed ampliamento del V° Sporgente.	Il PRP 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..).	Per quanto riguarda le opere a mare il PRP prevede il prolungamento del V° 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.	Operazioni portuali sui contenitori.	Operazioni portuali su merci varie e Ro-ro.	Sono ammessi tutti i tipi di intervento collegati alla destinazione d'uso ed alle funzioni ammesse.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 60 di 74

Area	Inquadramento	Destinazione d'uso	Assetto plano-altimetrico	Funzioni caratterizzanti	Funzioni ammesse	Tipi di intervento consentiti
CON-1	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	Il PRP 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.).	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.	Operazioni portuali su contenitori.	Operazioni portuali su merci varie e Ro-ro.	Sono ammessi tutti i tipi di intervento collegati alla destinazione d'uso ed alle funzioni ammesse.
IND-4	L'area include il V° Sporgente nell'assetto attuale e le aree retrostanti fino al rilevato della Statale 106 a Nord.	Il Piano prevede il mantenimento delle destinazioni d'uso esistenti (sbarco ed imbarco di prodotti siderurgici).	Il PRP 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 V° Sporgente. Per quanto riguarda le opere a terra sono consentiti interventi di riqualificazione degli impianti di banchina e la realizzazione di depositi di stoccaggio.	Operazioni portuali su prodotti siderurgici.	Mobilità portuale stradale e ferroviaria.	Sono ammessi tutti i tipi di intervento collegati alla destinazione d'uso ed alle funzioni ammesse.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 61 di 74

Area	Inquadramento	Destinazione d'uso	Assetto plano-altimetrico	Funzioni caratterizzanti	Funzioni ammesse	Tipi di intervento consentiti
PRO-2	L'area PRO-2 è costituita dalla colmata ex Belleli, dalle aree in radice al V° sporgente. Il confine settentrionale dell'ambito corre al piede del rilevato della SS 106.	Il PRP prevede la destinazione di tutte le aree PRO-2 alle attività di lavorazioni varie (produttive, di trasformazione, di assemblaggio, ecc.) e di magazzino e di logistica, almeno in parte funzionalmente collegate ed integrate alle merci containerizzate movimentate nell'area CON-2.	Per quanto riguarda le opere a mare il PRP 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.	Lavorazioni industriali varie e di logistica.	--	Sono ammessi tutti i tipi di intervento collegati alla destinazione d'uso ed alle funzioni ammesse.

Nella Tabella 2.5 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.



	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 62 di 74

Tabella 2.5 – Confronto destinazioni d’uso delle diverse aree funzionali del porto previste dal PRP e quelle a suo tempo previste dal PRG



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 multiuso)	
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 multiuso)	Merci alla rinfusa
SPo-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

8.5.3. Piano Operativo Triennale del Porto (2012-2014)

Il Piano Operativo Triennale del Porto, per gli anni 2012-2014, coerentemente agli obiettivi di acquisizione di traffico che il porto di Taranto intende raggiungere, prevede di adeguare l’offerta infrastrutturale porto dello scalo, in modo da costituire l’indispensabile prerequisito per una efficiente ed efficace gestione operativa di tali traffici.

Tra le infrastrutture da realizzare è previsto di accelerare le iniziative già avviate, sia in termini di progettazione, che di esecuzione. In particolare si intende portare a compimento le seguenti opere infrastrutturali facenti parte del progetto di sviluppo complessivo (Rif. Figura 2.17):

- Ampliamento del IV° Sporgente e relativo banchinamento del lato ponente.
- Banchina di riva ad ovest del IV° Sporgente e darsena di servizio.
- Nuova strada di collegamento dei Moli.
- Piattaforma logistica in area retrostante il IV° Sporgente.
- Vasca di colmata a levante dello yard ex Belleli da 1,2 mln di mc.
- Rettifica ed allargamento del molo San Cataldo e consolidamento della banchina di calatal.



	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 63 di 74

- Ricostruzione della testata inagibile del molo San Cataldo.
- Centro servizi Polivalente al molo San Cataldo.
- Reti di impianto idrico e fognante e rete di collettamento delle acque di pioggia in aree pubbliche.
- Edifici per sistemazioni logistiche in darsena servizi.
- Dragaggi di approfondimenti dei fondali in darsena molo Polisettoriale, previo consolidamento della esistente banchina a cassoni.
- Vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio in ampliamento del V° sporgente, primo lotto da 2,3 mln di mc.
- Potenziamento dei raccordi ferroviari tra la rete ferroviaria nazionale ed il sistema portuale.
- Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto.
- Opere di infrastrutturazione primaria del Distripark di Taranto.



Figura 2.17 – Opere previste dal Piano Operativo Triennale del Porto (2012-2014). (Fonte POT 2012-2014)

Di seguito si dettagliano gli interventi ai quali il Piano Operativo Triennale del Porto attribuisce maggiore priorità.

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 64 di 74

Potenziamento dei 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 V° sporgente);
- il collegamento ferroviario della zona est del porto (porto storico) con la rete nazionale;
- il collegamento ferroviario dell'ampliamento del IV° sporgente.

Dragaggi

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.

Gli interventi di escavo dei fondali del porto necessitano, pertanto, di particolare attenzione per la presenza di sedimenti potenzialmente contaminati.

Per la soluzione della delicata problematica ambientale è stata avviata un'azione sinergica delle varie competenti Amministrazioni centrali e periferiche attraverso la sottoscrizione di uno specifico protocollo di intesa. L'Autorità Portuale si è inoltre dotata di un "*Piano di gestione dei sedimenti*" da porre a base delle singole progettazioni da avviare.



Il 5 novembre 2009 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa - tra Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Puglia, Provincia di Taranto, Comune di Taranto, Autorità Portuale di Taranto e Sogesid - finalizzato alla riqualificazione ambientale delle aree ricadenti nel SIN (Sito di Interesse Nazionale) di Taranto ed al contestuale sviluppo infrastrutturale dell'area portuale.

L'accordo prevede l'impiego di risorse complessive di circa 80 milioni di Euro, di cui oltre 40 milioni a carico dell'Autorità Portuale.

Le attività prioritarie previste dal Protocollo riguardano: la messa in sicurezza e la bonifica della falda acquifera e dei suoli demaniali, il dragaggio ai fini della bonifica e la costruzione della vasca di colmata in ampliamento al V° sporgente.

Inoltre a seguito del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17 febbraio 2012, pubblicato in G.U. n. 84 del 10.04.2012, inerente la nomina del Commissario Straordinario del Porto di Taranto, è stato sottoscritto in data il 26/04/2012, l'"*Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale*" tra i seguenti soggetti:



- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Ministero dello Sviluppo Economico
- Il Ministero per la Coesione Territoriale;

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 65 di 74

- Il Ministero dell’Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare;
- Il Ministero dell’Economia e delle finanze;
- La Regione Puglia;
- L’Autorità Portuale di Taranto;
- Il Commissario Straordinario;
- Il Comune di Taranto;
- La Provincia di Taranto;
- TCT S.p.A.;
- Evergreen Line;
- Sogesid S.p.A.;
- Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Tale accordo prevede, entro 24 mesi dalla sua sottoscrizione, l’esecuzione degli interventi prioritari connessi alla riqualificazione, affinché si realizzino le condizioni indispensabili per il rilancio del Porto di Taranto, in particolare:

- a) intervento di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli, funzionali alla realizzazione della cassa di colmata c.d. “Ampliamento del V° Sporgente”;
- b) approfondimento dei fondali della banchina del terminal contenitori, dalla quota attuale a -16,50m, come da previsione del PRP adottato, per navi attese da 13/14 mila TEUS;
- c) realizzazione di una cassa di colmata, di ampliamento del V sporgente, per il refluento dei sedimenti dragati così come previsto dal PRP adottato;
- d) adeguamento/consolidamento della banchina di ormeggio (1500 m) ai nuovi fondali e installazione di 8 (otto) gru in grado di movimentare, fino alla 24a fila, di posizionamento su navi di massima dimensione; da tale riqualificazione sono esclusi i primi 300 m della banchina attualmente in concessione al Terminal rinfuse;
- e) prolungamento della diga foranea di protezione, come da Piano Regolatore Portuale adottato;
- f) consegna del rimanente tratto di banchina, oggi utilizzato dal Terminal rinfuse, previa riqualificazione delle aree di piazzali retrostanti, conformemente a quanto già destinato a container nell’Atto di Concessione;
- g) radicale ammodernamento delle attrezzature esistenti ed integrazione delle stesse per adeguarle all’atteso incremento di traffico.

	Tipo documento	Responsabile	Codifica Documento	Rev.	Cliente
	RT	PC	12601RT02	00	
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 66 di 74

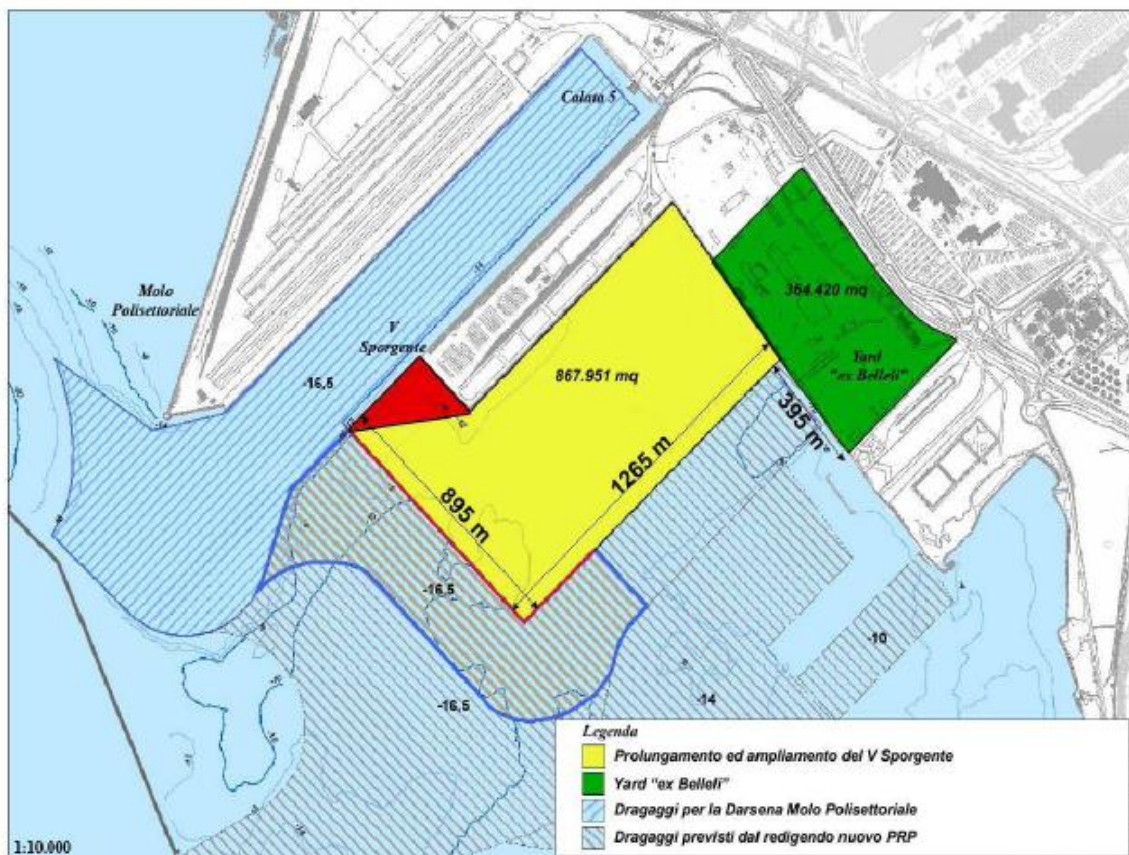


Figura 2.18 – Azioni di dragaggio previste dal Piano Operativo Triennale del Porto (2012-2014). (Fonte POT 2012-2014)

Nuovo terminal contenitori



Dagli studi di settore è emersa l'utilità della realizzazione di un ulteriore terminal contenitori mediante l'ampliamento al V° Sporgente (Rif. Figura precedente).

L'intervento prevede la realizzazione di una colmata di circa 870.000 mq in ampliamento al V° Sporgente. La nuova infrastruttura, una volta completata ed attrezzata, disporrà di circa 2.160 m di banchine con fondali a -16,50.

La progettazione (definitiva ed esecutiva) e la realizzazione della colmata (primo lotto funzionale) è inserita tra le attività previste dal citato protocollo d'intesa del 5.11.2009 che individua la Sogesid SpA quale soggetto attuatore.

Water front

La "Darsena Taranto", più vicina alla città con i moli Sant'Eligio e San Cataldo, è quella maggiormente indicata per sviluppare il "water front" direttamente fruibile dalla collettività. Il molo San Cataldo, lato di levante, che sarà oggetto di lavori di "Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 67 di 74

e della calata 1”, potrà ospitare terminal portuali dedicati ad attività crocieristiche, passeggeri, logistiche, culturali e ricreative. In tale ottica è programmata la realizzazione di un centro servizi polivalente al molo San Cataldo in grado di assolvere, appunto, a funzioni logistiche, culturali e ricreative.

8.5.4. Piano di Gestione dei Sedimenti (PGS)

Il Piano di Gestione dei Sedimenti (PGS), predisposto nel 2009 da ISPRA per il Porto di Taranto, è stato approvato in Conferenza di Servizi decisoria presso il Ministero dell’ambiente in data 24.02.2011.

L’elaborazione di ISPRA si basa su un confronto dei valori di concentrazione delle sostanze inquinanti riscontrati nei sedimenti indagati con diverse serie di valori limite, al fine di valutare la necessità di interventi di bonifica nelle aree oggetto di indagine e di individuare le modalità di gestione dei materiali eventualmente da rimuovere in occasione di tali interventi.

Pertanto, ISPRA ha definito una serie di valori di intervento per il SIN di Taranto, a partire da riferimenti internazionali e nazionali, oltre che dai risultati delle caratterizzazioni eseguite nel sito, per prendere in considerazione le caratteristiche geochimiche e tossicologiche dei sedimenti locali. Dal confronto con i valori di intervento è possibile considerare contaminata o meno l’area di indagine, rispetto alla necessità di operare interventi di bonifica. Nella seguente Tabella 2.6 si riportano i valori di intervento definiti da ISPRA per il SIN di Taranto.



	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 68 di 74

Tabella 2.6 - Valori di intervento definiti da ISPRA per il SIN di Taranto



NUMERO CAS		PARAMETRI	VALORI DI INTERVENTO
		Metalli	mg/kg s.s
7440-38-2		Arsenico	20
7440-43-9	PP	Cadmio	1,0
7440-47-3		Cromo totale	70 * 160 **
7439-97-6	PP	Mercurio	0,8
7440-02-0	P	Nichel	40 * 100 **
7439-92-1	P	Piombo	50
		Rame	45
		Zinco	110
		Composti Organostannici	µg /kg s.s
	PP	Tributilstagno (Σ mono, di e tributil)	70 (Sn)
		Policiclici Aromatici	µg /kg s.s.
	PP	IPA totali	4000
50-32-8	PP	Benzo(a)pirene	760
120-12-7	P	Antracene	245
206-44-0	P	Fluorantene	1500
91-20-3	P	Naftalene	390
		Pesticidi	µg /kg s.s.
309-00-2		Aldrin	5
319-84-6	PP	Alfa esaclorocicloesano	1
319-85-7	PP	Beta esaclorocicloesano	1
58-89-9	PP	Gamma esaclorocicloesano lindano	1
		DDT	5
		DDD	5
		DDE	5
60-57-1		Dieldrin	5
		Diossine e Furani	µg /kg
		Sommat. PCDD,PCDF e PCB diossina simili(T.E.)	30 X 10 ⁻³
133-63-63		PCB	µg /kg
		PCB totali	190

(*) per sedimenti con frazione pelitica ≤ 20 %

(**) per sedimenti con frazione pelitica > 20 %

Note alla tabella

1. Le sostanze contraddistinte dalla lettera P e PP sono, rispettivamente, le sostanze Prioritarie e quelle Pericolose Prioritarie individuate ai sensi della decisione n. 2455/2001/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 novembre 2001.
2. IPA totali: la sommatoria è riferita ai 16 singoli IPA ritenuti significativi sotto il profilo ambientale (Acenaftene, Acenaftilene, Antracene, Benzo(k)fluorantene, Benzo(b)fluorantene, Benzo(a)antracene, Benzo(a)pirene, Benzo(g,h,i)perilene, Crisene, Dibenzo(a,h)antracene, Fluorantene, Fluorene, Indeno(1,2,3-cd)pirene, Naftalene, Fenantrene e Pirene).
3. DDE, DDD, DDT: il valore è riferito alla somma degli isomeri 2,4 e 4,4 di ciascuna sostanza
4. PCB: il valore è riferito alla sommatoria di una selezione di alcuni congeneri ritenuti significativi sotto il profilo sanitario ed ambientale (28, 52, 77, 81, 95, 99, 101, 105, 110, 118, 126, 128, 138, 146, 149, 151, 153, 156, 169, 170, 177, 180, 183, 187).

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 69 di 74



5. Diossine: ai fini della sommatoria “PCDD, PCDF e PCB diossina simili (T.E.)” si riportano i PCB diossina simili ed i rispettivi fattori di tossicità equivalente.

PCB	Tossicità equivalente
77	0,0001
81	0,0001
105	0,0001
114	0,0005
118	0,0001
123	0,0001
126	0,1
156	0,0005
157	0,0005
167	0,00001
169	0,01
189	0,0001

La classificazione dei sedimenti è stata fatta anche ai fini della gestione di tali materiali, mediante un confronto dei risultati riscontrati con le C.S.C. (*Concentrazioni Soglia di Contaminazione*) definite per i suoli di aree industriali e commerciali, riportate nella Colonna B della Tabella 1 dell’Allegato 5 alla Parte IV Titolo V del D.Lgs. 152/06. Ulteriore serie di limiti considerata è quella dei limiti di concentrazione per l’attribuzione della pericolosità, definiti sulla base dei criteri definiti nel D.M. 7 novembre 2008 e s.m.i., facendo specifico riferimento all’aggiornamento associato al parere ISS n. 0032074 del 23 giugno 2009 “*Criteri di classificazione dei rifiuti contenenti idrocarburi _ Integrazione del parere ISS del 05/07/2006 n. 0036565*”.

Come riportato nel “Piano di gestione dei sedimenti” predisposto da ISPRA nel settembre 2009...

...I dati acquisiti nel corso delle attività di caratterizzazione e di analisi di laboratorio sono stati elaborati con diverse tecniche appartenenti alle metodologie geostatistiche, al fine di ricostruire la variabilità spaziale dei parametri analizzati su campioni puntuali di sedimento, stimarne le caratteristiche nello spazio, valutare il grado di precisione delle stime ottenute e poter così procedere alla definizione dei volumi di intervento. Le metodologie utilizzate hanno tenuto conto della tipologia dei dati, della densità di campionamento e delle particolarità geomorfologiche delle aree indagate. In particolare sono state realizzate stime della profondità del tetto del substrato, della percentuale delle varie frazioni granulometriche, della batimetria del fondale e della concentrazione dei contaminanti. Per quanto riguarda l’andamento del tetto del substrato, costituito dalle argille plio-pleistoceniche, il suo posizionamento nello spazio è un elemento di fondamentale importanza ai fini del calcolo dei volumi di sedimento potenzialmente contaminato, in quanto esso costituisce elemento di separazione tra il substrato delle argille azzurre, per il quale è possibile escludere eventuali contributi antropici (cap. 4), e lo strato di sedimentazione recente. Tutte le rappresentazioni e le stime volumetriche si riferiscono infatti al solo strato di sedimentazione recente. Il tetto

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 70 di 74

del substrato è stato ricostruito dalla elaborazione delle informazioni derivanti dall'esame dei profili stratigrafici. Il substrato è sempre presente al di sotto dello spessore di sedimenti recenti, ma non sempre è stato intercettato dai carotaggi, pertanto le informazioni utilizzate per l'elaborazione sono costituite sia dai dati di spessore effettivo del substrato (hard data) che dai dati di spessore minimo che i sedimenti recenti possono assumere, cioè maggiore o uguale alla lunghezza della carota (soft data). Dall'analisi dei dati è emersa una elevata variabilità spaziale della profondità di immersione del tetto delle argille. Per maggiori dettagli sulle metodologie di analisi dei dati e di stima dei volumi di intervento si rimanda alle specifiche relazioni inerenti le diverse aree di indagine...



...Per quanto riguarda la granulometria, i risultati analitici sono stati utilizzati per classificare i sedimenti in considerazione delle principali classi dimensionali generalmente presenti in un sedimento marino (ghiaia, sabbia, silt, argilla).

Considerata la tipologia dei sedimenti, di natura prevalentemente fine, è stata utilizzata la classificazione di Shepard (Shepard F. P., 1954. Nomenclature based on sand-silt-clay ratios. Journal Sed. Petr., 24, 151-158), una classificazione di tipo ternario che tiene conto prevalentemente delle dimensioni tessiturali medio fini del sedimento (sabbia, silt, argilla). Nel caso specifico di alcuni campioni costituiti da sedimenti più grossolani, è stata utilizzata la medesima classificazione, modificata tenendo in considerazione il contributo ghiaioso (Schlee, 1973)...

...Per quanto riguarda la contaminazione, dalle elaborazioni dei risultati è stato possibile suddividere le aree in differenti colori in base al diverso grado di contaminazione. Pertanto vengono indicati con il:

- *“VERDE”, i sedimenti in cui non si hanno superamenti dei valori di intervento definiti da ICRAM (ora ISPRA);*
- *“GIALLO”, i sedimenti per cui almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di intervento ma inferiori ai valori di concentrazione limite indicati nella col. B tab. 1 del D.Lgs. 152/06;*
- *“ROSSO”, ai fini della gestione, i sedimenti in cui almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di concentrazione limite indicati nella col. B tab. 1 del D.Lgs. 152/06 ma inferiori ai valori limite per la classificazione dei “pericolosi” (valori limite riportati nell’Allegato D del D.Lgs 152/2006 Parte IV - Titolo I e II);*
- *“VIOLA”, ai fini della gestione, i sedimenti con concentrazioni superiori ai valori limite per la classificazione dei “pericolosi” (in linea con l’Allegato D del D.Lgs 152/2006 Parte IV - Titolo I e II)...*

Di seguito si riassumono i risultati delle elaborazioni ISPRA riportate nel “Piano di Gestione dei Sedimenti (2009)” inerenti l’area di intervento (Darsena Polisettoriale).

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 71 di 74

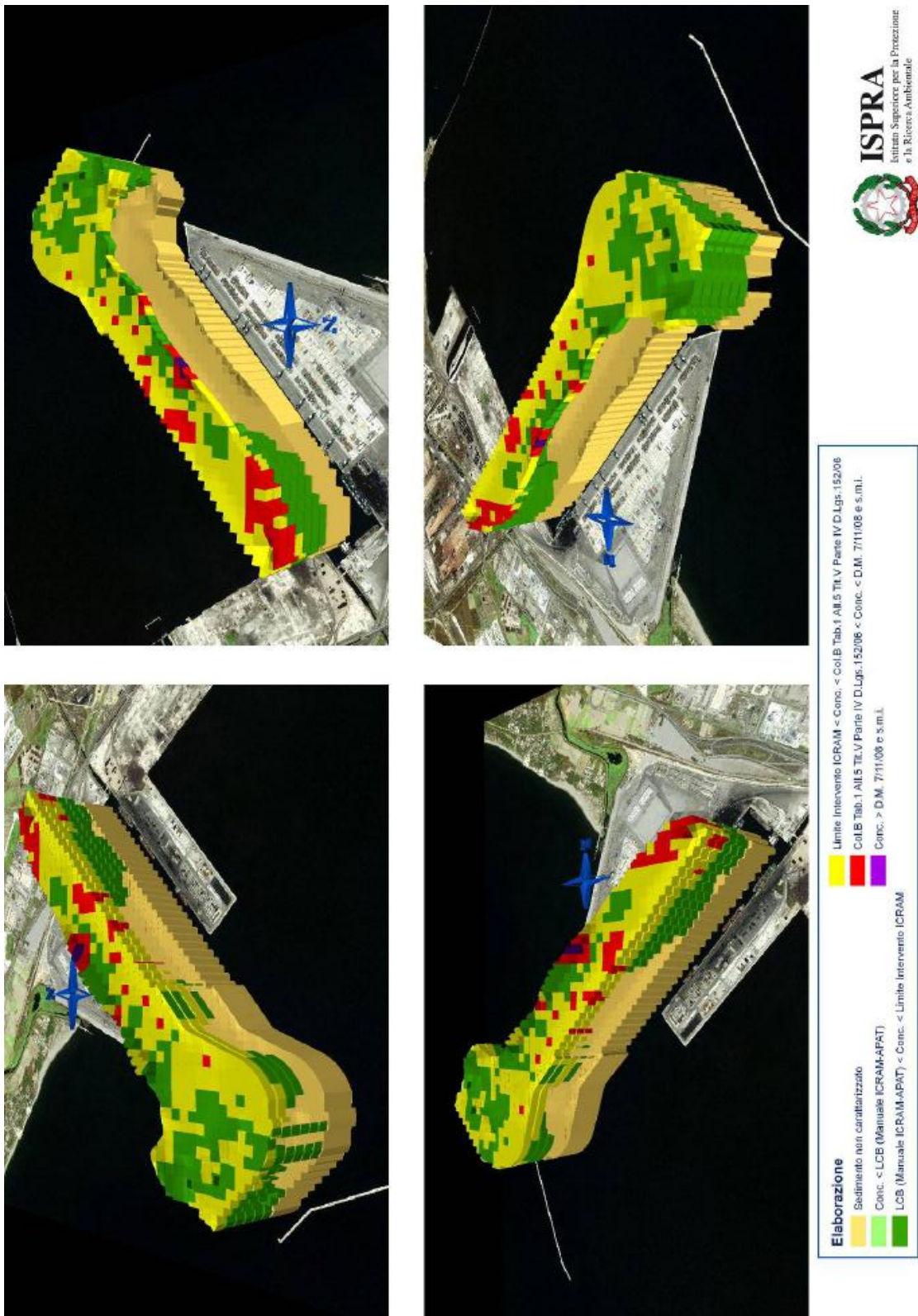




Figura 2.19 – Darsena Polisettoriale – Rappresentazione delle volumetrie di escavo (Fonte: PGS-ISPRA 2009)

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 72 di 74

ISPRA nel PGS fornisce anche una serie di criteri per la conduzione delle operazioni di dragaggio e la corretta movimentazione e successivo riutilizzo dei sedimenti dragati.

Sono date infatti indicazioni circa i dragaggi di tipo ambientale al fine di minimizzare eventuali impatti sull'ambiente (aumento torbidità o, in caso di sedimenti contaminati, dispersione delle sostanze contaminate nell'ambiente) ed indicazioni sulle misure di mitigazione durante le fasi di rimozione dei sedimenti contaminati.

Sono infine date indicazioni anche circa le diverse opzioni di gestione dei sedimenti dragati in funzione della loro classificazione, così come mostrato nella seguente figura.

Per quanto attiene specificatamente il conferimento dei sedimenti dragati in cassa di colmata, nel PGS è detto: <<Le vasche di colmata e le strutture di confinamento realizzate in ambiente marino per il conferimento dei sedimenti dovranno prevedere criteri di conterminazione in linea con quanto indicato dall'articolo 5 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come aggiornato dall'art.1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n.296 e relativa attuazione, secondo cui "i materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica, se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione/stabilizzazione, possono essere refluiti, su autorizzazione della regione territorialmente competente, all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta, o comunque di strutture di contenimento poste in ambito costiero (...). Le stesse devono presentare un sistema di impermeabilizzazione naturale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo, in grado di assicurare requisiti di permeabilità almeno equivalenti a: K minore o uguale $1,0 \times 10^{-9}$ m/s e spessore maggiore o uguale a 1 m. Nel caso in cui al termine delle attività di refluimento, i materiali di cui sopra presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite di cui alla tabella I, allegato 5, parte quarta, titolo V, del decreto legislativo n. 152 del 2006 deve essere attivata la procedura di bonifica dell'area derivante dall'attività di colmata in relazione alla destinazione d'uso".

Nelle aree destinate a vasche di colmata, dovranno essere preliminarmente rimossi i sedimenti viola presenti, quindi, le vasche, realizzate con i suddetti criteri, potranno ospitare sedimenti, purché non pericolosi, rimossi "con una draga di tipo idraulico utilizzando pompe centrifughe per il processo di prelievo del sedimento, che, sgretolato da potenti getti d'acqua, viene aspirato ed immesso in condotte che lo convoglierebbero come fango liquido (slurry) alle casse di colmata" (rapporto del Prof. Ing. Tomasicchio, 2009).

Per ciascuna vasca di colmata, dovrà prevedersi un sistema di raccolta delle acque in eccesso e la loro analisi al fine di verificare la possibilità di scarico diretto in mare o previo trattamento delle acque stesse, in linea con quanto indicato dalla normativa vigente>>.

Di tutti i suddetti criteri di progettazione e corretta gestione dei sedimenti si è tenuto conto nella progettazione dell'intervento proposto, così come meglio descritto nel Quadro di Riferimento Progettuale, Elaborato 3.

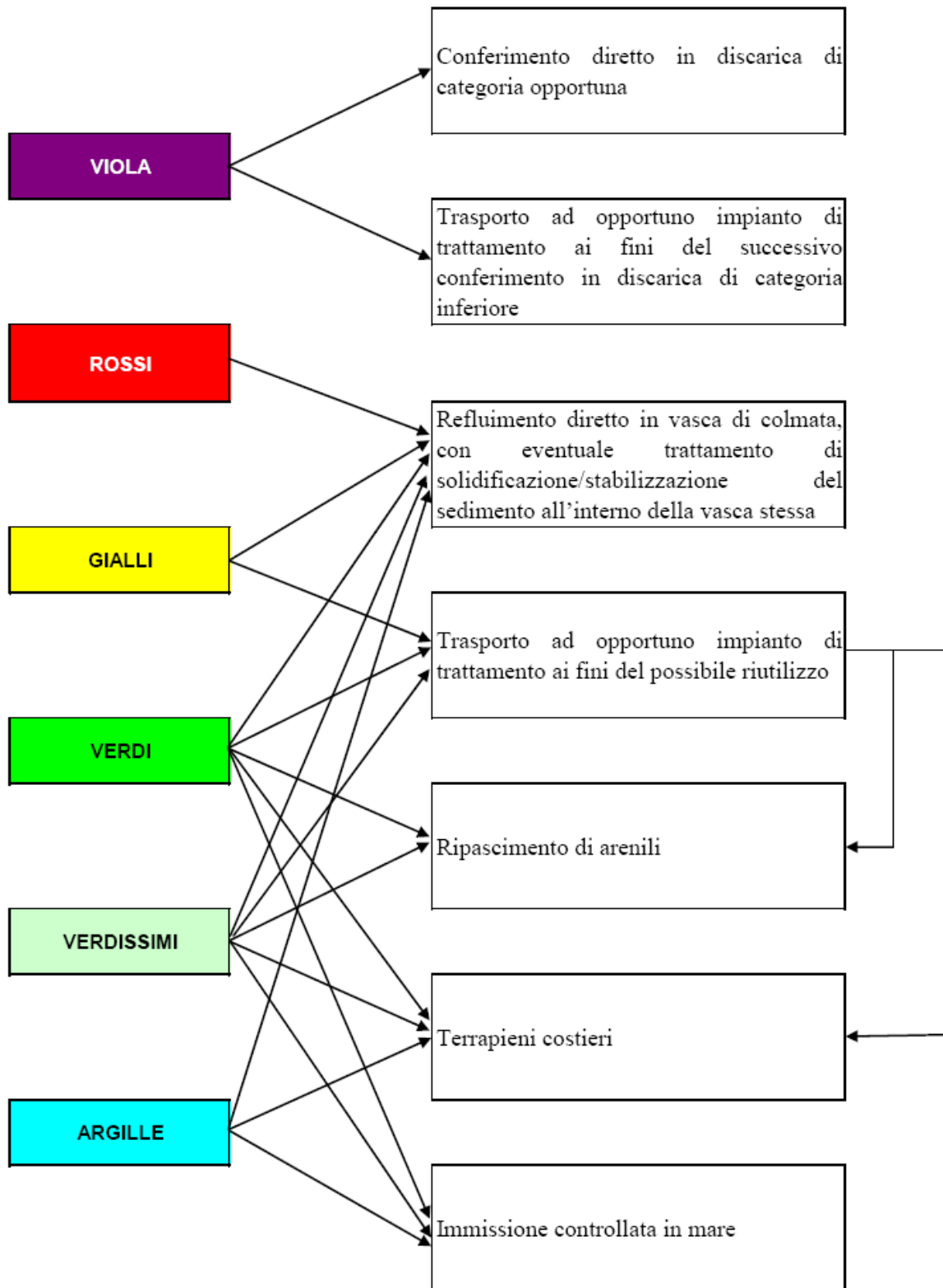




Figura 2.20 – Schema delle opzioni di gestione dei sedimenti dragati in funzione della loro classificazione (Fonte PGS-ISPRA 2009)

	Tipo documento RT	Responsabile PC	Codifica Documento 12601RT02	Rev. 00	Cliente 
Titolo ELABORATO 2 Quadro di Riferimento Programmatico					Pag 74 di 74

9. COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI DEI PIANI ED I VINCOLI

Alla luce di quanto analizzato nei precedenti paragrafi, il progetto di “*Dragaggio dei Sedimenti in Area Polisettoriale e I° Stralcio Cassa di Colmata funzionale all’Ampliamento del V° Sporgente*” non presenta alcuna incoerenza con gli obiettivi dei Piani e Programmi di livello Nazionale, Regionale e Locale, né presenta nell’area oggetto dell’intervento alcun vincolo che ne possa condizionarne la progettazione / sviluppo.

È invece importante sottolineare come le opere proposte siano già state approvate e dichiarate “*urgenti*” e “*prioritarie*” dai seguenti Piani e Programmi:

- Accordo di Programma per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il Superamento dello Stato di Emergenza Socio Economico Ambientale, sottoscritto a seguito del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17 febbraio 2012, pubblicato in G.U. n. 84 del 10.04.2012, inerente la nomina del Commissario Straordinario del Porto di Taranto.
- Variante Generale al Piano Regolatore di Taranto
- Piano Regolatore Portuale
- Piano Operativo Triennale del Porto (2012-2014)