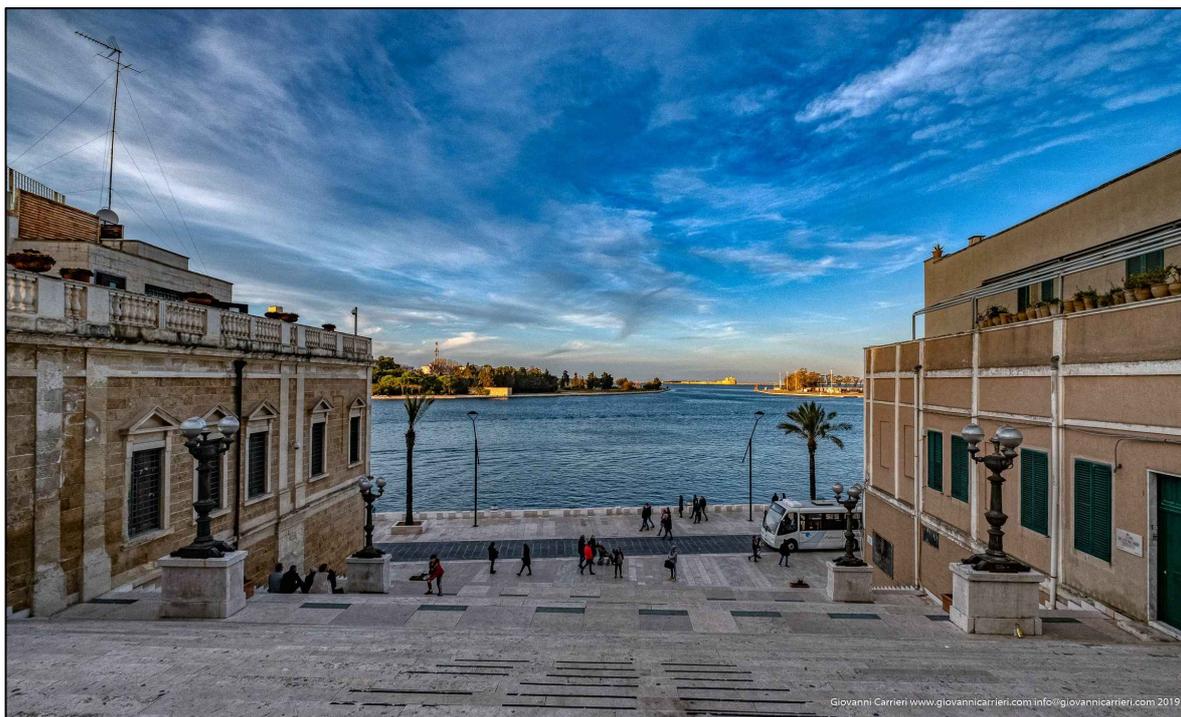


Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale



CONVENZIONE SOGESID SPA - ADSP del Mare Adriatico Meridionale Supporto tecnico-specialistico finalizzato alla redazione ed approvazione del Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi

Titolo elaborato:

NORME DI ATTUAZIONE

Cod. Elaborato:

21 21 PR 002 2 GEN

Redatto da:



Il Direttore Tecnico e Responsabile della convenzione
Ing. Enrico BRUGIOTTI

Il Project Manager
Ing. Francesco Maria Lopez Y Royo

GRUPPO DI LAVORO SOGESID

Ing. Marco Deri
Ing. Fabio Tamburrino
Ing. Giovanni Borzi
Ing. Francesco Voltasio
Ing. Graziano Talò
Ing. Fabio De Giorgio

RELAZIONI SPECIALISTICHE

Pianificazione e aspetti trasportistici e marittimi



Arch. Pierfrancesco Capolei

Valutazione Ambientale Strategica

Ing. Angelo Micolucci

Committente:

Autorità di Sistema Portuale del
Mare Adriatico Meridionale

Il Direttore del Dipartimento Tecnico dell'AdSP

Ing. Francesco Di Leverano

Data:

Marzo 2023

GRUPPO DI LAVORO AdSP del Mare Adriatico Meridionale

Ing. Francesco Di Leverano
Ing. Cristian Casilli
Ing. Marinella Conte
Geom. Davide Boasso

Rev.	Data	Descrizione	Verificato	Approvato
0	07/2022	Emissione per adozione		
1	10/2022	Revisione generale		
2	03/2023	Recepimento osservazioni CSLLPP		

SOMMARIO

PARTE PRIMA - DISCIPLINA GENERALE	2
Art. 1. Definizioni e abbreviazioni	2
Art. 2. Oggetto e contenuti del PRP	2
Art. 3. Elaborati del Piano Regolatore Portuale	3
Art. 4. Ambito territoriale di applicazione del PRP	4
Art. 5. Attuazione	5
Art. 6. Procedure di adozione e approvazione.....	5
Art. 7. Efficacia e validità	6
Art. 8. Articolazione del territorio portuale	6
Art. 9. Funzioni portuali.....	7
Art. 10. Piano Operativo triennale	10
Art. 11. Fasi attuative	10
Art. 12. Realizzabilità degli interventi di Piano.....	10
Art. 13. Interpretazione delle indicazioni di Piano	10
Art. 14. Definizioni opere marittime	10
Art. 15. Definizioni opere a terra.....	11
Art. 16. Edifici e/o manufatti.....	12
Art. 17. Viabilità stradale e ferroviaria	12
Art. 18. Categorie d'intervento	13
PARTE SECONDA - DISCIPLINA DELLE AREE	15
Art. 19. Schede tecniche.....	15
Art. 20. Ambito Porto Esterno.....	18
Art. 21. Ambito Porto Medio.....	28
Art. 22. Ambito Montecatini	35
Art. 23. Ambito Punta Riso	42
Art. 24. Ambito Porto Interno	51
Art. 25. Ambito Cerano	58

PARTE PRIMA - DISCIPLINA GENERALE

Art. 1. Definizioni e abbreviazioni

Negli articoli che seguono sono utilizzate le seguenti definizioni ed abbreviazioni:

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale	AdSP
Piano Regolatore del Porto di Brindisi	PRP
Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici	CSLLPP
Successive modifiche e/o integrazioni	ss.mm.ii.
Documento di Programmazione Strategica di Sistema	DPSS
Documento Energetico Ambientale di Sistema Portuale	DEASP

Art. 2. Oggetto e contenuti del PRP

1. Il PRP rappresenta il quadro di riferimento territoriale e funzionale per dare progressiva attuazione agli obiettivi strategici definiti nel DPSS ed assunti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale sulla base delle prospettive di sviluppo del Porto di Brindisi.
2. Il PRP è disegnato sulla base degli ambiti e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS approvato.
3. Il PRP è redatto in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.
4. Il PRP individua analiticamente le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001 n. 327.
5. L'attuazione degli indirizzi di cui al comma 1 è soggetta al rispetto del presente articolato normativo, condiviso dal Comune di Brindisi, e vale sia per le aree demaniali che per le aree di proprietà privata.
6. Attraverso il Piano Operativo Triennale, di cui all'art.9, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n°84 e ss.mm.ii., le indicazioni del Piano si articolano in azioni temporalmente definite nelle loro fasi di attuazione.
7. Il Piano Regolatore Portuale individua le procedure attraverso cui garantire il costante aggiornamento delle sue previsioni alle esigenze di sviluppo, garantendo la più ampia partecipazione dei soggetti pubblici e privati interessati.
8. Il PRP, nei contenuti descritti nel Rapporto Ambientale che lo accompagna, crea le pre-condizioni per la messa a punto di una complessa politica ambientale finalizzata alla riduzione degli impatti sull'ambiente e, più specificamente, sul territorio retrostante, attuata anche attraverso un uso sostenibile dell'energia e la riduzione dei fabbisogni energetici, l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (FER), la riduzione delle emissioni sonore e dell'inquinamento acustico, la riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, l'incentivazione della rete ferroviaria, etc

Art. 3. Elaborati del Piano Regolatore Portuale

1. Il Piano Regolatore Portuale è composto dagli elaborati elencati nel seguito. Gli elaborati grafici, in particolare, sono in parte di studio, ossia analitici, in parte propositivi.

RELAZIONI							
21	21	P	R	001	2	GEN	Relazione generale
21	21	P	R	002	2	GEN	Norme di attuazione
ELABORATI INTEGRATIVI DEL PIANO: STUDI DI SETTORE							
Aspetti meteomarini e dinamiche idriche							
21	21	P	R	003	1	MAR	Studio meteomarino
21	21	P	R	004	1	MAR	Studio della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna
21	21	P	R	05a	0	MAR	Studio della circolazione idrica portuale e della qualità delle acque portuali
21	21	P	R	05b	0	MAR	Studio sulla tracimazione della diga di Punta Riso
21	21	P	R	05c	0	MAR	Studio sugli effetti delle opere portuali sul regime litoraneo e sugli arenili
Geologia e geotecnica							
21	21	P	R	006	1	GEO	Relazione geologica, idrogeologica geomorfologica, geologico-tecnica e classificazione sismica
Gestione dei materiali di dragaggio							
21	21	P	R	007	0	GEO	Studio della gestione dei materiali di dragaggio
Navigabilità							
21	21	P	R	008	2	MAR	Studio della navigabilità
Aspetti trasportistici							
21	21	P	R	009	0	VAR	Studio dei traffici
Aspetti energetici							
21	21	P	R	010	0	VAR	Studio del fabbisogno energetico
Aspetti inerenti le criticità infrastrutturali							
21	21	P	R	011	1	GEN	Compatibilità dell'infrastruttura portuale con il sistema infrastrutturale stradale e ferroviario
Sostenibilità economica							
21	21	P	R	012	2	GEN	Stima economica degli interventi pianificati
Sicurezza							
21	21	P	R	013	1	GEN	Studio della sicurezza del Porto (Safety, Security e sicurezza della navigazione)
ELABORATI GRAFICI							
21	21	P	T	001	1	PLA	Planimetria stato attuale
21	21	P	T	01a	0	PLA	Abaco delle principali banchine del Porto di Brindisi
21	21	P	T	02a	0	PLA	Piano Regolatore Portuale 1975
21	21	P	T	02b	1	PLA	Adeguamento Tecnico Funzionale 2013 al Piano Regolatore Portuale
21	21	P	T	02c	1	PLA	Adeguamento Tecnico Funzionale 2020 al Piano Regolatore Portuale

21	21	P	T	003	0	PLA	Planimetria dello stato di fatto dell'area portuale e Piano regolatore vigente
21	21	P	T	004	0	PLA	Planimetria delle aree demaniali e della cinta doganale - Stato attuale
21	21	P	T	005a	1	GEN	Configurazione delle soluzioni alternative – Soluzione A
21	21	P	T	005b	1	GEN	Configurazione delle soluzioni alternative – Soluzione B
21	21	P	T	006a	2	PLA	Nuovo PRP - Aree funzionali e destinazioni d'uso – Planimetria generale
21	21	P	T	006b	0	PLA	Nuovo PRP - Aree funzionali e destinazioni d'uso – Planimetria generale
21	21	P	T	007	2	PLA	Delimitazione degli ambiti del PRP
21	21	P	T	008	1	PLA	Caratteri generali del Nuovo Piano Regolatore Portuale
21	21	P	T	009	2	PLA	Sovrapposizione del Nuovo Piano Regolatore Portuale sullo stato attuale
21	21	P	T	010	2	PLA	Sovrapposizione del Nuovo Piano Regolatore Portuale sul PRP vigente
21	21	P	T	011	2	PLA	Aree di Interazione tra il porto e la città
21	21	P	T	11a	1	PLA	Nuovo PRP - aree di interazione porto città e aree portuali planimetria generale
21	21	P	T	012	2	VAR	Aree di Interazione tra il porto e la città Individuazione delle aree e delle loro vocazioni funzionali
21	21	P	T	013	0	VAR	Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative. Fase 0
21	21	P	T	014	1	VAR	Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative. Fase 1
21	21	P	T	015	2	VAR	Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative. Fase 2
21	21	P	T	016	2	VAR	Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative. Fase 3
Opere marittime e principali strutture del Porto							
21	21	P	T	017	0	SEZ	Ipotesi tipologiche di intervento opere marittime – Sezioni tipo
Gestione dei materiali di dragaggio							
21	21	P	T	018	2	VAR	Specchi acquei soggetti a dragaggi e aree destinate a colmata
Infrastrutture di collegamento							
21	21	P	T	019	1	PLA	Interconnessioni stradali – Inquadramento territoriale -- Ambito portuale/soluzione di Piano
21	21	P	T	020	2	PLA	Interconnessioni ferroviarie – Inquadramento territoriale -- Ambito portuale/soluzione di Piano
21	21	P	T	021	2	PLA	Interconnessioni stradali e ferroviarie – Inquadramento territoriale -- Area vasta

Art. 4. Ambito territoriale di applicazione del PRP

2. Il Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 5 comma 2 ter è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza.
3. L'ambito territoriale di applicazione diretta del PRP corrisponde:
 - al limite della circoscrizione demaniale marittima di competenza dell'AdSP, individuata con D.M. 195 - *Ridefinizione Circoscrizione Portuale* del 2013.05.15 – che stabilisce l'estensione della stessa dal punto A avente le seguenti coordinate: Gauss-Boaga N= 4.502.362;

E=2.774.918, al punto B avente le seguenti coordinate Gauss-Boaga N.= 4.496.613;E=2.777.403, ivi compresi gli antistanti specchi acquei,. A tale ambito si applicano la disciplina e le prescrizioni delle parti prima e seconda della presente NTA.

- ed all'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'ex Autorità Portuale di Brindisi stabilito dal D.M. del 16.10.2008 recante l'estensione dall'attuale limite di Capo Bianco fino al limite sud di Cerano. La circoscrizione territoriale dell'AdSP relativamente al porto di Brindisi comprende i seguenti ambiti spaziali: tutte le aree demaniali marittime, le banchine, le altre opere portuali e gli antistanti specchi acquei fino al punto avente coordinate geografiche 40° 33' 42"N-018° 02 29" E.

Art. 5. Attuazione

1. L'esecuzione delle opere nel porto di Brindisi da parte della AdSP è autorizzata ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94 e ss.mm.ii., nonché dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche e di opere ad essi connesse. L'esecuzione di opere nel porto da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dalla AdSp. In caso di dissenso tra le amministrazioni partecipanti alla Conferenza dei servizi, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241.
2. Ai sensi del DL del 20/06/2017 n. 91 - *Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno (in vigore dal 31/07/2021)* art. 5 bis, i progetti inerenti le attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche all'interno della ZES del Porto di Brindisi, non soggetti a segnalazione certificata di inizio attività, sono soggetti ad autorizzazione unica, nel rispetto delle normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale. L'autorizzazione unica, ove necessario, costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale.

Art. 6. Procedure di adozione e approvazione

1. L'articolo 5 della legge 84 del 1994 aggiornato dal DL 121 "Infrastrutture" del 10/09/2021 e convertito con modificazioni dalla Legge 156 del 9/11/2021 (G.U. 9/11/2021 n.267) entrata in vigore 10/11/2021 ha ridefinito la procedura di approvazione del PRP che si articola come segue:
 - il PRP è adottato dal Comitato di gestione dell'AdSP;
 - inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;
 - il PRP è dunque approvato, esaurita la procedura di cui sopra, dal Comitato di gestione della AdSP entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

Art. 7. Efficacia e validità

1. Le disposizioni del presente PRP, definitivamente approvato, sostituiscono integralmente quelle del Piano Regolatore Portuale vigente approvato il 21 ottobre 1975 con D.M. LL. PP. N. 37 e costituiscono dichiarazione di preminente interesse pubblico.
2. Le presenti NTA prevalgono su qualunque altro elaborato del PRP. Pertanto, gli elaborati costituenti il PRP, nel sostituire gli elaborati relativi al Piano Regolatore del Porto di Brindisi e d'assetto del territorio demaniale marittimo-costiero del 1975, ne rappresentano la versione definitiva.
3. Per tutto ciò che non sia stabilito e/o specificato nella presente NTA valgono le pertinenti disposizioni normative dello Stato.
4. Nelle more della definitiva approvazione del PRP, le autorizzazioni e/o concessioni demaniali marittime (nel seguito d.m.) dovranno essere rilasciate nell'esclusivo rispetto delle previsioni di Piano, fatto salvo il rilascio di autorizzazioni e/o concessioni d.m. di durata non superiore all'anno, eventualmente rinnovabili per finalità non conformi al presente PRP.
5. Le indicazioni riguardanti le infrastrutture ferroviarie e viabilistiche contenute nello schema generale di Piano Regolatore Portuale hanno efficacia propositiva nei confronti della successiva fase approvativa delle relative opere.

Art. 8. Articolazione del territorio portuale

1. Il territorio portuale definito dalla circoscrizione portuale di competenza della AdSP di cui all'art. 4 è suddiviso in *ambiti* e *subambiti* che rappresentano il riferimento fondamentale per la definizione degli obiettivi di sviluppo del PRP e dei relativi interventi previsti. Ciascun subambito è caratterizzato, in relazione agli obiettivi e criteri, alle funzioni caratterizzanti ed ammesse, alle opere a mare e a terra, nonché alle tipologie di intervento consentite.
2. Il PRP del Porto di Brindisi è suddiviso in 6 *ambiti*, a loro volta suddivisi in *subambiti*:
 - Ambito porto esterno;
 - Ambito porto medio;
 - Ambito Montecatini;
 - Ambito Punta Riso;
 - Ambito porto interno;
 - Ambito Cerano.
3. All'interno del territorio portuale, come richiesto dalla recente modifica all'art. 5 della L. 84/94 e ss.mm.ii., si individuano, oltre alle aree portuali, anche le aree retroportuali a supporto dello sviluppo logistico dell'infrastruttura stessa.
4. Ai sensi del comma 1 quinquies del medesimo articolo, la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città, come definite nel DPSS e richiesto dall'art. 5 della citata legge, è di competenza del Comune di Brindisi e della Regione Puglia, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere della AdSP.
5. I perimetri degli ambiti e dei sotto-ambiti potranno subire modifiche non sostanziali in sede di progettazione esecutiva in relazione allo stato di fatto ed alla migliore funzionalità delle opere, nel rispetto degli obbiettivi e delle prescrizioni delle presenti norme.

6. Le previsioni del PRP relative a ciascun subambito sono specificate negli schemi grafici e nelle schede tecniche che individuano gli obiettivi da perseguire, le funzioni caratterizzanti ed ammesse, i dati tecnici di riferimento, i criteri di progettazione e le priorità d'intervento di cui alla successiva PARTE SECONDA - DISCIPLINA DELLE AREE.
7. Per le funzioni in regime di permanenza transitoria sono ammessi gli interventi che, avuto riguardo all'esigenza di garantire e migliorare le condizioni di efficienza e sicurezza delle attività svolte, risultino compatibili con i programmi di intervento da sviluppare per il perseguimento degli obiettivi di Piano.
8. Gli assetti transitori in seguito alla progressiva attuazione del piano verranno puntualmente definiti nell'ottica del mantenimento dei traffici acquisiti o in corso di acquisizione, con specifiche deliberazioni degli organi della AdSP.

Art. 9. Funzioni portuali

1. Le funzioni ammesse dalle presenti NTA nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste all'articolo 4, comma 3 della L. 84/94; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.
2. Il PRP, nell'affermare una condizione di multifunzionalità in relazione alle opere portuali, individua l'assetto complessivo del Porto di Brindisi tramite la definizione di aree con *funzioni caratterizzanti e funzioni ammesse*.
3. Ai fini di cui al comma precedente, lo schema generale si articola nelle seguenti componenti funzionali caratterizzanti alle quali corrispondono le simbologie di fianco riportate:
 - **funzione Portuale FC – Funzione Commerciale e Logistica**, relativa allo svolgimento delle attività legate alla produzione di beni ed al relativo trasporto e comprende:
 - a. operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali
 - b. operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di merci varie su rotabili (Ro-Ro)
 - c. operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide: prodotti non alimentari
 - d. operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide: prodotti alimentari
 - e. operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse liquide: prodotti alimentari
 - f. operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di containers
 - g. operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di auto nuove
 - h. operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di merci unitizzate non TEUS
 - i. operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di prodotti siderurgici ed industriali
 - j. operazioni legate alla logistica avanzata relative allo stoccaggio, movimentazione a magazzino, spedizione, manipolazione e assemblaggio delle merci compresi prodotti e manufatti industriali ed attività complementari a questi servizi
 - **funzione Portuale FI – Funzione Industriale, petrolifera e produttiva** relativa allo svolgimento di attività industriali legate alla produzione, costruzione, trasformazione,

manutenzione, stoccaggio e movimentazione di prodotti e manufatti industriali e alla produzione di energia:

- a. produzione, riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento di prodotti industriali
 - b. stoccaggio e movimentazione di prodotto industriali
 - c. stoccaggio e lavorazione merci e servizi
 - d. attività siderurgiche: lavorazione di prodotti siderurgici
 - e. movimentazione materie prime e prodotti siderurgici
 - f. produzione e lavorazione di prodotti chimici
 - g. produzione e lavorazione di prodotti alimentari
 - h. attività connesse alla produzione dei componenti, di servizi e assistenza
 - i. operazioni legate alla logistica avanzata relative allo stoccaggio, movimentazione a magazzino, spedizione, manipolazione e assemblaggio delle merci compresi prodotti e manufatti industriali ed attività complementari a questi servizi
 - j. produzione e distribuzione di energia elettrica anche da fonti rinnovabili
- **funzione Portuale FP – Funzione Petrolifera**, relativa all’esercizio dei servizi di traffico dei prodotti petroliferi;
- a. movimentazione, stoccaggio, produzione e lavorazione di prodotti petroliferi
 - b. collettori per prodotti petroliferi
 - c. operazioni legate alla logistica avanzata relative allo stoccaggio, movimentazione a magazzino, spedizione e manipolazione delle merci ed attività complementari a questi servizi
- **funzione Portuale FPA – Funzione di servizio passeggeri, ivi compreso i crocieristi**, relativa allo svolgimento delle attività e dei servizi di assistenza ai traghetti ed alle crociere;
- a. attracco, attesa e servizio alle navi da crociera
 - b. attracco, attesa e servizio alle navi piccole da crociera
 - c. attracco, attesa e servizio ai traghetti
 - d. operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di merci varie su rotabili (Ro-Ro)
- **funzione Portuale FPE– Funzione peschereccia**, relativa allo svolgimento delle attività e di servizio alle imbarcazioni da pesca;
- a. attracco e servizio alle imbarcazioni da pesca
 - b. movimentazione e lavorazioni prodotti della pesca
- **funzione Portuale FT – Funzione turistica e da diporto**, relativa allo svolgimento delle attività legate al diporto nautico ed ai servizi legati al turismo nautico:
- a. funzione nautica da diporto
 - b. funzione yacht e mega yacht
 - c. funzione nautica sociale

- d. funzione espositivo-museale e fieristica
- **funzione Portuale FCA – Funzione cantieristica navale**, relativa allo svolgimento delle attività legate ai cantieri navali.
 - a. riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale
 - b. riparazione, manutenzione, fornitura, trasformazione e costruzione per la nautica da diporto
 - c. rimessaggio di imbarcazioni
- **funzione Autorità Militare FAM – Funzione autorità militare**, relativa allo svolgimento delle attività delle Autorità Militari.
 - a. attracco e servizio alle unità navali delle Autorità Militari
 - b. servizi amministrativi, di controllo, direzionali e tecnici connessi allo svolgimento delle attività

È utile sottolineare che le funzioni di cui sopra sono intese comprensive delle attività e servizi complementari rappresentati dalle:

- a. attività economiche, commerciali, amministrative e di controllo connesse all'esercizio delle funzioni previste;
 - b. servizi di sicurezza e di controllo
 - c. servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, raccolta e trattamento acque nere e di sentina e rifiuti solidi delle navi)
 - d. attività di manutenzione, riparazione e ricovero di mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste nonché le zone di accumulo per veicoli commerciali e parcheggi pertinenziali;
 - e. attività commerciali (piccole, medie strutture di vendita), e servizi in genere (agenzie di servizio alle persone, sportelli bancari,
 - f. attività di stoccaggio e manipolazione delle merci rientranti nel ciclo produttivo;
 - g. le funzioni FPA e FT sono comprensive delle attività commerciali e turistico ricettive (alberghi, pensioni, attrezzature per l'accoglienza, per la cultura, lo spettacolo, congressuali e per lo sport) integrate nel servizio reso a navi traghetto, navi da crociera e imbarcazioni da diporto;
 - h. la funzione FAM è comprensiva della funzione abitativa (caserme, residenze di servizio, ...) e degli ormeggi delle imbarcazioni delle Autorità Militari (Capitaneria di Porto, Finanza, Carabinieri, Polizia, Vigili del Fuoco, etc.) e di servizio (rimorchiatori, pilotine piloti, imbarcazioni piloti etc.).
 - i. i servizi alle persone quali mense ed esercizi commerciali sono ammessi all'interno di ciascun ambito, qualora complementari alle attività ivi svolte, anche quando non espressamente richiamati nelle singole schede. Resta fermo lo specifico regime autorizzativo relativo all'esercizio delle singole attività.
4. Completano il quadro del livello funzionale l'indicazione degli assetti infrastrutturali stradale e ferroviario sia interni sia esterni all'ambito portuale, utili per l'attuazione delle previsioni di PRP.

Art. 10. Piano Operativo triennale

1. Attraverso il Piano Operativo Triennale, di cui all'art. 9, comma 5 lett. b) della L. 84/94 e ss.mm.ii., sono individuate le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche da sviluppare nel triennio al fine di assicurare il coerente perseguimento degli obiettivi fissati dal Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi.
2. Al fine di garantire il costante monitoraggio dei programmi avviati e la loro completa rispondenza alla funzionalità delle attività portuali, il Piano Operativo Triennale è soggetto ad aggiornamento annuale.

Art. 11. Fasi attuative

1. Il Piano Regolatore Portuale individua un'articolazione temporale in fasi ai fini del raggiungimento della configurazione portuale proposta. Tale articolazione temporale ha valore puramente indicativo e rappresenta una delle possibili soluzioni per lo svolgimento del processo di attuazione del Piano stesso.

Art. 12. Realizzabilità degli interventi di Piano

1. La pianificazione di dettaglio dei singoli terminal, sentiti gli operatori interessati e conformemente alle schede tecniche di cui alla successiva PARTE SECONDA, è definita e approvata direttamente dall'Autorità di Sistema Portuale.
2. Nell'ambito e nei sottoambiti individuati, la realizzazione degli interventi da parte di soggetti terzi è soggetta all'autorizzazione dell'Autorità di Sistema Portuale cui spetta il compito di verificare la conformità dei relativi progetti alle previsioni di Piano.
3. Per gli interventi da autorizzare è richiesta, oltre a quanto prevede la vigente legislazione in materia di Edilizia, Urbanistica e/o di Lavori Pubblici, la produzione dei seguenti elaborati:
 - stralcio della scheda tecnica con l'esatta ubicazione dell'area interessata;
 - planimetria aggiornata dello stato di fatto riguardante l'area oggetto di intervento;
 - relazione illustrante la coerenza con le norme prescrittive del Piano Regolatore Portuale

Art. 13. Interpretazione delle indicazioni di Piano

1. In caso di difformità tra le indicazioni contenute nelle schede tecniche normative e le indicazioni contenute negli elaborati grafici allegati ad esse, prevalgono i dati contenuti nelle schede tecniche normative.

Art. 14. Definizioni opere marittime

1. Configurazione delle opere portuali: conformazione delle opere marittime previste.
2. Ampiezza del canale di accesso: misura la larghezza del canale, libero da ostacoli, che si sviluppa simmetricamente intorno alla linea che individua la rotta ideale di accesso delle massime navi che entrano ed escono dal porto.
3. Ampiezza dei bacini di evoluzione e dei cerchi di evoluzione: esprime la superficie del cerchio all'interno del quale possono essere svolte manovre di modifica della rotta della nave per accedere alle banchine di accosto.

4. Profondità dei fronti di accosto di banchina: misura l'altezza normale del fondale sotto il livello medio mare.
5. Lunghezza dei fronti di accosto di banchina: misura la lunghezza del fronte destinato all'attracco delle navi e tiene conto delle modalità di ormeggio delle navi e della distanza da lasciare tra nave e nave.

Art. 15. Definizioni opere a terra

1. Superficie complessiva del Sub ambito (SS): superficie degli subambiti individuati dal Piano comprensiva della viabilità stradale e ferroviaria.
2. Superficie coperta (Sc): è la superficie risultante dalla proiezione sul piano orizzontale di tutte le parti edificate fuori terra dell'edificio e delimitate dalle superfici esterne delle pareti o delle strutture perimetrali (comprendendo solo gli ingombri dei muri e delle tamponature perimetrali all'interno dei 30 cm di spessore).
3. Perimetro di ambito: delimitazione dell'area entro cui valgono le indicazioni e i dati quantitativi di riferimento.
4. Volume: espresso in m³, è dato dalla somma dei volumi di ogni piano che è uguale al prodotto della superficie lorda di pavimento relativa a ciascun piano per l'altezza relativa al piano stesso misurata tra le quote di estradosso dei solai, ad esclusione dei terrazzi di copertura e dei volumi tecnici.
5. Rapporto di copertura (Rc): rapporto espresso in percentuale tra la superficie coperta (Sc) riferita a tutte le opere edificate e la superficie fondiaria (Sf).
6. Superficie utile lorda di pavimento (Sul): misura in mq la somma delle superfici lorde dell'Unità edilizia, comprese entro il perimetro esterno delle murature, di tutti i livelli fuori ed entro terra degli edifici, qualunque sia la loro destinazione d'uso, ad esclusione di:
 - a) vani corsa degli ascensori, vani scala, androni, in misura non eccedente la Superficie coperta dell'Unità edilizia;
 - b) locali o volumi tecnici, per le sole parti emergenti dall'estradosso del solaio di copertura;
 - c) spazi non interamente chiusi anche se coperti, quali logge, balconi, terrazzi coperti, altane, porticati al piano-terra;
 - d) locali completamente interrati o emergenti non oltre m. 0,80 fuori terra, misurati fino all'intradosso del solaio, se destinati a funzioni accessorie asservite alle unità edilizie o immobiliari (locali tecnici, cantine, depositi, autorimesse, parcheggi);
 - e) parcheggi privati coperti, anche localizzati fuori terra, in misura non eccedente lo standard minimo stabilito ai sensi dell'art. 7, comma 1;
 - f) locali ricavati tra intradosso del solaio di copertura ed estradosso del solaio dell'ultimo livello di calpestio, per le parti di altezza utile inferiore a m. 1,80;
 - g) ingombri dei muri e delle tamponature perimetrali per le parti eccedenti i 30 cm di spessore;
 - h) serre captanti, torri o camini di ventilazione, nonché altri spazi strettamente funzionali al risparmio energetico ed idrico; tali ulteriori spazi e gli interventi ammissibili sul patrimonio edilizio esistente sono individuati in sede regolamentare o in sede di definizione degli strumenti di intervento indiretto.

Le superfici di cui alle lett. a), b) ed f), sommate tra loro, non devono superare il 20% dell'intera SUL; le superfici per cantine o depositi asservite a destinazioni residenziali non devono superare il 10% della SUL delle unità residenziali cui sono asservite, fatta salva la possibilità di realizzare comunque per tali usi accessori la dimensione di 8 mq; diverse percentuali o valori assoluti possono essere stabiliti in sede regolamentare, anche in ragione della specialità delle destinazioni d'uso e dei caratteri tipologici degli edifici.

7. Altezza degli edifici (H): misura la differenza tra la quota di sistemazione esterna e la quota della linea di gronda la quale è data dall'intersezione tra l'intradosso del solaio di copertura e il piano verticale di facciata.
8. Distanza degli edifici dal fronte di accosto (DA): misura la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo che congiunge il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il filo banchina. I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità di ordine tecnico.
9. Distanza dai confini e dalle recinzioni (DC): rappresenta la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine e/o le recinzioni. I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità di ordine tecnico.
10. Distanza tra gli edifici (DCC): rappresenta la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto prospiciente (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi). I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità di ordine tecnico.
11. Distanza degli edifici dalla viabilità stradale (DS): rappresenta la lunghezza del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine stradale della viabilità interna portuale prospiciente.
12. Distanza degli edifici dalla viabilità ferroviaria (DF): rappresenta la lunghezza del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine ferroviario della linea ferroviaria non pubblica interna al porto prospiciente.
13. Superficie permeabile (Sp): è la quota di superficie fondiaria che deve essere mantenuta o resa permeabile in modo profondo alle acque meteoriche, senza, cioè, la presenza di manufatti interrati, con carattere di continuità e compattezza, affinché possano raggiungere la falda.
14. Rapporto di permeabilità (Rp): rapporto espresso in percentuale tra la superficie permeabile (Sp) e la superficie fondiaria (Sf).

Art. 16. Edifici e/o manufatti

1. Per gli edifici a servizio delle attività portuali il Piano consente tutti i tipi di intervento di cui all'Art. 18.

Art. 17. Viabilità stradale e ferroviaria

2. Il PRP individua la viabilità stradale e ferroviaria connessa con lo sviluppo dei traffici marittimi e terrestri secondo quanto indicato nella parte seconda delle presenti NTA.
3. La viabilità stradale si articola in:
 - viabilità stradale principale di connessione tra i vari ambiti portuali;

- viabilità stradale di servizio che collega, all'interno di ciascun ambito, i vari subambiti.
4. La progettazione delle opere, ivi compresa la realizzazione di gallerie e sottopassi, dovrà essere sviluppata nel rispetto della normativa vigente in materia.
 5. Viabilità stradale:
 - predisposizione di opportune fasce di pertinenza, costituenti parte integrante della strada stessa ed utilizzabili unicamente per la realizzazione di altre componenti (banchine, corsie di emergenza, marciapiedi, fasce di sosta laterali, opere di sistemazione a verde finalizzate alla riduzione e alla mitigazione dell'impatto ambientale, piste ciclabili);
 - larghezze minime tracciati principali: 22,80 m;
 - larghezze minime tracciati secondari: 9,00 m;
 - predisposizione, ove previsto, di marciapiedi di larghezza non inferiore a 1,00 m;
 - predisposizione di passaggi pedonali di servizio, da realizzare con continuità in corrispondenza della viabilità principale, aventi larghezza non inferiore a 0,80 m nonché di banchine non inferiori a 0,50 m;
 - larghezze minime corsia piste ciclabili monodirezionali: 1.50 m;
 - larghezze minime corsia piste ciclabili bidirezionali: 2.50 m.
 6. La progettazione delle infrastrutture ferroviarie dovrà tener conto dei criteri per la sicurezza, l'affidabilità e l'economicità dei lavori ferroviari applicati per la rete ferroviaria nazionale.
 7. Nelle aree di pertinenza della viabilità stradale e ferroviaria, nel rispetto di quanto stabilito per ciascun subambito nella parte seconda delle presenti NTA, è consentita la realizzazione di:
 - strutture costituenti parte integrante della viabilità stessa;
 - aree di servizio e di parcheggio;
 - edifici per la manutenzione della viabilità stessa ed atti ad ospitare i servizi di sicurezza e controllo;
 - segnaletica verticale e orizzontale;
 - cartellonistica pubblicitaria, secondo idonea regolamentazione approvata dal Comitato Portuale.
 8. Sono comunque consentiti sulla viabilità ferroviaria interna esistente interventi tesi ad incrementare l'efficienza del trasporto delle merci su ferro (RFN - rete ferroviaria nazionale) in entrata ed in uscita dal porto.
 9. Le opere di cui al presente articolo, previste in linea programmatica ma non esaustiva nel presente PRP, assumeranno la configurazione definitiva in sede progettuale.

Art. 18. Categorie d'intervento

1. Gli interventi consentiti dal PRP, sia in relazione alle opere a mare che alle opere a terra, sono definiti come segue:
 - a) *manutenzione ordinaria*: quelli che riguardano la riparazione, il rinnovamento e la sostituzione delle finiture delle opere nonché l'integrazione o il mantenimento in efficienza degli impianti tecnologici esistenti;

- b) *manutenzione straordinaria*: quelli necessari a rinnovare o sostituire parti anche strutturali delle opere, nonché integrare i servizi tecnologici, senza che se ne alterino la configurazione complessiva, nel caso delle opere a mare, oppure i volumi e/o le superfici nel caso delle opere a terra;
- c) *ristrutturazione*: quelli volti a trasformare le opere in maniera da portare ad una configurazione in tutto o in parte diversa dalla precedente;
- d) *demolizione*: accompagnata dalla ricostruzione solo nei casi individuati dalle schede tecniche.
- e) *ampliamento*: interventi di estensione ed ampliamento delle superfici esistenti;
- f) *nuova costruzione*: interventi di nuova costruzione.
2. Le tipologie di intervento di cui alle lettere c), d), e), ed f) sono soggette alle autorizzazioni di cui all'Art. 12, fermo restando, per gli interventi di cui alle lettere a) e b) le normali comunicazioni ed attestazioni in linea tecnica.
3. In mancanza di specificazione sono ammesse le tipologie di intervento di cui alle lettere a) e b).
4. Le opere realizzabili entro i subambiti definiti dal PRP richiamano puntualmente le modalità d'uso del territorio relative a ciascuna categoria. Esse sono:
- moli e dighe foranee;
 - banchine;
 - attrezzature di ormeggio;
 - mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle merci;
 - mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle forniture di bordo;
 - mezzi meccanici per la movimentazione delle merci e dei passeggeri;
 - opere stradali;
 - arredi connessi alla mobilità stradale carrabile e pedonale;
 - parcheggi;
 - stazione di rifornimento carburante;
 - impianti generali;
 - edifici destinati allo stoccaggio delle merci;
 - edifici destinati al commercio al dettaglio e all'ingrosso;
 - edifici adibiti ad uffici, a sportelli bancari, alle agenzie di servizio alle persone;
 - edifici destinati alla ricettività e al turismo (bar, ristoranti, alberghi, biglietterie, sale di attesa, etc.);
 - edifici destinati allo sport, allo spettacolo ed alla cultura;
 - locali adibiti al deposito di materiali e/o mezzi;
 - ogni altra opere necessaria per l'espletamento delle funzioni previste.

PARTE SECONDA - DISCIPLINA DELLE AREE**Art. 19. Schede tecniche**

Le schede tecniche di cui ai successivi articoli illustrano le indicazioni del PRP relative a ciascunO subambito di cui all'Art. 8.

Sono fatti salvi i procedimenti che hanno già ottenuto il parere favorevole dal Comitato di Gestione alla data di adozione del PRP di cui alle presenti NTA.

Le attività portuali e commerciali che si svolgono in forza di concessioni già assentite, non coerenti con le previsioni di PRP in quelle aree, potranno continuare a svolgersi fino alla loro data di scadenza o anche essere rinnovate fino alla attuazione delle previsioni di PRP in quelle aree in termini infrastrutture.

Gli obiettivi del PRP, che trovano applicazione in tutti gli ambiti e subambiti, sono:

Obiettivi Generali [OG]	Obiettivi Specifici [OS]	Azioni/Interventi (scegliere la denominazione)
OG.1 - Accessibilità marittima e sicurezza della navigazione	OS.1.1 – Migliorare l'accessibilità marittima	AZ.1.1.1 – <i>Manutenzione delle opere di difesa</i>
		AZ.1.1.2 – <i>Dragaggio dei fondali portuali per adeguarli ai pescaggi delle navi di ultima generazione e pianificazione di casse di contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi (ad es. Costa Morena Est, Capo Bianco, piazzale radice est).</i>
		AZ.1.1.3 – <i>Intervento di protezione e di consolidamento delle fondazioni della banchina ovest del Canale Pigonati per consentire l'allargamento del canale navigabile</i>
	OS.1.2 – Separazione dei traffici marittimi: traffici ro-ro e passeggeri nel porto medio, merci pericolose nel porto esterno	AZ.1.2.1 – <i>Trasferimento dei traffici di merci pericolose dal porto medio al porto esterno (nuovo pontile polimeri)</i>
AZ.1.2.2 – <i>Conferma del nuovo terminal passeggeri di S. Apollinare e realizzazione di un nuovo attracco per navi da crociera lungo il lato interno della diga di Punta Riso a supporto in situazioni di emergenza</i>		
OG.2 - Potenziamento del traffico crociere e Ro-Ro	OS.2.1 – Incremento delle infrastrutture dedicate al traffico crociere	AZ.2.1.1 – <i>Nuovo Terminal Crociere e Ro-Ro di S. Apollinare</i>
		AZ.2.1.2 – <i>Accosto di sussidio per navi da crociera Diga Punta Riso</i>
		AZ.2.1.3 – <i>Riconversione del Capannone Montecatini a fini turistico, museali espositivi</i>
OG.3 - Incentivazione delle attività industriali e produttive	OS.3.1 – Sfruttamento delle possibilità offerte dalla ZES	AZ.3.1.1- <i>Acquisizione aree retroportuali</i>
	OS.3.2 – Istituzione di nuove zone franche doganali	AZ.3.2.1- <i>Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) - Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd), denominata "Capo Bianco" (S= 121.650 m²).</i>

OG.4 – Aumento delle aree di interazione porto-città	OS.4.1 – Creazione di nuove aree di waterfront cittadino	AZ.4.1.1- <i>Realizzazione del “waterfront” lungo le banchine e l’area di Via del Mare</i>
		AZ.4.1.2- <i>Rafforzamento degli assi di collegamento con la città (via Roma, Corso Umberto I, via F. Consiglio e sue continuazioni)</i>
		AZ.4.1.3- <i>Realizzazione del “waterfront” lungo le banchine e l’area di Via Ammiraglio Millo e via Amerigo Vespucci</i>
		AZ.4.1.4- <i>Valorizzazione delle piazze e dei parchi prospicienti il porto e loro connessione con il lungomare (Parco del Monumento civile del Marinaio d’Italia, Parco Tommaseo)</i>
	OS.4.2 – Implementazione di progetti di recupero di aree ed edifici per migliorare l’interazione del porto con la città	AZ.4.2.1- <i>Recupero del Capannone ex Montecatini per usi espositivi e ricreativi e delle aree annesse</i>
		AZ.4.2.2- <i>Riqualificazione Area Banchina Nafta</i>
		AZ.4.2.3- <i>Realizzazione di un collegamento pedonale tra la banchina di Via Regina Margherita e la banchina prospiciente il Capannone ex Montecatini</i>
		AZ.4.2.4- <i>Valorizzazione della zona archeologica adiacente a Villa Skirmort</i>
		AZ.4.2.5 - <i>Realizzazione di un sistema di parchi come connessione tra territorio, città e porto (Fiume Grande, Parco del Cillarese, Area ex Deposito Nafta, Isola di Sant’Andrea)</i>
		AZ.4.2.6 – <i>Delocalizzazione degli attracchi delle navi militari di maggiori dimensioni dei rimorchiatori e delle attività di cantieristica navale nel porto esterno</i>
OG.5 – Infrastrutture e collegamenti	OS.5.1 – Migliorare le infrastrutture a supporto dell’efficientamento del porto	AZ.5.1.1- <i>Nuovo Scalo Merci Intermodale RFI Brindisi a ridosso della zona industriale</i>
		AZ.5.1.2- <i>Riattivazione/riassetto dei collegamenti ferroviari</i>
		AZ.5.1.3- <i>Realizzazione di collegamenti diretti tra l’Aeroporto e il Terminal Crociere</i>
		AZ.5.1.4- <i>Razionalizzazione, potenziamento e integrazione della rete stradale di collegamento interno ai porti medio ed esterno e con la E90</i>
	OS.5.2 – Razionalizzazione dell’uso delle infrastrutture di collegamento stradali	AZ.5.2.1- <i>Trasferimento dei traffici commerciali nel porto medio e nel porto esterno</i>
	OS.5.3- Ottimizzazione della viabilità interna, razionalizzazione dell’interazione della viabilità porto-città	AZ.5.2.1- <i>Trasferimento dei traffici stradali connessi al traffico delle merci e dei passeggeri nel porto medio</i>
		AZ.5.2.2 <i>Realizzazione del collegamento via mare interno al porto interno - Metromare</i>

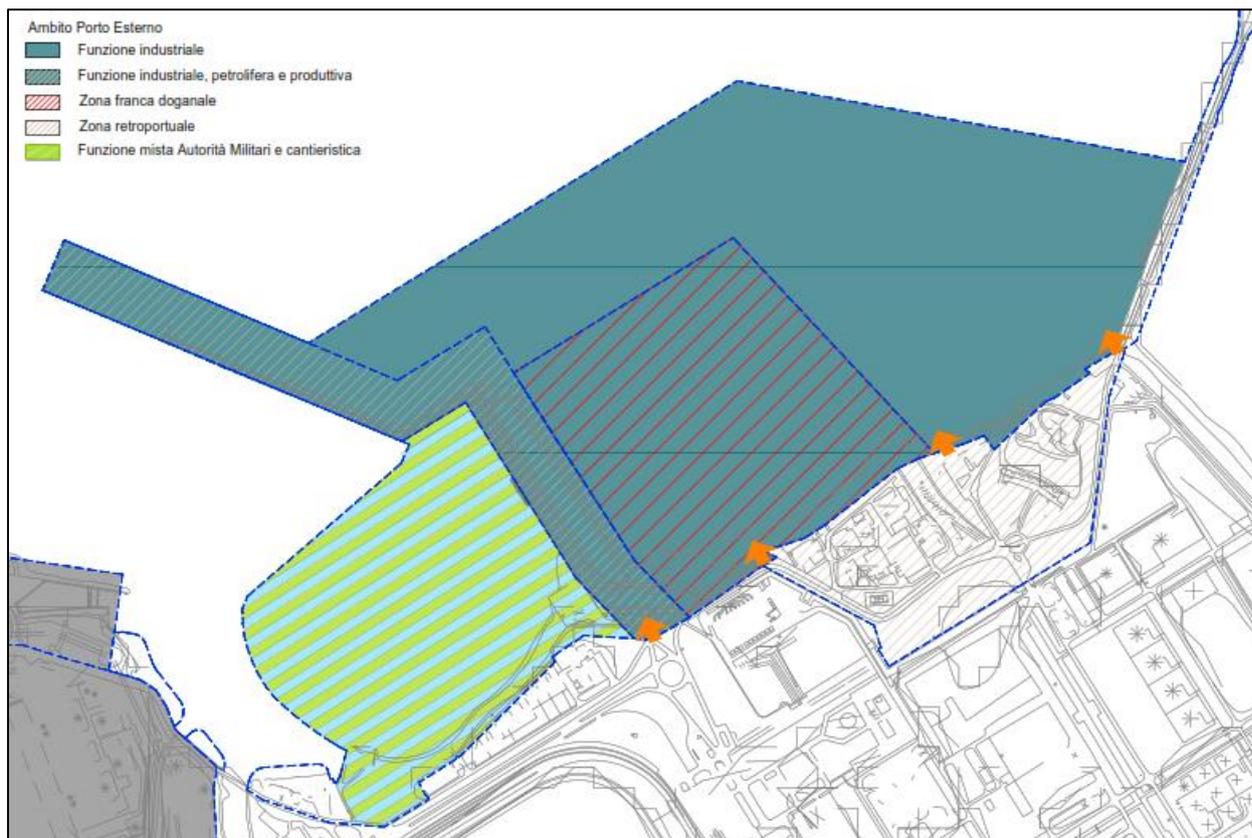
OG.6 – Implementazione della sostenibilità ambientale del Porto di Brindisi	OS.6.1 – Ridurre al minimo la dipendenza dai combustibili fossili e l'impatto ambientale del settore dei trasporti marittimi	<i>AZ.6.1.1- Elettrificazione delle banchine (cold ironing) di Costa Morena e S. Apollinare</i>
		<i>AZ.6.1.2- Aumento dell'efficiamento energetico degli edifici</i>
		<i>AZ.6.1.3- Aumento delle coperture degli edifici con pannelli solari</i>
		<i>AZ.6.1.4- Realizzazione del Deposito di GNL presso Costa Morena Est</i>
		<i>AZ.6.1.5- Riconversione della Centrale ENEL a fonti rinnovabili</i>
	OS.6.2- Aumento del verde all'interno dell'area portuale	<i>AZ.6.2.1- Aumento delle barriere verdi</i>
		<i>AZ.6.2.2- Riqualificazione ambientale dell'Isola di Sant'Andrea</i>
OG.7 – Potenziamento delle attività diportistiche	OS.7.1- Miglioramento delle attività diportistiche	<i>AZ.7.1.1- Potenziamento delle infrastrutture al diporto nautico nel porto medio</i>
		<i>AZ.7.1.2- Riqualificazione del perimetro dei seni di ponente e di levante per consentire l'ormeggio della nautica minore</i>
OG – 8 – Potenziamento delle attività cantieristiche	OS.8.1- Miglioramento e razionalizzazione delle infrastrutture dell'industria cantieristica	<i>AZ.8.1.1- Destinazione della colmata di Costa Morena Est per la ricollocazione di attività legate alla cantieristica</i>
		<i>AZ.8.1.2- Ampliamento delle aree operative del distretto della cantieristica a sud del Marina di Brindisi</i>
OG – 9 – Potenziamento delle infrastrutture per i mezzi militari	OS.9 .1- Potenziamento delle infrastrutture per l'ormeggio delle unità navali della Marina Militare di grandi dimensioni nel porto esterno	<i>AZ.9.1.1- Destinazione della banchina della colmata di Costa Morena Est per l'ormeggio delle unità navali della Marina Militare</i>

In tutte le Aree del sottoambito porto operativo di cui all'Art. 8 delle presenti norme, ad eccezione delle aree a tutela ambientale, valgono i seguenti parametri urbanistici-edilizi:

- Distanza minima degli edifici dal fronte di accosto (DA): 10 m;
- Distanza minima degli edifici dai confini (DC): 5 m;
- Distanza minima tra gli edifici (DE): 10 m, sono ammesse costruzioni in aderenza;
- Distanza minima degli edifici dai fili stradali non interni alla cinta doganale (DS1): 12 m;
- Distanza minima degli edifici dai fili stradali interni alla cinta doganale (DS2): 5 m;
- Distanza minima degli edifici dalle linee ferroviarie: (DF): 3 m.

Si rimanda al Rapporto Ambientale definitivo allegato al PRP per l'individuazione di misure di mitigazione di eventuali impatti derivanti dagli interventi previsti dal PRP nei confronti di habitat e specie presenti nei Siti Natura 2000 attigui.

Art. 20. Ambito Porto Esterno



L'Ambito Porto Esterno comprende i seguenti subambiti:

- Subambito Area industriale (Capo Bianco)
- Area industriale e petrolifera (Molo Polimeri)
- Subambito Area Costa Morena Est
- Subambito Area Retroportuale per la logistica integrata

Subambito Area industriale (Capo Bianco)

LOCALIZZAZIONE: l'area industriale di Capo Bianco è situata nella parte più orientale del Porto Esterno e è dotata di un'area retroportuale a servizio delle attività connesse alla sua operatività. L'area si sviluppa tra via delle Pedagne ad est ed il Pontile Polimetri ad ovest.

OBIETTIVI: realizzare una nuova infrastruttura da destinare ai traffici industriali e commerciali presso Capo Bianco all'interno della quale è istituita una Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd), denominata "Capo Bianco". Nell'area sono anche ammesse le attività connesse alla logistica portuale avanzata.

È importante sottolineare che con l'intervento di ampliamento della colmata di Capo Bianco la AdSP ha inteso sfruttare e valorizzare al meglio le opportunità offerte dal nuovo sistema di agevolazioni economiche, fiscali e amministrative concesse dalla istituzione delle ZES.

COMPONENTI FUNZIONALI:

Nel subambito Capo Bianco la componente funzionale caratterizzante è quella funzione portuale *FI – Funzione Industriale* relativa allo svolgimento di attività industriali legate alla produzione, costruzione, trasformazione, manutenzione, stoccaggio e movimentazione di prodotti e manufatti industriali.

È anche ammessa la funzione portuale *FC – Funzione Commerciale e Logistica*, relativa allo svolgimento delle attività legate alla produzione di beni ed al relativo trasporto.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: 510.000 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Terminal

DENOMINAZIONE: Terminal Industriale Capo Bianco

SPECCHIO ACQUEO DI PERTINENZA – SUPERFICIE: n.d.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: -15.00m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 730 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min. -15.00m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +2.50 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi merci varie, navi Ro-Ro, navi Con-Ro, navi porta rinfuse, navi car carriers, navi porta contenitori.

OPERE A TERRA

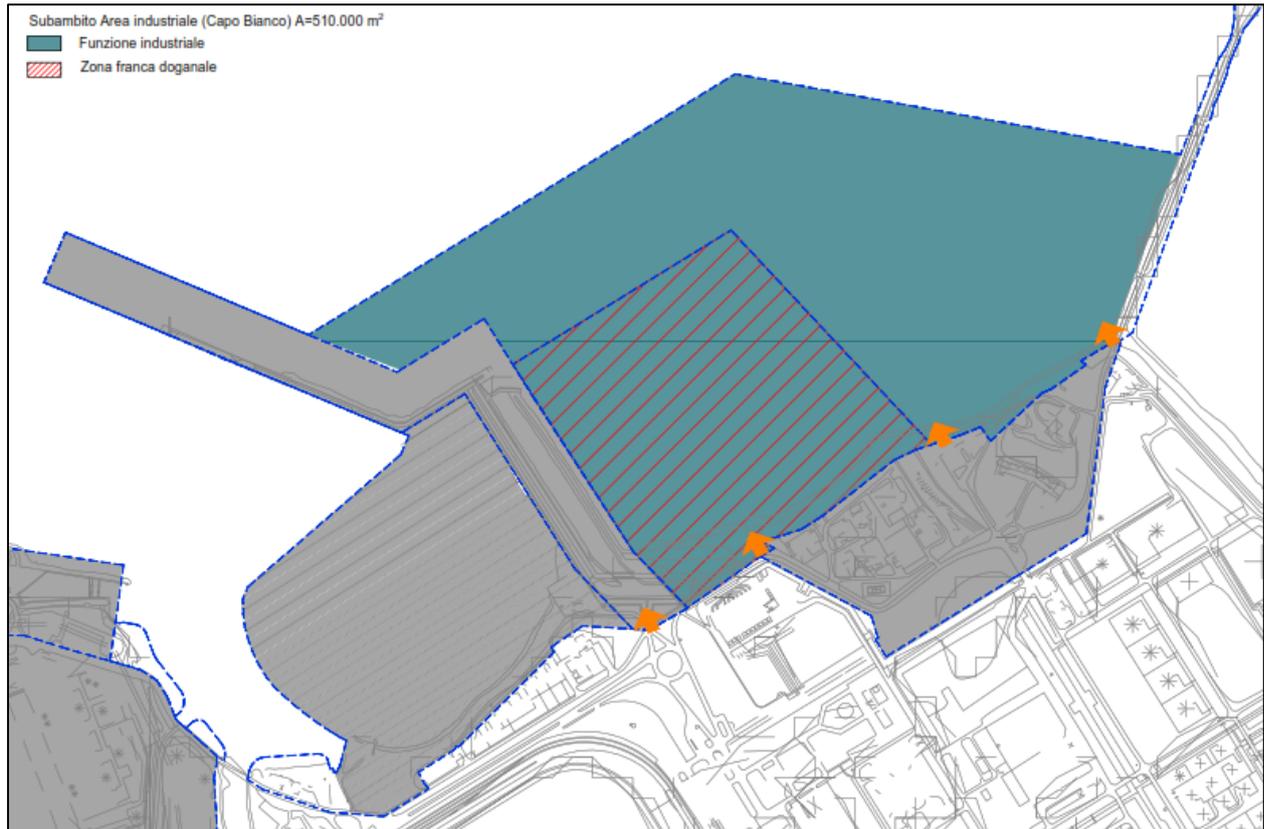
È consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono:

SUPERFICIE COPERTA: max 5% della Superficie complessiva del subambito SS.

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): MAX 12 m

Agli edifici destinati ad attività portuali, produttive, di deposito, ai parcheggi in elevazione e ai relativi impianti tecnologici (ad es. torre e sistemi di controllo, radar e altro) non si applicano limiti di altezza.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Area industriale e petrolifera (Molo Polimeri)

LOCALIZZAZIONE: il Pontile Polimeri è localizzato in prossimità dello sbocco al mare del Fiume Grande e dello scarico in disuso della Centrale ENEL e posto in adiacenza all'opera di presa a mare a servizio del polo chimico.

OBIETTIVI: concentrare tutti i traffici di prodotti potenzialmente pericolosi in un'unica infrastruttura di dimensioni idonee a contenere tutti i servizi ed impianti necessari allo svolgimento di tali traffici posta lontano dal centro abitato per ridurre i livelli di rischio di incidente rilevante connessi all'attuale disposizione degli attracchi per navi che trasportano prodotti petroliferi e gas.

La scelta di collocare nel porto esterno un terminal specializzato nei traffici di prodotti petroliferi dove trasferire tutti gli attuali attracchi collocati nel porto di Brindisi, consente di modernizzare e potenziare l'attività portuale del porto di Brindisi migliorando la sicurezza della navigazione in quanto si evita il transito di navi che trasportano prodotti pericolosi nel bacino del porto medio e si concentrano tutte le operazioni potenzialmente pericolose in un unico terminal dove si potranno attuare sistemi di sicurezza e di protezione più efficienti.

COMPONENTI FUNZIONALI:

Nel subambito Molo Polimeri la componente funzionale caratterizzante è quella funzione portuale *FI – Funzione Industriale e Petrolifera*.

NORME TRANSITORIE:

Nelle more della realizzazione del molo Polimeri gli attuali attracchi per prodotti petroliferi e gas distribuiti nel porto di Brindisi potranno continuare a svolgere le attuali funzioni.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: 95.000 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Terminal prodotti petroliferi

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: -15.00m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 950 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min. -15.00m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +3.00 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi cisterna, navi gasiere.

OPERE A TERRA

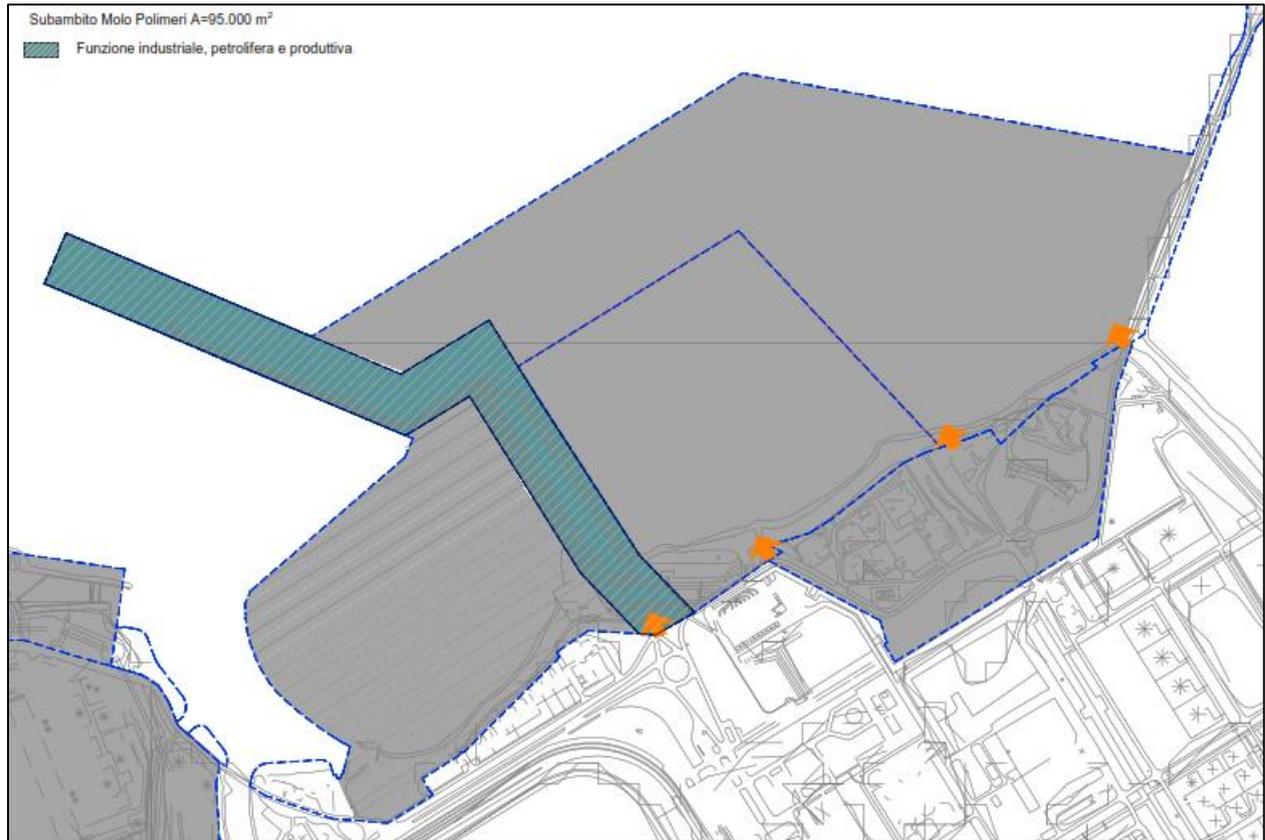
È consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono:

SUPERFICIE COPERTA: max 5% della Superficie complessiva del Subambito (SS).

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): MAX 12 m

Agli edifici destinati ad attività portuali, produttive, di deposito, ai parcheggi in elevazione e ai relativi impianti tecnologici (ad es. torre e sistemi di controllo, radar e altro) non si applicano limiti di altezza.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Subambito Area Costa Morena Est

LOCALIZZAZIONE: l'Area Costa Morena Est è localizzata ad ovest del Pontile Polimeri e delimita il canale marino del Fiume Grande.

OBIETTIVI: La previsione di un'area dotata di una banchina operativa di lunghezza pari a circa 300 m è orientata a soddisfare un duplice obiettivo: da una parte dotare la Marina Militare di ormeggi per le unità navali di maggiori dimensioni che attualmente ormeggiano nel porto interno e di un'ulteriore area operativa da utilizzare per la manutenzione ed il rimessaggio dei mezzi minori, dall'altra dotare il porto di Brindisi di una infrastruttura dove insediare attività connesse alla cantieristica navale nell'ottica di promuovere la delocalizzazione delle attività presenti nel porto interno dove la loro presenza è incompatibile con le trasformazioni auspicata dal presente PRP.

L'area inoltre nella prima fase svolge la funzione strategica di vasca per il contenimento del volume di sedimenti da dragare per adeguare le quote dei fondali delle aree prospicienti gli attracchi delle banchine di Costa Morena e di S. Apollinare.

COMPONENTI FUNZIONALI:

Nel subambito Costa Morena Est le componenti funzionali caratterizzanti sono la funzione portuale *FCA – Funzione cantieristica navale*, relativa allo svolgimento delle attività legate ai cantieri navali e la funzione Autorità Militare *FAM – Funzione autorità militare*, relativa allo svolgimento delle attività legate alle attività delle Autorità Militari

NORME TRANSITORIE:

Nelle more del completamento delle opere del subambito gli attuali attracchi per i mezzi delle Autorità Militari di maggiori dimensioni, per i mezzi di servizio e i rimorchiatori presso la banchina Sciabiche e i cantieri navali distribuiti nel porto interno di Brindisi potranno continuare a svolgere le attuali funzioni.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: 150.000 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Colmata

SPECCHIO ACQUEO DI PERTINENZA – SUPERFICIE: n.d.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: -10.00m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 300 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min. -10.00m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +2.50 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi militari, pilotine, rimorchiatori.

OPERE A TERRA

E' consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono:

SUPERFICIE COPERTA: max 5% della Superficie complessiva del Subambito (SS).

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): 25 m

Agli edifici destinati ad attività portuali, produttive, di deposito, ai parcheggi in elevazione e ai relativi impianti tecnologici (ad es. torre e sistemi di controllo, radar e altro) non si applicano limiti di altezza.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

Nel subambito Costa Morena Est sono previsti interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica al fine di ricostruire, a seguito della realizzazione della cassa di colmata, un ambiente naturale di ricucitura ambientale all'interno di un tratto di litorale con una forte pressione antropica e fortemente frammentato dal punto di vista ambientale a causa della presenza dell'area portuale fino a raggiungere mare.

Gli interventi di mitigazione e di inserimento paesaggistico ambientale dell'opera comprendono:

- la ricostruzione di un ambiente naturale di ricucitura ambientale all'interno del litorale del porto fortemente frammentato dal punto di vista ambientale;
- la riqualificazione del verde esistente in corrispondenza dell'"attacco a terra" della cassa di colmata corrispondente al tratto di costa che si sviluppa lungo via Enrico Fermi e la ricucitura dello stesso con le nuove opere di mitigazione;
- integrazione e aumento della massa arborea arbustiva della fascia litoranea attraverso nuovi rimboschimenti e realizzazione di ampie zone di macchia mediterranea;
- realizzazione di rilevati vegetati "dune" di altezze variabili a mitigazione visiva della cassa di colmata;
- realizzazione di zone depresse ai piedi dei rilevati per la creazione di zone umide "stagni retrodunali";
- la sistemazione ambientale della risagomatura della sponda occidentale della nuova foce del Fiume Grande attraverso nuovi impianti di macchia mediterranea.

Le aree verdi di nuova realizzazione saranno dotate di alcuni sentieri in semplice terra battuta e ghiaia, eventualmente utilizzabili dai frequentatori della zona. A questi si aggiunge la realizzazione della viabilità carrabile di accesso alla nuova opera portuale.

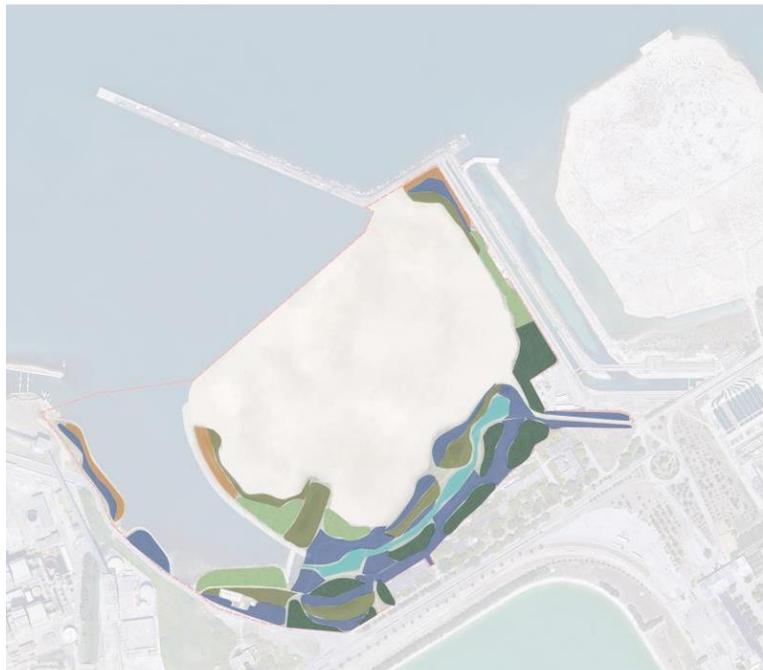
Le dune in terra dovranno avere una altezza di circa 1-1,5 m nella zona ovest, in prossimità di viale Albert Einstein, e circa 2,5-3 m in prossimità della cassa di colmata. Sulle dune e nelle restanti aree limitrofe alle dune si svilupperà l'intervento vegetazionale di cui sopra. La vegetazione verrà prevista seguendo 6 tipologie diversi, a seconda dell'area in cui verranno disposti e della funzione che dovranno assolvere.

MODALITÀ DI ATTUAZIONE:

Le caratteristiche degli interventi di mitigazione ambientale da attuare lungo il perimetro della vasca di colmata sono già definite nell'ambito del progetto dei lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est.



Opere di mitigazione ambientale



LEGENDA

- 1 | Macchia densa arboreo-arbustiva composta da *Quercus ilex*, *Fraxinus ornus*, *Pinus halepensis*, *Juniperus communis*, *Pistacia lentiscus* e *Arbutus unedo*
- 2 | Macchia arbustiva alta fronte mare composta da *Tamarix gallica* e *Vitex agnus-castus*
- 3 | Macchia mediterranea bassa rada composta da *Cistus salvifolius*, *Cistus monspeliensis*, *Helichrysum italicum* e *Senecio cineraria*
- 4 | Macchia mediterranea alta composta da *Pistacia lentiscus*, *Myrtus communis* e *Arbutus unedo*
- 5 | Prateria di erbacee con arbusti isolati composta da semina di *Paspalum* e *Cistus salvifolius*, *Cistus monspeliensis*, *Helichrysum italicum* e *Senecio cineraria*
- 6 | Aree umide composte da *Schoenus nigricans*, *Tripidium ravennae* e *Juncus littoralis*

Subambito Area Retroportuale per la logistica integrata

LOCALIZZAZIONE: l'Area retroportuale per la logistica dell'ambito Porto Esterno è localizzata a tergo dell'area di Capo Bianco e comprende tutta l'area libera di insediamenti industriali fino al limite della Strada delle Pedagne.

OBIETTIVI: quale supporto operativo alle attività di banchina dell'ambito è necessario prevedere, preferibilmente in adiacenza alle aree operative, la presenza di un'area logistica dove si possono svolgere le funzioni connesse allo stoccaggio, manipolazione, trasformazione e al trasferimento delle merci e le attività complementari a questi servizi tra i quali i servizi alle imprese, ai mezzi di trasporto e alle persone.

COMPONENTI FUNZIONALI:

Nell'Area Retroportuale per la logistica integrata le componenti funzionali caratterizzanti sono:

- funzione portuale *FI – Funzione Industriale* relativa allo svolgimento di attività industriali legate alla produzione, costruzione, trasformazione, manutenzione, stoccaggio e movimentazione di prodotti e manufatti industriali;
- funzione portuale *FC – Funzione Commerciale e Logistica*, relativa allo svolgimento delle attività legate alla produzione di beni ed al relativo trasporto.
- funzione portuale *FCA – Funzione cantieristica navale*, relativa allo svolgimento delle attività legate ai cantieri navali.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO:100.000 m²

OPERE A TERRA

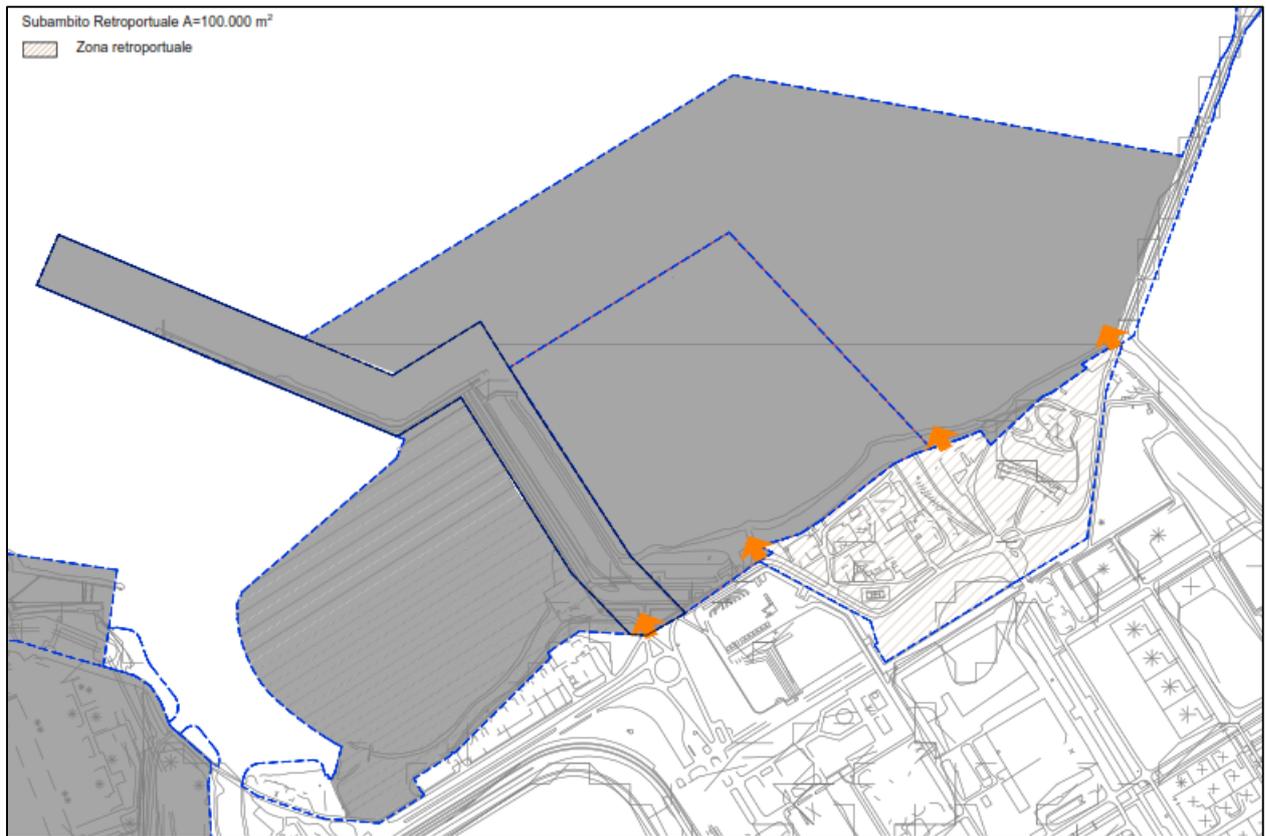
È consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono:

SUPERFICIE COPERTA: 10.000 m² in aggiunta agli edifici esistenti da conservare. In caso di demolizione di edifici esistenti la volumetria potrà essere recuperata.

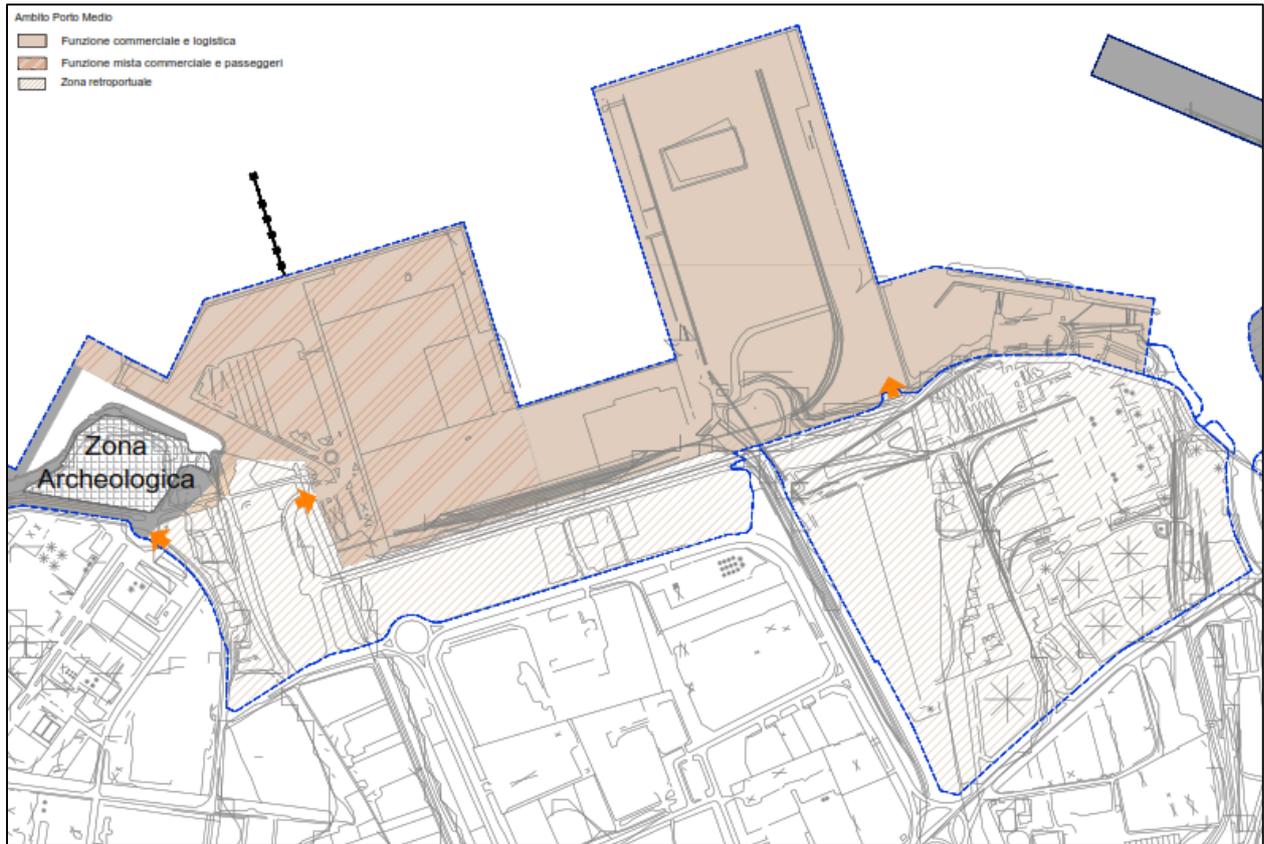
ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): 15 m

Agli edifici destinati ad attività portuali, produttive, di deposito, ai parcheggi in elevazione e ai relativi impianti tecnologici (ad es. torre e sistemi di controllo, radar e altro) non si applicano limiti di altezza.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento.



Art. 21. Ambito Porto Medio



L'Ambito Porto Medio comprende i seguenti subambiti

- Subambito Costa Morena
- Subambito Costa Morena Ovest
- Subambito Area Retroportuale per la logistica integrata

Subambito Costa Morena

LOCALIZZAZIONE: Il subambito di Costa Morena è localizzato bacino meridionale del porto medio e comprende il molo di Costa Morena Est e parte di Costa Morena Ovest ed è delimitato a sud da Viale Alberto Einstein.

OBIETTIVI: La previsione di un terminal polifunzionale è giustificato dalla necessità di fornire al porto di Brindisi quelle doti di flessibilità indispensabili per essere pronto ad acquisire, rapidamente, nuove tipologie di traffico, seguendo le indicazioni del mercato, senza sconvolgere l'assetto complessivo del porto. L'AdSP intende inoltre mantenere tutte le attività che si svolgono all'interno di questa area relative a concessioni demaniali marittime già affidate come pure quelle attività che hanno già ottenuto parere favorevole da parte del Comitato di Gestione alla data di adozione del presente PRP.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

Nel subambito Costa Morena la componente funzionale caratterizzante è quella *FC – Funzione Commerciale e Logistica*, relativa allo svolgimento delle attività legate alla produzione di beni ed al relativo trasporto.

Sono anche ammesse le seguenti funzioni:

- funzione portuale *FI – Funzione Industriale*, petrolifera e produttiva relativa allo svolgimento di attività industriali legate alla produzione, costruzione, trasformazione, manutenzione, stoccaggio e movimentazione di prodotti e manufatti industriali, alla movimentazione e stoccaggio di prodotti petroliferi e alla produzione e distribuzione di energia elettrica.
- funzione portuale *FPA – Funzione di servizio passeggeri, ivi compreso i crocieristi*, relativa allo svolgimento delle attività e dei servizi di assistenza ai traghetti ed alle crociere.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: 420.000 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Terminal commerciale

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Min -14.00 m s.l.m.m; Max 15.00 m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 2250 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min. -14.00 m s.l.m.m; Max 16.00 m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +2.50 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi merci varie, navi Ro-Ro, navi Con-Ro, navi Ro-Pax, navi porta rinfuse, navi cisterna, navi gasiere, navi car carriers, navi porta contenitori, navi Pax, navi da crociera.

OPERE A TERRA

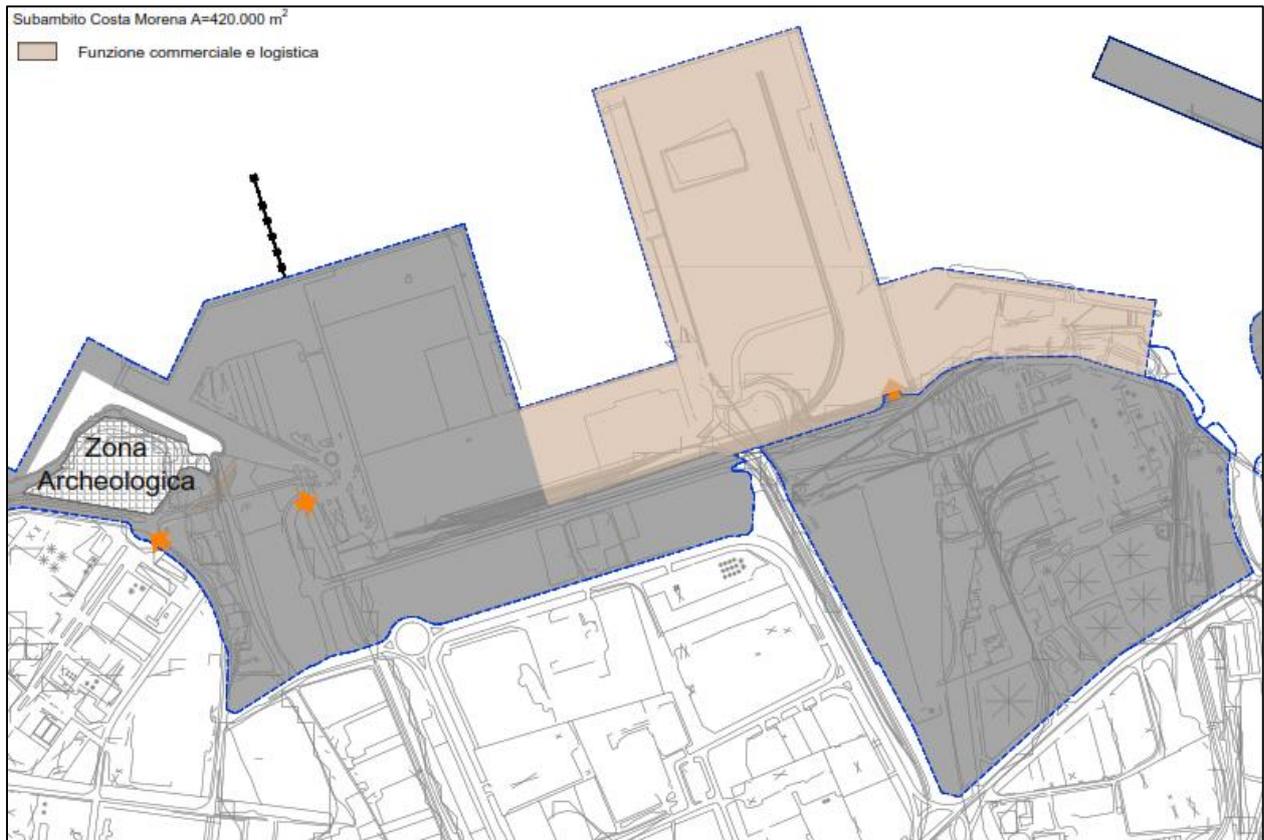
È consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono:

SUPERFICIE COPERTA: max 10% della Superficie complessiva del Subambito (SS).

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): 15 m

Agli edifici destinati ad attività portuali, produttive, di deposito, ai parcheggi in elevazione e ai relativi impianti tecnologici (ad es. torre e sistemi di controllo, radar e altro) non si applicano limiti di altezza.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Subambito Costa Morena Ovest

LOCALIZZAZIONE: Il subambito di Costa Morena Ovest comprende tutta la semiporzione occidentale dell'omonimo molo compresa la banchina di levante di S. Apollinare.

OBIETTIVI: La previsione di un terminal polifunzionale destinato sia i traffici Ro-Ro (Autostrade del Mare), che a quello dei Passeggeri (Ro-Pax e Crociere) in grado di adattarsi alle richieste del mercato senza richiedere modifiche dell'assetto complessivo del terminal è giustificato dalla necessità di fornire al porto di Brindisi quelle doti di flessibilità indispensabili per consentire lo sviluppo delle due principali tipologie di traffico del porto.

COMPONENTI FUNZIONALI:

Nel subambito Costa Morena Ovest le componenti funzionali caratterizzanti sono la funzione portuale *FC – Funzione Commerciale e Logistica*, relativa allo svolgimento delle attività legate alla produzione di beni ed al relativo trasporto e la funzione portuale *FPA – Funzione di servizio passeggeri*, ivi compreso i crocieristi, relativa allo svolgimento delle attività e dei servizi di assistenza ai traghetti ed alle crociere.

E' anche ammessa la seguente funzione:

- funzione portuale *FI – Funzione Industriale*, petrolifera e produttiva relativa allo svolgimento di attività industriali legate alla produzione, costruzione, trasformazione, manutenzione, stoccaggio e movimentazione di prodotti e manufatti industriali, alla movimentazione e stoccaggio di prodotti petroliferi e alla produzione e distribuzione di energia elettrica.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: 150.000 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Terminal Autostrade del Mare e Passeggeri

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Min -12.00 m s.l.m.m.; Max -14.00 m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 850 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min -12.00 m s.l.m.m.; Max -14.00 m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +2.50 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi Ro-Ro, navi Con-Ro, navi Ro-Pax, navi car carriers, navi Pax, navi da crociera, navi cisterna, navi gasiere.

OPERE A TERRA

È consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono:

SUPERFICIE COPERTA: max 5% della Superficie complessiva del Subambito (SS).

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): 15 m

Agli edifici destinati ad attività portuali, produttive, di deposito, ai parcheggi in elevazione e ai relativi impianti tecnologici (ad es. torre e sistemi di controllo, radar e altro) non si applicano limiti di altezza.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

Subambito Costa Morena ovest A=150.000 m² Funzione mista commerciale e passeggeri

Subambito Area Retroportuale per la logistica integrata

LOCALIZZAZIONE: l'Area logistica retroportuale dell'ambito Porto Medio è localizzata a tergo delle aree di Costa Morena e Costa Morena Ovest e comprende tutta l'area libera di insediamenti compresa tra Viale Albert Einstein, Via Maiorana, Strada per S. Apollinare e via E. Fermi ad est.

OBIETTIVI: quale supporto operativo alle attività di banchina dell'ambito è necessario prevedere, preferibilmente in adiacenza alle aree operative, la presenza di un'area logistica dove si possono svolgere le funzioni connesse allo stoccaggio, manipolazione, spedizione e al trasferimento delle merci e le attività complementari a questi servizi tra i quali i servizi alle imprese, ai mezzi di trasporto e alle persone.

COMPONENTI FUNZIONALI:

Nel subambito Costa Morena Est le funzioni caratterizzanti sono:

- funzione portuale *FI – Funzione Industriale* relativa allo svolgimento di attività industriali legate alla produzione, costruzione, trasformazione, manutenzione, stoccaggio e movimentazione di prodotti e manufatti industriali;
- funzione portuale *FC – Funzione Commerciale e Logistica*, relativa allo svolgimento delle attività legate alla produzione di beni ed al relativo trasporto.
- funzione portuale *FCA – Funzione cantieristica navale*, relativa allo svolgimento delle attività legate ai cantieri navali.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: 665.000 m²

OPERE A TERRA

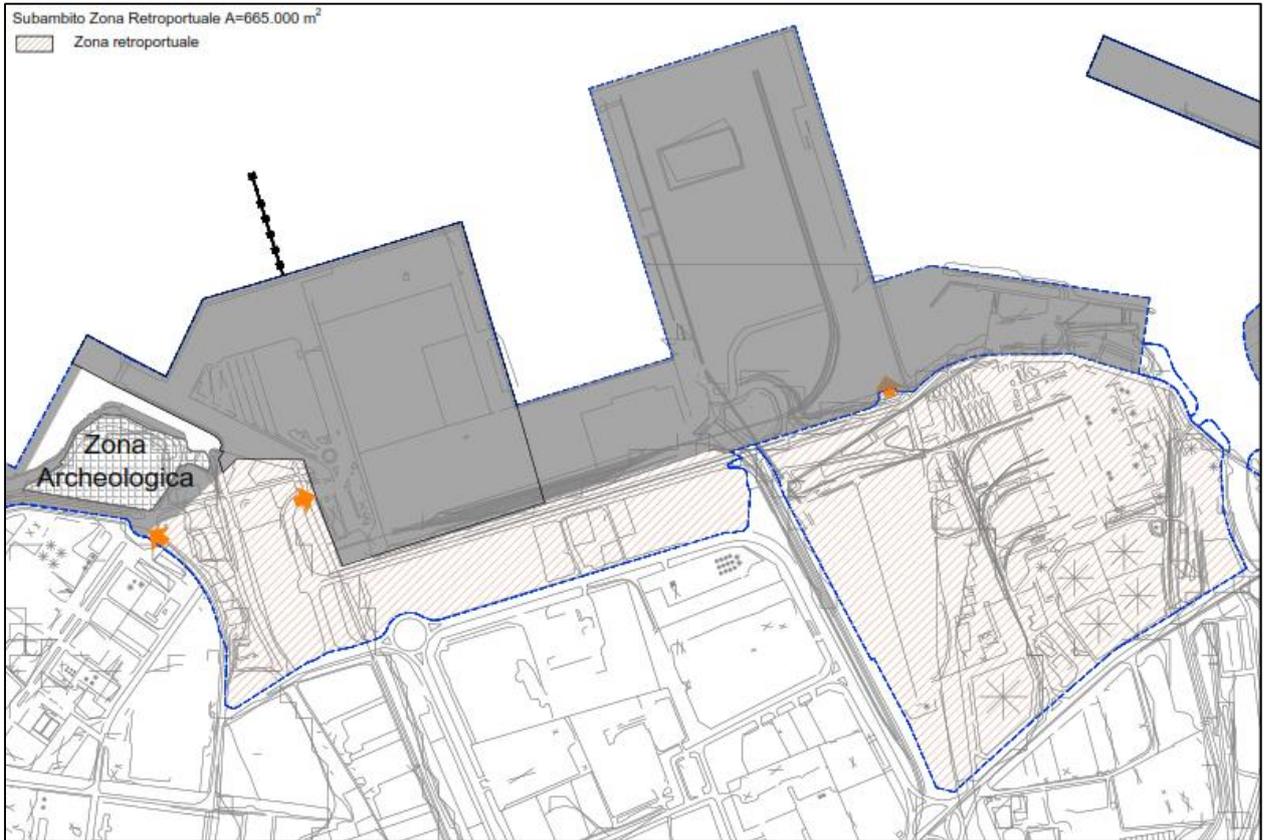
È consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono:

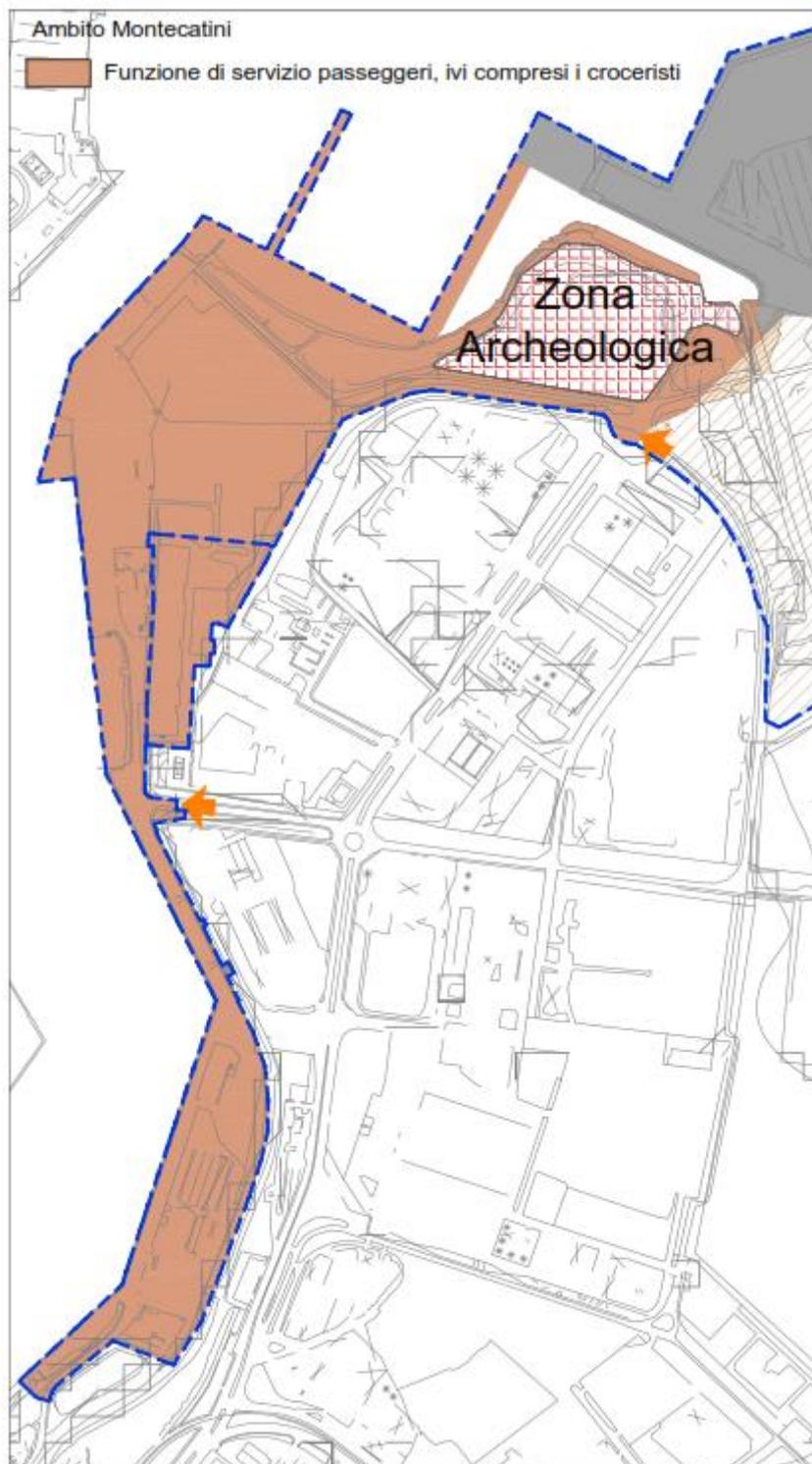
SUPERFICIE COPERTA: 20.000 m² in aggiunta agli edifici esistenti da conservare. In caso di demolizione di edifici esistenti la volumetria potrà essere recuperata.

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): 15 m

Agli edifici destinati ad attività portuali, produttive, di deposito, ai parcheggi in elevazione e ai relativi impianti tecnologici (ad es. torre e sistemi di controllo, radar e altro) non si applicano limiti di altezza.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Art. 22. Ambito Montecatini

L'Ambito Porto Passeggeri comprende i seguenti Subambiti:

- Subambito S. Apollinare
- Subambito Magazzino Montecatini
- Subambito Area archeologica Punta delle Terrare

Subambito S. Apollinare

LOCALIZZAZIONE: il subambito di S. Apollinare comprende le infrastrutture di S. Apollinare la sponda di levante del canale Pigonati e tutte le banchine della sponda est del Seno di Levante compresa la banchina a sud della calata Feltrinelli levante e tutti i piazzali operativi a tergo.

OBIETTIVI: la previsione di un terminale dedicato per il traffico di cabotaggio è giustificata dal ruolo che Porto di Brindisi intende rivestire, in questo settore, nell'ambito del sistema regionale e nazionale.

Le attuali richieste nel settore passeggeri e crocieristico e le previsioni di crescita, hanno comportato la necessità di prevedere la realizzazione di un terminale destinato ad uso prevalente del traffico delle crociere.

Tutte le banchine del subambito saranno destinate preferibilmente, ma non in maniera esclusiva, alle navi da crociera. Le interne al seno di Levante potranno inoltre continuare ad essere utilizzate per la movimentazione delle rinfuse solide.

Tuttavia la riqualificazione degli spazi a terra delle banchine interne al Seno di Levante è orientata anche qualificare le aree destinate al traffico commerciale dedicato alla movimentazione di merci con rotabili, ro-ro, (principalmente a supporto degli insediamenti esistenti). Si specifica inoltre che i piazzali operativi delle banchine del subambito potranno essere utilizzate, all'occorrenza, per lo stoccaggio e l'assemblaggio di prodotti industriale (es. pale eoliche).

Al fine di migliorare l'operatività della banchina S. Apollinare/Montecatini è previsto un intervento per aumentare le dimensioni del dente di attracco portandolo dagli attuali 22 m a 40 m.

COMPONENTI FUNZIONALI:

Nel subambito S. Apollinare la componente funzionale caratterizzante è la funzione portuale *FPA – Funzione di servizio passeggeri, ivi compreso i crocieristi*, relativa allo svolgimento delle attività e dei servizi di assistenza ai traghetti ed alle crociere.

È anche ammessa la funzione portuale *FC – Funzione Commerciale e Logistica*.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: 195.000 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Terminal Passeggeri

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Min -10.00 m s.l.m.m.; Max -12.00 m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 1650 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min -10.00 m s.l.m.m.; Max -12.00 m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +2.50 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi da crociera, navi Ro-Pax, navi Pax, navi Ro-Ro, navi porta rinfuse, navi merci varie, navi car carriers.

OPERE A TERRA

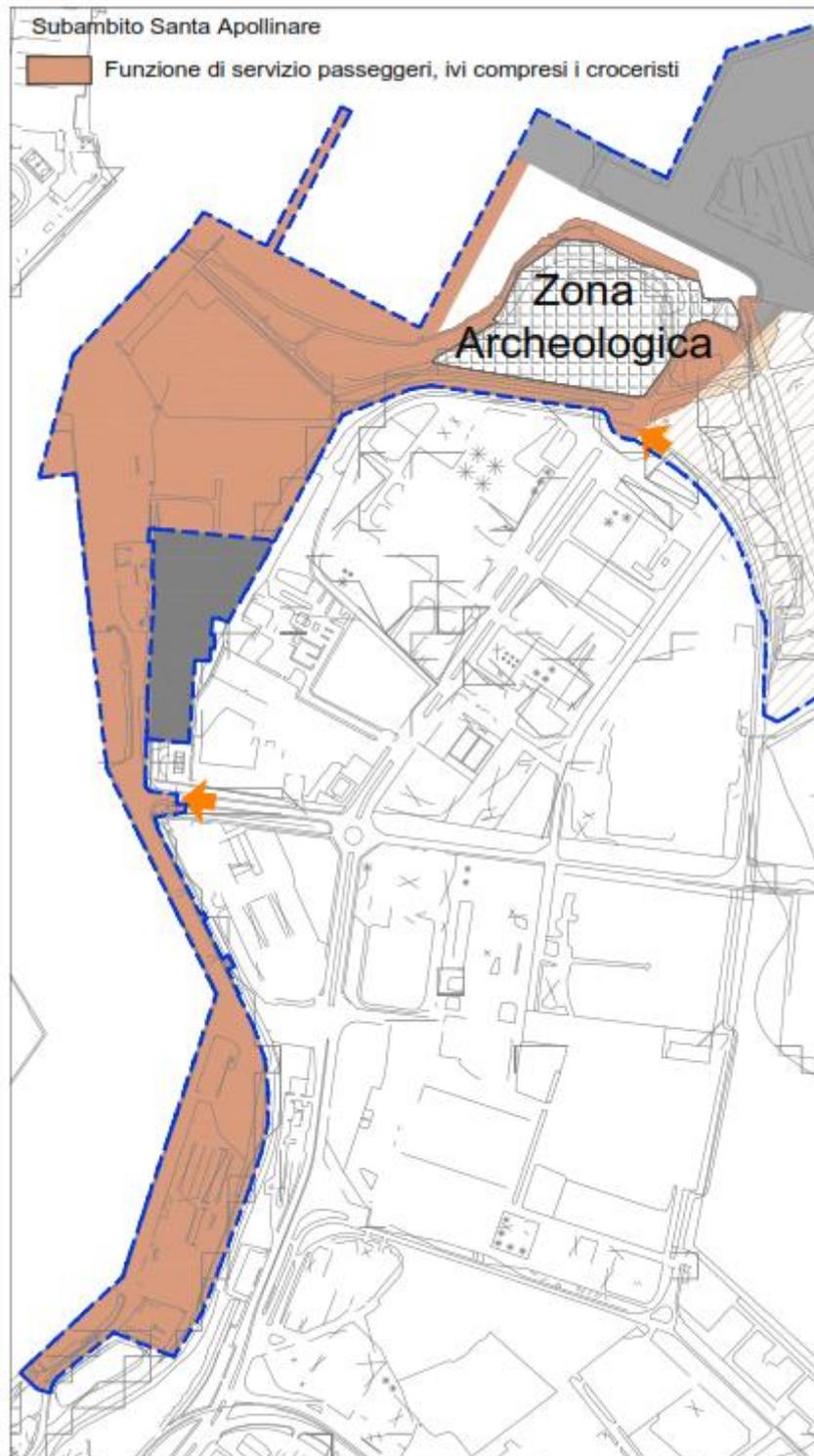
È consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono:

SUPERFICIE COPERTA: max 10% della Superficie complessiva del Subambito (SS).

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): 15 m

Agli edifici destinati ad attività portuali, produttive, di deposito, ai parcheggi in elevazione e ai relativi impianti tecnologici (ad es. torre e sistemi di controllo, radar e altro) non si applicano limiti di altezza.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Subambito Magazzino Montecatini

LOCALIZZAZIONE: Il sub ambito del Magazzino Montecatini comprende la struttura esistente denominata ex-Magazzino Montecatini ed una porzione di area circostante

OBIETTIVI: la AdSP intende recuperare il magazzino Montecatini attraverso interventi di restauro, conservazione e riqualificazione architettonica, strutturale e funzionale con l'obiettivo di utilizzare il capannone per funzioni compatibili con le necessità della città e con il traffico dei passeggeri.

Al fine di renderlo direttamente fruibile e raggiungibile dalla città storica sarebbe auspicabile realizzare un collegamento pedonale tra le banchine del porto storico e le banchine adiacenti il capannone.

COMPONENTI FUNZIONALI:

Nel subambito Magazzino Montecatini la componente funzionale caratterizzante è la funzione espositivo-museale e fieristica e la funzione portuale *FPA – Funzione di servizio passeggeri, ivi compreso i crocieristi*, relativa allo svolgimento delle attività e dei servizi di assistenza ai traghetti ed alle crociere.

È anche ammessa la *funzione commerciale* al fine di ospitare attività legate al retail al food e all'entertainment.

NORME TRANSITORIE:

Nelle more della attuazione degli interventi previsti nel presente PRP è consentito lo svolgimento delle attuali attività.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 18.500 m²

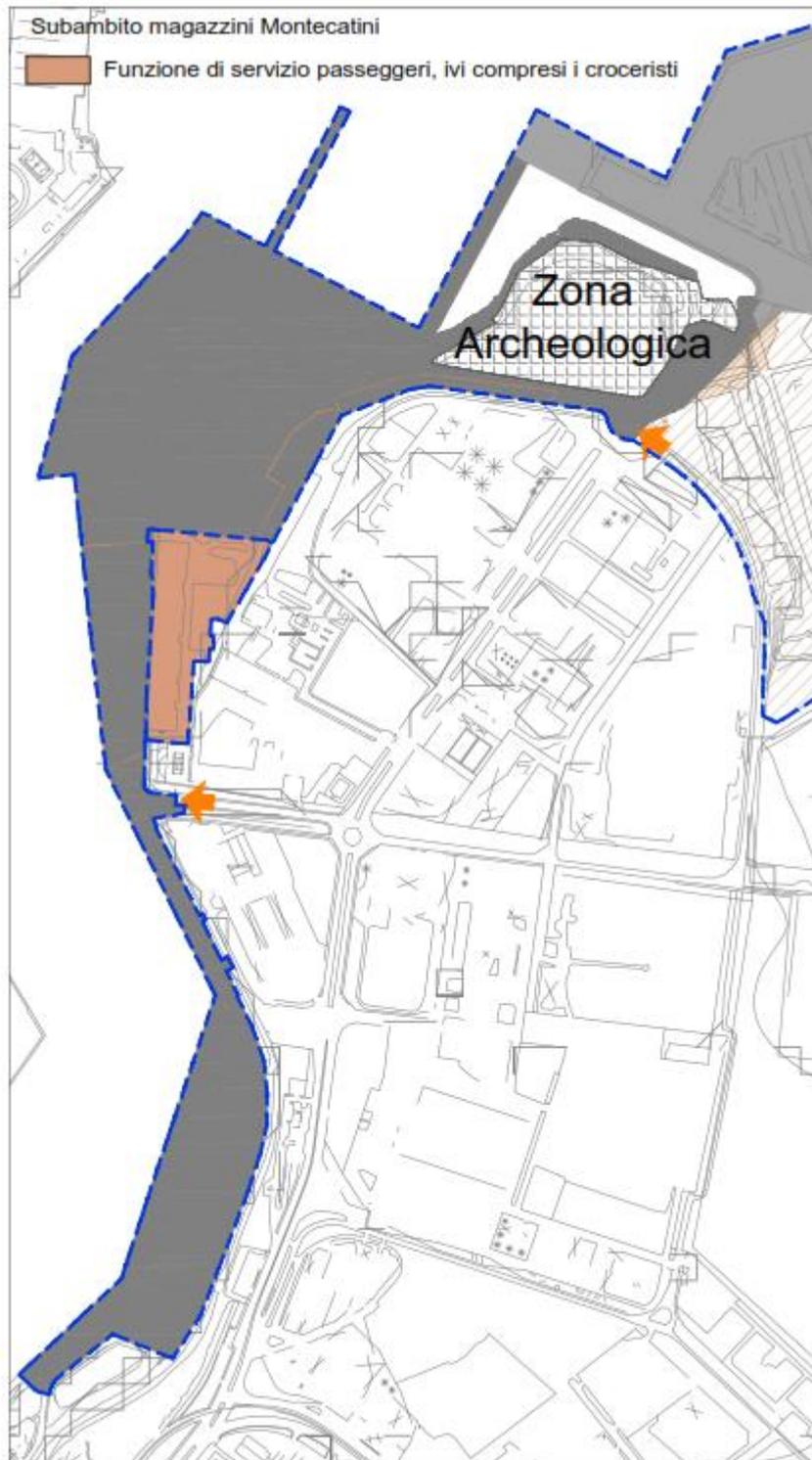
OPERE A TERRA

È consentita la realizzazione di strutture accessorie e di servizio se necessarie per rendere la struttura esistente funzionale per le attività caratterizzanti e ammissibili nel rispetto e nella salvaguardia della struttura del capannone di cui è esclusa la demolizione.

SUPERFICIE COPERTA: è ammessa la realizzazione di una SUL aggiuntiva pari a un massimo del 10% della SUL del capannone.

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): 7 m

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: strutture accessorie e di servizio



Subambito Area archeologica Punta delle Terrare

LOCALIZZAZIONE: Il sub ambito dell'Area archeologica Punta delle Terrare è situato all'interno dell'ambito del Porto Medio, alla foce del fiume piccolo, e comprende una zona di rilevante valore archeologico compresa tra il subambito Costa Morena Ovest e S. Apollinare e al suo interno è compresa anche Villa Skirmurt.

OBIETTIVI: la AdSP si pone l'obiettivo di tutelare e salvaguardare il patrimonio ambientale e storico-archeologico esistente nell'area di interesse, promuovendo il recupero funzionale e la valorizzazione delle strutture esistenti per destinarle a finalità ricreative e culturali, e favorire la fruizione controllata dell'area.

Al fine di renderlo direttamente fruibile e raggiungibile dalla città storica sarebbe auspicabile la realizzazione del collegamento pedonale tra le banchine del porto storico e le banchine adiacenti il capannone Montecatini previsto dal PRP.

COMPONENTI FUNZIONALI:

Nel subambito Area archeologica Punta delle Terrare la componente funzionale caratterizzante è la *funzione espositivo-museale* compresa nella *FT – Funzione turistica e da diporto*.

È anche ammessa la *funzione commerciale* al fine di ospitare attività legate alle attività di accoglienza dei visitatori con attrezzature mobili e/o del tipo prefabbricato (chioschi, strutture di legno smontabili etc.).

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 53.860 m²

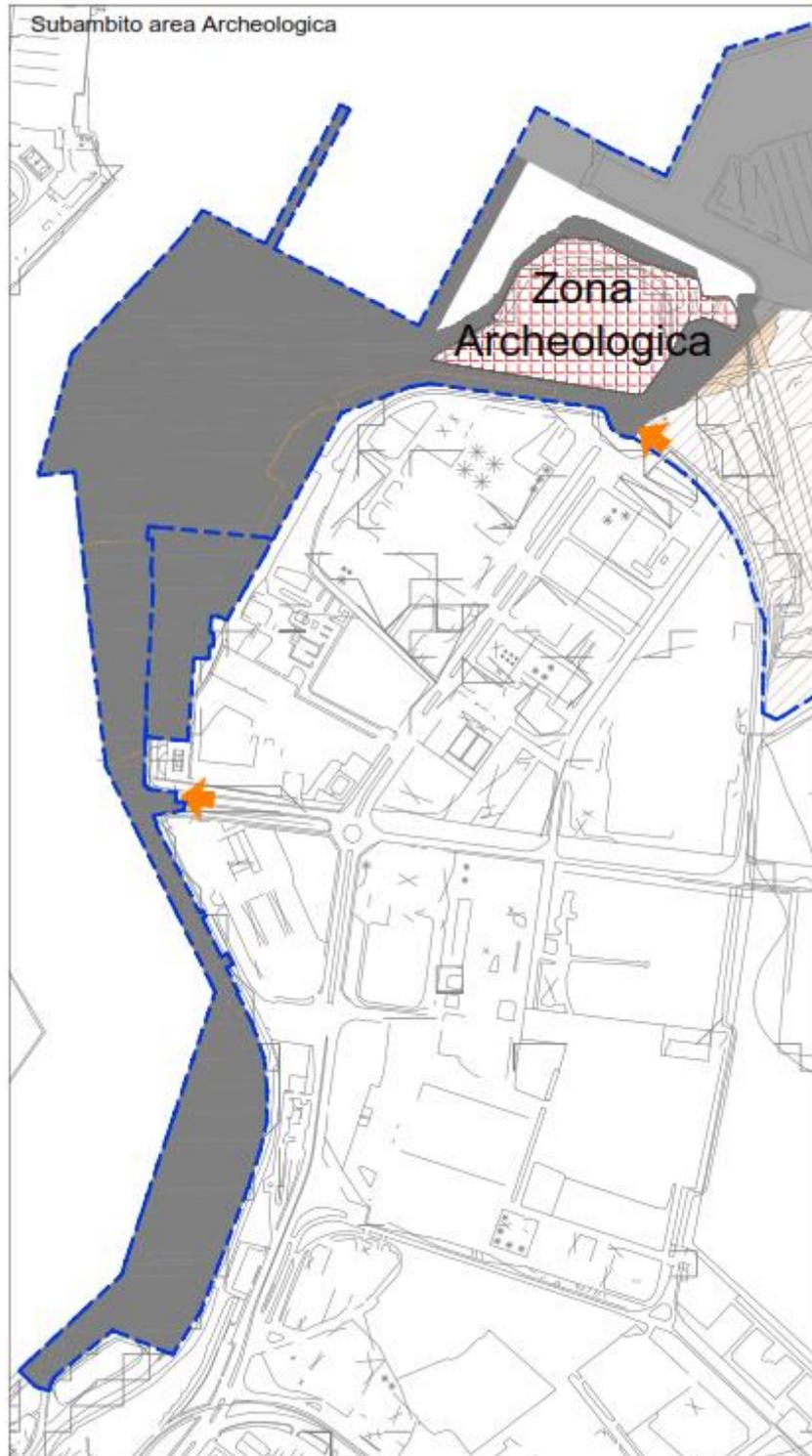
OPERE A TERRA

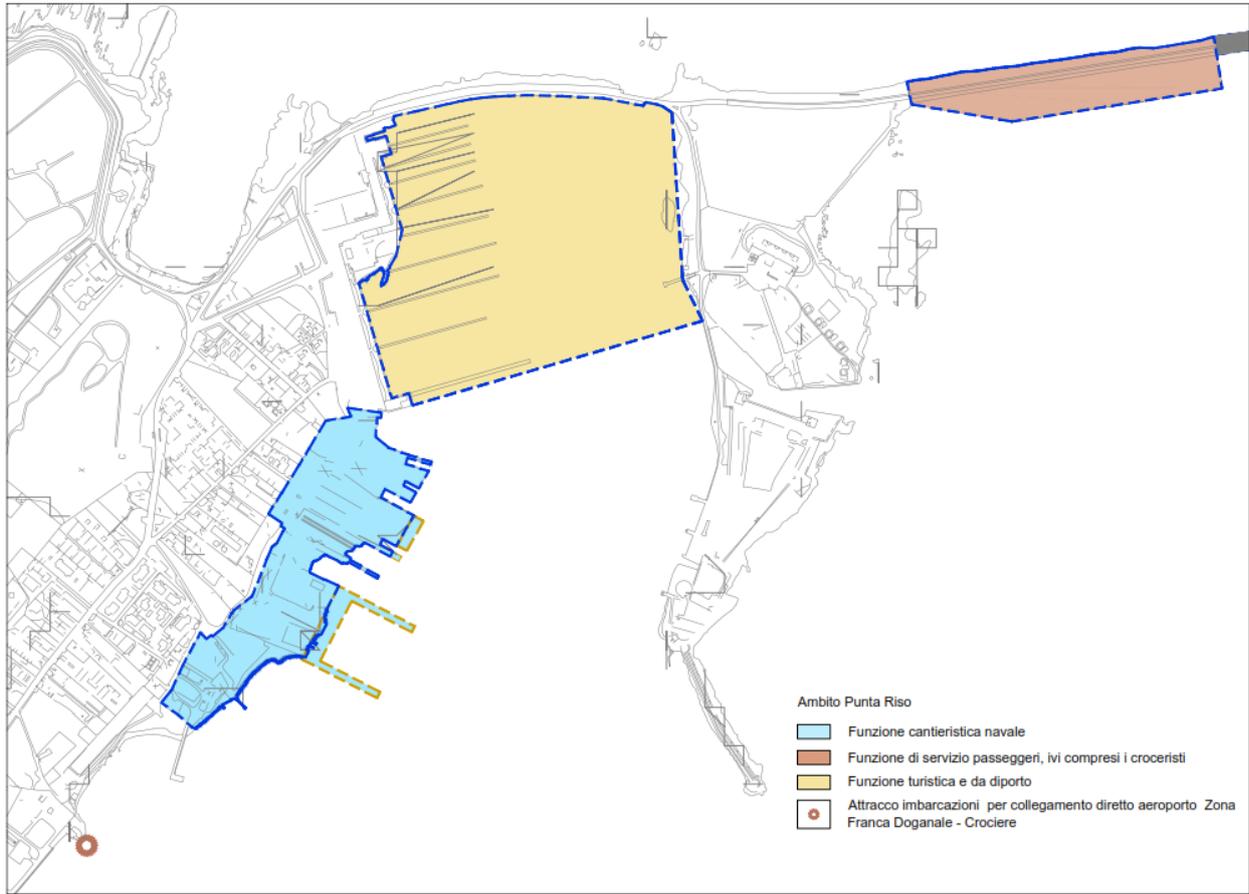
È consentita la realizzazione di strutture accessorie e a servizio delle attività caratterizzanti e ammissibili, da realizzare preferibilmente con tecnologie costruttive prefabbricate e con utilizzo di materiali ecologici, nel rispetto e nella salvaguardia delle aree archeologiche (parcheggio, info point, servizi igienici, punto ristoro, cartellonistica divulgativa, percorsi /passerelle lignee, illuminazione ecc.)

SUPERFICIE COPERTA: max 2% della Superficie complessiva del Subambito (SS)

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): 5 m

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: strutture accessorie e di servizio



Art. 23. Ambito Punta Riso

L'Ambito Punta Riso comprende i seguenti Subambiti:

- Subambito Terminal Crociere
- Subambito Diporto esterno
- Subambito Cantieristica navale
- Subambito Corridoio extradoganale

Subambito Terminal Crociere

LOCALIZZAZIONE: il nuovo terminal crociere è localizzato alla radice della diga di Punta Riso.

OBIETTIVI: la AdSP intende sviluppare la vocazione per passeggeri e crocieristi del Porto di Brindisi realizzando un terminal da utilizzare in sinergia con il terminal di S. Apollinare o come accosto sussidiario per coprire le punte di traffico e in caso di condizioni meteomarine avverse, così da potenziare l'offerta infrastrutturale dello scalo per questa tipologia di traffici.

Per garantire i servizi necessari alla funzione crocieristica sia a mare che a terra, accoglienza, attesa, imbarco e sbarco, movimentazione bagagli, passeggeri e merci necessarie all'approvvigionamento delle navi.

In corrispondenza dell'ingresso all'area operativa del Terminal è prevista la realizzazione di strutture a terra funzionali all'esercizio delle attività di security dell'area

COMPONENTI FUNZIONALI:

Nel subambito Terminal Crociere presso Punta Riso la componente funzionale caratterizzante è la funzione portuale *FPA – Funzione di servizio passeggeri, ivi compreso i crocieristi*, relativa allo svolgimento delle attività e dei servizi di assistenza ai traghetti ed alle crociere.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: 35.000 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Terminal Passeggeri

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Min-12.00 m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 350 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min-12.00 m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +2.50 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi da crociera, navi Pax.

OPERE A TERRA

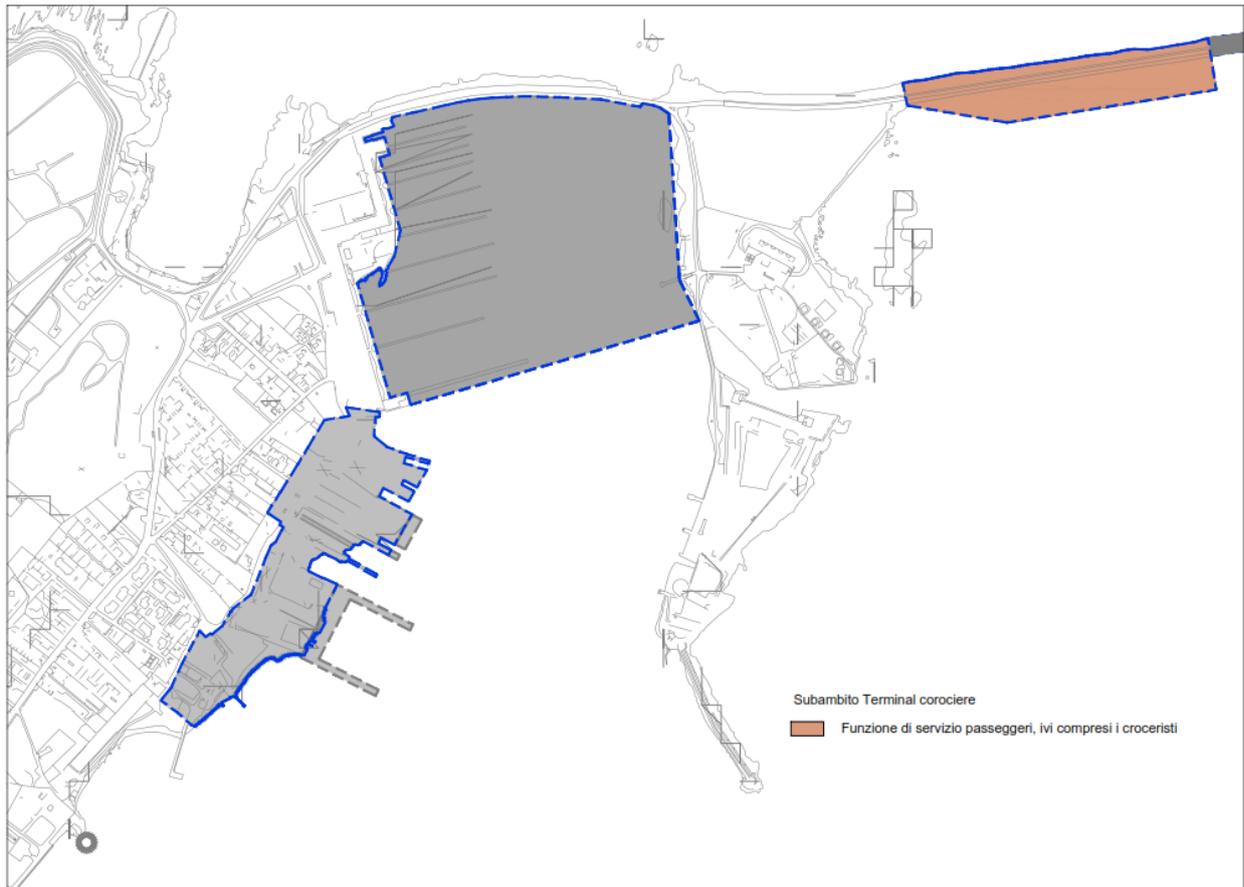
È consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono:

SUPERFICIE COPERTA: max 10% della Superficie complessiva del Subambito (SS).

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): 15 m

Agli edifici destinati ad attività portuali, produttive, di deposito, ai parcheggi in elevazione e ai relativi impianti tecnologici (ad es. torre e sistemi di controllo, radar e altro) non si applicano limiti di altezza.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Subambito Diporto esterno

LOCALIZZAZIONE: il subambito diporto esterno è localizzato nella porzione settentrionale del Porto Medio ad est dell'Isola di S. Andrea e comprende il Marina di Brindisi.

OBIETTIVI: la AdSP intende confermare ed ampliare l'offerta legata al diporto nautico per imbarcazioni da diporto di medie/grandi dimensioni prevedendo una nuova infrastruttura che interesserà lo specchio acqueo ad ovest dell'Isola di S. Andrea con caratteristiche (porto green) compatibili con la sua localizzazione a stretto contatto con un'area di pregio ambientale e paesaggistico.

Nello specchio acqueo ad ovest dell'Isola di S. Andrea, in corrispondenza del varco esistente nel corpo della diga di Punta Riso, è previsto un adeguamento dei fondali, in modo tale da consentire il passaggio delle piccole imbarcazioni sotto il ponte di collegamento con l'isola al fine di evitare che queste utilizzino l'imboccatura del porto e minimizzare le interferenze sulla sicurezza alla navigazione.

Le presenti NTA definiscono la funzione dello specchio acqueo e delle infrastrutture a mare funzionali all'ormeggio delle imbarcazioni.

Nel sub ambito la pianificazione delle aree a terra, classificate come Aree di interfaccia porto-città, è di competenza comunale. La pianificazione di tali aree è dunque di competenza comunale che, previo parere della AdSP, ne dovrà appunto pianificare l'uso tenendo conto della funzione attribuita alle banchine.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

Nel subambito la componente funzionale caratterizzante, limitata allo specchio acqueo ed alle strutture a mare, è quella di portuale funzione portuale *FT – Funzione turistica e da diporto*, relativa allo svolgimento delle attività legate al diporto nautico ed ai servizi legati al turismo nautico.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: 44.000 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Infrastruttura per la nautica da diporto

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: -14.00m s.l.m.m

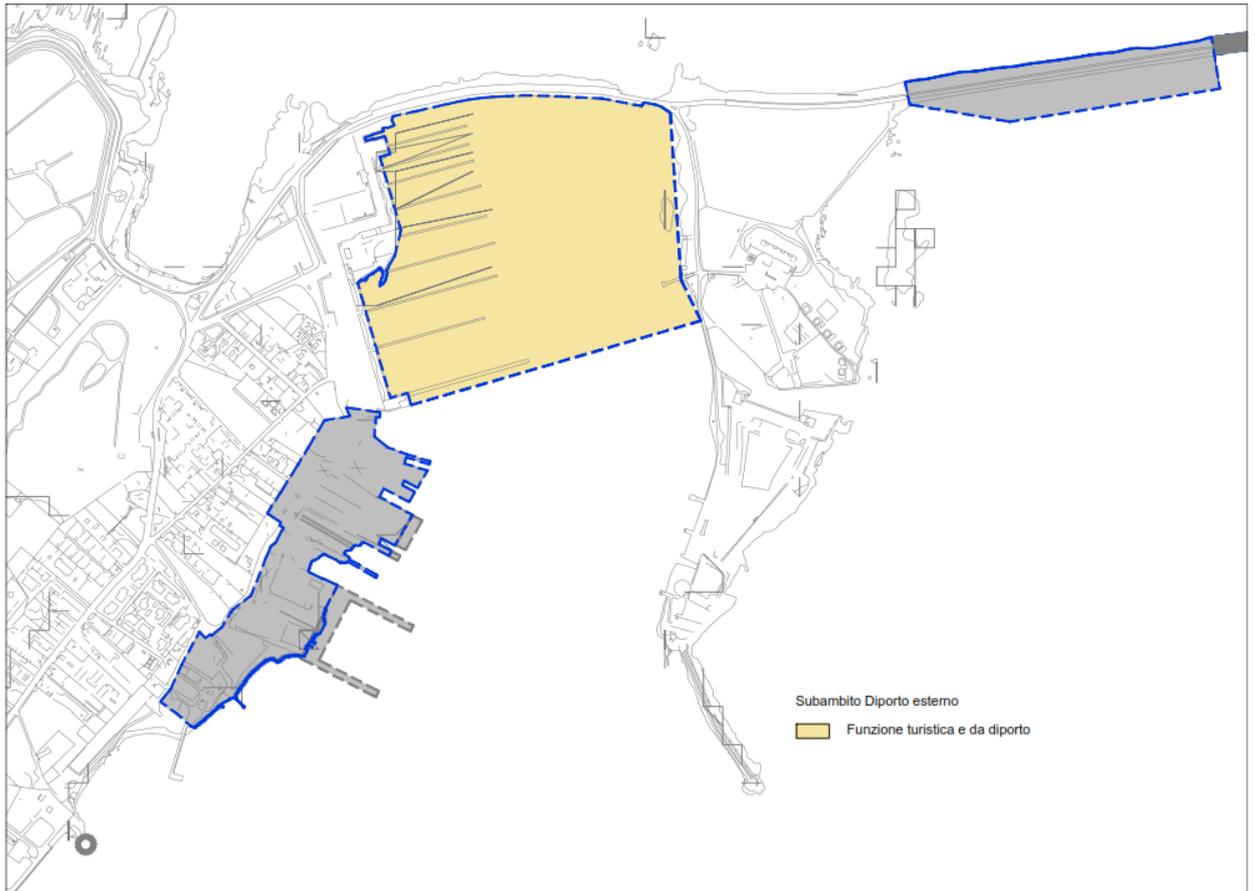
FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: n.d.

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min. -1.50 m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: Min +0.50 m s.l.m.m.; Max +2.00 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: imbarcazioni da diporto, yacht, imbarcazioni Autorità (Marina Militare, Piloti, Ormeggiatori, etc.).

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Subambito Cantieristica navale

LOCALIZZAZIONE: l'area del subambito cantieristica navale è localizzata nella porzione settentrionale del Porto Medio a sud del Marina di Brindisi e comprende tutti i cantieri navali presenti. Le aree a terra sono delimitate da Via Torpediniere Perseo che costituisce anche la viabilità di accesso alle aree.

OBIETTIVI: L'area della cantieristica navale praticamente coincide con le aree dei cantieri navali esistenti immediatamente a sud della Marina di Brindisi. Le attuali infrastrutture, a terra ed a mare, esistenti e le attuali quote dei fondali prospicienti costituiscono un limite alle dimensioni delle imbarcazioni che possono essere gestite dai cantieri stessi. La AdSP intende potenziare le infrastrutture esistenti in modo da consentire lo sviluppo della cantieristica navale anche in considerazione della vocazione dell'area. A tale scopo oltre ad un potenziamento delle infrastrutture a terra ed a mare è previsto che i fondali dello specchio acqueo operativo dei cantieri navali vengano approfonditi in modo da garantire una profondità minima di 10 m.

Le attività cantieristiche insediate presso il subambito in oggetto potranno esercitare attività purché conformi a quanto stabilito dal Piano di Zonizzazione Acustica Comunale vigente. A tale scopo nel caso che le emissioni sonore delle attività svolte dovessero superare i limiti del suddetto Piano potrà essere valutata la possibilità di impiegare idonee barriere acustiche per riportare le emissioni al disotto dei limiti di Piano

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

Nel subambito la componente funzionale caratterizzante è quella di portuale - funzione portuale *FCA – Funzione cantieristica navale*. È anche ammessa la funzione portuale *FT – Funzione turistica e da diporto*, relativa allo svolgimento delle attività legate al diporto nautico ed ai servizi legati al turismo nautico.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: 75.000 m²

OPERE A MARE

SPECIE: banchine, pontili, bacini di carenaggio, vasche per travel lift, scivoli.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Min-10.00m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: n.d.

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min. -10.00m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +3.00 m s.l.m.m.

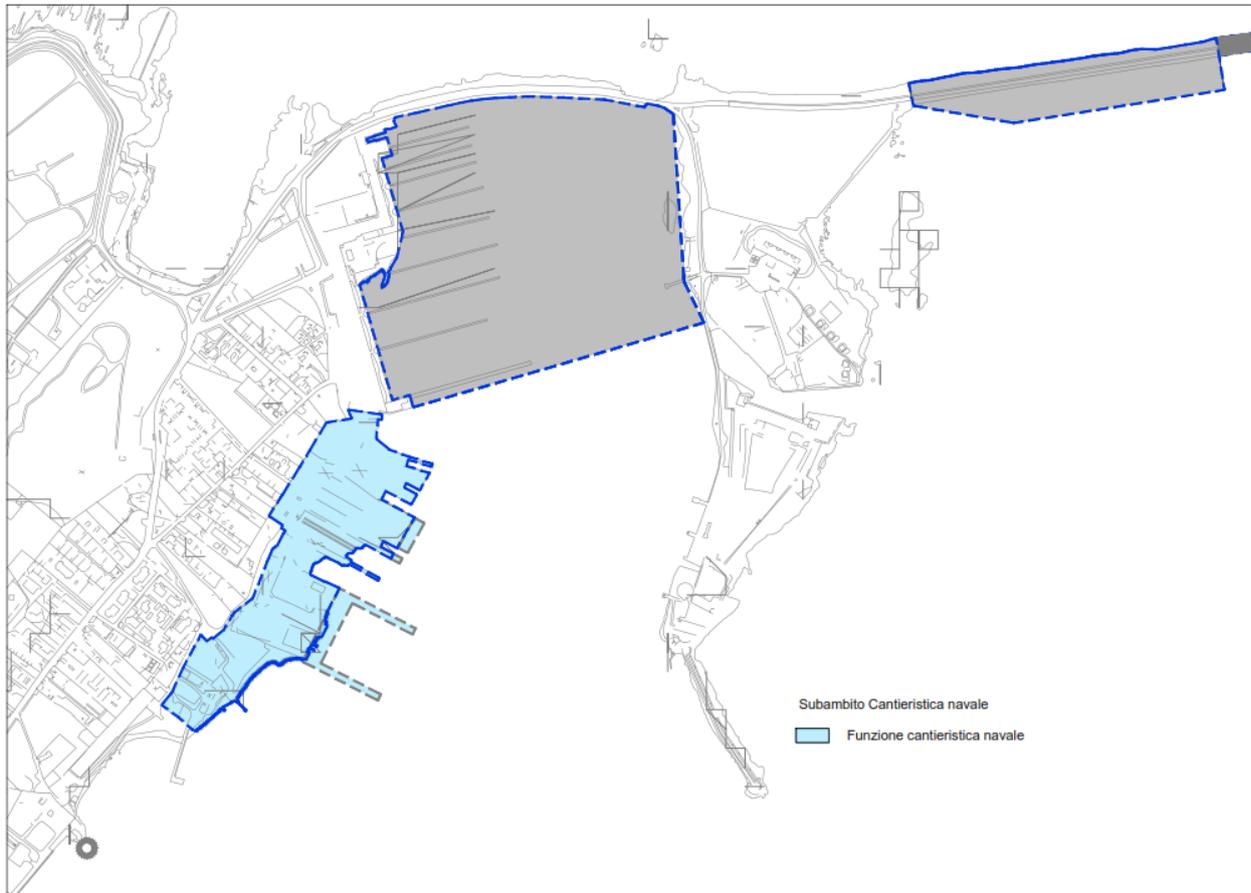
TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi commerciali, navi da crociera, traghetti, imbarcazioni da diporto, yacht, mezzi di servizio, rimorchiatori.

OPERE A TERRA

E' consentita la nuova edificazione di 5.000 m² in aggiunta agli edifici esistenti da conservare nel rispetto dei parametri che seguono. In caso di demolizione di edifici esistenti la volumetria potrà essere recuperata.

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): 15 m

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Subambito Corridoio extradoganale

LOCALIZZAZIONE: il corridoio collega l'accosto posto a sud dell'area cantieristica, nell'area a mare del sedime aeroportuale, con la Zona Franca Doganale e il Terminal crociere di S. Apollinare per il trasferimento delle merci e dei crocieristi direttamente da/a l'aeroporto a/da le aree della Zona Franca Doganale e del terminal crociere.

OBIETTIVI: la AdSP intende promuovere le agevolazioni concesse dall'area l'area Zona franca doganale e semplificare l'accesso dei crocieristi che arrivano/partono a/da l'aeroporto alle aree dei terminal crociere eliminando i tempi per un doppio controllo al passaggio dei limiti doganali.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

Nel subambito le componenti funzionali caratterizzanti sono la funzione portuale *FC – Funzione Commerciale e Logistica*, relativa allo svolgimento delle attività legate alla produzione di beni ed al relativo trasporto e la funzione portuale *FPA – Funzione di servizio passeggeri, ivi compreso i crocieristi*, relativa allo svolgimento delle attività e dei servizi di assistenza ai traghetti ed alle crociere è quella di portuale

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: n.d.

OPERE A MARE

SPECIE: strutture di accosto ed ormeggio per navi commerciali e navi per trasporto di passeggeri

SPECCHIO ACQUEO DI PERTINENZA – SUPERFICIE: n.d.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: -14.00m s.l.m.m

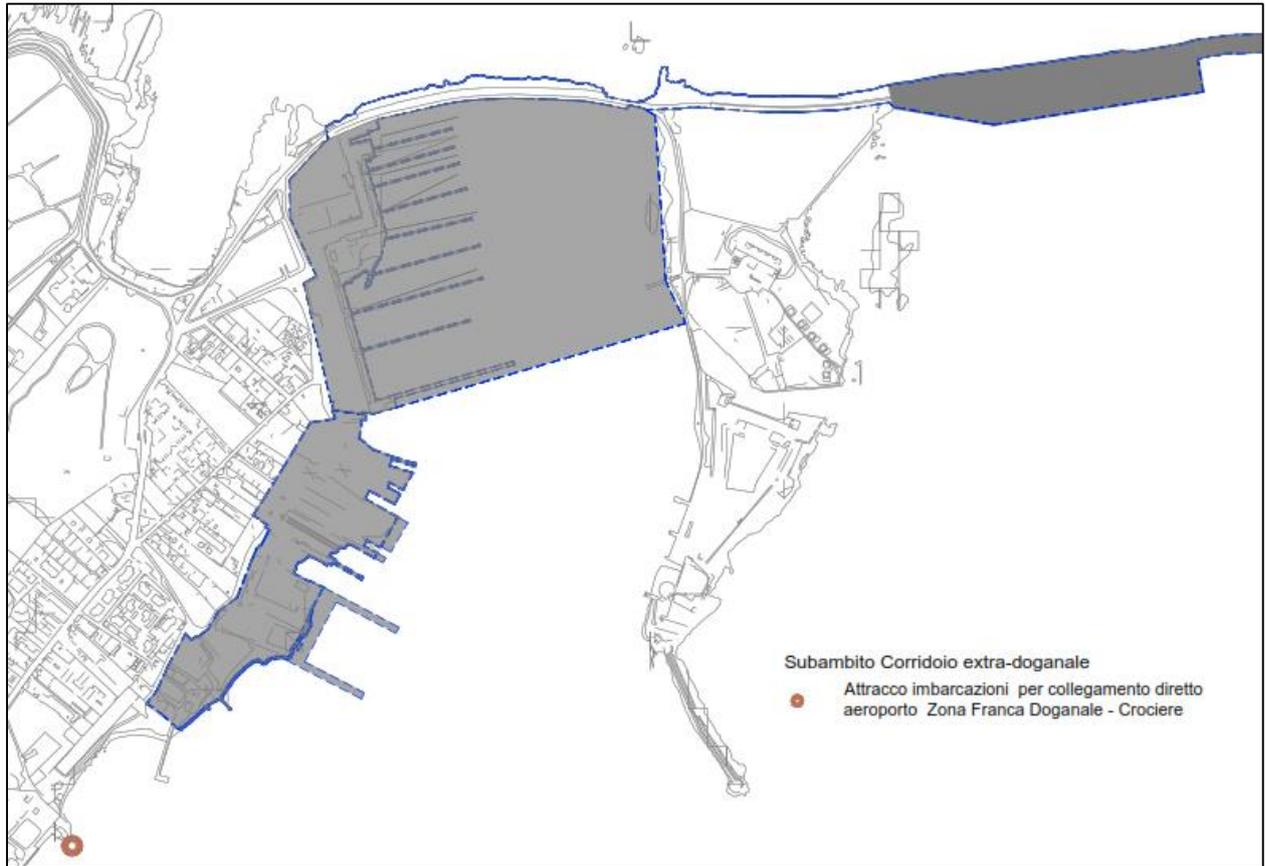
FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 760 m

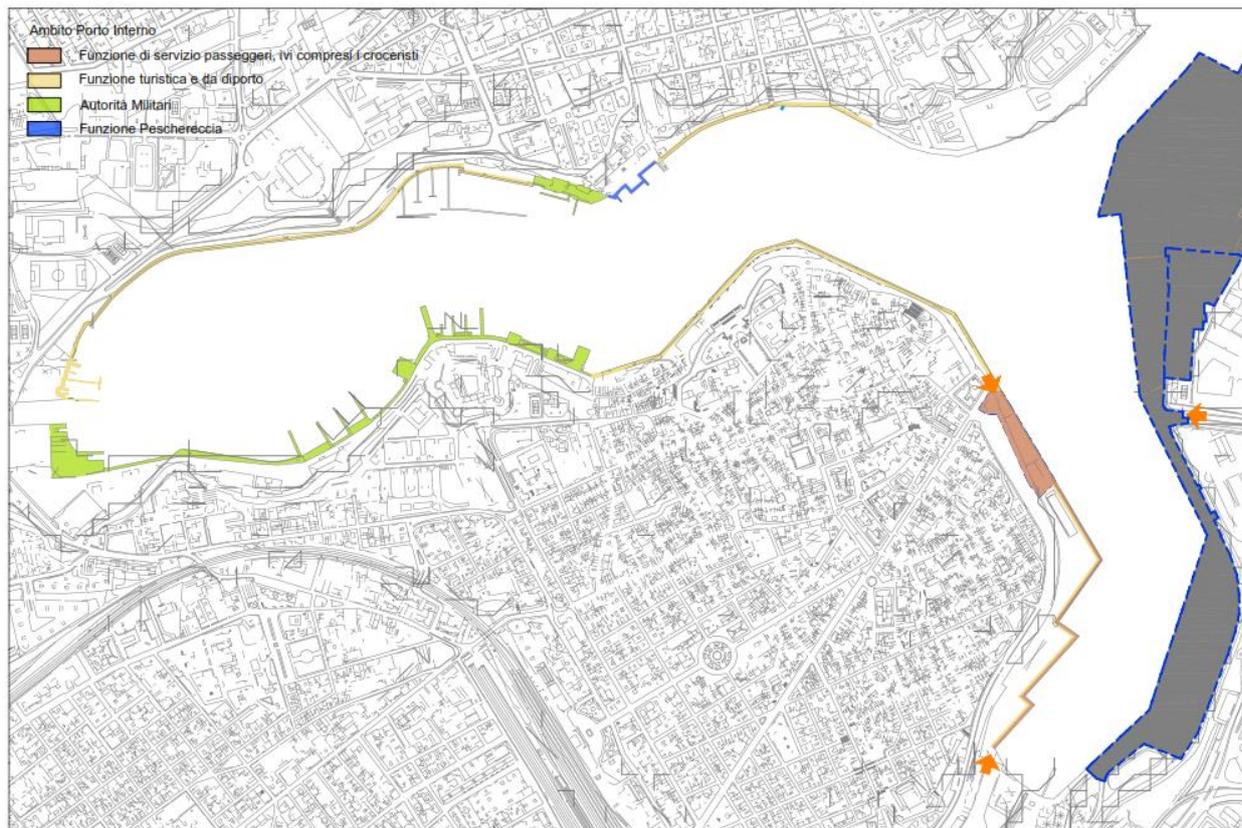
PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min. -14.00m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +3.00 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi commerciali, traghetti pax

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Art. 24. Ambito Porto Interno

L'Ambito Porto Interno comprende i seguenti Subambiti:

- Subambito Nautica da diporto
- Subambito Autorità Militari
- Subambito Area Peschereccia

Subambito Nautica da diporto e crociere

LOCALIZZAZIONE: l'area del subambito della nautica da diporto si sviluppa all'interno dei seni di levante e di ponente e comprende, procedendo in senso orario e partendo dal seno di Levante - limite sud della banchina Feltrinelli, le aree "ex Nafta", le banchine Nuova e Vecchia Rampa, Carbonifera Sud e Nord, Stazione Marittima, Centrale/Dogana e Sciabiche fino al limite dell'area militare e le banchine della sponda settentrionale del seno di ponente ad esclusione dei tratti destinati alle Autorità Militari e alla pesca e dell'area del cantiere navale posto alla foce del canale Cillarese in sponda sinistra.

OBIETTIVI: La AdSP intende realizzare in queste aree un polo della nautica da diporto specializzandone l'utilizzo e mantenendo per le banchine Nuova e Vecchia Rampa e Carbonifera Sud e Nord anche la funzione passeggeri prevedendone quindi l'utilizzo per i traffici delle navi da crociera.

In questo ambito la pianificazione di competenza della AdSP è limitata alla fascia di banchina di larghezza media pari a circa 5 m per la quale è previsto che venga destinata all'ormeggio di imbarcazioni da diporto e di navi da crociera. Le aree a tergo della suddetta fascia di banchina sono invece inquadrare come aree di interazione porto-città. La pianificazione di tali aree è dunque di competenza comunale che, previo parere della AdSP, ne dovrà appunto pianificare l'uso tenendo conto della funzione attribuita alle banchine.

Le attività attualmente presenti lungo le suddette banchine, non coerenti con le funzioni attribuite nelle presenti NTA e in generale con le attività urbane delle aree retrostanti, come ad esempio gli attracchi per i rimorchiatori sulla banchina Sciabiche e le attività del cantiere navale presente a nord della foce del fosso Cillarese, dovranno essere trasferite presso la banchina ed il piazzale operativo del Subambito di Costa Morena Est. Per l'area del cantiere navale, la cui fascia di banchina è destinata all'ormeggio di imbarcazioni da diporto, è prevista la trasformazione ad area di interfaccia porto-città. Per tale area, la cui pianificazione diviene di competenza comunale previo parere della AdSP, in questa sede ne viene proposta la trasformazione in un'area a verde attrezzato in diretto collegamento con il parco del Cillarese. Per garantire l'accessibilità e la fruizione della suddetta area a verde si propone inoltre la realizzazione di strutture accessorie ed a servizio delle attività caratterizzanti e ammissibili, da realizzare preferibilmente con tecnologie costruttive prefabbricate e con l'utilizzo di materiali ecologici (area a parcheggio, info point, servizi igienici, punto ristoro, cartellonistica divulgativa, percorsi /passerelle lignee, illuminazione ecc.).

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

Nel subambito la componente funzionale caratterizzante è quella Portuale *FT – Funzione turistica e da diporto*, relativa allo svolgimento delle attività legate al diporto nautico ed ai servizi legati al turismo nautico e *Funzione mista passeggeri e turistico e da diporto*.

Per le banchine Nuova e Vecchia Rampa e Carbonifera Sud e Nord è inoltre prevista come caratterizzante anche la funzione portuale *FPA – Funzione di servizio passeggeri*, ivi compreso i crocieristi, relativa allo svolgimento delle attività e dei servizi di assistenza ai traghetti ed alle crociere.

Per la fascia di banchina dell'area posta a nord della foce del fosso Cillarese attualmente occupata da un cantiere navale è prevista la funzione Portuale *FT – Funzione turistica e da diporto*, relativa allo svolgimento delle attività legate al diporto nautico ed ai servizi legati al turismo nautico.

NORME TRANSITORIE

Nelle more del completamento della infrastrutturazione del subambito Costa Morena Est gli attuali

attracchi per i rimorchiatori presso la banchina Sciabiche ed il cantiere navale presente a nord della foce del fosso Cillarese possono continuare a svolgere le attuali attività. Per suddette aree ed attracchi sono consentiti solo interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria non in contrasto con il loro futuro utilizzo.

OPERE A MARE Porto interno

SPECIE: banchine e pontili per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto, traghetti, navi pax.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Max -10.00m s.l.m.m

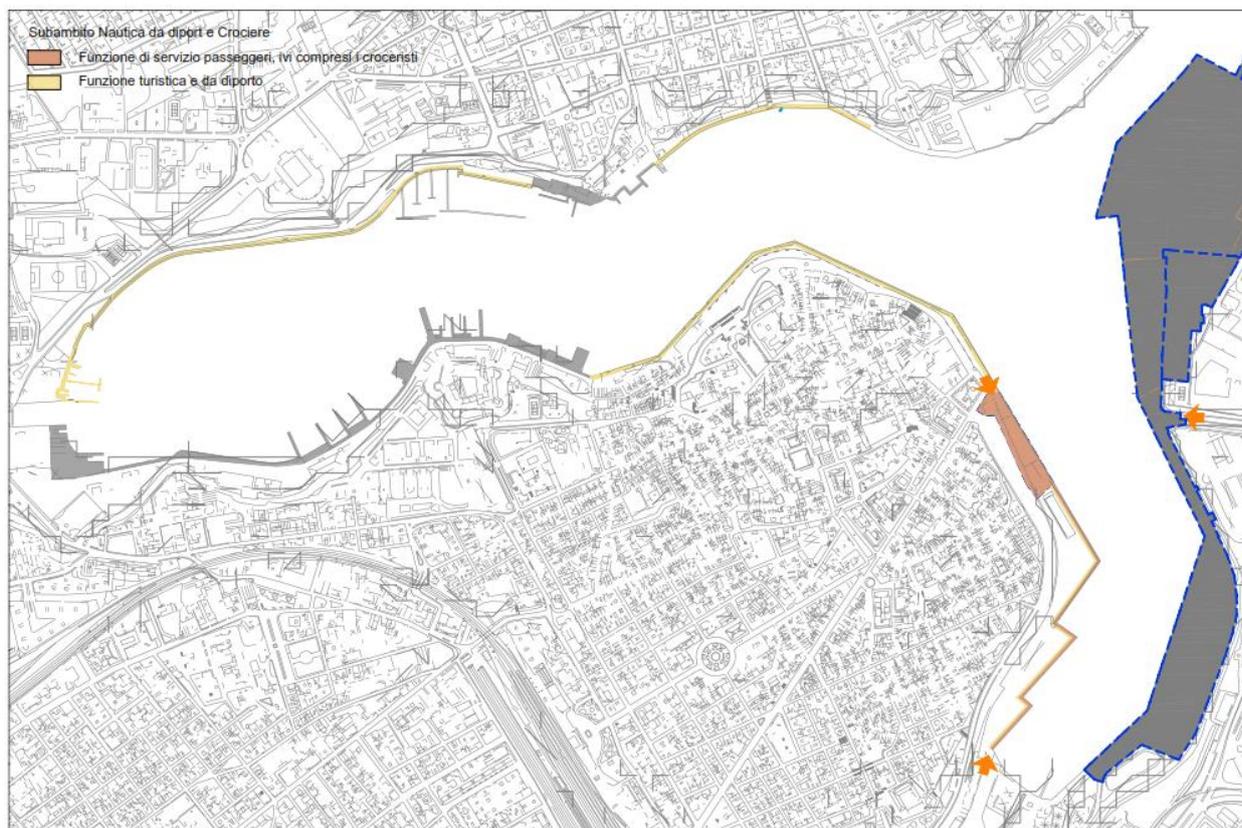
FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 3.350 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min. -10.00m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +1.50 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: imbarcazioni da diporto, yacht, traghetti, navi pax, navi da crociera.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Subambito Autorità Militari

LOCALIZZAZIONE: l'area del subambito delle Autorità Militari si sviluppa dalla banchina Ravel ad est della banchina delle Sciabiche fino al fosso Cillarese, sulla sponda sud del Seno di Ponente, e sulla sponda nord del Seno di Ponente, in corrispondenza del Villaggio del Pescatore, e corrisponde alle aree della base della Guardia di Finanza

OBIETTIVI: la previsione del PRP è quella di confermare l'attuale funzione delle aree in oggetto.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

Nel subambito la componente funzionale caratterizzante è quella funzione Autorità Militare *FAM – Funzione autorità militare*, relativa allo svolgimento delle attività legate alle attività delle Autorità Militari.

E ammessa anche la funzione portuale FCA – Funzione cantieristica navale, relativa allo svolgimento delle attività legate ai cantieri navali.

NORME TRANSITORIE

Nelle more del completamento della infrastrutturazione del subambito Costa Morena Est gli attuali attracchi per le unità della Marina Militare di maggiori dimensioni possono continuare a svolgere le attuali attività.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL SUBAMBITO: 21.300 m²

OPERE A MARE

SPECIE: banchine, pontili, scali di alaggio

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Min -6.00m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 2.300 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min -6.00m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +1.50 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: unità militari, bacini di carenaggio galleggianti, piattaforme.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Subambito Area Peschereccia

LOCALIZZAZIONE: l'area del subambito è localizzata ad est delle Autorità Militari in corrispondenza del Villaggio dei Pescatori.

OBIETTIVI: la previsione del PRP è quella di mantenere all'interno del porto interno un'area destinata alle attività legate alla pesca ed ai servizi alle imbarcazioni da pesca nonché alla movimentazione e lavorazioni prodotti della pesca.

le aree destinate alle attività legate alla pesca sono inquadrare come aree di interazione porto-città e dunque saranno oggetto di pianificazione comunale, previo parere della AdSP, che ne dovrà appunto pianificare l'uso tenendo conto della funzione attribuita alle banchine.

La pianificazione della AdSP si limita alla fascia di banchina ed alle opere di ormeggio quali pontili e moli.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

Nel subambito la componente funzionale caratterizzante è quella funzione portuale FPE– Funzione peschereccia, relativa allo svolgimento delle attività e di servizio alle imbarcazioni da pesca.

E ammessa anche la funzione portuale FCA – Funzione cantieristica navale, relativa allo svolgimento delle attività legate ai cantieri navali

OPERE A MARE

SPECIE: banchine, pontili, scalo di alaggio

SPECCHIO ACQUEO DI PERTINENZA – SUPERFICIE: n.d.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Min -3.00m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 80 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min -3.00m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +1.50 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: imbarcazioni da pesca

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento



Art. 25. Ambito Cerano

LOCALIZZAZIONE: L'ambito Industriale Produttivo è collocato in località Cerano a circa 9 km a sud del porto di Brindisi e comprende tutta l'area della Centrale Enel comprese quelle di pertinenza.

L'ambito è costituito dalla fascia demaniale che comprende anche l'opera di restituzione delle acque di raffreddamento e dell'area a tergo occupata dalle infrastrutture della centrale ENEL.

OBIETTIVI: l'attuale centrale energetica produttiva Enel nell'area Cerano è in fase di dismissione e la volontà della AdSP è quella di prevedere una sua riconversione a fonti rinnovabili seguendo le più recenti politiche in tema di transazione energetica. La riconversione contribuirebbe a soddisfare in parte il fabbisogno energetico dell'intero porto. Inoltre è intenzione della AdSP utilizzare l'area dell'ambito anche per attività connesse alla logistica portuale.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

Nell'Ambito Cerano componenti funzionali caratterizzanti sono la funzione portuale *FI – Funzione Industriale, petrolifera e produttiva* limitatamente alla produzione di energia anche da fonti rinnovabili e la funzione portuale *FC – Funzione Commerciale e Logistica*, relativa allo svolgimento delle attività legate alla produzione di beni ed al relativo trasporto e alla logistica.

