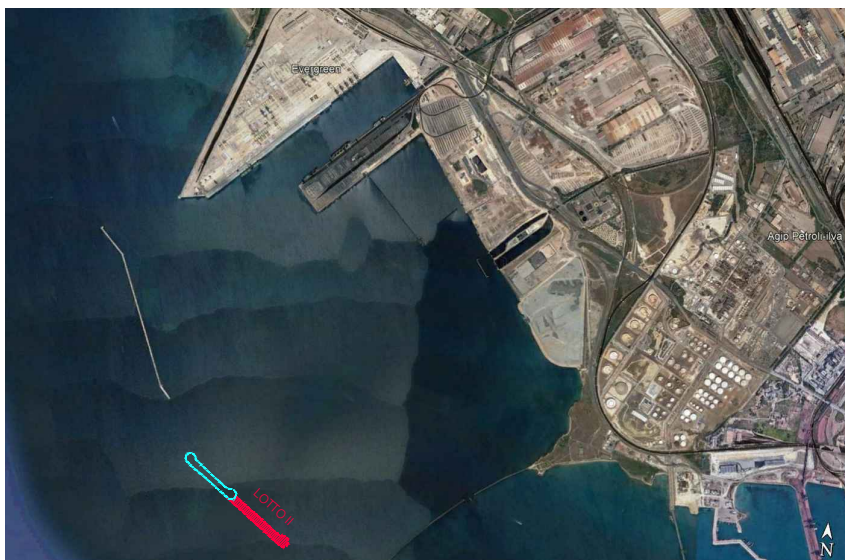


## Porto Di Taranto

# REALIZZAZIONE DELLA NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO

## LOTTO II: TRATTO DI LEVANTE



**PROGETTO DI FATTIBILITA'  
TECNICO ECONOMICA RAFFORZATO**

Progettazione:



Responsabile Integrazioni Prestazioni Specialistiche:  
**Ing. M. DI STEFANO**

Autorità Di Sistema Portuale Del Mar Ionio:

Responsabile Unico del Procedimento:  
**Ing. Gaetano Interno**

Direttore dell'Esecuzione del Contratto:  
**Ing. Vincenzo Elia**

Codice commessa:  
2202.DTA.PFTE

Titolo Elaborato:

**Studio di impatto ambientale :  
Quadro di riferimento programmatico**

Codice elaborato:

**REL 17**

Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
A	Marzo 2023	Prima emissione		A. Longo	M. Di Stefano

## Sommario

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE A LIVELLO NAZIONALE, REGIONALE E PROVINCIALE</b>	<b>3</b>
<b>2.1</b>	<b>STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA NEL SETTORE DEI TRASPORTI</b>	<b>3</b>
2.1.1	<i>Piano Strategico Nazionale Della Portualità E Della Logistica (P.S.N.P.L.)</i>	3
2.1.2	<i>Piano generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.)</i>	4
2.1.3	<i>Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.)</i>	5
2.1.4	<i>Piano Regionale Delle Merci E Della Logistica (P.R.M.L.)</i>	10
2.1.5	<i>Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2027</i>	14
2.1.6	<i>Documento Strategico Regionale (D.S.R.)</i>	21
<b>2.2</b>	<b>STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE</b>	<b>24</b>
2.2.1	<i>Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/p)</i>	24
2.2.2	<i>Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)</i>	27
2.2.3	<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) di Taranto</i>	33
<b>2.3</b>	<b>AREE NATURALI PROTETTE E DELLA RETE NATURA 2000</b>	<b>35</b>
<b>2.4</b>	<b>STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE AMBIENTALE</b>	<b>37</b>
2.4.1	<i>Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA)</i>	37
2.4.2	<i>Sito inquinato d'interesse nazionale di Taranto</i>	39
2.4.3	<i>Il Piano di bonifica delle aree del SIN di Taranto</i>	41
2.4.4	<i>Piano di Disinquinamento per il Risanamento del Territorio della Provincia di Taranto</i>	43
2.4.5	<i>Pianificazione di Bacino (PAI)</i>	44
<b>2.5</b>	<b>PIANIFICAZIONE SETTORIALE</b>	<b>46</b>
2.5.1	<i>Piano Regionale delle Attività Estrattive (P.R.A.E.)</i>	46
2.5.2	<i>Piano Regionale delle Coste (P.R.C.)</i>	47
<b>3</b>	<b>PIANIFICAZIONE URBANISTICA</b>	<b>51</b>
<b>3.1</b>	<b>LA PIANIFICAZIONE PORTUALE</b>	<b>51</b>
3.1.1	<i>Piano Regolatore Portuale di Taranto</i>	51
3.1.2	<i>Piano Operativo Triennale del Porto (P.O.T.)</i>	53
<b>3.2</b>	<b>LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE</b>	<b>54</b>
3.2.1	<i>Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.)</i>	54
3.2.2	<i>Piani comunali di zonizzazione acustica</i>	57
<b>4</b>	<b>REGIME VINCOLISTICO</b>	<b>58</b>
<b>5</b>	<b>DESCRIZIONE DEI RAPPORTI DI COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SETTORIALI</b>	

<b>E TERRITORIALI.....</b>	<b>59</b>
<b>5.1 COERENZA CON GLI STRUMENTI SETTORIALI.....</b>	<b>59</b>
5.1.1 <i>Strumenti a livello nazionale.....</i>	<i>59</i>
5.1.2 <i>Strumenti a livello regionale, provinciale e comunale.....</i>	<i>59</i>
<b>5.2 COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE.....</b>	<b>60</b>
5.2.1 <i>Strumenti a livello regionale e provinciale.....</i>	<i>60</i>
<b>5.3 COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA .....</b>	<b>61</b>
<b>5.4 COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE DELLA TUTELA NATURALISTICA .....</b>	<b>61</b>
<b>5.5 COERENZA CON I VINCOLI E LE TUTELE.....</b>	<b>61</b>

## 1 PREMESSA

Il 20 giugno 2012 i Ministri per la Coesione Territoriale, delle Infrastrutture e Trasporti, dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente, la Regione Puglia, l'Autorità Portuale, il Commissario Straordinario, la Provincia di Taranto, il Comune di Taranto, TCT S.p.A., Evergreen Line, Sogesid S.p.A. ed il Gruppo Ferrovie dello Stato (RFI S.p.A. e Trenitalia S.p.A.) hanno sottoscritto l'“Accordo per lo Sviluppo dei Traffici Containerizzati nel Porto di Taranto e il Superamento dello Stato d'Emergenza Socio-Economico-Ambientale”, procedendo alla parziale novazione ed integrazione dei Protocolli di Intesa firmati nel 1998 e nel 2009 dagli stessi Soggetti.

Allo stesso tempo, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri DPCM 17 febbraio 2012, il Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, è stato nominato Commissario Straordinario per realizzare alcune opere di grande infrastrutturazione all'interno del porto. Il provvedimento attribuisce al Commissario i poteri in grado di accelerare tutte le procedure autorizzative e di appalto delle opere programmate.

Tra le opere prioritarie previste dal Protocollo, siglato il 5 novembre 2009, figura la nuova diga foranea a protezione del Molo Polisetoriale, per la quale “dovrà essere programmata una realizzazione per lotti funzionali”. L'obiettivo è integrare il sistema di difesa artificiale del porto fuori rada, che attualmente consiste in una diga artificiale a paramento verticale di circa 1.450m, realizzata a partire dagli anni '80.

Da parte sua TCT S.p.A., concessionario del Molo Polisetoriale ove è in esercizio un terminal container, ha avviato la progettazione degli interventi di “Riqualficazione del Molo Polisetoriale di Taranto”; in particolare: ammodernamento della banchina di ormeggio propedeutico ai dragaggi a -16,50m dei fondali, adeguamento area terminal rinfuse e realizzazione di una nuova diga foranea.

Allo scopo di ottimizzare la configurazione della nuova opera marittima di difesa, nel corso dell'elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, adottato, in via preliminare, con Delibera n° 3 del 2 maggio 2006 dal Comitato Portuale, sono state studiate diverse alternative di progetto per rispondere alle prescrizioni dettate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nei voti n. 322 del 23/07/2008 e n. 96 del 22/07/2009 delle Sezioni terza e quarta riunite. Nel corso della procedura, infatti, il C.S.LL.PP. ha richiesto di modificare la configurazione delle opere foranee per risolvere le problematiche connesse agli aspetti geotecnici e di idraulica marittima.

L'Autorità Portuale è, quindi, addivenuta alla soluzione finale, cioè una nuova diga di 1.300m di lunghezza che definisce, con l'attuale opera di difesa, un secondo canale di accesso al porto commerciale di Taranto. Nel proprio parere definitivo n. 48/2010 reso nella seduta del 24/03/2010, il C.S.LL.PP. ha confermato la fattibilità della nuova diga rispetto alle problematiche inizialmente sollevate.

Il nuovo PRP è poi stato trasmesso alla Regione Puglia per avviare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica conclusasi con la determinazione Prot. 089/dir/2012/00078 del Dirigente del Servizio Ecologia che ha espresso il proprio parere motivato con indicazioni e prescrizioni. Nelle more dell'approvazione definitiva da parte della Regione, l'Autorità Portuale ha avviato, con nota Prot. N. 000525/TEC del 17.01.2013, un procedimento di adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale vigente (1980). Tale procedimento si è concluso con parere favorevole, con raccomandazioni, espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'Adunanza del 20 marzo 2013 (Prot. N. 9/2013).

I finanziamenti stanziati per l'opera, indicati nell'Accordo firmato il 20 giugno 2012, non hanno consentito di procedere alla costruzione della diga prevista nel nuovo PRP in un'unica soluzione; si è proceduto, pertanto, in due lotti funzionali, come peraltro indicato nel Protocollo di Intesa sottoscritto il 5 novembre 2009.

Lo SIA “Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto”, è stato redatto ai sensi dell'art. 22 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e dell'Allegato VII, che riportano i contenuti di uno studio di impatto ambientale.

Il progetto esecutivo del I lotto - tratto di Ponente è stato recentemente approvato e validato ed è stata inoltre perfezionata da parte del MITE la proroga di validità temporale del provvedimento di VIA n.92 del 19/05/2015 afferente agli interventi del primo lotto.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

È importante inoltre precisare che nel Rapporto “Investimenti e Riforme del PNRR per la Portualità”, pubblicato sul sito del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sono stati illustrati gli investimenti previsti per lo sviluppo della portualità dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), dal Piano Nazionale Complementare (PNC) e da risorse nazionali.

Tra i progetti riguardanti l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, all’interno del capitolo sull’Accessibilità Marittima, è inserito il progetto della Nuova Diga Foranea di Protezione del porto fuori rada di Taranto – Tratto di Ponente/Levante.

Nel rapporto del MIMS viene ricordato come tra le opere previste nel Piano Regolatore Portuale vi è, tra le altre, specificatamente nel porto fuori rada, un’importante nuova diga foranea, a gettata, integrativa di quella esistente a paramento verticale. La nuova diga foranea integra e completa le protezioni dal moto ondoso delle banchine destinate ad ormeggio ed operazioni portuali fuori rada.

Nel corso dell’elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale sono state studiate diverse alternative di progetto per ottimizzare la configurazione del sistema di opere di difesa foranee del porto fuori rada prima di addivenire alla soluzione finale, ovvero realizzare una nuova diga di circa 1.300 m di lunghezza, inclinata di circa 45° rispetto al Nord, come l’ultimo tratto dell’opera esistente e con la quale definisce un secondo canale di accesso al porto commerciale di Taranto. L’intervento, da realizzarsi in due lotti funzionali (levante e ponente), realizza la protezione dei nuovi accosti previsti nel PRP e migliora le condizioni di esercizio nella esistente darsena Polisetoriale

Il presente studio di impatto ambientale, redatto in conformità a quanto previsto nel DPCM 27/12/88 “Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale”, è relativo alla realizzazione del II lotto - tratto di Levante della diga foranea e ne prevede pertanto il completamento in conformità a quanto previsto dal progetto preliminare originario del 2012 e del Piano Regolatore Portuale del Porto di Taranto.

Tali elementi, secondo il D.P.C.M. del 27.12.1988 “*costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del giudizio di valutazione di compatibilità ambientale*”.

Il Quadro di Riferimento Programmatico considera innanzitutto lo stato degli atti e degli strumenti programmatici a livello europeo, nazionale e locale, relativi al progetto in esame ed all’area interessata dalla sua realizzazione, ed esamina poi il progetto sulla base degli strumenti di programmazione e pianificazione, al fine di verificarne la conformità con gli indirizzi e le prescrizioni da essi derivanti, anche alla luce di loro eventuali modificazioni.

La finalità del Quadro di Riferimento Programmatico è quella di illustrare, infatti, i rapporti di coerenza intercorrenti tra l’opera in oggetto e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di programmazione e pianificazione settoriale, territoriale ed urbanistica, sia a livello comunitario che nazionale e locale

Il presente Quadro di Riferimento Programmatico è stato, pertanto, articolato in due parti: una prima dedicata all’individuazione delle strategie, finalità, obiettivi ed interventi previsti e perseguiti da Piani e Programmi che hanno competenza nel governo e nella pianificazione del territorio; una seconda finalizzata alla verifica dei rapporti di coerenza e conformità del progetto in esame con gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti.

## 2 STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE A LIVELLO NAZIONALE, REGIONALE E PROVINCIALE

### 2.1 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA NEL SETTORE DEI TRASPORTI

#### 2.1.1 Piano Strategico Nazionale Della Portualità E Della Logistica (P.S.N.P.L.)

Il nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, approvato dal Consiglio dei Ministri nel Luglio 2015, è lo strumento di pianificazione strategica del settore, finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, all'agevolazione della crescita dei traffici delle merci e delle persone, alla promozione dell'intermodalità nel traffico merci e alla riforma della governance portuale.

Il Piano ha costituito il presupposto per i necessari interventi di riforma del sistema portuale, partendo dalla constatazione della situazione di difficoltà del sistema portuale italiano e dall'esigenza di ammodernare l'impianto legislativo, basato sulla legge n. 84 del 1994.

Il PSNPL è stato adottato in attuazione dell'articolo 29, comma 1, del decreto-legge n. 133 del 2014 che ha anticipato un'esigenza del settore portuale e marittimo ha assunto le dimensioni di una vera e propria urgenza.

Il Piano nasce per rispondere ad un'esigenza del sistema portuale e logistico italiano che necessitava di una riforma che consentisse al Paese di cogliere appieno la vasta gamma di opportunità di crescita e sviluppo ad esso strettamente correlati, contrastando la perdita di competitività che l'Italia sta subendo, come dimostrato dal differenziale di crescita tra i porti del Mediterraneo a fronte di un aumento generalizzato dei traffici nell'area.

Fino a qualche anno fa infatti, l'Italia, pur sostenendo la strategia sulla nuova Politica Marittima integrata europea, lanciata dall'UE nel 2007, e contribuendo alla stesura del Libro Verde e del Libro Blu, aveva basato la gestione del sistema portuale sulla Legge n.84/1994, non più in grado di rispondere alle esigenze di realizzazione di una strategia marittima integrata che fosse in grado di seguire un settore in continua evoluzione come quello del "Sistema mare", pagata da una scarsa qualità delle infrastrutture portuali che colloca l'Italia al 55esimo posto mondiale dopo Spagna, Portogallo, Grecia e altri Paesi europei.

Il Piano risponde attraverso una strategia per il rilancio del settore portuale e logistico da perseguire attraverso un valore aggiunto garantisca in termini quantitativi di aumento dei traffici e individua azioni di policy a carattere nazionale, sia settoriali che trasversali ai diversi ambiti produttivi, logistici, amministrativi e infrastrutturali coinvolti, che contribuiranno a far recuperare competitività all'economia del sistema mare in termini di produttività ed efficienza. La prima parte del Piano contiene un'ampia disamina della situazione del sistema portuale italiano inquadrato anche in relazione alla situazione internazionale ed europea con specifici approfondimenti sugli aspetti sia normativi che economici relativi allo sviluppo della rete commerciale europea (ferroviaria e portuale), all'attuale disponibilità di risorse per le autorità portuali e in generale all'andamento economico del sistema portuale.

Si trattano, inoltre, i temi della cantieristica nonché delle caratteristiche della domanda e dell'offerta nel settore marittimo sia in Italia che su scala globale evidenziando gli elementi connotativi dello sviluppo del trasporto marittimo.

La seconda parte del documento indica, invece, gli obiettivi strategici per il sistema mare declinati in specifiche azioni. Gli obiettivi individuati sono di ampia portata e concernono sia il miglioramento dell'efficienza dei porti (in questo senso si prevede tra l'altro la semplificazione e lo snellimento delle procedure, con particolare riguardo ad alcuni ambiti sensibili quali i dragaggi, anche attraverso il completamento dello sportello unico doganale e la modifica delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali e dei criteri di selezione degli investimenti infrastrutturali), sia un' adeguamento delle



infrastrutture di collegamento (in questo senso nell'ambito dell'obiettivo "Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri" si prevede la realizzazione di corridoi ferroviari veloci e il potenziamento delle connessioni via mare) sia la promozione di interventi di miglioramento del sistema logistico (attraverso l'implementazione della piattaforma logistica nazionale e all'innovazione tecnologica).

Il Piano mette in mostra l'esigenza di superare la dimensione mono-scalo degli organi di governo dei porti, a favore di strutture di governo unitarie per sistemi portuali multi-scalo.

Tale risultato prevede la creazione, in luogo delle autorità portuali, di autorità di sistema portuale in numero non superiore a quello dei porti inseriti nel Core Network (o rete centrale) delle reti transeuropee di trasporto TEN-T.

In capo alle autorità di sistema portuali si concentrano le principali funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità portuali.

La fase attuativa del Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica ha condotto il MIT e le altre amministrazioni centrali coinvolte sulle diverse materie a emanare una serie di norme e provvedimenti rispondenti ai 10 obiettivi strategici richiamati dallo stesso Piano.

Tra questi, da segnalare in primis la riforma della governance portuale attraverso il D. Lgs. 169/2016, recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84", che ha introdotto un robusto pacchetto di semplificazioni normative, di riorganizzazione di una governance complessa e di maggior coordinamento per tutti i procedimenti amministrativi relativi a controlli e autorizzazioni sull'intero ciclo merci.

Il Piano si prefigge l'obiettivo di porre la portualità e la logistica al centro della ripresa economica del Paese attraverso il sostegno al tessuto produttivo nei territori ed al commercio con i partner internazionali come strumento attivo di politica euro-mediterranea ponendo come tema centrale la promozione della sostenibilità e la tutela del mare.

### **2.1.2 Piano generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.)**

Il primo P.G.T.L. è stato approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 1986 e aggiornato con D.P.R. del 29 agosto del 1991. Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica attualmente in vigore è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001 ed è lo strumento di pianificazione del settore trasporti a livello nazionale.

Tra gli indirizzi strategici del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.) vi è la costituzione di un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (S.N.I.T.)<sup>1</sup>, con l'obiettivo dell'interconnessione delle infrastrutture prioritarie nella logica di sistema a rete.

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica traccia gli approcci strategici, le metodologie ed i criteri di valutazione delle priorità di intervento da osservare nello sviluppo dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti).

In riferimento alle infrastrutture portuali, gli obiettivi da perseguire sono due: rafforzare il ruolo strategico dell'Italia nella dinamica dei traffici mondiali e promuovere il trasporto marittimo in alternativa a quello su

---

<sup>1</sup> Per quanto riguarda i porti sono state incluse nello S.N.I.T. solo quelle infrastrutture che presentano rilevante entità di traffici ad elevato valore aggiunto, elevato grado di specializzazione, elevata entità di traffico combinato e traffici rilevanti con le isole maggiori. Per i restanti porti si fa riferimento ai piani regionali.

strada. Per il raggiungimento dei suddetti obiettivi, tra le azioni strategiche da attuare, indicate dal Piano, rientrano "il completamento e potenziamento dei nodi di transhipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari".

A partire da questo quadro di riferimento, il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) traccia, per le diverse modalità di trasporto, il futuro assetto infrastrutturale in grado di potenziare i collegamenti regionali con le reti nazionali e internazionali e garantire la competitività del sistema economico pugliese.

Gli interventi sulle infrastrutture non incluse nello S.N.I.T. sono di competenza delle Regioni nei loro Piani Regionali dei Trasporti (P.R.T.). Per garantire la necessaria coerenza degli strumenti e delle scelte di programmazione, viene innanzitutto definita una metodologia generale di pianificazione dei trasporti cui le Regioni sono invitate ad aderire, per consentire omogeneità dei contenuti e per far sì che esigenze e proposte siano confrontabili.

### 2.1.3 Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.)

Il documento programmatico generale del Piano Regionale dei Trasporti è stato approvato con L.R. n. 16 del 23 giugno 2008, "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti".

Il piano regionale dei trasporti (PRT) della Regione Puglia è il documento programmatico settoriale volto a realizzare sul territorio regionale, in armonia con gli indirizzi comunitari in materia di trasporti, con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e delle linee guida del piano generale della mobilità e con le proposte programmatiche concertate in sede di Conferenza delle regioni e Coordinamento delle regioni del Mezzogiorno, un sistema di trasporto delle persone e delle merci globalmente efficiente, sicuro, sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali e sovregionali.

Il PRT è redatto, adottato e approvato in conformità alle disposizioni dell'articolo 7 della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 (Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale), come sostituito dall'articolo 1 della legge regionale 15 novembre 2007, n. 32.

Esso è articolato secondo le modalità del trasporto, tra loro integrate, e definisce: l'assetto attuale del sistema regionale dei trasporti con le rilevate criticità nonché, le sue prospettive di evoluzione in relazione alle dinamiche in atto a livello regionale e al contesto nazionale e sovranazionale; gli obiettivi e le strategie d'intervento sul sistema multimodale dei trasporti in raccordo con gli altri strumenti di pianificazione territoriale generale e settoriale; le linee di intervento che includono i riferimenti alla riorganizzazione dei servizi e alla gerarchia delle reti infrastrutturali, nonché i criteri di selezione delle priorità di intervento, relative a:

- 1) trasporto stradale;
- 2) trasporto ferroviario;
- 3) trasporto marittimo;
- 4) trasporto aereo;
- 5) intermodalità dei passeggeri;
- 6) intermodalità delle merci;
- 7) servizi minimi di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Il PRT, in accordo con il piano generale dei trasporti, è inteso come piano direttore del processo di pianificazione regionale dei trasporti e viene attuato attraverso piani attuativi che contengono, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT.

A completamento del processo di pianificazione regionale dei trasporti possono essere elaborati specifici studi di fattibilità per singoli interventi previsti dal PRT e/o dai piani attuativi.



Il PRT e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la stesura dello schema di cui alla lettera c) del comma 3 dell'articolo 4 della legge regionale 27 luglio 2001, n. 20 (Norme generali di governo e uso del territorio), per quanto attiene l'assetto delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità a livello regionale. Relativamente a criteri, indirizzi e orientamenti di carattere generale il PRT si raccorda con quanto determinato dal **documento regionale di assetto generale (DRAG)** ai sensi delle lettere a) e b) del comma 3 dell'articolo 4 della l.r. 20/01.

Poiché il DRAG costituisce riferimento vincolante per la pianificazione provinciale e comunale, i contenuti del PRT e dei suoi piani attuativi assunti dal DRAG assumono, a loro volta, carattere vincolante rispetto alla pianificazione territoriale provinciale e comunale.

Il PRT si raccorda con i documenti di programmazione degli altri settori dell'amministrazione regionale assicurando la coerenza complessiva delle previsioni attinenti al sistema dei trasporti.

Il piano attuativo del PRT viene elaborato tenendo conto dei piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP), dei piani provinciali di bacino (PPB) di cui all'articolo 11 della l.r. 18/02 e dei piani del traffico per la viabilità extraurbana (PTVE) vigenti al momento della redazione o dell'aggiornamento del piano.

Il PRT e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all'articolo 12 della l.r. 18/02, ai piani strategici di area vasta e ai piani urbani del traffico (PUT).

Il PRT si propone gli obiettivi generali di:

- a) adottare un approccio improntato alla comodità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;
- b) contribuire alla creazione di una rete sovraregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica – in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I – che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel "Sistema mediterraneo" a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;
- c) configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità, che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;
- d) strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori;
- e) garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai piani attuativi attraverso il coinvolgimento degli enti locali nei processi di pianificazione e attraverso forme di partecipazione e concertazione con i soggetti economici e sociali interessati dai processi stessi;
- f) garantire l'efficacia degli interventi programmati dai piani attuativi, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso promuovendo forme di co-pianificazione intersettoriale (in primis trasporti-territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;
- g) contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.

Per raggiungere gli obiettivi generali di cui sopra il PRT fissa degli obiettivi specifici che solo successivamente elencati (ed utilizzati per l'analisi di coerenza esterna) e le seguenti strategie di intervento:

**per il settore della mobilità delle persone:**

- a. assicurare la continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture e dei servizi di livello sovraregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi di trasporto passeggeri presenti sul territorio regionale eliminando deficit infrastrutturali e inefficienze funzionali;
- b. migliorare la capacità intermodale dei principali nodi di trasporto passeggeri di valenza sovraregionale presenti sul territorio regionale e potenziarne le dotazioni infrastrutturali e funzionali;
- c. realizzare l'integrazione fisico-funzionale delle reti di trasporto pubblico ferroviario e automobilistico in ambito regionale, promuovendo la co-modalità e la cooperazione tra operatori e assegnando alla ferrovia il ruolo di sistema portante;
- d. migliorare la qualità e l'affidabilità dei servizi di TPRL in ambito urbano ed extraurbano, adottando le migliori soluzioni progettuali e tecnologiche (tipologia dei mezzi, tipologia dei servizi) rispetto ai diversi bacini di traffico; e) promuovere forme innovative, flessibili e sostenibili di mobilità alternativa all'auto privata;
- e. rafforzare la potenzialità e la competitività del sistema aeroportuale pugliese attraverso la specializzazione e la complementarità tra gli scali;
- f. potenziare l'accessibilità al sistema aeroportuale in relazione alla specializzazione e ai bacini potenziali di traffico assegnati ai singoli aeroporti;
- g. realizzare l'integrazione tariffaria su tutto il territorio regionale in modo da massimizzare l'uso comodale della rete di trasporto pubblico locale;
- h. promuovere la diffusione di tecnologie Intelligent Transport Systems (ITS) a supporto dell'informazione all'utenza, della gestione delle infrastrutture di trasporto, dell'integrazione tariffaria, del monitoraggio e del controllo del traffico;
- i. promuovere l'orientamento della domanda attraverso incentivi e disincentivi basati su leve tariffarie, regolamentazione d'uso delle infrastrutture e dei servizi, pianificazione di tempi e orari della città;
- j. rafforzare l'efficacia dell'azione regionale in materia di sicurezza stradale mediante la realizzazione, attraverso il Centro regionale per il monitoraggio sulla sicurezza stradale (CRemSS), di attività di osservazione, studio e monitoraggio finalizzate all'individuazione e attuazione di azioni innovative di prevenzione e gestione del rischio, il coordinamento di progetti di carattere infrastrutturale promossi da enti locali e gestori delle infrastrutture, la cura costante di campagne di sensibilizzazione, educazione e formazione degli utenti della strada a scopo preventivo;
- k. promuovere il ricorso al trasporto elicotteristico per garantire la continuità territoriale con le isole Tremiti, realizzare condizioni di perequazione dell'accessibilità ai servizi sanitari di emergenza, porre le condizioni per lo sviluppo di servizi di trasporto passeggeri da aree particolarmente svantaggiate ai nodi principali del trasporto, ricorrere, nei casi previsti, alle risorse destinate a livello nazionale al cofinanziamento per l'acquisto di mezzi.

**per il settore della mobilità delle merci:**

- a. definire l'assetto gerarchico di riferimento dei centri merci e dei poli logistici sul territorio regionale, individuando le forme di coordinamento e complementarità reciproca;
- b. assicurare la continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture e dei servizi di livello sovregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio regionale, eliminando deficit infrastrutturali e inefficienze funzionali;
- c. migliorare la capacità intermodale dei principali nodi e centri merci di valenza sovregionale e potenziarne le dotazioni infrastrutturali e di servizi;
- d. promuovere il coordinamento tra tutti gli attori a diverso titolo interessati (autorità portuali e marittime, gestori di poli logistici e di reti di trasporto, vettori, operatori economici e istituzionali) per lo sviluppo e la gestione integrati della piattaforma logistica regionale;
- e. promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-rotaia coordinando le attività dei centri di interscambio per massimizzare l'uso della capacità ferroviaria e rendere i tempi complessivi di trasporto competitivi con la modalità tutto-strada;
- f. promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare, e ferro-mare integrando a rete e specializzando per funzioni i terminal portuali, le aree retroportuali, i poli logistici e i sistemi produttivi regionali;
- g. promuovere la specializzazione degli scali del sistema aeroportuale pugliese verso specifici segmenti della domanda di trasporto merci;
- h. sviluppare sinergie e accordi strutturali di collaborazione con poli logistici nazionali e internazionali sulle principali direttrici di traffico;
- i. promuovere l'aggregazione della domanda e la qualificazione dell'offerta di servizi logistici rivolti sia alle imprese e alle filiere presenti sul territorio regionale sia a soggetti economici esterni e operatori del settore potenziali fruitori della piattaforma pugliese, anche attraverso la realizzazione di sistemi di combinazione tra domanda e offerta;
- j. promuovere, in accordo con le previsioni dei piani urbani della mobilità e di specifici, studi di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di centri di distribuzione urbana (CDU) (piattaforme logistiche prossime alle aree urbane in grado di accentrare il flusso in ingresso delle merci e di assicurarne la distribuzione attraverso un efficiente sistema di mezzi a basso o nullo impatto ambientale) delle merci a servizio dei sistemi urbani rilevanti;
- k. promuovere la diffusione di tecnologie ITS a supporto di una più efficiente e competitiva gestione dei flussi di merci e informazioni, aperta alla cooperazione internazionale;
- l. istituire sistemi di controllo del traffico di mezzi pesanti finalizzati a evitare un uso improprio della rete stradale di accessibilità regionale;

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- m. promuovere la formazione specialistica nel campo della logistica degli attuali e futuri addetti del settore (figure tecniche e gestionali) di enti e imprese;
- n. prevedere la redazione di un piano regionale per il trasporto delle merci pericolose, dei rifiuti e dei carichi eccezionali che disciplini e coordini gli interventi tra tutti i soggetti coinvolti a vario titolo per l'uso efficiente e sicuro delle infrastrutture di trasporto in condizioni ordinarie e di emergenza, in un'ottica che privilegi, laddove possibile, la scelta della modalità ferroviaria

Riguardo alla attuazione del PRT sono stati approvati o redatti e in via di adozione:

- **Il Piano Attuativo 2009-2013** è stato approvato con DGR n. 814 del 23.03.2010. Si tratta del primo PA redatto in conformità all'art. 7 della LR 18/2002, e sulla base dei contenuti della LR 16 del 2008. Esso contiene le scelte di dettaglio adottate dall'Amministrazione regionale per ciascuna delle modalità di trasporto, stradale, ferroviaria, marittima e aerea e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione.
- **Il Piano Attuativo 2015-2019** è stato approvato con DGR n. 598 del 26.04.2016 e prevede, in coerenza con la visione e gli obiettivi della programmazione europea 2014-2020, lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva. Il Piano si articola secondo uno scenario di progetto declinato rispetto a tre scale territoriali, spazio euromediterraneo - area delle regioni meridionali peninsulari - sistema regionale, corrispondenti ad altrettanti livelli di relazione che interessano il sistema socioeconomico regionale. La realizzazione degli interventi è organizzata per modalità di trasporto e per orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo.
- **Il Piano Triennale dei Servizi 2015-2017** è stato approvato con DGR n. 598 del 26.04.2016, unitamente al Rapporto Ambientale ed alla Sintesi non Tecnica, corredato del parere motivato VAS con indicazioni e prescrizioni, espresso con DD n. 46 del 22.02.2016. Il Piano rappresenta uno strumento fondamentale per le politiche regionali in materia di mobilità.
- **Il Monitoraggio ambientale del Piano Attuativo 2015 – 2019 del PRT**, come previsto dalla VAS del Piano ed anche al fine di meglio orientare le future scelte strategiche regionali in tema di infrastrutture, è stato avviato con D.G.R. n. 2030 del 29.11.2017. Tale monitoraggio, che si è concluso a giugno 2020, fotografando lo stato di attuazione degli interventi previsti nel PA, ha consentito di sistematizzare le conoscenze inerenti alla realizzazione degli interventi programmati ed in itinere e gli scostamenti rispetto a quanto previsto dal Piano.
- **Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** è stato adottato con **DGR n. 177 del 17.02.2020** recante "L.R. n. 1/2013, art. 3. Adozione della proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica". Il PRMC contribuisce alla diffusione della cultura della mobilità sostenibile, favorendo e diffondendo l'uso delle biciclette sia per scopi turistico-ricreazionali che per effettuare gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola. L'obiettivo generale del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia (PRMC) consiste nell'impostazione di una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio, definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico.
- **Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML)** è stato adottato con **DGR n. 1310 del 04.08 2021** recante "Piano Regionale delle Merci e della Logistica – Adozione della proposta di Piano, comprensiva di Rapporto Ambientale, Sintesi non tecnica e valutazione d'incidenza".

Il PRML sulla base del quadro conoscitivo relativo alla portualità e alla logistica marittima, nonché sulla base delle analisi prospettiche di evoluzione, si pone il raggiungimento di obiettivi strategici e propone altrettante azioni, la cui attuazione deve avvenire attraverso atti normativi e/o amministrativi coerenti con le linee guida fornite dal Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PSNPL) nonché dal Piano Regionale dei Trasporti.

La Regione Puglia, inoltre, in coerenza con quanto previsto dal PA 2015-2019, ovvero “rispondere alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantire uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche”, ha approvato “Le Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS” con DGR n. 193 del 20.02.2018.

Esse costituiscono un orientamento per i Comuni o per le associazioni di Comuni cui sono destinate, cogliendo le specificità del territorio regionale, con la sua armatura urbana e le sue reti di connessione. Tali Linee Guida danno continuità alle politiche di mobilità sostenibile intraprese a livello nazionale e regionale e perseguono il primario obiettivo del miglioramento generale delle condizioni ambientali nelle aree urbane e metropolitane.

#### **2.1.4 Piano Regionale Delle Merci E Della Logistica (P.R.M.L.)**

Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica costituisce un piano attuativo settoriale del Piano Regionale dei Trasporti, specificatamente finalizzato all'approfondimento e all'integrazione intermodale delle linee di intervento in tema di merci e di logistica individuate dal PRT e affrontate nei suoi piani attuativi in relazione a ciascuna delle quattro modalità di trasporto. In base a quanto previsto dalla L.R. 16/2008, esso costituisce, unitamente al PRT e agli altri suoi piani attuativi, il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all'articolo 12 della L.R. 18/02, ai piani strategici di area vasta e ai piani urbani del traffico (PUT).

Gli indirizzi strategici del PRML discendono direttamente dalla strategia per la mobilità delle merci individuata dal PRT (cfr. art. 8 LR 16/2008).

Il PRT definisce, come suddetto, obiettivi generali e specifici per quanto attiene al tema della logistica e delle merci:

Obiettivi generali (art. 5):

- a) adottare un approccio improntato alla comodità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;
- b) contribuire alla creazione di una rete sovragionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica – in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I – che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel “Sistema mediterraneo” a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale.

Obiettivi specifici (art. 6):

- a) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;
- b) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;
- c) promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani;
- d) migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;
- e) accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarità del sistema portuale regionale.

Infine l'art. 12 della LR 16/2008 afferma che “il PRT definisce di interesse regionale i centri merci inseriti dalla

programmazione nazionale del piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) nella rete dei nodi logistici a servizio del Paese e le strutture dove siano localizzate piattaforme logistiche a servizio di sistemi produttivi di particolare rilevanza per l'economia regionale e/o per la distribuzione delle merci in sistemi urbani/metropolitani caratterizzati da livelli critici di congestione/inquinamento e/o particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale o storico-monumentale".

"Ai fini della efficiente organizzazione del traffico merci rispetto alle diverse componenti che interessano il territorio e della integrazione dei nodi nel sistema integrato della piattaforma logistica regionale, il PRT dispone la gerarchizzazione dei centri merci di interesse regionale, riconoscendo tre livelli gerarchici:

- a) centri merci di primo livello: interporti, distripark e centri di interscambio strada-rotai connessi e integrati funzionalmente con porti, aeroporti, infrastrutture stradali e ferroviarie di valenza nazionale, a servizio dei flussi di scambio internazionali e nazionali in transito per la piattaforma logistica pugliese e/o dei flussi di scambio tra il bacino potenziale pugliese e i mercati nazionale e internazionale e le eventuali funzioni dei livelli sottostanti;
- b) centri merci di secondo livello: centri di interscambio stradarotaia e autoporti, ove siano localizzate piattaforme logistiche, a servizio di sistemi produttivi di particolare rilevanza per l'economia regionale (logistica di filiera);
- c) centri merci di terzo livello: aree ove siano localizzate piattaforme logistiche, come CDU, a servizio esclusivo di sistemi urbani/metropolitani caratterizzati da livelli critici di congestione/inquinamento, particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale e/o storico-monumentale (logistica distributiva in campo urbano)."

Il PRT (LR 16/2008) demanda al PRML la gerarchizzazione dei suddetti centri merci di interesse regionale; esso subordina la redazione del PRML al consolidamento dello scenario nazionale nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) previsto dall'art. 29, comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto-legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia", approvato in via definitiva con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 agosto 2015.

Il PSNPL, rappresentando uno strumento servente a esigenze nazionali di programmazione strategica, si colloca in ogni caso all'interno di un quadro programmatico di livello comunitario, come strumento attraverso cui l'Italia contribuisce alla realizzazione dello spazio unico europeo dei trasporti, e di tale quadro rispetta pertanto i principi cardine.

Il PRML, dunque, viene redatto partendo dal quadro di riferimento organizzativo delineato dal PSNPL, considerando l'assetto infrastrutturale previsto dal PA 2015-2019 e quanto previsto dal Piano Nazionale degli aeroporti, dal Documento Strategico di sviluppo ALI e dai Piani di Sviluppo Strategici delle Zone Economiche Speciali (ZES) interregionali Ionica e Adriatica, approvati rispettivamente con DGR n.612 del 29/03/2019 (Burp n.50/2019) e DGR n.839 del 07/05/2019 (Burp n.53/2019).

Con DGR n. 1310 del 04.08.2021, la Giunta Regionale ha adottato la proposta di Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) comprensiva di Rapporto Ambientale, Sintesi non tecnica e valutazione d'incidenza e avviato la fase di consultazione pubblica che risulta attualmente conclusa. Sono in fase di redazione le controdeduzioni nonché eventuali revisioni/integrazioni del Piano e del Rapporto Ambientale, sulla base delle osservazioni e dei contributi pervenuti.

Successivamente, secondo quanto disposto dall'art. 12 della LR 44/2012, l'autorità procedente avrà cura di trasmettere all'autorità competente la suddetta documentazione aggiornata, ai fini della espressione del parere motivato entro i quarantacinque giorni successivi ai sensi dell'art. 15 c.1 del D. Lgs.152/2006.



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

➤ I contenuti del Piano Regionale delle Merci e della Logistica.

il Piano definisce gli Indirizzi Strategici, declinandoli in Obiettivi Generali, Obiettivi specifici e azioni che potranno concorrere al perseguimento di ciascun obiettivo.

In particolare, tra gli indirizzi strategici, quello relativo alle infrastrutture portuali prevede:

Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retroportuali (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale)

INDIRIZZI STRATEGICI	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
3 Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retroportuali (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale)	Innovazione tecnologica e adeguamento infrastrutturale	Misure per incentivare lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana	Proseguire il processo di integrazione e implementazione di tecnologie ITS a supporto della piattaforma logistico-portuale regionale, al fine di digitalizzare e ottimizzare l'intera filiera procedurale in un'ottica di single window/one stop shop; consentire la tracciabilità e la gestione dei flussi merci, nonché supportare la circolazione e l'accesso ai centri merci, porti e aeroporti.
		Potenziare connessioni porto-ferro	Potenziare la capacità intermodale e logistica delle aree portuali e relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferroviarie (es. brindisi - costa morena; taranto - molo polisettoriale, stazione cagnoni; polo logistico ferroviario di bari)
		Potenziare connessioni porto-strade	Potenziare e completare gli interventi infrastrutturali necessari a garantire una adeguata viabilità da e verso le principali aree portuali
		Realizzare la più efficace integrazione infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci	Favorire l'aggregazione della domanda di trasporto merci, anche attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti di logistica integrata di area e di reti a carattere locale, anche al fine di incrementare i traffici ro-ro e delle autostrade del mare  Realizzare gli interventi finalizzati a ridurre i costi di "ultimo miglio" in accesso ai principali nodi logistici e di trasporto strategici per lo sviluppo del trasporto combinato, con priorità per quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità in ambito regionale, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico
		Potenziamento delle capacità operative delle infrastrutture portuali	Interventi finalizzati a migliorare ed incrementare le capacità di ormeggio e di carico e scarico merci  Interventi di adeguamento delle strutture e delle infrastrutture logistiche a servizio delle attività portuali  Interventi di riqualificazione ambientale

**Interventi previsti dal P.R.M.L.**

Nel PRML sono compresi sia interventi infrastrutturali che interventi immateriali.

Gli interventi infrastrutturali inclusi nel PRML derivano dai principali documenti di pianificazione e programmazione degli Enti coinvolti nel Tavolo Locale costituitosi con l'accordo di adesione all'ALI del Sistema Pugliese e Lucano, sottoscritto il 14.09.2016 tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regioni Puglia e Basilicata, Autorità dei porti pugliesi, RFI ed Agenzia della Coesione Territoriale.

Essi riguardano le aree portuali, la viabilità stradale, le reti ferroviarie e gli aeroporti. Gli interventi immateriali previsti nel PRML riguardano azioni per la promozione del trasporto combinato strada-mare e ferro-mare, misure per favorire le prestazioni della rete ferroviaria, misure economico gestionali per la definizione di Zone Economiche Speciali legate ai principali porti, misure per favorire la distribuzione urbana delle merci, misure per accrescere la competitività delle imprese nel settore della logistica, misure per la valorizzazione della piattaforma logistica continentale in Puglia e degli hub aeroportuali, azioni volte alla promozione delle Aree Logistiche Integrate, misure per incentivare la ricerca e incentivi per l'utilizzo della viabilità autostradale da parte degli autotrasportatori.

Il PRML intende perseguire la strategia delineata con la DGR 1611/2017 attraverso un insieme coordinato di interventi infrastrutturali e immateriali.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Gli interventi infrastrutturali previsti nel Piano così come previsti dagli strumenti di pianificazione e programmazione degli Enti coinvolti nel Tavolo locale sono:

- Piani Operativi Triennali delle Autorità Portuali;
- Patto per la Città Metropolitana di Bari;
- Patto per lo sviluppo della Regione Puglia;
- Contratto Istituzionale e di Sviluppo dell'Area di Taranto;
- Programmazione RFI

Gli interventi sono suddivisi in “pianificati”, “programmati e “in corso” intendendo per:

- “pianificati” quelli previsti nei documenti di programmazione ma non finanziati;
- “programmati” quelli finanziati, anche parzialmente, ma non ancora avviati;
- “in corso” quelli con finanziamento completamente disponibile e lavori in fase di realizzazione.

Di seguito si riportano gli interventi previsti dal Piano relativi all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto:

Descrizione
<b>Interventi pianificati</b>
Realizzazione del II lotto della cassa di colmata al V sporgente del porto di Taranto
Dragaggio di manutenzione dei fondali antistanti i moli del porto in rada
Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli
Realizzazione del parcheggio seminterrato alla radice del molo San Cataldo
<b>Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante</b>
Realizzazione del nuovo varco Est e riqualificazione del waterfront della Darsena Taranto
Taranto Port Community System a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.
<b>Interventi programmati</b>
Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la darsena servizi del porto di Taranto I e II lotto funzionale
Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del porto di Taranto
Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata 1 del porto di Taranto
<b>Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente</b>
Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: Rimozione hot spot Varco Nord
Ricostruzione dell'impalcato in c.a.p. della testata inagibile del molo San Cataldo
<b>Interventi in corso</b>
Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisetoriale – adeguamento area terminal rinfuse
Progetto Piastra portuale del Porto di Taranto (5 interventi)
Riqualificazione del Molo Polisetoriale - Ammodernamento della banchina di ormeggio
Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area molo polisetoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del porto di Taranto
Centro servizi polivalente per usi portuali al molo san Cataldo nel porto di Taranto

### 2.1.5 Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2027

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati; tra questi troviamo il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti che per legge ha durata quinquennale, che individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel Piano Regionale dei Trasporti approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento.

L'attuale Piano Attuativo del PRT della Regione Puglia del quinquennio 2015-2019, si rende pertanto necessario un suo aggiornamento.

La Regione Puglia, con DGR n. 551 del 6 aprile 2021, recante "Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti – Approvazione delle Linee di Indirizzo", ha previsto l'aggiornamento del Piano attuativo, individuando 6 indirizzi strategici rispetto ai quali impostare il Piano.

Successivamente, la Giunta regionale con Deliberazione n. 754 del 23.05.2022 pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP) n. 62 del 03.06.2022, ha adottato la proposta di Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti.

Contestualmente, (nota prot. n. 1732 del 09.06.2022) è stata avviata, secondo quanto previsto all'art. 14, comma 3 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e all'art. 11, comma 4 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., la procedura di consultazione nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza Ambientale, della proposta di Piano adottata.

L'aggiornamento del Piano attuativo si colloca in un orizzonte temporale che terrà conto:

- della completa attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza prevista per il 2026
- della scadenza di medio termine del 2030 del Green Deal Europeo per giungere all'azzeramento delle emissioni nette clima-alteranti come declinati dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) e dalla proposta di Piano per la Transizione Ecologica
- del pacchetto di proposte dell'UE "Pronti per il 55%" (Fit for 55) per ridurre le emissioni nette di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e per diventare il primo continente climaticamente neutro entro il 2050.e che prevede tra l'altro o una revisione della direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi o una modifica del regolamento che stabilisce le norme sulle emissioni di CO2 di autovetture e furgoni o ReFuelEU Aviation per carburanti sostenibili per l'aviazione
- del nuovo ciclo di programmazione 2021 – 2027 dei fondi comunitari in via di definizione a livello regionale Il Piano pertanto prevede una Vision Strategica a 10 anni delle proprie previsioni al fine di poter inserire anche tutti gli interventi candidabili a finanziamento nel PO FESR 2021-2027, nel FSE + e nel FSC e necessari a conseguire gli obiettivi intermedi del Green Deal Europeo in piena coerenza ed integrazione con quanto già finanziato dal PNRR.

La DGR n. 551 del 6 aprile 2021, recante "Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti – Approvazione delle Linee di Indirizzo", ha individuato 6 indirizzi strategici rispetto ai quali impostare il Piano:

1. Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione.
2. Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio.
3. Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate.
4. Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.
5. Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione).

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

6. Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali. Nella delibera di giunta n. 551/2021 per ogni Indirizzo Strategico indicato sono individuati uno o più Indirizzi Operativi al fine di declinare in maniera più dettagliata le strategie di intervento.

Indirizzo Strategico		Indirizzi Operativi	
1	Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	S1.1	Migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive, prevedendo, in particolare, una progressiva estensione della copertura della rete Core in ambito Regionale fino a ricomprendere tutti i capoluoghi di provincia.
		S1.2	Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti succitati per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità.
2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	S2.1	disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali e i finanziamenti concessi ai Comuni per la redazione dei PUMS
		S2.2	progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci attraverso azioni incentivanti ad ampio spettro per la sostituzione dei mezzi alimentati da combustibili fossili con mezzi alimentati da fonti di energia ecosostenibili.
3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	S3.1	Garantire l'accessibilità universale comoda e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale puntando, in particolare, a ridurre le criticità che gravano sui cittadini e gli operatori economici delle zone più svantaggiate (tra cui in primis le Aree interne della SNAI) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale
		S3.2	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.
4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	S4.1	Dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS (Intelligent Transportation Systems) in grado di dialogare con i veicoli, e promuovendo interventi atti a garantire le condizioni di sicurezza per la mobilità debole

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Indirizzo Strategico		Indirizzi Operativi	
		S4.2	Garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati, come indicato dal D.M. n. 137 del 02/05/2012 relativo alle "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" e coerentemente con il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS 2030).
5	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione)	S5.1	Realizzare l'Integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico provvedendo al potenziamento e alla velocizzazione dei servizi mediante la combinazione più efficiente di interventi non solo infrastrutturali ma anche tecnologici. Si prevede pertanto di sviluppare le iniziative del biglietto unico per il trasporto pubblico, interoperabile tra le aziende del trasporto sia su gomma che su ferrovia, anche in sinergia con i servizi della mobilità turistica.
		S5.2	Realizzare una rete di trasporto collettivo e di servizi di mobilità condivisa progressivamente orientata a far percepire agli utenti la "Mobilità come un servizio" (approccio MaaS – Mobility as a Service) contribuendo ad affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.
		S5.3	accelerare l'introduzione della digitalizzazione nel campo della mobilità e dei trasporti attraverso l'implementazione di interventi "Smart Road" sulla viabilità principale per migliorare la sicurezza, gestire ed orientare la domanda ad un uso coerente della rete stradale evitando, in particolare, la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria.
		S5.4	promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica al fine di gestire le flotte dei veicoli commerciali, fronteggiare in maniera efficiente le criticità sulla rete in tempo reale, ottimizzare le operazioni ai nodi e permettere la sinergica interazione fra nodi medesimi, stabilire nuove forme di connessione tra i porti e le aree retroportuali



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Indirizzo Strategico		Indirizzi Operativi	
6	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali.	S6.1	definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale
		S6.2	adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale ricercando ogni possibile sinergia tra gli interventi già programmati ed in fase di realizzazione e quelli di nuova previsione, in una logica intermodale e comodale alle diverse scale territoriali.
		S6.3	assicurare la “progressività dei risultati” derivanti dall’attuazione dello scenario di Piano attraverso la sua capacità di far evolvere il sistema mobilità per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti.
		S6.4	garantire la continuità nell’attuazione degli interventi strategici della programmazione di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine.
		S6.5	prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni per elevare la qualità ed il contenuto di informazione nei processi, sia per i decisori che per gli stakeholders, i cittadini e le agenzie d’informazione.
		S6.6	nella logica di piano – processo, definire un sistema di monitoraggio del Piano che dia conto dell’efficacia delle azioni/strategie e indichi periodicamente i correttivi da apportare nella vigenza del piano.

Il processo di aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2027 è stato caratterizzato da una intensa attività preliminare di verifica dello stato di attuazione degli interventi previsti sia nel precedente PA 15-19 che negli ulteriori atti di programmazione subentrati a seguito dell’approvazione del predetto Piano.

La definizione del quadro programmatico degli interventi ha preso quindi avvio con l’implementazione dei risultati emersi dal Piano di Monitoraggio integrato del PA 15-19, avviato dalla Regione Puglia con DGR n. 2030/2017, che ha sviluppato sia un monitoraggio ambientale del Piano Attuativo 2015-2019 che una verifica dello stato di attuazione degli interventi sul piano finanziario, procedurale e operativo.

Gli interventi compresi nel PA 15-19 sono oltre 450, di questi almeno la metà (56%) risultava avviata.

Il processo di aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2027 è stato quindi caratterizzato da una intensa attività preliminare di verifica dello stato di attuazione degli interventi previsti sia nel precedente PA 15-19 che negli ulteriori atti di programmazione; sono stati monitorati infatti 227 interventi relativi alla successiva programmazione che risultano quasi tutti avviati (90%).

Tali interventi sono stati classificati in base allo stato di avanzamento dei lavori: in fase di progettazione, in fase di esecuzione, conclusi o in fase di collaudo, ed infine quelli non ancora avviati. Non tutti gli interventi



monitorati hanno copertura finanziaria, ma concorrono a definire una visione che deve essere trasposta nello scenario di Piano.

Per quanto riguarda gli interventi sul sistema marittimo, il PA 15-19 prevedeva in totale 84 interventi, di cui oltre il 65% (55 interventi) con soggetto attuatore l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il 29% (24 interventi) di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ed il 5% (4 interventi) del Consorzio ASI di Brindisi.

Di questi 84 interventi, 21 sono relativi al Porto di Bari (di cui avviati ne risultano il 20%), 4 sono del porto di Monopoli (di cui avviati ne risultano il 50%), 24 sono del Porto di Taranto (di cui oltre il 70% risultano avviati), 7 sono del Porto di Barletta (di cui oltre il 40% risultano avviati), e 28 del Porto di Brindisi (di cui oltre il 70% risultano avviati). In generale poco più della metà degli interventi portuali (il 55%) risultano avviati e di questi, 14 sono conclusi.

Gli interventi terminati sono per il 67% di responsabilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e ricadono tutti nel Porto di Brindisi, mentre il restante 33% è di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e sono relativi al completamento della Piastra portuale di Taranto.

La restante parte degli interventi avviati si suddivide in 9 (21%) interventi in fase di realizzazione e 22 (52%) in fase di progettazione. Dei 24 interventi conclusi o in fase di realizzazione ben 19 erano inseriti nel Piano Attuativo 2009-2013, coerentemente con i tempi medi di realizzazione delle opere pubbliche, e riguardano i porti di Taranto e Brindisi. La maggior parte degli interventi avviati riguarda la riqualifica e l'ammodernamento delle infrastrutture portuali esistenti (banchine, terminal traghetti, piastre logistiche, ...).

Per definire lo scenario di Piano attuale è, quindi, necessario mettere in relazione quanto emerso dal quadro conoscitivo al fine di individuare le criticità e cogliere le opportunità, conoscere l'assetto territoriale della mobilità regionale, individuare le esigenze della domanda e proporre reti e servizi adeguati alle specificità del territorio.

I principali obiettivi che il Piano intende porsi per superare le criticità e sfruttare le opportunità del territorio sono:

- utilizzare al meglio le infrastrutture e i servizi esistenti;
- valorizzare il settore dei trasporti come uno dei motori di sviluppo economico e rispondere alle esigenze di cittadini e imprese, sostenere le tecnologie innovative e le attività logistiche a valore aggiunto;
- dotarsi di nuove regole di governance;
- ottimizzare il trasporto merci a livello internazionale, regionale e urbano.

### ➤ Il porto di Taranto

Per quanto riguarda il porto di Taranto, all'interno del PA viene condotta un'analisi che configura l'infrastruttura come secondo porto italiano per la movimentazione delle rinfuse solide e merci varie.

La maggiore concentrazione dei servizi di linea nel Mediterraneo agevolata dal Canale di Suez che, a seguito del suo allargamento non pone limiti alle dimensioni delle navi in transito, costituisce un indubbio beneficio per i porti che si affacciano sulle sue coste. È questa la vocazione dei porti italiani ed una nuova direttrice di crescita per il porto di Taranto.

L'aumentare della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e logistica marittima ha presentato un'opportunità di crescita per i sistemi portuali che su di esso affacciano e, valutandone le variazioni di crescita nei periodi 2008-2013 e 2014- 2019, l'Italia mostra un incremento molto minore rispetto agli altri e nel prossimo decennio si troverà ad affrontare uno scenario sempre più competitivo. In questo contesto si aprono nuove prospettive commerciali per il porto di Taranto che vede nuove condizioni di rilancio in considerazione della concessione demaniale marittima del terminale contenitori e della sua posizione al centro della ZES Ionica, che coinvolge anche la Basilicata.

Tale ZES ha lo scopo di favorire lo sviluppo delle imprese in area retroportuale la cui produzione alimenterebbe i traffici portuali.

Lo scalo ionico è dotato di un patrimonio infrastrutturale e di una posizione geografica che favorendone un nuovo sviluppo, gli permettono di candidarsi come uno dei principali scali commerciali europei, snodo per i traffici tra Asia, Europa e Nord America.

Tuttavia, sono note anche le criticità intermodali che rendono più difficile il transito delle merci dai porti del Mezzogiorno al Centro-Est-Europa.

Per rafforzare quindi il porto di Taranto è fondamentale il completamento e potenziamento di reti e nodi TEN-T; quindi, un sistema di pianificazione che preveda collegamenti infrastrutturali intermodali che consentano una migliore accessibilità per gli operatori internazionali e ottimizzino la comunicazione con le aree produttive dell'entroterra.

L'intento è quello di creare intorno al porto di Taranto una sinergia tra un sistema logistico integrato, basato su una rete di strutture specializzate in grado di intercettare il traffico marittimo, ed il sistema di manifatturiero allo scopo di favorire la crescita economica del territorio circostante.

Il porto di Taranto ha subito, negli ultimi anni, un drastico calo dei traffici, dovuto principalmente al momento di crisi dell'ILVA – la cui produzione rappresentava la linea di attività principale dello scalo – e all'abbandono del Terminal Container da parte dell'operatore Evergreen, che ha trasferito i suoi flussi al Porto del Pireo.

In tale ottica, al fine di diversificare la produttività dello scalo, l'impegno dell'AdSP del Mar Jonio è concentrata sullo sviluppo di nuovi insediamenti, al fine di far diventare lo scalo jonico un hub di logistica, in grado di disporre di infrastrutture e reti di connessioni destinate ad un utilizzo più razionale di impianti e servizi.

Il traffico delle merci, in import o in export, assicurato dalle imprese locali potrebbe dar luogo ad un significativo volume di movimentazione che dovrà essere mantenuto facendo affidamento su un sempre più efficiente complesso di servizi per una maggiore competitività. Nell'ambito della stessa ottica di diversificazione dei traffici, l'AdSP del Mar Ionio ha pertanto avviato un processo di integrazione tra il porto e il territorio attraverso una riqualificazione del waterfront portuale, supportato da una politica di promozione dello scalo, anche in funzione dello sviluppo del traffico turistico.

Le strategie portate avanti con l'ambizioso adeguamento infrastrutturale finalizzato soprattutto alla diversificazione ed all'innovazione consentiranno:

- Il potenziamento dei traffici commerciali (container, ro-ro) e la creazione di un hub portuale logistico intermodale;
- Lo sviluppo di nuovi segmenti di mercato (come, ad es., il settore agroalimentare);
- Lo sviluppo del traffico passeggeri, con particolare riferimento al traffico crocieristico, inaugurato nel 2017 con i sette approdi della nave Thomson Spirit programmati tra maggio e ottobre. Oltre alla Phoenix Reisen la stagione 2022 vedrà arrivare in città i passeggeri di otto altre compagnie: MSC

Crociere, Marella Cruises, TUI, Celebrity Cruises, P&O Cruises, Road Scholar, Sea Cloud, Noble Caledonia.

Infine, risulterà di grande importanza per il futuro sviluppo del porto di Taranto l'esito della procedura di cessione degli asset dell'ILVA e la piena ripresa della produzione industriale.

La pianificazione infrastrutturale del porto di Taranto è in continua evoluzione, in quanto si concretizza come reale prospettiva - a medio e lungo termine - di realizzazione delle opportunità che lo scalo mette a disposizione dello sviluppo delle attività commerciali e dell'economia del territorio rafforzando, così, il proprio ruolo di hub logistico intermodale.

Rispetto alla componente del traffico container, il Piano Attuativo conferma la necessità di rafforzare le potenzialità della Puglia, identificata come terminale terrestre del corridoio Scan-Med, come "porta attrezzata dell'Europa aperta al Mediterraneo, all'Africa Settentrionale, all'Est asiatico, al Medio Oriente, favorendo inoltre l'apertura del sistema produttivo pugliese (...) verso i grandi processi di internazionalizzazione dei mercati già in atto" (DSR, par. 4.2.1).

L'obiettivo è duplice: da un lato guadagnare al sistema logistico pugliese quote di mercato del traffico che interessa le rotte passanti per il Mediterraneo; dall'altro "capitalizzare" il valore aggiunto dei servizi logistici sul territorio candidando la Puglia quale hub and spoke multimodale.

Al centro della strategia si pone il ruolo del subsistema portuale dello Jonio, che, per caratteristiche, localizzazione, dotazione infrastrutturale, accessibilità multimodale e disponibilità di aree retroportuali, è in grado di sviluppare tutta la gamma di tipologie di flusso.

Esso, si candida come area cerniera e filtro per lo smistamento e il consolidamento deconsolidamento di merci, inserendosi nei processi di filiera.

Aumentare la competitività dell'hub di Taranto migliorando i servizi di transhipment, vocazione prevalente e consolidata del porto, significa affermare il proprio ruolo di piattaforma logistica della Puglia nel Mediterraneo.

L'offerta del porto di Taranto va integrata con tutte le strutture logistiche regionali, perseguendo obiettivi di cooperazione e complementarità sia del sistema portuale regionale (intendendo con questo includere tutti gli operatori del settore, lato mare e lato terra) sia degli altri sistemi di trasporto per accelerare la crescita della capacità intermodale (in termini infrastrutturali e di servizio) della piattaforma.

Per garantire le precondizioni per l'attuazione degli scenari di sviluppo auspicati, il Piano Attuativo ribadisce la necessità di garantire, oltre al potenziamento delle infrastrutture portuali, un'elevata accessibilità ferroviaria dalle principali direttrici di traffico ai subsistemi portuali e collegamenti efficienti tra i nodi dei diversi subsistemi della piattaforma regionale che lavorano in rete.

L'AdSPMI (Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio) punta sull'innovazione come asset strategico centrale della propria vision declinata nel POT il "Futureport Innovation Hub" mira alla realizzazione di 263/488 un programma di accelerazione di start-up e alla creazione di un incubatore di idee innovative in ambito portuale a Taranto, a beneficio delle imprese che compongono l'ecosistema logistico, portuale, industriale e commerciale e ora anche delle imprese che si insedieranno nella ZES e nella ZFD.

Il Piano Attuativo converge con il POT relativamente agli obiettivi di sostenibilità energetico-ambientale declinati in interventi di riqualificazione che possano – con il massimo livello di coinvolgimento dell'intero ecosistema portuale – perseguire elevate prestazioni di funzionalità, continuità di servizio ed eco-sostenibilità e migliorare l'efficienza energetica all'interno dei confini del porto.

La strategia ambisce, inoltre, a considerare il valore della resilienza energetica quale strumento da valorizzare al fine di attuare la conversione del Porto di Taranto verso uno smart green port.

Con l'ultimazione del Centro Servizi Polivalente (Port Exhibition Center) ed il progetto di rigenerazione del waterfront compreso tra il Molo San Cataldo ed il Castello Aragonese si ambisce, inoltre, alla strutturazione di nuovi legami – progettuali, infrastrutturali e culturali - tra la città e il porto, attraverso strutture di protezione dei tratti di costa sottoposti all'azione erosiva del moto ondoso (p40), sistemi di interazione porto-città, percorsi pedonale sulla linea di frontiera tra porto, città e mare che restituiranno alla comunità tarantina un nuovo spazio pubblico.

Il progetto relativo al Molo Polisetoriale del Porto di Taranto proposto dal neo-concessionario "San Cataldo Terminal S.PA" - controllata dalla Yilport Holding - prevede un importante posizionamento strategico del terminal jonico nel Mediterraneo centrale, con il raggiungimento graduale di significativi traffici che renderà nuovamente operativo il terminal multipurpose, promuovendo il rilancio del porto di Taranto grazie allo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica.

Grazie alla partnership con un operatore internazionale d'eccellenza, quale Yilport Holding - uno dei primi dieci operatori di terminal container al mondo - lo scalo potrà presto tornare ad essere collegato con i mercati internazionali con tutti i vantaggi che ne deriveranno per la comunità portuale e l'economia del Mezzogiorno.

Nell'ambito delle azioni volte alla diversificazione delle attività portuali e, quindi, al miglioramento dei margini di competitività dello scalo, l'AdSPMI svolge un'intesa attività di promozione volta alla valorizzazione ed al posizionamento del porto di Taranto come gate del Mediterraneo, anche nelle filiere turistiche, consolidando ulteriormente le attività crocieristiche del porto che ha individuato nel turismo uno degli asset strategici per la crescita proattiva del porto e del territorio.

Grazie all'adeguata e moderna infrastruttura portuale, all'avvio della ZES Interregionale Jonica e della Zona Franca Doganale Interclusa, ed al cluster portuale internazionale – che oggi conta anche la presenza di uno dei primi 10 operatori di terminal container al mondo - Taranto può certamente candidarsi a svolgere un ruolo di primo piano nell'area Med, lì dove il Porto di Taranto, via d'accesso meridionale del corridoio Scan-Med delle reti di trasporto trans europee – il cui ruolo sarà al centro di un processo di valorizzazione anche in vista del corrente processo di revisione del Regolamento connesso alle reti TEN-T - è tra gli scali portuali del Mediterraneo più competitivi.

L'Ente, guardando al prossimo triennio, intende valorizzare il concetto di "policy" creando un ulteriore link con l'intera comunità portuale e territoriale sulle tematiche riguardanti l'identità, le strutture ed i processi di mantenimento e di cambiamento che compongono tale comunità.

### **2.1.6 Documento Strategico Regionale (D.S.R.)**

Il Documento Strategico Regionale (DSR) è un documento di indirizzo strategico per lo sviluppo economico e sociale del territorio, che coordina, secondo il principio dell'unitarietà, il complesso insieme di fonti programmatiche discendenti, a livello regionale dal Piano Strategico Regionale (PSR) a livello nazionale dal Quadro Strategico Nazionale (QSN) e dai Fondi per le Aree Sottoutilizzate (FAS) e, a livello comunitario, dai Fondi strutturali.

Il DSR definisce, inoltre, gli strumenti e le modalità per migliorare i livelli di cooperazione istituzionale, nell'ambito della strategia di politica regionale unitaria.

La Regione Puglia ha adottato il Documento Strategico Regionale (DSR) 2007-2013 con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1139 del 1° agosto 2006.

Delle relative Proiezioni Territoriali, la Giunta regionale ha preso atto con delibera n. 42/2007.

Il DSR e le sue Proiezioni Territoriali costituiscono lo scenario di riferimento rispetto al quale contestualizzare il Piano Regionale Trasporti: questi documenti forniscono, infatti, la visione, l'interpretazione del sistema insediativo, paesaggistico ed ambientale e gli indirizzi di sviluppo che la Regione Puglia ha inteso proporre alla Comunità europea ai fini della Programmazione 2007-2013 dei Fondi Strutturali Comunitari.

Il Documento, così come riportato nella presentazione, *"contiene una prima ipotesi di individuazione delle linee di intervento e di allocazione delle risorse finanziarie sugli assi strategici e sugli obiettivi prioritari: tali ipotesi saranno meglio precisate nei Programmi Operativi, tenendo conto delle conclusioni tra Unione Europea, Governo Nazionale e governi regionali"*.

Attraverso l'analisi della situazione regionale fino al momento dell'elaborazione del documento, alle criticità emerse su diversi aspetti, tra cui anche il sistema trasportistico, il documento arriva ad elaborare priorità ed obiettivi e a definire ambiti di intervento entro cui sviluppare azioni e strategie.

Relativamente al settore trasporti e reti di comunicazione nel documento si legge *"l'analisi in Puglia evidenzia un grado di infrastrutturazione ancora inadeguato, rispetto alle dinamiche della domanda e alle prospettive dell'innovazione tecnologica, ai processi di internazionalizzazione in atto, ai livelli di accessibilità e qualità"*.

Tra gli obiettivi specifici per il sistema marittimo vi è quello di *"potenziare i sistemi della portualità pugliese con specifico riferimento alle infrastrutturazioni, agli interventi dell'ultimo miglio, al rafforzamento della retroportualità e al rafforzamento del sistema della portualità turistica"*.

Tali obiettivi vengono conseguiti attraverso linee di intervento ben definite e attuabili attraverso altri programmi e fondi come il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e il FSE (Fondo Sociale Europeo) e che per i trasporti, in generale, e per il sistema portuale, in particolare, riguardano il riequilibrio modale e il potenziamento dei collegamenti con le direttrici nazionali e internazionali, interventi di accessibilità interna, sviluppo delle infrastrutture di movimentazione e logistica delle produzioni.

**L'ultimo aggiornamento del Documento Strategico Regionale della Puglia risale al 2019, con l'approvazione della Legge regionale n. 17 del 2019.**

Il documento ha subito una revisione in seguito alla valutazione ambientale strategica, che ha tenuto conto dei cambiamenti sociali, economici e ambientali in corso e delle sfide e opportunità a livello nazionale e internazionale.

Il Documento Strategico Regionale è stato poi adattato alla programmazione europea 2021-2027 e ai nuovi strumenti di pianificazione territoriale previsti dalla legge regionale pugliese del 2021.

Il Documento ha definito gli obiettivi di sviluppo per la regione, con l'obiettivo di promuovere un sistema economico competitivo, sostenibile e inclusivo. Tra gli obiettivi principali del documento vi sono:

- Valorizzare il patrimonio naturale e culturale della regione, promuovendo la tutela e la valorizzazione dei beni ambientali e culturali e favorendo lo sviluppo del turismo sostenibile.
- Sostenere lo sviluppo delle imprese, in particolare le PMI, promuovendo l'innovazione, la competitività e l'internazionalizzazione delle aziende.
- Migliorare la qualità della vita dei cittadini, garantendo l'accesso ai servizi essenziali (salute, istruzione, trasporti, ecc.) e favorendo la coesione sociale.
- Promuovere l'occupazione e ridurre la disoccupazione, attraverso la creazione di posti di lavoro stabili e di qualità.
- Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio, promuovendo l'efficienza energetica, lo sviluppo delle energie rinnovabili e la mobilità sostenibile.
- Potenziare le infrastrutture del territorio, favorendo la connessione tra i diversi territori della regione e con le aree limitrofe.

---

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- Sostenere la ricerca e l'innovazione tecnologica, promuovendo la collaborazione tra università, imprese e istituzioni per favorire lo sviluppo di nuovi prodotti e servizi.

L'obiettivo generale del Documento è quello di promuovere uno sviluppo equilibrato, sostenibile e inclusivo della regione, valorizzando le risorse naturali e culturali e favorendo la competitività e l'innovazione delle imprese.

Gli obiettivi specifici per il sistema marittimo, che rappresenta un'importante risorsa per la regione, sono:

- Potenziare l'intermodalità tra il sistema portuale e il sistema ferroviario e stradale, per migliorare la connettività tra i porti e le aree produttive della regione.
- Sostenere lo sviluppo delle attività economiche legate al mare, in particolare la pesca, l'acquacoltura e il turismo nautico, promuovendo la sostenibilità ambientale e la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico della regione.
- Favorire lo sviluppo dei porti della regione, anche attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali e la promozione di nuove attività economiche.
- Promuovere la sicurezza e la tutela ambientale del sistema marittimo, attraverso la prevenzione e la gestione dei rischi ambientali e la promozione di pratiche sostenibili.
- Favorire la collaborazione tra i diversi attori del sistema marittimo, compresi gli operatori economici, le istituzioni pubbliche e le organizzazioni della società civile, per garantire un approccio integrato alla gestione del sistema marittimo.
- Promuovere la ricerca e l'innovazione nel settore marittimo, per favorire lo sviluppo di nuove tecnologie e prodotti e migliorare la competitività del sistema marittimo della regione.

L'obiettivo generale è quello di valorizzare le potenzialità del sistema marittimo della Puglia, promuovendo uno sviluppo sostenibile e integrato che contribuisca alla crescita economica e al benessere sociale della regione.



## 2.2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

### 2.2.1 Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/p)

Attualmente in Puglia è vigente il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (P.U.T.T./p), approvato con delibera Giunta Regionale n. 1748 del 15 Dicembre 2000, strumento di pianificazione territoriale sovraordinato agli strumenti di pianificazione comunale, che ha la finalità primaria di promuovere la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse territoriali ed in particolare di quelle paesaggistiche.

Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio", sotto l'aspetto normativo, si configura come un Piano Urbanistico Territoriale con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali, come previsto dall'art. 149 del D. Lgs. n. 490/99 e risponde ai requisiti di contenuto di cui alle lettere c), d) dell'art. 4 della L. R. n. 56/1980.

Esso ha integrato gli ordinamenti vincolistici già vigenti sul territorio ed introdotto nuovi contenuti normativi, in particolare, "Indirizzi di tutela", volti a tutelare i valori paesaggistici dei cosiddetti Ambiti Territoriali Estesi e "Prescrizioni di base", volte a tutelare i cosiddetti Ambiti Territoriali Distinti, ovvero le componenti paesaggistiche "strutturanti" l'attuale assetto paesistico-ambientale.

Ai sensi dell'art.1 delle Norme Tecniche di Attuazione, il Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/p) disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio con l'obiettivo di tutelare l'identità storica e culturale, rendere compatibili la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti e il suo uso sociale, promuovere la salvaguardia e valorizzazione delle risorse territoriali.

Nello specifico, nel Piano sono perimetrati gli Ambiti Territoriali Estesi, cui sono attribuiti diversi livelli di valore paesaggistico:

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

Ai sensi del comma 2 dell'art. 2.01 delle NTA del Piano, i terreni e gli immobili compresi in tutti i suddetti ambiti sono sottoposti a tutela diretta dal Piano, che ne indica i relativi indirizzi di tutela Tali Indirizzi vanno rispettati nel perseguire gli obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica - ambientale, attraverso il rilascio delle autorizzazioni e tramite gli strumenti di pianificazione sott'ordinati.

L'area d'intervento non ricade negli ambiti territoriali disciplinati dal PUTT/p, come si deduce dallo stralcio della Tavola "Ambiti territoriali Estesi", riportata di seguito.

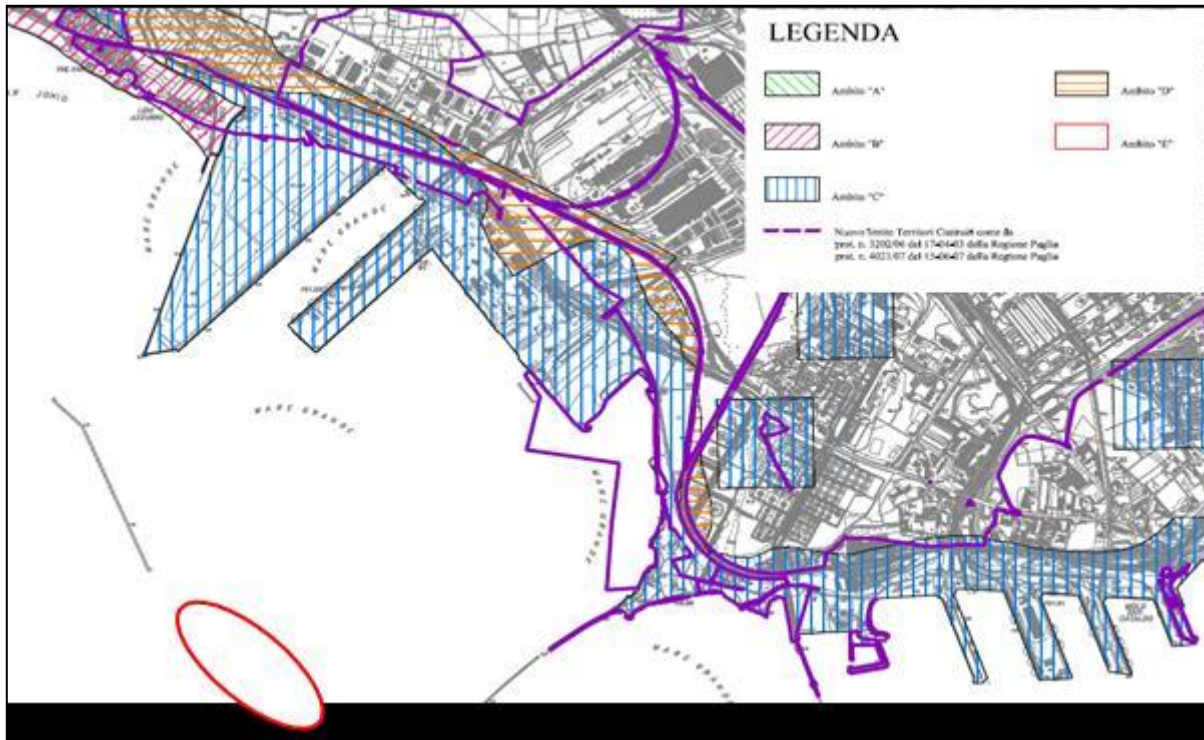


Figura 1 Stralcio della Carta 4-Bis Ambiti Territoriali Estesi del PUTT/p, con indicazione dell'area d'intervento

Relativamente alle aree a terra che saranno oggetto di cantierizzazione si deduce che esse ricadono nell'ambito con livello di valore paesaggistico "C", i cui obiettivi di tutela sono, in base al comma 1.3 dell'art. 2.02 NTA:

- la salvaguardia e la valorizzazione dell'assetto attuale se qualificato;
- la trasformazione dell'assetto attuale, se compromesso, per il ripristino e l'ulteriore qualificazione;
- la trasformazione dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica.

Tuttavia, le norme contenute nel Piano di cui al titolo II "Ambiti territoriali estesi" ed al titolo III "Ambiti territoriali distinti", non trovano applicazione all'interno dei "territori costruiti", definiti come "aree tipizzate dagli strumenti urbanistici vigenti come zone omogenee "A" e "B".

L'area a terra, dove verrà ubicato il cantiere, ricade in zona B2 del PRG vigente, pertanto, le norme del Titolo II "ATE" e del Titolo III "ATD" non trovano applicazione nell'area in esame (ai sensi dell'art. 1.03 co. 5.1 delle NTA).

Dall'analisi degli elaborati grafici di Piano (tav. 4 bis "Riporto degli ATE originari su aerofotogrammetria, riportata precedentemente), si evidenzia come il sito di progetto e l'area preposta per il cantiere a terra non ricadano in nessun ambito di Piano sottoposto a regime di tutela.

Dall'esame delle tavole 2.c "Vincoli ex lege 1497/39", 2.a "Decreti Galasso", 2.e "SIC e ZPS" si rileva l'assenza di aree vincolate o tutelate sia per la zona a mare che per le aree a terra destinate a ospitare il cantiere.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

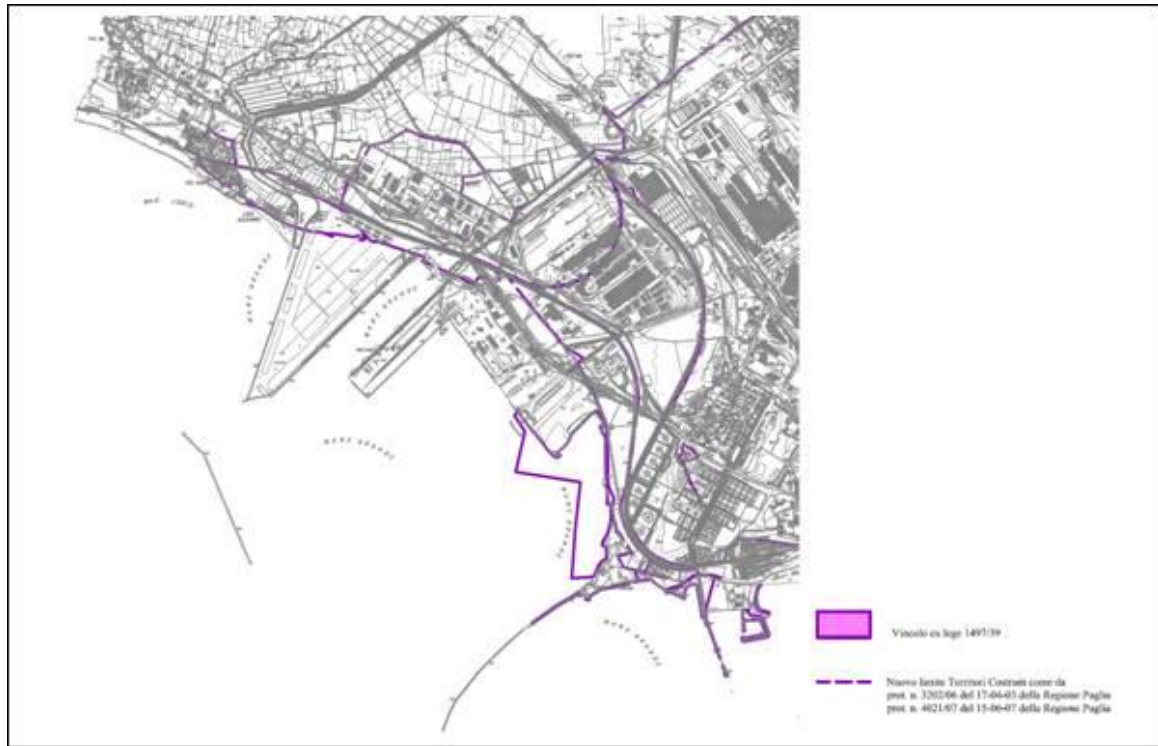


Figura 2 Stralcio della Carta 2-c "Vincoli ex lege 1497/39" del PUTT/p

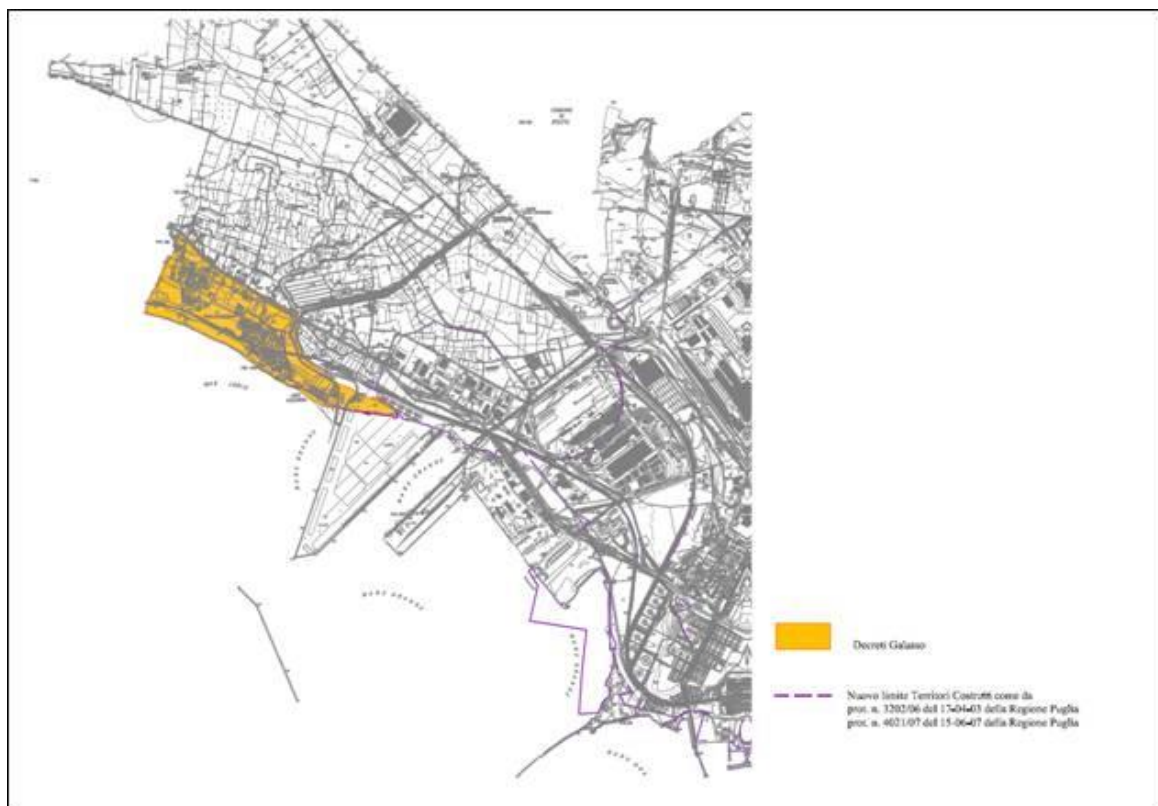


Figura 3 Stralcio della Carta 2-a "Decreti Galasso" del PUTT/p

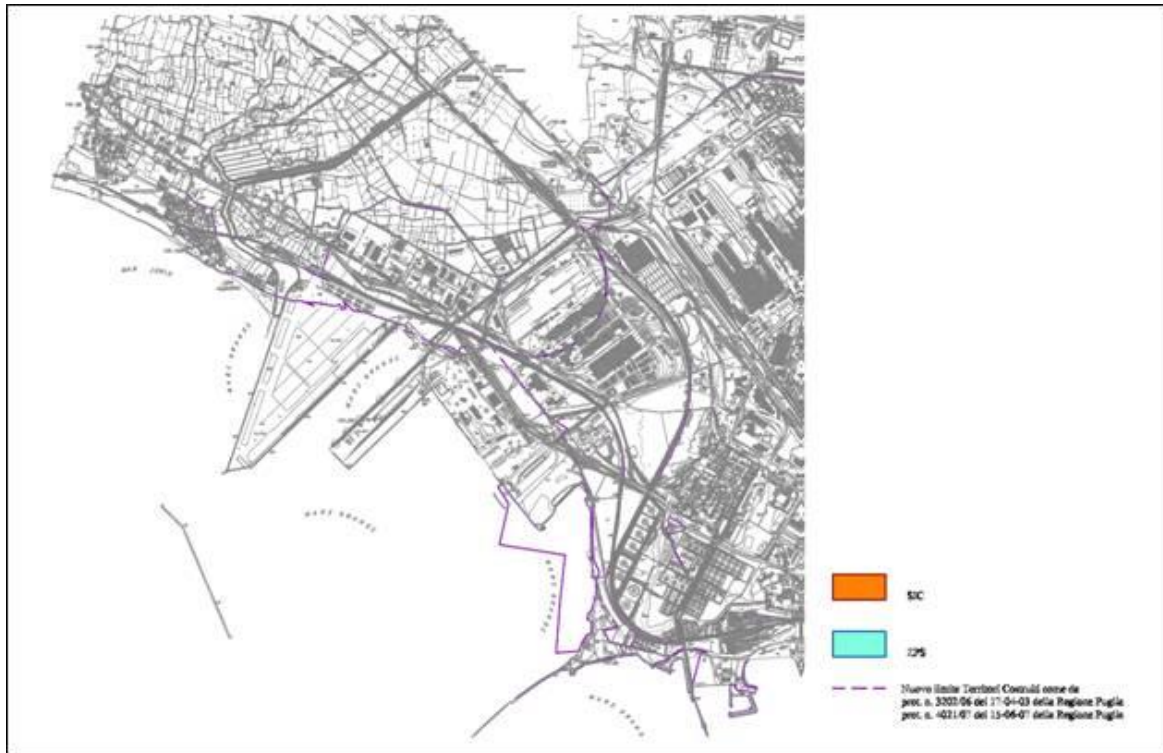


Figura 4 Stralcio della Carta 2-e "SIC e ZPS" del PUTT/p

### 2.2.2 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)

Il Piano Paesaggistico Territoriale Paesaggio – PPTR Regione Puglia ha lo scopo di fornire indirizzi e direttive in campo ambientale, territoriale e paesaggistico attraverso l'attivazione di un processo di co-pianificazione con tutti i settori regionali che direttamente o indirettamente incidono sul governo del territorio e con le province e i comuni. Il PPTR risulta pertanto uno strumento di pianificazione paesaggistica con il compito di tutelare il paesaggio quale contesto di vita quotidiana delle popolazioni e fondamento della loro identità, garantendo la gestione attiva dei paesaggi e assicurando l'integrazione degli aspetti paesaggistici nelle diverse politiche territoriali e urbanistiche, ma anche in quelle settoriali.

L'obiettivo del PPTR consiste nel provvedere all'adeguamento del Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio (PUTT/P), approvato con DGR n. 1748 del 15 dicembre 2000, rispetto ad alcuni elementi di innovazione introdotti dal "Codice dei beni culturali e del paesaggio" (D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42) e superare dei limiti in esso individuati.

La Regione Puglia con Delibera di Giunta Regionale n. 1842 del 13 Novembre 2007 ha approvato il Documento programmatico del Piano paesaggistico territoriale (P.P.T.R.).

In particolare, si evidenzia che, con deliberazione di Giunta Regionale n. 357 del 27/03/2007 è stato approvato il Programma per la Elaborazione del nuovo Piano Paesaggistico adeguato al D.lgs. 42/2004 - "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e l'11 Gennaio 2010 è stata approvata la Proposta di Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), in fine in data 03.03.2010 è avvenuta una nuova Pubblicazione della Proposta di PPTR.



Con delibera n. 1435 del 2 agosto 2013, pubblicata sul BURP n. 145 del 06.11.2013, la Giunta Regionale ha adottato il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia, che è stato successivamente approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 176 del 16.02.2015 (BURP n. 40 del 23.03. 2015).

Successivamente all'approvazione sono stati introdotti i seguenti aggiornamenti e rettifiche degli elaborati:

- Delibera n. 240 del 8 marzo 2016 - Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 32 del 22.03.2016
- Delibera n. 1162 del 26 luglio 2016 - Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 94 suppl. del 11.08.2016
- Delibera n. 496 del 7 aprile 2017 - Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 48 del 21.04.2017
- Delibera n. 2292 del 21 dicembre 2017 - Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 19 del 05.02.2018
- Delibera n. 2439 del 21 dicembre 2018 - Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 19 del 18.02.2019
- Delibera n. 1543 del 02 agosto 2019 - Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 103 del 10.09.2019

Il Piano prevede una nuova decodifica degli elementi strutturanti il territorio, basata sulle metodologie dell'approccio estetico-ecologico e storico-culturale applicate al processo coevolutivo di territorializzazione, che produrrà regole di trasformazione che mirino ad introdurre elementi di valorizzazione aggiuntivi.

La determinazione di regole condivise per la costruzione di nuovi paesaggi a valore aggiunto paesaggistico che consentano di proseguire la costruzione storica del paesaggio in ambiti territoriali definiti, faciliterà il passaggio dalla tutela del bene alla valorizzazione. In particolare, gli elementi di innovazione, in fase di studio, determineranno i seguenti aggiornamenti: individuazione territoriale di ambiti omogenei di pregio o degradati; definizione degli obiettivi ed individuazione dei criteri d'inserimento paesaggistico con la finalità di rendere maggiormente sostenibili ed integrabili gli interventi in ambiti di pregio paesaggistico e di reintegrare elementi di recupero del valore paesaggistico in ambiti degradati; rivisitazione dei contenuti descrittivi, prescrittivi e propositivi del Piano, con particolare attenzione all'analisi delle dinamiche di trasformazione del territorio; semplificare l'operatività dei Comuni e delle Provincie rispetto all'adeguamento delle proprie strategie di pianificazione al PUTT/P.

Lo scenario assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione. Le strategie di fondo del PPTR sono:

- sviluppo locale autosostenibile che comporta il potenziamento di attività produttive legate alla valorizzazione del territorio e delle culture locali;
- valorizzazione delle risorse umane, produttive e istituzionali endogene con la costruzione di nuove filiere integrate;
- sviluppo della autosufficienza energetica locale coerentemente con l'elevamento della qualità ambientale e ecologica;
- finalizzazione delle infrastrutture di mobilità, comunicazione e logistica alla valorizzazione dei sistemi territoriali locali e dei loro paesaggi;
- sviluppo del turismo sostenibile come ospitalità diffusa, culturale e ambientale, fondata sulla valorizzazione delle peculiarità socioeconomiche locali.

Il PPTR, in attuazione della intesa interistituzionale sottoscritta ai sensi dell'art. 143, comma 2 del Codice, disciplina l'intero territorio regionale e concerne tutti i paesaggi di Puglia, non solo quelli che possono essere

considerati eccezionali, ma altresì i paesaggi della vita quotidiana e quelli degradati, riconoscendone le caratteristiche paesaggistiche, gli aspetti ed i caratteri peculiari derivanti dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni e ne delimita i relativi ambiti ai sensi dell'art. 135 del Codice.

Il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia è definito da tre componenti: l'Atlante del Patrimonio Ambientale, Paesaggistico e Territoriale, lo Scenario Strategico, le Regole.

*L'Atlante:* la prima parte del PPTR descrive l'identità dei tanti paesaggi della Puglia e le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo delle trasformazioni storiche.

L'identità dei paesaggi pugliesi è descritta nell'Atlante del Patrimonio Territoriale, Ambientale e Paesaggistico; le condizioni di riproduzione di quelle identità sono descritte dalle Regole Statutarie, che si propongono come punto di partenza, socialmente condiviso, che dovrà accumunare tutti gli strumenti pubblici di gestione e di progetto delle trasformazioni del territorio regionale.

*Lo Scenario:* la seconda parte del PPTR consiste nello Scenario Paesaggistico che consente di prefigurare il futuro di medio e lungo periodo del territorio della Puglia. Lo scenario contiene una serie di immagini, che rappresentano i tratti essenziali degli assetti territoriali desiderabili; questi disegni non descrivono direttamente delle norme, ma servono come riferimento strategico per avviare processi di consultazione pubblica, azioni, progetti e politiche, indirizzati alla realizzazione del futuro che descrivono.

Lo scenario contiene poi delle Linee Guida, che sono documenti di carattere più tecnico, rivolti soprattutto ai pianificatori e ai progettisti.

Le linee guida descrivono i modi corretti per guidare le attività di trasformazione del territorio che hanno importanti ricadute sul paesaggio: l'organizzazione delle attività agricole, la gestione delle risorse naturali, la progettazione sostenibile delle aree produttive, e così via. Lo scenario contiene infine una raccolta di Progetti Sperimentali integrati di Paesaggio definiti in accordo con alcune amministrazioni locali, associazioni ambientaliste e culturali. Anche i progetti riguardano aspetti di riproduzione e valorizzazione delle risorse territoriali relativi a diversi settori; tutti i progetti sono proposti come buoni esempi di azioni coerenti con gli obiettivi del piano.

*Le Norme:* la terza parte del piano è costituita dalle Norme Tecniche di Attuazione, che sono un elenco di indirizzi, direttive e prescrizioni che dopo l'approvazione del PPTR avranno un effetto immediato sull'uso delle risorse ambientali, insediative e storico-culturali che costituiscono il paesaggio.

In parte i destinatari delle norme sono le istituzioni che costruiscono strumenti di pianificazione e di gestione del territorio e delle sue risorse: i piani provinciali e comunali, i piani di sviluppo rurale, i piani delle infrastrutture, e così via.

Quelle istituzioni dovranno adeguare nel tempo i propri strumenti di pianificazione e di programmazione agli obiettivi di qualità paesaggistica previsti dagli indirizzi e dalle direttive stabiliti dal piano per le diverse parti di territorio pugliese. In parte i destinatari delle norme sono tutti i cittadini, che potranno intervenire sulla trasformazione dei beni e delle aree riconosciuti come meritevoli di una particolare attenzione di tutela, secondo le prescrizioni previste dal piano.

Le disposizioni normative del PPTR si articolano in

- indirizzi
- direttive
- prescrizioni
- misure di salvaguardia e utilizzazione
- linee guida.



Gli indirizzi sono disposizioni che indicano ai soggetti attuatori gli obiettivi generali e specifici del PPTR da conseguire. Le direttive sono disposizioni che definiscono modi e condizioni idonee a garantire la realizzazione degli obiettivi generali e specifici del PPTR negli strumenti di pianificazione, programmazione e/o progettazione.

Esse, pertanto, devono essere recepite da questi ultimi secondo le modalità e nei tempi stabiliti dal PPTR nelle disposizioni che disciplinano l'adeguamento dei piani settoriali e locali, contenute nel Titolo VII delle presenti norme, nonché nelle disposizioni che disciplinano i rapporti del PPTR con gli altri strumenti.

Le prescrizioni sono disposizioni conformative del regime giuridico dei beni paesaggistici volte a regolare gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite. Esse contengono norme vincolanti, immediatamente cogenti, e prevalenti sulle disposizioni incompatibili di ogni strumento vigente di pianificazione o di programmazione regionale, provinciale e locale.

Le misure di salvaguardia e utilizzazione, relative agli ulteriori contesti come definiti all'art. 7 co. 7 in virtù di quanto previsto dall'art. 143 co. 1 lett. e) del Codice, sono disposizioni volte ad assicurare la conformità di piani, progetti e interventi con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e ad individuare gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite per ciascun contesto. In applicazione dell'art. 143, comma 8, del Codice le linee guida sono raccomandazioni sviluppate in modo sistematico per orientare la redazione di strumenti di pianificazione, di programmazione, nonché la previsione di interventi in settori che richiedono un quadro di riferimento unitario di indirizzi e criteri metodologici, il cui recepimento costituisce parametro di riferimento ai fini della valutazione di coerenza di detti strumenti e interventi con le disposizioni di cui alle presenti norme.

Per la descrizione dei caratteri del paesaggio, il PPTR definisce tre strutture, a loro volta articolate in componenti ciascuna delle quali soggetta a specifica disciplina:

- Struttura idrogeomorfologica: Componenti geomorfologiche e Componenti idrologiche
- Struttura ecosistemica e ambientale: Componenti botanico-vegetazionali e Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
- Struttura antropica e storico-culturale: Componenti culturali e insediative e Componenti dei valori percettivi

All'art. 105 "Misure di Salvaguardia" delle Norme Tecniche di Attuazione del PPTR si cita "a *far data dall'adozione del piano paesaggistico non sono consentiti, sugli immobili e nelle aree di cui all'articolo 134 (del D.lgs. 42/2004), interventi in contrasto con le prescrizioni di tutela previste nel piano stesso*".

**Dall'analisi degli elaborati relativi al "Sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici" del PPTR, l'area d'intervento non ricade in aree e/o beni tutelati (vedi stralci cartografici riportati di seguito).**

L'area destinata al cantiere a terra, sullo Yard ex-Belleli, rientra invece nei "territori costieri" ed è quindi soggetta ad autorizzazione paesaggistica.

Si fa comunque presente che sulla stessa area è previsto l'allestimento del cantiere afferente agli "Interventi di dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Molo Polisettoriale e realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto", progetto già licenziato favorevolmente dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con il D.M. 0000080 del 20/02/2014.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Inoltre, il rappresentante del Comune di Taranto, durante la Conferenza di Servizi convocata dall'Autorità Portuale di Taranto per acquisire i pareri di competenza ai fini dell'approvazione del progetto definitivo della diga, ha comunicato che il Comune si esprimeva favorevolmente sotto l'aspetto urbanistico (con nota del 24.06.2014, acquisita al prot. AP n. 8100 del 25.06.2014).

In quella sede, il Comune non ha ritenuto di dover procedere all'acquisizione della documentazione finalizzata all'ottenimento della autorizzazione paesaggistica.

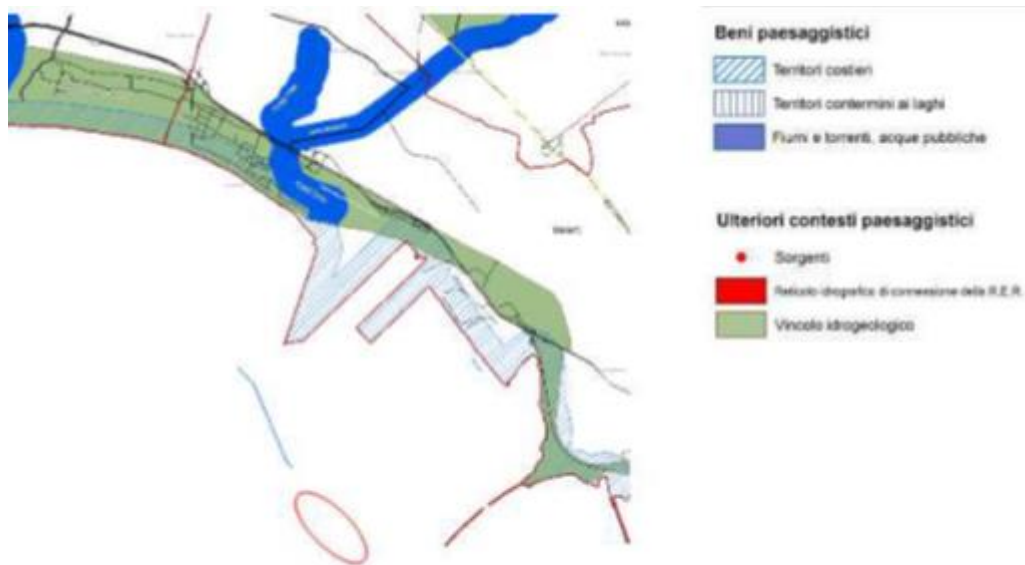


Figura 5 Stralcio del PPTR adottato- Elab. 6.1.2: Struttura idrogeomorfologica. Componenti idrologiche

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

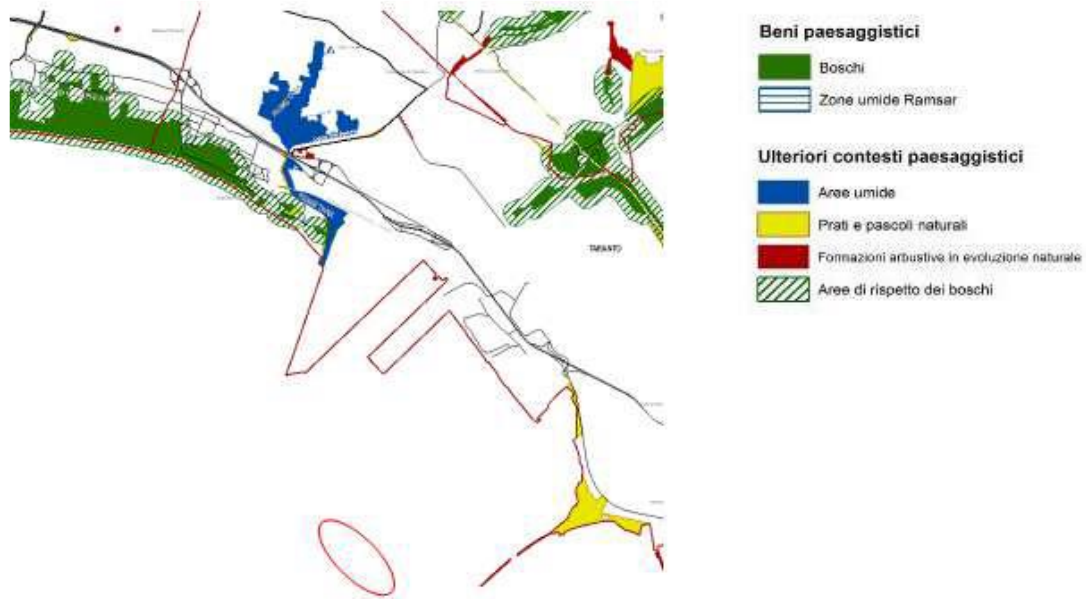


Figura 6 Stralcio del PPTR adottato– Elab. 6.2.1: Struttura ecosistemica-ambientale. Componenti botanico Vegetazionali

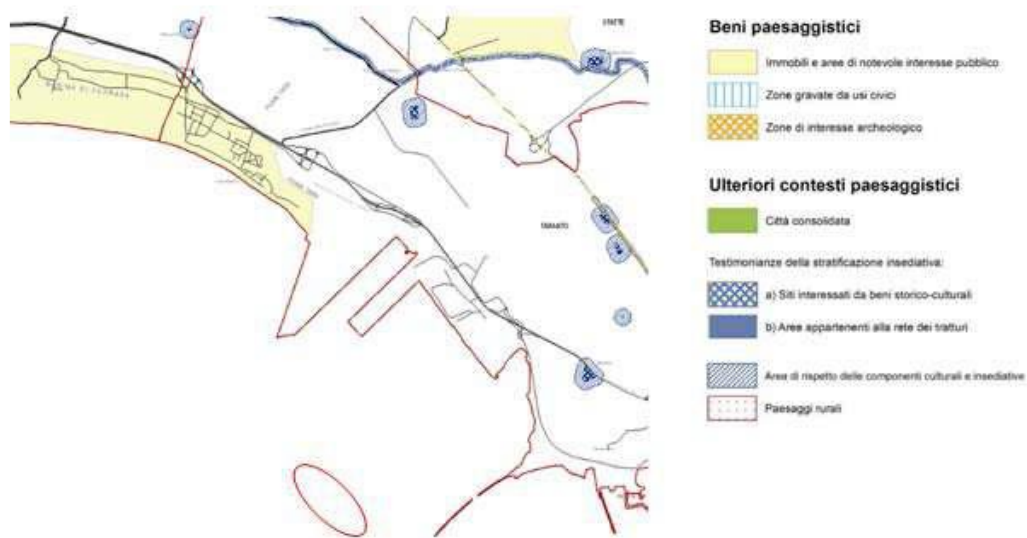


Figura 7 Stralcio del PPTR adottato– Elab. 6.3.1: Struttura antropica e storico-culturale. Componenti culturali e insediative

### 2.2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) di Taranto

L'adozione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è stata proposta dalla Giunta Provinciale con Delibera di Giunta Provinciale n. 123 del 14 maggio 2010.

Lo schema di Piano contiene:

- la definizione del quadro conoscitivo complessivo e articolato di ogni tipologia di rischio territoriale previsto nel Piano Provinciale di Protezione Civile, quale strumento di pianificazione specifico e settoriale;
- gli indirizzi e le direttive per perseguire gli obiettivi economici, spaziali e temporali dello sviluppo della comunità provinciale nello scenario definito dalla programmazione e pianificazione regionale, di cui costituisce specificazione e attuazione;
- le azioni e gli interventi necessari per ottimizzare la funzionalità del sistema della mobilità sul territorio;
- le azioni necessarie per perseguire gli obiettivi energetici provinciali;
- gli indirizzi e le direttive, nonché le prescrizioni e gli interventi per rendere omogenee su scala provinciale le regolamentazioni e le programmazioni territoriali di scala comunale, costituendo insieme agli strumenti di programmazione regionale il parametro per l'accertamento di compatibilità degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale;
- le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica e idraulico-forestale e, in genere, per il consolidamento del suolo e delle acque.

I sistemi che costituiscono lo Schema di Piano sono:

- rete naturale, fatta di insulae e/o core areas, di connessioni ecologiche e di corridoi verdi;
- rete urbana, ammagliata ed integrata in una logica di specializzazione e di complementarità, coesa per migliorarne l'attrattività e competitività complessive;
- sistema dei luoghi della produzione dove eccellenze territoriali potranno costituire poli di competitività specializzati;
- rete delle infrastrutture di trasporto e comunicazione, spaziali ed a-spaziali;
- progetti quadro, finalizzati alla realizzazione di interventi sul territorio che richiedono progettazioni interdisciplinari e l'azione coordinata e integrata della Provincia, di uno o più comuni, ed eventualmente di altri enti pubblici.

Dall'esame della Carta delle Fragilità (Tav. PR A01) dello schema di Piano si deduce che l'area di intervento è individuata come "sito di interesse nazionale", SIN "p3-Taranto".

Le Norme Tecniche di Attuazione, al Titolo V "Fragilità Ambientale", riportano che i siti di interesse nazionale *"sono aree in cui sono riportate le perimetrazioni del Sito di interesse nazionale "Taranto", area dichiarata ad elevato rischio di crisi ambientale per effetto del DPR 08 luglio 1986, n. 349 e della successiva dichiarazione del 30.11.1990; quest'ultima individua come bersagli della pubblica attenzione la siderurgia, il cemento, la raffineria e le centrali elettriche, attività tutte marittimizzate e di fatto a ridosso della circoscrizione portuale di Taranto, con cui si relazionano in una simbiosi operativa che rende i loro stabilimenti e le connesse propaggini portuali i protagonisti dello sviluppo di porto e retroporto"* e le NTA per tali aree prevedono di *"normare la destinazione e l'utilizzazione dei suoli contermini, al fine di prevenire incidenti rilevanti connessi a determinate sostanze pericolose, di limitarne le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente, nonché di mantenere opportune distanze di sicurezza"*.

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

Dall'analisi delle tavole "Reti ecologiche e Ambiti di Tutela" (Tav. PR A02) e "Beni culturali e vincoli paesaggistici" (Tav. PR A02) dello Schema di Piano, si desume che sia sull'area a mare che sull'area portuale a terra, destinata ad ospitare il cantiere, non sono presenti vincoli o beni culturali o paesaggistici tutelati.

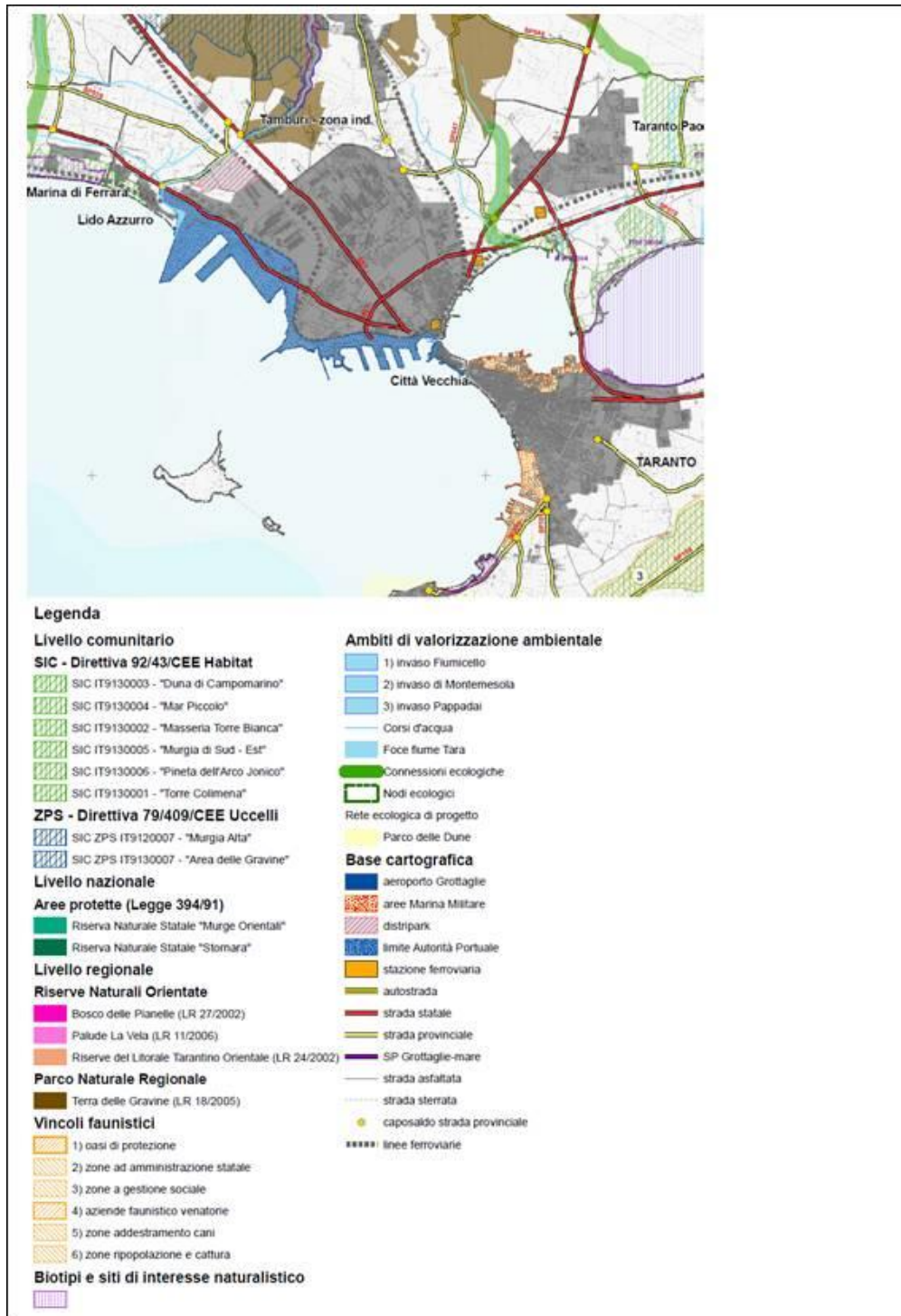


Figura 8 Stralcio della tavola "Reti ecologiche ed ambiti di tutela" del PTCP



**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

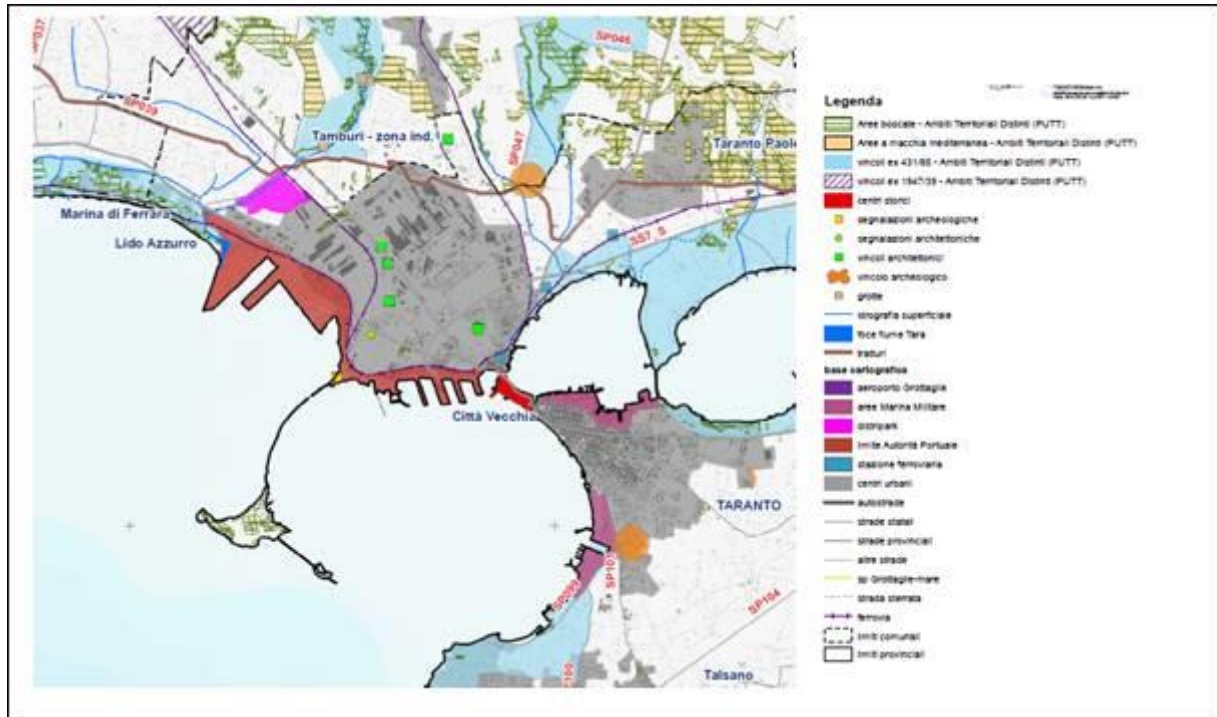


Figura 9 Stralcio della tavola "Beni culturali e vincoli paesaggistici" del PTCP

### 2.3 AREE NATURALI PROTETTE E DELLA RETE NATURA 2000

La verifica della coerenza e conformità dell'intervento proposto con il regime vincolistico vigente riguarda anche la verifica della presenza o meno sull'area in esame di aree naturali protette o appartenenti alla Rete Natura 2000, individuabili come:

- Parchi nazionali, regionali, riserve, oasi di protezione;
- Siti d'Importanza Comunitaria (SIC), definiti ai sensi della Direttiva Habitat 92/43/CEE relativa alla "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche", così come recepite dal D.P.R. 8 settembre 1997; n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43 CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche";
- Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.), individuate ai sensi della direttiva 79/409/CEE relativa alla protezione dell'avifauna migratoria.

Nell'area di intervento e nelle zone immediatamente vicine non sono state rinvenute aree soggette a vincoli di tutela naturalistica, come riportato nella Carta delle Aree protette.

Analizzando, invece, un'area più vasta (raggio di 5 km dall'area portuale), si riscontra la presenza dei seguenti siti naturali protetti:

- Parco Naturale Regionale (P.N.R.) - Terra delle Gravine (distante circa 6 km dal sito d'intervento);
- Riserva Naturale Statale (R.N.S.) – Stornara (distante circa 6,8 km dal sito d'intervento);



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- Riserva Naturale Orientata Regionale (R.N.O.R.) - Palude La Vela (distante circa 13,7 km dal sito d'intervento).

Invece i Siti di Importanza Comunitaria ed le Zone di Protezione Speciale compresi entro un raggio 5 km dal sito di progetto, sono:

- "Area delle Gravine" SIC/ZPS IT9130007 (a circa 6 km di distanza dal sito d'intervento);
- "Mar Piccolo" SIC IT9130004 (a circa 9 km di distanza dal sito d'intervento);
- "Pinete dell'Arco Ionico" SIC IT9130006 (a circa 4 km di distanza dal sito d'intervento);
- "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto" SIC IT9130008 (a circa 2 km di distanza dal sito d'intervento).



Figura 10 SIC e ZPS con indicazione dell'area d'intervento

Si rimanda alla lettura della Tavola "Carta delle aree protette" (elaborato 2202.DTA.PFTE.INQ.06.A Carta delle aree protette), allegata al presente Progetto.

## 2.4 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE AMBIENTALE

### 2.4.1 Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA)

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

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

Considerato il carattere dinamico dei contenuti del PTA, la normativa di settore prevede che le sue revisioni e aggiornamenti debbano essere effettuati ogni sei anni.

Pertanto, l'Aggiornamento 2015-2021 del Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia, adottato dalla Giunta Regionale con Delibera n. 1333 del 16/07/2019, costituisce il primo aggiornamento del PTA già approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 230 del 20/10/2009, e riguarda il sessennio 2015-2021.

La proposta relativa al primo aggiornamento include importanti contributi innovativi in termini di conoscenza e pianificazione: delinea il sistema dei corpi idrici sotterranei (acquiferi) e superficiali (fiumi, invasi, mare, ecc) e riferisce i risultati dei monitoraggi effettuati, anche in relazione alle attività umane che vi incidono; descrive la dotazione regionale degli impianti di depurazione e individua le necessità di adeguamento, conseguenti all'evoluzione del tessuto socio-economico regionale e alla tutela dei corpi idrici interessati dagli scarichi; analizza lo stato attuale del riuso delle acque reflue e le prospettive di ampliamento a breve-medio termine di tale virtuosa pratica, fortemente sostenuta dall'Amministrazione regionale quale strategia di risparmio idrico.

Nel rispetto di quanto previsto dal D.lgs. n. 152/2006, dalla Legge regionale sulla Valutazione Ambientale Strategica n. 44/2012 e da quella sulla partecipazione n. 28/2017, per garantire a tutte le parti interessate l'attiva partecipazione alla pianificazione strategica e la consultazione dei documenti, per sei mesi dalla emanazione di apposito avviso sul BURP è stato possibile presentare osservazioni alla proposta adottata dalla Giunta Regionale.

Dopo l'analisi e l'eventuale recepimento delle osservazioni presentate, il Piano è stato sottoposto all'esame dell'Autorità competente per la VAS – Sezione regionale Autorizzazioni Ambientali – la quale si è espressa ad Aprile 2022 con il relativo Parere Motivato.

La Sezione regionale Risorse Idriche, ha tenuto conto delle risultanze del Parere Motivato di VAS comprensivo degli esiti della VINCA ed ha provveduto agli opportuni riscontri nel documento "Dichiarazione di sintesi" comprensiva delle "Misure in merito al monitoraggio".

Con Deliberazione n. 1521 del 07/11/2022, la Giunta Regionale ha adottato definitivamente l'Aggiornamento 2015 – 2021 del Piano di Tutela delle Acque, costituito da elaborati in parte modificati rispetto alla proposta di Aggiornamento 2015-2021 del PTA adottata dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 1333 del 16/07/2019, sia a seguito delle osservazioni pervenute nell'ambito delle consultazioni VAS che del parere motivato di VAS.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Tra le principali azioni previste dal piano vi sono la riduzione dell'inquinamento delle acque, la tutela degli ecosistemi acquatici, la gestione sostenibile delle risorse idriche e il miglioramento della qualità dell'acqua potabile.

Per raggiungere questi obiettivi, il piano prevede la promozione di un uso sostenibile delle risorse idriche, la promozione di buone pratiche agricole e la messa in atto di interventi per la bonifica dei siti inquinati. Inoltre, il piano prevede la promozione di una cultura della sostenibilità ambientale e la sensibilizzazione della popolazione sull'importanza della tutela delle risorse idriche.

In sintesi, il Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia 2015-2021 ha l'obiettivo di proteggere e valorizzare le risorse idriche della regione attraverso una serie di azioni che mirano a ridurre l'inquinamento, promuovere l'uso sostenibile delle risorse idriche e sensibilizzare la popolazione sull'importanza della tutela dell'ambiente.

Il porto di Taranto è inserito nel Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia 2015-2021.

Il piano prevede specifiche azioni volte a monitorare e mitigare gli impatti ambientali derivanti dalle attività portuali e industriali presenti nella zona, al fine di garantire la tutela delle acque del Mar Ionio e dei suoi ecosistemi.

Il piano prevede la messa in atto di interventi per il controllo e la riduzione dell'inquinamento delle acque e dell'aria, nonché la gestione sostenibile delle risorse idriche.

Il porto di Taranto è stato individuato come una delle aree critiche per l'ambiente nella regione Puglia, e pertanto è stato oggetto di particolare attenzione nel piano di tutela delle acque.

Il Piano prevede, in particolare, diverse azioni per il controllo e la riduzione degli impatti ambientali derivanti dalle attività portuali e industriali presenti nella zona di Taranto.

Tra le azioni previste ci sono:

- Monitoraggio costante della qualità dell'acqua del Mar Ionio nelle vicinanze del porto di Taranto, al fine di individuare eventuali criticità ambientali e attuare tempestivamente interventi di mitigazione.
- Riduzione delle emissioni inquinanti nell'aria e nell'acqua prodotte dalle attività portuali e industriali, attraverso la promozione di tecnologie più pulite e la riduzione dell'uso di sostanze pericolose.
- Risanamento delle aree inquinate circostanti il porto, al fine di ridurre la contaminazione delle acque e del suolo.
- Adozione di misure di sicurezza per prevenire eventuali incidenti o emergenze ambientali, attraverso l'attuazione di piani di emergenza e la formazione del personale.
- Promozione di una cultura della sostenibilità ambientale tra le aziende che operano nel porto, al fine di incentivare pratiche più sostenibili e responsabili nei confronti dell'ambiente.
- Rafforzamento delle attività di controllo e monitoraggio da parte delle autorità competenti, al fine di garantire il rispetto delle normative ambientali in vigore e prevenire eventuali violazioni.

In sintesi, le azioni previste dal Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia 2015-2021 per il porto di Taranto mirano a garantire la tutela delle acque del Mar Ionio e la riduzione degli impatti ambientali derivanti dalle attività portuali e industriali presenti nella zona.

## 2.4.2 Sito inquinato d'interesse nazionale di Taranto

Con il Decreto del Presidente della Repubblica 23 aprile 1998 è stato approvato il Piano di Disinquinamento per il risanamento del territorio della provincia di Taranto, a seguito della dichiarazione del Novembre 1990, reiterata nel 1997, del territorio tarantino come area ad elevato rischio di crisi ambientale.

A seguito del Piano di Disinquinamento, per il quale si rimanda al successivo paragrafo 2.4.3, parte del territorio del comune di Taranto è stato incluso, quindi, nel Programma nazionale bonifiche dei siti inquinati e perimetrato ai sensi del D.M. Ambiente 10/1/2000.

È stato quindi istituito il Sito d'Interesse Nazionale, denominato "p3 – Taranto", con DM del 10/01/2000 (pubblicato su Gazzetta Ufficiale n° 45 del 24 febbraio 2000), all'interno del quale ricadono le aree di intervento. Come riportato all'interno del Piano di Bonifica, per il SIN Taranto si legge che *"la superficie interessata dagli interventi di bonifica e ripristino ambientale è pari a circa 22 km<sup>2</sup> (aree private), 10 km<sup>2</sup> (aree pubbliche), 22 km<sup>2</sup> (Mar Piccolo), 51,1 km<sup>2</sup> (Mar Grande), 9,8 km<sup>2</sup> (Salina Grande). Lo sviluppo costiero è di circa 17 km"*.

Gli obiettivi specifici fissati per Taranto riguardano, quindi, la bonifica ed il ripristino ambientale delle aree industriali e degli specchi marini (Mar Piccolo) e salmastri (Salina grande), presenti nell'ambito circoscritto dal SIN.

La Regione Puglia, con Decreto del Commissario Delegato per l'emergenza ambientale in Puglia n. 41/2001, ha poi adottato, nell'ambito del Piano di Gestione dei Rifiuti Urbani, il Piano di Bonifica dei Siti Contaminati.

Il presente documento di pianificazione costituisce uno stralcio (PSB - Piano Stralcio Bonifiche) del Piano Complessivo, che pur definisce le linee essenziali in termini di organizzazione e pianificazione delle attività. Gli obiettivi generali del Piano regionale per la bonifica delle aree inquinate sono: la valutazione dello stato d'inquinamento delle matrici suolo/sottosuolo ed acque sotterranee derivanti da attività antropiche ed il risanamento delle aree del territorio regionale che presentano situazioni di rischio sanitario ed ambientale.

Tra i suoi elementi, l'ordine di priorità degli interventi:

- l'individuazione dei siti da bonificare e delle caratteristiche generali degli inquinanti presenti;
- le modalità degli interventi di bonifica e risanamento ambientale, che privilegino prioritariamente l'impiego di materiali provenienti da attività recupero rifiuti urbani;
- stima degli oneri finanziari;
- le modalità di smaltimento dei materiali da asportare.

## Tavola 1

### Perimetrazione del sito di interesse nazionale "TARANTO"

Scala 1:150.000

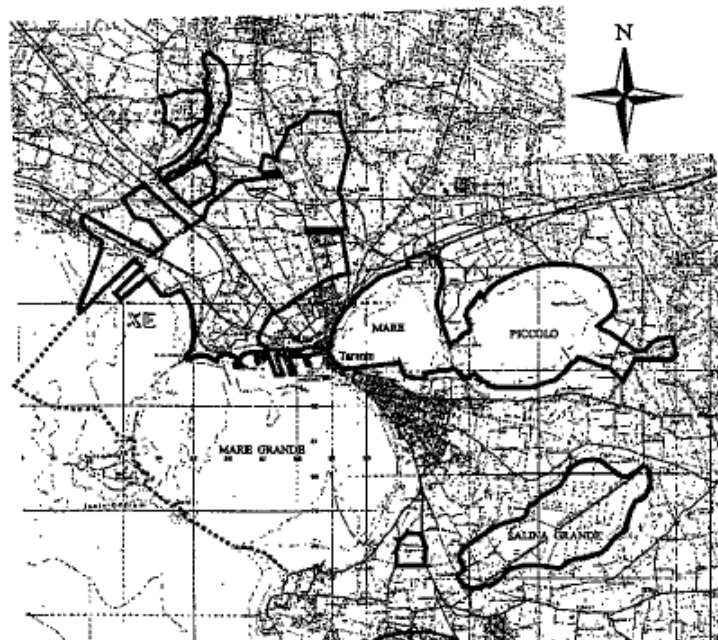


Figura 11 Perimetrazione del SIN Taranto

L'area d'intervento ricade all'interno della perimetrazione delle aree individuate come Sito di Interesse Nazionale, ai sensi della Legge n. 179 del 2002.

Tutta l'area portuale di Taranto e le aree in esame, inclusa l'area d'intervento, l'area a terra di cantiere e gran parte della zona in termini di area vasta, sono contenute nei confini del SIN.





Figura 12 Perimetro area SIN Porto di Taranto con indicazione dell'area d'intervento

Gli interventi di escavo dei fondali del porto necessitano, pertanto, di particolare attenzione perché ubicati in un'area "critica", per la quale sono state delineate misure urgenti per il suo risanamento ambientale e la riqualificazione del suo territorio.

Le attività di dragaggio dovranno rispettare il vigente quadro normativo nazionale e, in particolare, l'art. 5 della Legge 84/94 e relativi Decreti ministeriali applicativi.

### 2.4.3 Il Piano di bonifica delle aree del SIN di Taranto

Il Piano di bonifica delle aree del SIN di Taranto è stato approvato nel 2016 dalla Conferenza dei Servizi interregionale. Il Piano prevede una serie di azioni per la bonifica delle aree inquinate della provincia di Taranto, in particolare quelle comprese nel Sito di Interesse Nazionale di Taranto.

Le azioni previste dal piano riguardano la bonifica delle aree industriali abbandonate, la bonifica delle discariche abusive, il recupero dei suoli contaminati e la bonifica delle acque sotterranee.

Il piano prevede anche l'individuazione di un'area di deposito temporaneo per i rifiuti pericolosi e la realizzazione di un sistema di monitoraggio costante delle acque, del suolo e dell'aria nella zona. Inoltre, il piano prevede la creazione di una rete di osservatori locali, che monitoreranno lo stato di avanzamento delle attività di bonifica e l'efficacia delle misure adottate.

Gli obiettivi del Piano di bonifica delle aree del SIN di Taranto sono principalmente la bonifica delle aree inquinate e il ripristino della qualità dell'ambiente e della salute dei cittadini.



In particolare, il piano mira a:

- Identificare le aree inquinate e definire un piano di intervento per la bonifica.
- Recuperare i suoli contaminati e ripristinare la loro funzionalità ambientale.
- Rimuovere i rifiuti pericolosi presenti nell'area e prevenire l'insorgenza di nuove discariche abusive.
- Bonificare le acque sotterranee inquinate e prevenire la contaminazione futura.
- Implementare un sistema di monitoraggio costante per verificare l'efficacia delle azioni di bonifica e la qualità dell'ambiente.
- Coinvolgere le comunità locali nella pianificazione e implementazione delle azioni di bonifica e nella diffusione di informazioni riguardanti la qualità dell'ambiente.
- Favorire lo sviluppo di attività economiche sostenibili, compatibili con la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini.

il Piano prevede anche azioni per la bonifica delle acque marine del porto di Taranto. Alcune delle azioni previste includono:

- Monitoraggio costante delle acque marine: verranno effettuati monitoraggi costanti per verificare la qualità dell'acqua marina del porto di Taranto e la presenza di eventuali inquinanti.
- Identificazione delle aree inquinate: attraverso indagini specifiche, verranno individuate le aree del porto di Taranto in cui l'inquinamento è più diffuso.
- Rimozione delle sostanze inquinanti: verranno adottate le tecniche e le tecnologie necessarie per rimuovere le sostanze inquinanti dall'acqua marina del porto di Taranto.
- Prevenzione della contaminazione futura: verranno adottati interventi per prevenire la contaminazione futura dell'acqua marina, attraverso la definizione di misure preventive, la pianificazione di attività compatibili con l'ambiente e la tutela della salute umana.
- Ripristino della qualità dell'acqua: le acque marine bonificate verranno monitorate per verificare la qualità e garantire che sia compatibile con gli standard di sicurezza e salubrità previsti dalle leggi vigenti.

Inoltre, il Piano individua diverse tipologie di interventi che possono essere effettuati nelle acque del porto di Taranto, purché siano compatibili con gli obiettivi di bonifica dell'area. Tra questi interventi, possiamo citare:

- Interventi di dragaggio: il Piano prevede la possibilità di effettuare interventi di dragaggio delle acque del porto, al fine di rimuovere eventuali sedimenti inquinati e ripristinare la profondità del fondale.
- Bonifica dei sedimenti: qualora il dragaggio evidenziasse la presenza di sedimenti inquinati, il Piano prevede specifici interventi di bonifica per rimuoverli.
- Interventi di monitoraggio: il Piano prevede interventi di monitoraggio costante delle acque del porto, al fine di individuare eventuali criticità e adottare interventi tempestivi per la loro risoluzione.
- Interventi di manutenzione: il Piano prevede la possibilità di effettuare interventi di manutenzione delle infrastrutture portuali (ad es. impianti di depurazione delle acque di scarico), al fine di garantirne il corretto funzionamento e la compatibilità ambientale.

In generale, gli interventi consentiti nel porto di Taranto sono quelli che non compromettono la sicurezza e la salubrità delle acque, e che sono finalizzati alla bonifica dell'area e alla prevenzione della contaminazione futura. Tuttavia, è importante sottolineare che la realizzazione di tali interventi deve essere sottoposta a specifici procedimenti autorizzativi, in conformità alle leggi e normative vigenti in materia di tutela ambientale.

#### 2.4.4 Piano di Disinquinamento per il Risanamento del Territorio della Provincia di Taranto

Il Piano di Disinquinamento per il Risanamento del Territorio della Provincia di Taranto è un piano di azioni per la bonifica e la riqualificazione ambientale del territorio della provincia di Taranto, che è stato fortemente colpito da decenni di attività industriali inquinanti, in particolare quelle del polo siderurgico di Taranto.

Il piano è stato approvato il 30 novembre 2016 dalla Conferenza dei Servizi convocata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Il piano è stato elaborato in collaborazione tra le autorità regionali e locali, il Ministero dell'Ambiente e le parti interessate, ed è stato approvato dopo un lungo processo di consultazione pubblica e valutazione degli impatti ambientali.

Il piano prevede una serie di azioni coordinate e integrate per affrontare le diverse criticità ambientali presenti nel territorio, con l'obiettivo di bonificare e riqualificare l'area della provincia di Taranto.

Tra le azioni previste dal piano vi sono la bonifica dei siti industriali abbandonati, il controllo delle emissioni inquinanti delle attività industriali attuali, la bonifica delle acque sotterranee e superficiali, il monitoraggio della qualità dell'aria e del suolo, e la riqualificazione ambientale delle aree degradate.

Il piano è stato suddiviso in diverse fasi, ognuna delle quali prevede specifiche azioni e obiettivi da raggiungere. La realizzazione di tali azioni richiede un forte impegno e la cooperazione di tutte le parti interessate, tra cui le autorità pubbliche, le imprese industriali, la società civile e i cittadini.

Esso prevede anche interventi specifici per il Porto di Taranto, al fine di ridurre l'inquinamento e garantire il rispetto degli standard ambientali. Alcune delle principali azioni previste dal piano per il porto di Taranto sono:

- Miglioramento dei sistemi di depurazione delle acque reflue, attraverso l'implementazione di tecnologie innovative e l'ampliamento delle infrastrutture esistenti.
- Riduzione delle emissioni in atmosfera, con l'introduzione di tecnologie più efficienti e l'adozione di misure per la gestione delle fonti di inquinamento.
- Monitoraggio costante delle acque del porto e del litorale circostante, al fine di individuare tempestivamente eventuali criticità e adottare misure correttive.
- Prevenzione della contaminazione delle acque sotterranee, attraverso l'adozione di tecniche di bonifica e la messa in sicurezza dei siti contaminati presenti nell'area portuale.
- Introduzione di sistemi di gestione ambientale certificati, al fine di garantire un'efficace gestione ambientale del porto e delle attività ad esso connesse.

Queste azioni sono finalizzate a garantire il rispetto degli standard ambientali e a migliorare la qualità dell'ambiente marino e terrestre dell'area portuale di Taranto.

## 2.4.5 Pianificazione di Bacino (PAI)

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI), redatto dall'Autorità di Bacino della Puglia ed approvato in data 30 novembre 2005, individua le aree soggette a rischio idraulico e di frana.

Con Delibere del Comitato Istituzionale del 26 gennaio 2010 e del 7 dicembre 2012, sono state aggiornate alcune perimetrazioni che hanno riguardato, tra gli altri, il territorio del Comune di Massafra che è adiacente all'area portuale e l'area portuale stessa.

Successivamente, Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Puglia è stato aggiornato nel 2018 con l'approvazione del nuovo PAI 2018-2021.

Il nuovo Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Puglia 2018-2021 ha come obiettivo principale quello di migliorare la gestione delle risorse idriche e del rischio idrogeologico, attraverso la pianificazione e l'attuazione di interventi mirati.

In particolare, tra gli obiettivi del PAI vi sono:

- La protezione e il recupero delle risorse idriche superficiali e sotterranee, anche attraverso la riqualificazione di aree degradate e il miglioramento delle infrastrutture idriche;
- La riduzione del rischio idrogeologico, attraverso la realizzazione di interventi di prevenzione, protezione e mitigazione;
- La promozione di una gestione integrata delle risorse idriche, che tenga conto delle esigenze ambientali, sociali ed economiche del territorio;
- Il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi idrici, per garantire una fornitura sostenibile e di qualità alle popolazioni e alle attività produttive;
- La promozione di attività di formazione e di sensibilizzazione sul tema della gestione sostenibile delle risorse idriche e del rischio idrogeologico.

Il nuovo PAI 2018-2021 prevede la perimetrazione dell'area del Porto di Taranto all'interno dell'ambito territoriale denominato "Bacino Idrografico del Basento" e del "Comprensorio Idrogeologico di Taranto", che comprende anche il SIN (Sito di Interesse Nazionale) di Taranto.

L'area del porto è quindi compresa all'interno di una più ampia area di riferimento per le azioni di pianificazione e gestione del territorio e delle risorse idriche.

L'area del porto di Taranto ricade nella zona di pericolosità idraulica di classe E, ovvero la classe con il livello di rischio idraulico più elevato, in cui possono verificarsi alluvioni di particolare gravità.

In particolare, dalla verifica della perimetrazione delle aree ad Alta, Media e Bassa Pericolosità Idraulica, si evince che:

- la zona occidentale esterna all'area portuale, allo stato attuale, ricade in area ad Alta Pericolosità Idraulica;
- nell'area a monte della Darsena Taranto, risultano presenti aree a bassa, media ed alta pericolosità idraulica, probabilmente determinate da storici allagamenti a seguito di abbondanti precipitazioni (si veda la figura seguente).

L'area a terra destinata ad ospitare il cantiere non è inclusa in tale perimetrazione.

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

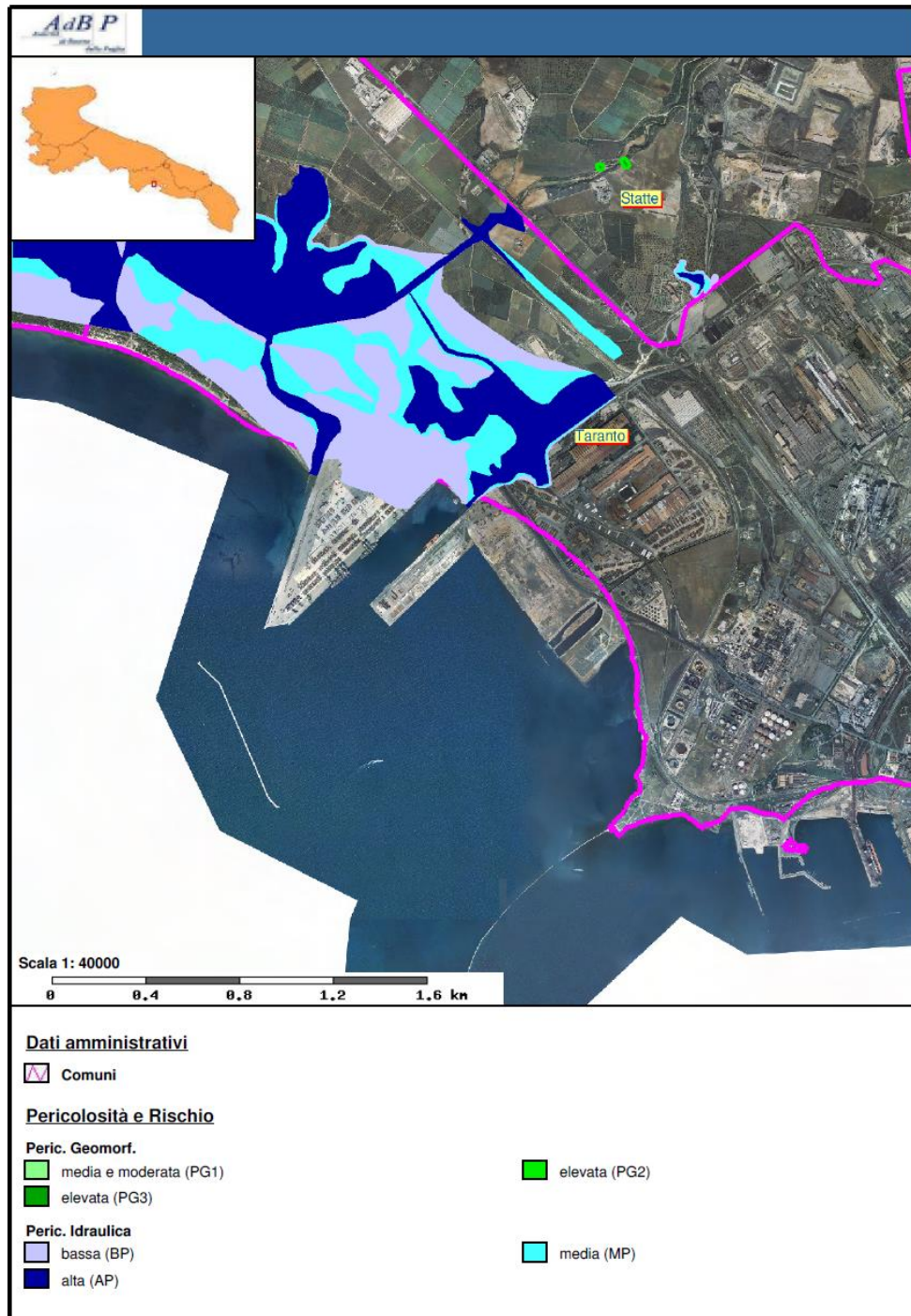


Figura 13 Stralcio della "Carta delle aree a pericolosità idraulica" del PAI

## 2.5 PIANIFICAZIONE SETTORIALE

### 2.5.1 Piano Regionale delle Attività Estrattive (P.R.A.E.)

Il Piano delle Attività Estrattive della Regione Puglia è stato con D.G.R. n. 580 del 15.05.07 ma recentemente è stata elaborata una Variante, adottata con Delibera di Giunta Regionale n. 2112 del 10/11/2009 ed approvata con Delibera di Giunta Regionale n. 445 del 23/02/2010.

Ai sensi dell'art. 1 "Obiettivi e contenuti del Piano Regionale delle Attività estrattive" delle NTA della Variante del Piano Regionale delle Attività Estrattive (di seguito indicata come PRAE), il PRAE è lo strumento settoriale generale di indirizzo, programmazione e pianificazione economica e territoriale delle attività estrattive nella regione Puglia.

Il PRAE persegue le seguenti finalità, indicate al comma 5 dell'art. 1 delle NTA di Piano:

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

Ai sensi dell'art. 2 co. 2, il PRAE si configura quale piano regionale di settore con efficacia immediatamente vincolante e costituisce variante agli strumenti urbanistici generali. Le previsioni contenute nelle disposizioni prevalgono automaticamente sulle eventuali previsioni difformi contenute nei piani urbanistici.

Relativamente alla realizzazione di opere pubbliche, all'art. 32 del Piano si legge che *"nel caso di costruzione di opere pubbliche necessitanti di materiale di cava da reperire in loco, e qualora il sito si trovi a distanza maggiore di Km. 25 da cave in esercizio, è possibile presentare domanda di autorizzazione per le cosiddette "cave di prestito" del progetto dell'opera pubblica, secondo le modalità indicate dalle presenti norme. Saranno favoriti gli ampliamenti di cave esistenti"*.

La realizzazione dell'intervento proposto richiede la fornitura di consistenti quantitativi di materiale lapideo.

In merito alla selezione dei siti di estrazione già autorizzati, ferma restando la facoltà dell'impresa, a parità di requisiti dei materiali, di rifornirsi da altre cave, nell'ambito del progetto definitivo sono stati individuati i siti, in provincia di Taranto, localizzati entro un raggio di circa 30 km dal cantiere.

Le cave individuate sono quelle censite nel catasto cave della Regione Puglia, database del Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE).

Rimandando al Quadro di Riferimento Progettuale e agli elaborati progettuali per approfondimenti, si indicano di seguito i bacini estrattivi più vicini all'area in esame:

- il Bacino PRAE n. 98 BC;
- il Bacino PRAE n. 99 BC;

entrambi indicati nella tav. n. 27 dell'Allegato alla Delibera di modifica PRAE (D.G.R. 13 novembre 2007 n. 1849).



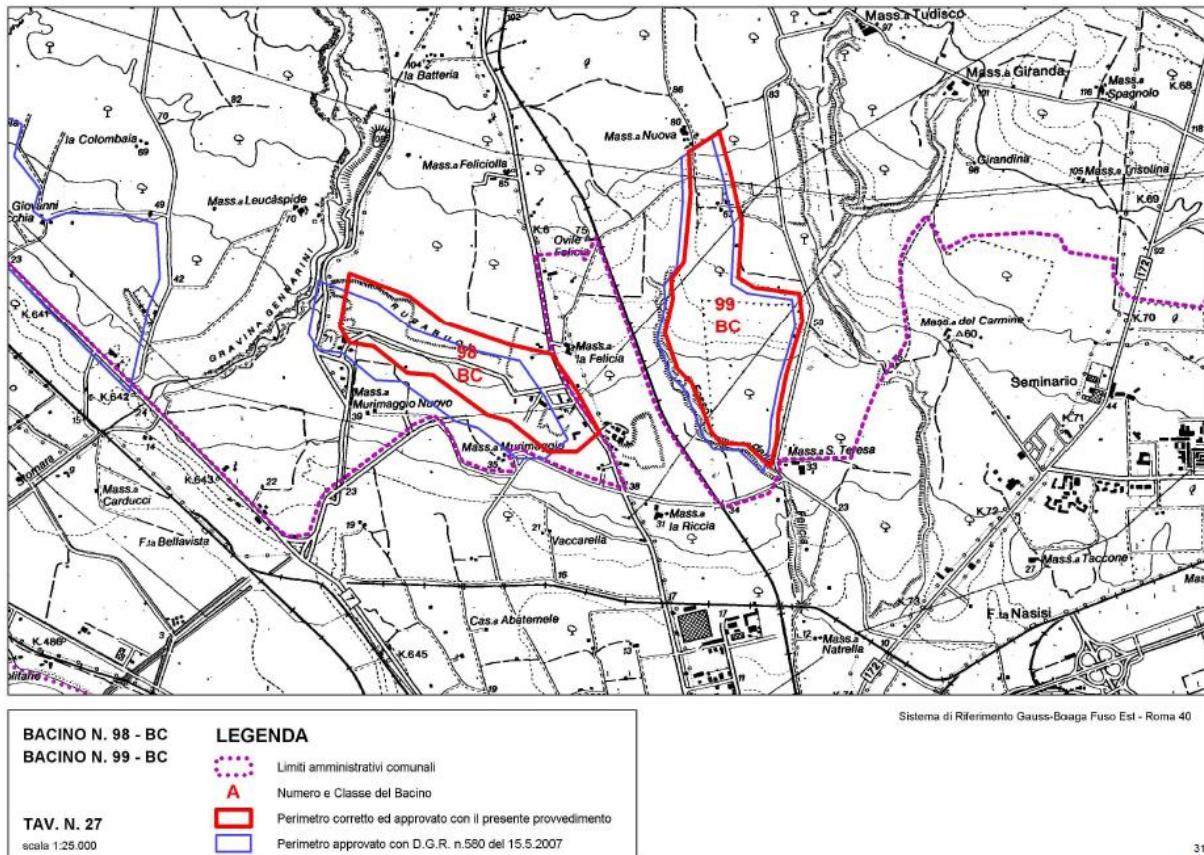


Figura 14 Bacini estrattivi prossimi l'area d'intervento

### 2.5.2 Piano Regionale delle Coste (P.R.C.)

Il Piano Regionale delle Coste (Prc) della Puglia, di cui all'art. 3 della L.r. n.17 del 23.06.2006, è stato adottato dalla Giunta Regionale nel luglio 2009 (con la delibera n. 1392 del 28/07/2009) e approvato con D.g.r. n.2273 del 13.10.2011.

La Delibera di Giunta Regionale n. 2273 del 13.10.2011 relativa all'approvazione del Piano Regionale delle Coste è stata ripubblicata nella versione corretta sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 174 del 9/11/2011; dal giorno successivo a tale data, sono decorsi i termini previsti per la presentazione dei Piani Comunali delle Coste (quattro mesi).

Secondo l'Art. 4 della L.r. 17/2006, ai principi e alle norme del PRC devono essere conformati i Piani comunali delle coste (PCC).

Il PRC fornisce, quindi, le linee guida, indirizzi e criteri ai quali devono conformarsi i Piani Comunali delle Coste (PCC)" (art.1 delle Norme Tecniche di Attuazione e Indirizzi Generali per la Redazione dei Piani Comunali delle Coste).

Il PCC va definito anche in relazione a quanto riportato nelle "istruzioni tecniche per la redazione del Piano Comunale delle Coste", di cui alla determina dirigenziale n.405 del 6.12.2011 del Servizio Demanio e Patrimonio della Regione Puglia e alla successiva determina dirigenziale n.811 del 28.12.2012 del Servizio Demanio e Patrimonio della Regione Puglia. Il Piano Regionale delle Coste, da considerarsi strumento di pianificazione di area vasta, ha come finalità quella di disciplinare "l'utilizzo delle aree del Demanio



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Marittimo, con le finalità di garantire il corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici del litorale pugliese, la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico ricreative.” (art.1 delle N.T.A. del PRC).

Il piano, pertanto, cerca di affrontare le problematiche che riguardano le aree costiere tramite un approccio interdisciplinare al fine di superare la frammentazione con la quale, fino ad oggi, si è affrontata la gestione della fascia costiera in termini sociali, economici, paesaggistici e ambientali.

Il piano cerca di effettuare una gestione integrata della costa prediligendo criteri eco-compatibili che garantiscano comunque uno sviluppo sociale ed economico delle aree interessate.

Gli obiettivi indicati da piano possono essere così riassunti:

- il riordino delle informazioni disponibili e delle conoscenze tecnico-scientifiche che riguardano le dinamiche fisiche in atto sul territorio costiero;
- il quadro conoscitivo dei caratteri ambientali e delle dinamiche urbanistiche e amministrative;
- la definizione delle politiche di fruizione del litorale, evitando di promuovere lo sfruttamento turistico di alcune aree a rischio igienico – sanitario o, al contrario, l’utilizzo per scopi industriali di aree a forte vocazione turistica;
- gli strumenti normativi e regolamentari per garantire la corretta gestione del territorio e il continuo aggiornamento conoscitivo del patrimonio.

La fascia costiera regionale è stata suddivisa in Unità Fisiografiche non considerando i confini amministrativi dei comuni costieri.

Le Unità Fisiografiche individuano tratti di costa in cui il trasporto solido, dovuto al moto ondoso e alle correnti litoranee, risulta essere confinato. Insieme alle “Unità Fisiografiche Naturali” sono state considerate anche “Unità Fisiografiche Antropiche”, ossia quei tratti di costa compresi tra un promontorio e opere a mare, portuale o di difesa, le cui estremità sono realizzate su fondali con profondità superiore a 10 m.

Infine, per un’analisi di maggior dettaglio, all’interno di ogni Unità Fisiografica sono state individuate delle sub unità delimitate o da piccoli promontori o da opere a mare le cui estremità sono realizzate su fondali con profondità inferiore a 10 m.

Ciascuna sub-unità fisiografica è stata classificata sulla base di due parametri: la criticità all’erosione e la sensibilità ambientale. Con il termine criticità è stata indicata la maggiore o minore propensione all’erosione del territorio costiero, oltre alle cause che l’hanno generata. La sensibilità ambientale è stata definita in funzione di una molteplicità di indicatori che rappresentano lo stato fisico della fascia costiera (comprendente l’area demaniale e il suo contesto territoriale di riferimento), in relazione al sistema delle norme di tutela che ne sottolineano la valenza ambientale.

Il livello di criticità all’erosione dei litorali sabbiosi viene definito in funzione di tre indicatori (la tendenza evolutiva storica del litorale, la tendenza evolutiva recente e lo stato di conservazione dei sistemi dunali) sulla cui base si individuano tre livelli di criticità: elevato (C1), medio (C2) e basso (C3).

Anche per la sensibilità ambientale, sulla base di indicatori dello stato fisico della fascia costiera e della valenza ambientale di quest’ultima, sono stati individuati tre livelli: elevato (S1), medio (S2) e basso (S3).

I differenti livelli di criticità all’erosione e di sensibilità ambientale sono stati quindi incrociati, dando origine a nove livelli di classificazione che determinano norme di riferimento per la redazione dei Pcc.

L’incrocio dei differenti livelli di criticità all’erosione e di sensibilità ambientale ha permesso di ottenere 9 distinti gradi di tutela, che costituiscono il riferimento normativo al quale tutti i comuni dovranno riferirsi nella redazione dei Piani Comunali delle Coste.

Gli obiettivi generali del piano possono essere così riassunti:

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici, la libera fruizione e le attività turistico ricreative
- sviluppo economico e sociale delle aree costiere attraverso criteri di eco-compatibilità e di rispetto dei processi naturali.
- monitoraggio delle dinamiche geomorfologiche e meteo marine connesse all'erosione marina strategie di recupero e riequilibrio litoraneo e costiero

Dalla tavola "**Clima anemometrico**" si desume che il Golfo di Taranto è individuato all'interno dell'unità fisiografica UF2 mentre dall'analisi della tavola "Sistema delle tutele ambientali" si deduce l'assenza sulle aree di intervento (a mare e a terra) di aree naturali protette o appartenenti alle Rete Natura 2000.

Dall'esame della tavola "Analisi: criticità-sensibilità" l'area portuale in esame ricade quasi integralmente in classe C3S3 (costa a bassa criticità all'erosione e bassa sensibilità ambientale), fatta eccezione per l'estremità Nord Occidentale classificata C3S2 (costa a bassa criticità all'erosione e a media sensibilità ambientale).

Le NTA del Piano disciplinano che in esse "non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalori a livello locale la classificazione effettuata su base regionale".

Relativamente alle opere di ingegneria costiera le NTA del Piano, all'art. 13, riportano che "la progettazione di un'opera marittima deve essere preceduta da studi, indagini e rilievi il cui livello di approfondimento sarà commisurato all'importanza dell'opera ed alla fase di progettazione stessa. Gli stessi studi devono riguardare:

- la caratterizzazione della spiaggia emersa e di quella sommersa;
- il clima ondoso del paraggio;
- il regime delle correnti costiere".

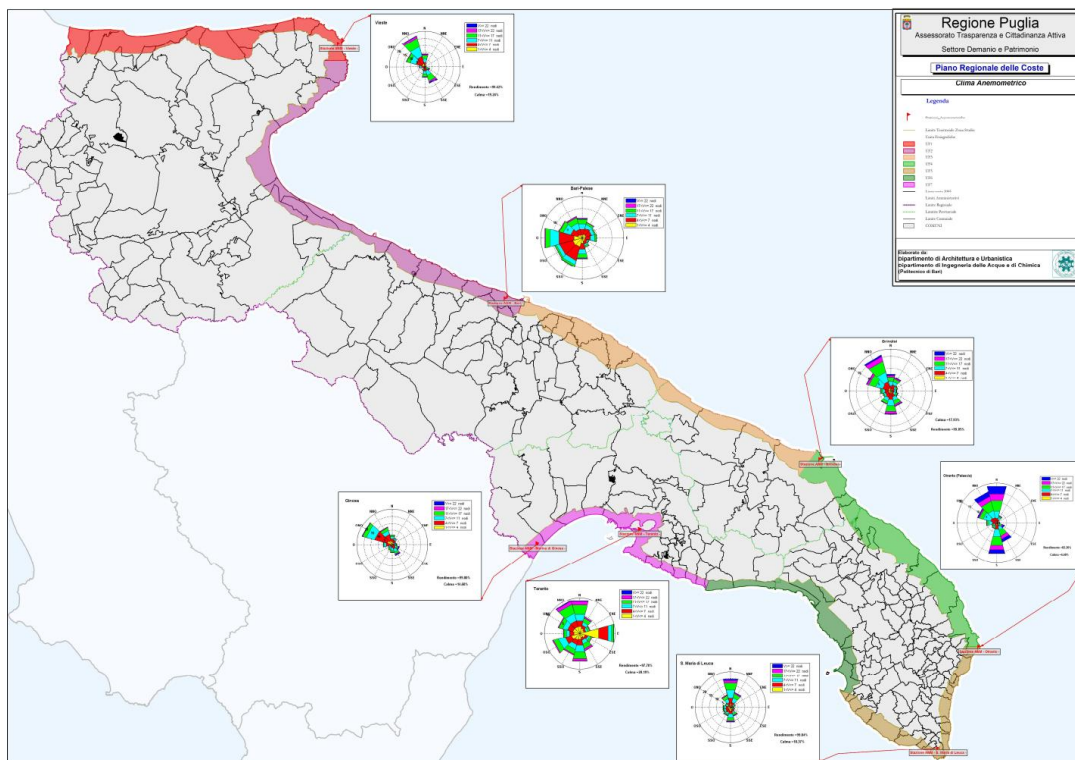


Figura 15 Stralcio della tavola "Clima Anemometrico" del Piano Regionale delle Coste

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

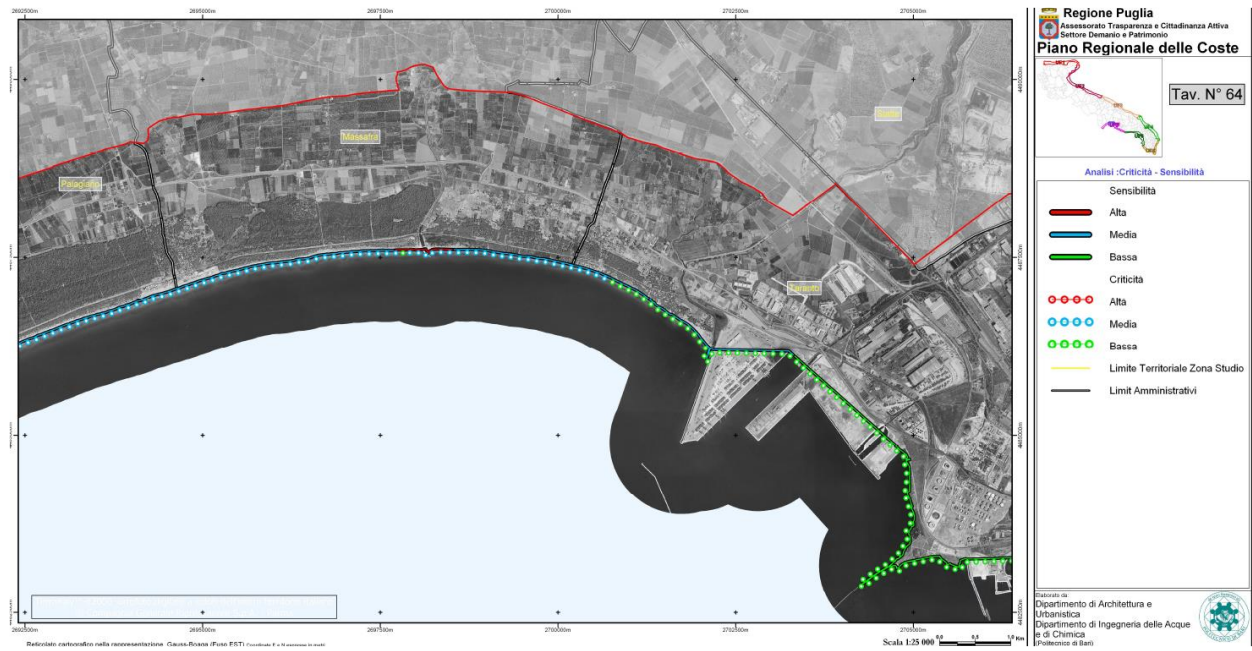


Figura 16 Stralcio della tavola "Analisi: criticità-sensibilità" del Piano Regionale delle Coste

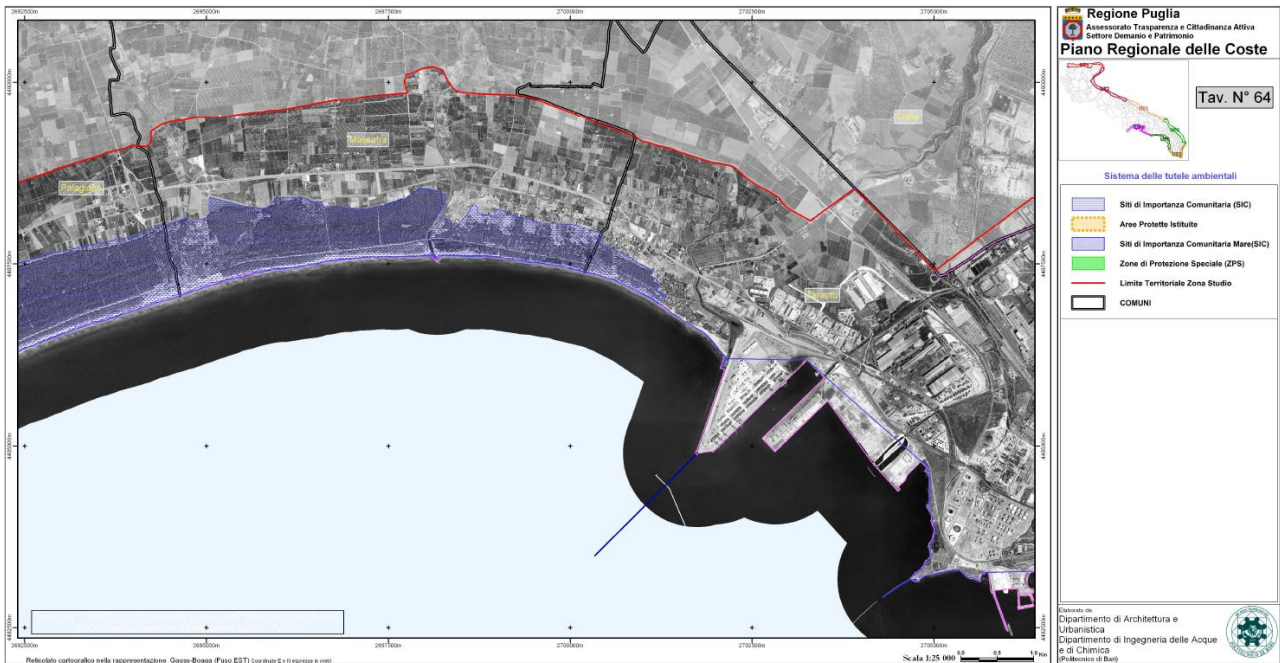


Figura 17 Stralcio della tavola "Sistema delle tutele ambientali" del Piano Regionale delle Coste

### 3 PIANIFICAZIONE URBANISTICA

#### 3.1 LA PIANIFICAZIONE PORTUALE

##### 3.1.1 Piano Regolatore Portuale di Taranto

La variante generale al Piano Regolatore del Porto di Taranto è stata approvata con D.M. dei Lavori Pubblici il 31 Marzo 1980 e successivamente integrata con alcuni adeguamenti tecnico-funzionali tra cui il prolungamento della diga foranea esistente (voto del CSLPP n° 19/00), a partire dalla sua estremità sud-orientale.

Le problematiche connesse alle scadenti caratteristiche geotecniche dei terreni di posa, emerse durante i lavori, hanno reso necessario studiare una soluzione di progetto alternativa per integrare il sistema di difesa dal moto ondoso del porto fuori rada.

Sulla base delle conclusioni a cui sono pervenuti gli studi specialisti condotti in corso di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, l'Autorità Portuale è addivenuta alla soluzione finale, cioè una nuova diga di 1.300m di lunghezza, la cui fattibilità tecnica è stata verificata e confermata dal C.S.LL.PP..

Nelle more dell'approvazione del nuovo PRP da parte della Regione Puglia, l'Autorità Portuale ha avviato un procedimento di adeguamento tecnico-funzionale dello strumento urbanistico vigente (1980) che si è concluso con il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Prot. N. 9/2013), in data 20 marzo 2013.

Nella figura seguente è illustrato uno stralcio della tavola di confronto tra la soluzione progettuale del PRP vigente (prolungamento della diga foranea) e quella proposta e approvata come adeguamento tecnico funzionale dal CSLPP (scogliera di 1.300m).



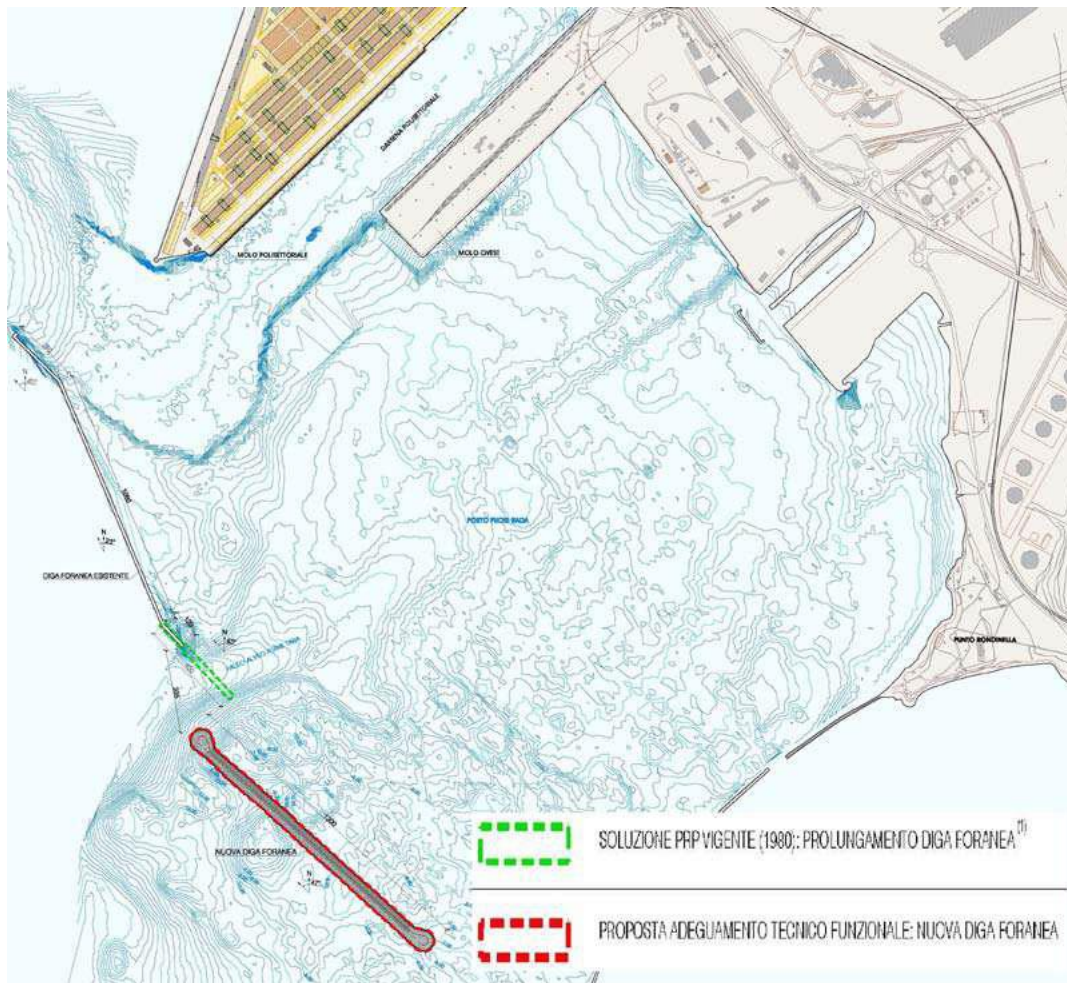


Figura 18 Stralcio della tavola "Confronto tra soluzione PRP vigente ed ATF proposto" (2013)

Un nuovo Piano Regolatore Portuale è stato adottato, in via definitiva, dal Comitato Portuale il 30 novembre 2007 con Delibera n° 12.

Gli elaborati di Piano sono quindi stati trasmessi all'Amministrazione Comunale di Taranto per il raggiungimento della prescritta intesa, rilasciata dal Commissario Straordinario del Comune con Delibera n° 116 del 25 Agosto 2006, e perfezionata con atto del Consiglio Comunale n° 41 del 18 Ottobre 2007.

Nella Delibera n° 116/06, l'Amministrazione Comunale di Taranto si è impegnata ad avviare le procedure di variante al vigente PRG "riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP sia la riqualificazione delle aree contermini, tenendo conto anche delle eventuali indicazioni che dovessero essere espresse dal CSLP e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Questo in modo tale da consentire la successiva tempestiva e contestuale approvazione da parte della Regione Puglia sia del Piano Regolatore del Porto sia del Piano Strategico delle aree contermini allo scalo".

Con il parere n. 48/2010, reso nella seduta del 24/03/2010, anche il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è espresso favorevolmente sul nuovo strumento urbanistico, che ha poi espletato la procedura di Valutazione Ambientale Strategica, conclusasi con la determinazione Prot. 089/dir/2012/00078 del 6 aprile 2012 del Dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia.

Il Piano è stato oggetto di revisioni e modifiche nel corso degli anni successivi.

Con Delibera di Giunta Regionale, lo scorso 23 luglio 2019 è stato approvato il Nuovo Piano Regolatore del Porto di Taranto, mediante una variante al PRG ex art. 16 della LR 56/1980 e dopo la verifica dell'avvenuto adeguamento alle prescrizioni della DGR n. 836 del 2018.

La Delibera è stata assunta una volta eseguite le prescrizioni regionali sulla valutazione ambientale strategica dell'area interessata e sul rischio di incidenti rilevanti e dopo aver preso atto degli adeguamenti effettuati dal Comune di Taranto.

È stato anche espresso parere favorevole, dagli Uffici competenti, circa la Compatibilità Paesaggistica di cui all'art 96 comma 1 lettera c delle NTA del PPTR sulla variante al PRG adottata dal Comune di Taranto per il Nuovo Piano Regolatore del Porto.

Pertanto, la Giunta Regionale ha approvato la Variante al PRG del Comune di Taranto per il nuovo Piano Regolatore Portuale, con precisazioni finali relative agli aspetti ambientali, ai vincoli territoriali e agli aspetti paesaggistici e agli aspetti urbanistici.

L'intervento in progetto rientra tra le opere pianificate con il nuovo Piano Regolatore (PRP) del porto di Taranto che enfatizza le funzioni commerciali del porto fori rada.

La nuova diga foranea integra e completa le protezioni da moto ondoso delle banchine destinate ad ormeggio ed operazioni portuali.

L'intervento da realizzarsi in due lotti funzionali (levante e ponente) realizza la protezione dei nuovi accosti previsti nel PRP e migliora le condizioni di esercizio nella esistente darsena Polisettoriale.

Nel dettaglio i benefici conseguenti saranno sia diretti che indiretti. Tra i diretti si evidenzia il miglioramento della sicurezza alla navigazione e delle manovre di ormeggio, la sicurezza agli ormeggi, etc. Tra gli indiretti si evidenziano la migliore utilizzabilità delle banchine, l'incremento della operatività portuale, la riduzione dei fermi per condizioni meteo avverse.

### 3.1.2 Piano Operativo Triennale del Porto (P.O.T.)

Coerentemente con l'obiettivo individuato nel POT 2008 di realizzare un porto di "terza generazione" che non fosse solo un centro di movimentazione o un centro di attività industriali ma anche "piattaforma logistica" di interfaccia con le filiere produttive e trasportistiche, il Piano Operativo 2012-2014 include, tra le opere di grande infrastrutturazione per portare a termine il progetto di sviluppo complessivo del porto, la nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto.

L'intervento ha lo scopo di proteggere dall'azione del moto ondoso gli accosti del Molo Polisettoriale e del Quinto Sporgente, e limitare l'agitazione residua all'interno del bacino portuale.

Nel POT è riportato che *"gli elaborati di nuovo PRP prevedono l'integrazione, con nuove opere, delle esistenti dighe sia a paramento verticale che a gettata. Tali opere potranno essere programmate e realizzate dopo l'approvazione del citato strumento tecnico di pianificazione"*.

Con Delibera del Comitato di Gestione n. 03/2020 del 13/05/2020 è stato approvato il nuovo Piano Operativo Triennale (POT) 2020- 2022 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, il documento programmatico previsto dalla vigente normativa del Sistema Portuale Italiano finalizzato a pianificare, lungo un arco temporale triennale, la condotta istituzionale - strategica, organizzativa ed operativa – dell'AdSP.

La strategia inclusa nel nuovo documento programmatico che andrà a caratterizzare l'arco temporale 2020-2022 si arricchisce di nuovi elementi e progettualità capaci di guardare al futuro in chiave propositiva e generativa ed è articolata su n. 5 obiettivi prioritari: Innovazione, Porto e territorio, Sostenibilità, Infrastruttura fisica e Competitività, Accountability istituzionale.



L'implementazione di tali obiettivi si svilupperà attraverso n. 20 azioni strategiche che andranno a tradurre e dare nuovo impulso alle diverse componenti portuali: da quella commerciale a quella logistica, da quella turistico – crocieristica a quella infrastrutturale e, non ultima, la componente industriale, all'insegna della sostenibilità economica ed ambientale.

## 3.2 LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

### 3.2.1 Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.)

Lo strumento attualmente vigente è costituito dalla Variante Generale al Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto (VGPRG), adottata con Delibera del Consiglio Comunale (DGC) il 9 settembre 1974 e poi approvata definitivamente con Delibera Giunta Regionale (DGR) n. 614 del 20 marzo 1978.

Successivamente sono state apportate modifiche al Piano, di cui l'ultima di un certo rilievo è stata approvata dal Consiglio Comunale con Delibera n. 25 del 21 gennaio 1997.

Le previsioni della VGPRG per l'area del porto di Taranto, configuravano *“un sistema portuale integrato dentro e ad Occidente della rada, senza discontinuità, nel quale trovano fra l'altro completo inserimento tutte le infrastrutture necessarie alle esigenze di raddoppio dello stabilimento siderurgico dell'Italsider subito realizzabili a stralcio del progetto generale del Porto”*.

Le aree ricadenti nell'ambito portuale sono tipizzate a *“Zone per servizi di interesse pubblico – B2”*), per le quali sono previste alcune generiche destinazioni d'uso (riportate nell'art. 29 paragrafo B2.10 delle Norme di Attuazione, allegate alla Variante Generale). In tale paragrafo, inoltre, si prescrive che la struttura e le destinazioni d'uso delle aree portuali debbano essere ulteriormente previste in un piano particolareggiato redatto dal Comune ovvero in un progetto globale di esecuzione, redatto dall'Ente preposto alla Gestione del Porto (Autorità Portuale), da convenzionare a norma della Legge 6/8/1967 n. 765.

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

- sistema portuale integrato dentro e ad occidente della rada;
- dotazione di aree da garantire la plurifunzionalità della infrastruttura portuale in rapporto alle vocazioni industriali, agricole e terziarie del territorio ionico e alle interdipendenze interprovinciali e regionali;
- destinazione delle aree alle sole attività portuali e in particolare possono esservi installate le attrezzature e gli impianti relativi alle sole seguenti attività e all'immagazzinamento delle relative merci;
- imbarco e sbarco passeggeri (codice di zonizzazione PA);
- imbarco e sbarco merci alla rinfusa (codice zonizzazione PR);
- imbarco e sbarco merci in containers (codice zonizzazione PC);
- imbarco e sbarco materiali industriali (codice zonizzazione PD);
- imbarco e sbarco materiali liquidi (codice zonizzazione PE);
- trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli e alimentari, imbarco e sbarco degli stessi e dei relativi prodotti di lavorazione (codice zonizzazione PF);
- industrie cantieristiche e riparazioni navali (codice zonizzazione PG).

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

---

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

La programmazione complessa impostata dal Comune di Taranto in aree influenzate dalla presenza delle attività portuali e/o finalizzata allo sviluppo di attività produttive auspiccate dall’Autorità Portuale (la programmazione complessa, di iniziativa pubblica ed a partecipazione privata, non è normalmente contemplata all’interno degli strumenti urbanistici generali) offre la possibilità di varianti allo strumento urbanistico vigente. A tal fine le varianti al piano comunale intervenute sullo strumento urbanistico generale, per la realizzazione di opere di interesse generale hanno riguardato opere a finalizzazione specialistica localizzate nelle fasce retroportuali, nonché opere di viabilità primaria.

Si evidenzia che, la già menzionata Deliberazione N. 116/06 del Commissario Straordinario della Città di Taranto, prevede che il Comune provvederà agli adempimenti immediatamente necessari per l’avvio delle procedure di variante al vigente PRG riguardante sia il riconoscimento dell’ambito del PRP sia la riqualificazione delle aree contermini tenendo conto anche delle eventuali indicazioni che dovessero essere espresse dal CSLPP e dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

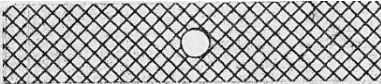
In riferimento ai rapporti tra gli strumenti urbanistici comunali di governo del territorio ed il piano sovraordinato PUTT/p, come prescritto agli art. 5.05 e 5.06 dalle NTA del Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio, il Comune ha l’obbligo di compiere una serie di primi adempimenti finalizzati a recepire ed attuare il piano sovraordinato (il Comune di Taranto ha provveduto in questo) e successivamente di realizzare l’adeguamento degli strumenti urbanistici al Piano sovraordinato.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO



Figura 19 Stralcio del PRG vigente del Comune di Taranto

Legenda:

B2. ZONA PER SERVIZI DI INTERESSE PUBBLICO			
saranno distinti con simbolo i servizi:			
B2.1 - sedi universitarie ed aree annesse	→	(U)	
B2.2 - scuole dell'ordine superiore (esistenti e di progetto)	→	(SS)	
B2.3 - distretto scolastico	→	(DS)	
B2.4 - ospedali (unità sanitaria locale)	→	(H)	
B2.5 - edilizia assistenziale	→	(AS)	
B2.6 - protezione civile	→	(PC)	
B2.7 - istituti di pena e rieducazione	→	(PR)	
B2.8 - caserme	→	(CM)	
B2.9 - autoporto	→	(AP)	
B2.10- porto marittimo:			
A - passeggeri	→	(PA)	
B - Merci alla rinfusa	→	(PB)	
C - Merci in containers	→	(PC)	
D - Materiali industriali	→	(PD)	
E - Materiali liquidi	→	(PE)	
F - Prodotti agricoli e alimentari	→	(PF)	
G - Industrie cantieristiche e riparazioni navali	→	(PG)	
B2.II- servizi stradali:			
A - Punti organizzati di servizio	→	(STS)	
B - Attrezzature per le reti dei servizi di trasporto pubblico	→	(STA)	
B2.I2- altri servizi di interesse pubblico	→	(IP)	

### 3.2.2 Piani comunali di zonizzazione acustica

Nel Comune di Taranto deve essere ancora adottato ufficialmente un Piano di zonizzazione del territorio comunale. Con Deliberazione del C.C. n. 62 del 27/04/1999 è stata adottata una bozza di Piano, consegnata all'Amministrazione nel dicembre 1997 dallo studio ESSEGI di Taranto.

Tale zonizzazione, in assenza di indicazioni regionali (la prima normativa specifica in materia è la L.R. n. 03/2002) è stata eseguita sulla base del Piano Regolatore Generale. In seguito all'uscita della L.R. si è proceduto all'adeguamento della zonizzazione ai sensi della vigente normativa regionale, ma senza tuttavia arrivare all'adozione del Piano.

Pertanto, per individuare i limiti acustici dell'area di studio, bisogna fare riferimento al DPCM del 1 marzo 1991 e più precisamente ai limiti di accettabilità transitori riferiti a "Tutto il territorio nazionale", che risultano pari a 70 dBA per il periodo diurno e 60 dBA per il periodo notturno.

Nella bozza del Piano, adeguata all'uscita della L.R. n. 03/2002, le aree portuali, anche in riferimento a quanto riportato nel DPCM 14/11/1997, sono state inserite nella classe IV "aree di intensa attività umana", i cui valori limite di immissione e di emissione risultano rispettivamente pari a 65 e 60 dBA per il periodo diurno, 55 e 50 dBA per il periodo notturno.

Le aree residenziali prossime all'area portuale (Lido Azzurro ed il quartiere Croce-Tamburi) rientrano in classe III "aree di tipo misto", caratterizzate da valori limite di immissione e di emissione rispettivamente pari a 60 e 55 dBA per il periodo diurno, 50 e 45 dBA per il periodo notturno. Le aree industriali che si sviluppano immediatamente alle spalle dell'area portuale rientrano in classe V o in classe VI, che presentano valori limite di immissione e di emissione meno restrittivi e rispettivamente pari a 70 e 65 dBA per il periodo diurno e notturno (per la classe V i limiti notturni sono 60 dBA per l'immissione e 55 dBA per l'emissione).

Inoltre, relativamente ai limiti di immissione differenziale, lo stesso DPCM 14/11/1997 fissa tali valori in 5 dBA per il periodo diurno e in 3 dBA per il periodo notturno; il criterio differenziale non si applica alla rumorosità prodotta da infrastrutture di trasporto stradali, ferroviarie, aeroportuali, marittime e alle porzioni di territorio rientranti in classe VI "aree esclusivamente industriali".

Infine, la rumorosità proveniente dalle principali infrastrutture stradali (SS 106 e SS 7) e ferroviarie (linea costiera), presenti nell'area di studio, risulta rispettivamente regolamentata dal DPR 142/2004 e dal DPR 459/1998 che fissano delle fasce di pertinenza acustica nell'immediato intorno delle strade e delle ferrovie, all'interno delle quali devono essere rispettati specifici valori limite di immissione.



## 4 REGIME VINCOLISTICO

Il regime dei vincoli a cui si è fatto riferimento è quello relativo a:

- Siti di Interesse Naturalistico di Importanza Comunitaria ed aree naturali protette
- Vincoli architettonici e archeologici
- Beni culturali e paesaggistici

L'area di intervento non ricade in territori di particolare interesse naturalistico o soggetti a tutela.

I Siti Natura 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) e ZPS (Zone di Protezione Speciale) più vicini sono:

- SIC IT9130006 "Pinete dell'Arco Ionico";
- SIC IT9130008 "Posidonieto Isola di San Pietro – Torre Canneto".

Inoltre, sull'area di intervento non sono presenti aree tutelate per legge o vincolate ai sensi del D. lgs 42/04 "Codice dei Beni Culturali".

In riferimento ai vincoli architettonici ed archeologici, l'unica segnalazione archeologica interessa la zona di Punta Rondinella, ove si rilevano resti di un abitato di epoca greca e poi romana e zone dedicate a necropoli.

È da sottolineare che sulle coste del Mar Piccolo insiste il vincolo paesaggistico ai sensi del Codice dei Beni culturali e paesaggistici (i testi dei piani territoriali rimandano ancora alla Legge 431/85, ora compresa nel D.lgs. 42/2004 Codice dei beni culturali). L'imposizione del vincolo risale al DM 1 agosto 1985 ed è stato giustificato sulla base del particolare interesse conferito dall'eccezionalità del luogo, dominato dal mare, che risulta stretto tra due lingue di terra, tanto che l'insieme costa e specchio d'acqua assume la connotazione di un paesaggio quasi lacustre; a questo si aggiunge la presenza di estese pinete degradanti verso il mare, nonché della foce del fiume Galeso, fiancheggiato da una foresta di eucalipti.

Nella parte nord-occidentale rispetto all'area di intervento insiste invece il vincolo derivante dalla L. 1497/39 e D. lgs 42/2004 art. 136, apposto con D.M. 212/9/1984 e relativo alla costa occidentale ionica caratterizzata da una fitta pineta, ricadente nei comuni di Ginosa-Castellaneta-Palagiano-Massafra e Taranto.

Infine, tutto l'ambito portuale è invece interessato dal vincolo idrogeologico (R.D. 30 dicembre 1923 N. 3267) presente in particolare nella parte Settentrionale del Porto Fuori Rada e marginalmente nell'ambito del Porto in Rada nella zona tra Punta Rondinella e l'area funzionale LOG.

Si rimanda alla lettura della Tavola "Carta dei vincoli paesaggistici" (elaborato 2202.DTA.PFTE.INQ.05.A Carta dei vincoli paesaggistici) per la rappresentazione dei vincoli sopra descritti.



## 5 DESCRIZIONE DEI RAPPORTI DI COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SETTORIALI E TERRITORIALI

Nelle tabelle riportate di seguito sono sintetizzate le coerenze o disarmonie dell'intervento con tutti i piani e programmi analizzati nel capitolo precedente.

### 5.1 COERENZA CON GLI STRUMENTI SETTORIALI

#### 5.1.1 Strumenti a livello nazionale

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
<b>Piano Strategico Nazionale Della Portualità E Della Logistica (P.S.N.P.L.)</b>	Si	Il Piano si prefigge l'obiettivo di porre la portualità e la logistica al centro della ripresa economica del Paese attraverso il sostegno al tessuto produttivo nei territori ed al commercio con i partner internazionali come strumento attivo di politica euro-mediterranea ponendo come tema centrale la promozione della sostenibilità e la tutela del mare.  Interventi infrastrutturali di miglioramento dei porti, come si configura l'opera in progetto, sono pertanto coerenti con gli obiettivi della programmazione.
<b>Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.)</b>	Si	Il Piano persegue il completamento e potenziamento dei nodi di transhipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari.

#### 5.1.2 Strumenti a livello regionale, provinciale e comunale

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
<b>Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) e relativi piani attuativi</b>	Si	Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica costituisce un piano attuativo settoriale del Piano Regionale dei Trasporti.  Il Piano recepisce gli interventi contenuti nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Taranto, in particolare l'adeguamento della diga foranea a protezione del Molo Polisettoriale.
<b>Documento Strategico Regionale (D.S.R.)</b>	Si	Gli aspetti maggiormente attinenti all'opera in studio riguardano in particolare il potenziamento delle infrastrutture sul mare ed il trasporto marino.  Nel D.S.R. promuove la continuità territoriale marittima, sostenendo il trend di crescita delle merci movimentate negli scali portuali, anche attraverso l'adeguamento degli assetti infrastrutturali e la creazione di un network multimodale di feederaggio in grado di offrire una penetrazione e una distribuzione adeguate verso mercati in parte consolidati e ben infrastrutturati e in parte in crescita ma con scarsa dotazione infrastrutturale (ex Jugoslavia e area Danubio - balcanica in generale).

## 5.2 COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

### 5.2.1 Strumenti a livello regionale e provinciale

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Motivazioni della coerenza
<b>Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/p)</b>	SI	<p>Il sito d'intervento non ricade all'interno degli ambiti territoriali disciplinati dal PUTT/p (Ambiti territoriali Estesi, A.T.E.).</p> <p>La prevista area di cantiere a terra (ex area Yard Belleli) ricade in ambiti Territoriali Estesi di livello di tutela "C" e in aree di PRG di tipo "B", zone che, ai sensi dell'art. 1.03 co. 5 e co. 5.1, sono disciplinate dagli strumenti urbanistici vigenti.</p>
<b>Piano Paesistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)</b>		<p>Dall'analisi degli elaborati relativi al "Sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici" del PPTR, l'area d'intervento non ricade in aree e/o beni tutelati (vedi stralci cartografici riportati di seguito).</p> <p>L'area destinata al cantiere a terra, sullo Yard ex-Belleli, rientra invece nei "territori costieri" ed è quindi soggetta ad autorizzazione paesaggistica.</p> <p>Si fa comunque presente che sulla stessa area è previsto l'allestimento del cantiere afferente agli "Interventi di dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Molo Polisettoriale e realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto", progetto già licenziato favorevolmente dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con il D.M. 0000080 del 20/02/2014. Inoltre, il rappresentante del Comune di Taranto, durante la Conferenza di Servizi convocata dall'Autorità Portuale di Taranto per acquisire i pareri di competenza ai fini dell'approvazione del progetto definitivo della diga, ha comunicato che il Comune si esprimeva favorevolmente sotto l'aspetto urbanistico (con nota del 24.06.2014, acquisita al prot. AP n. 8100 del 25.06.2014).</p> <p>In quella sede, il Comune non ha ritenuto di dover procedere all'acquisizione della documentazione finalizzata all'ottenimento della autorizzazione paesaggistica.</p>
<b>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)</b>	SI	<p>Il sito d'intervento e la prevista area di cantiere a terra (ex area Yard Belleli) non ricadono all'interno degli ambiti territoriali disciplinati dal PTCP, se non in quanto ricadenti nella perimetrazione "Siti di Interesse Nazionale", vista la presenza del SIN "p3-Taranto", come indicato nella Carta delle Fragilità.</p> <p>Non sono presenti sull'area né componenti della Rete Ecologica, né Ambiti di Tutela né Beni culturali e vincoli paesaggistici.</p>

### 5.3 COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
<b>Piano Regolatore Portuale di Taranto</b>	SI	Gli interventi di progetto risultano pienamente coerente con il vigente Piano Regolatore del Porto di Taranto che è stato approvato con Delibera Presidente Giunta Regione Puglia n. 863 del 23/5/2018 e che ha acquisito in fase endo-procedimentale i seguenti pareri: - intesa istituzionale ex art.5 L84/94 con Comune di Taranto giusta del C.C. n. 41 del 18/10/2007 - parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. nelle sedute del 23/7/2007, 22/7/2009 e 24/3/2010 - Procedura VAS - Valutazione Ambientale Strategica definita approvata con Determina dirigenziale n.78/2012 del 6/4/2012 dalla Regione Puglia - - Parere Paesaggistico ex Dlgs 42/04 acquisito con Del GR 1918 del 14/10/ Il suddetto piano, inoltre, è stato integrato con delibera presidente ADSP n. 142 del 10/11/2021 per recepire la Variante al PRG del Comune di Taranto approvata con Del GR Puglia n.1384 del 23/7/2019.
<b>Variante Generale al Piano Regolatore Generale del Comune di Taranto</b>	SI	Il sito di progetto è esterno alle aree classificate dal PRGC, che definisce il contenuto e la forma dell'assetto territoriale ed insediativo di una porzione del territorio del Comune di Taranto, con esclusione delle aree portuali.  Tuttavia, l'Amministrazione comunale di Taranto, nella Deliberazione n° 116/06 con cui si esprimeva riguardo l'intesa sulla proposta di Nuovo PRP, si è impegnata a "provvedere agli adempimenti immediatamente necessari per l'avvio delle procedure di variante al vigente PRG riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP sia la riqualificazione delle aree contermini, tenendo conto anche delle eventuali indicazioni espresse dal CSLPP e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Questo in modo tale a consentire la successiva tempestiva e contestuale approvazione da parte della Regione Puglia sia del Piano Regolatore Portuale sia del Piano Strategico delle aree contermini il Porto stesso".

### 5.4 COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE DELLA TUTELA NATURALISTICA

Strumento di tutela naturalistica	Coerenza	Motivazioni della coerenza
<b>SIC/ZPS</b>	SI	Gli interventi previsti dalla presente proposta progettuale non ricadono in aree naturali protette o in siti appartenenti alla Rete Natura 2000, in oasi di protezione o aree umide.
<b>Parchi</b>	SI	Non sono presenti parchi e riserve naturali nell'area in esame.

### 5.5 COERENZA CON I VINCOLI E LE TUTELE

Vincoli e tutele	Coerenza	Motivazioni della coerenza
------------------	----------	----------------------------

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

<b>Vincoli paesaggistici</b>	SI	L'area di intervento non interferisce con alcuna zona sottoposta a vincolo paesaggistico.
<b>Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D.3267/23</b>	SI	L'area d'intervento non ricade all'interno della perimetrazione del vincolo idrogeologico. Parte dell'area di cantiere a terra (ex area Yard Belleli) e P. ta Rondinella sono, invece, interferite dalla perimetrazione del vincolo idrogeologico.
<b>Vincolo Archeologico</b>	SI	<p>I siti archeologici presenti sul territorio del Golfo di Taranto risultano esterni alle aree interessate dagli interventi in oggetto.</p> <p>La segnalazione archeologica più vicina il sito d'intervento, interessa la zona di Punta Rondinella, distante comunque oltre 2 km. In particolare, la segnalazione archeologica è elencata come "villaggio neolitico" con uno sviluppo insediativo articolato in tre successioni: dal neolitico dipinto di fase antica, al neolitico recente, al Neolitico finale. Lo sviluppo dell'area è inoltre sottolineato dalla presenza di un contesto sepolcrale, caratteristica di una presenza ben organizzata e sviluppata sul territorio.</p>