



Comune di Taranto

PUG

Piano Urbanistico Generale

(Legge Regionale 27.07.2001, n. 20 – "Norme generali di governo e uso del territorio")

DPP

Documento Programmatico Preliminare

(Delibera Giunta Regionale 03.08.2007, n. 1328 – "DRAG-Documento Regionale di Assetto Generale")

ATTO D'INDIRIZZO DELLA GIUNTA COMUNALE (allegato "A")



l'Assessore all'Urbanistica

arch. Sergio SCARCIA

il Dirigente Direzione Pianif. Urban. Edil.

arch. Cosimo NETTI

agosto 2017



Comune di Taranto

PUG

Piano Urbanistico Generale

(Legge Regionale 27.07.2001, n. 20 – “Norme generali di governo e uso del territorio”)

DPP

Documento Programmatico Preliminare

(Delibera Giunta Regionale 03.08.2007, n. 1328 – “DRAG-Documento Regionale di Assetto Generale”)

ATTO D’INDIRIZZO DELLA GIUNTA COMUNALE (allegato “A”)

l’Assessore all’Urbanistica

arch. Sergio SCARCIA

il Dirigente Direzione Pianif. Urban. Edil.

arch. Cosimo NETTI

agosto 2017

INDICE

- PREMESSA

1.0 QUADRO NORMATIVO E PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

- 1.1 LR 20/2001
- 1.2 DRAG (Documento Regionale di Assetto Generale)
- 1.3 Pianificazione Paesaggistica Regionale
 - 1.3.1 IL PUTT/P
 - 1.3.2 IL PPTR
 - 1.3.2.1 Le sinergie con il PPTR, per un nuovo ruolo del paesaggio
- 1.4 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) adozione 2010
Finalità- Principi generali- Contenuti del PTCP in adozione - Finalità e obiettivi strategici
- 1.5 Circolare n. 1/2008
- 1.6 Carta Tecnica Regionale e Informatizzazione dei PUG
- 1.7 Adeguamento al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)
- 1.8 Circolare Regionale n. 1/2011

2.0 LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA DI TARANTO

- IL QUADRO PIANIFICATORIO ORDINARIO - INTRODUZIONE

- 2.1 Il Piano di Risanamento della Città Vecchia (*anno 1972*)
- 2.2 La Variante Generale al P.R.G. del Comune di Taranto (*anno 1978*)
- 2.3 I Piani Esecutivi
 - 2.3.1 Piani Zona ex lege 167
 - 2.3.2 Piani Particolareggiati (P.P.)
 - 2.3.3 Piani di Lottizzazione
- 2.4 La Variante al PRG Vigente delle Aree Contermini al CEP Salinella (*anno 2002 - 2005 - 2010*).
- 2.5 Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P).
Primi adempimenti (*anno 2002*).
- 2.6 Variante al PRG per il Piano Particolareggiato n.1 Taranto Nord (*anno 2005*)
- 2.7 Piani per gli insediamenti produttivi (PIP).
- 2.8 Programmi Complessi
 - 2.8.1 Programma Integrato di Intervento "Lama 5" (*anno 1996*)
 - 2.8.2 PIC URBAN II (*anno 2000*)
 - 2.8.3 Il Contratto di Quartiere CEP Salinella e il Piano di Recupero della Sottozona CEP Salinella (*anno 1998 - 2002*)
 - 2.8.4 L'Accordo di Programma Quadro APQ CITTÀ per l'attuazione del programma denominato "Progetto Coordinato di Risanamento del Quartiere Tamburi" (*anno 2004*)
 - 2.8.5 Programmi Integrati di Recupero delle Periferie – PIRP Ambito 1 "Talsano-Lama-San Vito" (*anno 2006 - 07*)
 - 2.8.6 Programmi Integrati di Recupero delle Periferie – PIRP Ambito 2 "Quartiere Paolo VI" (*anno 2006 - 07*).
 - 2.8.7 Contratti di Quartiere II - «*Infrastrutture quartiere CEP - Salinella e recupero ambientale delle adiacenti parti superstite della "Salina Piccola"*»
 - 2.8.8 Proposta candidata al Piano delle Città di Taranto 2012 DGC nr. 80/2010

- con all'attuazione del finanziamento concesso di 24 ML € previsti per l'ambito del Quartiere Tamburi
- 2.8.9 Il Piano Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU) Ambito 7 del DPRU – "La città periferica": "Talsano-Lama-S Vito"
- 2.8.10 Proposta candidata al Bando per la riqualificazione delle Aree Urbane approvato con D.P.C.M. 15 ottobre 2015"
- 2.8.11 Programma Straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia . DPCM 25 maggio 2016. "Valorizzazione delle aree ed edifici dismessi dalla Marina Militare a Taranto" - compendio denominato "ex Baraccamenti Cattolica" Q.re Tre Carrare - Battisti – proposta di programma candidata e ammessa a finanziamento
- 2.9 Gli Studi
- 2.9.1 Il Programma Transnazionale Terra dell'U.E. : Progetto "POSIDONIA" *Il partenariato. Il Posidonia/Taranto - i laboratori zonal. (anno 1996)*
- 2.9.2 Studio di Fattibilità "Contromolo Ecologico"(anno 2000)
- 2.9.3 Linee programmatiche per la redazione del Piano Integrato di Recupero Territoriale (P.I.R.T.) (anno 2004)
- 2.9.4 Lo Studio di Fattibilità per la STU di Porta Napoli (anno 2006)
- 2.9.5 Indagini, studi, rilievi finalizzati ad individuare un sistema di interventi di somma urgenza e programmi organici di conservazione integrata nel Borgo Antico (Isola) (2009)
- 2.9.6 Indagini, studi, rilievi finalizzati ad individuare un sistema di interventi di somma urgenza e programmi organici di conservazione integrata nel borgo ottocentesco (2009)
- 2.9.7 Porti e Stazioni (PIAU) (luglio 2010) *Prestazioni integrative al PIAU Porti e Stazioni*
- 2.9.8 La Zona Franca Urbana di Taranto
- 2.9.9 Capacity Building
- 3.0 I PIANI DI SETTORE
- 3.1 Intesa città - porto di Taranto (anno 2006 - 2007)
- 3.2 Elaborato Tecnico inerente al Rischio di Incidenti Rilevanti (RIR) (2010-15); presa d'atto del Consiglio Comunale con Delibera di CC n. 229 del 10/11/2015
- 3.3 Piano Urbano del Traffico (PGTU) (anno 2002)
- 4.0 LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA – Città di Taranto Piano Strategico Territoriale "aree di indagine e ipotesi di sviluppo"
- 4.1 Il Piano Strategico di Area Vasta Tarantina
- 4.2 Il Piano Urbano della Mobilità (P.U.M)
- 4.3 Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (D.P.R.U.)
- 4.4 Il Piano Regolatore del Porto (PRP) e Intesa Città - Porto di Taranto (2006-2007)
- 5.0 PROCEDURE DI FORMAZIONE DEL PUG DI TARANTO
- 5.1 Il Documento Programmatico Preliminare di Indirizzo (D.P.P)
- 5.2. Principi
- 5.3 Indirizzi per la redazione del PUG di Taranto
- 5.4 Obiettivi generali e strategici
- 5.5 Indicazioni di sviluppo per il D.P.P.
- 5.6 Individuazione delle autorità con specifiche competenze ambientali
- 6.0 CONCLUSIONI

• PREMESSA

Il Comune di Taranto è dotato di Piano Regolatore Generale, redatto (come Variante Generale al P.R.G. progettato dagli Architetti Francesco e Giorgio Calza-Bini) dall'Arch. Giovanni Barbin e dall'Ing. Francesco Vinciguerra, adottato dal Consiglio Comunale con provvedimento nr. 324 del 09/09/1974 ed approvato definitivamente dalla Regione Puglia con D.P.G.R. nr. 421 del 20/03/1978.

Successivamente, considerato che la Regione Puglia (giusto art.55 della Legge Regionale nr. 56 del 31.05.1980 - "*Tutela e uso del territorio*"), ha previsto che tutti i Comuni della Regione dovessero dotarsi di un P.R. G. adeguato ai contenuti della stessa legge, si è provveduto, con atto di Consiglio Comunale nr. 198 del 19.02.1988 - previa verifica tecnica, - a deliberare l'adeguamento del suddetto PRG Vigente all'art. nr. 55 della L.R. 31.05.1980 nr.56.

La Regione Puglia, quindi, con D.G R. nr. 1185 del 23.3.1989 contenente la relazione nr. 5 del 6.2.1989 del Settore Urbanistico Regionale, ha espresso la conformità del P.R.G . in oggetto.

La Regione Puglia, con Legge n. 20 del 27.07.2001, ha disciplinato lo strumento di pianificazione comunale, il PUG, fissando nuove procedure di formazione ed approvazione, prevedendo l'approvazione, da parte della Giunta regionale, del Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), quale strumento che definisce le linee generali dell'assetto del territorio.

Il Consiglio Comunale, con proprio atto deliberativo n. 65 del 20 Dicembre 2007 (avente ad oggetto "*Linee programmatiche per il contenimento della espansione urbanistica del territorio e l'avvio del PUG*"), ha fornito l'"Atto di indirizzo" alla Direzione Urbanistica-Edilità per avviare, tra l'altro, la elaborazione del DPP (Documento programmatico preliminare) contenente gli obiettivi e i criteri di impostazione del P.U.G. (Piano Urbanistico Generale) ai sensi della citata L.R. n. 20/2001.

Il presente documento risulta essenziale, anche proceduralmente, ai fini dell'avvio del procedimento per la formazione del D.P.P. del PUG, da predisporre secondo quanto stabilito dal DRAG, di cui alla D.G.R. n. 375/2007 "*Schema di Documento Regionale di Assetto Generale (Drag) - Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento ed il contenuto dei Piani Urbanistici Generali (PUG)*".

Il presente documento, inoltre, è parte integrante della Delibera della Giunta Comunale cui è allegato e rappresenta "Atto di Indirizzo" -**Allegato "A"**- integrativo alla DGC nr. 160/2012.

Gli ulteriori, successivi paragrafi sono relativi precipuamente all'"Atto di indirizzo" previsto dal DRAG.

Questa Amministrazione Comunale appena insediata, in nome dello sviluppo della Città, intende promuovere in continuità la formazione del PUG con redazione del Documento Programmatico Preliminare (D.P.P.), nel rispetto del quadro normativo regionale e della pianificazione sovraordinata in essere e in coerenza con il proprio programma amministrativo, mediante il presente atto deliberativo ad integrazione della DGC nr. 160 del 28.12.2012.

In tal senso il seguente documento (Allegato "A") costituisce - Atto di Indirizzo -, per

quanto previsto dal DRAG, individua gli obiettivi politici e gli strumenti organizzativi del processo di Piano, integrando quanto in precedenza promosso con DGC nr. 160/2012 in coerenza con il proprio programma amministrativo.

Negli ultimi anni, vi sono state variazioni significative del quadro legislativo e normativo in materia urbanistica, ambientale e paesaggistica, volte ad assicurare che le trasformazioni contenute nei Piani urbanistici comunali siano condivise, praticabili e sostenibili.

Nella città storica originaria (centro antico e borgo di origine ottocentesca), individuato come ambito prioritario di rigenerazione urbana dal Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana già approvato, questa Amministrazione ritiene debba rimarcarsi che è prevista la conservazione integrata in linea con il piano di Risanamento della Città Vecchia "PIANO BLANDINO".

Nella restante città consolidata e/o periferica, le trasformazioni dovranno essere indirizzate per quanto possibile al recupero e riutilizzo dell'esistente, incentivando criteri di perequazione e di compensazione anche in alternativa a nuovo impegno di suolo, da destinare al recupero degli eventuali standard carenti nel rispetto della pianificazione sovraordinata e settoriale.

La città di Taranto ha necessità che vengano promosse azioni per il miglioramento del sistema complesso e complessivo ambientale e della mobilità con riguardo puntuale alla viabilità carrabile, ciclabile e pedonale, assicurando le dotazioni di spazi pubblici e migliorando le caratteristiche igieniche e sanitarie degli insediamenti nel borgo antico nel pieno rispetto della conservazione dei tipi e delle tipologie edilizie indicate dal piano di risanamento suddetto. Le trasformazioni urbanistico - edilizie nelle zone di espansione di nuova previsione, potranno trovare attuazione mediante approvazione di piani urbanistici esecutivi (PUE) o piani integrati di rigenerazione urbana (PIRU) nel rispetto delle previsioni dell'attuale D.P.R.U. approvato e nel rispetto di uno sviluppo sostenibile.

La legge su Taranto nr 20/2015 e il programma di sviluppo rientrante nel CIS unitamente alle analisi in atto del Commissario per la Bonifica dovranno ritrovare comprensione e sintesi con il D.P.P. del PUG unitamente alle azioni in atto e ai programmi approvati e finanziati per l'area tarantina sia essi da considerare Piani Urbanistici Esecutivi o Piani di Settore, non dimenticando che Taranto ha una città industriale esaminata dal ERIR, elaborato tecnico per il rischio di incidenti rilevanti, che è parte integrante del PRG Vigente e deve informare ai sensi di legge la nuova pianificazione urbanistica-territoriale.

Dovranno essere rispettate le matrici della sostenibilità quali:

- *Il contesto ambientale*, anche per la determinazione delle densità insediative, evitando spreco di suolo e puntando sul recupero edilizio e sulla ristrutturazione urbanistica dell'esistente evitando, per quanto possibile, nelle zone già antropizzate urbane previsioni di ulteriore spreco di suolo;
- *Il contesto sociale*, escludere previsioni del PUG che possano determinare, una elevata incidenza del costo dei suoli (anche con previsioni di indici molto bassi) preordinate alla realizzazione di tipologie edilizie non accessibili alle fasce di utenza di reddito più basso;
- *Il contesto economico*, contenimento dei costi, di urbanizzazione da sopportare da

parte dei promotori delle iniziative nonché dei costi di manutenzione e gestione delle infrastrutture e dei servizi posti a carico della collettività.

La normativa Regionale, prevede la redazione ed approvazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) quale procedimento complesso previa redazione e approvazione del D.P.P.

Quest'ultimo richiede una pluralità di contributi da parte di soggetti pubblici/privati e va sottoposto, nell'ambito della procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica), alla valutazione degli effetti delle trasformazioni previste dal Piano stesso, affinché siano sostenibili dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Va inoltre verificata la compatibilità delle scelte di Piano con la pianificazione sovraordinata (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, Piano delle Coste Regionale e Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale adottato ecc.).

Sulla base di queste premesse, e dopo aver assimilato la nuova disciplina urbanistica regionale, con il presente documento si intendono meglio definire gli indirizzi di formazione e redazione del PUG, in maniera da consentirne il completamento, prendendo l'avvio proprio dai contenuti del Documento Programmatico Preliminare (DPP), da adottarsi dal Consiglio Comunale.

Il presente documento, pertanto, intende necessariamente ridefinire i contenuti programmatici in linea con la pianificazione sovraordinata, nonché con gli obiettivi della nuova Amministrazione Comunale, nell'ambito del rinnovato quadro normativo e metodologico.

Pertanto il presente documento, quale Allegato "A", è parte integrante e sostanziale della deliberazione della Giunta Comunale e rappresenta l'Atto di Indirizzo con il quale questa Amministrazione Comunale ridetermina, come per norma, gli obiettivi politico-programmatici, il programma partecipativo e concertativo, necessari al completamento effettivo della procedura di redazione e approvazione del Documento Programmatico Preliminare(D.P.P), quale atto propedeutico alla successiva elaborazione, approvazione e gestione del PUG.

Inoltre, con il presente atto si propone il miglioramento della società tarantina attraverso la promozione della partecipazione - condivisione delle scelte atte al riconoscimento di una visione quale "*sintesi strutturale integrata e strategica di città e del suo hinterland*", quale nuovo approccio culturale con il proprio territorio.

L'Amministrazione Comunale di Taranto, quindi, ha inteso ripartire dalla data di adozione della delibera di G.C. nr. 160 del 28.12.2012 nell'ambito dei propri obiettivi programmatici e di mandato, al fine di revisionare/sostituire il predetto Piano Regolatore Generale Vigente quale strumento di governo del territorio con il PUG previsto dal DRAG;

Il presente "Atto di Indirizzo" prevede la riconferma di tale indirizzi programmatici, finalizzati alla redazione del Documento Programmatico Preliminare (D.P.P.) che rappresenta, come stabilito con DGC nr. 160 del 28.12.2012, nel rispetto delle linee determinate dalla Regione Puglia con la L.R. nr. 20/2001, l'avvio del procedimento per la redazione contenente gli obiettivi e i criteri di impostazione del P.U.G. - Piano Urbanistico Generale.

In precedenza veniva attribuito da parte del Comune di Taranto al Prof. Ing. Dino BORRI (con Determina Dirigenziale nr. 283/2013 e sottoscrizione di relativo Contratto) l'incarico di consulente Urbanista a supporto dell'Ufficio di Piano, quest'ultimo costituito da professionalità interne al Civico Ente.

In sintesi, come meglio rappresentato nella proposta deliberativa a cui si rimanda per i

particolari, tale incarico (giusta Determina Dirigenziale della Direzione Urbanistica Edilità nr. 225 del 25.09.2015) trovava annullamento (come richiesto specificatamente dall'ANAC), proponendo, conseguentemente, di rivedere la procedura di gara nel seguente modo:

- escludendo il Prof. Ing. Dino BORRI per le motivazioni addotte dalla Autorità di dell'Autorità Nazionale Anticorruzione;
- verificando se alla data del Bando qualcun altro dei concorrenti si trovava in analoga situazione di incompatibilità ed, in tal caso, venga escluso dalla procedura;
- definendo il nuovo assegnatario del bando e stilando la graduatoria riguardante i concorrenti rimasti.

A questo punto, essendo state di fatto stoppate le attività di indagine inizialmente avviate, come riportato puntualmente nelle premesse della proposta deliberativa, si rende necessario:

- dover riconsiderare/ripensare l'organizzazione complessiva dell'Ufficio di Piano, originariamente individuata con Determina Dirigenziale nr 381 e Determina Dirigenziale nr. 382 del 28.12.2012, che non può vedersi confermata (per mutamenti sostanziali all'interno del Civico Ente, che escludono dal gruppo di lavoro alcune delle professionalità interne individuate originariamente come progettisti e collaboratori, perché in pensione o trasferite presso altro Ente) e, in ogni caso, dovendo individuare, specifiche ulteriori professionalità consigliate dal DRAG;
- assicurare una coerente previsione finanziaria in bilancio, prima di attivare il procedimento di cui sopra, per l'attribuzione d'incarico ad esperti esterni compreso la VAS, ai sensi di legge.

In sintesi, analizzato lo stato dell'arte, l'Assessore all'Urbanistica e il Responsabile della Direzione Pianificazione Urbanistica Edilità, unitamente, in merito all'argomento relazionato, e propongono alla Giunta Comunale quanto segue:

- ✓ di prendere atto che è necessaria una organizzazione per l'Ufficio del PUG, per la redazione del DPP, con la presenza di competenze multidisciplinari da ricercare all'esterno, stante la carenza di personale specifico interno del Civico Ente e i carichi di lavoro ad esso attribuiti e che, inoltre, non si dispone di una specifica struttura adeguata ad affrontare la redazione del DPP del PUG e la prevista gestione dei dati in GIS come richiesto dalla normativa regionale;
- ✓ di ritenere indispensabile che questa Amministrazione Comunale stabilisca:
 - di dare continuità e piena attuazione agli indirizzi di cui alla DGC nr. 160 del 28.12.2012 per dotarsi del Documento Programmatico Preliminare (D.P.P.) del PUG, ovvero alla predisposizione di tutti gli elaborati previsti dalla normativa vigente compreso apposito Atto di Indirizzo e comprensivo del Documento di Scoping della V.A.S.;
 - di individuare il Dirigente della Direzione Pianificazione Urbanistica Edilità quale Progettista e Coordinatore – Responsabile del Procedimento delle attività integrate per la redazione del D.P.P. del PUG;
 - di disporre che quest'ultimo si avvalga di idonee figure professionali esterne, opportunamente coordinate in base alla finalità pianificatoria, in grado di procedere alla redazione del D.P.P. quale atto propedeutico del PUG, al fine di definire l'Ufficio di Piano con specifica organizzazione tecnico – amministrativa (interna e esterna);
 - di ad allocare nel centro di costo della Direzione Urbanistica lo stanziamento di euro 300.000,00 al fine dell'affidamento dell'incarico per la redazione del D.P.P. del PUG, finanziato con fondi propri dell'Ente, assicurando l'impegno finanziario per la definizione del procedimento di cui alla decisione dell'ANAC secondo le indicazioni della Determina Dirigenziale nr. 225 del 25.09.2015 e l'ulteriore impegno per le

specificità eterne necessarie non presenti all'interno del Civico Ente per completare l'organizzazione dell'Ufficio del PUG;

- o di demandare conseguentemente al Dirigente della Direzione Pianificazione Urbanistica Edilizia, individuato quale Progettista e Coordinatore – responsabile del procedimento delle attività integrate del D.P.P. del PUG per:
 - a) completare – concludere il procedimento di cui all'incarico previsto per l'Urbanista esterno, a supporto dell'Ufficio di Piano, prevedendo acquisite, secondo le decisioni dell'ANAC per quanto stabilito dalla Determina Dirigenziale nr. 225 del 25.09.2015 Direzione Urbanistica-Edilizia;
 - b) procedere alla individuazione di apposita e specifica organizzazione multidisciplinare da riattualizzare rispetto alla originaria composizione di cui alla Determina Dirigenziale nr. 382 del 28.12.2012:
 - b.1 prevedendo un organigramma con le componenti tecnico - amministrative interne al Civico Ente, garantendo, se possibile, una organizzazione inter-direzionale;
 - b.2 individuando le specifiche necessarie professionalità esterne, ai sensi di legge, qualora non presenti all'interno del Civico Ente, per portare a compimento la redazione del DPP del PUG secondo le indicazioni delle modificate normative nazionali e regionali (storico, geologo, naturalista (flora e fauna), agronomo, sociologo, economista, esperto in elaborazione grafica computerizzata in formato Cad e Gis, esperto giurista, esperto in V.A.S., ecc.). Prevedendo, per quanto possibile, una collaborazione con Enti e Associazioni di categoria sinergiche nelle forme previste dalla legge.

In tal senso, tale riorganizzazione, auspicando risultati positivi e largamente condivisi, intende favorire l'instaurarsi delle complementarità territoriali, culturali, economiche e sociali, attraverso la reciprocità e la sussidiarietà, lo stimolo della partecipazione, nonché la fattiva sinergia fra Pubblica Amministrazione e cittadini.

Considerando che, negli ultimi anni, vi sono state variazioni significative del quadro legislativo e normativo in materia urbanistica, ambientale e paesaggistica, volte ad assicurare che le trasformazioni contenute nei Piani urbanistici comunali siano condivise, praticabili e sostenibili, questa Amministrazione Comunale intende, altresì, riconoscere una impostazione tendente a favorire il protagonismo della partnership che vedrà a continuo confronto il Comune e i privati, al fine di affrontare possibilmente con successo tutte le questioni, i nodi essenziali, i problemi irrisolti che, anche a causa di scelte precedenti più o meno discutibili nella sostanza, si sono accumulati.

La normativa regionale, come sopra descritta, prevede la redazione ed approvazione del Piano Urbanistico Generale (PUG), previa approvazione del D.P.P., quale procedimento complesso, che richiede una molteplicità di contributi da parte di soggetti pubblici/privati e va sottoposto, nell'ambito della procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica), alla valutazione degli effetti delle trasformazioni previste dal Piano stesso, affinché siano sostenibili dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

Inoltre è necessario verificare la compatibilità delle scelte di Piano con la pianificazione sovraordinata (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, Piano Regionale dei Trasporti, Piano Regionale delle Coste e gli indirizzi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ancorché solo adottato).

Dovrà essere esaminata l'attività di programmazione Comunale posta in essere prendendo in esame in sintesi:

- l'Intesa Città - Porto di Taranto, su cui si basa il Piano Regolatore del Porto (P.R.P) e

la Variante al PRG relativa;

- il Piano Strategico di Area Vasta Tarantina e il Piano Urbano di Mobilità (P.U.M.);
- lo studio Comunale del Borgo Antico approvato con DGC nr. 191/2010;
- lo studio del Borgo Ottocentesco approvato con D.G.C. nr. 192/2010;
- il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (D.P.R.U.);
- l'Elaborato tecnico sul Rischio Industriale (ERIR);
- nonché i piani di Settore e altri Piani esecutivi, come rappresentato di seguito nel presente atto di indirizzo in apposito paragrafo, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto, comprensivo del Documento di Scoping della V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica) per la realizzazione del D.P.P. del "Piano Urbanistico Generale" ad integrazione della DGC nr. 160 del 28.12.2012.

E' pertanto necessario riconoscere che dotare il territorio di Taranto di uno strumento di pianificazione aggiornato ed efficace, capace di rendere praticabili le previsioni di futuro assetto del territorio in esso contenute, potrà costituire risposta alle concrete esigenze di miglioramento della qualità della vita e di valorizzazione del territorio.

Il PUG deve assicurare il riconoscimento dei valori e delle risorse territoriali, puntando alla riqualificazione dell'esistente, al contenimento del consumo di suolo, alla tutela attiva dell'ambiente, del paesaggio e dei beni culturali, anche in sinergia col nuovo Piano Paesaggistico Regionale (PPTR), adottato il 2 agosto 2013, e, approvato dalla Giunta Regionale il 16 febbraio 2015.

- Occorre valorizzare le potenzialità che esprime il patrimonio territoriale, sia in ambito urbano che rurale, partendo dal peculiare carattere identitario di Taranto quale "città di mare sul mare", quale arcipelago di isole; realtà storicamente legata alla cantieristica navale anche militare, con la riconosciuta centenaria Base Navale Militare strategica, attualmente con nuova sede in Mar Grande (in precedenza con sede in Par piccolo).
- Tener conto della realtà costituita dalle aree demaniali dismesse e smettibili per il ripensare la città sul piano ambientale e urbanistico. Considerare la realtà riconosciuta di Autorità Portuale del Mediterraneo, ripartendo dalla sottoscritta Intesa Città - Porto di Taranto, su cui si basa il Piano Regolatore del Porto (PRP), con la Variante al PRG Vigente. Non dimenticando che l'ambito di interfaccia città - porto, o meglio il porto che è anche parte della città, trova attuazione con i previsti piani esecutivi binati (da redigere unitariamente tra Comune - Autorità Portuale).
- Pensare ai fini della valorizzazione delle vie d'acqua, quale elemento di possibile miglioramento della mobilità cittadina da sempre problematica. Sono da considerarsi il recupero dei valori identitari, riguardanti la pesca e le attività marine considerando il contesto sul Mar Piccolo del Galeso, valorizzando l'ambito riconosciuto a livello Regionale della Riserva Protetta di "Palude la Vela".
- Sono da ripensare i trasporti pubblici esistenti, riprogettando - ripensando le aree ferroviarie dismesse sul territorio, nei termini più giustificati e sostenibili individuandone un riutilizzo anche ai fini di una possibile promozione turistica ed economica attraverso il riconoscimento di processi di economia circolare.
- Promuovere, se possibile a livello regionale, integrando il PPTR approvato, il dovuto riconoscimento per "*unicum tarantino*" costituito dal "*contesto terra - mare del Mar Piccolo*" nel suo complesso (morfologico, naturalistico e antropico) quale figura caratterizzante fondamentale il paesaggio pugliese anche ai fini della più ampia salvaguardia e valorizzazione, già oggetto di attenzione da parte dell'U.E. con il Programma Terra- Progetto transazionale Posidonia /Taranto attualmente oggetto di attenzione da parte del Commissario per le bonifiche dell'area di Taranto.

Lo sviluppo sostenibile richiede che le decisioni siano supportate da processi

partecipativi e forme di amministrazione capaci di attivare “patti” socialmente condivisi, finalizzati appunto alla individuazione - mappatura dei bisogni e del degrado, con attenzione ai piani di zona sociale, attenti alle indicazioni dei cittadini e dei portatori di interesse diffusi, mirando alla valorizzazione delle potenzialità locali e a cogliere le opportunità fra territori vicini.

I contenuti progettuali del PUG, quindi, attraverso il D.P.P., dovranno assicurare una effettiva realizzabilità delle previsioni; dovranno essere definiti attraverso un processo di coinvolgimento dei diversi attori locali, finalizzato a definire e condividere le regole di uso e trasformazione del territorio per la costruzione negoziata dello scenario futuro; attraverso, quindi, forme aperte e strutturate di partecipazione sociale non intese come fatto estemporaneo – eccezionale, ma quale azione conoscitiva da ritenere normalizzazione del processo di pianificazione.

Il processo di coinvolgimento cittadino e dei portatori di interesse dovrà essere articolato nelle fasi preliminari e di accompagnamento alla redazione del D.P.P. del PUG anche mutuando il modello di progetto partecipativo previsto dal D.P.R.U. approvato dal Comune per i processi di rigenerazione urbana (GLS, e PAL).

L’analisi dello stato dell’arte delle azioni in campo urbanistico - territoriale riguardanti la programmazione (anche pubblico-privata) e i piani esecutivi e di settore dovranno essere oggetto di puntuale analisi per la delimitazione degli indirizzi del D.P.P. prendendo in esame l’allegato 3 del D.P.R.U che costituisce puntuale analisi dei documenti urbanistici presenti nell’Archivio Comunale, sino al 2011. Vengono ad aggiungersi, con il presente atto, nell’apposito paragrafo denominato “Lo stato della pianificazione urbanistica del Comune di Taranto” indicazioni aggiuntive e aggiornamenti sulle successive azioni programmatiche messe in campo dal Comune.

E’ inoltre necessario mettere in relazione le previsioni strategiche del PUG con gli strumenti di programmazione territoriale, per rendere operative le previsioni di piano in vista delle nuove risorse europee del settennio di programmazione 2014-2020.

L'Assessore all'Urbanistica
arch. Sergio SCARCIA

1.0 QUADRO NORMATIVO E PIANIFICAZIONE SOVRORDINATA

1.1 LR 20/2001

La nuova legge urbanistica regionale, LR 27.07.2001 n. 20 “Nuove norme generali di governo e uso del territorio”, che ha rivoluzionato la normativa in materia, ha stabilito che la pianificazione del territorio si articola nei livelli regionale, provinciale e comunale (art. 3, comma 1).

L’art. 8 prevede che la pianificazione comunale si effettua mediante il Piano Urbanistico Generale (PUG) e i Piani Urbanistici Esecutivi (PUE). L’art. 9 stabilisce che il PUG si articola in *Previsioni Strutturali* (PUG/S) e in *Previsioni Programmatiche* (PUG/P).

Le previsioni strutturali:

- a. identificano le linee fondamentali dell’assetto dell’intero territorio comunale, derivanti dalla ricognizione della realtà socio-economica, dell’identità ambientale, storica e culturale dell’insediamento, anche con riguardo alle aree da valorizzare e da tutelare per i loro particolari aspetti ecologici, paesaggistici e produttivi;
- b. determinano le direttrici di sviluppo dell’insediamento nel territorio comunale, del sistema delle reti infrastrutturali e delle connessioni con i sistemi urbani contermini.

Le previsioni programmatiche:

- a. definiscono, in coerenza con il dimensionamento dei fabbisogni nei settori residenziale, produttivo e infrastrutturale, le localizzazioni delle aree da ricomprendere nei PUE, stabilendo quali siano le trasformazioni fisiche e funzionali ammissibili;
- b. disciplinano le trasformazioni fisiche e funzionali consentite nelle aree non sottoposte alla previa redazione di PUE.

1.2 DRAG (Documento Regionale di Assetto Generale)

La pianificazione regionale (art. 4 della LR 20/2001) in concreto definisce le linee generali dell’assetto del territorio, nonché gli obiettivi da perseguire mediante i livelli di pianificazione provinciale e comunale. In particolare, determina (comma 3):

- gli ambiti territoriali rilevanti al fine della tutela e conservazione dei valori ambientali e dell’identità sociale e culturale della Regione
- gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, nonché i criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani urbanistici esecutivi (PUE)
- lo schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale.

L’art. 38 della LR 19 luglio 2006 nr. 22, ha aggiunto all’art. 5 della LR 20/2001 il comma 10- bis, il quale prevede che il DRAG è approvato per parti corrispondenti a materie organiche fra quelle indicate alle lettere a), b) e c) del comma 3 dell’art. 4. Pertanto, la Regione Puglia ha dapprima approvato gli “indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione dei PUG” previsti dal citato art.4, comma 3, lett. b, della LR 20/2001 (Bozza per la conferenza programmatica regionale, Bari, 9 novembre 2006). Infine, con Deliberazione della Giunta Regionale 3 agosto 2007, nr. 1328, pubblicata sul BURP nr. 120 del 29.08.2007, ha approvato il “Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) – Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione dei piani urbanistici generali (PUG)”.

Il DRAG/Indirizzi per i PUG stabilisce che gli **elaborati del PUG** devono essere così articolati:

Relazione generale, comprendente anche informazioni sull’attività partecipativa e concertativa;

Elaborati del **sistema delle conoscenze:**

sistema territoriale di area vasta

sistema territoriale locale

relazione geologica

bilancio della pianificazione in vigore

Elaborati dei **quadri interpretativi**

Elaborati di progetto (**PUG/S**)

Rapporto Ambientale

Elaborati di progetto (**PUG/P**)

Regolamento Edilizio.

Il DRAG/Indirizzi per i PUG prevede, tra l'altro, che:

la pianificazione sia condivisa e che le previsioni di piano siano praticabili;

1. la componente *strutturale* del piano (PUG/S) definisca il contesto e gli ambiti in cui si realizzano i contenuti della componente programmatica;
2. la componente programmatica del piano (PUG/P) definisca, tra l'altro, il quadro degli **interventi da realizzare nel breve-medio periodo**, a partire dalle domande emergenti, dalle occasioni di investimento e dalle risorse pubbliche e private utilizzabili, mediante una selezione di obiettivi prioritari e una valutazione di tempi e risorse necessari all'attuazione;
3. il Comune potrebbe in particolare limitarsi nelle scelte dando priorità ai contesti urbani da riqualificare e a quelli destinati a insediamenti di nuovo impianto, agli ambiti territoriali nei quali si ritiene di poter effettivamente attuare gli interventi previsti in un arco temporale coincidente con la validità degli eventuali vincoli di esproprio; oppure potrebbe dotarsi di previsioni programmatiche di più ampia portata territoriale e temporale, in tal caso privilegiando il **ricorso a pratiche perequative che consentano di evitare o attenuare il ricorso a vincoli di esproprio** la cui attuazione risulta sempre più difficoltosa.

Potrebbe infine individuare **previsioni "condizionate", la cui attuabilità è subordinata al verificarsi di determinate circostanze**, come ad esempio la realizzazione di infrastrutture o il completamento delle trasformazioni in contesti limitrofi;

vi sia un rapporto tra parte strutturale e parte programmatica del piano, favorendo **accordi** tra i diversi soggetti territoriali, accordi caratterizzati da flessibilità, vale a dire che lascino invariati gli obiettivi di lungo periodo, ma li coniughino con **obiettivi anche mutevoli di breve periodo**;

vi sia un **rapporto tra piano e politiche territoriali, anche in vista delle risorse comunitarie relative al prossimo ciclo di programmazione 2014-2020**;

le previsioni programmatiche del PUG (art. 9 comma 3 della LR 20/2001) comprenderanno da un lato il complesso degli interventi da realizzare attraverso ulteriori momenti di pianificazione (**tramite PUE**) e la disciplina delle relative modalità attuative (lett. a), dall'altro la disciplina delle trasformazioni diffuse (lett. b) da realizzarsi tramite **attuazione diretta**;

siano **valutate le concrete capacità operative locali**, stimabili sulla base delle risultanze dell'interazione sociale attivata nel processo di pianificazione, che, come già detto, è anche volta a raccogliere in modo trasparente le istanze di intervento degli operatori privati, profit e no-profit, **a garanzia della effettiva realizzabilità delle previsioni del piano**. Naturalmente, dette istanze dovranno essere vagliate in relazione ai sopra indicati criteri per il dimensionamento del PUG–parte programmatica e alle politiche di salvaguardia e valorizzazione delle invariati strutturali, ossia beni depositari di valori di interesse collettivo e di opportunità per lo sviluppo sostenibile del territorio e della comunità locale, entrambi, come già affermato, da definirsi nel PUG–*parte strutturale*;

l'Amministrazione comunale possa effettuare le **scelte localizzative in piena trasparenza tramite procedure di manifestazioni di interesse** che consentiranno di individuare le aree e gli interventi non solo sulla base delle compatibilità territoriali ed urbanistiche definite dal PUG/S, ma sulla base della ottimizzazione dell'interesse pubblico e, come detto al punto precedente, compatibilmente con le politiche di tutela del PUG/S e dei criteri di scegliere di limitare le previsioni programmate che in DRAG, dimensionamento;

il PUG/P deve stabilire i PUE di carattere settoriale o tematico che devono essere redatti nell'arco di validità dei vincoli urbanistici; tra questi va privilegiata la redazione del **Piano dei Servizi**, con

validità quinquennale ed aggiornarsi ogni cinque anni, sulla base delle domande sociali e dell'offerta di servizi realizzata; occorre rammentare che l'art. 15, comma 5, della l.r. n. 20/2001 prevede la possibilità di affidare ai proprietari la realizzazione degli interventi riservati dalla pianificazione comunale all'iniziativa pubblica: in proposito va precisato che si tratta di una scelta discrezionale del Comune che va commisurata all'effettivo perseguimento dell'interesse pubblico alla luce delle risorse pubbliche disponibili ma anche in relazione alla capacità dell'intervento privato di rispondere concretamente ed effettivamente alle esigenze della comunità perseguite dalla previsione di piano;

il PUG/P deve stabilire i **comparti urbanistici** o altri meccanismi che consentano l'applicazione del principio della **perequazione** introdotto dall'art. 2 della l.r. 20/2001 ed in quanto indicato nell'art. 14 della medesima legge; a questo scopo il PUG può suddividere il territorio comunale in "distretti perequativi", individuati in base allo stato di fatto ed allo stato di diritto, indipendentemente dalla destinazione specifica, pubblica o privata, assegnata loro dal disegno del piano urbanistico; per ciascun distretto il PUG/P attribuisce un indice di utilizzazione territoriale diverso, a partire da dette differenti condizioni; qualora quest'ultimo metodo perequativo non sia realizzabile per ragioni legate alla struttura proprietaria o a resistenze culturali, sarebbe comunque opportuno privilegiare l'attuazione mediante PUE di iniziativa privata con realizzazione delle urbanizzazioni e dei servizi a totale carico dei privati;

la disciplina urbanistica costruita nel PUG/P, incoerenza con le disposizioni strutturali stabilite dal PUG/S, deve comunque essere finalizzata al **contenimento del consumo di suolo**, al **risparmio energetico** e all'uso di **tecnologie ecocompatibili e sostenibili**, alla **riduzione dell'inquinamento acustico e luminoso**, all'aumento della **permeabilità dei suoli urbani e del verde urbano** anche mediante la previsione di specifici **indici di densità vegetazionale** e di reti ecologiche quali fattori di rigenerazione ambientale degli insediamenti urbani, all'abbattimento delle barriere architettoniche, allo sviluppo della **mobilità pedonale e ciclabile**.

1.3 Pianificazione Paesaggistica Regionale

1.3.1 Il PUTT/P

Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P), è lo strumento di pianificazione paesaggistica regionale che, fino al 2015, ha disciplinato le trasformazioni territoriali da sottoporre a specifica normativa d'uso e di valorizzazione ambientale per: tutelarne l'identità storica e culturale, rendere compatibili la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti, e il suo uso sociale.

Il PUTT/P è stato adottato con Delibera del Consiglio Regionale della Regione Puglia n. 880 del 25.07.1994 e definitivamente approvato con Delibera di Giunta Regionale della Regione Puglia n.1748 del 15.12.2000, pubblicata sul BURP n. 6 dell'11.01.2001.

Con nota n. 2494/c del 16/03/2001 la Regione Puglia — Assessorato Urbanistica Assetto del Territorio ha trasmesso al Comune di Taranto la Delibera Regionale n. 1748 del 15.12.2000, esecutiva ai sensi di legge, con la quale è stato approvato il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio ed i relativi atti allegati.

Ai sensi dell'art. 5.05 "Primi adempimenti per l'attuazione del Piano" delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA), sono stati stabiliti gli adempimenti che i Comuni devono espletare al fine di predisporre il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio relativo al proprio territorio comunale.

La Direzione Urbanistica Edilità ha di seguito predisposto la cartografia prevista al punto 1.1 ed al punto 1.2 del citato art. 5.05 delle NTA del PUT/P.

Al fine di una più idonea lettura del Piano Regolatore Generale vigente, lo stesso è stato adeguato nella parte relativa alla legenda, che riguarda le "zone territoriali omogenee", a quanto stabilito dal Decreto Ministeriale 02.04.1968.

Con Delibera n. 134 in data 29.11.2002 il Consiglio Comunale ha approvato le suddette perimetrazioni con tutti gli allegati elaborati scritto-grafici, rientranti nel novero dei primi

adempimenti per l'attuazione del PUTT/P..

Con atto prot. 5788/06 del 28.05.2009, acquisito al prot. n. 84213 del 05.06.2009 della Direzione Urbanistica Edilizia, l'Assessorato all'Assetto del Territorio della Regione Puglia ha dichiarato la "totale coerenza al P.U.T.T./P." delle perimetrazioni di cui ai punti 1.1 e 1.2 dell'art. 5.05 delle N.T.A. — Primi Adempimenti per l'Attuazione del Piano - operate dal Comune di Taranto. La Deliberazione di Consiglio Comunale n. 57 del 05.08.2009 approva gli elaborati redatti.

L'approvazione definitiva del PPTR (delibera di Giunta Regionale, 16 Gennaio 2015) implica che "dalla data di approvazione del PPTR cessa di avere efficacia il PUTT/P. Sino all'adeguamento degli atti normativi al PPTR e agli adempimenti di cui all'art. 99 perdura la delimitazione degli ATE e degli ATD di cui al PUTT/P esclusivamente al fine di conservare efficacia a i vigenti atti normativi, regolamentari e amministrativi della Regione nelle parti in cui ad essi specificamente si riferiscono".

Il PPTR, a seguito della sua pubblicazione sul BURP, è entrato pienamente in vigore. Di conseguenza il PUTT/P ha efficacia per quanto previsto dall'art. 106 delle NTA del PPTR.

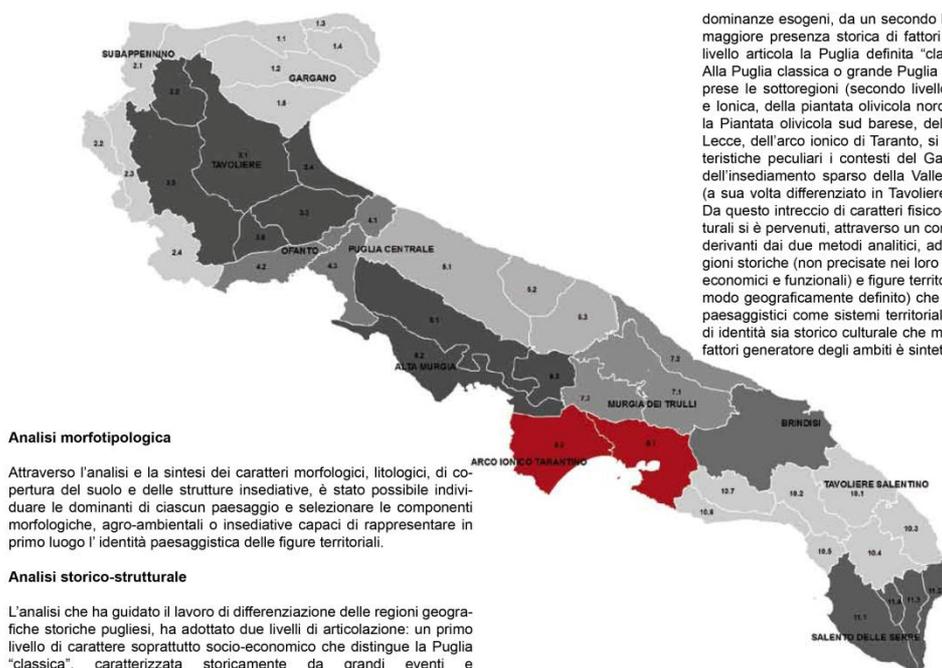
1.3.2 II PPTR

In attuazione al Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.L. n.42/2004), il Piano Paesaggistico Territoriale è lo strumento di pianificazione paesaggistica regionale, sovraordinato e cogente, anche rispetto alla pianificazione di settore.

Il PPTR (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale), adottato con deliberazione della Giunta Regionale n. 1435 del 02.08.2013 pubblicata sul B.U.R.P. n. 108 del 06.08.2013, è stato approvato con deliberazione n. 176 del 16 Febbraio 2015 ed è stato pubblicato sul BURP n. 40 del 23.03.2015.

Il Piano è suddiviso in due parti: una descrittiva, composta dal quadro conoscitivo e articolata nell'*Atlante del Patrimonio ambientale territoriale e paesaggistico regionale*; l'altra progettuale, articolata nello *Scenario strategico*.

L'Atlante del Patrimonio suddivide il territorio in ambiti e figure territoriali, dei quali viene identificata la struttura paesaggistica di lunga durata e il sistema delle tutele dei beni paesaggistici articolato in: *struttura idrogeomorfologica, struttura ecosistemica e ambientale, struttura antropica e storico culturale*. Il territorio di Taranto appartiene all'ambito di paesaggio n. 8, "*Arco Jonico Tarantino*", nella figura territoriale.



dominanze esogeni, da un secondo livello di contesti regionali con una maggiore presenza storica di fattori socioeconomici locali. Il secondo livello articola la Puglia definita "classica" in quadri territoriali minori. Alla Puglia classica o grande Puglia dunque, al cui interno sono ricomprese le sottoregioni (secondo livello) del Tavoliere, della Murgia Alta e Ionica, della piantata olivicola nord barese, della Conca di Bari, della Piantata olivicola sud barese, della piana brindisina, della piana di Lecce, dell'arco ionico di Taranto, si contrappongono con le loro caratteristiche peculiari i contesti del Gargano, del Subappennino Dauno, dell'insediamento sparso della Valle d'Itria e del Salento meridionale (a sua volta differenziato in Tavoliere salentino e Salento delle Serre). Da questo intreccio di caratteri fisico-morfologici, socioeconomici e culturali si è pervenuti, attraverso un confronto delle articolazioni territoriali derivanti dai due metodi analitici, ad una correlazione coerente fra regioni storiche (non precisate nei loro confini, ma nei loro caratteri socioeconomici e funzionali) e figure territoriali (individuate ai fini del piano in modo geograficamente definito) che ha consentito di definire gli ambiti paesaggistici come sistemi territoriali e paesaggistici complessi, dotati di identità sia storico culturale che morfotopologica. Questo intreccio di fattori generatore degli ambiti è sintetizzato nella tabella al centro.

Analisi morfotopologica

Attraverso l'analisi e la sintesi dei caratteri morfologici, litologici, di copertura del suolo e delle strutture insediative, è stato possibile individuare le dominanti di ciascun paesaggio e selezionare le componenti morfologiche, agro-ambientali o insediative capaci di rappresentare in primo luogo l'identità paesaggistica delle figure territoriali.

Analisi storico-strutturale

L'analisi che ha guidato il lavoro di differenziazione delle regioni geografiche storiche pugliesi, ha adottato due livelli di articolazione: un primo livello di carattere soprattutto socio-economico che distingue la Puglia "classica", caratterizzata storicamente da grandi eventi e

Il PPTR oltre ad aggiornare e precisare il quadro delle tutele dei beni paesaggistici, individua per l'intero territorio regionale:

- "le linee di sviluppo urbanistico ed edilizio compatibili con i diversi livelli di valore riconosciuti e con il principio del minor consumo del territorio",
- "le aree compromesse e gli immobili degradati da sottoporre a interventi di recupero e valorizzazione, al fine di ridefinire nuovi valori paesaggistici",
- gli "interventi di valorizzazione del paesaggio, anche in relazione ai principi dello sviluppo sostenibile".

In tal senso, il Piano si configura anche come strumento a forte valenza progettuale e di indirizzo, costituendo per il PUG, la principale cornice di riferimento territoriale con la quale stabilire non solo coerenze ma anche sinergie.

Infatti, oltre alla coerenza con il sistema delle tutele, da revisionare grazie all'aggiornamento del quadro conoscitivo in sede di pianificazione comunale, *-dovrà considerarsi con il DPP-* il PUG dovrà stabilire adeguate sinergie con il complesso sistema di *valori paesaggistici* del territorio, stabiliti dal Piano regionale.

Questo sistema non riguarda in modo esclusivo il bene paesaggistico in se, ma riguarda in modo esteso le politiche urbanistiche dettate dal PPTR e in modo particolare la sua dimensione strategica, ovvero l'impianto degli obiettivi generali e specifici di qualità paesaggistica, da perseguire per il futuro del territorio, così come declinati nella parte 4 del PPTR dello *scenario strategico*.

Lo scenario strategico è costituito da:

Obiettivi generali e specifici a livello regionale e relative politiche, (azioni e progetti), soggetti e riferimenti normativi;

Progetti territoriali di paesaggio regionale che costituiscono la cornice di riferimento e la struttura territoriale per il raggiungimento degli obiettivi. Tra questi, particolare interesse hanno i seguenti:

- 4.2.1 la rete ecologica regionale,
- 4.2.2 il patto Città Campagna,

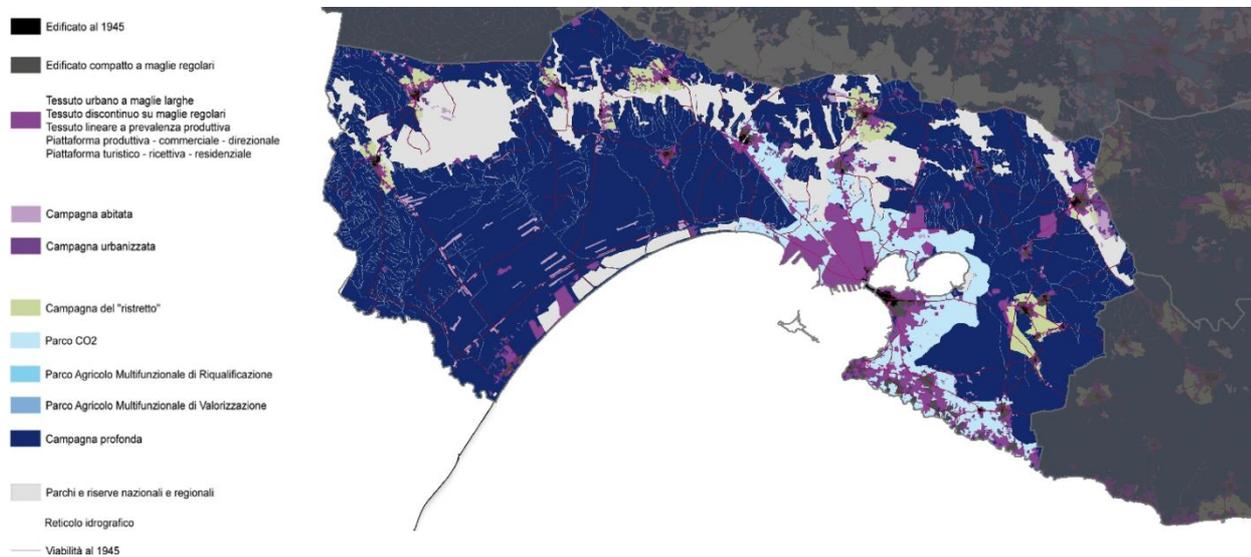
4.2.3 il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce,

4.2.4 i sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici.

RETE ECOLOGICA REGIONALE



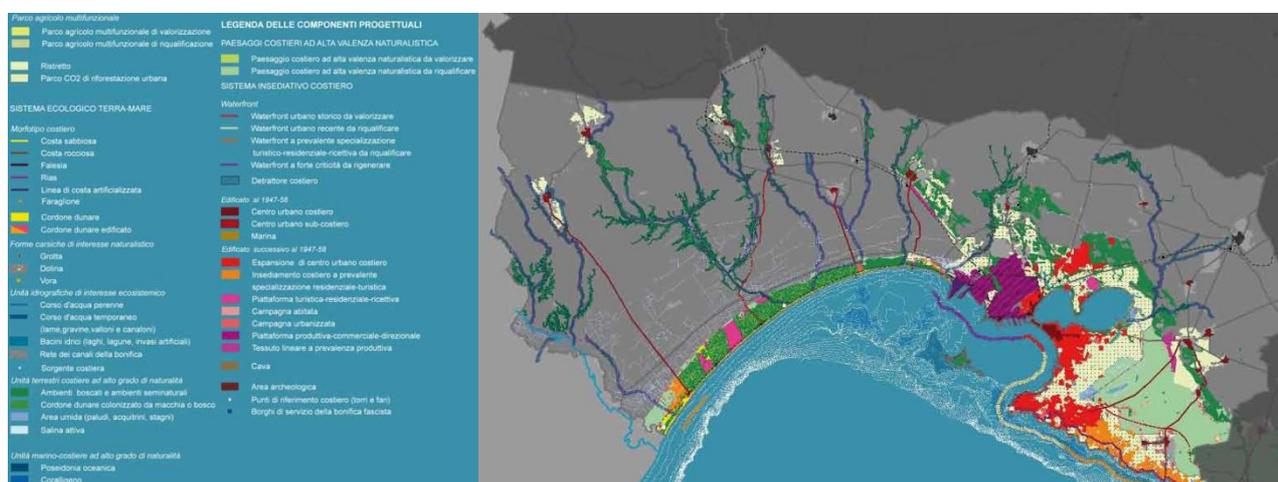
IL PATTO CITTÀ CAMPAGNA



IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE



I SISTEMI TERRITORIALI PER LA FRUIZIONE DEI BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI



Inoltre sono da considerare:

- o i *progetti integrati di paesaggio sperimentali* che costituiscono “forme permanenti di attuazione del Piano stesso”,
- o le linee guida, strumenti per l’implementazione di buone prassi,
- o gli obiettivi specifici declinati nei diversi ambiti territoriali del Piano.

Per il territorio di Taranto assume una particolare interesse il raggiungimento dei seguenti obiettivi generali e specifici, indicati puntualmente dal PPTR per l’Ambito 8 “Arco Ionico Tarantino Sezione C - lo scenario strategico (elaborato 4.1) nella specifica Sezione C2 Tabulato degli obbiettivi di qualità paesaggistica e territoriale, qui riportati in estrema sintesi, a cui il D.P.P. del PUG dovrà allinearsi, coerenti con la cornice dei quattro progetti territoriali già menzionati, e attuabili con i progetti integrati sperimentali e le linee guida.

A.1 Struttura e componenti Idro-Geo-Morfologiche

- *Valorizzare le tipiche forme dell'idrografia Superficiale (“gravine”), sia dal punto di vista morfologico che dal punto di vista ecologico;*
- *Conservare gli equilibri morfodinamici costieri, attuando una oculata gestione delle aree demaniali e garantendo una adeguata protezione della naturalità delle aree dunali e retrodunali;*

- *Tutelare le forme del carsismo superficiale (doline, depressioni carsiche) da occupazioni e trasformazioni antropiche;*
- *Tutelare le forme originate dal terrazzamento marino, a piccola e grande scala, da trasformazioni che compromettano la naturale integrità percettiva del paesaggio e valorizzare ai fini pubblici gli scenari panoramici che esse originano.*

A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali

- *Migliorare la qualità ecologica del territorio;*
- *Tutelare gli elementi di diversità biologica ed agronomica, gli ecosistemi agricoli e foraggeri aperti, e salvaguardare la biodiversità degli ecosistemi forestali anche promuovendo il miglioramento dei boschi esistenti;*
- *Riquilibrare e disinquinare le acque costiere del golfo di Taranto, tutelare e valorizzare gli habitat costiero-marini prospicienti la costa tarantina, e il sistema dei corsi d'acqua.*
- *Riquilibrare in chiave ecologica le reti della bonifica idraulica, prevedendo la naturalizzazione delle sponde dei canali, dei percorsi poderali e dei bacini artificiali come micro corridoi ecologici multifunzionali e come steppingstone della rete ecologica regionale.*

A.3 Struttura e componenti antropiche e storico-culturali

A.3.1 Componenti dei paesaggi rurali

- *Conservare e valorizzare i caratteri morfologici e funzionali dell'edilizia rurale, tutelando la leggibilità del rapporto originario tra i manufatti rurali e il fondo di appartenenza;*
- *Conservare i caratteri culturali e insediativi della "piana dell'oliveto secolare".*

A.3.2 Componenti dei paesaggi urbani

- *Salvaguardare la riconoscibilità morfotipologica dei centri urbani storici e dei morfotipologie territoriali;*
- *Conservare e valorizzare le relazioni paesaggistiche tra insediamenti costieri e territorio aperto ionico tarantino;*
- *Riquilibrare e trasformare le urbanizzazioni periferiche senza relazioni con il contesto;*
- *Riquilibrare o de localizzare le aree produttive degradate;*
- *Integrare la produzione di energia da impianti eolici alla progettazione paesaggistica;*

A.3.3 Componenti dei Paesaggi Costieri

- *Salvaguardare e valorizzare le aree costiere di maggior pregio naturalistico e i paesaggi rurali costieri storici;*
- *Tutelare e valorizzare le specificità e i caratteri identitari dei centri storici, dei beni culturali e del paesaggio storico costiero tarantino;*
- *Riquilibrare gli insediamenti costieri della costa tarantina a prevalente specializzazione turistico-balneare migliorandone la qualità ecologica, paesaggistica, urbana e architettonica;*
- *Riquilibrare e trasformare le infrastrutture di collegamento costa-interno;*

A.3.4 Componenti Struttura percettiva e Valori della Visibilità

- *Salvaguardare e valorizzare gli orizzonti visivi espressivi dell'identità regionale e delle identità locali;*
- *Salvaguardare e valorizzare i belvedere nei centri storici, nei luoghi storici e sui rilievi;*
- *Salvaguardare e valorizzare le strade panoramiche e le strade d'interesse paesaggistico;*
- *Salvaguardare e valorizzare i viali storici d'accesso alle città, degli ingressi e dei fronti urbani;*

A.3.5 Componenti Infrastrutture per la Fruizione dei Paesaggi

- *Salvaguardare e valorizzare la natura strutturante del reticolo stradale che definisce le morfotipologie territoriali dell'Arco Ionico (sistema a pettine dei centri sulle gravine e del sistema a pettine della Murgia salentina);*
- *Valorizzare le modalità di spostamento alternative, privilegiando gli spostamenti ferroviari, ciclopedonali e marittimi;*
- *Salvaguardare e valorizzare il patrimonio ferroviario;*

- *Trasformazione delle infrastrutture di mobilità nella direzione del miglioramento delle condizioni di sostenibilità.*

Pur non avendo una finalità unicamente regolativa, ma piuttosto di guida, lo scenario strategico del PPTR è quindi definito da un insieme di politiche, azioni e progetti di riferimento, per le trasformazioni future del territorio. Questa parte attiva del PPTR è così un importante sfondo di riferimento della futura programmazione territoriale e comunitaria 2014 - 2020, nella quale, diventa cruciale il ruolo del PUG per la costruzione di sinergie tra temi e ambiti di rilevanza urbanistica e enti istituzionali, attori sociali e territoriali, portatori di interesse.

1.3.2.1 Le sinergie con il PPTR, per un nuovo ruolo del paesaggio regionale

Il PUG deve porsi come contesto ideale, unione-sintesi della *conoscenza scientifica* e della *conoscenza esperta* per la costruzione delle sinergie, promuovendo azioni, anche individuando gruppi di sostegno locale (GSL) di condivisione e attuazione di alcuni obiettivi, enti territoriali, istituzioni, attori pubblici e privati grazie alla definizione di intese.

In tal senso, la dimensione programmatico-attuativa del PPTR costituisce un'occasione unica e preziosa per il PUG, che, insieme allo studio complesso e allargato del territorio, avvia già a partire dall'individuazione delle componenti strutturali, i temi territoriali da sottoporre ad una progettazione di ambito e dettaglio promossa dal basso, capace di interagire con il PPTR, perché ne arricchisce obiettivi, indirizzi progettuali e buone prassi.

Il processo di Piano del PUG, quindi, deve far propria questa nuova e diversa logica progettuale attuativa sin dal D.P.P., superando le logiche verticali della vecchia strumentazione urbanistica e presentando una interazione tra Enti, nell'ottica della co-pianificazione, puntando ad una successione orizzontale, fortemente incardinata alla dimensione strategica regionale, ma ponendo la Municipalità nel ruolo di soggetto promotore "Ente Urbano" che attiva politiche integrate multisettoriali.

Questo carattere innovativo del PPTR, impone una rilettura complessiva del ruolo della pianificazione locale, che associ all'area una visione complessa: ricucendo da un lato le relazioni fisiche con la città e il paesaggio di Taranto, e dall'altro valorizzando una vocazione complessa, tra cui quella non marginale del turismo e della cultura.

Il processo del PUG dovrà perseguire i seguenti obiettivi:

- la valorizzazione del paesaggio agrario come bene culturale, ridefinendone funzioni, modalità d'uso e tutele, facendole rientrare nella filiera turistico-culturale,
- la tutela dei cicli ambientali del paesaggio,
- la multifunzionalità delle testimonianze della cultura materiale della pietra, da recuperare mediante reinterpretazioni dell'uso agricolo e del *loisir*, ripensando l'identità dei luoghi e ricucendo legami sociali con la comunità,
- la ridefinizione dei margini urbani dell'abitato mediante il ridisegno paesaggistico dei bordi,
- la definizione di un progetto di fruizione che tenga insieme, spazi e infrastrutture viarie per la mobilità dolce e carrabile, compatibile con l'attività produttiva e con l'idea di un Parco agricolo multifunzionale.

In tal senso, il PUG, può diventare il processo di pianificazione ideale mirando ad una contestuale elaborazione di *un progetto integrato di paesaggio sperimentale*, come specificato dalle NTA del PPTR, connesso quindi con la realtà urbana e paesaggistica del territorio di Taranto e dei comuni contermini.

1.4 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) adozione 2010

Finalità- Principi generali- Contenuti del PTCP in adozione - Finalità e obiettivi strategici

La pianificazione provinciale si concretizza nel PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento

Provinciale) in conformità e in attuazione del DRAG. Il PTCP assume l'efficacia di piano di settore nell'ambito delle materie inerenti la protezione della natura, la tutela dell'ambiente, delle acque, della difesa del suolo, delle bellezze naturali.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è attualmente adottato.

La legge costituzionale n. 3/2001 che ha riformato il titolo V della costituzione ha introdotto tra l'altro il concetto della co-pianificazione (pianificazione concertata con tutti i soggetti interessati ad uno stesso territorio) utilizzando come strumenti le intese, le concertazioni, gli accordi di programma. La regione Puglia con la legge n. 20 del 2001 ha stabilito le norme generali di governo e uso del territorio (compresa la pianificazione a livello provinciale in particolare all'art. 6).

Nel PTCP il territorio è articolato in ambiti di pianificazione coordinata.

Si tratta di ambiti ottimali per lo svolgimento delle azioni che discendono dal piano, ma anche per la gestione ordinaria dell'urbanistica e di alcune politiche di settore, fondamentali per la vita degli abitanti.

In particolare si è fatto riferimento alle politiche della casa e dei servizi alla residenza, e alle politiche dei trasporti, nonché alle politiche delle aree per insediamenti produttivi, articolata in modo da cogliere tutte le opportunità di sviluppo e meglio gestire il territorio.

Il PTCP disegna un assetto programmatico sulla base dei seguenti essenziali obiettivi:

- coerenza territoriale;
- tutela e valorizzazione delle risorse naturalistiche;
- integrazione territoriale;
- equilibrio e redistribuzione nell'uso delle risorse del territorio.

Lo schema di Piano, strutturato per sistemi, è organizzato per scenari alternativi di assetto ai quali applicare la Valutazione Ambientale Strategica, i sistemi che lo costituiscono sono:

- rete naturale, fatta di insulare 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 la 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.

La perequazione territoriale diviene fattore strategico. La Legge Regionale 20/2001 assicura il rispetto dei principi di: sussidiarietà, mediante la concertazione tra i diversi soggetti coinvolti, in modo da attuare il metodo della co-pianificazione con efficienza e celerità dell'azione amministrativa attraverso la semplificazione dei procedimenti nonché la trasparenza delle scelte, con la più ampia partecipazione.

La perequazione territoriale, serve per compensare e/o ridistribuire i vantaggi e gli svantaggi che derivano dalle politiche associate negli ambiti di pianificazione coordinata. Con particolare riferimento agli interventi di ambito di applicazione, trasformazione del territorio di rilievo strategico o che riguardano problematiche con significativi effetti sovra-comunali dal punto di vista ambientale, paesaggistico, urbanistico, della viabilità o delle infrastrutture.

1.5 Circolare n. 1/2008

I tre atti amministrativi fondamentali delineati nel "DRAG- Indirizzi" sono :

- a) l'**Atto di Indirizzo** adottato dalla Giunta Comunale: al riguardo, tale Atto, non previsto dalla L.R. 20/2011, può essere adottato dalla Giunta in qualsiasi momento si ritenga opportuno ridefinire obiettivi e strumenti del PUG, specie nel caso dell'approvazione di Piani sovraordinati e/o di cambiamento degli assetti politico-programmatici dei governi locali;
- b) il **Documento Programmatico Preliminare (DPP)** adottato dal Consiglio Comunale e sottoposto alle osservazioni;
- c) il **Piano Urbanistico Comunale (PUG)** adottato dal Consiglio Comunale e sottoposto alle osservazioni.

1.6 Carta Tecnica Regionale e Informatizzazione dei PUG

La Regione Puglia sta già provvedendo alla informatizzazione dei PUG redatti in conformità agli indirizzi del DRAG. A tale scopo ha realizzato la Carta Tecnica Regionale (CTR) in scala 1:5.000 dell'intero territorio pugliese, disponibile di recente sul sito www.sit.puglia.it, finalizzata alla costruzione di un *data base* topografico secondo le specifiche nazionali Intesa GIS. Il percorso di informatizzazione dei PUG consiste nel trasferimento dei contenuti

degli elaborati del PUG (redatto su carta tecnica comunale) sulla CTR e nell'inserimento di tutti i dati sensibili nel *data base*. Una volta che il PUG sarà informatizzato, sarà possibile, tra l'altro, ottenere informazioni su tutto il territorio comunale, aggiornare la cartografia inserendo le nuove costruzioni fornite dai tecnici progettisti informato digitale prestabilito, rilasciare istantaneamente i Certificati di destinazione urbanistica, ecc. Il percorso di accompagnamento che la Regione offre ai Comuni prevede contributi e assistenza tecnica.

L'iniziativa regionale è certamente lodevole, in linea con le logiche di co-pianificazione a cui è ispirata, per valutare meglio tale opportunità di informatizzare il PUG di Taranto, si riportano alcuni estratti tratti dal testo contenuto nella home page del sito www.sit.puglia.it.

"...La Regione Puglia ha avviato lo sviluppo di un proprio sistema informativo territoriale (SIT) che si propone di rendere disponibili gli elementi conoscitivi e gli strumenti di supporto sia alla definizione di scelte di pianificazione del territorio coerenti con le nuove politiche di decentramento definite a livello regionale che alla definizione delle scelte di programmazione di carattere settoriale, nonché alla attuazione delle procedure amministrative integrate con i dati territoriali. In considerazione del forte impulso dato dalla Amministrazione Regionale alle politiche innovative di pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio, con un più netto orientamento a logiche di sussidiarietà e co-pianificazione, il SIT Regionale si propone di rispondere ai fabbisogni espressi dagli enti locali mettendo a disposizione una base informativa unica, ufficiale e condivisa, nonché tutti gli strumenti operativi necessari a supportare i processi di pianificazione del territorio.

Il SIT si configura pertanto come un ambiente di lavoro e di coordinamento degli enti locali che operano alle varie scale territoriali, con riferimento ai settori applicativi riportati nella tabella sottostante. I servizi saranno resi fruibili attraverso l'accesso a un geoportale, di cui questa componente rappresenta il punto di accesso al patrimonio di informazioni territoriali".

SERVIZI INFRASTRUTTURALI O DI BASE

Creazione e aggiornamento banca dati

Catalogo dei dati

Ricerca spaziale

Estrazione dei dati

Visura

Estratto di mappa Stampa

Normalizzazione indirizzi

Localizzazione di riferimenti territoriali

SERVIZI APPLICATIVI O SETTORIALI

Servizi per la pianificazione territoriale e paesaggistica:

Supporto all'elaborazione tecnica dei piani e dalla definizione delle politiche territoriali; Supporto alle procedure autorizzative e di verifica di compatibilità dei piani;
Supporto alle procedure attuative e di monitoraggio della gestione dei piani;
Informazione sullo stato di pianificazione;
Informazione sul mosaico dei piani;
Informazione sulla domanda e l'offerta della mobilità.

Servizi per l'Urbanistica

Pratiche edilizie

Certificato di Destinazione Urbanistica e Repertorio delle discipline sul territorio

Servizi per la Protezione Civile

Censimento e gestione delle risorse;

Caratterizzazione locale dei rischi;

Segnalazione evento;

Gestione segnalazione evento; Analisi del rischio.

Servizi per l'Agricoltura

Localizzazione aziende agricole e supporto all'attività istruttoria

Servizi GNSS

Servizi di posizionamento di precisione attraverso la realizzazione della rete di 12 stazioni permanenti GPS distribuite sul territorio regionale.

1.7 Adeguamento al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)

Il PAI consiste nell'individuazione dei livelli di pericolosità e/o rischio idrogeologico e idraulico e delle conseguenti misure di salvaguardia e/o mitigazione del rischio.

La Circolare n. 1/2011 della Regione Puglia raccomanda l'apertura di un tavolo tecnico con l'AdBP (Autorità di Bacino della Puglia) per affrontare le tematiche della sicurezza e integrità fisica del territorio.

Gli studi condotti dall'Autorità di Bacino della Puglia sulla base della Carta Tecnica Regionale ufficiale disponibile, in scala 1:5000, e relativo Modello Digitale del Terreno (DTM), che tiene conto delle attuali conformazioni del territorio (infrastrutture viarie, edificazioni, ecc.), individuano le aree allagabili per eventi con tempo di ritorno di 30, 200 e 500 anni, così come previsto dalla Relazione Generale di Piano, corrispondenti all'Alta, Media e Bassa pericolosità idraulica (di cui agli artt. 7, 8, 9 delle N.T.A. del P.A.I.).

Per alcune zone della città di Taranto si è proceduto a seguito dei lavori del Tavolo Tecnico ad esaminare problematiche che sono ancora in fase di definizione con Autorità di Bacino della Puglia, in ultima analisi per l'area di cui alla denominata "Variante al PRG delle Aree Contermini al CEP Salinella" approvata con DGR nr. 128/2011.

La figura seguente, tratta dal sito web dell'Autorità di Bacino della Puglia (www.adb.puglia.it), **riporta il PAI vigente** a seguito delle predette integrazioni e modifiche desunte a seguito dei lavori del Tavolo Tecnico.

1.8 Circolare Regionale n. 1/2011

La redazione dei PUG dei Comuni Pugliesi è coincisa con il lungo processo di sperimentazione in alcuni di essi, considerato il perfezionamento e l'implementazione del nuovo apparato normativo regionale in materia urbanistica e in materia ambientale.

La complessità di tale processo e le connesse incertezze interpretative hanno, per ultimo, reso necessaria l'emanazione della Circolare regionale n.1/2011. In merito a tale complessità, la relativa delibera di approvazione così recita: *"Inoltre, l'esperienza acquisita nel periodo di prima attuazione del DRAG nel confronto tra il Comune e gli Enti che devono rilasciare un parere ai fini dell'adozione del PUG, ha suggerito di formulare nella presente Circolare alcune indicazioni ai Comuni finalizzate sia ad agevolare l'integrazione con la procedura di VAS sia a chiarire i rapporti con la pianificazione di Bacino e la pianificazione paesaggistica ai fini dell'emanazione dei pareri e alla successiva verifica di compatibilità regionale e provinciale. In quest'ambito, la Circolare contiene anche alcuni chiarimenti in ordine ai possibili raccordi fra il processo di*

elaborazione dei PUG e l'adeguamento degli strumenti urbanistici generali al PUTT/Paesaggio, poi superato dal PPTR entrato a regime.”

La natura evolutiva delle norme, indirizzi e istruzioni tecniche attinenti il processo di redazione e approvazione del PUG, ha spesso richiesto l'approfondimento e talvolta la revisione in più fasi delle metodologie e delle modalità operative.

In particolare, la Circolare 1/2011 ridefinisce le modalità per la concertazione interistituzionale e la partecipazione civica, nonché le relazioni del PUG con la pianificazione sovraordinata, infine precisa le modalità e la tempistica del processo di valutazione ambientale strategica (VAS) relativa allo strumento urbanistico.

2.0 LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA DEL COMUNE DI TARANTO

IL QUADRO PIANIFICATORIO ORDINARIO - INTRODUZIONE

Con Delibera di Consiglio Comunale del 20.12.2007, n. 65, il Civico Ente si è dotato di specifiche linee di indirizzo programmatiche per il contenimento dell'espansione urbanistica del territorio, ritenendole necessarie e propedeutiche al successivo avvio delle attività preordinate alla redazione del Piano Urbanistico Generale (P.U.G.).

La suddetta Delibera di Consiglio Comunale del 20.12.2007, n. 65, sia pure limitatamente, riconosce linee di indirizzo per l'espansione della città, che dovrà essere contenuta nel limite della città consolidata, già servita dalle urbanizzazioni primarie ed in parte dalle secondarie, allo scopo di favorire la riqualificazione del territorio comunale costruito.

La suddetta delibera stabilisce di privilegiare la riqualificazione dell'esistente anche attraverso la ricucitura di alcuni vuoti urbani (zone edificabili del P.R.G.) in continuità con il territorio costruito, evitando l'espansione urbanistica in aree prive di urbanizzazioni e di particolari interessi paesaggistici, in particolare nelle zone poste a Nord-Est dell'abitato (aree limitrofe al secondo seno del Mar Piccolo) per il notevole interesse ambientale e naturalistico delle stesse.

Tale delibera dà indicazioni agli Uffici della Direzione Urbanistica Edilità di predisporre tutti gli atti per la realizzazione e gestione, all'interno della struttura comunale e/o in alternativa, ai sensi di legge, per l'eventuale affidamento a professionisti esterni dei seguenti piani operativi:

elaborato tecnico, allegato del PRG, sui rischi di incidenti rilevanti (RIR) (aggiudicazione definitiva dell'appalto già effettuata);

Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana(DPRU) ai sensi della legge Regionale n.21/2008 art. 3 ai fini della attuazione attraverso i Programmi Integrati di Rigenerazione Urbana (PIRU) ai sensi dell'art. 4 della legge n. 21/2008;

attualizzazione del Piano Particolareggiato della Città Vecchia (piano arch. F. Blandino);

attualizzazione del Piano Particolareggiato del Borgo già adottato in Variante al PRG Vigente nel 1997;

attuazione della Variante delle Aree Contermini al CEP Salinella, attraverso i previsti piani di comparto perequativi;

attualizzazione dello stato dell'arte e rielaborazione grafica computerizzata dei Piani Zona ex lege 167 (comprensori:1,2,3,4,e di Talsano);

DPP per la formazione del PUG, comprensivo degli adempimenti previsti per la VAS;

adeguamento del PRG al PUTT/paesaggio della Regione Puglia;

ulteriori studi per alcune aree ad alto rischio idrogeologico individuate nel PAI;

Piani d'Intervento di Recupero Territoriale (PIRT);

Piani di Recupero degli Insediamenti Abusivi (PRIA);

Piano Comunale dei Tratturi.

La delibera stabilisce inoltre che gli uffici dovranno predisporre un Programma Pluriennale di Attuazione (PPA) di Sviluppo Sostenibile che si configuri come uno strumento strategico, e che contenga la puntualizzazione di specifiche azioni d'intervento all'interno del quadro programmatico e pianificatorio che l'Amministrazione Comunale, ispirandosi al principio della sostenibilità, dovrà progressivamente costruire attraverso un complesso di programmi-progetti. L'obiettivo del programma dovrà essere quello di coordinare e sistematizzare le politiche ambientali in atto o in fase di programmazione, attraverso la sperimentazione di un nuovo approccio che consenta di intervenire efficacemente ed in maniera esemplare su specifici programmi e progetti già avviati o da avviare da parte dell'amministrazione, con effetti concreti ed immediatamente riscontrabili, che consentano l'abbassamento del livello di degrado ambientale, economico e sociale delle aree oggetto di interventi specifici.

2.1 Il Piano di Risanamento della Città Vecchia (anno 1972)

Con Delibera di Consiglio Comunale n.86 del 11.11.1998 veniva adottato il Piano di Recupero "Via Nuova" in Taranto Vecchia, preordinato alla candidatura a finanziamento con una

specifica proposta di Contratto di Quartiere, predisposta dagli Uffici Comunali, non approvata dalla Amministrazione Comunale che individuava in alternativa l'Ambito del CEP salinella per il Contratto di Quartiere (ammesso a finanziamento).

La Variante adottata dall'Amministrazione nel 2005 all'originario "Piano di Risanamento della Città Vecchia" approvato nel 1972, non ha trovato specifico consenso da parte del Comitato Urbanistico Regionale, che ha espresso parere negativo, trasmettendolo al Comune di Taranto nell'anno 2006

Il Comune di Taranto, successivamente, non ha prodotto controdeduzioni e/o osservazioni in merito.

Necessiterebbe, secondo procedure, porre alla attenzione del Consiglio Comunale il parere del CUR per deliberare definitivamente in merito alla problematica.

Pur avendo avviato prima e concluso poi specifiche analisi e ricerche (finanziate dalla Regione Puglia e nell'ambito del programma URBAN II) riconosciute e approvate con DGC n.191/2010, resta la necessità, da parte dell'Amministrazione Comunale, di procedere con l'attualizzazione dell'originario Piano di Risanamento della Città Vecchia, redatto dall'Arch. Francesco BLANDINO come previsto dalla suddetta deliberazione di Giunta Comunale.

Con DGC n.191/2010, infatti, la Giunta Comunale ha preso atto del parere negativo della Regione Puglia sulla proposta di Variante al Piano di Risanamento solo adottato dall'Amministrazione nel 2005.

Con deliberazione di Giunta Comunale n.104 del 17.06.2011 l'Amministrazione ha individuato quale primo ambito da interessare con un Programma Integrato di Rigenerazione Urbana PIRU, ai sensi dell'art.4 della Legge Regionale n.21/2008 la zona urbana che ricomprende la Città vecchia e il Borgo ottocentesco. Con lo stesso atto di indirizzo la Giunta Comunale ha Individuato, per specifico incarico di ricerca e analisi mirate, tra l'altro, sulla tutela e l'uso degli immobili in città vecchia al progettista del piano Particolareggiato di Risanamento della Città Vecchia riprendendo un percorso per una rivisitazione dello stesso piano sul piano normativo.

Con l'Adozione del Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana art.3 della Legge n. 21/2008 avvenuto con Deliberazione Consiliare del 29.06.2011 si proceduto a candire a finanziamento per l'avviso pubblico per l'attuazione dell'Azione 7.1.1 "Piani integrati di sviluppo urbano di città medio/grandi" e dell'Azione 7.2.1 "Piani integrati di sviluppo territoriale" del PO FESR 2007-2013.

La proposta di programma edilizio riguardante la Città Vecchia secondo un progetto approvato con successiva Deliberazione consiliare del 29.06.2011 denominato "Progetto di valorizzazione, recupero e realizzazione di urbanizzazioni primarie del patrimonio immobiliare di proprietà del comune di Taranto"

Quanto sopra ritenendo necessario riaffermare che "Il PRG di Taranto, adottato con delibera di Consiglio Comunale n.324 del 9.9.1974, approvato con delibera della Giunta Regionale n. 421 del 20.3.1978 prevede (art. 40 -zona del centro storico della Città Vecchia):

"Gli edifici e le aree libere aperte e non al pubblico transito, appartenenti alla città vecchia di Taranto, costituiscono una unità inscindibile di alto interesse storico, come tale destinata ad essere regolamentata a mezzo del piano particolareggiato di risanamento e restauro conservativo adottato il 15.2.1971 ed approvato il 17.3.1973"

Il Piano particolareggiato, riapprovato nel 1977, è fondato sulla interpretazione della evoluzione morfologica del sito insulare e quindi dei rapporti, puntuali, tra forma del suolo e tipologia dell'edificio e, generali, fra forma e funzione e funzione urbana."

"...Il Piano Particolareggiato per la Città Vecchia è un piano di "conservazione integrata" secondo i principi poi sanciti dal Consiglio d'Europa nella Carta del Patrimonio Architettonico, e dalla "Dichiarazione di Amsterdam" del 1975..."

2.2 La Variante Generale al P.R.G. del Comune di Taranto (anno 1978).

La Variante Generale al P.R.G. del Comune di Taranto redatta dagli architetti: Giovanni BARBIN di Treviso e dall'ing. Francesco VINCIGUERRA di Roma, adottata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 324 del 09.09.1974, veniva approvata con Decreto Regionale n. 421 del 20.03.1978.

La Variante è dichiarata conforme alla Legge Regionale n. 56 del 31 maggio 1980, con Delibera di Giunta Regionale n. 29 marzo 1989 n. 1185.

La Variante proponeva/auspicava una espansione guidata per direttrici che superava il concetto di utilizzazione del suolo per operare con le modalità degli organismi urbani autonomi da realizzarsi in termini flessibili; tale flessibilità era intesa dai progettisti del piano non come modello incerto ma come prodotto delle grandi scelte, che dovevano realizzarsi attraverso i Piani Particolareggiati, i Programmi Pluriennali e gli strumenti attuativi in generale.

L'espansione urbanistica della città di Taranto negli ultimi 30 anni in gran parte è stata realizzata in assenza di strumenti operativi e/o esecutivi, secondo la logica interpretativa dello Zoning di PRG, e solo in parte è stata realizzata con scelte programmate e condivise attraverso l'utilizzo di piani attuativi.

Nel 1972, anno di elaborazione del P.R.G., i residenti censiti risultavano essere circa 230.000 e lo stesso piano prevedeva un'ipotesi d'incremento demografico ventennale di circa 135.000 residenti per un totale di 365.000 abitanti.

Secondo gli ultimi dati anagrafici la popolazione residente nel Comune di Taranto è di circa 198.000 abitanti e, pertanto, non si è realizzata la previsione espansionistica della Variante ma, al contrario, si è registrato un notevole decremento demografico, anche a seguito del distacco della borgata di Statte e del suo territorio da quello tarantino.

La città nel frattempo è cresciuta urbanisticamente in modo caotico, anche in ampi insediamenti abusivi, realizzando un divario profondo tra centro e periferie, con la ghettizzazione di queste ultime e lo svuotamento del centro urbano (Città Vecchia e Borgo Umbertino).

Gli strumenti urbanistici generali, ai sensi della Legge n. 10/1977 e della Legge Regione Puglia n. 6/1979, per i Comuni con popolazione superiore a 10.000 abitanti, si attuano sulla base di Programmi Pluriennali di Attuazione che delimitano le aree e le zone, incluse o meno in Piani Particolareggiati o in Piani Convenzionati di Lottizzazione, nelle quali debbono realizzarsi, anche a mezzo di comparti, le previsioni di detti strumenti e le relative urbanizzazioni (obbligo sospeso dalla legge regionale n. 20/2001, sino alla data di entrata in vigore della legge regionale di cui all'art. 20 della legge n. 136/1999).

Questo Civico Ente si è dotato di un primo, ed unico, Programma Pluriennale di Attuazione, relativo al triennio 1980/1982, adottato con delibera di C.C. n. 700 in data 22.04.1980.

In assenza di Piani Particolareggiati e/o di Lottizzazione convenzionata si è comunque proceduto al rilascio di specifiche puntuali concessioni edilizie, oggi permessi a costruire, sia nelle zone di completamento che di espansione edilizia, in assenza di una puntuale verifica degli IFF e IFT e pertanto ad una calibrata considerazione degli standard territoriali, in osservanza delle indicazioni della predetta Delibera di Consiglio Comunale n.619/1982.

2.3 I Piani Esecutivi

2.3.1 I Piani Zona ex lege 167

I Comprensori nr.1 e nr. 2 (anno 1974).

Con Delibera Consiliare nr.152 dell'1.3.1974, veniva approvato il "*Progetto di zonizzazione e planivolumetrico di Taranto Nord, compresa la ristrutturazione dei comprensori nn.1 e 2 dei Piani di Zona legge 18.04.1962 nr.167*" redatto in data 31.01.1974", "piano" che riporta soltanto i parametri edilizi ed urbanistici complessivi dei due comprensori, senza distinguerli per singolo comprensorio.

Nella relazione di detto piano, redatto nel 1974, di "ristrutturare" il precedente "piano di zona 167" era precisato quanto si trascrive: « Il Consiglio Comunale ha ravvisato l'opportunità di provvedere alla progettazione dell'intero quartiere di Taranto Nord, (di cui i comprensori 1-2 fanno parte) al fine di superare l'attuale stato di isolamento dei nuclei sorti o in corso di costruzione al Paolo Sesto, la cui caratteristica monoclasse è stata largamente criticata, e di pervenire alla più larga integrazione tra edilizia abitativa pubblica e privata in una visione il più possibile unitaria dell'intero quartiere».

Le norme urbanistiche edilizie di detto piano non individuano parametri edilizi per singole "aree

fondiarie per edilizia abitativa”, di contro nei grafici “planivolumetrico” sono riportati: tipologie edilizie (con numero alloggi a piano), altezza degli edifici, numero dei piani abitabili (piano terra normalmente con porticato parziale).

Le tavole grafiche di detto piano individuano le costruzioni esistenti al 1974 e le costruzioni proposte; solo di queste ultime risulta possibile individuare i criteri utilizzati a suo tempo per determinare le relative volumetrie, mentre non risulta agevole individuare i criteri utilizzati per determinare le volumetrie esistenti al 1974.

Non risulta altresì agevole individuare i criteri utilizzati per determinare l'estensione delle “destinazioni delle aree”.

Il Comprensorio n.1 in esame è stato nel tempo oggetto di “varianti” per “singoli interventi”, sia per quanto riguarda la destinazione delle aree che per le “volumetrie” realizzabili, senza comportare comunque aumento dei “volumi” complessivi previsti nel “piano” redatto nel 1974.

Il perimetro delle aree prese in considerazione nel “piano” del 1974 non corrisponde a quello indicato dal PRG come aree individuate come zona “D6- zona residenziale – in applicazione della legge 18/4/1962 N°167 già oggetto di decreto”.

Il Comprensorio n.2 ha trovato parziale attuazione nel tempo, pur essendo necessaria una puntuale rilettura dello stato di fatto ad oggi, rispetto alla previsioni, rilettura in corso ai fini della “redazione del programma PIRP seconda fase” che possa ridefinire una norma di riferimento per l'intero ambito interessato dalla perimetrazione PIRP originaria che rimane comunque l'area obiettivo, come è evidenziato nel documento “linee guida” per il bando pubblico.

La “variante urbanistica” del PIRP Ambito 2, inerente gli interventi previsti con “Proposta programma prima fase”, adottata dal Consiglio Comunale, ora in esame alla Regione Puglia per la possibile sottoscrizione dell'Accordo di Programma, riguarda essenzialmente aree a suo tempo acquisite dal Comune in quanto ricadenti nel perimetro del “piano di zona 167 – Comprensorio 1”, del quale, ai sensi dell'art.37 della L.R.56/1980, «rimane efficace, per la parte non attuata, l'obbligo di osservare le prescrizioni dello strumento esecutivo» integrativo, approvato dal Comune con la DCC n.03 del 28.02.2011.

Il Comprensorio nr. 3 (anno 1976): Comprensorio 3A.

Approvato con delibera Consiliare n. 133 del 7.3.1975, presa d'atto del CO.RE.CO. n. 11001 del 7.3.1975, reso esecutivo, a seguito di nota URB. Regione Puglia n. 475 del 5.2.1976 e pubblicazione all'Albo Pretorio dal 23.2.1976 all'8.3.1976, dal 9.3.1976. inefficace dall'8.3.1994. Il comprensorio ha trovato sostanziale attuazione, con varianti puntuali per singoli interventi adottate dal C.E.

Resta necessario procedere alla necessaria ricognizione dell'effettivo stato dell'arte, propedeutico al necessario riordino (quantomeno normativo), in uno con il Comprensorio 3B.

Comprensorio n. 3B.

Adottato con delibera Consiliare n. 134 del 7.3.1975, presa d'atto del CO.RE.CO. n. 11002 del 9.5.1975, mai perfezionata la adozione, ai sensi di legge, come comunicato e richiesto con specifica nota al riguardo da parte della Regione Puglia.

Il Comprensorio 3B, pur non trovando definitiva approvazione, ha trovato sostanziale attuazione, con numerose varianti puntuali adottate per assicurare la realizzazione di singoli interventi.

Resta necessario procedere alla ricognizione dell'effettivo stato dell'arte, propedeutico al necessario riordino (quantomeno normativo), in uno con il Comprensorio 3A .

Comprensorio n. 4 (anno 1979)

Adottato con delibera Consiliare. n. 13 del 12-13.6.1973. Approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 5765 dell' 08.10.1979, resa esecutiva dal Commissario di Governo con decisione n. 9797 del 15.11.1979. Ripubblicata all'Albo Pretorio dall' 1.1.1980 al 26.1.1980. Esecutivo dal 27.1.1980, inefficace dal 26.1.1998.

Il Comprensorio n.4 ha trovato sostanziale attuazione, con numerose varianti puntuali adottate per assicurare la realizzazione di singoli interventi.

Resta necessario procedere alla ricognizione dell'effettivo stato dell'arte, propedeutico al riordino

(quantomeno normativo), in uno con il Comprensorio 3°.

Parzialmente e marginalmente il Comprensorio è interessato dalla Variante al PRG delle aree Contermini al CEP Salinella, ferme restando le previsioni del PdZ che vengono comunque confermate all'interno dell'ambito del Comprensorio stesso.

Comprensorio CEP (anno 1979).

Approvato con delibera di C. C. n. 1067 del 31.7. e 1.8.1979. Presa d'atto del CO.RE.CO. n. 23663 del 27.8.1979. Ripubblicata all'Albo Pretorio dal 29.8.1979 al 4.9.1979, esecutiva dal 10.5.9.1979.al 4.9.1997.

L'Ambito del PdZ Comprensorio CEP è stato oggetto, successivamente, di specifica perimetrazione ai sensi dell'art. 27 e 28 della Legge n.457/1978 in occasione della adozione del piano di recupero preordinato all'attuazione del Contratto di quartiere CEP Salinella, nel 1998 divenuto inefficace il suddetto P.d.z..

Successivamente con ripermetrazione dell'ambito e nuova adozione del Piano di Recupero denominato della "Sottozona CEP Salinella" avvenuta rispettivamente con Deliberazione Consiliare n. 23 del 28.02.2002 e Deliberazione Consiliare n. 24 del 28.02.2002.

Il Piano di Recupero della Sottozona CEP Salinella è stato approvato definitivamente dal Comune di Taranto, come piano esecutivo, con deliberazione di Consiglio Comunale n.83 del 25.06.2002.

Comprensorio di TALSANO (anno 1980)

Adottato con delibera di C. C. n. 1775 del 20-21.12.1977. Approvato con delibera di Giunta Regionale n. 404 del 28.1.1980. Esecutivo dal 29.1.1980 attualmente privo di efficacia.

Il Piano di Zona è stato interessato da una successiva Variante adottata dall'Amministrazione Comunale che ha portato ad opposizioni e successivo ricorso in sede amministrativa.

Con Sentenza del Tar Puglia sede di LECCE n.425 del 1985 confermata dal Consiglio di Stato con sentenza n. 750 del 10.06.1997 il suddetto piano di zona veniva annullato.

Resta pertanto necessario e urgente procedere alla revisione/rielaborazione del predetto Piano di Zona, per assicurare un compendio normativo di riferimento al contesto abitativo che ha trovato nel tempo comunque attuazione, procedendo con numerose varianti puntuali al PdZ originario (poi annullato).

Il PIRP Ambito 1 Talsano – Lama- San Vito, in attuazione con Accordo di programma, ha interessato, in Variante al PRG, parzialmente l'area di perimetro dell'originario PdZ, con parziali analisi del contesto abusivo limitrofo.

2.3.2 I Piani Particolareggiati (P.P.)

Il Piano Particolareggiato di Viale Trentino (anno 2010).

Con DCC n.99 del 26.10.2010 si è proceduto all'approvazione del Piano Particolareggiato di una porzione della sottozona n.14 individuato nella tavola n. 5/3 del vigente Piano Regolatore Generale - ex Piano Particolareggiato Viale Trentino.

In precedenza, con deliberazione di Consiglio Comunale n. 12 del 24 gennaio 2005, esecutiva ai sensi di legge, è stato adottato il Piano Urbanistico Esecutivo di una porzione della sottozona n. 14 ricadente nella tavola 5/3 del Vigente Piano Regolatore Generale, comprendente anche l'area dell' ex Piano Particolareggiato di Viale Trentino.

Con nota prot. 0009219 del 25/05/20 10, la Regione Puglia Assessorato alla Qualità del Territorio - Servizio Urbanistica - Ufficio 2° Strumentazione Urbanistica, ha espresso il definitivo parere sul Piano Particolareggiato, specificando che per quanto riguarda la realizzazione delle opere pubbliche dovranno applicarsi le disposizioni di cui all' art. 16 della Legge Regione Puglia n. 13/2001, mentre per gli aspetti urbanistici devono applicarsi le disposizioni di cui all'art. 21 della Legge Regione Puglia n. 56/1980;

Si evidenzia, tra l'altro, che gli elaborati scritto-grafici che compongono il Piano Particolareggiato in epigrafe contengono precise disposizioni plano-volumetriche, tipologiche e formali.

Ai sensi del D.P.R. 6 giugno 2001 n. 380, art. 22, in alternativa al permesso di costruire possono essere realizzati mediante denuncia di inizio attività gli interventi di nuova costruzione qualora siano in diretta esecuzione di strumenti urbanistici generali recanti precise disposizioni plano-

volumetriche.

Si rimarca inoltre che non potendo ricorrere alla disciplina dettata dalla L.R. Puglia n. 20/2001, in mancanza del PUG, ai sensi e per gli effetti dell'art. 25, c. 2 della stessa L.R. continua ad applicarsi la L.R. Puglia n. 56/80.

Pertanto il piano particolareggiato è rispondente della Legge Regione Puglia n. 56/80 ai sensi dell'art. 21 che rende comunque possibile procedere alla formazione ed approvazione di Piani Particolareggiati in regime di PRG.

Variante al PRG ed al Piano Particolareggiato n.1 Taranto Nord (anno 2005).

La Variante al PRG ed al Piano Particolareggiato n.1 Taranto Nord è relativa all'Accordo di Programma stipulato in data 22.01.2010, ai sensi dell'art.34 del D. Lgs. 267/2000, tra la Regione Puglia, la ASL di Taranto, la Fondazione "Centro San Raffaele del Monte Tabor" e la Fintecna Immobiliare s.r.l., per la realizzazione del Polo Ospedaliero e del Polo Tecnologico Scientifico al quartiere Paolo VI - Taranto. Tale Variante non ha trovato definitiva approvazione e attuazione avendo conseguentemente determinato il Comune e la Regione di realizzare il previsto Polo Ospedaliero in altro ambito cittadino.

Denominazione	Delibera di adozione	Delibera di approvazione
Torre Rossa	DCC n. 602-21.04.1980	REVOCA Adozione con DCC n.234 del 1984
Taranto Nord n° 1	DCC. n. 234 del 23.03 1984	
Aree Servizi Portuali (*)		DCC. n. 970 del 17.09.1984
Variante P.P. Borgo	DCC.n. 871 del 26.07.1988	
Variante P.P. Affaccio Costiero	DCC n.872 del 26.07.1988	
Viale Trentino (*)		DCC. n.42 del 11.01.1985

(*) Si rileva chiaramente che i sopra indicati Piani Particolareggiati sono da ritenersi "decaduti".

2.3.3 I Piani di Lottizzazione Convenzionata (P.d.L.)

Denominazione	Sottoz.	Approvazione	Stipula convenzione
IMPRENDITA	n° 38	DCC. n. 199 del 06.05.1983	Rep.n°3370 del 27.09.1985
RODI-PELUSO	n° 19 (*)	DCC. n.406 del 21.05.1982	Rep. n° 1850- 18.09.1982
SESTANTE - LA CASA	n° 27 (*)	DCC n. 7 del 15 01.1982	Rep. n° 1729 - 29 04.1982
TARANTO DUE	n° 29	DCC. n.516del 26.03 1985	Rep. n°3456 - 14.10.1985
APULIA- FACILLA	n° 24 (*)	DCC. n. 70 del 21.01.1982	Rep. n° 1770 - 27.05.1982
ANDRISANO	n° 76	DCC. n. 200 del 06.05.1983	Rep. n°4H7-02.12.1986
RUTA	n° 75	DCC. n. 296 del 23.03.1984	Rep. n° 3229- 30.03.1985
RODI IMMOBILIARE	n° 2 (*)	DCC. n.. 1341 del 20.12.1983	Rep. n° 2909-03.08.1984
JONIO RESIDENZ- VILLAGGIO VERDE	n° 23	DCC. n.359 del 04.04.1984	Rep. n° 4180-28.01.1987
GATTINARI VITO	n° 20	DCC. n. 1087 del 18.12.1985	Rep. n° 4260-30.04.1987
ANDRISANO-"LA CATTIVA"	n° 33	DCC. n. 197 del 06.05.1983	Rep. n°4521 -09.06.1988
IL REDENTORE- IMM. CARLA	n° 18(**)	DCC. n. 1264 del 15.11.1983	

Sono state avanzate, in alcuni casi, specifiche istanze da parte dei lottizzanti per ottenimento di proroga. Necessario fare una ricognizione sulla durata/scadenza e sullo stato dell'arte dei programmi costruttivi e sulla realizzazione delle previste urbanizzazioni primarie e, eventualmente, secondarie.

Sono in atto analitici controlli finalizzati ad una verifica della rispondenza e della osservanza da parte dei lottizzanti delle "convenzioni approvate".

(**) Il TAR di Puglia, con sentenza n° 485/92 annullò il P.d.L., riadottato successivamente con Delibere del Commissario Straordinario del Comune di Taranto n. 1625 del 20.09.1993, e n. 2565 del 14.12.1993.

Alcuni P.d.L. sono oggetto di contenzioso tra i lottizzanti e il Comune, procedure seguite dall'Ufficio legale dell'Ente.

2.4 La Variante al PRG Vigente delle Aree Contermini al CEP Salinella (anno 2002-2005-2010)

Con la delibera del Commissario Straordinario n.110 del 2006, si stabiliva di proseguire l'iter di adozione ed approvazione della "variante" al vigente PRG riguardante le aree contermini al CEP - Salinella, secondo le determinazioni assunte dal Consiglio Comunale con la deliberazione n. 7/2005, in attuazione degli obiettivi individuati dal Consiglio Comunale con delibera n. 23/2002. Detti obiettivi, secondo le indicazioni della delibera stessa, sono connessi alla «necessità di armonizzare con il territorio circostante gli interventi previsti dal "Contratto di Quartiere" CEP-Salinella.

La Variante individua i "servizi" ritenuti prioritari, da realizzare anche mediante procedure di «esproprio» in caso di intempestiva applicazione delle procedure di «perequazione urbanistica». In caso di inevitabile procedura di "esproprio" la «quota edificatoria di compensazione» attribuita all'«immobile» espropriato resta acquisita all'Amministrazione Comunale; le modalità di utilizzazione di detta «quota» sono indicate all'art. 9.

I «servizi prioritari», indicati nelle tavole grafiche V.5ter – V.6ter – V.7ter, sono:

- la rete stradale principale di collegamento con le zone confinanti e con la Strada Provinciale Taranto-Avetrana;
- i "servizi" già previsti e non realizzati all'interno del P.E.E.P. n.4, "servizi" diversamente localizzati dalla variante;
- la zona «tutela ambientale delle parti superstita della "Salina Piccola»
- la zona delle aree annesse "Salina Piccola";
- la zona di "recupero bosco";
- i "servizi" di cui all'art.3 del D.M.1444/68 connessi con l'edilizia esistente.

La Variante delle Aree Contermini al CEP Salinella approvata dalla Regione con DGR nr. 2244 del/2007 e DGR nr. 128/2011 (prescrizioni Regionali e Comunali di cui a DCC nr. 173/2009 e nr. 73/2011).

La zona in esame è quella individuata dalla "Variante al PRG", adottata ed approvata definitivamente dalla Regione Puglia con DGR nr. 128/2011 come «area di trasformazione per "servizi" mediante "perequazione urbanistica"- art.14 L.R.20/2001» della estensione di circa 2 kmq. Sono stati realizzati tra il 2000-2005 i primi interventi edilizi inseriti, nel programma sperimentale di recupero urbano, denominato "Contratto di Quartiere «CEP – Salinella»", usufruendo dei cospicui finanziamenti indicati nella convenzione stipulata tra il Ministero dei LL.PP., il Comune di Taranto e l'I.A.C.P. di Taranto.

Con la deliberazione di C. C. n. 23/2002 l'Amministrazione Comunale ha ritenuto che uno degli obiettivi della sperimentazione del "Contratto di Quartiere CEP-Salinella" sia quello di superare l'isolamento del quartiere stesso ricercando possibili modalità ed occasioni di integrazione con gli abitanti delle aree contermini, aree aventi attualmente carattere di "marginalità" ma suscettibili di ulteriore e più qualificato sviluppo urbano.

Per quanto sopra, tenuto anche conto delle esperienze già maturate nell'ambito del laboratorio di quartiere di cui al "Contratto di quartiere CEP-Salinella", nonché delle motivazioni sopra sinteticamente riportate, è stata elaborata la proposta di Variante al vigente Piano Regolatore

Generale relativa alle «aree contermini al CEP-Salinella» finalizzata alla riqualificazione della zona individuata con la citata deliberazione di C. C. n. 23/2002, perseguendo finalità di carattere ambientale.

Gli obiettivi della “Variante” proposta art.3 NTA , possono essere così sintetizzati:

- ❑ recupero ambientale di vaste “aree marginali” poste intorno al quartiere CEP-Salinella (interessato da “Contratto di quartiere”) con salvaguardia dei valori naturalistici costituiti dalle parti superstiti della “salina piccola”;
- ❑ miglioramento delle connessioni tra i vari interventi in corso o programmati, con riferimento alle problematiche individuate nella “relazione” allegata alla citata delibera C.C. n. 23/2002.
- ❑ realizzazione di infrastrutture stradali e di “servizi” a scala urbana, minimizzando i costi per l’Amministrazione mediante riconoscimento (in variante alle previsioni di P.R.G.) di uniforme suscettibilità edificatoria all’interno di vasta area interamente destinata a “servizi” dal vigente P.R.G.

Tali obiettivi possono essere perseguiti, con concretezza e con trasparenza procedurale, mediante «acquisizione compensativa di aree per standard» (evitando il ricorso alle procedure di «esproprio»), cioè mediante «perequazione urbanistica», secondo principio sancito anche dalla legge urbanistica regionale.

L’Approvazione Regionale della “Variante al PRG delle aree contermini al CEP Salinella” ha previsto, tra l’altro, che per dare attuazione alla stessa si deve procedere attraverso la redazione di Piani Urbanistici Esecutivi secondo norma (comparti perequativi) riferiti agli ambiti di perequazione, previa acquisizione del preliminare parere dell’AdB Puglia in merito al rischio idraulico.

L’amministrazione Comunale con indicazioni della Giunta Comunale DGC nr. 151/2015 ha predisposto uno “Studio di Compatibilità Idrologica ed Idraulica” finalizzato ad ottemperare agli adempimenti prescrittivi sanciti dall’art.25 delle NTA della “Variante”, oggetto di presa d’atto da parte della Giunta Comunale con Deliberazione nr.244 del 21.12.2015 trasmesso con nota prot. n. 4817 del 13/01/2016.

Su tale Studio l’AdB Puglia esprimeva specifico parere in data 01.03.2016 con nota AOO_AFF_GEN nr. 2832 che si allega alla presente unitamente alla planimetria correlata.

Si rappresenta in sintesi che al punto 3 del suddetto parere, si richiede un impegno concreto, da parte di questa Amministrazione Comunale, per rendere definitiva la approvazione della Variante in argomento, che attualmente risulta incompatibile al PAI per le previsioni riguardanti il Quartiere esistente del CEP Salinella.

Conseguentemente, stante l’urgenza del caso, questo C.E ha inteso procedere con le attività aggiuntive già indicate/previste in DGC n.151/2015 dotandosi di apposito “progetto di fattibilità tecnica economica” (ex progetto preliminare DPR 207/10) per definire prioritariamente gli “Interventi di Messa in Sicurezza Idraulica” capaci di:

- ❑ analizzare in maniera più approfonditamente le effettive condizioni di sicurezza idraulica dell’area e avviare conseguentemente la procedura di modifica del vincolo esistente (artt. 6 e 10 delle NTA del PAI) ai sensi degli artt. 24 e 25 delle NTA del PAI ;
- ❑ determinare, la configurazione definitiva del vincolo PAI (art. 24 co 3 lett. b delle NTA) come conseguenza della “realizzazione delle opere di messa in sicurezza” oggetto progetto in parola;

In data 20.02.2016 dopo richiesta del C.E. si è tenuto specifico incontro tra i componenti tecnici del Comune e degli Uffici dell’AdB Puglia al fine di analizzare il progetto che se approvato determinerebbe di fatto la possibile definitiva approvazione della Variante in Consiglio Comunale con le modifiche e integrazioni nel piano dei servizi prioritari delle opere di mitigazione del rischio idraulico riguardanti anche il CEP Salinella.

Tale approvazione costituisce a questo punto elemento imprescindibile e preliminare alla prevista successiva attuazione con Comparti perequativi privati che vedono, come stabilito da DCC nr 179/20009, l’impegno dei privati proprietari nella cessione delle aree in modo bonario (alternativo all’espropriazione pur previsto dall’art.9 delle NTA della Variante) e la compartecipazione in quota parte degli stessi privati, promotori dei comparti perequativi, dei costi di realizzazione attualizzati

dei servizi prioritari (tra cui si inserirebbero i costi delle opere di mitigazione del rischio idraulico dal progetto.

Con nota l'Autorità di Bacino - Puglia Protocollo Generale- prot. nr. 6425 del 15.05.2017 ha inteso avviare le procedura di perimetrazione ex art. 24 e 25 delle NTA (a seguito del parere favorevole espresso con Disposizione del Dirigente Tecnico nr.7 del 09.05.2017 relativamente alla configurazione "ante operam" del vincolo proposto, rimandando a successiva fase il parere sul progetto e la conseguente istruttoria di modifica del vincolo secondo la configurazione "post operam" ex art. 24 co 3 lett. b delle NTA. Richiedendo a questa Amministrazione formale atto di condivisione (delibera di Giunta o di Consiglio Comunale) unitamente ad una copia timbrata e vidimata dal Sindaco e/o dal responsabile del Settore Comunale competente, della cartografia trasmessa con la suddetta nota , che dovranno essere rispedite all'Autorità di Bacino – Puglia.

In sostanza la "Variante" approvata con DGR nr.128/2011 applica alcuni concetti urbanistici di grande interesse e qualità intrinseca.

La perequazione urbanistica che consente il raggiungimento del duplice obiettivo:

1. far fronte alla limitatezza delle risorse pubbliche per la dotazione dei servizi prioritari in zona (in alternativa all'espropriazione);
2. perseguire una imparziale ed equa distribuzione dei vantaggi edificatori, attraverso l'applicazione di un unico indice volumetrico per ogni mq. delle aree interne al Perimetro della "Variante".

La riqualificazione urbana del quartiere CEP Salinella va realizzata anche attraverso gli interventi idraulici di rinaturalizzazione nonché gli interventi necessari a mettere in "sicurezza idraulica" l'area e soprattutto il Quartiere CEP-Salinella.

Il recupero naturalistico delle emergenze ambientali, come la Salina piccola, si realizza prevedendo un corridoio di connessione ecologica tra Salina piccola e la Salina grande (pSIC);

La qualità urbana; il basso "consumo" di suolo con conseguente bassa "impermeabilizzazione del territorio; la grande dotazione di verde pubblico, Introducono procedimenti finalizzati ad attivare buone pratiche edilizie, finalizzate alla realizzazione di un "ecoquartiere", prevedendo la possibilità delle premialità volumetriche riferite al raggiungimento di risultati di qualità:

- architettonica, in quanto "premia" un progetto unitario dell'ambito di compensazione;
- di buone pratiche edilizie, in quanto "premia" la sostenibilità ambientale, il basso consumo energetico degli edifici, l'uso di fonti di energia rinnovabili nonché il riuso delle acque piovane e nere;
- definisce un limite basso di consumo di suolo, massimo il 15% dell'intero territorio interessato dalla "Variante delle ree contermini al CEP Salinella"
- limita la qualità massima di suolo da "impermeabilizzare" (massimo il 15% suddetto) cioè da utilizzare come sedime per la realizzazione di edifici privati ,strade e parcheggi;
- destina il restante 85% delle aree della "Variante" di proprietà pubblica a suolo "permeabile", cioè da utilizzare per la realizzazione di dotazione di servizi pubblici, verde pubblico, a scala di quartiere e di città. Queste aree permettono di aumentare la dotazione di standard carenti in zona e restano di proprietà dell'Amministrazione Comunale.

Se non si dovesse arrivare con immediatezza alla congiunta approvazione da parte dell'AdB Puglia sopra richiesta si potrebbe determinare la perdita delle caratteristiche peculiari della "Variante" in argomento che prevede, sin dal 2005, come sopra rappresentato, la cessione delle aree destinate a standard da parte dei privati attraverso la cessione bonaria e la realizzazione dei servizi prioritari con costi a carico degli stessi, compreso quindi i costi quantificabili per gli interventi idraulici e di rinaturalizzazione che oltre a mettere in "sicurezza idraulica" l'area e soprattutto il Quartiere CEP-Salinella, migliora le condizioni ambientali, igienico sanitarie, ecc... di tutta l'area.

Il tema in questo caso è il rispetto delle prescrizioni Regionali (art. 25 NTA) e Comunali (DCC nr. 173/2009 e nr.73/2011) per dare attuazione alla "Variante" suddetta anche considerata la necessità sopraggiunta delle necessita di procedere con opere di mitigazione del rischio idraulico (parere AdB Puglia) per il CEP Salinella e per le zone endoreiche indicate nelle aree di pericolosità

alta, media e bassa da parte del AdB sulla base degli studi “ante operam” e “post operam” presentato dal Comune previa approvazione Giuntaale .

Tutto previa conferma della volontà “programmatica” dell’Amministrazione di voler attuare la “Variante” con i previsti processi perequativi, dopo il superamento dei cinque anni dalla approvazione (conferma vincoli conformativi e apposizione di eventuali e puntuali vincoli espropriativi con conseguente individuazione della indennità di esproprio conseguente).

Attraverso l’organizzazione interna del costituito “Ufficio di Scopo” e il supporto di quella costituita dagli esperti specialistici esterni individuati dal C.E. si è proceduto al fine di dare attuazione alla *Variante al PRG Vigente delle Aree contermini al CEP Salinella*, approvata definitivamente dalla Regione con DGR nr. 128/2011, attraverso il necessario preliminare approfondimento nel dettaglio del piano dei servizi prioritari nel rispetto delle prescrizioni in fase approvativa della Regione Puglia con la suddetta DGR nr. 128/2011 (parere AdB Puglia sulla Variante in merito al rischio idraulico e studi ambientali specifici) e della stessa Amministrazione Comunale con DCC nr.173/2009 e nr. 73/2011 (individuazione nel dettaglio dei servizi prioritari, con la previsione dei costi dei servizi stessi da ripartire tra i privati promotori dei Comparti perequativi e individuazione da parte della amministrazione Comunale dei Comparti prioritari).

In caso non si dovesse procedere con criteri perequativi, l’alternativa è l’esproprio, prevista e normata dall’art. 9 delle delle NTA della Variante. In tale evenienza il C.E. deve prevedere un piano finanziario che con fondi propri dell’Amministrazione Comunale o comunque pubblici. L’attuazione della “Variante” relativamente ai servizi prioritari strettamente necessari è rappresentata nelle tavole “V” come dice la DGR nr.128/2011 (art. 27 NTA), senza dover in questo caso riconoscere nessun indice perequativo per nuova edificazione che verrebbe ad annullarsi. (IFT riconosciuto dalla Regione e al massimo pari a 0,703, quale alternativa all’esproprio e previa cessione bonaria delle aree nei termini previsti dalle NTA) al fine di raggiungere gli obiettivi primari della “Variante” definiti dall’art. nr.3 del compendio delle NTA, di cui alla presa d’atto Regionale, dopo l’approvazione del Consiglio Comunale con deliberazione nr.73/2011. In tal caso senza dover riconoscere l’indice di perequazione per nuova edificazione che verrebbe ad annullarsi.

Assicurare comunque “ gli obiettivi della variante “ definiti puntualmente all’art.3 delle NTA, che prevede la conservazione delle parti superstiti della Salina Piccola e la realizzazione dei collegamenti viari, dei servizi a rete per la sicurezza del CEP Salinella, anche ai fini del riassetto idrogeologico nel rispetto delle indicazioni di cui alle DGC nr. 153 del 18.08.2015 e DGC nr.244 del 21.12.2015 nonché del parere espresso dall’AdB di Puglia AOO_AFF_GEN prot. 2832 del 01.03.2016 a seguito della presentazione dello studio di compatibilità idraulica -prima fase- “ante operam” presentato dal Comune di Taranto in data 13.01.2016.

Si rammenta che secondo le indicazioni impartite, nel 2016 si è proceduto inoltre alla redazione/elaborazione e presentazione all’AdB di Puglia dello studio di - seconda fase - “post-operam” – prevedendo la progettazione di opere di compatibilità e mitigazione del rischio idraulico. Dopo la presa d’atto dello studio di seconda fase, da parte della Giunta Comunale con Deliberazione nr.205/2016 si è inoltrato per il parere all’AdB Puglia in data 21.12.2016.

Di seguito l’AdB PUGLIA ha chiesto di verificare la concreta utilizzazione di alcuni recapiti finali (con video ispezioni) previsti dal progetto “post operam” e ha anticipato che avrebbe proceduto alla apposizione del Vincolo per le aree interessate dal rischio idraulico di cui al parere del Puglia AOO_AFF_GEN prot. 2832 del 01.03.2016 e successivamente si sarebbe espressa sullo studio di seconda fase di compatibilità idraulica.

Si è comunque predisposta come richiesto dalla S.V., la documentazione tecnica preordinata all’approvazione in Consiglio Comunale della “Variante delle aree Contermini CEP Salinella”, costituente il Piano dei Servizi Prioritari (tavole “V” della Variante di cui all’art.27 NTA) nel rispetto delle prescrizioni regionali di cui alla DGR nr.128/2001 e delle prescrizioni Comunali di cui alla DCC nr.179/2009 e DCC. nr.73/2011 (documentazione informatica con elaborati scritto-grafici inserito nella documentazione consegnata alla S.V. e al funzionario del Servizio Ing. G.NARDELLI).

Considerazioni a Margine

Si rappresenta allo stato, quale necessaria, l'approvazione in Consiglio Comunale, per le condizioni poste dalla Regione Puglia in fase di approvazione definitiva della "Variante" trasfusa negli artt. 24 e 25 delle NTA specificatamente per l'attuazione della "Variante". Per l'approvazione in Consiglio è necessario attendere la condivisione del progetto "post operam" presentato dal Comune dall'AdB Puglia. Potranno essere sicuramente prevenivate variazioni alle "tipizzazioni" indicate dalla originaria Variante approvata, per le aree da destinate a "servizi specifici" considerando l'impegno delle aree endoreiche, indicate dal progetto di mitigazione del rischio idraulico. Ciò salvo verifiche finali ad approvazione intervenuta del suddetto progetto da parte dell'AdB Puglia dovrebbe determinare una Variante al PRG, del piano dei servizi prioritari, di competenza esclusiva del Consiglio Comunale e non anche Regionale ai sensi dell'art.16 della legge nr. 20/2001 e ss.mm.ii.

Per maggiori dettagli sulle analisi ed elaborazioni progettuali predisposte, si richiama l'attenzione a quanto riportato dalla DGC nr.151 del 18.08.2015 e dalla DGC nr. 244 del 21.12.2015 in merito agli adempimenti e impegni economici per l'attività dell'esperto naturalista, del geologo e dell'ing. esperto in idraulica anche per le attività di prima e seconda fase presentate all'AdB di Puglia in osservanza alla prescrizione di cui alla DGR nr.128/2011 di approvazione definitiva della Variante in argomento.

Si ricorda infine che in precedenza, con procedura di evidenza pubblica, sono stati individuati gli esperti esterni che unitamente all'Ufficio di scopo dovrebbero assicurare la redazione e approvazione preliminare del Piano dei servizi prioritari di dettaglio e seguire l'attuazione della "Variante" con Piani esecutivi (PUE) con criteri perequativi in primo luogo promossi da privati.

E' necessario comprendere che il Comune, interessando il Consiglio Comunale, dovrà decidere come proceda comunque, anche senza perequazione, a dare attuazione al Piano dei Servizi prioritari assicurando la messa in sicurezza sul piano idraulico e ambientale del CEP Salinella e delle Aree limitrofe considerando il Vincolo di cui alle NTA del PAI e lo studio di prima fase redatto dall' Amministrazione Comunale con presa d'atto della giunta in data 21.12.2015 e presentato all'AdB di Puglia in data 13.01.2016.

Tali decisioni sono preliminari alla prevista possibile attuazione della Variante, con piani di comparto perequativi. Si evidenzia ulteriormente che pur prevedendo "la Variante" all'art. 9 delle NTA, in alternativa al processo perequativo, individuato come prioritario, la possibilità di procedure con esproprio, in caso di intempestività del processo perequativo, per dare attuazione e realizzazione ai "servizi prioritari" tavv. grafiche: 5.ter, 6.ter e 7.ter, in tale evenienza i servizi prioritari, chiaramente potranno essere quelli strettamente necessari, non dovendo più assicurare una nuova edificazione in zona. Pur dovendo comprendere tra i servizi prioritari le opere di mitigazione del rischio idraulico di cui al progetto "post operam" approvato dall'Autorità di Bacino di Puglia, redatto e presentato dal Comune a quest'ultima, dopo la presa d'atto della Giunta Comunale con DGC nr.205/2016, attualmente ancora in fase di esame dalla stessa AdB Puglia.

2.5 «Ambito 1 – "La città storica" Proposta approvata con DCC nr. 46/2012 candidata a finanziamento Regionale - Asse 7.1 - procedura negoziale - approvata e ammessa a finanziamento concesso per 7ML€.

Risulterebbe utile la continuazione del percorso avviato per il PIRU con la proposta per l'ambito prioritario di rigenerazione urbana del DPRU "città consolidata «Ambito 1 – "La città storica": Isola, Borgo di cui alla procedura negoziale Asse 7.1 con finanziamento concesso per 7ML€, considerando le modificazioni riguardanti l'intervento del Cinema Fusco e riprendendo il percorso già avviato in precedenza con gli studi per la città vecchia approvati con DGC nr.192/2010, anche ai fini degli indirizzi sulla Rigenerazione Urbana e gli studi del Borgo ottocentesco approvati con DGC nr.192/2010, facendo tesoro delle esperienze e degli impegni assunti nell'ambito della attuazione del PIC URBAN II e del progetto di "Valorizzazione dei circuiti e siti storico archeologici" presentato e approvato in ambito di Area Vasta Tarantina e dare

attenzione massima alle risultanze- idee delle proposte presentate per il Concorso di idee per la Città Vecchia .

2.6 Studi e attività per una visione integrata del territorio per la bonifica, ambientalizzazione e valorizzazione culturale del territorio di Taranto a cura del Commissario straordinario per l'area di Taranto

2.7 Piani per gli insediamenti produttivi (PIP)

Con specifica variante al P.R.G. Vigente si procedeva nella l'individuazione di sei aree da interessare con specifici i piani di insediamenti produttivi:

Adozione ai sensi dell'art. 2 della L.R. nr. 11/81: delibera di C.C. nr. 141 del 11.01.1985.
Integrazioni:

delibera di C.C. nr.536 del 30.06.1986;

delibera di C.C. nr.145 del 12.02.1988;

Approvazione: delibera di Giunta Regionale n. 1036 del 2.03.1990 (B.U.R.P. n.95 del 31.05.1990).

Il Piano di Inseidamento Produttivo "PIP strada per Martina Franca" (anno 1997).

In attuazione alla suddetta previsione si è proceduto alla redazione e approvazione di specifico PIP denominato "PIP strada per Martina Franca" (adozione con delibera di C.C. n.788 del 15.10.1991 e conseguente approvazione definitiva con delibera di C.C. n.25 del 21.01.1997), prevedendo specifici insediamenti sia industriali che artigianali:

Estensione del PIP pari a ha 261.84.87

Lotti industriali previsti : n. 81

Lotti artigianali previsti : n. 23.

Il Piano di Inseidamento Produttivo " PIP lungo la Strada Statale n.7 per S. Giorgio Jonico" (anno 1992).

In attuazione alla suddetta previsione si è proceduto alla redazione e approvazione di specifico PIP denominato "PIP lungo la Strada Statale n.7 per S. Giorgio Jonico" (adozione con delibera di C.C. n.789 del 15.10.1991 e conseguente approvazione definitiva con delibera di C.C. n.367 del 05.11.1992), prevedendo specifici insediamenti esclusivamente artigianali:

Estensione del PIP pari a ha 15.50.00

Lotti artigianali: n. 21.

Ulteriore variante al P.R.G. per l'individuazione di area per piano per insediamenti produttivi nella circoscrizione di Talsano – S. Donato (anno 2008)

Adozione: delibera di Consiglio Comunale n. 6 del 24.01.2005.

Approvazione definitiva: delibera di Consiglio Comunale n. 84 del 16.09.2005.

Approvazione regionale: deliberazione della Giunta Regionale n. 996 del 13.06.2008, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 111 del 14.07.2008.

Conseguentemente, dopo l'approvazione localizzativa del PIP in argomento, si è proceduto alla redazione e presentazione e del "P.I.P. - circoscrizione di Talsano – S. Donato" (Adottato con delibera di C. C. n. 105 del 13.10.2009 e approvato con delibera di C. C. n. 24 del 30.04.2010) prevedendo esclusivamente insediamenti Artigianali:

ESTENSIONE del PIP pari a ha 33.92.36

Lotti artigianali previsti :

o Comparto A n. 30

o Comparto B n. 42.

2.8 I PROGRAMMI COMPLESSI

2.8.1 Il Programma Integrato di Intervento “Lama 5” (anno 1996)

Programma Integrato Area n.5 Lama. in variante alle previsioni del vigente P.R.G., con un impegno finanziario complessivo di €.25.271.222,50, di cui: €.4.897.509,13 di finanziamento pubblico per la realizzazione di edilizia sovvenzionata, da realizzarsi a cura dell'IACP e del Comune di Taranto, ed €.20.373.713,40 rivenienti da fondi propri dell'Impresa proponente.

La proposta di programma veniva in definitiva candidata a finanziamento dal Comune con Deliberazione del Commissario Prefettizio del Comune di Taranto n. 317 del 09.07.1996 “Programmi Integrati di Intervento. Area n. 5 Lama – Area n. 2 – Affaccio Terrazzato Tamburi. Legge 179/92 art. 16. Delibera del C. R. Puglia n. 894/94. – Approvazione ed assunzione in via definitiva ai fini della successiva selezione da parte della Regione Puglia – Assessorato Urbanistica ed ERP.”

Il Consiglio Regionale, con delibera n.894 del 18.10.1994, ha emanato criteri e normative per la localizzazione di Programmi Complessi, tra i quali i “Programmi Integrati di Intervento”, prevedendo il finanziamento di interventi di “Edilizia Residenziale Sovvenzionata”, mediante la sottoscrizione di apposito “Accordo di Programma”, che produce i suoi effetti anche ai fini delle variazioni degli strumenti urbanistici.

Il Comune di Taranto con delibera consiliare n.70 del 26.04.1996 ha individuato gli ambiti prioritari di interventi mediante “Programmi Integrati”, tra i quali l'ambito n.5 LAMA, indicando per quest'ultimo le seguenti finalità:

- realizzazione di un parco pubblico urbano di cospicue dimensioni, in sostituzione del parco territoriale previsto;
- miglioramento delle urbanizzazioni primarie e secondarie, del tessuto abitativo esistente, anche attraverso interventi di integrazione tra pubblico e privato;
- creazione di standards urbanistici ed attività terziarie a servizio della residenza esistente;
- edificazione di completamento, di tipo estensivo, ad integrazione dei complessi esistenti.

Gli interventi residenziali avranno il 30% di edilizia sovvenzionata, il 30% di edilizia agevolata e la restante parte di edilizia libera.

L'area, di proprietà della impresa proponente, ha una estensione di mq.175.456, di cui il 93,78% destinata dal vigente P.R.G. a zona “A8 – parco”, oltre a mq. 475 a zona “A1 rispetto stradale” e mq.10.489 a zona “A10 – parchi, giochi e sport”. L'area stessa ha una estensione pari al 26% circa dell'«ambito di intervento» come perimetrato dal Comune con la citata delibera C.C. n.70/96.

Il suddetto «Ambito di Intervento» (coincidente con il «Piano Integrato» in argomento) ha una estensione di mq.676.635 con una volumetria esistente totalmente di tipo residenziale valutata pari a circa mc.130.000 e quindi con 1.625 abitanti (mc. 80 per abitante).

L'«ambito di intervento» stesso rappresenta quota parte, pari all'86% circa, di «sottozona di P.R.G. n. 4.15» avente una estensione di mq. 786.943,88, di mq.442.186,02 destinati dal vigente P.R.G. a zona “A8 - parco territoriale”, di fatto inficiato in gran parte da abusivismo edilizio, abusivismo che interessa quasi totalmente le restanti parti dell'ambito (destinate a standard D.M. 1444/68), come dettagliatamente riferito con nota n.6075 in data 15.12.2004 della Direzione Generale Territorio di questo Comune.

Di seguito si riportano, in sintesi, solo i dati riguardanti gli ultimi adempimenti posti in essere con riguardo al procedimento di approvazione regionale della proposta suddetta. Si rimanda agli atti per la una migliore e completa rappresentazione delle posizioni del Comune e della Regione Puglia in merito alla proposta di Programma Integrato in argomento.(dopo circa 15 anni dalla DCS

n.317 del 1996).

Verifiche ed approfondimenti richiesti dal Settore Urbanistica regionale.

Con nota n. 4185/2° in data 9.05.2006 il Settore Urbanistico Regionale ha chiesto ulteriori chiarimenti e specifiche in ordine agli standards messi in gioco nella proposta progettuale in argomento, si trasmettono i seguenti atti integrativi:

Le osservazioni formulate sono le seguenti:

Prima osservazione: «non corretta valutazione e conseguente dimensionamento delle aree per standards pubblici ex D.M. 2.4.1968 n.1444, in quanto la verifica effettuata e prospettata non tiene conto della diversificazione delle volumetrie di progetto previste (residenziale, commerciali, terziarie, alberghiere)»;

Seconda osservazione: «va dimostrato come viene soddisfatta, per tutte le tipologie edilizie previste dal Programma, la quantità di aree per parcheggi privati necessari per il rispetto dei parametri minimi previsti dalla legge "Tognoli" (n.122/89), che assommano complessivamente a mq. 12.078,00»;

Terza osservazione: per «la media struttura di vendita, oltre ad una serie di esercizi di vicinato», la dotazione di parcheggi andava già determinata in rapporto a quanto in merito fissato dall'art.145 della L.R. n.32/95 ed ad oggi specificatamente da quanto previsto dall'art.4 dell'intervenuto R.R. n.1/2004, emanato dalla Giunta Regionale in attuazione della L.R. n.11/2003 "Nuova disciplina del commercio"»;

Quarta osservazione: «la viabilità di previsione del P.I. ...vada meglio coordinata con quella esistente soprattutto in riferimento alla necessità di assicurare la continuità lineare e la ortogonalità, in coerenza al disegno urbanistico rilevabile dallo stato di fatto»;

Quinta osservazione: «Il Settore scrivente ritiene necessario che in sede comunale si proceda a determinare le superfici delle aree destinate a "Parco Territoriale" ancora libere e non interessate da fenomeni di abusivismo edilizio, al fine di verificare da un lato il rispetto di P.R.G. dei parametri minimi (15 mq/ab.) fissati dal D.M. n.144/68, nonché l'incidenza della sottrazione rinveniente dall'utilizzo delle stesse aree nella proposta in esame»;

Sesta osservazione: «Infine, stante quanto innanzi evidenziato, si ritiene che comunque nell'ambito del P.I. di cui trattasi vada individuata una quantità di aree tale da soddisfare il parametro minimo fissato dagli artt. 3 e 4 del D.M. 2.4.68 n.1444.».

In risposta a tali osservazioni del Settore Urbanistico Regionale, l'Amministrazione Comunale ha proceduto con apposite relazioni nel 2007 e nel 2009 da parte dei Dirigenti pro tempore della Direzione Urbanistica Edilità, integrative a quella inviata già in precedenza nel 2004.

In ultima analisi la Regione Puglia comunicava il diniego alla realizzazione del Programma Integrato in esame.

Il Promotore privato ha promosso ricorso per confutare le determinazioni Regionali suddette ed il Sindaco di Taranto ha richiesto specifica convocazione di conferenza dei servizi per esaminare la problematica.

2.8.2 PIC URBAN II (anno 2000).

Peculiarità del Programma URBAN II della città di Taranto ed elementi innovativi

Per la città di Taranto il Programma suddetto ha costituito il primo esperimento di attuazione di un programma di recupero urbano, esempio di integrazione pubblico privata. Evidenzia, pertanto, i limiti della primogenitura, tipici ancora di una impostazione settoriale.

Un punto di forza del progetto è stato quello di riportare l'attenzione sul Borgo antico individuando l'"Isola" come possibile "cerniera" per unire, non solo idealmente, le due parti di città poste al di là dei due ponti, il Ponte di Pietra ed il Ponte Girevole.

Resta ancora comunque l'obiettivo, da perseguire nei prossimi anni, prendendo atto di dover dare attenzione immediata alla capacità residenziale residua dell'Isola, e non più esclusivamente a quella delle funzioni extra residenziali, di cui la Città Vecchia è cospicuamente dotata.

Risulta necessario, inoltre, ritrovare una visione unitaria di sintesi delle politiche abitative poste in campo dal 1994 ad oggi sul territorio Comunale (vedi Contratto di quartiere Salinella, PIRP Ambito1- Talsano - Lama – San Vito, PIRP Ambito 2 Quartier Paolo VI , PI Lama, APQ CITTÀ - Progetto Coordinato di Risanamento del Quartiere Tamburi, Variante al PRG vigente delle aree Contermini al CEP Salinella, ecc.), anche al fine di disporre di dati ed indicatori essenziali per procedere, come previsto, alla redazione del Documento Programmatico Preliminare, di base per nuovo Piano Urbanistico cittadino.

LE AZIONI di URBAN II a TARANTO

Con URBAN II si è proceduto al recupero di edifici Pubblici di grande pregio, ed in alcuni casi è stata ritrovata la loro funzione e l'uso (individuazione di sedi Museali o di Università).

Sicuramente, con gli aggiustamenti necessari, sarà possibile raggiungere in seguito quella inclusione sociale tanto auspicata per il Borgo Antico di Taranto, dando attenzione al rispetto delle indicazioni della attuale Amministrazione Comunale che già ha individuato come prioritario il recupero del contesto abitativo esistente, indirizzando anche studi e ricerche in tal senso.

Nei fatti è prioritario mirare al recupero prevedendo, in una prima fase, la conservazione del Borgo antico, riaprendo i vicoli e mettendo in sicurezza gli edifici abbandonati e in avanzato degrado, al fine di recuperare in primo luogo la memoria storica dei luoghi che sono la nostra identità. Successivamente, con programmi mirati anche della stessa U.E., si dovrà procedere, per parti, al recupero mirato del comparto abitativo degradato e abbandonato da un ventennio, evitando processi di ruderizzazione già in atto.

La stessa Regione Puglia potrebbe agevolare processi di Rigenerazione Urbana ai sensi della Legge n.21/2008, favorendo la tutela dell'unicità dei centri storici, proprio come del Borgo Antico di Taranto (Isola). Potrebbe essere possibile se la Regione mutuasse i concetti espressi e riconosciuti dall'U.E. per i contesti storici antichi, come quelli avanzati dalla Proposta di Legge "Iannuzzo" alla Camera dei Deputati (n.583) che richiama l'attenzione ai centri storici meridionali per le gravi carenze infrastrutturali.

Tale Proposta che muove dal presupposto che il patrimonio edilizio dei centri storici, anche se di natura privata, rappresenta un valore storico, artistico e culturale di preminente interesse pubblico. Considerando lo specifico contesto regionale e il ruolo attribuito alla "città" nelle politiche di coesione 2007- 2013, è giunto il momento di ritrovare indicazioni in termini di metodo e di strumenti da adottare rispetto alle istanze di:

- miglioramento delle sinergie fra le diverse scale di programmazione;
- miglioramento dell'integrazione tra diversi soggetti istituzionali, soggetti privati, centri di competenza, ecc.;
- garanzie di sostenibilità economico-finanziaria di lungo periodo degli interventi.

Con la programmazione 2007-13 è contemplata la possibilità di prevedere la congruenza tra le diverse strategie ai vari livelli di programmazione e pianificazione, non sottovalutando la necessaria ed auspicabile integrazione con i fondi per le aree sottoutilizzate (FAS).

L'eredità da cogliere

Questa esperienza ha lasciato un segno per l'impostazione sistemica prevista dal programma, innescando processi puntuali di riqualificazione, pagando però pegno alla

sperimentazione, anche negli aspetti di comunicazione ed informazione, ai fini della migliore partecipazione dei cittadini ed alla condivisione delle scelte.

Di contro ha intrapreso un percorso che vede gli stessi cittadini di Taranto esigere, oggi, non solo un cammino chiaro di partecipazione, ma anche la condivisione delle scelte da parte dei cittadini e dei portatori di interesse, prima di attuarle da parte degli Enti/Istituzioni.

Queste motivazioni cittadine fanno rilevare, in alcuni quartieri, un forte senso di appartenenza, come già emerso nell'ambito di processi di partecipazione, con l'istituzione di laboratori in sei quartieri della città, avviati e sperimentati in precedenza nell'attuazione del progetto POSIDONIA (studio del comparto terra mare del Mar Piccolo di Taranto) nell'ambito del Programma transazionale Terra.

La rete di integrazione tra soggetti istituzionali e l'acquisizione della conoscenza (scientifica ed esperta) deve coinvolgere maggiormente i portatori di interesse diffusi ed i cittadini, anche attraverso l'istituzione di un laboratorio zonale. Oggi non si può neppure sottovalutare il tema cardine della sicurezza dei cittadini in senso lato (PON sicurezza). Sarebbe auspicabile, infine, che nei prossimi programmi dell'U.E. sulla riqualificazione/rigenerazione dei contesti urbani, venisse assicurata la finanziabilità delle proposte capaci di raccontare/individuare una strategia che in uno assicuri un mix funzionale (funzioni extraresidenziali) e un mix sociale (edilizia abitativa e sociale), puntando e finanziando quindi anche interventi di recupero dei contesti abitativi esistenti degradati incentivando il privato proprietario ad intervenire .

Gli aspetti di merito, il tentativo di coinvolgere i cittadini nei processi decisionali, sono stati una positività indubbia.

Inoltre si è acquisito all'interno degli Uffici preposti un "know-how" specifico, indispensabile per poi ripartire.

Si ritiene che sia necessario incidere sulla formazione mirata del personale interno dell' Ente Pubblico, per garantire che i nuovi "quadri" possano assicurare la gestione di Programmi Complessi in modo intersettoriale e con logiche pluridisciplinari; il tutto dovrebbe avvenire unitamente ad una nuova visione della organizzazione lavoro interna dell'Ente, prevedendo anche Uffici adeguatamente strutturati, al fine di normalizzare i processi di sperimentazione su Programmi Complessi. Andrebbero senza dubbio consolidate le esigenze strutturali ed organizzative attraverso la formazione continua, al fine di normalizzare i processi. È necessario prestare una maggiore attenzione alla reale partecipazione cittadina, prevedendo luoghi e sedi fisiche individuate, che siano vissute come interfaccia tra le istituzioni ed i cittadini

Queste esperienze di partecipazione possono offrire dati e indicatori utilissimi per le varie fasi di attuazione di un programma come quello di URBAN II.

2.8.3 Il Contratto di Quartiere CEP Salinella e il Piano di Recupero della Sottozona CEP Salinella (anno 1998- 2002).

L'Amministrazione Comunale di Taranto ha dato avvio alla revisione degli strumenti urbanistici che interessano l'area in oggetto e, in particolare, con delibera di C.C. n. 24 del 28.02.2002 ha proceduto alla riadozione del Piano di Recupero della Sottozona CEP- Salinella.

Il Piano di Recupero della Sottozona CEP - Salinella è stato approvato definitivamente dal Comune di Taranto, come piano esecutivo, con deliberazione di Consiglio Comunale n.83 del 25.06.2002.

L'operazione di revisione degli strumenti urbanistici è stata effettuata in due tempi:

- in via preliminare, si è proceduto a una nuova individuazione di una Zona di recupero del

patrimonio edilizio e urbanistico esistente (art. 27 della legge n. 457/78), comprendente sia il quartiere CEP - Salinella che le aree contermini, in variante alla precedente individuazione effettuata nel 1998;

- contestualmente, nell'ambito della stessa, è stata individuata la Sottozona relativa al solo Quartiere CEP - Salinella;
- immediatamente dopo è stata disposta la riadozione e la successiva approvazione del Piano di Recupero della sottozona Quartiere CEP - Salinella, con innovazioni rispetto alla precedente stesura del 1998 e con migliore rispondenza agli obiettivi individuati dal "Contratto di Quartiere".

Fra le novità più significative presenti nel nuovo Piano di Recupero, limitato alla Sottozona CEP-Salinella, sono da segnalare le seguenti:

- o è stato ridefinito il perimetro del Piano stesso, escludendo - in questa fase - aree di contorno non direttamente interessate da operazioni di recupero programmate a breve termine. Il Piano risulta, pertanto, snellito e più funzionale all'attuazione del Contratto di Quartiere. In particolare, il limite del Piano segue il nuovo tracciato di Via Lago di Montepulciano;
- o il nuovo perimetro include l'intero sistema della viabilità principale che delimita il quartiere. Questa scelta appare quanto mai opportuna, dato che consente di avviare a soluzione il problema del collegamento del quartiere CEP - Salinella con le reti della viabilità primaria a livello cittadino.

I singoli interventi del Contratto di Quartiere CEP-SALINELLA

I sei interventi compresi nel Contratto di Quartiere hanno caratteristiche e "tempi di maturazione" diversi, così che possono essere raggruppati come segue:

	Interventi edilizi	realizzatore	Stato dell'arte
1	Costruzione del Centro Socio-Parrocchiale (primo stralcio);	Comune	Programma realizzato e collaudato
2	Ristrutturazione del Mercato coperto.	Comune	Programma realizzato e collaudato
3	Intervento di sistemazione della Piazza del Mercato.	Comune	Sospeso per Variante da approvare (vincolo PAI)
4	Intervento Vuoti Urbani.	Comune	Programma realizzato e collaudato
5	UMI-3, costruzione di 34 alloggi a rotazione;	IACP di Taranto	Programma realizzato e in fase di Collaudo
6	UMI-1, costruzione di 12 alloggi e locali per presidio ASL, con recupero dei piani terra degli edifici compresi nella Unità di intervento.	IACP di Taranto	Sospeso, per nuovo appalto e ricerca finanziamenti aggiuntivi (Vincolo PAI)

Si tratta di interventi a prevalente carattere edilizio, ma con importanti risvolti urbanistici, specie per quelli rivolti alla riqualificazione di spazi aperti che, per essere avviati, hanno richiesto particolari

operazioni preparatorie.

E' anche opportuno ricordare che i due interventi UMI-1 e UMI-3, la cui realizzazione è affidata allo IACP di Taranto, si caratterizzano per i loro contenuti fortemente innovativi e sperimentali nel campo delle applicazioni bioclimatiche.

Il laboratorio di quartiere.

Il Laboratorio di quartiere è parte fondamentale del progetto sociale. Le attività svolte dal laboratorio sono state le seguenti:

- censimento degli abitanti dei piani terreni delle case bianche (UMI1);
- verifiche delle persone interessate a fare corsi di formazione;
- attività con la scuola attraverso il promotore culturale;
- rilievo puntuale delle tipologie abitative degli edifici IACP;
- individuazione, attraverso il Comitato dei cittadini che ha accettato di buon grado di collaborare, di un referente per ogni fabbricato del CEP Salinella.

Altro dato da segnalare è che, tra l'altro, volontari e giovani laureati, hanno chiesto formalmente di fare esperienza nel Laboratorio.

Il Laboratorio è stato parte attiva nell'attuazione e nell'adattamento del Contratto.

Attraverso il Laboratorio di Quartiere si è data attuazione alle richieste dei cittadini residenti: la realizzazione di urbanizzazioni primarie (acquedotto e fognatura), la realizzazione del Centro ASL (UMI1). In particolare è emersa forte la volontà da parte dei cittadini di non voler rinunciare alla costruzione del polo ASL, in quanto funzione che permetterebbe di creare una gravitazione di utenze "esterne" al quartiere, innestando così in un quartiere storicamente periferico, una "Funzione Centrale" ed assicurando la presenza di un centro di primo intervento assistenziale.

Il Laboratorio ha di fatto acquisito credibilità, la gente del quartiere ed il neo-comitato spontaneo di cittadini hanno chiesto spazio per rappresentare direttamente le esigenze, anche all'interno delle attività del Contratto, facendo un netto distinguo tra il Laboratorio e la Circoscrizione e chiedendo, non a caso, di prevedere d'ora in poi incontri separati tra i cittadini ed il Laboratorio e tra cittadini e il Consiglio Circostrizionale.

Stato dell'arte e criticità

Il Programma finanziato dall'Ex CER ed in corso di attuazione a cura del Comune e dell'IACP di Taranto, vede la sottoscrizione di impegni, con specifico accordo intersettoriale (anche con la ASL TA1). Attualmente il programma, relativamente alle azioni da attuare da parte del Comune, è completato e collaudato fatte salve le condizioni di cui alla sospensione dei lavori, attualmente in essere per l'intervento Comunale "Sotto progetto 2_Progetto Integrato "Aree Mercatali Esterne".

Problematiche sono emerse per uno degli interventi IACP denominato UMI1 (in cui è prevista la citata ed auspicata realizzazione di un polo ASLTA1, motivo ispiratore del Contratto stesso e programma edilizio strategico non solo per il quartiere). Detto progetto è stato sospeso, prima, per adeguamento della progettazione alle intervenute norme antisismiche e conseguentemente per la carenza di fondi rimane non realizzato.

I due progetti scontano la condizione emersa nel 2006 in merito al rischio idraulico in zona di cui al parere espresso dall'Autorità di Bacino della Puglia con riguardo all'ambito delle Variante delle Aree Contermini al CEP Salinella e nello specifico con attenzione alle zone endoreiche individuate tra cui il quartiere CEP in cui ricadono gli interventi del Contratto.

Il Coordinamento del Comune dovrà servire per ristabilire/concordare con i partner IACP ed ASL TA1 gli impegni, in ragione delle somme disponibili, in questi giorni chiaramente e puntualmente definite dall'EX CER, che chiede di individuare in alternativa alla originaria proposta un intervento stralcio rispetto alla originaria previsione.

Gli ulteriori interventi, di competenza del Comune di Taranto sono stati oggetto di collaudo statico e tecnico amministrativo.

Nel dettaglio gli interventi e le problematiche tutte, anche organizzative, sono state oggetto di puntuali note, in precedenza poste all'attenzione del Dirigente all'Urbanistica Edilità e dell'Assessore all'Urbanistica ed Edilità.

2.8.4 L'Accordo di Programma Quadro APQ CITTÀ per l'attuazione del programma denominato "Progetto Coordinato di Risanamento del Quartiere Tamburi" (anno 2004).

Attuazione dell'APQ città - I° atto integrativo "Progetto Coordinato per il Risanamento del Quartiere Tamburi". Primo stralcio - finanziamenti programmazione delibera CIPE n.3/2006 e richiesta di riprogrammazione finanziaria per adempimenti urgenti, non previsti e riguardanti la caratterizzazione ed eventuale bonifica delle aree di intervento del Sotto-progetto 4 (decisione al tavolo dei sottoscrittori del 30.10.2009).

RIEPILOGO GENERALE

La Regione Puglia, con deliberazioni di G.R. n. 1886 del 30.11.2004 e n. 538 del 31.03.2005, aventi per oggetto la ripartizione dei fondi provenienti dalla delibera CIPE n. 20/2004, ha assegnato, nell'ambito del settore intervento «città», un finanziamento di 56 ML€ per il "miglioramento della vivibilità delle città di Taranto e Statte (TA) interessate da fattori di crisi ambientale, attraverso interventi di "riqualificazione urbana".

Il contributo reso disponibile per gli interventi nella città di Taranto, riguardanti il quartiere Tamburi, è stato determinato in ML€ 49,4, utilizzabili secondo le modalità ed i criteri individuati in apposita bozza di «accordo di programma quadro "Città" Regione Puglia – Atto Aggiuntivo».

L'amministrazione Comunale, attivandosi con tempestività al fine di pervenire all'acquisizione del finanziamento pubblico, ha adottato deliberazione C.S. n. 821 del 25 maggio 2007 avente ad oggetto: "Progetto Coordinato per il Risanamento del Quartiere Tamburi. atto d'intesa - Bari 15.12.2004. Accordo di Programma Quadro "Città" – Delibera CIPE 20/04. - Programma delle Attività – Approvazione";

Con il su citato provvedimento, tra l'altro, è stato formalizzato l'incarico, all'arch. Mario Francesco ROMANDINI, quale "responsabile di intervento" che, nel caso di lavori pubblici, corrisponde al soggetto individuato come "responsabile unico del procedimento" ed è stato deliberato, inoltre, di costituire idonea struttura tecnico – amministrativa di supporto alle funzioni del "responsabile del procedimento", demandando, allo stesso, l'individuazione delle figure necessarie con l'adozione degli opportuni successivi atti amministrativi.

In esecuzione di quanto stabilito nel punto 2) della succitata delibera di C.S. n. 821/2007, con successiva deliberazione di Giunta Comunale n. 33 del 27.07.2007, si è provveduto alla costituzione dell'Ufficio di supporto al R.U.P., preposto alla complessiva gestione del procedimento di esecuzione dell'opera in argomento.

Con deliberazione del Commissario Straordinario n. 874 dell'8 giugno 2007, si è proceduto all'approvazione del programma modificato e adeguato nel rispetto delle condizioni poste dalla Regione e dai Ministeri competenti, approvando contestualmente i progetti preliminari dei sotto progetti 1-2-3-4 costituenti lo stesso programma rimodulato.

A seguito della suddetta approvazione, la Regione Puglia, con deliberazione G.R. n. 1071 del 04.07.2007, ha approvato lo schema di "Accordo di Programma Quadro "città" - Regione Puglia – I° atto integrativo" - istituzione di Cabina di Regia per l'indirizzo ed il coordinamento del "Progetto Coordinato per il Risanamento del Quartiere Tamburi di Taranto".

A seguito di tanto, in data 13 luglio 2007 si è pervenuti alla definitiva sottoscrizione dell'atto di intesa tra la Regione Puglia, il Ministero delle Infrastrutture ed il Ministero dell'Economia, per il perfezionamento della concessione dei finanziamenti previsti per il Piano di Risanamento del Quartiere Tamburi, di cui è questione.

Tenuto conto del termine esiguo (31.12.2007) entro il quale dovevano concretizzarsi gli impegni giuridicamente vincolanti (aggiudicazione definitiva dell'appalto), al fine di consentire l'effettiva utilizzazione del finanziamento, l'Amministrazione Comunale si è orientata, ai fini dell'affidamento dei lavori, all'indizione di apposito appalto integrato sulla base della progettazione preliminare approvata, quale modalità di gara capace, seppure con serrati ritmi procedurali, di conseguire l'obiettivo di beneficiare del cospicuo finanziamento disponibile per la Città di Taranto nel rispetto del predetto termine.

Quanto sopra, relativamente agli indirizzi forniti circa le opportune modalità di appalto, è stato specificato nell'accordo di programma quadro sopra richiamato, anche a seguito delle preliminari indicazioni dettate, con comunicazione 020-III-DIP del 24.05.2007-0011942, dal Ministero dello Sviluppo Economico - Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione - Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale e le Intese - Ufficio V.

L'attuazione delle procedure di appalto integrato ha scontato l'incertezza della normativa nazionale di recepimento delle direttive europee in materia di appalti, soprattutto in relazione al "disallineamento" tra le norme del vigente regolamento di attuazione approvato con DPR n. 554/1999 e quelle del nuovo Codice dei Contratti Pubblici approvato con D.Lgs nr. 163/2006, che disciplina l'appalto integrato sulla base della progettazione preliminare all'art. 53, norma, questa, la cui applicazione è stata più volte rinviata.

In definitiva, non essendosi concretizzata l'assunzione dell'impegno giuridicamente vincolante entro il 31.12.2007, termine ultimo fissato per tale adempimento, pena la perdita dei fondi, le risorse già programmate con DGR nr. 1886/2004 sono state ridestinate con DGR nr. 1557/2007, ai fini della loro utilizzazione:

- per €3.300.000,00 a favore dell' APQ città originario del 15.5.2006;
- per €. 46.100.000,00 a vantaggio di altri accordi quadro con progetti immediatamente cantierabili.

In questo modo gli interventi previsti nel I° atto integrativo perdevano la copertura finanziaria assicurata inizialmente dalla delibera CIPE n. 20/2004, senza tuttavia alcuna revoca, nell'intento di garantire comunque la realizzazione del Progetto Coordinato per il Risanamento del Quartiere Tamburi di Taranto.

A tale fine, la Regione Puglia, con proprio provvedimento n. 1342 del 18.07.2008, ha ridefinito e aggiornato l'intervento, approvando contestualmente la proposta di quadro strategico a valere sulle risorse della delibera CIPE nr.3/2006 ed assegnando al progetto coordinato, in via programmatica, i seguenti canali di finanziamento:

- a) per 10 ML€ con risorse a valere sulla delibera CIPE n.3/2006;
- b) per la parte eccedente tale importo, con risorse del nuovo ciclo di programmazione 2007-13.

Con riferimento all'attribuzione delle risorse di cui al precedente punto a), la nuova struttura

programmatica e finanziaria è stata quindi oggetto di proposta formale, approvata dal tavolo dei sottoscrittori nella seduta dell'1.8.2008, in uno con il nuovo piano strategico del I° atto integrativo. Essa prevede l'assegnazione immediata al comune di Taranto di € 9.999.039,23 per la realizzazione dei primi progetti, attivabili in tempi brevi, già facenti parte del I° atto integrativo del 13.7.2007, come rappresentati nell'allegato 1 dell'atto sopra richiamato e sottoscritto in data 01.08.2008.

Per quanto concerne l'iscrizione delle poste nel bilancio regionale di previsione 2008, l'allegato 2 del suddetto atto costituisce parte integrante e riporta le variazioni di bilancio in entrata e uscita. Con deliberazione di Giunta Regionale n. 2419 del 10/12/2008 pubblicata sul BURP del 13/01/2009 venivano espresse, per l'attuazione dell' APQ città – I° atto integrativo, le disposizioni attuative e le necessarie variazioni di bilancio di previsione 2008.

INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI -PRIMO STRALCIO– FINANZIATI CON LA DELIBERA CIPE nr.3/2006

Alla luce di quanto rilevato, allo stato attuale risulta assicurata, per l'intervento in questione, nell'articolazione sopra indicata e costituente la prima trincea di un più complessivo intervento di riqualificazione del quartiere Tamburi di Taranto, la copertura finanziaria e il relativo accertamento di entrata per un importo di € 9.999.039,23 a valere sulle risorse di cui alla delibera CIPE n.3/2006. Con lo stesso Accordo di Programma "Città"- I.° Atto aggiuntivo, le parti sottoscrittrici hanno preso atto che il completamento dell'intero programma di riqualificazione troverà copertura finanziaria attraverso risorse derivanti dalla programmazione unitaria 2007/13, così come indicato dalla Giunta Regionale con propria deliberazione 18 Luglio 2008 n.1342.

In relazione alle risorse disponibili e sulla base di accurata riprogrammazione effettuata dall'Amministrazione Comunale, in linea con le indicazioni fornite dalla Regione Puglia, si è pervenuti alla definizione di uno stralcio attuativo immediatamente finanziabile con i fondi della delibera CIPE n. 3/02006, prevedente un finanziamento di € 9.999.039,23, come da Accordo di Programma "Città"- Atto integrativo I° (deliberazione 18 Luglio 2008 n.1342).

In riscontro a specifica richiesta del Comune di Taranto, prot. nr. 1300 del 29.10.2008, con nota prot. nr. 7761/PRG della Regione Puglia - Area Programmazione e Finanza - Servizio Programmazione e Politiche Comunitarie - Responsabile Intesa Istituzionale, pervenuta in data 10.12.08, si attestava, in via generale, che l'atto amministrativo "Accordo di Programma Quadro sottoscritto tra Regione Puglia, Ministero dello Sviluppo Economico - Dipartimento Politiche di Sviluppo e Coesione e Ministeri interessati in materia ", costituisce, ai sensi dell'art. 179 comma 2 lett. d) del DLgs. n. 267/2000, idoneo titolo di credito per le operazioni di accertamento di entrata.

Allo scopo di pervenire ai benefici economici acquisiti, in esito alle apposite riunioni tenute con il Responsabile della Direzione Urbanistica - Edilità e con l'Assessore al ramo, è stato definito il quadro delle azioni da intraprendere e stilato il relativo cronoprogramma degli adempimenti finalizzati all'indizione di procedure di appalto integrato, sulla base di progettazione di livello definitivo (da acquisire), per la realizzazione dei seguenti interventi:

1. Edificio direzionale e struttura mercatale (sotto-progetto 2 Ambito B - RU21.2), dell'importo complessivo di €. 4.960.000,00;
2. Riqualificazione urbana – sotto-aree di intervento 1, 2, e 4 (sotto-progetto 4 - RU23/1-2-4), dell'importo complessivo di € 4.289.039,23;
3. Attività di studi e indagini ambientali: Caratterizzazione e RIR, indagini archeologiche e geologiche (sotto-progetti R20.1/a-b-c-d) dell'importo di €.750.000,00.

Per tutto quanto sopra esposto, allo scopo di dare efficace esecuzione agli indirizzi forniti, sono stati predisposti gli atti necessari per l'indizione delle procedure di affidamento, ad operatori qualificati, dell'incarico di redazione del progetto definitivo, comprendente le prestazioni geologiche nonché i preliminari studi ed indagini di carattere ambientale, riguardante gli interventi sotto indicati:

1. Edificio direzionale e struttura mercatale (sotto-progetto 2 Ambito B - RU21.2), dell'importo complessivo di €. 4.960.000,00;
2. Riqualficazione urbana – sotto-aree d'intervento 1, 2, e 4 (sotto-progetto 4 RU23/1-2-4), dell'importo complessivo di € 4.289.039,23.

Di seguito, sulla base del progettazione preliminare, approvata con deliberazione C.S. n. 874 del 8.6.2007, si è proceduto, previo specifiche procedure di evidenza pubblica, alla attribuzione degli incarichi, della progettazione definitiva preordinata all'appalto integrato riguardante, unitamente, la redazione della progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere in argomento per l'importo finanziato suddetto di cui ai due programmi costruttivi sopra indicati.

A seguito della presentazione della documentazione progettuale da parte dei rispettivi raggruppamenti di progettazione si è potuto procedere:

- per l'intervento costruttivo dell'edificio direzionale e struttura mercatale (Sotto-progetto RU21.2), dell'importo complessivo finanziato di €. 4.960.000,00 alla approvazione della progettazione definitiva avendo dato atto i progettisti di aver eseguite le analisi preliminari di carattere ambientali, richieste dalla Amministrazione Comunale (parere responsabile della Direzione Ambiente), non riscontrando, in nessun caso, il superamento dei parametri minimi previsti dalla normativa in tema di procedere di caratterizzazione ed eventuale bonifica dell'area di intervento si è per tale intervento promulgato il bando pubblico per l'appalto integrato nei termini sopra riportati;
- per l'intervento di riqualficazione urbana – sotto-aree di intervento 1, 2, e 4 (sotto-progetto RU23/1-2-4), dell'importo complessivo finanziato di € 4.289.039,23 riscontrato, dal responsabile della Direzione Ambiente dell'Ente, nella fase di espressione del parere di competenza, propedeutico alla approvazione della progettazione definitiva, che nell'elaborato di progetto richiesto, relazione specialistica, relativo alle analisi preliminari di carattere ambientale i progettisti incaricati, davano atto, dopo aver eseguito le analisi preliminari di carattere ambientale richieste dalla Amministrazione, di aver riscontrato il superamento significativo di parametri minimi previsti dalla normativa, tanto da indurre l'Amministrazione e per essa il sottoscritto responsabile del procedimento a fermare le procedure preordinate all'approvazione del progetto stesso e le relative procedure d'Appalto. Quanto sopra per accertare prima in sede Regionale, come procedere, alla fase di attribuzione dell'incarico per la redazione, a questo punto necessaria e obbligata, ai sensi di legge (codice dell'ambiente), di specifico piano di caratterizzazione da sottoporre alle necessarie approvazioni, considerato che non rientrava l'ambito di intervento in zona da caratterizzare, secondo le previsioni progettuali originarie, per poi procedere all'esecuzione della caratterizzazione, analisi di rischio ed infine eventuale bonifica dell'area di intervento. Tutto ciò prima della possibile esecuzione delle opere previste originariamente dall'intervento di riqualficazione urbana – sotto-aree di intervento 1, 2, e 4 (sotto-progetto RU23/1-2-4), dell'importo complessivo di € 4.289.039,23.

LA RIPROGRAMMAZIONE FINANZIARIA, A SEGUITO DELLA DECISIONE AL TAVOLO DEI SOTTOSCRITTORI DEL 30.10.2009

(scadenza per assunzione impegni giuridicamente vincolanti fissate al 30.06.2010)

Con la Decisione Ministeriale, al Tavolo dei Sottoscrittori del 30.10.2009, a conferma della giustezza delle decisioni dell'Amministrazione Comunale veniva determinata la sospensione del progetto redatto a seguito di attribuzione di incarico con Bando Pubblico e con contratto sottoscritto con un RTP, relativo Sotto-progetto 4 (Aree 1, 2 e 4) di Riqualificazione Urbana - (sotto-progetto RU23/1-2-4), dell'importo complessivo di € 4.289.039,23 oltre a liberare le somme di:

- €.300.000,00 per caratterizzazione-bonifica in precedenza previste, in modo insufficiente e esclusivamente per le aree del Sotto-progetto 1 Ambito 1.1-(codi.AI:RU20.1/a);
- €.100.000,00 previste originariamente per analisi preliminari geologiche, ritenendole già comprese per un verso nel progetto preliminare e comunque nelle analisi geologiche da farsi, per l'intero ambito, con la caratterizzazione (codi. AI:RU20.1/b).

FINANZIAMENTI PROGRAMMAZIONE E RIPROGRAMMAZIONE FINANZIARIA DELLA DELIBERA CIPE N.3/2006 (per 10 ML€ complessivi)

In definitiva sono stati previsti, in sostituzione delle azioni sospese sopra riportate, quanto segue:

- a) 1- Attività di indagine ambientale (RIR), 2- Analisi preliminare archeologica, pari a € 350.000,00 finanziate con la programmazione delibera CIPE n. 3/2006 (scadenza impegni giuridicamente vincolanti 31.12.2009);
- b) La realizzazione di una Struttura Direzionale e Mercatale _ primo stralcio (ricadente nel perimetro del Sotto-progetto 2 Ambito B pari a € 4.960.000,00, finanziato con la programmazione delibera CIPE n.3/2006 (scadenza impegni giuridicamente vincolanti 31.12.2009);
- c) Realizzazione del piano e delle opere di caratterizzazione (Sotto-progetto 1- Ambito 1.1. e Sotto-progetto 4 Aree 1,2,3,4,e 5) pari a €800.000,00 con riprogrammazione delibera CIPE n.3/2006 di cui alla decisione al tavolo dei sottoscrittori del 30.10.2009 (scadenza impegni giuridicamente vincolanti 30.6.2010);
- d) La realizzazione della bonifica delle aree del Sotto-progetto 4, (Aree 1,2,3,4 e 5), pari a € 3.890.000,00 riprogrammazione delibera CIPE n.3/2006, di cui alla decisione al tavolo dei sottoscrittori del 30.10.2009 (scadenza impegni giuridicamente vincolanti 30.6.2010);

I costi delle Analisi di rischio sanitario e ambientale, sito specifico riguardanti le aree dei Sotto-progetti 1, 2, 3, e 4 sono ricompresi nei suddetti quadri economici della caratterizzazione.

STATO DELL'ARTE - AGGIORNAMENTO AL 17 Maggio 2017

Le attività tutte sono state oggetto di specifica relazione al Sindaco dell'Agosto 2010, su richiesta specifica di quest'ultimo.

Il "primo stralcio", finanziato (programmazione e riprogrammazione Delibera CIPE n.3/2006), per un importo complessivo 10 milioni di Euro del Progetto Coordinato di Risanamento del Quartiere Tamburi prevede:

STUDI E OPERE AMBIENTALI E CULTURALI:

- Redazione del piano di caratterizzazione aree del Sotto-progetto 4;
- Redazione del piano di caratterizzazione aree del Sotto-progetto 1 ambito 1.1.;
- Esecuzione del piano di caratterizzazione aree del Sotto-progetto 4 (previo bando di gara

- servizio contratti appalti) ;
- Esecuzione del piano di caratterizzazione aree del Sotto-progetto 4e del sotto-progetto 1 ambito 1.1 (previo bando di gara servizio contratti appalti).;
- Elaborato Tecnico Rischi di Incidenti Rilevanti (ERIR) (previo bando di gara servizio contratti appalti);
- Analisi preliminari archeologiche (previo bando di gara Servizio Contratti appalti).

LAVORI DI REALIZZAZIONE OPERE PUBBLICHE E AMBIENTALI :

Struttura Direzionale e Mercatale;

Bonifica Sotto-progetto 4 (aree 1,2,3,4,e 5).

Il Disciplinare sottoscritto tra Comune e Regione Puglia regola modalità e termini del trasferimento dei fondi assegnati al Comune.

La Regione Puglia ha trasferito al Comune di Taranto, a tutt'oggi, quota parte del finanziamento concesso e in ragione delle aggiudicazioni .

Nell'ambito del finanziamento stralcio di 10 ML€ sono stati affidati i previsti sotto indicati studi e opere:

- La redazione delle analisi preliminari archeologiche, compiuta nei termini di cui al Contratto n. 8887 del 26.04.2010. Redatto e approvato il relativo certificato di regolare esecuzione, è in fase di pubblicazione sul sito dell'Ente la documentazione relativa ai piani di analisi preliminari archeologiche relativo all'ambito complessivo del Progetto Coordinato in esame;
- Redazione del previsto documento tecnico del Rischio di Incidenti Rilevanti (ERIR) affidato con contratto Per quanto al RIR (documento tecnico per il Rischio di incidenti Rilevanti_ attuazione direttive SEVESO dell'U.E.) elaborato fondamentale allegato del PRG, finanziato nell'ambito dell'APQ Tamburi, si è pervenuti, dopo problematiche e contenziosi vari, alla aggiudicazione definitiva con Determina Dirigenziale del Servizio Contratti Appalti n. 343 del 3.12.2010. In data 11.05.2011 è stato sottoscritto il contratto con la Società TECSA aggiudicataria che, al momento, ha redatto e presentato il report finale riguardante l'elaborato tecnico in esame sottoposto ai pareri degli ENTI preordinati alla successiva divulgazione e approvazioni da parte del C.E. con Delibera di Consiglio nr. 229 del 10.11.2015 si è preso atto delle risultanze dell'ERIR dando mandato al Dirigente della Direzione Pianificazione Urbanistica per gli adempimenti conseguenti previsti dal dispositivo di approvazione;

Le opere per la realizzazione della Struttura Mercatale e Direzionale- Sotto-progetto 2 Ambito B quale programma edilizio finanziato con la succitata delibera CIPE nr.3/2006 sono state completate e collaudate (sul piano statico e tecnico amministrativo) la Struttura è stata consegnata alla Direzione Patrimonio del Comune per la gestione nel 2012-13 (compreso il rilascio dell'agibilità sanitaria e la redazione dell'accatastamento);

- Realizzazione dei due distinti piani di caratterizzazione e delle opere di caratterizzazione (Sotto-progetto 1- Ambito 1.1. e Sotto-progetto 4 Aree 1,2,3,4 e 5) a seguito della riprogrammazione delibera CIPE n. 3/2006 (decisione assunta con verbale sottoscrittori del 30.10.2009) attività completata e consegnata alla Direzione Ambiente Salute e Qualità della Vita ;

Di seguito sono stati affidati gli incarichi per la redazione delle rispettive distinte analisi di rischio sito specifiche dei due ambiti.

I risultati delle suddette analisi di rischio sanitario e ambientale sito specifiche per ognuno dei due ambiti (aree del sotto progetto 4 e aree considerate nel sotto progetto 1.1(riguardante i sotto

progetti 1, 2, e 3) di intervento sono stati oggetto di approvazione in Conferenza dei Servizi Regionale approvazione preordinata alla successiva Bonifica dei due siti risultati inquinati (sia pure con particolarità e prolungamenti successivi per le indagini/analisi e progettazioni/approvazioni effettuate per le aree del Sotto progetto 4 di seguito specificate rivelatasi complessa e oggetto di pareri diversi in fasi successive).

Determinando la necessità di dover procedere alla bonifica nei due ambiti:

La Bonifica delle aree del Sotto-progetto 4, (Aree 1,2,3,4 e 5), di cui al finanziamento concesso pari a € 3.890.000,00 a seguito della riprogrammazione delibera CIPE n.3/2006 (decisione con verbale sottoscrittori del 30.10.2009 sopra citato). Dopo l'approvazione dei risultati della caratterizzazione e dell'Analisi di rischio sanitaria sito specifica, sopra citate, da parte della Conferenza dei Servizi decisoria Regionale del 11.12.2009 e dell'8 Giugno 2010, si procedeva su tali indicatori approvati, alla redazione del progetto operativo e di seguito esecutivo di Bonifica delle aree del Sotto-progetto 4. La realizzazione della progettazione delle opere di bonifica delle aree del Sotto-progetto 4, (Aree 1,2,3,4 e 5), finanziamento concesso pari a € 3.890.000,00) a scadenza impegni giuridicamente vincolanti entro il 30.06.2010, è stata portata a termine e conseguentemente si è proceduto, dopo l'approvazione del progetto operativo in Conferenza dei Servizi decisoria dell'8 Giugno 2010 (Determina Dirigenziale Regionale n. 94 del 24 Giugno 2010), anche alla aggiudicazione provvisoria dell'Appalto relativo, dopo Determina Dirigenziale di approvazione degli atti tecnici di gara nr.94/2010 e n.101/2010 Direzione Urbanistica Edilità. Con Determina del Servizio Contratti Appalti del Comune di Taranto n. 186 del 30 Giugno 2010 si procedeva all'aggiudicazione provvisoria avendo esperite le procedure di gara.

Con DGC nr.110 del 21.09.2012 si individuava quale struttura organizzativa competente la Direzione Ambiente Salute e Qualità della Vita per le attività di cui alle questioni ambientali di riferimento del codice dell'Ambiente D.lgs. nr.152/2006, previste dai finanziamenti di cui alla Delibera CIPE nr.3/2006, detraendo la competenza precedentemente individuata nella Direzione Pianificazione Urbanistica Edilità sino alla approvazione del suddetto atto giuntale.

Nei fatti l'originario progetto di Bonifica del sotto progetto 4 approvato nel 2010 si è sdoppiato in due specifici appalti come si riporta di seguito:

- Il progetto di bonifica "Sotto Progetto 4 - Progetto Esecutivo di bonifica dei suoli per annullare il rischio sanitario"(Appalto n. 24/2013 – CIG: 5438450EE6 – CUP: E56J13000250001) è stato approvato il progetto esecutivo dell'intervento con Deliberazione di Giunta Comunale n. 181 del 29.11.2013, con Determinazione Dirigenziale n.342 in data 11.12.2013/Direzione Ambiente è stato approvato il progetto esecutivo per l'esecuzione;
- Il progetto di bonifica "Sotto Progetto 4 -Indagini integrative sulla falda sotterranea" approvato con Determina Dirigenziale nr. 300 del 18.10.2012 Direzione Urbanistica Edilità.

In estrema sintesi si riferisce che i lavori del Sotto Progetto 4 - Progetto Esecutivo di bonifica dei suoli per annullare il rischio sanitario iniziati nel febbraio 2015 sono al momento oggetto di sospensione dei lavori, stabilita in data 12.10.2015 e motivata dalla esigenza di redigere una perizia di variante come da processo di sospensione lavori redatto dal suddetto DLL , vistato dal RUP in data 28.10.2015.

Al momento i lavori risultano sospesi in attesa della valutazione da parte della Impresa Appaltatrice della proposta del RUP di procedere alla ripresa dei lavori, secondo una perizia in diminuzione, redatta dal Direttore Lavori attuale . (nel dettaglio è possibile visionare la documentazione riguardante il procedimento, consegnata dal sottoscritto al responsabile della unità organizzativa

competente Direzione Ambiente Salute e Qualità della Vita per la individuazione del nuovo RUP); Il progetto "Sotto Progetto 4 -Indagini integrative sulla falda sotterranea" è stato appalta e completato nelle attività previste nonché oggetto di certificato di regolare esecuzione.

La bonifica del " Sotto Progetto 1 .1 (aree dei sotto progetti 1,2 e 3) - Progetto Esecutivo di bonifica dei suoli per annullare il rischio sanitario" ha trovato assicurazione, per il finanziamento, con l'approvazione del proposta del Comune di Taranto al Piano Città 2012. Attualmente l'appalto aggiudicato è in fase di esecuzione a cura della Direzione Ambiente Salute e Qualità della Vita.

2.8.5 Programmi Integrati di Recupero delle Periferie – PIRP Ambito 1 "Talsano-Lama-San Vito" (anno 2006 - 07).

La Regione Puglia – Settore Edilizia Residenziale Pubblica, ha emanato il Bando di Gara inerente i "Programmi Integrati di Riqualificazione delle Periferie" (PIRP), ai sensi della deliberazione di G. R. n. 870/2006 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 81 del 29.06.2006) ed integrata con deliberazione di G. R. n. 1542/2006.

Premessa generale.

La DGC nr.153/2009, nell'allegato "PROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ" redatto, dal RUP, contempla gli adempimenti riguardanti i programma PIRP Ambito 1 ed Ambito 2 attuati e da espletare successivamente. Il Documento suddetto costituisce lo Stato dell'arte degli adempimenti eseguiti, per assicurare la presentazione di due proposte di "Programmi Integrati di Riqualificazione delle Periferie" (PIRP) candidate al finanziamento di cui al Bando di Gara pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 81 del 29.06.2006;

In estrema sintesi si rappresenta che il PIRP _ *Ambito 1 Talsano – Lama - S Vito*, finanziato nell'ambito del Piano Casa, è oggetto di approvazione/conferma con DCC. n.10/2010.

Criticità.

Tempi strettissimi per rispettare i termini dell'Accordo di Programma sottoscritto dal Sindaco del Comune di Taranto e dal Presidente della Regione Puglia, ed individuare chi procederà negli ulteriori livelli di progettazione delle opere pubbliche (*fasi di attuazione già rappresentate nella relazione allegata alla DGC n. 153/2009*).

La Variante Urbanistica adottata ed approvata definitivamente (Deliberazione di C.C. nr.45 del 14.06.2010 e nr. reg. 922 del 27.07.2010 - BURP il 5 Agosto 2010) è finalizzata alla sola attuazione del PIRP Ambito 1, ricomprendendo unicamente le proposte private presentate su aree pubbliche, perimetrare nei termini e secondo le modalità di cui al Bando Pubblico Regionale PIRP, nonché secondo le indicazioni fornite dal Bando Comunale e dopo specifico esame della Commissione di Valutazione delle proposte stesse.

Proposta aggiuntiva.

La perimetrazione del PIRP Ambito 1, molto ampio, coinvolge anche l'ambito del Comprensorio ex lege detto "di Talsano", annullato con Sentenza del Tar Puglia sede di LECCE n.425 del 1985 confermata dal Consiglio di Stato con Sentenza n. 750 del 10.06.1997.

Si ritiene quindi utile proporre, per riattualizzare nel più breve tempo possibile il predetto Piano di Zona, affidando all'Ufficio la prosecuzione alle analisi già avviate e tutti gli ulteriori adempimenti progettuali preordinati alla attualizzazione del Piano di Zona in argomento.

In tal modo si assicurerebbe un contesto normativo di riferimento, che permetterebbe di prendere in esame le proposte pervenute da parte di cittadini, al fine di realizzare ERP e ERS.

Due specifiche osservazioni sono state presentate alla proposta di Programma del PIRP

Ambito 1; a tali osservazioni si controdeduceva che la variante al PRG adottata per il PIRP1 era esclusivamente preordinata alla sola attuazione del PIRP stesso.

Pertanto la Variante prendeva in esame esclusivamente le proposte private pervenute nei termini e secondo le modalità indicate dalla procedura di evidenza pubblica, previste sia dal Bando Regionale che dal Bando Comunale per il PIRP.

2.8.6 Programmi Integrati di Recupero delle Periferie – PIRP Ambito 2 “Quartiere Paolo VI” (anno 2006-07).

Premessa generale.

Il “programma delle attività” del PIRP, redatto dal RUP ed allegato alla DGC n.153/2009, contempla gli adempimenti riguardanti il programma dei PIRP Ambito 1 e Ambito 2.

Il suddetto Programma costituisce lo Stato dell’arte degli adempimenti eseguiti per assicurare:

1. la presentazione di due proposte di “Programmi Integrati di Riquilificazione delle Periferie” (PIRP) candidate al finanziamento di cui al Bando di Gara pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 81 del 29.06.2006;
2. a proposta per il proseguo degli adempimenti conseguenti alla intervenuta ammissibilità delle proposte.

Con l'adozione della DGC n. 243/2010 e n.244/2010, dando atto preliminarmente delle attività tecniche svolte, viene nominato il nuovo Responsabile del Procedimento, individuato nel Dirigente del settore Urbanistica ed Edilità, Arch. Silvio RUFOLLO, lasciando all'Arch. Mario Francesco ROMANDINI il ruolo di Coordinatore della Progettazione delle opere pubbliche comunali (progettazione preliminare) e progettista, unitamente con l'arch. Rocco Cerino, della Variante Urbanistica, già adottata con D.C.S. n.778/2007 e confermata con DCC n.11/2010.

Il finanziamento FESR 2007-2013 è promesso solo per la quota delle infrastrutture oggetto di approvazione, per le quali si deve procedere ad una necessaria revisione, previa istituzione di una Cabina di Regia tecnica, quest’ultima sancita con specifica Delibera di Giunta n. 243/2010, per procedere alla rivisitazione della proposta ai fini della obbligata compatibilizzazione ambientale ed urbanistica imposta dalla Regione (*vedi nota inviata a firma del sottoscritto e dell'Arch. La Gioia all'Amministrazione e alla S.V. anche ai fini delle necessarie indicazioni*).

Successivamente, in ossequio alle indicazioni Regionali, si è proceduto alla necessaria revisione della Variante già adottata, procedendo con DCC n. 3/2011 all’approvazione della proposta stralcio del PIRP Ambito 2 “Quartiere Paolo VI”, che prevede la sottoscrizione dell’Accordo di Programma per il primo stralcio del PIRP, assicurando l’intervento Pubblico oggetto del *finanziamento* stralcio, pari a €. 1.600,000,00, riguardante la riquilificazione ambientale del compendio di suoli, localizzato ad ovest della zona cosiddetta “Case bianche” costituita da Alloggi ERP tutti di proprietà IACP, come rappresentato dal progetto originario già inserito nella proposta PIRP Ambito 2 Quartiere Paolo VI, approvato con deliberazione del Commissario Straordinario n. 778/2007 e confermato con deliberazione di Consiglio Comunale n.11/2010.

È prevista una seconda fase di attuazione, da promuovere attraverso specifico *Master Plan* e Bando Pubblico Concorrenziale, nel rispetto delle "Linee Guida" di cui alla predetta DCC n. 3/2011 e delle indicazioni espresse con specifica nota n. A0045 prot. n.2928 del 28.03.2011 dall’Ufficio Regionale.

Criticità.

E' necessario individuare il gruppo di lavoro, a supporto del progettista e del RUP individuato, pur nel rispetto delle indicazioni dalla DCC n.11/2010 e delle DGC n.243/2010 e n.244/2010.

La cartografia di riferimento su cui è redatta la Variante Generale al Vigente PRG, adottata con Delibera Consiliare n. 324 del 09.09.1974, approvata con Decreto Regionale n. 421 del 20.03.1978, è quella relativa al "Progetto di zonizzazione e planivolumetrico di Taranto Nord" dei due Piani di zona ex legge 167 "Comprensorio n. 1 e 2" (redatta in data 31.01.1974).

Per la sottoscrizione dell'Accordo di Programma è necessario che l'Ufficio preposto, assistito dalla Cabina di Regia, proceda all'aggiornamento della cartografia di base dell'area, alla sua restituzione grafica digitalizzata, ed alla attualizzazione dei due Comprensori.

La cartografia di base, restituita non in scala adeguata, pone certamente un rallentamento alla definizione degli atti richiesti dalla Regione, dovendo procedere a verifiche in loco e a riportare sullo stato di fatto gli interventi realizzati in zona dal 2006 ad oggi.

Situazione urbanistica, edilizia, socio-economica dell'area di intervento

Larga parte dell'area perimetrata ai fini della proposta di PIRP è tipizzata dal vigente PRG come "Zona Residenziale" in applicazione della Legge 167 Comprensori 1-2.

Per tali aree di "167" vi era stata apposta approvazione ma ad oggi si deve ritenere che i relativi Piani siano da considerarsi decaduti.

In ogni caso si deve osservare che l'area del PIRP, come tutte le aree ricadenti nel quartiere Paolo VI, sono state oggetto di una pianificazione urbanistica preventiva, che ha reso praticamente nullo il fenomeno dell'abusivismo edilizio, piaga che ha invece flagellato il territorio del quartiere di Talsano – Lama – San Vito.

Attuazione di seconda fase.

Nell'intero quartiere Paolo VI, ed in particolare nell'area del PIRP, le attività economiche sono di peso scarsamente rilevante e sono essenzialmente legate al commercio ed alle attività terziarie connesse con la Corte d'Appello, gli Uffici Comunali e, in misura marginale, la sede del Politecnico. Essenzialmente nei progetti privati, con l'attuazione della seconda fase, sulla base delle linee guida approvate dal Consiglio Comunale, per la formulazione di specifico Bando Pubblico integrativo si prevede di dare un consistente impulso al progetto di integrazione sociale, alle attività economiche legate al commercio ed al terziario, considerando l'intervenuto insediamento della Nuova Corte d'Appello, del consolidamento del Polo Universitario, della valorizzazione dei Presidi Sanitari e Socio-Assistenziali (Ospedale Moscati, Cittadella della Carità) e del previsto Polo Tecnologico e del Polo Oncologico, oggetto oggi di specifica Variante al PRG vigente. Non è da sottovalutare che parte del quartiere è interessato dalla Zona Franca di Taranto.

Proposta aggiuntiva.

Anche in questo caso, vi è una opportunità da cogliere, essendo necessario ripristinare un compendio normativo di riferimento, per cui si suggerisce di estendere l'attualizzazione delle analisi finalizzandole anche alla riprogettazione dei due Comprensori 1 e 2, ottimizzando le analisi in atto, preordinate, al momento, ai soli fini della attuazione del PIRP Ambito 2.

2.8.7 Contratti di Quartiere II - «Infrastrutture quartiere CEP- Salinella e recupero ambientale delle adiacenti parti superstiti della "Salina Piccola"»

La proposta di programma non ha trovato attuazione.

Con Decreto 8 marzo 2006, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha promosso il bando per il "Completamento del Programma innovativo in ambito urbano - Contratto di Quartiere II".

Tale programma prevede la possibilità che i Comuni possano formulare proposte di interventi innovativi in ambito urbano, per quartieri caratterizzati da:

- diffuso degrado delle costruzioni e degrado ambientale urbano;
- carenza dei servizi;
- contesti di scarsa coesione sociale connessa a marcato disagio abitativo.

Con riferimento a quanto sopra, si ritiene coerente una proposta di programma finalizzata al recupero, al potenziamento ed alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primarie e secondarie, nonché al miglioramento delle condizioni ambientali e delle dotazioni dei servizi pubblici e privati, per la fruizione di aree degradate e suscettibili di ulteriore degrado contermini al quartiere CEP-Salinella di Taranto.

I progetti che compongono la proposta di programma di Contratto II, ai sensi del bando, sono conformi allo strumento urbanistico in adozione e sono caratterizzanti:

- o la riqualificazione dell'ambito urbano periferico attraverso l'adeguamento e lo sviluppo delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, riconosciute tra i servizi prioritari dalla variante adottata con delibera di C. C. n. 7/2005;
- o il recupero ambientale di vaste "aree marginali", poste intorno al quartiere CEP-Salinella, con salvaguardia dei valori naturalistici costituiti dalle parti superstiti della "Salina Piccola";
- o il miglioramento delle condizioni ambientali e sociali, promuovendo e incentivando l'offerta occupazionale per gli abitanti del quartiere attraverso forme di gestione dei servizi collettivi a scala urbana.

Nello specifico, i progetti che compongono la proposta di programma di Contratto II sono di seguito descritti:

- *SOTTOPROGETTO 1 - Collegamento viario diretto tra il quartiere CEP-Salinella e l'abitato del "Sestante" a Sud.*

Il sotto progetto in esame prende in considerazione la necessità di collegare il Quartiere CEP-Salinella con l'abitato limitrofo, verso sud, denominato "il Sestante", dotato di tutti i servizi di interesse generale.

La necessità di realizzare detto collegamento per superare la divisione delle due parti abitate è emersa sin dall'inizio dei processi di partecipazione cittadina attuati dal "laboratorio di quartiere".

La strada proposta è prevista dalla "Variante" al PRG, adottata con deliberazione Consigliare n. 7 del 24 Gennaio 2005, previa perimetrazione delle zone di recupero individuata con Deliberazione n. 23 del 28 Febbraio 2002 ai sensi della Legge n. 457/1978 art. 27

Quanto sopra solo in alternativa della pur prevista espropriazione.

- *SOTTOPROGETTO 2 - Sistemazione dei parcheggi integrativi "Centro Socio Sportivo Parrocchiale".*

La realizzazione del secondo lotto del Centro Socio Sportivo Parrocchiale, quale ulteriore implementazione alla riqualificazione del quartiere, non è prevista nel Contratto di Quartiere 1 CEP-Salinella.

Si è stabilito, a seguito di un protocollo di intesa aggiuntivo sottoscritto tra la Curia Arcivescovile e il Comune di Taranto in data 12.09.2002, di procedere alla realizzazione di un progetto di urbanizzazione secondaria a scala di quartiere, con l'impegno finanziario della Curia, titolare anche della gestione del Centro Socio Sportivo Parrocchiale globale (primo e secondo lotto).

Dalle analisi-indagini effettuate dal Laboratorio di Quartiere è scaturito un ampio consenso

da parte dei cittadini alla proposta di progetto per la realizzazione del secondo lotto in argomento, come si evince dalla nota del medesimo laboratorio del 19.11.2004.

Il progetto definitivo del secondo lotto è stato approvato dalla Amministrazione Comunale con deliberazione Consiliare n. 140 del 30 Novembre e 1 Dicembre 2005 e prevede la sistemazione delle aree esterne e la realizzazione delle opere edilizie, da realizzarsi a cura e spese della Parrocchia Santa Famiglia.

A seguito della approvazione del progetto suddetto, il Comune deve provvedere alla sistemazione degli spazi a parcheggio pubblico (su aree comunali), che risultano interessare una superficie di mq 2.510 circa, quali urbanizzazioni previste dal piano di recupero della sottozona CEP-Salinella approvato definitivamente con deliberazione Consigliare n. 83/2002 .

- **SOTTOPROGETTO 3 - Parcheggi integrativi "aree mercatali" e verde di vicinato.** L'infrastruttura proposta costituisce integrazione funzionale a scala urbana, assicurando la piena utilizzazione degli spazi di un "vuoto urbano" prospiciente agli impianti sportivi pubblici esistenti ed attiguo ad abitazioni del CEP- Salinella.

L'intervento si configura come un punto nodale dell'accessibilità al quartiere CEP-Salinella e riveste una particolare urgenza in quanto risulta necessario ricercare in zona nuove dotazioni di parcheggi per facilitare l'accessibilità ai mercati integrati, tenendo conto che sono già appaltate le opere previste dal progetto sperimentale "aree mercatali esterne" del Contratto CEP-Salinella. L'intervento prevede altresì, nelle aree immediatamente vicine alle abitazioni, la realizzazione di "un giardino di vicinato" quale filtro tra il previsto parcheggio e le abitazioni stesse.

- **SOTTOPROGETTO 4 - Collegamento viario diretto tra il quartiere CEP-Salinella con l'abitato a Nord.** L'asse viario in progetto collega il quartiere CEP-Salinella con l'importante arteria stradale costituita dalla via Cesare Battisti, secondo una esigenza da tempo palesata e costituendo un possibile miglioramento in termini di mobilità urbana e di superamento dell'isolamento del quartiere.

In particolare l'asse viario in progetto costituisce prolungamento, verso Nord, della via Snow (*prosecuzione della via Unicef , che sfocia su via Cesare Battisti*) fino ad incrociare la grande arteria stradale denominata via Mar Grande, arteria che delimita verso Nord il quartiere CEP-Salinella e si collega direttamente con Corso Italia.

- **SOTTOPROGETTO 5 - Viabilità della città dei servizi e degli impianti sportivi.**

La "Città dei Servizi" realizzata a Taranto vede attualmente già funzionanti la sede centrale degli uffici dei Vigili del Fuoco e la sede centrale della Guardia di Finanza, con annesso comparto per gli alloggi a servizio della stessa, nonché la nuova sede della Questura di Taranto.

Per richiesta dei progettisti del Comparto si è proceduto con la Variante al PRG "aree Contermini al CEP- Salinella" a definire un sistema stradale utile per il collegamento rapido con via Golfo di Taranto per agevolare le attività dei fruitori prevedendo il possibile collegamento anche alla strada provinciale Taranto- Avetrana, attualmente in realizzazione per il primo lotto.

Il menzionato sistema stradale consente una più rapida accessibilità verso la zona di San Giorgio, minimizzando il traffico in zone nevralgiche della città.

Si prevede altresì una strada a margine della suddetta "Città dei Servizi" per garantire i collegamenti i più rapidi verso le borgate di Lama e San Vito e verso la strada provinciale litoranea, a servizio del litorale orientale della .Provincia di Taranto.

- **SOTTOPROGETTO 6 - Recupero ambientale di parti superstiti della "Salina Piccola" e servizi annessi a scala urbana.**

Tema qualificante della Variante al vigente PRG "le aree contermini al CEP-Salinella", adottata con delibera C.C.7/2005, è il recupero ambientale di parti superstiti della "Salina Piccola", attraverso la conservazione dei suoi caratteri tipici, in quanto la Salina stessa costituisce un traccia dell'origine del quartiere, come dettagliatamente illustrato nel piano di recupero del quartiere.

Il recupero della Salina rientra tra le "opere prioritarie" individuate dalla Variante di cui alla Delibera Consiliare n. 7/2005: il previsto **parco naturalistico** ha una estensione di mq.183.177, in stretta connessione con la previsione di un "parco" della estensione di mq.373.160.

Il progetto prevedeva, anche ai fini della sperimentazione, lo studio di un modulo quale modello da estendere all'intero comparto, tenendo conto che l'incidenza degli oneri espropriativi potrebbe essere capitalizzata per il "recupero" se attuata la prevista **perequazione urbanistica**. E' da considerare il fatto che nei quadri economici delle opere costituenti la presente proposta di programma sono previste somme per espropriazioni pari a complessivi € 1.266.820,00, somme che potrebbero essere utilizzate per il proseguimento degli interventi di recupero della Salina stessa, qualora fossero attivate le procedure "perequative" contenute nelle NTA della Variante adottata.

Infatti le norme tecniche di attuazione della Variante prevedono la procedura di esproprio solo nel caso di non consenso alla perequazione da parte dei proprietari degli immobili interessati. Ad integrazione dell'intervento proposto è prevista la realizzazione di un parcheggio per agevolare l'accesso pedonale al parco.

Il totale del finanziamento richiesto ammontava ad €. 7.820.000,00 Il programma di sperimentazione predisposto, legato al programma di intervento, prevede azioni finalizzate a promuovere interventi innovativi/ pilota riproducibili, miranti:

1. al contenimento dei consumi energetici;
2. al sostanziale miglioramento della qualità ambientale,
3. a sviluppare sistemi di gestione anche attraverso processi di autogestione dei cittadini mirando all' abbattimento dei costi per la pubblica amministrazione;
4. al coinvolgimento attivo della popolazione per le scelte di progetto attraverso il laboratorio di quartiere.

La proposta candidata non ha trovato finanziabilità, in parte gli interventi sono stati realizzati con altri fondi.

2.8.8 Proposta candidata al Piano delle Città di Taranto 2012 DGC nr. 80/2010 con all'attuazione del finanziamento concesso di 24 ML€ previsti per l'ambito del Quartiere Tamburi

DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

I contenuti illustrati nel presente documento dettagliano alcuni dei temi fondamentali per lo sviluppo futuro di Taranto, del suo territorio e della mobilità in un momento cardine per la città di Taranto. Le soluzioni individuate ai diversi livelli della programmazione sovra ordinata (Nazionale, Regionale e di Area Vasta) rappresentano un'importante opportunità di rinnovamento, e il ruolo individuato nella proposta di Valorizzazione della città di Taranto è quello di accompagnare queste trasformazioni, anche attraverso un percorso di concertazione con i diversi portatori di interesse.

Il principale tema individuato, che di fatto svolge la funzione anche di vero e proprio filo conduttore dell'intero Piano di Valorizzazione è quello della sostenibilità, anche a seguito delle recenti sentenze della Magistratura nei confronti dei vertici dello stabilimenti ILVA.

Considerate le evoluzioni dello scenario si ricerca con questa proposta un forte riequilibrio ambientale e di decoro urbano che dovrà prendere forma in uno scenario a breve, medio e lungo

termine, tramite approfondimento a livello dei diversi stadi della progettazione e degli interventi stessi. L'obiettivo dell'Amministrazione è quello di definire un vero e proprio Masterplan per la vision di lungo periodo dell'area dei Tamburi/Porta Napoli/Città Vecchia.

Il programma intende favorire una sperimentazione su larga scala di modelli, di procedure di strumenti necessari ai fini dell'organizzazione dei processi di produzione del cambiamento in ambito urbano, partendo dal presupposto che quest'area si affermi come nuova centralità urbana e territoriale in grado di innescare processi di integrazione tra le opere infrastrutturali di connessione tra il porto e le reti di comunicazioni terrestri e attrezzature di tipo commerciale, direzionale, di servizio e di Housing sociale da realizzare nei tre nell'ambito interessato dalla proposta.

Gli obiettivi strategici perseguiti dalla Proposta di Valorizzazione sono essenzialmente riassumibili in:

- Sperimentazione su larga scala dei modelli, delle procedure e degli strumenti necessari ai fini dell'organizzazione dei processi di produzione del cambiamento in ambito urbano;
- Diffusione di un modello di collaborazione, verticale ed orizzontale, pubblico-pubblico e pubblico-privato. Il Programma, in particolare, si propone di favorire l'attivazione di un Partenariato di Programma, tra i firmatari dei Protocolli d'Intesa che vede Autorità Portuale, Marina Militare, ANCE e Curia Arcivescovile in veste di co-protagonisti istituzionali e finanziari delle iniziative. Si vuole favorire la collaborazione tra gli attori urbani che, secondo un articolato ed efficiente schema organizzativo di cooperazione, elaborino proposte che tendano a raggiungere la misura più elevata possibile di autofinanziamento.

Ulteriore, rilevante obiettivo della Proposta è la maggiore efficienza del sistema dell'accessibilità e della mobilità che si può ottenere grazie al potenziamento e all'ottimizzazione delle connessioni e dei rapporti tra le aree individuate, le infrastrutture urbane e i territori circostanti.

Per Taranto la Proposta è volta a migliorare la qualità e l'offerta di servizi ed attrezzature in un'area che costituisce la cerniera tra il tessuto urbano di Tamburi/Porta Napoli e Città Vecchia ed i principali assi di trasporto (ferroviario, marittimo, stradale e aereoportuale). La stessa proposta si inserisce nel più ampio processo di valorizzazione, da mettere in atto attraverso lo sviluppo del molo polisettoriale e del molo turistico, in grado di attrarre flussi turistici capaci di costituire un elemento di rilancio dell'area.

In particolare, il Programma si propone:

SOTTO AMBITO "Quartiere Tamburi"

Per il Quartiere Tamburi, interessato dall'Accordo di programma Quadro "città" per la realizzazione del programma di recupero ambientale denominato "Progetto Coordinato di Risanamento del Quartiere Tamburi" già oggetto di finanziamento stralcio con la Delibera CIPE n.3/2006, considerato l'acquisita conoscenza ambientale e culturale, nel dare atto che il programma suddetto approvato nei suoi 4 sotto progetti che lo compongono (progettazione preliminare predisposta per l'appalto integrato) prevede interventi di infrastrutturazione urbana da dover rimandare in termini di esecuzione alla preliminare bonifica sia del SOTTOPROGETTO 4 e sia del SOTTOPROGETTO 1 AMBITO 1.1.

I progetti pubblici riguardanti questo Sotto Ambito sono:

Sotto progetto 1 - "Foresta Urbana Phitoremiation;

Sotto progetto 2 - "Polo a destinazione mista (intermodale, sportiva, direzionale, mercatale);

Sotto progetto 3 - "Lungomare terrazzato sul Mar Piccolo";

Sotto progetto 4 - "Riqualificazione Urbana".

Il progetto pubblico che si intende candidare al Piano Nazionale per le Città è il Sotto progetto 1 - "Foresta Urbana", escludendo al momento la demolizione delle case parcheggio a ridosso delle collinette e assicurando la preventiva bonifica delle aree come prima fase di cantierizzazione. Importo € 8.805.000,00.

L'altro progetto pubblico che si intende candidare è "Realizzazione di housing sociale per la costruzione di 154 alloggi ERP", previa bonifica del sito come prima fase di cantierizzazione, recuperando l'originario progetto di nuovi alloggi, approvato con delibera di C. C. n. 127 del 21-

22.11.2005. Importo € 15.000.000,00.

Il progetto privato, proposto dalla S & B Immobiliare srl, riguarda la realizzazione di un numero di 30 alloggi da mettere a disposizione per l'housing sociale del quartiere Tamburi a seguito della necessità di demolire i fabbricati delle case parcheggio realizzate sul finire degli anni '70, oltre a unità artigianali e servizi comuni. Il predetto intervento ricade in un'area privata attualmente destinata a mercato rionale. Costo dell'investimento € 3.800.000,00 con fondi privati.

SOTTO AMBITO "Porta Napoli"

Per la zona Porta Napoli si ritiene si debba intervenire nell'ambito urbano già inclusa nel PIAU Porti e stazioni e nel PUM di Area Vasta, con particolare riferimento alla riorganizzazione di reti strutturali e logistiche. Nell'area in esame convergono alcune delle principali direttrici viarie che connettono la città di Taranto con i territori vicini; in essa sono presenti la stazione ferroviaria; la zona nella quale si congiungono l'area urbana ed il Porto Mercantile; due porticcioli turistici ed un approdo per il servizio idrovie. Il nucleo centrale dell'area snodo include una porzione di territorio urbano quasi del tutto edificato, con prevalente presenza di strutture, alcune delle quali abbandonate, nelle quali si svolgevano attività di tipo commerciale e artigianale, ed una limitata presenza di edilizia abitativa ancora in uso. La maggior parte delle strutture presenta livelli rilevanti di degrado urbano. L'area è scarsamente frequentata e la mobilità di attraversamento utilizza semplici strade locali come strade interquartiere.

Il progetto pubblico che si intende candidare per questo Sotto Ambito riguarda la sistemazione urbana dell'area a ridosso della stazione ferroviaria, ponte di pietra, porto mercantile, prevedendo un nuovo assetto viario, parcheggio multipiano, sistemazione del cavalcavia e realizzazione di arredo urbano, corredo urbano e significative opere d'arte che dovranno contribuire a dare una nuova immagine all'ingresso della città. Importo € 9.040.036,00.

I progetti privati che si intendono candidare sono:

"Realizzazione di una struttura polivalente in prossimità della Banchina San Cataldo", che prevede locali per manifestazioni culturali e di spettacolo, oltre ad una stazione passeggeri per eventuali linee di collegamento crocieristico – traghetti con altri porti. Il progetto sarà realizzato dall'Autorità Portuale di Taranto con fondi propri. Importo € 9.500.000,00;

"Realizzazione di una struttura produttiva a ridosso del Porto" proposto dalla Società Tarantino Immobiliare a r. l. Importo € 5.848.500,00 oltre IVA.

SOTTO AMBITO "Città Vecchia"

Per la zona di Città Vecchia si è prevista la possibilità di intervenire sul patrimonio comunale specificatamente per realizzare obiettivi pubblici e per ricostituire il patrimonio di edilizia abitativa in continuità con la strategia adottata, dopo l'approvazione del DPRU DCC n.45/2011, con il progetto di recupero di cui alla DCC n. 46/2011 presentato alla Regione PUGLIA nel maggio 2011 e ritenuto ammissibile ai finanziamenti con misura POR ASSE 7.1.

L'intervento pubblico che questo Civico Ente intende proporre riguarda il "Progetto di restauro di Palazzo D'Ayala", quale sede del Museo Archeologico della cultura popolare, per il quale l'A. C. ha assunto impegno finanziario con fondi di bilancio pari a 400.000,00 per l'adeguamento della progettazione esistente. Il costo complessivo dell'intervento è pari a € 5.551.509,80.

Su tale patrimonio, sono state ritenute coerenti alcune proposte pervenute da parte di privati, associazioni e fondazioni, finalizzate a:

contribuire alla rigenerazione dell'area in esame prevedendo la valorizzazione del water front sul Mar Piccolo;

creare occasione di integrazione sociale e funzionale all'interno della Città Vecchia promuovendo una nuova opportunità per i cittadini ed un richiamo per i potenziali turisti anche attraverso il recupero di attività artigianali tradizionali e l'utilizzo dei piani terranei di proprietà pubblica e privata per attività commerciali e artigianali;

favorire il recupero e il riuso degli immobili nel rispetto delle tipologie originarie e attraverso l'utilizzo e il riutilizzo di tecniche e materiali costruttivi per la realizzazione di housing sociale, attività culturali, sociali e turistiche.

Le proposte private pervenute sono:

Associazioni - Fondazioni: quattro proposte per azioni di promozione socio culturale, previa assegnazione di locali da valorizzare di proprietà comunale;

Imprese private:

Bardia Walter srl – realizzazione di n 27 alloggi con due interventi, in housing sociale e attività artigianali, culturali oltre ad unità abitative ad uso studentesco, prevedendo la variante urbanistica per l'acquisizione in proprietà privata dell'immobile interessato dall'intervento. Costo complessivo dell' investimento € 2.762.255,18 (di cui € 2.022.651,00 con fondi privati ed € 739.604,18 con finanziamento pubblico);

Costituenda Associazione Temporanea di imprese associate all'ANCE – Recupero e adeguamento funzionale del Palazzo Troilo di proprietà comunale da destinare ad attività ricettive a sostegno dell'offerta turistica. Costo complessivo dell' investimento € 2.804.500,00 (di cui € 700.000,00 con fondi privati, € 1.012.695,00 con Mutuo a carico del privato ed € 1.091.805,00 con finanziamento pubblico);

Piccola Società Cooperativa Istituto musicale di Taranto – Ristrutturazione e riconversione di locali per adibirli a Istituto musicale, per un investimento complessivo di € 250.000,00 (di cui € 145.000,00 con fondi privati ed € 105.000,00 con finanziamento pubblico);

Rientrano tra gli interventi pubblici per i quali il Comune richiede il finanziamento, le seguenti proposte pervenute a seguito dell'Avviso Pubblico:

Arcidiocesi di Taranto – Restauro e consolidamento del Santuario Madonna della Salute di grande rilevanza sotto l'aspetto architettonico e importante testimonianza storica. La valenza della proposta è in termini di valorizzazione del circuito culturale – turistico – religioso della Città Vecchia di Taranto. Sarà sottoscritto apposito protocollo d'intesa tra il Comune di Taranto e la Curia Metropolitana di Taranto relativa alle modalità di fruizione pubblica del monumento. – Importo dell'intervento € 3.064.588,60 con finanziamento pubblico;

Marina Militare Comando in capo dello Jonio e Canale d'Otranto – Ipotesi di sistemazione del Museo medioevale e dei locali attigui presso il Castello Aragonese di Taranto. Considerata la valenza della proposta in termini di valorizzazione dei circuiti della rete dei musei della Città vecchia di Taranto sarà sottoscritto apposito protocollo d'intesa tra il Comune di Taranto e la Marina Militare. Investimento previsto per la realizzazione dell'intervento è pari a € 1.787.466,61 con finanziamento pubblico.

Con lo schema successivo si ha un quadro riepilogativo degli interventi:

Coerenza con gli obiettivi del piano

Il territorio comunale è stato di recente coinvolto nel processo di pianificazione strategica di Area Vasta al quale è stato sottoposto, con la guida regionale, tutto il territorio pugliese.

L'azione di pianificazione muove dalla necessità di definire un quadro di riferimento territoriale che, per territori pressoché omogenei, individui le azioni necessarie a garantire, in coerenza con gli obiettivi sovraordinati, le linee di sviluppo territoriali nel rispetto delle peculiarità locali.

E' per questo che il processo di pianificazione di Area Vasta ("L'AREA VASTA TARANTINA COME PIATTAFORMA MULTILIVELLO NELL'ORIZZONTE EURO-MEDITERRANEO") ha rappresentato una importante opportunità per la definizione dell'assetto strategico del territorio metropolitano tarantino. Il processo di pianificazione aderisce alle strategie territoriali promosse dal recente Quadro Strategico Nazionale (QSN 2007-2013) e fa leva sulle potenzialità territoriali delle reti e dei nodi infrastrutturali, intendendo questi ultimi non solo come opere tecniche che devono garantire livelli adeguati di prestazione funzionali, ma soprattutto come opere territoriali, capaci di attivare i contesti di sviluppo locale attraverso progetti integrati, associati ai progetti infrastrutturali, materiali ed immateriali.

Il processo di approfondimento ha fatto emergere una prospettiva futura multilivello dell'Area Vasta tarantina che è stata rappresentata all'interno di TRE LIVELLI STRATEGICI, riconosciuti come OBIETTIVI GENERALI del Piano:

- Livello 1 - Area vasta come territorio transnazionale: OBIETTIVO GENERALE A
- Livello 2 - Area vasta come territorio metropolitano: OBIETTIVO GENERALE B
- Livello 3 - Area vasta come territorio identitario: OBIETTIVO GENERALE C

A ciascun Livello sottende una coerente e precisa strategia territoriale, in particolare:

- il livello 1 - Area vasta come territorio transnazionale - adotta quale strategia la COMPETITIVITA' e comprende quegli Obiettivi Specifici e quelle Linee di intervento che, assumendo uno scenario di rafforzamento del contesto euro-mediterraneo, tendono a potenziare la capacità connettiva e competitiva dell'Area Vasta qualificando le sue relazioni (materiali ed immateriali) di interconnessione territoriale (verso i Balcani, l'Europa continentale, le aree metropolitane di Bari, Brindisi e Lecce, Gioia Tauro e Matera) e le sue reti per l'innovazione e la ricerca scientifica;
- il livello 2 - Area vasta come territorio metropolitano - tende a sostenere quelle azioni integrate che, veicolando un modello di sviluppo SOSTENIBILE ED EQUILIBRATO, cercano di colmare gli attuali squilibri territoriali presenti nell'Area Vasta;
- il livello 3 - Area vasta come territorio identitario - promuove una immagine dell'area vasta tarantina come grande parco naturale e culturale che valorizza le proprie reti di relazione identitaria come condizioni di COESIONE interna e di QUALITA' dei suoi livelli abitativi.

La Vision è stata rappresentata al Ministero delle Infrastrutture nei vari programmi finanziati dallo stesso Ente in Porti e Stazioni, Territori snodo e nella Rete delle Città Innovative.

In particolare il primo OBIETTIVO GENERALE trae forza dall'immagine dell'Area Vasta come territorio-rete all'interno dei flussi e degli scambi internazionali garantiti dalle Autostrade del Mare, dalle reti Trans-europee di trasporto e dalle piattaforme di interconnessione territoriale verso Bari, Brindisi, Lecce, Gioia Tauro e Matera. Una visione, dunque, che esalta la posizione baricentrica ed il naturale ruolo di area cerniera nel Mediterraneo, le direttrici di connessione con i principali corridoi, l'integrazione con piattaforme territoriali transnazionali e di interesse nazionale, la disponibilità di aree all'interno delle quali valorizzare in termini produttivi il grande assetto territoriale determinato dal posizionamento geografico (TAV.2).

Questo obiettivo sottolinea la centralità del sistema portuale, aeroportuale e della filiera logistica.

Nel settore portuale, in particolare, occorre puntare per la rapida realizzazione di quei progetti strategici in grado di veicolare ed affermare i vantaggi competitivi della localizzazione dell'Area Vasta Tarantina.

Nel contesto prefigurato l'area individuata che comprende Tamburi/Porta Napoli/Città Vecchia, area che risulta sostenuta dalla recente approvazione della Zona Franca Urbana, e in virtù del disegno configurato già nel progetto preliminare della STU di Porta Napoli, diventa il contenitore all'interno del quale si consolida la vocazione logistica territoriale di Porta Napoli area cerniera tra Tamburi e Città Vecchia e l'intero territorio tarantino, diventando una potenziale area di servizio e di eccellenza urbana.

La stessa si potrà quindi arricchire della centralità dei sistemi di trasporto presenti e diventare luogo attrattivo per l'accessibilità e la connessione con le altre centralità urbane.

Viene quindi a rigenerarsi il contesto territoriale: Tamburi/Porta Napoli da area degradata con vocazioni legate soprattutto alla presenza dell'industria e sicuramente periferico ad area strategica vocata a configurarsi come Porta Nord/Ovest della città, luogo degli scambi e delle relazioni dal quale sarà possibile controllare i traffici maturati sulle banchine portuali e confezionati negli spazi retro portuali. In questo contesto trova piena collocazione la potenziale riqualificazione delle aree ferroviarie ovest luogo ormai svuotato delle operatività ferroviarie e idoneo a contenere edifici multifunzionali soprattutto legati al controllo delle attività portuali e potenziale sede del quartiere degli affari cittadino.

La rifunzionalizzazione e la riqualificazione di Porta Napoli potrà fungere da volano per l'intero contesto del quartiere Tamburi che trova nella trasformazione e nella rigenerazione il momento del rilancio urbano e del recupero delle dequalificazioni attualmente presenti e per l'intero contesto della Città Vecchia che vede nella rete dei Musei il volano della potenziale crescita del turismo

culturale nella Città di Taranto (I dati ultimi vedono il Museo del Castello Aragonese in Città Vecchia come il museo che attrae più visitatori nella Puglia).

La realizzazione di un "Masterplan per l'area Tamburi/Porta Napoli/Città Vecchia, ritenuto necessario per garantire uno sviluppo sinergico, condiviso e sostenibile delle diverse azioni in previsione sull'area, dovrà attivare processi di partecipazione come quelli che si sono attivati per la redazione del presente documento.

La previsione di collocare nella città vecchia un centro di assistenza al turista ove collocare servizi materiali e immateriali, quali la visita virtuale dei musei cittadini, a costituire il "motore" di tutte le iniziative a servizio dell'accoglienza turistica diventa imprescindibile nell'ottica di un rilancio turistico dell'Area.

Un altro nodo importante sul quale si gioca il futuro della città è quello della mobilità sostenibile che comprende il grande tema del trasporto pubblico di massa previsto nel Piano della Mobilità Sostenibile.

La realizzazione del parcheggio di scambio Croce a Tamburi/Porta Napoli collegato da linee veloci con l'altro parcheggio di scambio Cimino nella zone est della città (finanziati con fondi FESR 2007-2013 dalla Regione Puglia per un importo di € 7.907.546,00) hanno come obiettivo quello di limitare l'accesso in città delle auto provenienti dai Comuni limitrofi e limitare l'accesso ai bus extraurbani, diminuendo l'inquinamento nell'area cittadina già fortemente compromessa dal punto di vista ambientale.

Al fine di agevolare la fase di selezione si propone la seguente tabella che comprende la matrice di autovalutazione del livello di concorrenza della proposta.

La proposta è stata ammessa a finanziamento per 24ML€, con sottoscrizione del successivo piano di valorizzazione, e convezione per dare attuazione agli interventi previsti e finanziati. Il programma realizzativo è in attuazione con la prevista fase di bonifica preliminare, considerando quanto integrato con il C.I.S. al tavolo istituzionale costituitosi per dare attuazione alla Legge per Taranto.

IL Piano Nazionale per le Città 2012 ha approvato e concesso il finanziamento per il solo SOTTO AMBITO "Quartiere Tamburi"

Quartiere Tamburi, interessato dall'Accordo di programma Quadro "città" per la realizzazione del programma di recupero ambientale denominato "Progetto Coordinato di Risanamento del Quartiere Tamburi" già oggetto di finanziamento stralcio con la Delibera CIPE n.3/2006.

Assicurando il finanziamento ai due progetti pubblici :

1. Sotto progetto 1 – "Foresta Urbana", escludendo al momento la demolizione delle case parcheggio a ridosso delle collinette e assicurando la preventiva bonifica delle aree come prima fase di cantierizzazione. Importo € 8.805.000,00;
2. L'altro progetto pubblico per la "Realizzazione di housing sociale per la costruzione di 154 alloggi ERP", previa bonifica del sito come prima fase di cantierizzazione, recuperando l'originario progetto di nuovi alloggi, approvato con delibera di C. C. n. 127 del 21-22.11.2005. Importo € 15.000.000,00.

2.8.9 Il Piano Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU) Ambito 7 del DPRU – "La città periferica": "Talsano-Lama-S Vito

Attività di redazione del Piano Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU) Ambito 7 del DPRU – "La città periferica": Talsano, Lama, S Vito, Carelli – Determina Dirigente Pianificazione Urbanistica Edilità nr. 306/2013 e nr. 199/2015 sono state avviate le attività di individuazione dei professionisti esperti esterni a supporto dell'Ufficio interno individuato al fine dell'espletamento delle attività preliminari propedeutiche alla promozione del PIRU da parte del C.E. In data 25.10.2016 si è proceduto da parte del C.E. alla presentazione a Palazzo di Città, in sede pubblica, delle attività di analisi multidisciplinari e si procede attualmente alla redazione del PAL da parte dei Gruppi di sostegno locale individuati nelle sottozone di Talsano, Lama e San Vito

dopo specifici puntuali incontri nei tre ambiti sopra indicati per completare la fase di partecipazione e procedere. Risulta necessario tenere l'incontro congiunto con i tre Gruppi di Sostegno Locale come assicurato in precedenza dall'Ufficio.

Si è proceduto ultimamente alla sospensione dei termini di prosecuzione delle attività degli esperti eterni individuati per specifiche analisi al fine di non far trascorrere l'ultima fase del termine di cui alla convenzione di incarico sottoscritta con gli stessi da riattivarsi non appena possibile indicare come completare le loro attività di analisi a supporto del gruppo di lavoro interno.

Il sottoscritto è il RUP individuato dal 2016 dal precedente Dirigente quindi deve essere sostituito. Nel Maggio 2017 con l'arch. Florio è stato portato avanti unitamente il lavoro di sintesi, per individuare una specifica strategia generale con rappresentazioni grafiche puntuali che hanno modificato e integrato le precedenti. Le stesse sono alla attenzione della S.V. e che potremmo valutare unitamente se e quando Ella riterrà opportuno (documentazione inserita su base informatica nella cartella apposita nr.44 di cui all'archivio consegnato su hard disk esterno alla S.V. e ulteriormente in copia anche al dipendente Ing. Giovanni NARDELLI del Servizio di mia appartenenza, come richiestomi).

In ogni caso si rappresenta che successivamente è necessario, a mio personale avviso, se condivisa la strategia generale prevista dalle elaborazioni grafiche suddette, procedere:

1. Incontro unitario con i Gruppi di sostegno locale (GSL) per esaminare in modo congiunto i PAL presentati riguardanti i tre sotto-ambiti di intervento (1) Talsano, 2) Lama e 3) San Vito.
2. Predisposizione di uno schema-proposta, di specifico Avviso Pubblico per promuovere la partecipazione dei privati al PIRU con uniti elaborati scritto – grafici di riferimento ;
3. schema di deliberazione per approvazione del suddetto Avviso Pubblico da porre alla attenzione della Amministrazione Comunale.

L'Avviso Pubblico dovrà specificare :

- a) gli obiettivi pubblici e quelli di interesse pubblico -strategia generale - nel rispetto dell'idea guida del PIRU (indicata nel DPRU per ogni ambito) considerando le indicazioni degli stakeholder acquisite nei processi di partecipazione cittadina e nelle opzioni rivenienti dalle istanze di privati cittadini proprietari di immobili nelle aree perimetrate dal PIRU.(documentazione pervenute negli in Uffici della Direzione e ancora da riassumere in unico documento di sintesi;
- b) le modalità/criteri di partecipazione (livello del meta-progettuale e documentazione da allegare alla stessa);
- c) il riconoscimento degli incentivi da assicurare ai sensi della legge Regionale sulla Rigenerazione urbana prevedendo logiche di compensazione e perequazione urbanistica.

Rimane necessario riconoscere da parte dell'Ufficio (nucleo-interno) che è obbligatoria l'applicazione di nuove metodologie di comunicazione e servizi ai cittadini previsti dal progetto di partecipazione, approvato dal Consiglio Comunale con il DPRU (PAL), avviando la normalizzazione dei processi di partecipazione cittadina per l'acquisizione della conoscenza esperta da integrare a quella scientifica.

2.8.10 Proposta candidata al Bando per la riqualificazione delle Aree Urbane approvato con D.P.C.M. 15 ottobre 2015”.

Adempimenti successivi e consequenziali a quanto elaborato dal Servizio di appartenenza in precedenza nel novembre 2015 (riscontro alla richiesta di chiarimenti in ordine al possesso di requisiti di partecipazione al **Bando per la riqualificazione delle Aree Urbane approvato con D.P.C.M. 15 ottobre 2015”** dell'intervento denominato *”Recupero Edilizio/cambio di destinazione d'uso da sede Universitaria a sede per attività socio-culturali dell'edificio comunale denominato Palazzo Amati”* candidato a finanziamento ha come obiettivo il recupero e riutilizzo di Palazzo Amati nel rispetto di una strategia di rigenerazione riguardante il borgo antico, già illustrata nella relazione al punto G del Bando con connessione al programma di intervento complessivo inserito nel CIS.

2.8.11 Programma Straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia . DPCM 25 maggio 2016. "Valorizzazione delle aree ed edifici dismessi dalla Marina Militare a Taranto" - compendio denominato "ex Baraccamenti Cattolica" Q.re Tre Carrare - Battisti – proposta di programma candidata e ammessa a finanziamento.

Adempimenti e predisposizione della documentazione, necessaria per assicurare l'avanzamento della proposta ammessa a finanziamento che prevede interventi pubblici su aree demaniali dismesse, in precedenza ad uso della base navale della marina militare con sede nel mar piccolo, ora trasferita in "rada" in mar grande.

Costituisce un intervento di riutilizzo e riuso di immobili demaniali dismessi che ritornano alla città per la realizzazione nell'ambito denominato "ex Baraccamenti Cattolica" all'interno del borgo di origine ottocentesca e limitrofo al quartiere Tre Carrare Battisti

2.9 GLI STUDI

2.9.1 Il Programma Transnazionale Terra dell'U.E. : Progetto "POSIDONIA" Il partenariato. Il Posidonia /Taranto- i laboratori zonali. (anno 1996-2000).

Il programma Terra è un programma rivolto alle zone dell'Unione Europea che, per la loro specificità territoriale, sono più vulnerabili e stentano maggiormente a sviluppare una strategia integrata del territorio. Questo programma si pone come obiettivo la scoperta di nuove piste e soluzioni integrate che possano ovviare a questa vulnerabilità intrinseca e, in un secondo momento, servire da esempio per altre zone affini, ovvero proporre un nuovo metodo di sperimentazione suscettibile di ulteriori sviluppi nell'ambito della metodologia propria della pianificazione territoriale. Fondamentalmente, il programma propone un approccio globale, multisetoriale che sia attento alla interdipendenza delle diverse politiche settoriali e al loro impatto territoriale e assicuri che esse siano collegate in una strategia integrata. Questa metodologia potrà condurre senza dubbio ad un migliore uso dei fondi pubblici in programmi con un impatto regionale, in particolare nei programmi comunitari.

Nel luglio del 1996 il Comune di Taranto, insieme ad altri partner italiani, inglesi e spagnoli ha presentato alla Comunità Europea un progetto nell'ambito del programma pilota "Terra". Il nome del progetto era P.R.O.T.E.C.T.: Progetto per un Recupero Organico dei Territori Costieri in Cooperazione Transnazionale, "Dal Mar Piccolo un modello per l'Europa".

L'obiettivo principale del progetto consisteva nell'individuazione di una pianificazione territoriale che, attraverso il risanamento ambientale, conducesse ad un assetto urbanistico funzionale delle zone costiere. La scelta del Mar Piccolo come sito di interesse progettuale non è stata certo casuale per due ordini di motivi:

1. Innanzitutto la stessa Comunità nella direttiva 94/43/ CEE "Habitat" ha riconosciuto il Mar Piccolo sito di interesse comunitario (S.I.C.) data la sua rilevanza dal punto di vista ambientale e faunistico.
2. In secondo luogo per Taranto riveste un ruolo di elemento polarizzante e generatore di un più complessivo disegno della Città, in prospettiva di un Piano Regolatore non più incentrato su un discriminato sviluppo territoriale, ma basato su sistemi diversi tra di loro ecologicamente compatibili.

Nel dicembre dello stesso anno la Commissione Europea, DG XVI Politiche Regionali, pur non approvando direttamente il progetto P.R.O.T.E.C.T., lo considerava caratterizzato da "elementi molto validi e di qualità che meriterebbero di essere presenti nel programma Terra".

A tal fine la Commissione proponeva al Comune di Taranto di voler incorporare il suo progetto nella proposta presentata dalla Provincia di Napoli ed altri partner e intitolata Piano Territoriale di Coordinamento.

Dopo diversi incontri con la Provincia di Napoli e gli altri partner si sono delineate le linee guida che avrebbe avuto il progetto pilota approvato dalla Commissione europea e intitolato POSIDONIA.

Il progetto POSIDONIA (che prende il nome da una pianta acquatica protetta, molto diffusa nel Mar Mediterraneo, dalla cui salvaguardia e permanenza dipende la salvezza delle acque del bacino) è un progetto fondato sulla realizzazione di una rete tra zone urbane costiere nel Mediterraneo. Esso mira alla evidenziazione di una metodologia basata sull'analisi comparativa dei contesti locali per tutte le città partner coinvolte, attraverso cui può essere dimostrato il vantaggio economico della conservazione degli assetti naturali unici e mai riproducibili.

Il partenariato.

I partner di Posidonia sono:

- la Provincia di Napoli;
- il Comune di Napoli;
- l'Autorità Portuale di Napoli;
- il Comune di Taranto;
- il Comune di Palermo;
- l'Organizzazione per la Pianificazione e la Protezione Ambientale di Atene;
- il Comune di Barcellona.

Ad esclusione di Barcellona (Obiettivo 2), tutte le città partner rientrano nell'Obiettivo 1 dell'Unione Europea.

Nei primi mesi del 1998 si è costituito ad Atene il primo Comitato d'Orientamento della rete tra i responsabili del progetto e i direttori tecnici e si sono definite le procedure destinate all'implementazione del progetto stesso. Ogni città partner ha individuato nella sua realtà locale "quel sito" che deve essere interessato direttamente dal progetto Terra e, al fine di migliorare la conoscenza e ottimizzare gli scambi i partner si sono incontrati, varie volte nelle diverse città.

Dopo la firma della convenzione tra le città partner e al fine di realizzare una cooperazione del partenariato nella prospettiva di strutturazione di rapporti di collaborazione "in rete", si è deciso di procedere ad un'analisi comparativa delle diverse realtà e, in un secondo momento, all'individuazione di particolari temi di scambio che potessero essere sviluppati a livello locale da ogni partner e proposti agli altri.

Il Posidonia /Taranto- i laboratori zonali.

L'Atelier Taranto ha stabilito accordi finalizzati alla creazione di una rete territoriale, così come previsto nel sotto progetto della città ionica, in modo da accrescere la condivisione a livello locale e promuovere l'approccio bottom - up.

A tale proposito sono stati attivati 6 Laboratori Zonali corrispondenti alle 6 Circoscrizioni Amministrative che affacciano sul Mar Piccolo e precisamente: Tamburi, Paolo VI, Solito Corvisea, Tre Carrare Battisti, Borgo, Isola Porta Napoli.

I temi di scambio e cooperazione:

Relativamente agli specifici temi di scambio e cooperazione individuati dal partenariato, il Comune di Taranto, attraverso l'Atelier Taranto, ha sviluppato i seguenti temi:

Traffici ed economia marittima nel Mediterraneo sia dal punto di vista tecnico/tecnologico che attraverso un'analisi economica e giuridico-amministrativa; in questa azione Taranto è interessata in particolare con la Provincia di Napoli.

Delocalizzazione e riutilizzo delle aree dismesse e dismettibili:

informazioni e conoscenze soprattutto con il partner Atene, in quanto in entrambe le realtà questi fenomeni sono molti importanti e frequenti.

Trasformazioni infrastrutturali e gestione delle aree sensibili:

relativamente a questo tema Taranto e Barcellona hanno individuato un particolare elemento che accomuna le due città e che ha particolari implicazioni sulla verifica della sostenibilità; sarà quindi interessante scoprire quali elementi, soprattutto di ordine tecnico e tecnologico, possano condurre ad un metodo di approccio comune, pur rispettando le specificità di ogni realtà territoriale.

Viabilità, trasporti, intermodalità costiera sono temi di scambio attuabili con la provincia di Napoli.

Aree dismesse e dismettibili: I Cantieri Navali:

nel caso di Taranto il confronto su questo tema ha messo in campo lo studio sui Cantieri Navali Tosi.

Il loro impianto risale all'inizio del secolo scorso, localizzato sulla costa settentrionale del primo seno del Mar Piccolo, favorito essenzialmente dalle condizioni ambientali, dalla posizione strategica in riferimento al Mediterraneo e dalle economie prodotte dall'Arsenale M.M.

L'area destinata raggiunse negli anni una estensione di circa 150.000 mq.. Gli impianti intrapresero anche la costruzione di navi mercantili e della flotta subacquea della Marina Italiana.

Non subì danni durante il periodo bellico; la struttura sopravvisse, anche se con il ridimensionamento delle attività e con interventi speciali dei governi di allora, ai periodi di recessione economica post-bellici. Ma con la grave crisi petrolifera degli anni '70 iniziò la inesorabile crisi strutturale e di settore che ha portato allo smantellamento e alla recente dismissione da parte della Fincantieri.

All'interno dell'area esistono, attualmente in stato di forte degrado, edifici e strutture dell'architettura industriale inizio '900, spazi e impianti che legano strettamente il luogo al Mar Piccolo.

L'area dei Cantieri Navali, ormai quasi un toponimo, è di grandissimo interesse, ha forti potenzialità, è al centro di innumerevoli iniziative e progetti di riutilizzo e/o trasformazione, è attualmente di proprietà dell'Amministrazione Comunale ma di recente posta in vendita.

Trasformazioni infrastrutturali e gestione delle aree sensibili: il PRU Tamburi/Paolo VI:

il presente tema di scambio si basa sulla analisi delle azioni già promosse dall'Amministrazione Comunale di Taranto anche in coerenza con gli altri enti territoriali, relativamente all'ambito del quartiere Tamburi- Croce.

Tali azioni sono state:

I Progetti Pilota Urbani (PPU e LIFE AMBIENTE negli anni 1996, 1997 e 1998);

Il Programma di Recupero Urbano (PRU 1999) presentato all'esame della Regione Puglia per la selezione regionale ai fini dell'approvazione a finanziamento.

In particolare l'elaborazione della proposta PRU 1999 relativa al quartiere Tamburi Croce crea delle interconnessioni tra l'attività del Posidonia sul Mar Piccolo e le azioni di programmazione pubblico/privato.

Il quartiere Tamburi Croce è ubicato a Nord del nucleo antico ed è in alcune parti compenetrato

con il settore più industrializzato e più inquinato del territorio urbano.

E' a ridosso del Centro Siderurgico più grande d'Europa e delle infrastrutture ad esso connesse, delle maggiori arterie stradali e ferroviarie di collegamento a livello regionale ed interregionale. Densamente popolato e periferico, è caratterizzato da una struttura socio-economica in profonda crisi e da un tessuto edilizio in totale degrado, mentre l'area industriale è interessata dalla crisi economica che ha colpito in particolare il comparto della siderurgia.

Al tempo stesso l'area dell'affaccio costiero prospiciente il primo seno del Mar Piccolo, contiene un patrimonio paesaggistico, ambientale ed architettonico di relevantissimo interesse.

La perimetrazione del PRU TAMBURI/PAOLO VI prevede essenzialmente, al centro delle attività di programma, il depotenziamento residenziale, la nuova localizzazione di insediamenti di Edilizia Residenziale Pubblica, il miglioramento delle infrastrutture di urbanizzazione.

Inoltre, nelle sue linee generali, deve essere affrontato il problema ambientale relativo al inquinamento ambientale con particolare riferimento a quello atmosferico ed al degrado della città.

A fronte della allarmante situazione di degrado ambientale (studi dell'Organizzazione Mondiale della Sanità hanno sistemato Taranto al primo posto in Europa nella graduatoria della invivibilità ambientale), obiettivo fondamentale è quello di ridurre al massimo il fattore negativo di "Incremento di pressione sull'ambiente" favorendo gli interventi comunque finalizzati a minimizzare la "vulnerabilità umana" e la "vulnerabilità dell'ambiente".

Gestione delle trasformazioni naturalistiche fiume-mare e ripascimento delle spiagge: il fiume Galeso.

Per lo studio dell'area del fiume Galeso, riconosciuta come sito di grande importanza storica, naturalistica e paesaggistica, è stato recepito il Piano di Bonifica, Recupero Idrogeologico, Paesaggistico e Naturalistico del fiume e del suo bacino idrografico coordinato dall'Amministrazione Provinciale di Taranto e gestito dal comitato formato da Università, Comune, Provveditorato agli Studi, Istituto Talassografico, Associazioni Naturalistiche.

Gli intenti del piano si dirigono verso l'avvio di servizi di ricerca e sperimentazione legati ad esempio alla maricoltura e alla manutenzione boschiva, la strutturazione di un centro di documentazione permanente e di un osservatorio naturalistico, l'organizzazione di spazi destinati alla ricettività e allo svago, alle esposizioni.

L'Atelier Taranto.

Il ruolo svolto da ATELIER TARANTO a livello locale è stato anche quello dello studio, della raccolta e della divulgazione della conoscenza sul Mar Piccolo.

A tal proposito in forma preliminare è stata svolta una ricerca bibliografica attraverso la consultazione di testi storici raccolti presso la Biblioteca Comunale, l'Archivio Storico, la Marina Militare, l'Aeronautica Militare, il Genio Civile, il Corpo Forestale dello Stato, l'Istituto Talassografico e l'Osservatorio Meteorologico di Taranto.

Con l'avvio della vera e propria fase operativa e con l'obiettivo di selezionare tutti i possibili indicatori attraverso i quali semplificare, per quanto possibile, la complessità dell'area del Mar Piccolo e delle sue relazioni con la città, sono stati individuati ed avviati i campi di indagine multidisciplinare, secondo uno schema preliminare denominato "approccio metodologico di rilevamento", e con l'attività di studio e ricerca dei consulenti esperti nelle diverse discipline di cui si è dotato l'Atelier Taranto, tra cui i rappresentanti dell'Istituto Nazionale di Urbanistica - Sezione Puglia.

Lo studio del paesaggio;

Con la conclusione delle analisi sullo studio del paesaggio si è ricavata, tra l'altro, l'esistenza di una serie di aree critiche (ad elevata sensibilità), per ciascuna delle Matrici naturali, antropiche, percettive prese in esame, e di una serie di indicazioni che danno luogo a delle concrete proposte progettuali (Organizzazione del sistema paesaggistico-archeologico).

Se nulla si verificherà, nei prossimi 10-15 anni è ovvio che le aree manterranno inalterata la loro criticità (sensibilità alta; media; bassa) o si avrà un ulteriore peggioramento delle condizioni con il rischio che si perda la possibilità di recuperarle.

Nell'ambito delle Matrici Naturali: Biologiche sono state, ad esempio, individuate le seguenti aree: Mare Morto, Pineta Fucarino, Pineta Cimino, Fronte, Palude La Vela, Zona militare di Punta Penna, fiume Galeso, Citri. Nell'ambito delle Matrici Naturali: Fisiche sono state, sempre ad esempio, individuate o confermate le seguenti aree: Fiume Galeso, Canale D'Aiedda, Palude La Vela, entrambi i seni del Mar Piccolo. Nell'ambito delle Matrici antropiche e storico-archeologiche: un lungo elenco di siti storici tutti con sensibilità medio- alta. Nell'ambito delle Matrici Percettive sono state individuate l'area dell penisola di Punta Penna, fronte del Centro storico, fronte della Città moderna ed Arsenale.

Il resto del territorio non è privo di importanza ed ha certamente dei propri gradi di sensibilità ma, come è ovvio, l'analisi paesaggistica ha messo in evidenza solo i fenomeni che ha ritenuto determinanti e più significativi nel suo ambito disciplinare.

Tutte queste aree sono a rischio o per la pressione alle quali sono sottoposte (inquinamento) o per il progressivo depauperamento degli elementi (erosione, taglio di vegetazione, degrado degli elementi architettonici) che le caratterizzano. L'analisi ha quindi messo in evidenza per ciascuna area: le esigenze di tutela, gli usi ammissibili (eco-sostenibili), gli interventi di recupero e la necessità di una zona di rispetto che, nel caso dello Studio Biologico, è stata chiamata polmone energetico.

Inoltre lo studio sul paesaggio ha reso evidente l'esigenza di dare alle aree ed ai fenomeni evidenziati una organizzazione che deriva sia da esigenze interne sia, più in generale, dall'opportunità di rendere più leggibile il paesaggio del Mar Piccolo di Taranto. Il Mar Piccolo si caratterizzerà come sistema solo in conseguenza delle indicazioni provenienti dai vari gruppi di specialisti-progettisti e dalla popolazione.

Se nei prossimi anni verranno attivate Politiche di tutela e di valorizzazione ispirate ai criteri sopra enunciati è probabile che si innestino circoli virtuosi di conservazione e valorizzazione di un patrimonio che, nel caso contrario, è a forte rischio di essere irrimediabilmente compromesso.

Il ruolo dell' INU-Puglia nella costruzione della base di conoscenza per il Mar Piccolo.

Il Piano di gestione integrata dell'area del Mar Piccolo viene inteso anzitutto come risultato di processi di conoscenza del territorio da tutti i possibili punti di vista necessari per un corretto sviluppo dell'area. Questi processi di conoscenza possono in prima analisi ricollegarsi ai due livelli principali di conoscenza esperta e conoscenza non esperta.

Per conoscenza esperta vogliamo si intende tutto il bagaglio di notizie, dati, ricerche, studi, critiche, commenti riferibili all'area del Mar Piccolo grazie al contributo di studiosi, ricercatori, docenti e tutti coloro che operano nei vari settori delle Scienze con approccio qualificato, esperto, scientifico. Un insieme di attori che a Taranto, vista la buona presenza di istituzioni di ricerca, è abbastanza cospicuo.

Per conoscenza non-esperta, d'altra parte, si intende l'apporto di chi opera nel quotidiano dell'area, chi vive, chi usa e/o abusa, chi contribuisce allo sviluppo e/o al degrado dell'area per

motivi di tipo sociale, economico, psicologico, conscio e/o inconscio. Questo insieme di attori, che va da rappresentanti dei settori di attività locali (imprenditori, Enti di gestione ecc.) alle associazioni (ambientaliste, politiche, sindacali ecc.) a semplici cittadini o organizzazioni di cittadini, è ciascuno dotato di un proprio patrimonio di conoscenza non standard, non scientifica, ma essenziale per una corretta interpretazione dei bisogni e delle vocazioni e per l'ottenimento di implementabilità effettiva: il successo più probabile di qualsiasi ipotesi di piano.

Per la realizzazione di una ipotesi di piano efficace, che possa dischiudere scenari di sviluppo attendibili e gestibili, è impensabile prescindere dalla contemporanea comprensione e utilizzazione di entrambi i tipi di conoscenza suddetti.

Mentre la conoscenza esperta è acquisibile in formati standard o standardizzabili (giacché provenienti da un approccio scientifico, cioè non criptato, interfacciabile), la conoscenza non esperta si esprime il più delle volte in maniera implicita, criptata, difficile, complessa, così come complessa (cioè vera) è del resto la realtà con cui ha a che fare il moderno pianificatore.

Un utile supporto è quindi rappresentato da una "piattaforma valutativa e interpretativa", che è servita da supporto all'individuazione di strategie che necessariamente preludono al disegno di piano stesso. Queste strategie possono nascere opportunamente dall'incrocio tra le differenti expertises e dall'incrocio tra le expertises e il common sense. L'INU Puglia ha inteso fornire il suo contributo al progetto Posidonia intervenendo proprio su questi due momenti fondamentali.

L'approccio metodologico per la costruzione del processo di piano ha visto una prima procedura di costruzione di scenari, in cui sono intervenute le conoscenze esperte, per fornire proposte, verificare compatibilità, delineare eventualmente proposte strategiche.

Raccolte le ipotesi strategiche e i possibili scenari di sviluppo, questi sono stati sottoposti alla validazione del pubblico, inteso come insieme di tutti gli attori sociali, istituzionali, imprenditoriali già menzionati prima. Si sono già svolti due forum nei mesi scorsi, nei quali il ruolo dell'INU è stato quello del facilitatore,

con l'obiettivo di far emergere i conflitti in atto ex ante, e trasformarli per quanto possibile in istanze gestibili all'interno del processo di piano.

I risultati sono stati inferiori alle attese, soprattutto in termini di contributo degli attori e dei portatori di interessi locali. Alla buona rappresentanza di associazioni ambientali e di comunità, non ha fatto eco la pur auspicabile presenza di imprenditori locali, peraltro recentemente così partecipi di altre iniziative di provenienza UE (vedi le circa 200 domande presentate nel programma URBAN II).

Questo ha senz'altro limitato fortemente, ma non ha impedito l'arricchimento dello Schema Direttore di nuove istanze

Sono mancate, all'interno dei forum, le posizioni degli stakeholder imprenditoriali, eccezion fatta per i rappresentanti dei mitilicoltori, la cui rappresentatività è però limitata dal loro perdurante stato di abusivi, in mancanza di un regolamento vigente sugli usi degli specchi d'acqua.

L'assenza delle posizioni e dei contributi imprenditoriali ovviamente grava sulla completezza del quadro offerto dallo Schema di Sfondo definito dal lavoro svolto dall'Atelier e dai momenti pubblici di confronto. Tuttavia, la quantità degli sforzi profusi per raggiungere il coinvolgimento imprenditoriale (questionari, forum, contatti personali), rivelatosi purtroppo vani, consente ad oggi di trarre alcune conclusioni in grado di dar maggior corpo e giustificazione alle politiche di piano.

Anzitutto, va detto che le strategie rivenienti da questo Schema vanno integrate e rese

congrue con i programmi strategici e i piani di area più ampia, riferiti all'intero territorio comunale e attualmente in fase di definizione da parte del Comune di Taranto. Ciò consentirà di utilizzare le analisi macroeconomiche e di prospettiva riguardanti le potenzialità economiche del Comune e del distretto tarantino per particolareggiarne alcuni aspetti più interessanti verso l'area del Mar Piccolo, creando così possibile congruenza con i programmi sovraordinati.

In secondo luogo, la latitanza imprenditoriale, peraltro ampiamente prevedibile soltanto osservando la storica debolezza e esodipendenza del sistema industriale locale documentata negli ultimi due secoli, oggi diviene un oggetto delle politiche da intraprendere nell'area di Taranto e nel Mar Piccolo in particolare. L'eterna tensione del tutto e subito, del bassissimo tasso di sconto del futuro, che caratterizza Taranto così come tutte le aree meridionali (un piano che non produca profitti immediati è ritenuto ancora oggi un pericoloso vincolo allo sviluppo) deriva in gran parte dalla scarsa confidenza con i meccanismi macroeconomici, ancorché finanziari e creditizi, legati allo sviluppo sostenibile. Su questo punto, solo una formazione continua e scientificamente di alto profilo, come quella proposta dallo Schema di Sfondo, può essere in grado di deviare queste visioni imprenditoriali dal fiato corto verso orizzonti di crescita economica differenziati.

L'ambiente, l'agricoltura, la cultura, la tradizione, veri punti-forza di Taranto, costituiscono anche grosse opportunità di sviluppo, se solo osservate e affrontate con qualifica e competenza, attraverso processi di riqualificazione imprenditoriale scientifici e strettamente orientati.

L'esperienza del progetto Transnazionale del POSIDONIA è stata oggetto di specifica pubblicazione SIAE su CD Rom e pubblicazione della documentazione anche sul sito del Comune di Taranto.

2.9.2 Studio di Fattibilità “Contro molo Ecologico” (anno 2000)

Inquadramento dell'area

Area all'estremità occidentale dell'ambito portuale, a cavallo della linea ferroviaria, confinante con la radice del Molo Polisettoriale, con l'area ASe-2, con il territorio esterno e con il fiume Tara, che si intende recuperare e riqualificare a seguito delle problematiche ambientali manifestatesi dopo la realizzazione del Molo Polisettoriale con lo spostamento della foce del fiume Tara.

Destinazioni d'uso delle aree

La rilevanza di detta necessità è stata concretizzata con la predisposizione di uno Studio di fattibilità (le cui risultanze vengono recepite dalle presenti NTA) per la realizzazione di un'oasi ambientale che si configuri come “Contromolo ecologico” che possa rappresentare un contrafforte del Molo Polisettoriale ed una barriera di difesa della costa, in grado di realizzare:

adeguate opere di adattamento della foce del fiume Tara, così come essa si presenta a seguito della realizzazione del Molo Polisettoriale;

la ricostituzione, nelle aree adiacenti la foce, di vegetazione autoctona nel rispetto delle successioni naturali (fascia dunale, retro-dunale, macchia mediterranea); l'avvio di iniziative aventi finalità tecnico-scientifiche.

L'ipotesi di realizzazione di un “Contromolo ecologico” implica che venga approfondito il tema del risarcimento ambientale, inteso come tecnica di governo dell'ambiente. Si tratta di un tema di rilevante complessità in quanto l'entità delle perdite e del degrado provocati da manomissioni dell'ambiente non è calcolabile con parametri certi né in termini di individuazione degli stessi tantomeno in relazione alla loro quantificazione.

Il risarcimento deve pertanto essere inteso non soltanto quale restituzione delle risorse distrutte ma come messa in atto di processi di tecnologia ambientale che, relativamente alla scala di

riferimento e/o per risultati attesi, possano essere messi a paragone con la consistenza del danno subito.

L'ipotesi di realizzazione di un "Contromolo ecologico" in quest'area, pertanto, propone misure compensative degli effetti dello spostamento della foce del fiume Tara, che rendano la nuova sede del corso finale del fiume capace di svolgere correttamente il proprio ruolo.

Si propone di intervenire sulle aree circostanti il fiume non soltanto in termini di risarcimento ambientale ma anche costituendo le basi per la ricostruzione di un osservatorio privilegiato per attività di ricerca scientifica di base ed applicata.

Si tratta di opere di adattamento della nuova foce del fiume Tara che vanno oltre la sola sistemazione idraulica. In essa si parte dalla configurazione attuale assunta dal tratto finale del fiume Tara che, a seguito della realizzazione del Molo Polisettoriale, si conclude con una nuova foce (attraverso la mediazione di un bacino di laminazione).

Nell'attuale percorso della parte finale del Tara si ipotizza la collocazione di nuovi elementi funzionali riguardanti:

la regimazione delle acque (canale fuggatore, traversa mobile, briglia);

le attrezzature per l'approvvigionamento idrico supplementare (utilizzo delle acque depurate, pozzi di prelievo delle acque di falda, opere di presa, di scarico e di esaurimento);

un centro di verifica sulla qualità e caratteristiche delle acque immesse nel sistema ("atollo").

Inoltre nelle aree adiacenti si prefigura un intervento di ricostituzione della vegetazione autoctona rispettando le successioni naturali (fascia dunale, fascia retrodunale, macchia mediterranea).

Assetto plano-altimetrico

Determinato dallo studio di fattibilità recepito e mediante uno specifico piano di intervento, in relazione alla definizione della destinazione d'uso, che preveda la realizzazione dei seguenti interventi, anche in fasi successive (prima fase e ampliamento).

Sistemazioni idrauliche

Opere di ripresa –traversa mobile, impianto di sollevamento, vasche di accumulo; Canale fuggatore; Bacino di laminazione; Opere di scarico ed esaurimento;

Ampliamento scogliere di protezione;

Sistemazioni naturalistiche

Rimboschimento area parcheggi; Rimboschimento area oasi umida; Isolotti;

Ampliamento: Manutenzione pineta litorale; Ricostruzione areali macchia mediterranea; Ricostruzione zona umida; Barriere sommerse per ripopolamento; Ricostituzione/manutenzione praterie di posidonia oceanica;

Attrezzature per la ricerca

Atollo/Stazione di monitoraggio acque; Mesocosmi; Acquari sperimentali; Centralina meteo; Laboratori; Ampliamento: Laboratori; Barriere sommerse ; Gabbie galleggianti per acquicoltura; Zone marine sperimentali; Boa oceanica; Impianto ittiogenetico con avannotteria;

Attrezzature per la visita

Centro visite; Percorsi e arredi; Punti di avvistamento avifauna; Ampliamento: Centro visite; Approdo per piccole imbarcazioni;

Impianti tecnologici

Drenaggio acque meteoriche; Irrigazione (con funzione antincendio); Idrico- fognante, gas; Elettrico e di segnalazione; Climatizzazione centro ricerche-visite; Monitoraggio incendi forestali; Ampliamento: Drenaggio acque meteoriche; Irrigazione (con funzione antincendio); Idrico-fognante, gas; Elettrico e di segnalazione.

Tipi di intervento consentiti:

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

2.9.3 Linee programmatiche per la redazione del Piano Integrato di Recupero Territoriale (P.I.R.T.) - anno2004.

Il recepimento del Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/p) ha offerto l'occasione per monitorare il territorio e predisporre una documentazione più approfondita per l'aggiornamento e l'informatizzazione del Piano Regolatore Vigente. Si è giunti, quindi, come naturale evoluzione delle analisi effettuate, all'individuazione delle aree da assoggettare a Piani di Intervento di Recupero Territoriale, così come previsto dal PUTT/p stesso.

Il Piano paesistico regionale fornisce un'occasione irrinunciabile per porre rimedio agli effetti di una sostanziale insufficienza di strumenti urbanistici attuativi: abusi edilizi, alterazione degli eco-sistemi che caratterizzano il territorio comunale, mancanza di urbanizzazioni primarie e secondarie, espansione disordinata e carente di regole del tessuto edilizio, per lo più residenziale.

Il PIRT consente di dare nuove regole per la mitigazione dei danni provocati al paesaggio e, in generale, al "sistema città", a causa di una condotta finora poco attenta alla salvaguardia dei beni paesaggistici e alla valorizzazione di un territorio ricco di occasioni di sviluppo economico e imprenditoriale. Allo stesso tempo consente ai proprietari, laddove possibile, di assentire regolarmente gli immobili, rendendoli beni giuridicamente alienabili.

In questo documento si tracciano le linee programmatiche per la individuazione delle aree laddove l'ufficio ritiene sia necessario intervenire al fine di disciplinare con apposita normativa e con elaborazioni progettuali di livello esecutivo, oltre che l'eventuale sanatoria, anche la infrastrutturazione del sito, la destinazione ed eventuale edificazione delle aree interstiziali, le opere di mitigazione e di compensazione paesaggistico ~ ambientale.

Nel documento si riportano le analisi che hanno condotto ad individuare le aree maggiormente compromesse del territorio cittadino, definendo alcuni ambiti di intervento e rimandandone la perimetrazione effettiva alla fase di elaborazione esecutiva dei Piani di Intervento.

E' intenzione dell'ufficio includere i PIRT formati nel PRG adeguato al PUTT/p, costituendo essi comparti ai sensi della art. 15 della LR 6/79 e successive modificazioni e seguendo le procedure della variante urbanistica ai sensi dell'art. 16 della LR 56/80.

Risulta fondamentale, quindi, il coinvolgimento di tutte le forze politiche per stimolare il cittadino a partecipare a questo processo di riqualificazione e recupero del territorio, fornendogli i mezzi per comprendere l'importanza che i PIRT assumono per poter prevedere forme d'investimento economico ed iniziative di insediamento turistico.

Il documento ripercorre le fasi che l'ufficio ha seguito per la individuazione delle aree che si ritiene debbano essere assoggettate a PIRT. Da un'analisi in grande scala del territorio comunale, si passa all'esame dei contenuti legislativi dello strumento attuativo oggetto dello studio, per poi

giungere, scendendo di scala, alla deduzione delle aree dove proporre interventi di recupero, attestando la compatibilità delle scelte con le finalità di tutela e valorizzazione delle risorse paesaggistico - ambientali del territorio comunale.

In prima analisi si è riportata la zonizzazione del territorio comunale così come desunta dal Piano Regolatore Vigente, secondo macro aree in scala 1:50.000, allo scopo di verificarne l'effettiva attuazione e la eventuale discordanza con quanto di fatto realizzato. Si sono riportate, di seguito, in scala maggiore (1:15.000), le porzioni di territorio comunale laddove dal raffronto tra le previsioni di Piano e le effettive destinazioni di zona, si deducevano aree fortemente compromesse da insediamenti in difformità rispetto a quanto previsto dallo strumento generale.

Per completare la ricognizione dello stato giuridico e fisico della città si è riportata, sempre su grande scala, la mappatura del territorio dedotta da quanto previsto dal PUTT/p, secondo Ambiti Territoriali Estesi che danno indicazione di diversi livelli di valore paesaggistico da un massimo di "eccezionale" ad un minimo di "normale".

Secondo tale mappatura si è poi andati a verificare il "giudizio" assegnato dal PUTT/p a quelle aree che dalla prima ricognizione risultavano compromesse, nella medesima serie di tavolette al 15.000.

L'analisi dei contenuti legislativi e programmatici del PIRT così come previsto dal PUTT/p, nonché delle limitazioni delle previsioni insediative ai sensi, delle LLRR 56/80 e 30/90 e degli altri contenuti legislativi a questa problematica collegati, è servita come supporto teorico alla determinazione di quelle aree per cui risultasse prioritario l'intervento per consistenza degli interventi abusivi o per compresenza di violazione delle norme di rispetto dei beni e/o vincoli, oltre che di quelle dettate dalle norme di attuazione del PRG vigente.

Si è giunti, quindi, a perimetrare dieci aree, ognuna delle quali indicata sull'aerofotogrammetria del territorio comunale, sul PRG vigente e sugli ATE, in elaborati in scala 1:5.000.

Per ciascuna di esse una scheda descrive dettagliatamente la tipologia degli interventi realizzati, le caratteristiche giuridiche, morfologiche e paesaggistiche del sito ed indica le finalità che il Piano di Interventi consentirebbe di perseguire.

In conclusione si definisce, sulla scorta delle informazioni dedotte dalle norme tecniche di attuazione del PUTT/p e dalla normativa ad esse collegata, la struttura che ogni PIRT dovrebbe avere, in merito, oltre che agli obiettivi, alle fasi di lavoro, nonché ai criteri per la determinazione della sanabilità degli interventi secondo principi urbanistici e paesaggistici.

I contenuti di questo documento mirano a definire argomento aperto di scambio tra l'ufficio tecnico e tutte le figure che, in varia misura, ritengono di poter dare un contributo alla definizione di scelte atte a riequilibrare quelle zone del territorio di particolare pregio e sensibilità ambientale, che sono state compromesse da interventi antropici invasivi.

2.9.4 Lo Studio di Fattibilità per la STU di Porta Napoli (anno 2006).

Studio di fattibilità finalizzato alla costituzione di una società' di trasformazione urbana per la riqualificazione delle aree degradate del quartiere "Porta Napoli"

Con Convenzione n. 691 del 18.12.2002, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il Coordinamento dello sviluppo del territorio per le politiche del personale e degli affari generali – ha stabilito di erogare il finanziamento per l'attuazione dello studio di fattibilità, con riferimento allo specifico ambito di intervento individuato nella proposta presentata

dall'Amministrazione Comunale di Taranto (delibera di C.C. n. 150 del 29.10.2001);

Con deliberazione di G.C. n. 589 del 4.9.2002 è stato approvato il bando di gara per l'affidamento dell'incarico per la redazione dello studio di fattibilità di che trattasi (rettificato con delibera di G.C. n. 703 del 18.11.2002);

Esperate le attività di cui al citato bando di gara, con Determina Dirigenziale n. 198 del 13.08.2004, si è proceduto alla aggiudicazione definitiva alla Società ECOSFERA S.p.A. dello studio di fattibilità;

Lo studio di fattibilità ha riguardato le seguenti fasi:

1. Analisi (approvata con delibera di G.C. n. 19 del 11.02.2005);
2. Definizione del programma di trasformazione urbana (approvata con delibera di G.C. n. 392 del 29.07.2005);
3. Verifiche di sostenibilità e valutazioni (approvata con delibera di G.C. n. 570 del 23.11.2005).

In sintesi si individua lo stesso ambito che è stato descritto in sede di studio di settore, provvedendo ad accorpare le sottozone (da cinque passano a tre), che sono puntualmente descritte nelle allegate NTE che potrebbero (opportunamente vagliate anche dal Comune) integrare quelle già preadottate.

Elementi di criticità

Dopo la presentazione della terza fase di studio, da parte della Società incaricata dello studio di fattibilità, non ha trovato nessuna attenzione in tal senso.

Nel tempo non vi è stato un reale interesse dell'Ente a costituire una STU, in un ambito di studio poi interessato da programmi di intervento puntuali quali:

Progetto Coordinato di Risanamento del Quartiere Tamburi _ APQ città I° Atto Aggiuntivo;
Zona franca di Taranto;

In ultimo il Progetto alternativo al Sotto progetto 2 Ambito C del Progetto Coordinato di Risanamento del Quartiere Tamburi, che prevede " il Parcheggio Zona Croce" approvato in Ambito di Area Vasta tarantina.

2.9.5 Indagini, studi, rilievi finalizzati ad individuare un sistema di interventi di somma urgenza e programmi organici di conservazione integrata nel Borgo Antico (Isola) (2009).

Il programma suddetto dà impulso, tra l'altro, al riconoscimento delle necessarie preliminari indagini, studi, rilievi finalizzati ad individuare un sistema di:

- interventi di somma urgenza;
- programmi organici di conservazione integrata nella "Città Vecchia";
- norme semplificate e direttive di natura tecnica, al fine di indirizzare, consentire, sollecitare gli interventi dei privati, oppure coordinati pubblico-privati.

Nello specifico il programma di studi dell'Ente, per quanto riguarda la "Città Vecchia", prende in esame parti dello stesso centro antico (isola) che sono state rese inaccessibili per motivi di sicurezza, rimanendo abbandonati al progressivo degrado ed al devastante vandalismo.

Gli studi che si è ritenuto di effettuare, su parti significative dell'abitato, sono di seguito elencati:

- rilievo metrico / fotogrammetrico;
- rilievo e mappatura in appositi grafici delle finiture dei fronti esterni degli edifici:

- scialbature, intonaci, rivestimenti impropri;
- individuazione e rilievi dei degradi delle facciate degli edifici (*alveolizzazione, crosta, degrado antropico, distacco, effiorescenza, erosione per corrosione e per corrasione, patina biologica, vegetazione infestante*) in rapporto alla diversa esposizione al sole, alla posizione rispetto ai mari ed ai venti, alla estensione degli spazi antistanti, alle dimensione di strade e vicoli, all'altezza degli edifici;
 - mappatura degli edifici abbandonati con riferimento puntuale al patrimonio comunale e privato;

Il tutto finalizzato, per il recupero delle aree degradate, anche ai seguenti interventi:

rimozione macerie/recupero materiali crollati e conservazione eventuali elementi decorativi, con rimozione di vegetazione interessante le superfici stradali;

opere di presidio di strutture pericolanti, contemporaneamente o preliminarmente agli interventi indicati precedentemente;

Va rilevato come i fattori di inquinamento connessi con la contiguità con il comparto industriale e con il Porto di Taranto sono visibili anche su tutti i fronti del patrimonio edilizio del contesto urbano costituito dai quartieri sopra richiamati.

Il Complesso di indagini/analisi, completato da un gruppo di professionisti esterni, secondo un programma di progetto individuato e approvato dall'Ente, è stato integrato con ulteriori analisi effettuate dell'Ufficio Risanamento Città Vecchia - Borgo, anche attraverso un progetto formativo finanziato attraverso la Misura

4 URBAN II

In sintesi le indagini/analisi tutte risultano propedeutiche alle attività di riconoscimento del programma di rigenerazione urbana, atualizzando i rilievi del comparto del Piano di Recupero di via Nuova, adottato nel 1998, e alla rivisitazione del contesto normativo del Piano Blandino.

La Giunta Comunale con la deliberazione n. 191/2010 ha deciso di approvare le indicazioni di cui alla relazione generale, parte integrante dell'atto stesso, riguardanti l'ambito di intervento della città vecchia di Taranto per:

la formulazione di una proposta di programma di Rigenerazione Urbana ai sensi della legge Regionale n. 21/2008 da sottoporre alla attenzione successiva del Competente Consiglio Comunale;

con riguardo alla formulazione della proposta di programma di rigenerazione urbana nell'ambito delle Candidature previste ai sensi del Bando approvato con Delibera di Giunta Regionale n.2077 del 29.09.2010 quale proposta di Programma di Rigenerazione Urbana nella città vecchia di Taranto.

2.9.6 Indagini, studi , rilievi finalizzati ad individuare un sistema di interventi di somma urgenza e programmi organici di conservazione integrata nel borgo ottocentesco (2009).

Il Complesso di indagini/analisi, appena completato da un gruppo di professionisti esterni (secondo un programma di progetto, da me individuato e approvato dall'Ente), in sintesi risultano utili per la individuazione, tra l'altro, di criteri nel rilascio dei permessi a costruire esaminando gli interventi edilizi proposti dai privati ai vari livelli di architettura e actualización dei dati e indicatori utili per un piano/programma del Borgo Ottocentesco.

La delibera di Giunta Comunale n. 192/2010 stabilisce che le analisi/indagini eseguite debbano costituire il punto di ripartenza per la possibile actualización del Piano del Borgo, in Variante al

Vigente PRG, adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 871 del 26.07.1988 (vistata dal CO.RE.CO. al n. 23114 del 02.09.1988 e successiva Delibera di Consiglio Comunale n. 712 del 28.09.1989 alle (Osservazioni e Opposizioni pervenute - Controdeduzioni) e rappresenta un valido contributo per la possibile individuazione di specifico programma di rigenerazione urbana.

Le analisi effettuate costituiscono documentazione propedeutica necessaria per le fasi successive di:

- o individuazione delle aree/ immobili da interessare con puntuali piano di recupero ai sensi dell'ex. art. 27 della Legge n. 457/1978, nell'attesa della redazione e approvazione del piano esecutivo del Borgo, da sottoporre alla attenzione successiva del competente Consiglio Comunale;
- o attualizzazione del piano particolareggiato del Borgo, solo adottato dall'Ente con DCC n.871 del 26.07.1988, da sottoporre alla attenzione successiva del Competente Consiglio Comunale;
- o formulazione di una proposta di programma di Rigenerazione Urbana ai sensi della legge Regionale n. 21/2008, anche solidalmente alle aree ricomprese nell'Ambito più ampio già riconosciuto con la perimetrazione di URBAN II, da sottoporre alla attenzione successiva del Competente Consiglio Comunale;
- o di demandare alla competente Direzione Urbanistica il Coordinamento, anche intersettoriale, delle attività successive, con riguardo alla attualizzazione del piano del Borgo e formulazione della proposta di programma di rigenerazione urbana;

Relazione sintetica.

Le indagini svolte hanno interessato l'intera porzione della città di Taranto, così come delimitata ed individuata dal vigente P.R.G. e dalle sue relative N.T.A., denominata "BORGO". Collocata ad Est dell' Isola della Città Antica di Taranto, occupa una superficie di circa 109 ha, i suoi limiti sono rappresentati ad ovest dal Canale Navigabile, a nord dal Mar Piccolo e dalle aree dell'Arsenale Militare, a sud dalla Lungomare Vittorio Emanuele III mentre ad est in corrispondenza di via Leonida. L'Amministrazione Comunale, partendo da alcuni dati salienti contenuti nel Piano di Recupero del Borgo redatto nella metà degli anni '80, mai adottato, ha inteso fare un sostanziale aggiornamento delle informazioni in parte già contenute nel succitato Piano, affinché queste diventino propedeutiche all'attuazione di Programmi Operativi di Rigenerazione Urbana.

Struttura delle indagini.

Lo studio è sostanzialmente diviso in due parti, che unitamente sono mirate ad una generale conoscenza del Borgo.

La prima parte delle analisi è finalizzata all'apprendimento del valore storico, urbanistico e architettonico. L'indagine svolta tra i vari archivi Comunali e di Stato e in alcuni casi Privati e tra letteratura esistente, ha permesso di ricostruire filologicamente qual è stato il processo di formazione del Borgo a partire dall'attuazione del Piano redatto dall'arch. Davide Conversano (1865). Lo studio è stato oltremodo contestualizzato storicamente in scenari culturalmente e socialmente vicini alla realtà di Taranto e dei suoi più in vista rappresentanti dell' epoca, che naturalmente divennero protagonisti della costruzione materiale della nuova parte di Città, fattore che ha dato una facile lettura delle derivazioni delle scelte urbanistiche e architettoniche che hanno determinato l'attuale conformazione del Borgo Orientale.

Indagine fondamentale per la costruzione di una metodologia di lettura non soggettiva del patrimonio edilizio esistente, che nel suo insieme costituisce un importantissimo fattore di riconoscibilità ambientale.

Tutto ciò col fine di individuare i criteri e i modi di intervento mirati a una sua generale conservazione. Da una ravvicinata analisi della morfologia stilistica, possiamo notare come l'architettura del Borgo di Taranto sia determinata dalla coesistenza di linguaggi diversi in gran

parte legati allo Storicismo. Le architetture prese in esame si inseriscono tra il Neoclassico, il Neogotico, il Neorinascimento e il Liberty. L'Eclettismo perdurerà a Taranto come in altre città dell'Italia Meridionale, per oltre un trentennio del '900, la lontananza da ciò che accadeva in Europa e nel resto dell'Italia si spiega con la mancanza di riviste di prestigio e di una scuola e' per questo che tali fenomeni vanno oltre le loro convenzionali periodizzazioni. Lo stile che più di tutti si andò ad affermare e che si estese per più anni del '900 fu quello Neorinascimentale, per alcuni semplici motivi, uno legato al fatto che si riferiva a modelli di Architettura Italiana dei secoli XV e XVI, che non era da scoprire in campagne di scavo, inoltre il Rinascimento Italiano era rimasto nell'ideale un massimo riferimento estetico, ritenuto capace di adattarsi a varie tipologie edilizie ed in particolare a quelle per abitazioni. Infine una volta codificati gli elementi che costituiscono un edificio del periodo: tipo di cortile presente, bugnato ai vari ordini e/o agli angoli, finestre a timpano triangolare o arcuato, uso delle colonne, delle paraste, delle fasce marcapiano, dei riquadri e delle cornici, portali, potevano realizzarsi con materiali più ricchi come pietre e marmi, oppure con quelli più poveri come intonaci e stucchi. Nel 1919 il Barone Ameglio nell'eseguire i lavori di completamento dell'ormai famoso palazzo in Corso Due Mari, lascia un suo manoscritto riportante: "... dandogli uno stile 500 (Rinascimento) un po' meno pesante del Vignola..."

L'elaborato di sintesi finale, ovvero, la tavola "Classificazione del patrimonio edilizio esistente", vuole riassumere in se dati scaturiti da una mera catalogazione degli edifici, senza avere oltremodo la pretesa di creare una classifica di merito ne tantomeno di voler segnalare edifici che possono essere sostituiti.

Di contro la Tavola "Ambiti Urbanistici Omogenei" che riassume la precedente in macroaree urbane tende ad evidenziare possibili scenari di intervento, proponendo specificatamente per i tre ambiti individuati:

A1) Ambito di particolare valore Storico-Architettonico;

Si propongono interventi di Restauro, Consolidamento e Conservazione oltre ad una rigenerazione urbana che vada ad esempio a risolvere problemi legati alla mobilità, parcheggi e aree verdi andando automaticamente ad innalzare gli standard minimi e ad agire direttamente su valori

A2) Ambito di modesto valore Storico-Architettonico con situazioni di degrado;

Può essere oggetto di interventi più significativi e anche di sostituzione e necessità di riqualificazione urbana;

A3) Ambito di scarso valore Storico-Architettonico

Può essere interessato da più ampi interventi di rigenerazione, a scala urbana, fra l'altro la sua posizione lo individua come nodo connettivo tra il Borgo e la parte più Orientale della Città.

Le proposte di intervento riguardano dunque non operazioni puntuali, alla scala dei singoli isolati o dei singoli edifici, ma al recupero generale di questa porzione di Città puntando a ricostruire un'immagine complessiva che le politiche urbanistiche ed edilizie precedenti hanno compromesso.

La seconda parte delle analisi e' stata mirata a raccogliere informazioni atte a rappresentare quelle che sono le criticità dell'area in oggetto partendo da dati statistici che riguardano:

- Le aree destinate a parcheggio;
i dati metrici rilevati hanno evidenziato che i parcheggi disponibili sono appena sufficienti a soddisfare la popolazione residente, creando dunque un sistema che va in crisi con i reali flussi di mobilità quotidiana che interessano tutta l'area del Borgo;
- Le aree verdi;
quantitativamente sotto i minimi previsti dagli standard urbanistici e qualitativamente poco assimilabili ad aree di reale godimento, tenendo conto delle già problematiche condizioni ambientali a cui questa Città e' sottoposta;
- La popolazione residente e le abitazioni;

gli abitanti del Borgo Passano dai 38.000 dell'1981 ai 22.405 di oggi, e il 25% circa di questi ha superato i 60 anni di età.

Le abitazioni destinate a residenza costituiscono il 97% dell'intero edificato, la stragrande maggioranza sono state realizzate tra il 1919 e il 1945. L'84% del totale sono realizzate in muratura portante, ciò sta' ad indicare che sicuramente bisognerà effettuare indagini e opere per la messa in sicurezza degli edifici, alla luce delle nuove normative tecniche in materia di sicurezza sismica.

- La densità edilizia;

Il 5% degli edifici rispetta quelli che sono gli indici di rapporto vol/sup prescritti dal Piano Regolatore Generale (7mc/mq), il 95% raggiunge valori di varia entità e che spesso vanno a triplicare e quadruplicare quello prescritto, inoltre dal confronto tra planimetrie aerofotogrammetriche e planimetrie catastali si evince come la saturazione degli spazi all'interno degli isolati sia molto spesso derivata da interventi non autorizzati o comunque non denunciati.

Infine un'analisi della normativa vigente ha evidenziato che l'unico strumento normativo che attualmente disciplina gli interventi al Borgo e' il P.R.G. che attraverso le Norme di Attuazione cita:

ART.4 - Metodi di attuazione

L'attuazione della variante al PRG Comunale verrà effettuata nel rispetto del programma di attuazione di cui al succ. art. 65 secondo i metodi di seguito elencati: lettera b) a mezzo di Piani Particolareggiati,

ART. 43 - Zona di ricomposizione spaziale dell'edilizia esistente di tipo A (D3)

Definisce il Borgo come unità inscindibile e di alto interesse funzionale per il quale il Comune avrebbe dovuto redigere un Piano Particolareggiato. Stabilisce gli interventi possibili in assenza di Piano Particolareggiato:

- Opere urgenti ed indifferibili connesse con la salvaguardia dell'incolumità pubblica;
- Interventi isolati o raggruppati consensualmente per il Consolidamento, Restauro, Risanamento e Ripristino degli edifici dai quali non derivi alterazione delle linee di sviluppo orizzontali e verticali;
- Demolizione dei corpi di fabbrica interni e di saturazione.

Il Borgo di Taranto rappresenta un fondamentale elemento di identità e di coesione della nostra comunità e, pertanto, l'obiettivo di contrastarne il degrado e di sostenerne il rilancio deve rappresentare un reale priorità delle politiche urbane per Taranto.

Alla luce delle modifiche intervenute nel quadro normativo regionale e della nuova strumentazione a disposizione delle amministrazioni per le politiche urbane, è indispensabile abbandonare ogni riferimento a procedimenti e piani attuativi propri della passata legislazione urbanistica e puntare alla costruzione partecipata di uno o più programmi di rigenerazione urbana ai sensi della legge regionale 21/08.

Nella definizione concertata di tali programmi, occorrerà puntare sui seguenti obiettivi prioritari:

- identificazione di funzioni prioritarie in relazione alle quali orientare i processi di rigenerazione per un'identità condivisa del Borgo da proiettare nel futuro;
- potenziamento delle capacità di attrazione di attività e servizi per una rinnovata centralità del Borgo sotto il profilo economico, sociale e culturale;
- pieno rispetto delle esigenze di tutela e conservazione del patrimonio storico di pregio artistico ed architettonico e della complessiva identità del tessuto urbano del Borgo;
- creazione delle condizioni di convenienza per gli interventi di risanamento, recupero e

rinnovamento del tessuto edilizio;

- ampio coinvolgimento degli investitori privati per un'effettiva azione di trasformazione urbana nel segno della collaborazione pubblico-privato e della innovazione finanziaria;
- attivazione di un percorso di valorizzazione delle aree demaniali strategiche nei futuri assetti urbani del Borgo.

2.9.7 Porti e Stazioni (PIAU) (luglio 2010) Prestazioni integrative al PIAU Porti e Stazioni

Lo Studio ha individuato, in uno snodo di particolare rilevanza per il territorio tarantino, avente il proprio centro nell'area di Porta Napoli ed includente inoltre la Città Vecchia, l'area Croce e le aree immediatamente ad ovest di Porta Napoli - interventi integrativi a quelli già avviati o progettati negli scorsi anni.

L'analisi dei diversi piani e programmi in atto e/o in corso di definizione, ha fatto emergere le visioni ad essi sottese ed ha individuato le opportunità offerte dagli stessi per delineare lo scenario tendenziale.

L'area snodo, già inclusa nel PIAU Porti e stazioni, svolge funzione nel Piano Strategico di Area Vasta Tarantina e nel PUM di Area Vasta, con particolare riferimento alla riorganizzazione di reti strutturali e logistiche. E' parte inoltre della Zona Franca Urbana. La più recente proposta che la include è contenuta nello studio denominato Snodo Territoriale di Taranto, nel quale si assume che il territorio tarantino possa diventare snodo per le politiche di rilancio del territorio dell'Area Vasta.

Gli interventi eseguiti negli ultimi anni - numerosi quelli localizzati nella Città Vecchia - non appaiono inseriti in un 'progetto' di riqualificazione urbana coerente ed efficace.

Nell'area convergono alcune delle principali direttrici viarie che connettono la città di Taranto con i territori vicini, oltre alla stazione ferroviaria, al Porto Mercantile, a due porticcioli turistici e ad un approdo per il servizio idrovie.

Il nucleo centrale dell'area snodo include una porzione di territorio urbano quasi del tutto edificato, con una prevalente presenza di strutture, alcune delle quali oggi abbandonate, nelle quali si svolgevano attività di tipo commerciale e artigianale, ed una limitata presenza di edilizia abitativa ancora in uso.

La maggior parte delle strutture presenta livelli rilevanti di degrado urbano;

Porta Napoli è scarsamente frequentata; la mobilità di attraversamento utilizza semplici strade locali come strade interquartiere.

L'esame delle ipotesi presenti negli esistenti piani e programmi e dei 'limiti' emersi in fase di analisi dello stato di fatto dei luoghi, ha prodotto un ventaglio di proposte finalizzate al conseguimento dei seguenti risultati:

- fornire rilevante contributo alla riqualificazione dell'area esaminata, attraverso la realizzazione di interventi in grado di trasformare in luoghi di sviluppo alcune delle porzioni di territorio maggiormente degradate fra quelle individuabili nell'area urbana;
- elevare il livello di integrazione fra zone urbane contigue che attualmente 'scambiano' mobilità veicolare ma non interagiscono altrimenti;
- generare un'ampia area nella quale la mobilità ciclopedonale possa rappresentare una nuova opportunità per i residenti, oltre che un ulteriore elemento di richiamo per i potenziali turisti;
- incrementare la quantità degli stalli per la nautica da diporto, con miglioramento delle possibilità di fruizione delle aree riservate e potenziamento delle interrelazioni dei porticcioli

con le aree contigue;

- costruire le condizioni logistiche e strutturali per permettere ai turisti la possibilità di muoversi agevolmente e raggiungere le altre aree cittadine attraverso un efficiente servizio fornito dal sistema di trasporto pubblico;
- garantire un sistema di servizi di agevole fruibilità, in particolare con riferimento ai beni storico- culturali presenti all'interno dell'isola ed alla modalità per l'accesso ai siti.

Le proposte individuate riguardano sia azioni attraverso le quali conseguire la trasformazione dell'area in territorio snodo, sia interventi in grado di apportare modifiche rilevanti all'organizzazione della mobilità nella zona, con effetti positivi che estenderanno la propria efficacia ad altre aree cittadine.

Gli interventi ipotizzati potranno generare i seguenti effetti:

trasformazione dei collegamenti con la stazione ferroviaria, attraverso:

- o trasferimento al nuovo parcheggio in località Croce del ruolo oggi svolto da piazza della Libertà; il nuovo parcheggio potrà divenire il fulcro intorno al quale ridefinire gli spostamenti in area urbana;
- o riconfigurazione dei collegamenti fra il ponte S.Eligio e l'area Croce;
- o incremento dei collegamenti ciclo-pedonali fra l'Isola e la stazione ferroviaria, attraverso la creazione di percorsi protetti;

recupero e riqualificazione del nucleo centrale dell'area snodo (Porta Napoli) attraverso:

- o eliminazione dell'attuale viabilità di collegamento fra l'isola ed il quartiere Tamburi, con eliminazione del conflitto fra le attività insediate nella zona e la viabilità di attraversamento;
- o realizzazione di un percorso in grado di migliorare l'esistente viabilità di collegamento Tamburi-Isola e minimizzare le occasioni di conflitto fra la viabilità di attraversamento e le attività svolte in loco (commercio e artigianato);
- o riqualificazione dell'edificato esistente nell'area, con il recupero delle strutture, prevalentemente abbandonate, in precedenza sede di attività commerciali ed artigianali; creazione di aree riservate alla cantieristica e ad attività fieristiche e turistiche;
- o eventuale utilizzazione dell'area situata a ovest di Porta Napoli, di proprietà di RFI, per estendere l'area destinata ad attività fieristiche o, in alternativa, per localizzare nuove funzioni connesse con l'attività portuale;

incremento della fruizione pedonale e ciclistica dell'area esaminata, con particolare riferimento alla definizione dei seguenti itinerari:

- o collegamento del parcheggio in località Croce con la piazza della Libertà, ottenuto per mezzo di una struttura sospesa scavalcante il fascio di binari;
- o collegamento fra il ponte di pietra e la stazione ferroviaria attraverso l'uso protetto di via duca d'Aosta;
- o collegamento diretto e ininterrotto fra la nuova darsena riservata, nel molo S.Cataldo, alla stazione marittima passeggeri e la Città Vecchia;
- o possibilità di accedere -sfruttando i collegamenti fra i nuovi percorsi e le già esistenti strutture (lungomare Vittorio Emanuele II e via Garibaldi/via Cariatì)- al patrimonio storico- culturale presente in Città Vecchia, che include un percorso pedonale 'naturalmente' protetto;

riqualificazione dell'intero perimetro della Città Vecchia, attraverso l'avvio di interventi in grado di:

- incrementare la fruizione del lungomare Vittorio Emanuele II, attraverso l'allargamento del percorso pedonale, per mezzo della creazione di una passerella pedonale aggettante posta al lato del marciapiedi, sospesa all'esterno del perimetro dell'isola;
 - riqualificare l'affaccio a mare lungo le vie Cariatì e Garibaldi, anche attraverso interventi di recupero dell'edificato (via Cariatì e via Garibaldi), e di miglioramento della fruibilità del percorso pedonale lungo il Mar Piccolo;
 - incrementare la ricettività turistica, anche attraverso la realizzazione nel molo San Cataldo della nuova banchina per l'attracco di navi passeggeri;
 - realizzare il nuovo water front, interamente pedonale, esteso dal molo San Cataldo all'area nord-occidentale dell'isola, la cui continuità sarebbe garantita anche per mezzo dell'ampliamento del piccolo porticciolo oggi posto al di sotto della via Colombo;
 - realizzare un Centro di Distribuzione Urbana per la raccolta e lo smistamento delle merci, la creazione del quale permetterebbe sia il recupero di aree oggi in abbandono sia la riduzione del numero di mezzi pesanti che accedono alla porzione urbanizzata del territorio cittadino, con conseguenti positive ricadute sul totale delle emissioni inquinanti e sulla fruibilità delle sezioni viarie delle strade centrali;
- riorganizzazione della viabilità esterna alla città vecchia, conseguibile attraverso:*
- realizzazione di interventi finalizzati a permettere un più agevole collegamento delle direttrici di arrivo in città con l'area di sosta situata in località Croce;
 - riconfigurazione della circolazione veicolare nell'area compresa fra il Ponte di Pietra, la stazione ferroviaria ed i collegamenti con le principali direttrici, includendo anche nuovi sensi di marcia e rotatorie;
 - miglioramento della viabilità necessaria a raggiungere le aree ad est di Porta Napoli ove, lungo il Mar Piccolo, sono situati il Centro Ittico Tarantino ed il Nuovo Mercato Ittico;
 - trasformazione dell'area oggi sede di capolinea, posta fra via Cristoforo Colombo e la linea di costa (che viene trasferito presso il parcheggio Croce) in area riservata ad attività di minore impatto;
- riorganizzazione della viabilità di attraversamento della Città Vecchia e di collegamento fra le aree poste alle estremità dei due ponti, realizzabile per fasi alle quali far corrispondere differenti soluzioni fisiche e logiche:*
- in una prima fase, è ipotizzabile la realizzazione degli interventi individuati nello studio redatto da Lattanzio & associati, che prevede interventi esclusivamente logici e non necessita, quindi, di nuova infrastrutturazione.
Gli obiettivi della proposta (maggiore fluidità nel servizio di trasporto pubblico; più agevole accesso all'area per i residenti; disincentivazione dell'utilizzazione dell'isola quale percorso di attraversamento) sono del tutto condivisibili; permangono invece dubbi circa la reale capacità degli interventi di migliorare le condizioni della mobilità nell'area;
 - in una seconda fase, si ipotizza la realizzazione di un intervento di maggiore impegno che permetterebbe di affrontare e risolvere il problema del traffico di attraversamento della Città Vecchia che, in assenza di nuove infrastrutture, deve necessariamente percorrere sezioni stradali inadeguate.

La proposta innovativa prevede la realizzazione di un sottopassaggio, di collegamento fra la porzione orientale di via Garibaldi e l'area sita in prossimità del sovrappasso in Porta Napoli, nel

quale convogliare il traffico veicolare (autovetture, autobus, mezzi commerciali) in attraversamento.

2.9.8 LA ZONA FRANCA URBANA DI TARANTO

Con Deliberazione Consiliare n.79 del 17.07.2008 l'Amministrazione Comunale proponeva la Individuazione della Zona Franca Urbana da trasmettere alla Regione Puglia per il riconoscimento dell'Area di Taranto con riferimento alla legge n.296/2006 ,finanziaria anno 2007, che istituiva nel "Mezzogiorno D'Italia" le "Zone Franche Urbane" "ZFU" allo scopo di favorire lo sviluppo economico e sociale , anche tramite interventi di recupero urbano , di aree e quartieri degradati , con il supporto di apposito fondo di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009.

Tale atto evidenziava che la città di Taranto è attanagliata da gravi difficoltà sociali ed economiche a causa del dissesto finanziario dell'Ente Civico , dichiarato con Delibera del commissario Straordinario n.234 del 17.10.2006 , che ha contribuito ad aggravare la crisi occupazionale già esistente ed il degrado sociale e culturale dell'intero territorio.

Sono unite all'atto deliberativo puntuali analisi socio demografiche riguardanti l'ambito proposto come zona franca urbana .

Sono ricompresi nel perimetro della proposta ZFU di Taranto i quartieri: Tamburi, Porta Napoli, Città Vecchia, e Paolo VI , densamente abitati , interessati da particolare degrado ambientale e presentano fenomeni sociali di particolare gravità, tra cui un alto indice di disoccupazione e la carenza di centri di aggregazione socio-culturale.

2.9.9 CAPACITY BUILDING.

Servizi tecnici di "assistenza tecnica e progettuale a supporto dell'organizzazione comunale per l'attuazione di programmi di capacity building, mobilità urbana e territori snodo.

Con deliberazione di G.C. n. 13 del 12.02.2009 è stato approvato l'affidamento a Società specializzata di servizi tecnici di "Assistenza Tecnica e progettuale a supporto dell'organizzazione comunale per l'attuazione di programmi di Capacity Building, mobilità urbana e territorio snodo".

L'intervento in questione è finanziato con fondi rivenienti dal Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) di cui al D.M. 18.12.2003;

I Servizi sono stati aggiudicati all'A.T.I. tra la Soc. LATTANZIO & ASSOCIATI S.p.A. (mandataria) e le Soc. TPS s.r.l. e SIT & A s.r.l. (mandanti).

Con Contratto n. 8769 di rep. in data 06 novembre 2009 la su citata A.T.I. con capofila la Soc. LATTANZIO & ASSOCIATI S.p.A., assumeva l'esecuzione dei Servizi Tecnici di **Assistenza Tecnica e progettuale a supporto dell'organizzazione comunale per l'attuazione di programmi di capacity Building, mobilità urbana e territori snodo**".

Le attività previste sono state formalmente avviate il giorno 02.10.2009, come risulta dall'apposito verbale redatto in pari data, nelle more del perfezionamento contrattuale, come previsto dal bando di gara, le stesse sono state ultimate.

PREMESSA Generale

La città di Taranto attraversa una fase di radicale cambiamento delle politiche di gestione e pianificazione territoriale; l'economia urbana, sino ad oggi quasi esclusivamente imperniata sulle attività del settore dell'industria pesante, ha mostrato evidenti criticità in termini di sostenibilità ambientale e continuità di tenuta economica.

La Città ha oggi bisogno di una nuova politica urbana che, diversificando ed articolando le funzioni e le attività, consenta di esprimere appieno tutte le potenzialità che la collocazione

territoriale e la qualità urbana di Taranto hanno.

L'insieme delle azioni messe in atto dall'Amministrazione è rivolto, quindi, sempre più, verso la crescita di nuovi comparti dell'economia (turismo, terziario, industria leggera, risorse del mare) e verso attività di animazione e riqualificazione fisica e sociale.

Il territorio comunale è oggetto di progetti comunitari e di programmazione negoziata ormai definitivamente conclusi, nonché di piani, programmi e progetti da avviare e/o in corso di realizzazione.

Tuttavia, alla pluralità delle iniziative non corrisponde un quadro unitario di sviluppo sufficientemente definito, nel quale ciascuna azione trovi la propria collocazione ragionata e sistemica.

Inoltre la potenziale capacità progettuale dei soggetti locali e la loro propensione a forme di partenariato istituzionale e socio-economico, in grado di promuovere sul territorio significativi investimenti finanziari, presuppone il potenziamento della capacità e qualità dell'istituzione pubblica impegnata nella sfida del riposizionamento strategico, dell'immaginazione creativa e del consolidamento organizzativo attorno a forme innovative di trattamento dei problemi pubblici alla scala urbana.

In questo quadro l'Amministrazione ha inteso consolidare un percorso di miglioramento della propria azione, attraverso il ricorso ad un'attività di accompagnamento allo sviluppo, cooperazione ed assistenza tecnica,

Impegno caratterizzato da un complesso integrato di attività, professionalità multidisciplinari e formazione, a disposizione dell'Amministrazione Comunale, tale da garantire il corretto esercizio delle diverse fasi di programmazione e le condizioni necessarie per la realizzazione dei Programmi, in una logica coordinata con il partenariato istituzionale, sociale ed economico del territorio.

A tal fine, come previsto, è stata istituita una *task force* di esperti che ha affiancato le preposte unità organizzative comunali nelle fasi di programmazione, avvio e gestione degli interventi, con particolare riferimento a quei progetti connotati da un grado di definizione tale da essere suscettibili di immediata attuazione/cantierizzazione.

Si è previsto l'affidamento di servizi di assistenza tecnica e progettuale multidisciplinari, inquadrabili in tre distinti moduli operativi:

- 1) Azione di capacity building sul territorio, tesa al miglioramento della performance amministrativa, con particolare riguardo al rafforzamento delle strutture comunali preposte alla pianificazione urbanistica, programmazione e gestione di programmi di investimento complessi (finanziamento di € 823.810,00 – rinveniente dal Programma Innovativo in Ambito Urbano – Porti e Stazioni” - D.M. 18.12.2003, n. 4029);
- 2) Piano Urbano della Mobilità, inteso quale strumento di dettaglio ed approfondimento alla scala urbana del Piano della Mobilità già predisposto per il territorio oggetto di pianificazione strategica nell'ambito dei fondi strutturali 2007/2013, denominato “Area Vasta Tarantina” e comprendente 34 enti locali aggregati in virtù di apposita Convenzione sottoscritta in data 14.5.2007, (finanziamento di € 135.000,00 di cui € 90.625,15 con D.M. 16.6.2005, n. 942 ed € 44.374,85 con D.M. 5.10.2005, n. 1485);
- 3) Progetti di territorio snodo, per la definizione di studi, programmi e progetti che all'interno delle piattaforme territoriali strategiche siano capaci di far funzionare il territorio snodo di Taranto da commutatore tra i grandi flussi europei e i territori locali, incrementando i livelli di competitività e di coesione, attraverso il potenziamento delle reti infrastrutturali di interesse

nazionale e del sistema territoriale delle città, (finanziamento di € 340.000,00 rinveniente dal Programma Territorio Snodo – D.M. 17.12.2007 n. 3501/R.U.).

Obiettivi

L'obiettivo generale, è quello di contribuire al rafforzamento della capacità istituzionale ed amministrativa, che passa anche attraverso lo sviluppo delle competenze tecniche, giuridiche, economiche dell'organizzazione amministrativa, per il conseguimento degli obiettivi prefissati, nel contesto delle linee del Quadro strategico nazionale e degli strumenti di programmazione di livello regionale.

Complessivamente si tratterà di promuovere la costruzione di una più efficace cornice analitica, strategica e istituzionale per i processi di pianificazione urbana e territoriale e per la programmazione di investimenti per lo sviluppo economico e sociale del territorio jonico.

La solidità tecnica e il consenso istituzionale che sarà costruito potranno rafforzare in misura importante la posizione e la capacità di proposta della città nei confronti del partner regionale, dell'investitore pubblico nazionale e comunitario (nella programmazione 2007-2013) e degli operatori economici e finanziari agenti sul mercato dei capitali privati.

Attraverso l'assistenza ed il supporto, si intende acquisire e/o rifunzionalizzare una quantità rilevante di risorse al fine di rendere gli investimenti coerenti con le linee strategiche individuate. Le attività previste ed espletate hanno pertanto le seguenti principali finalità:

- predisposizione di un quadro strategico di coerenza, in linea con la volontà del Comune di una maggiore integrazione, in grado di definire le linee guida della trasformazione urbana, articolate dentro un unico sistema di fattibilità condivisa con gli attori a vari livelli coinvolti nei processi di trasformazione della città;
- messa a punto di uno scenario prospettico per il futuro concreto della città, connesso con le trasformazioni individuate nelle proposte progettuali già avviate o in corso di attuazione e dotato di una base circostanziata e giustificata per affrontare le future decisioni di governance;
- predisposizione di supporti all'Amministrazione al fine di garantire operatività alle scelte strategiche, anche attraverso percorsi immateriali e/o tecnico-professionali in cui il grado d'innovazione sia misurabile, in termini di efficacia ed efficienza, sui risultati;
- attività di formazione finalizzate a valorizzare competenze ed abilità ospitate all'interno dell'Amministrazione, definizione di strumenti e metodologie di base per il miglioramento continuo della prestazione pubblica, attraverso un processo di autovalutazione della prestazione amministrativa, in linea con la Direttiva 19.12.2006 della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento Funzione Pubblica.

Nello specifico si è inteso attribuire un incarico per sperimentare processi gestionali innovativi con particolare riferimento:

- al tema della Mobilità, inteso quale strumento di approfondimento alla scala locale, coincidente con il territorio comunale di Taranto, del P.U.M. di Area Vasta Tarantina, correlato al Piano Strategico 2007/2013. L'approfondimento riguarda le interazioni, alla scala locale, coincidente con il territorio comunale di Taranto, tra le emergenze trasportistiche di Taranto (porto, aeroporto, piastre logistiche, arsenale e marina militare) e la rete locale delle infrastrutture e dei trasporti;
- Analisi, studi ed interventi di miglioramento del sistema dei trasporti e della mobilità;

- Strategie per la valorizzazione del ruolo di Taranto quale città snodo di valenza strategica nel quadrante sud europeo;
- Strategie per la valorizzazione di Taranto quale sede di grande stazione ferroviaria e porto commerciale, industriale e turistico;
- Assistenza e supporto nel “montaggio” tecnico finanziario e gestione di programmi di rigenerazione e riqualificazione urbana, nell’ottica di assicurare la qualità e le finalità sociali dei programmi, la capacità dei finanziamenti pubblici di agire da moltiplicatori di risorse, la possibilità di conseguire la rigenerazione delle risorse pubbliche inizialmente investite da destinare a nuovi interventi; specifica priorità è attribuita all’attuazione dell’Accordo di Programma Quadro per il risanamento ambientale e la riqualificazione del “Rione Tamburi”;
- Strategie per il miglioramento della capacità del territorio di attrarre investimenti nei settori produttivi e dell’edilizia;
- Azioni per il potenziamento dell’offerta di housing sociale;
- Riorganizzazione e potenziamento del sistema integrato dei dati di base per la conoscenza del territorio amministrato, costituente condizione necessaria per ogni corretta azione di analisi e pianificazione/progettazione di programmi complessi ed interventi.

In tal senso sono comprese nei servizi di assistenza tecnica le seguenti attività:

- riorganizzazione ed implementazione della banca dati relativa al patrimonio immobiliare comunale e sua valorizzazione, compresa la realizzazione di software dedicato predisposto per l’aggiornamento dei dati tecnico finanziari (valori di mercato, ammortamento, costi di manutenzione ecc...);
- censimento dei relitti urbanistici;
- censimento e regolarizzazione dei rapporti concessori demaniali;
- elaborazione/restituzione dati in ambiente GIS;
- aggiornamenti cartografia tecnica, con restituzione derivata da riprese aeree realizzate appositamente ex novo in scala idonea per la redazione di cartografia in scala 1:1000 dell’area Isola – Città Vecchia e Quartiere Tamburi, oggetto di rilevanti programmi e/o interventi. La prestazione riguarderà la fornitura di file formato JPG dei fotogrammi aerei realizzati, file cartografici finali in formato AUTOCAD DWG completi di layout di stampa impostati sulla layer tematici propri della scala 1:1000 n. 2 copie di stampa su carta per ogni tavola.

3.0 I PIANI DI SETTORE

3.1 L'intesa città porto di Taranto (anno 2006 - 2007).

Espressione Intesa condizionata

Intesa città Porto, cui all'art. 5 della Legge n. 84 del 1994, propedeutica alla adozione del Piano Regolatore del Porto di Taranto (PRP) espressa dal Comune di Taranto ha determinato l'adozione del Piano del porto di Taranto, prevedendo specifici piani esecutivi di interfaccia città-porto da promuovere unitamente all'autorità portuale di Taranto, un porto che sia anche un porto-città.

Necessarie risultano le attività di redazione (aggiudicazione già effettuata) del RIR (Rischio di Incidenti Rilevanti) quale documento tecnico allegato obbligatorio del PRG Vigente di Taranto ai sensi del D.M. 21.05.2001 e Direttive Seveso. Quanto sopra risulta urgente anche ai fini della definizione della procedura di adozione definitiva del predetto PRP.

La legge n. 81 del 1994 prevede, all'art. 5, la cosiddetta Intesa Città Porto quale atto preliminare all'adozione del Piano Regolatore del Porto (PRP) da parte del Comitato Portuale.

A tal fine nei giorni scorsi gli uffici tecnici dell'Autorità Portuale e della Direzione Gestione Ambientale e Territoriale _ Area specialistica Edilità-Urbanistica del Comune di Taranto hanno convenuto sulla redazione della documentazione scritto-grafica necessaria e propedeutica all'espressione, da parte del suddetto competente Ufficio Comunale, del parere sugli aspetti urbanistici connessi con l'adozione del PRP, con l'intesa che per le elaborazioni grafiche di analisi e di progetto del PRP si dovrà considerare la cartografia di base della variante al PRG approvata nel 1978 nonché le indicazioni del PAI approvato recentemente.

Il PRP opera una distinzione, nell'ambito portuale, tra:

- ambiti con funzioni propriamente portuali;
- ambiti di prevalente funzione urbana, in cui gli obiettivi della pianificazione sono demandati dalla variante al PRG preordinata dall'Intesa alla adozione stessa del PRP;
- il PRG, tramite indispensabile variante, distinguerà, all'interno dei Distretti di trasformazione in cui ricadono, i settori a cui viene attribuita come funzione caratterizzante l'attività trasportistica di carattere portuale e nelle quali le funzioni ammesse sono demandate alla disciplina del PRP.

La Regione, nell'approvazione della variante al PRG, in ultima analisi, si dovrà esprimere in merito alla disciplina delle aree con prevalente funzione urbana (riconosciute tali, come si è visto, congiuntamente, in forza dell'intesa raggiunta, sia dal PRP che dalla variante al PRG), in quanto in queste aree la prevalenza della funzione implica anche la prevalenza della strumento ordinatore ad essa proprio. D'altra parte, la stessa L. 84/94 non include le funzioni urbane in quelle di competenza del PRP.

Questo stretta connessione dei due Piani rappresenta sicuramente una prima risposta al difficile tema dei rapporti tra strumenti urbanistici e PRP, introdotto dalla L. 84/94.

Muovendo da queste considerazioni, con l'approvazione del PRP:

- da un lato viene sancita l'esclusività della disciplina del PRG nelle aree con riconosciuta funzione urbana (che fa salvo, come già previsto sia dal PRP e dalla variante al PRG a seguito dell'Intesa, il ricorso ad Accordo di Programma tra Comune, Autorità Portuale ed altri Enti interessati per l'attuazione delle previsioni negli ambiti di più complessa interazione tra gli usi urbani e la funzionalità portuale all'intorno);
- d'altro lato, negli ambiti di esclusiva operatività portuale (poiché tali dovranno essere

riconosciuti anche dall'Intesa e dalla successiva variante al PRG), si rende operativa la programmazione delle attività portuali che costituisce l'oggetto proprio del PRP.

L'area in cui si esplica la funzione regolatrice del Piano Portuale, come stabilisce la l. 84/94, resta tuttavia limitata all'articolazione funzionale degli ambiti portuali ed alla relativa infrastrutturazione.

Pertanto, per ciò che attiene l'attuazione degli interventi previsti dal PRP:

per quelli di iniziativa delle Pubbliche Amministrazioni e degli Enti di diritto pubblico (opere portuali e infrastrutturali) si farà ovviamente ricorso alle intese di cui all'art. 81 DPR 616/77 (e successive modifiche);

per tutti gli altri, e cioè per quelli di iniziativa e natura privata, può invece farsi ricorso all'istituto della Conferenza dei Servizi in cui, in base alle previsioni del PRP; i progetti attuativi, in coerenza con quanto avviene nel restante territorio comunale, troveranno regolazione riguardo agli aspetti più propriamente urbanistico-edilizi, che esulano dalla sfera di competenza del PRP.

Importante e preliminare è precisare che il PRP in esame si configura certamente in variante al precedente strumento di pianificazione di Settore e ugualmente si propone in variante alle previsioni del vigente PRG adottato nel 1974 e approvato nel 1978 sicuramente da aggiornare.

Il PRP, inoltre, prendendo in esame solo l'ambito portuale strettamente connesso con l'operatività portuale, definito dal progetto di piano (AOP) porta a scelte e implicazioni fondamentali di tipo urbano determinando influssi nelle fasce retroportuali e negli spazi di prossimità con la città edificata antica e storicizzata.

E' indubbia l'esigenza-opportunità di aggiornare e regolamentare in variante al PRG, già nella fase di adozione dell'Intesa città-porto, tutte le aree contermini al porto stesso, a garanzia che in una città portuale come Taranto, il porto sia anche città contribuendo alla qualificazione di un ambito più esteso che determini, nel suo insieme, una dignitosa vetrina di presentazione quale ingresso alla città e sia elemento di studio approfondito per la visione di città.

In questa fase, chiaramente interlocutoria, preliminare e propedeutica alla Intesa di cui all'art. 5 della legge 84/1994, il Comune di Taranto può condividere l'orientamento assunto per la definizione del sottoambito (AOP) di operatività portuale che delimita le aree portuali propriamente dette, al fine di favorire l'accesso ai finanziamenti connessi con il miglioramento infrastrutturale di base e, fissando, come punto fermo, lo spostamento della zona doganale anche in assonanza con scelte già prefigurate e/o determinate con il contributo degli Enti territoriali interessati in tal senso, quali le adottate varianti al PRG a seguito della approvazione dei progetti del Distripark, Agromed, e Mercato Ortofrutticolo.

In merito al sottoambito (ACP), d'interfaccia città-porto, il Comune di Taranto ritiene necessario procedere ad ulteriori approfondimenti, anche con il contributo dei portatori di interessi anche diffusi, ai fini della possibile individuazione di una binata normativa (di PRG e di PRP) che nelle fasce retroportuali e di contiguità con la città edificata, possa tener conto dello stretto legame che esiste tra la parte storica del Porto di Taranto e la città vecchia e le aspettative della città stessa sul piano socio-economico-turistico e ambientale anche in considerazione delle prerogative della ex legge Seveso II con specificità al comparto industriale.

Quanto sopra tentando di allontanare e non confermare, come invece appare dalla proposta di PRP, un'area operativa industriale - commerciale ancora troppo a ridosso del Porto Storico, rendendo vana la possibilità di riconoscere, ora che è ancora possibile, una area,

anche quantitativamente, capace di esprimere le esigenze peculiari di un Porto Turistico senza le interferenze della operatività portuale industriale, anche relativamente allo specchio acqueo di competenza.

Si dovrebbe considerare un' ambito più esteso quale cerniera con la città e quale fascia urbana, tutta da progettare, strettamente connessa al porto storico e turistico. Inoltre bisognerebbe provare a cogliere l'occasione che il PRP può costituire per il ridisegno urbano, ai vari livelli, anche finalizzato al recupero dei quartieri cittadini più occidentali (Croce, Porta Napoli e Lido Azzurro) in coerenza con i programmi integrati pubblico-privati approvati dal Comune di Taranto (Piano di Risanamento della Città Vecchia, Progetto Coordinato Dei Tamburi, URBAN II, lo studio di fattibilità del CONTROMOLO ECOLOGICO e recependo le indicazioni di trasformazione ipotizzate dello studio di fattibilità per la costituzione di una STU per la riqualificazione del quartiere di Porta Napoli).

Resta inteso che le scelte prefigurate dai suddetti strumenti di programmazione redatti in assenza delle indicazioni del nuovo PRP potranno essere attualizzate proprio in relazione al nuovo assetto portuale proposto dall'adottando PRP tendendo alla necessaria coerenza tra l'assetto delle trasformazioni urbane e i contenuti programmatici del nuovo piano "strutturale" del porto di Taranto.

Come condiviso dai tecnici dell'Autorità Portuale, il Comune di Taranto dovrebbe indicare unitamente all'Autorità Portuale una disciplina urbanistica del sottoambito (ACP) per le fasce di territorio che costituendo il connettivo tra la città e le aree demaniali marittime (prendendo in esame le limitazioni poste dal piano di bacino, stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) della Regione Puglia recentemente approvato). L'individuazione di tali fasce di territorio e una specifica disciplina collegialmente condivisa si propone possa essere, tra l'altro, oggetto specifico dell'Intesa Città Porto quale atto preliminare alla adozione del Piano Regolatore del Porto (PRP) da parte del Comitato Portuale ai sensi del richiamato art. 5 della Legge n. 84 del 1994.

Ambiti territoriali interessati.

Le fasce di territorio da assoggettare a specifica normativa da richiamare nell'Intesa città-porto sono le seguenti:

- *Fascia ambientale del fiume Tara*

Area filtro tra l'abitato di Lido Azzurro e la parte occidentale del demanio portuale prevedendo soluzioni coerenti con PUTT/p e il PAI prendendo in esame lo studio di fattibilità del Contromolo ecologico. L'ipotesi di realizzazione di un "Contromolo ecologico" implica che venga approfondito il tema del risarcimento ambientale, inteso come tecnica di governo dell'ambiente. Si tratta di un tema di rilevante complessità in quanto l'entità delle perdite e del degrado provocati da manomissioni dell'ambiente non è calcolabile con parametri certi né in termini di individuazione degli stessi tanto meno in relazione alla loro quantificazione.

Il risarcimento deve pertanto essere inteso non soltanto quale restituzione delle risorse distrutte ma come messa in atto di processi di tecnologia ambientale che, relativamente alla scala di riferimento e/o per risultati attesi, possano essere messi a paragone con la consistenza del danno subito.

L'ipotesi di realizzazione di un "Contromolo ecologico" in quest'area, pertanto:

propone misure compensative degli effetti dello spostamento della foce del fiume Tara, che rendano la nuova sede del corso finale del fiume capace di assicurarne la funzionalità;

intervenire sulle aree circostanti il fiume non soltanto in termini di risarcimento ambientale ma anche costituendo le basi per la ricostruzione di un osservatorio privilegiato per attività di ricerca scientifica di base ed applicata.

- *Fascia ambientale di punta Rondinella*

Oggetto di pubblica tutela e conservazione polmone verde da destinare alla fruizione pubblica; Area di Punta Rondinella. E' un'area che rientra nei criteri definiti dall'art. 3.15 – zone archeologiche- del vigente Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio della Regione Puglia, in quanto (PUTT/P), in quanto trattasi di “*bene culturale*” segnalato, di riconosciuto rilevante interesse scientifico, ai sensi del titolo I del D.Lvo n. 490/1999 e s.m.i..

La zona archeologica di Punta Rondinella è individuata dal PUTT/P con elencazione riportata nelle relative Norme Tecniche di Attuazione (*segnalazione archeologica: villaggio neolitico*) ed è rappresentata nella cartografia tematica – Atlanti della documentazione cartografica - del PUTT/P (*vincoli e segnalazioni architettonici – archeologici: serie n. 5*) e, quindi , regolamentata dall'art. 3.15 e seguenti delle NTA.

Inoltre, l'area di Punta Rondinella, sul versante di ponente, è caratterizzata dalla presenza di una zona boscata (di circa 6.000 mq) con alberi di alto fusto ..., che si ritiene rientrante nei criteri definiti dall'at. 3.10 – boschi e macchie – e, quindi, “bene” costituente le componenti botanico-vegetazionali da tutelare (ancorché non tipizzato dal PUTT/P).

- *Fascia produttiva “piattaforma logistica”*

Area demaniale (ex. FF.SS.) per le interconnessioni anche con il tessuto urbano e considerando attualizzando lo studio di fattibilità finalizzato alla costituzione di una società di trasformazione urbana (STU) per la riqualificazione delle aree degradate del quartiere “Porta Napoli”.

- *Fascia pubblico-privata presidio Testa.*

Area di proprietà mista pubblico-privata stabilendo e assegnando funzioni a prevalente carattere urbano La struttura dell'ex Ospedale Testa, di recente ristrutturazione ed adeguamento con predisposizioni laboratoristici, è stata individuata quale centro sensibile delimitata nel piano di emergenza esterno nell'area di rischio di incidente rilevante di cui al D.lgs n. 334/1999.

In seguito all'approvazione del Piano di disinquinamento e risanamento per il territorio della Provincia di Taranto, con cui si ravvisava la necessità di costruire una rete di monitoraggio ambientale, con obiettivi di monitoraggio integrato sul territorio, l'ARPA (competente territorialmente) avvia le proprie attività con uffici sparsi sul territorio.

In considerazione delle diverse attività industriali, nonché delle attività pubbliche e private presenti nelle immediate vicinanze la struttura dell'ex Ospedale Testa potrebbe assumere una particolare funzione centrale in riferimento all'ambiente ed alle attività in emergenza;

- *Fascia pubblico – privata già individuata dallo studio di fattibilità della STU ambito 3 Zona industriale di via Metaponto e S. Brunone (int- 3 di PRP).*

Area a proprietà mista pubblico-privata che potrebbe essere assegnata a funzioni a carattere urbano prevalente con caratteristiche produttive-direzionali al servizio del polo industriale e polo portuale utilizzabile come “segno architettonico” per la riqualificazione paesaggistica dell'interfaccia terra-mare nel quartiere Croce e considerando attualizzando lo studio di fattibilità finalizzato alla costituzione di una società di trasformazione urbana (STU) per la

riqualificazione delle aree degradate del quartiere “porta Napoli”;

- *Fascia urbana del demanio ferroviario.*

Area di proprietà pubblica che potrebbe essere riconsiderata a fronte nella nuova funzione strategica assegnata alla stazione bellavista e ripensata rivalorizzandola per servizi logistici asserviti ad interessi commerciali del fronte orientale e per servizi di trasporto persone al servizio della mobilità marittima e considerando attualizzando lo studio di fattibilità finalizzato alla costituzione di una società di trasformazione urbana (STU) per la riqualificazione delle aree degradate del quartiere “porta Napoli”;

- *Fascia urbana del porto storico.*

Area a titolarità pubblica con funzioni commerciali di carattere residuale che potrebbe essere integrata per funzioni di tipo turistico asservite alla nautica da diporto e passeggeri e considerando attualizzando lo studio di fattibilità finalizzato alla costituzione di una società di trasformazione urbana (STU) per la riqualificazione delle aree degradate del quartiere “porta Napoli”;

- *Fascia residenziale di Porta Napoli.*

Area a titolarità pubblica che costituisce chiusura a nord-ovest dello specchio d’acqueo gestito direttamente dall’Autorità Portuale (ambito soggetto a prescrizioni del PAI) entro cui riorganizzare gli spazi al servizio dell’ambito città-porto turistico ancora tutto da definire e, nell’attesa di una nuova localizzazione per la stazione autobus e del trasferimento della attuale varco principale al porto e considerando attualizzando lo studio di fattibilità finalizzato alla costituzione di una società di trasformazione urbana (STU) per la riqualificazione delle aree degradate del quartiere “Porta Napoli”.

Perfezionamento dell’intesa comunale espressa con Delibera del Commissario Straordinario n. 116/06 per l’adozione nuovo Piano Regolatore del Porto di Taranto.

A norma dell’art. 5 della richiamata legge n. 84/94, l’ambito e l’assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate;

In tema di pianificazione portuale, è possibile seguire l’impostazione metodologica e di contenuto degli elaborati suggerite dalle “linee guida per la redazione dei PRP” diffuse con circolare del Ministero Infrastrutture e dei Trasporti n. 17778 in data 15.10.04.

Il citato art. 5 della legge 84/94 prevede la seguente procedura di approvazione del piano e relative varianti:

- Elaborazione e redazione del PRP da parte dell’Autorità Portuale ai sensi di legge;
- Intesa con il Comune sulla proposta di PRP;
- adozione da parte dell’Autorità Portuale;
- predisposizione del rapporto sulla sicurezza dell’ambito portuale;
- parere del C.S.LL.PP.;
- procedura di V.I.A.;
- approvazione del PRP da parte della Regione Puglia.

Con delibera n. 03/06 del 2.5.06 il Comitato portuale ha adottato, in via preliminare, il nuovo PRP al sol fine di condividere le impostazioni del piano redatto da TANGRAM e di procedere, pertanto, alla trasmissione dei relativi elaborati all’Amministrazione Comunale di Taranto per l’ottenimento della prescritta intesa.

L’Amministrazione Comunale di Taranto, prima di esprimere l’intesa, ha tenuto un

incontro/dibattito sul nuovo PRP c/o il centro congressi Subfor il giorno 25.7.06;

con delibera n. 116/06 del 25.8.06 il Commissario Straordinario del Comune di Taranto ha espresso l'intesa sul PRP elaborato dalla Autorità Portuale di Taranto nel rispetto complessivo delle condizioni/prescrizioni espresse nella relazione allegata al presente atto, sottoscritta dal Coordinatore e dal Dirigente dell'Urbanistica del Comune di Taranto;

con il medesimo atto veniva stabilito di provvedere conseguentemente, con separato atto, agli adempimenti immediatamente necessari per l'avvio delle procedure di variante al vigente PRG, riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP che la riqualificazione delle aree contermini tenendo conto anche delle eventuali;

indicazioni potrebbero essere espresse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dal Ministero dell'Ambiente in sede di esame del Piano del Porto, al fine di consentire la successiva tempestiva e contestuale approvazione da parte della Regione Puglia sia del Piano Regolatore del Porto di Taranto che del Piano Strategico delle aree contermini al Porto stesso.

Inoltre che per le condizioni e prescrizioni espresse al fine del raggiungimento dell'Intesa si rimanda alla relazione dell'Ufficio Urbanistico Comunale sopra citata allegata alla Delibera del C.S. n. 116/2006, che costituisce parte integrante del presente atto ai fini delle considerazioni e valutazioni tecniche/urbanistiche; l'Autorità Portuale al fine di conformarsi alle condizioni e prescrizioni contenute nella Delibera Comunale

6/06 per il perfezionamento dell'Intesa città-porto di Taranto ha redatto la seguente documentazione integrativa/sostitutiva agli elaborati scripto-grafici originari (le norme tecniche di attuazione revisionate TRN-RT-419/ Rev.06 ed i relativi elaborati grafici di piano) trasmessa all'Amministrazione Comunale con nota Autorità Portuale n. 5765/TEC del 18.7.07 e successiva nota integrativa esprimendosi in relazione al richiesto piano della sicurezza;

successivamente nella seduta del Comitato portuale di Taranto del 17.7.07, su proposta del Sindaco e, positiva valutazione da parte del Comitato portuale, è stato deciso di istituire un tavolo tecnico per l'esame della problematica inerente la possibilità di delocalizzazione delle attività di movimentazione delle rinfuse ILVA del 2° sporgente e di rimandare al Consiglio Comunale per gli adempimenti successivi inerenti il perfezionamento dell'Intesa città-porto di Taranto;

dagli stessi elaborati, sopra richiamati, presentati dall'Autorità Portuale al fine di ottemperare alle richieste di cui alla Delibera Comunale n.116/06, emerge l'accoglimento delle condizioni e prescrizioni nei limiti di seguito riportati solo in sintesi:

- adozione per il Sotto-ambito di interfaccia territorio-porto (tavola grafica C 2.1. di PRP) di un piano esecutivo preventivo alla realizzazione delle opere per le aree INT-1 INT-2 INT-4 e ASe-2, come richiesto dall'Intesa, stabilendo che gli Uffici Tecnici del Comune (Area Urbanistica – Edilità) e dell'Autorità Portuale redigano piani esecutivi con riferimento all'assetto del porto e delle opere portuali e marittime previste dal PRP. Le NTA saranno ritenute come semplice indirizzo di pianificazione;
- nell'area tipizzata IND-PRO-TRA del porto fuori rada, destinata a centri di produzione e trasformazione di energia, viene sancita l'esclusione del previsto rigassificatore;
- esclusione dall'ambito di competenza territoriale Portuale dell'area denominata DIST., come richiesto dal Comune ai fini del raggiungimento dell'Intesa, in considerazione della consistenza delle aree individuate e della probabile necessità di dover espandere ancora tale comparto logistico, verosimilmente nelle aree cittadine limitrofe, sancendo che l'area DIST rimanga di esclusiva competenza dell'Amministrazione Comunale e, pertanto, esterna alla perimetrazione del PRP.

Si è proceduto alla verifica della possibilità di delocalizzazione delle attività di movimentazione delle rinfuse dal 2° sporgente in altra zona portuale più distante dalla città ed individuazione dei necessari criteri di mitigazione ambientale per le operazioni di scarico e trasporto esplicitamente richieste dall'Intesa evidenziando le seguenti problematiche:

- le attività di scarico e movimentazione di rinfuse dal 2° sporgente sono parte del processo di produzione dell'acciaio dello stabilimento siderurgico ILVA che è a ciclo integrale (scarico minerali e fossile, parchi di deposito, agglomerazione, altoforni);
- il raggruppamento di professionisti TANGRAM, incaricati della redazione del PRP, ha elaborato una relazione tecnica a titolo "ottemperanza ed accoglimento delle condizioni e prescrizioni contenute nella delibera comunale n. 116/06 di espressione dell'intesa al PRP" ove viene ribadito che la delocalizzazione delle attività ILVA svolte al 2° sporgente non è attuabile nell'arco di validità di un PRP (10 anni). Infatti la delocalizzazione delle attività di scarico di rinfuse del 2° sporgente al 4° sporgente ILVA comporterebbe la realizzazione di complesse e costose nuove opere ed impianti e di modifica ed adeguamento delle esistenti;
- Viene accettato comunque l'impegno a individuare comunque i necessari criteri di mitigazione ambientali per le operazioni di scarico e trasporto delle rinfuse che, con l'ausilio delle nuove tecnologie, concorrano da subito al miglioramento delle condizioni complessive di vivibilità di un'area a rischio come quella dei quartieri limitrofi;
- necessita avere un PRP approvato al più presto per poter avviare la realizzazione in tempi rapidi delle nuove opere infrastrutturali ivi previste. Recentemente, peraltro, fonti governative hanno ribadito che saranno prioritari i finanziamenti nei porti dotati di PRP;
- di pertinenza e esclusiva responsabilità dell'Autorità Portuale; la redazione del rapporto di sicurezza dell'ambito portuale anche con le correlazioni a quanto prescritto in merito al Rischio di Incidenti Rilevanti in applicazione del D.M. 9 maggio 2001 del Ministero dei Lavori Pubblici e s.m.i. (Direttiva Seveso) richiesto quale prescrizione per l'Intesa con Delibera del C.S. n.116/2007;
- Di seguito l'Amministrazione chiamata ad esprimere l'Intesa Città-Porto di Taranto dava atto del raggiungimento della stessa a seguito dell'ottemperanza/rispetto delle condizioni e prescrizioni poste a base del raggiungimento della stessa con la delibera del C.S. n.116/2006;
- per quanto relativo alla compatibilità urbanistica si richiama/conferma quanto già puntualmente espresso con la relazione dell'Ufficio Urbanistico allegato della delibera C.S. n.116/2006.

A seguito di convocazione del presidente della Autorità Portuale con nota 6524/AGE/SP del 14.8.07 si è riunito il tavolo tecnico e che in ultima analisi, con verbale di riunione del 10.09.2007 presso L'Autorità Portuale, emerge che l'Amministrazione Comunale, rappresentata dall'Assessore dott. Alfredo Cervellera unitamente agli Assessori Dott. Calcante e dott. Pastore prende atto della condizione rappresentata dall'Autorità Portuale (Dott. Conte) e dal Dirigente della stessa (Ing. D'araio) circa l'attuale impossibilità di delocalizzare le attività di movimentazione rinfuse del 2° sporgente, soprattutto per tre ordini di motivi, in parte anche evidenziati nella relazione tecnica inviata al Comune:

- la mancanza di fondali, in altra zona del Porto, così profondi (min.28 mt.) da consentire alle navi che trasportano i minerali di attraccare;
- il limite temporale posto dal PRP (10 anni) che non consente in tempi relativamente brevi di realizzarne altri sporgenti fuori rada o di modificare la situazione esistente;
- la necessità, a causa della mancata approvazione del presente strumento urbanistico,

- di non perdere finanziamenti per il Porto di Taranto, indispensabili per il rilancio e lo sviluppo di una città che vive le conseguenze delle dissesto finanziario;
- Presso la sede dell'Autorità Portuale si è tenuta una riunione allargata alla Commissione Assetto del territorio (CUAT) del Comune di Taranto nella quale veniva presento dai tecnici della Autorità Portuale il PRP e rappresentate le motivazioni a base delle controdeduzioni espresse dall'Autorità Portuale alle condizioni e prescrizioni contenute nella Delibera Comunale n. 116/06;
 - La Commissione Assetto del Territorio pertanto ha espresso parere favorevole a maggioranza, per il perfezionamento dell' Intesa città-porto di Taranto, dando atto, tra l'altro, della impossibilità di localizzare le attività di movimentazione delle rinfuse del 2° sporgente per le motivazioni sopra esposte;
 - che l'Amministrazione Comunale è impegnata agli adempimenti necessari per l' avvio della procedura di Variante al Vigente PRG, riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP che la riqualificazione delle aree contermini tenendo conto anche delle eventuali indicazioni che dovessero essere espresse dal CSLP e dal Ministero dell'Ambiente in sede di esame del piano del porto;
 - che i Comuni hanno l'obbligo di predisporre nell'ambito del controllo dell'urbanizzazione, un documento tecnico, chiamato Rischio di incidenti Rilevanti (RIR) che costituisce parte integrante dello strumento urbanistico;
 - che l'Amministrazione Comunale non ha al momento redatto il RIR elaborato tecnico relativo al Rischio di incidenti Rilevanti in applicazione del D.M. 9 maggio 2001 del Ministero dei Lavori Pubblici e s.m.i. (Direttive Seveso);
 - che per quanto sopra non è possibile esprimere un parere solo sulla base delle analisi presentate dall'Autorità Portuale, relative unicamente agli scenari interni e esterni in relazione ai rischi di incidenti rilevanti derivanti dalle previsioni del PRP di cui l'Autorità Portuale si assume in proprio la responsabilità;
 - che rimane necessario verificare anche successivamente all'adozione del PRP da parte del Comune la congruenza dello studio redatto dall'Autorità Portuale in relazione alle prescrizioni che D.M. 9 maggio 2001 e s.m.i. che attribuisce al Comune quale ente territoriale competente, attraverso il documento tecnico del RIR il compito, al fine di scongiurare/escludere un eventuale, potenziale "effetto domino" in ragione della esistenza in zona: dell'abitato cittadino, della funzione industriale e petrolifera del porto, di altri stabilimenti industriali e delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Quanto sopra risulta necessario a garanzia della salute pubblica e della sicurezza del lavoro, garantendo per legge oltremodo che i cittadini siano informati sulla problematica;
 - che tuttavia l'Amministrazione Comunale ritiene pressante che le problematiche connesse alla sicurezza dell'ambito portuale ed, in conseguenza, delle aree al contorno fortemente urbanizzate, dovranno avere nelle sedi competenti tutti i necessari approfondimenti al fine di garantire la sicurezza e la salvaguardia della salute e incolumità delle persone;
 - che l'Amministrazione Comunale procederà con immediatezza alla attribuzione di un incarico specialistico specifico al fine di elaborare il documento tecnico relativo al Rischio di Incidenti Rilevanti (RIR) rimandando la verifica delle previsioni del PRP in fase successiva comunque, in ogni caso, prima dell'approvazione della variante al PRG vigente prevista successivamente all' adozione e promuovendo per il tramite dell' Ufficio ogni iniziativa finalizzata da subito ad interessare eventuali Enti e/o Istituzioni in "via eccezionale/sostitutiva" preposti in alternativa al Comune ad assicurare da subito

la sostenibilità ambientale e di sicurezza delle previsioni del PRP anche al fine di facilitarne l'iter di adozione /approvazione.

Il Consiglio Comunale con DCC n.41 del 18.10.2007 procedeva ad esprimere il perfezionamento dell'intesa sul PRP elaborato dalla Autorità Portuale di Taranto dando atto del rispetto sostanziale delle condizioni/prescrizioni espresse nella relazione dell'Ufficio Urbanistico allegata alla Delibera del Commissario Straordinario del Comune di Taranto n.116 in data 25.8.2006 e, tra l'altro, della impossibilità di delocalizzare le attività di movimentazione rinfuse del 2° sporgente per le motivazioni esposte in narrativa;

con tale atto deliberativo l'Amministrazione Comunale stabiliva:

- di procedere, alla stesura di uno schema di protocollo d'Intesa Comune- Autorità Portuale – Ilva da sottoscrivere dagli Enti suddetti al fine di garantire l'impegno a individuare congiuntamente i necessari criteri di mitigazione ambientali per le operazioni di scarico e trasporto delle rinfuse che, con l'ausilio delle nuove tecnologie, concorrano da subito al miglioramento delle condizioni complessive di vivibilità di un'area a rischio come quella dei quartieri limitrofi;
- che l'Amministrazione Comunale non avendo al momento redatto il RIR elaborato tecnico relativo al Rischio di incidenti Rilevanti in applicazione del D.M. 9 maggio 2001 del Ministero dei Lavori Pubblici e s.m.i. (Direttiva Severo) si riserva pertanto di procedere alla verifica, anche successivamente all'adozione del PRP, della congruenza dello studio redatto dall'Autorità Portuale in relazione alle prescrizioni che D.M. 9 maggio 2001 e s.m.i. che attribuisce al Comune quale Ente Territoriale competente, attraverso il documento tecnico del RIR. Tale verifica è finalizzata a scongiurare/escludere un eventuale, potenziale "effetto domino" in ragione della esistenza in zona: dell'abitato cittadino, della funzione industriale e petrolifera del porto, di altri stabilimenti industriali e delle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- di dare mandato alla Giunta Comunale e all'Ufficio Direzione Urbanistica-Edilità per gli adempimenti da adottare, con la massima urgenza, finalizzati alla l'attribuzione dell'incarico specialistico per la elaborazione e redazione del RIR nel Quanto sopra risulta necessario a garanzia della salute pubblica e della sicurezza del lavoro, assicurando per legge oltremodo che i cittadini siano informati sulla problematica;
- Il Consiglio Comunale ritiene e si auspica che problematiche connesse alla sicurezza dell'ambito portuale ed, in conseguenza, delle aree al contorno fortemente urbanizzate, dovranno avere nelle sedi competenti tutti i necessari approfondimenti al fine di garantire la sicurezza e la salvaguardia della salute e incolumità delle persone;
- di trasmettere il presente atto con gli uniti allegati all'Autorità Portuale per i successivi adempimenti ai sensi di legge;
- di trasmettere il presente atto alle competenti Direzioni Urbanistica-Edilità e Ambiente per le successive determinazioni di competenza anche in relazione alla predisposizione del protocollo d'Intesa Comune- Autorità Portuale –Ilva da sottoscrivere previa approvazione di rito al fine di garantire l'impegno a individuare congiuntamente i necessari criteri di mitigazione ambientali per le operazioni di scarico e trasporto delle rinfuse che, con l'ausilio delle nuove tecnologie, concorrano da subito al miglioramento delle condizioni complessive di vivibilità di un'area a rischio come quella dei quartieri limitrofi.

3.2 Elaborato Tecnico inerente al Rischio di Incidenti Rilevanti (RIR) (2010-15) presa d'atto del Consiglio Comunale con Delibera di CC n°229 del 10/11/2015.

Finalità

La funzione assegnata alle amministrazioni comunali dal D.M. 9 maggio 2001 è quella di approvare - sia attraverso l'applicazione del D.P.R. n. 447 del 20 ottobre 1998, sia attraverso le ordinarie competenze disciplinate dalla legislazione urbanistica nazionale e regionale – gli opportuni adeguamenti ai propri strumenti urbanistici, tenendo conto delle linee guida e degli indirizzi forniti dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia (se esistente).

Principi generali

Sono demandate alla pianificazione comunale, le analisi e le elaborazioni tecniche finalizzate all'individuazione delle aree sulle quali ricadono gli effetti prodotti dagli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, utilizzando i criteri dettati dal D.M. 9 maggio 2001. In particolare dovranno essere individuate le aree da sottoporre a specifica regolamentazione al fine di governare la trasformazione e lo sviluppo del territorio e garantire il rispetto di distanze minime tra lo stabilimento e gli elementi territoriali ed ambientali vulnerabili.

Nei casi di insediamenti di stabilimenti nuovi o di modifiche degli stabilimenti di cui all'articolo 10, comma 1, del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334, il Comune è tenuto ad effettuare una verifica della compatibilità territoriale ed ambientale del nuovo stabilimento o della modifica di quello esistente, secondo le direttive indicate dal D.M. 9 maggio 2001, e, nel caso non fosse riscontrata tale compatibilità, disporre una variante urbanistica che potrà essere adottata ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 447 del 20 ottobre 1998.

Nel caso, relativo ai nuovi insediamenti od infrastrutture attorno agli stabilimenti esistenti - qualora l'ubicazione o l'insediamento o l'infrastruttura possano aggravare il rischio o le conseguenze di un incidente rilevante - la verifica ha invece ad oggetto la compatibilità dell'intervento con la situazione di rischio dello stabilimento e, ove tale verifica abbia dato esito positivo, potrà essere disposta una Variante urbanistica secondo la normativa di carattere generale e nel rispetto del procedimento previsto dalla legislazione regionale.

Nelle ipotesi in cui il Comune non abbia ancora adottato la variante urbanistica l'insediamento di nuovi stabilimenti è subordinato al parere tecnico dell'autorità competente ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 334 del 17 agosto 1999.

Inoltre, occorre considerare che nelle more dell'adozione della variante allo strumento urbanistico è in vigore un particolare regime transitorio relativo all'attività edilizia nelle aree interessate dagli scenari di incidente rilevante. In mancanza della Variante, i titoli abilitativi edilizi devono essere rilasciati previo parere tecnico dell'Autorità competente ex art.21 del D.Lgs.334/99, sui rischi connessi alla presenza dello stabilimento, basato sullo studio caso specifico o su criteri generali. In tal senso, è stata introdotta nel D.M. 9 maggio 2001 una tabella (3b) di verifica della compatibilità territoriale con gli stabilimenti, da utilizzare come "criterio generale" per il rilascio di titoli abilitativi edilizi in assenza di Variante urbanistica. In via precauzionale, la tabella è più restrittiva rispetto a quella (3a) utilizzata nel caso di Variante urbanistica

Il regime transitorio, risulta articolato in due periodi:

Il primo, compreso tra il 13 aprile 2000 e il 1° luglio 2001, durante il quale le concessioni e le autorizzazioni edilizie – nonché le DIA, se, ai sensi delle leggi regionali allora vigenti, fossero state sostitutive di tali titoli abilitativi – dovevano essere rilasciate (o rese efficaci, nel caso di DIA) a seguito del parere preventivo dell'Autorità competente ex art.21 del D.Lgs. 334/99, con una

valutazione in ordine alla compatibilità della localizzazione degli interventi con le esigenze di sicurezza.

Il secondo è distinto in due fasi:

- la prima, dal 1° luglio 2001 al 1° ottobre 2001 durante la quale, ai sensi del comma 3 dell'art.14 del D.Lgs. 334/99 si sarebbero dovuti adeguare gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, ove ritenuto necessario, in ragione dell'ambito oggettivo di applicazione e della verifica di incompatibilità tra le previsioni di trasformazione e gli elementi territoriali e ambientali compresi nelle aree coinvolgibili dagli scenari di incidente;
- la seconda, a partire dal 1° ottobre 2001, attualmente in corso, nella quale, in tutti i casi di intervento ricadenti nell'ambito oggettivo di applicazione, le amministrazioni sono tenute a valutare la necessità di adozione di una Variante specifica.

L'adeguamento degli strumenti urbanistici da parte dei Comuni sarà realizzato attraverso tre distinte fasi (si veda il successivo paragrafo dedicato alla loro descrizione) caratterizzate dall'identificazione degli elementi territoriali ed ambientali vulnerabili, dalla determinazione delle aree di danno e dalla valutazione della compatibilità ambientale.

La compatibilità dello stabilimento con il territorio dovrà essere valutata in relazione alla sovrapposizione delle aree interessate dalle tipologie di insediamenti territoriali esistenti - secondo la vulnerabilità derivante dall'appartenenza alle categorie individuate al punto 6.1.1 dell'allegato al D.M. 9 maggio 2001 - con l'inviluppo delle aree di danno.

Le aree di danno corrispondenti alle categorie di effetti considerate individuano le distanze, misurate dal centro di pericolo interno dello stabilimento, entro le quali sono ammessi gli elementi territoriali vulnerabili, appartenenti alle categorie risultanti dall'incrocio delle righe e delle colonne rispettivamente considerate. Dovranno a tal fine essere utilizzate le tabelle 2, 3 a e 3b contenute nell'allegato al D.M. 9 maggio 2001.

La compatibilità ambientale dovrà invece essere valutata definendo gli effetti degli scenari incidentali con la classificazione in "danno grave" o in "danno significativo" come previsto dal D.M. 9 maggio 2001. Gli elementi ambientali da considerare sono definiti nel medesimo D.M.

In sede di pianificazione territoriale dovrà quindi essere effettuata una ricognizione dei beni rientranti nelle categorie elencate.

Contenuti dell'Elaborato tecnico "RIR"

Per gli stabilimenti industriali definiti ai sensi degli articoli 6 ed 8 del D.Lgs. 334 del 17 agosto 1999 i Comuni sono obbligati ad adottare, in sede di formazione dei propri strumenti urbanistici di carattere generale o con Variante integrativa ai medesimi, un apposito Elaborato Tecnico inerente al Rischio di Incidenti Rilevanti (RIR) relativo al controllo dell'urbanizzazione. Esso dovrà contenere, come previsto nell'Allegato tecnico al D.M. 9 maggio 2001:

le informazioni fornite dal gestore dello stabilimento;

l'individuazione e la rappresentazione su base cartografica tecnica e catastale aggiornate degli elementi territoriali ed ambientali vulnerabili;

la rappresentazione su base cartografica tecnica e catastale aggiornate dell'inviluppo geometrico delle aree di danno per ciascuna delle categorie di effetti e, per i casi previsti, per ciascuna classe di probabilità;

l'individuazione e disciplina delle aree sottoposte a specifica regolamentazione risultanti dalla sovrapposizione cartografica degli inviluppi e degli elementi territoriali di cui sopra;

gli eventuali pareri delle Autorità competenti ed in particolare quello dell'autorità di cui all'art. 21 comma 1 del D.Lgs. 334 del 17 agosto 1999;

le eventuali ulteriori misure che possono essere adottate sul territorio, tra cui gli specifici criteri di pianificazione territoriale, la creazione di infrastrutture e opere di protezione, la pianificazione della viabilità, i criteri progettuali per opere specifiche, nonché, ove necessario, gli elementi di correlazione con gli strumenti di pianificazione dell'emergenza e di protezione civile.

Norme tecniche di attuazione degli strumenti urbanistici

L'art. 14 del D. Lgs. 334/99 prescrive che le Amministrazioni Comunali interessate da stabilimenti a rischio di incidente

rilevante adeguino i propri strumenti urbanistici generali alla nuova disciplina.

Il processo di adeguamento degli strumenti urbanistici, previsto all'articolo 4 del D.M. 9 maggio 2001 è definito nel

punto 5 dell'allegato al medesimo D.M. e si articola in tre fasi principali nelle quali sono specificatamente individuate le attività necessarie per perfezionare il processo di adeguamento degli strumenti urbanistici.

Fasi previste dal cap. 5 del D.M. 9 maggio 2001	Compiti assegnati dalla disciplina del D.M. 9 maggio 2001 ai Comuni	Attività interpretate e sviluppate dal PTC (se esistente) e ulteriori compiti a carico dei Comuni
<p>FASE 1 Identificazione degli elementi territoriali ed ambientali vulnerabili in un'area di osservazione coerente con lo strumento urbanistico da aggiornare</p>	<p>Ricognizione degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nel territorio</p>	<p>Integrazione dei dati contenuti nel PTC (se esistente).</p>
	<p>Individuazione degli elementi ambientali e territoriali sensibili in un'area di osservazione</p>	<p>Integrazione dei dati contenuti nel PTC (se esistente). In sede di predisposizione del RIR, il Comune può prendere in considerazione ulteriori elementi di livello locale che contribuiscono a determinare meglio le conseguenze sulle persone e sul territorio degli eventuali effetti di eventi incidentali.</p>
	<p>Analisi delle destinazioni d'uso della pianificazione vigente anche non ancora attuata</p>	<p>Verifica che il Comune è tenuto a realizzare in previsione di un eventuale adeguamento della propria strumentazione urbanistica e della regolamentazione delle aree interessate nell'ambito delle limitazioni previste dalla variante da adottare</p>
<p>FASE 2 Determinazione delle aree di danno</p>	<p>Rappresentazione cartografica delle aree di danno, come individuate in base alle informazioni fornite dai gestori e le valutazioni del CTR e sovrapposizione delle medesime con gli elementi territoriali ed ambientali vulnerabili</p>	<p>Integrazione dei dati contenuti nel PTC (se esistente). Acquisizione di eventuali aggiornamenti da richiedere ai Gestori e all'Autorità competente. Per quanto riguarda le aree di danno ambientali è necessario che i Comuni acquisiscano ulteriori dati elaborati dai Gestori dei singoli stabilimenti per ciascuno scenario incidentale e per ciascun effetto previsto. Nel caso tali scenari interessino più Comuni, è opportuno il coordinamento tra i Comuni interessati a cui devono comunque essere trasmessi i dati per gli eventuali adeguamenti.</p>

<p>FASE 3 Valutazione della compatibilità territoriale ed ambientale</p>	<p>Determinazione delle destinazioni d'uso compatibili con la presenza degli stabilimenti, in funzione delle quali deve essere introdotta una specifica regolamentazione delle aree interessate</p>	<p>Spetta ai Comuni, secondo quanto disposto al punto 3 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001, quali autorità competenti in materia di pianificazione urbanistica:</p> <ul style="list-style-type: none"> eseguire la valutazione della compatibilità ambientale e territoriale, anche sulla base dei criteri integrativi stabiliti dalla Provincia, redigere l'Elaborato R.I.R. assumere, ove necessario, la variante allo strumento urbanistico, ovvero procedere alla sua conferma. <p>Per quanto riguarda la compatibilità territoriale, per identificare le categorie compatibili con lo stabilimento si applica la tabella 1 allegata al D.M. 9 maggio 2001 procedendo quindi alla determinazione delle categorie compatibili con lo stabilimento con l'applicazione delle tabelle 3a e 3b del medesimo decreto.</p> <p>Per gli elementi ambientali sono stati definiti i criteri per la loro identificazione sulla base delle categorie individuate dal D.M. 9 maggio 2001, che rappresentano il livello di precauzione da utilizzare nel caso non siano forniti dal gestore elementi significativi per la valutazione.</p>
--	---	---

Punti qualificanti del processo di adeguamento sono: delimitazione delle aree di danno; definizione delle misure per la riduzione del rischio; problematiche relative ad aree con particolari caratteristiche.

Per quanto riguarda la delimitazione delle aree di danno ambientale e quindi per la valutazione della compatibilità ambientale, i Comuni assumono dai gestori, per ogni stabilimento soggetto agli artt. 6, 7 ed 8 del D. Lgs. 334/99, informazioni aggiornate relative a:

- la presenza di sostanze pericolose per l'ambiente (N) o di sostanze tossiche per l'uomo (T/T+) di cui all'Allegato 1, parte 2 del D. Lgs. 334/99 eventualmente presenti nello stabilimento;
- le classificazioni dei depositi di GPL o altri liquidi facilmente infiammabili o tossici;
- l'eventuale incidenza dei danni ambientali derivanti dagli scenari incidentali ipotizzati sugli elementi ambientali presenti nell'area di osservazione;
- la dimensione delle aree effettivamente interessate dagli eventi incidentali ipotizzati e la conseguente distanza tra stabilimento ed elemento ambientale per garantire condizioni di sicurezza;
- i tempi di bonifica e di ripristino ambientale dei siti (superiori o inferiori ai due anni).

Rispetto a quanto previsto dal D.M. 9 maggio 2001, è possibile definire oltre ai limiti "minimi" ulteriori strumenti e misure per la riduzione e/o la mitigazione del rischio, che comprendono:

- le certificazioni ambientali;
- la sicurezza degli stabilimenti esistenti tramite:
 - le misure tecniche complementari,
 - gli accorgimenti ambientali o edilizi,
 - le fasce di protezione;
- la sicurezza di quelli da insediare tramite:
 - le misure tecniche preliminari di mitigazione e prevenzione, requisiti minimi delle aree produttive insediabili da nuove localizzazioni di stabilimenti a rischio;
 - i profili di protezione civile e di presidio del territorio.

Sono anche da approfondire le problematiche relative ad aree particolari come le localizzazioni ai confini Comunali, in ambito Portuale e Provinciali.

Il Piano regolatore del Porto (PRP) di Taranto oggetto, nello specifico, dell' Intesa Città-Porto di Taranto espressa, in ultima analisi, con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 41 del 18.10.2007, propedeutica alla adozione, in variante al vigente PRG, del PRP stesso da parte dell'Autorità Portuale di Taranto prevede necessari approfondimenti (effetto domino).

Sono altresì da promuovere gli approfondimenti, le misure per consentire il coordinamento nell'ambito del PTC Provinciale attualmente in redazione anche in relazione al tema specifico.

Infine deve essere anche regolamentato il regime transitorio sia per quanto riguarda il processo di attuazione del D.M. 9 maggio 2001, che per il delicato aspetto delle

modalità di espletazione dei procedimenti edilizi, in attesa che entri in vigore la nuova normativa attraverso un'eventuale Variante allo strumento urbanistico comunale.

Per l'adozione della variante integrativa al PRG, attraverso la predisposizione dell'Elaborato tecnico RIR, che diventa parte integrante dello strumento urbanistico, i comuni sono tenuti a disciplinare, mediante l'adeguamento delle norme di attuazione, le trasformazioni ammissibili nelle aree soggette agli effetti degli scenari di incidente rilevante.

Da un punto di vista generale l'adozione della variante urbanistica discende direttamente dal dettato normativo e non ha necessità di specifica motivazione. In ogni caso la giurisprudenza in materia ha sempre evidenziato che non sussiste uno specifico onere di motivazione circa le scelte urbanistiche effettuate con atti di carattere generale, essendo allo scopo sufficiente che dette scelte trovino una razionale e coerente giustificazione nelle linee portanti della pianificazione, esposte nei documenti posti a corredo del piano. Ciò esclude, in particolare, la necessità di una motivazione che ponga in comparazione gli interessi pubblici perseguiti dall'ente pianificatore con quelli confliggenti dei privati incisi da vincoli giacché queste trovano giustificazione nei criteri generali di impostazione del piano (C.d.S., Sez. IV, 5 agosto 2005, n. 4166).

Una puntuale motivazione è richiesta invece dalla giurisprudenza nel caso in cui la variante sia limitata ad un determinato terreno ovvero incida su aspettative assistite da speciale tutela o da speciale affidamento, dovendo in tal caso indicare le particolari ragioni di pubblico interesse che abbiano reso necessario incidere sulle posizioni giuridiche del privato, costituite con l'avallo dell'Amministrazione (C.d.S., Sez. IV, 23 aprile 1998, n. 670 e 28 gennaio 1985 n. 27). Per le aree soggette a regolamentazione, vale il principio generale che la relativa disciplina si fonda su di una valutazione di compatibilità tra stabilimenti ed elementi territoriali ed ambientali e pertanto non determina inedificabilità di suoli ma distanze di sicurezza. In tal senso, nell'ambito di un processo di pianificazione attuativo potrà essere valutata, da parte dell'Amministrazione, l'opportunità che la capacità edificatoria possa essere trasferita su aree adiacenti, oltre la distanza minima di sicurezza eventualmente prevista, oppure, ove consentito dal piano regolatore, su altre aree del territorio comunale.

In materia, tra le rare pronunzie giurisprudenziali in riferimento alla tematica, merita di essere segnalata quella del TAR Umbria n. 601 del 18 ottobre 2004 che ha sottolineato alcuni principi interessanti:

- la pianificazione urbanistica governa una sfera di interessi più ampia di quella tutelata dalle norme di sicurezza sugli impianti a rischio di incidente rilevante;
- sono pertanto legittime in via di principio le previsioni urbanistiche di delocalizzazione degli impianti a rischio dalle zone di notevole sviluppo e di alta densità, unitamente alle altre limitazioni che appaiano funzionali alle esigenze predette pur non essendo coercibile la previsione di delocalizzazione;
- sono legittime le norme di attuazione che rendano ammissibili per gli stabilimenti esistenti i soli interventi di adeguamento tecnologico ambientale, tesi al miglioramento della sicurezza e della prevenzione del rischio vietando modifiche che determinino incrementi dei fattori di rischio o comunque

comportino il passaggio dalla categoria d'azienda sottoposta a dichiarazione a quella di azienda sottoposta a notifica;

- l'impianto preesistente ad una pianificazione che contenga previsioni conformative in senso limitativo, ha diritto a rimanere nel sito, purché nel rispetto della normativa di sicurezza; se, però, l'adeguamento alle norme di sicurezza richieda necessariamente (come avviene non di rado) un ampliamento, o la traslocazione di volumi edilizi, e le previsioni urbanistiche vietino simili interventi, l'impresa non ha altra scelta che quella tra delocalizzare o cessare le attività.

In attesa di ulteriori sviluppi giurisprudenziali, i cui esiti potranno anche essere di diverso avviso, i principi affermati nella sentenza in discorso potrebbero essere utili per disciplinare situazioni in cui le aree interessate da stabilimenti a rischio già esistenti siano ad elevata densità abitativa o comunque siano prossime ad elementi territoriali ed ambientali particolarmente vulnerabili. In tali casi tuttavia, quando la variante urbanistica abbia ad oggetto la sola area dello stabilimento, sarà necessaria una puntuale motivazione fondata sulle concrete esigenze di tutela degli elementi territoriali ed ambientali, non essendo sufficiente la generica indicazione dell'esercizio di un'attività pericolosa.

E' necessario procedere all'Aggiornamento dell'Elaborato tecnico del rischio di incidente rilevante (ERIR) e eventuali modifiche al PRG Vigente e/o agli strumenti attuativi del PRG Vigente PUE anche a seguito della intervenuta presa d'atto delle risultanze de RIR (Presa d'atto dell'elaborato Tecnico RIR ai sensi del DM 9 Maggio 2001 e smi - Delibera di CC n°229 del 10/11/2015).

Ciò considerando che l'elaborato RIR non sarebbe mai definibile in modo conclusivo.

La evidenza di quanto sopra si risolve avendo presente che è opportuno definire il RIR sulla base della documentazione esistente al fine, almeno, di definire le correlative misure di sicurezza, avendo al contempo consapevolezza che, proprio per la variabilità dei documenti di riferimento, esso debba essere riverificato e, se necessario aggiornato, ogni qualvolta un gestore invii nuova documentazione dalla quale risulti una modificazione delle aree di danno. (cfr anche comma 7 (in fine), art. 22 Dlgs 105/2015).

Inoltre è necessario prendere in esame tutte le possibili azioni necessarie ad una eventuale modifica del PRG Vigente e dei PUE riguardanti ambiti interessati dai gestori di stabilimenti a rischio di incidente rilevante adeguando lo strumento di monitoraggio al Dlgs nr. 105/2015 in ragione di quanto definito nel dispositivo della DCC nr. 229/2015 come segnalato, in ultima analisi, al Dirigente con nota del 8.9.2016.

Fermo restando quanto sopra rappresentato si evidenzia nuovamente, che dopo la presa d'atto del Consiglio Comunale **con Delibera di CC n°229 del 10/11/2015** è pervenuta una osservazione che è stata riscontrata, rigettandola/riscontrandola motivatamente, evidenziando che non si era proceduto ad una adozione dell'ERIR ma alla sola presa d'atto delle risultanze del documento redatto dagli esperti esterni per conto del C.E..

Secondo l'Ufficio, sentiti i professionisti incaricati dal C.E., **l'ERIR è da intendersi cogente in termini urbanistici informando la pianificazione urbanistica attuale e futura.**

Rimane urgente prevedere come aggiornare l'ERIR, alla nuova normativa e adempiere a quanto indicato dal Consiglio Comunale, nel dispositivo di cui alla deliberazione di C.C. nr.229/2015 e riscontra la nota della Regione Puglia – Servizio Autorizzazioni Ambientali del 7.3.2017 prot. nr.2184 in merito alla richiesta di modifica dell'ERIR per il Gestore Basile Petroli di cui si è discusso nell'incontro interno tenutosi con la S.V. in data 23.05.2017 alla presenza dell'Ing. Enrico PULEO esperto in Urbanistica dell' RTP individuato per la redazione dell'originario ERIR.

3.3 Il Piano Urbano del Traffico (PGTU) (anno 2002). Norme di Riferimento

I contenuti di base e le procedure per la redazione dei Piani Urbani del Traffico sono definiti:

- dall'art. 36 del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo 285/92);
- dalla delibera CIPET dell'aprile 1993;
- dalle Direttive per la redazione e l'attuazione dei Piani Urbani del Traffico emesse dal Ministero dei Lavori Pubblici (G.U. 146 del 24/6/1995).

Soggetti Tenuti alla Attuazione

Sono tenuti alla attuazione dei PGTU i comuni con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti (salvo ulteriori prescrizioni da parte delle Regioni).

Caratteristiche Generali degli Interventi

Il PGTU è un insieme di interventi realizzabili nel breve periodo (con risorse limitate e su un arco temporale di due anni) finalizzati ad ottenere una gestione ottimale delle infrastrutture esistenti.

Non sono compresi interventi di carattere strutturale che, in relazione a tempi e risorse richiesti per la loro attuazione, non sono realizzabili nel breve termine. Tuttavia nel presente PGTU si accenna ad alcuni interventi di carattere strutturale (completamento della grande viabilità; nuovi parcheggi, ecc.) rimandando per un approfondimento degli stessi agli opportuni strumenti di programmazione (PRG, PUP, etc.).

Procedure per l'Attuazione

Le Direttive Ministeriali indicano, per la redazione del PGTU, la seguente procedura:

- predisposizione del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), contenente la esplicitazione degli obiettivi di piano e le scelte strategiche in materia di circolazione e sosta relativamente al territorio urbanizzato oggetto d'esame;
- adozione e approvazione del Piano attraverso i necessari passaggi istituzionali;
- redazione dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, contenenti la progettazione di dettaglio degli interventi da attuare, anche su parti dell'area urbana;
- attuazione degli interventi, previa elaborazione di appositi Progetti Esecutivi delle opere specifiche.

Metodologia e Contenuti del PGTU del Comune di Taranto.

Il P.G.T.U. è articolato in quattro principali fasi:

1. Indagini;
2. Analisi/diagnosi della situazione attuale;
3. Schema Preliminare di Piano;
4. Progetto di Piano.

Indagini

E' stata effettuata una campagna di raccolta dei dati rappresentativi dello stato di fatto e delle tendenze evolutive della mobilità interessanti l'area urbana. Tale campagna (ampie e diffuse indagini sul campo; acquisizione ed elaborazione di dati già disponibili) ha abbracciato tutti gli aspetti rilevanti ai fini di una completa conoscenza dei fenomeni in termini di:

- Domanda di mobilità:
 - volumi di traffico;
 - origine e destinazione dei flussi;

mezzi
utilizzati;
distribuzione nel tempo.

- Domanda di sosta (diurna notturna).

Offerta di mobilità;

rete viaria (caratteristiche geometriche e funzionali);

servizio di trasporto pubblico, spazi per la sosta ed il parcheggio.

Sintesi delle indagini su strada eseguite:

Interviste ai conducenti delle autovetture private (~□37000), in 8 postazioni cordonali dell'area urbana (nei due sensi di marcia) e 32 postazioni collocate sulla viabilità interna (7 ore, negli intervalli orari 7.00-9.30, 12.00-14.30, 18.30-20.30).

Conteggio dei volumi di traffico, riferiti alle svolte veicolari, suddivisi in tre classi veicolari (autovetture, veicoli commerciali leggeri; veicoli commerciali pesanti e autobus) presso 34 incroci nei 3 intervalli orari 7.00-9.30, 12.00-14.30, 18.30-20.30;

Conteggio dei volumi di traffico, suddivisi in cinque classi (autovetture, veicoli commerciali leggeri, veicoli commerciali pesanti, autobus, due ruote) presso:

- 15 sezioni mono o bidirezionali per 13.5 ore (fra le 7.00 e le 20.30);
- 4 sezioni monodirezionali (7 ore: 7.00-9.30, 12.00-14.30, 18.30-20.30);
- 14 sezioni mono o bidirezionali, rappresentanti bracci di intersezioni posizionati al confine di zone delle quali è risultato necessario conoscere l'interscambio veicolare con le zone circostanti nell'intero intervallo orario 7.00-20.30.

Analisi-Diagnosi

L'analisi dei dati raccolti ha permesso:

di effettuare i principali bilanci domanda-offerta (di circolazione e di sosta), che hanno consentito di individuare i nodi critici della organizzazione della mobilità;

di formulare giudizi sulle cause che stanno all'origine dei fenomeni di difficoltà funzionale (diagnosi). E' stato inoltre predisposto il modello di simulazione della circolazione veicolare calibrato in modo da riprodurre con adeguata approssimazione la situazione attuale: esso costituisce un valido strumento per la valutazione degli effetti delle politiche di piano predisposte.

Gli studi eseguiti hanno condotto alla definizione della fase di analisi-diagnosi, i cui risultati sono stati sintetizzati nei seguenti elaborati:

1. Relazione illustrativa.
2. Allegato 1: Quantificazione dei flussi veicolari (costituito da circa 2000 pagine di tabelle e grafici illustranti, in ciascuna delle sezioni-intersezioni di indagine, l'entità dei flussi, la loro direzione, la loro composizione, i relativi orari).
3. Allegato 2: Rotazione della sosta libera su strada (costituito dalle tabelle e dai grafici riportanti le misure degli indici di rotazione della sosta rilevati in circa 90 tratte stradali distribuite sul territorio).
4. Tavole Illustrative (zonizzazioni, rete viaria, sensi di marcia, dimensioni carreggiate, diagrammi fiume, situazione della congestione, tempi medi di accesso alle zone della città, offerta di sosta libera e a pagamento, domanda di sosta, etc.).
5. Schema Preliminare e Progetto di Piano

Tali documenti costituiscono parte integrante degli elaborati del P.G.T.U.

Sulla base dei risultati della fase di analisi/diagnosi è stato redatto lo Schema Preliminare, nel quale sono state raccolte le principali strategie di intervento proponibili

per la riorganizzazione della mobilità. Il documento (necessario per supportare il confronto con l'Amministrazione sulle scelte progettuali) si proponeva principalmente i seguenti scopi:

- fornire elementi concreti al confronto e alla discussione sulle scelte operabili;
- consentire, eseguita una prima verifica, più precise formulazioni degli obiettivi di Piano.

Lo Schema Preliminare, esaurita la propria funzione, non compare fra i documenti di Piano. Il programma di intervento, così come risultante a seguito delle analisi condotte a partire dal Preliminare, è contenuto nel documento finale che costituisce il vero e proprio Piano Generale del Traffico Urbano.

I contenuti in esso presentati sono quelli che l'Amministrazione dovrà sottoporre all'approvazione degli organi istituzionali e dei cittadini.

Sintesi degli Interventi di Piano

La città di Taranto presenta alcune problematiche non risolvibili nell'arco di tempo di validità del Piano, in quanto per esse necessitano interventi infrastrutturali di un certo rilievo.

Il Piano Urbano del Traffico interviene ove – con riferimento agli obiettivi indicati in premessa – risulti possibile apportare miglioramenti allo schema di circolazione.

L'attuale schema di circolazione e le soluzioni già adottate in alcuni punti della rete (ad esempio i diffusi sensi unici) risultano adeguati alle caratteristiche geometriche delle strade e forniscono, anche se a costo di percorrenze lievemente superiori, maggiore logica e scorrevolezza all'insieme della rete.

Vi sono tuttavia nella rete alcuni vincoli, che risulta difficile o addirittura impossibile rimuovere, e che condizionano naturalmente anche la logica di Piano. Se ne citano alcuni soltanto a scopo esemplificativo:

la impossibilità di chiudere totalmente al traffico privato l'intero centro cittadino, a meno di importanti interventi concernenti il potenziamento del servizio pubblico e la realizzazione di grandi parcheggi situati alla periferia di tale area;

la mancanza, nel breve-medio termine, di mezzi necessari per la realizzazione di parcheggi per i residenti in zona Borgo. La presenza di tali parcheggi riconfigurerebbe l'intera problematica relativa alla sosta diurna (incremento di posti auto per i non residenti e di posti a pagamento su strada);

la presenza di insediamenti della Marina Militare che impediscono ogni intervento che affronti radicalmente il problema degli spostamenti nell'area Nord della città in prossimità del Mar Piccolo;

la collocazione di strutture pubbliche di primaria importanza (uffici pubblici, ospedale, banche, tribunale) in aree della città interamente urbanizzate, ove non risulta possibile intervenire per assorbire adeguatamente i flussi di traffico prodotti sia dai dipendenti sia dagli utenti: soluzioni reali a tali questioni sarebbero fornite dalla creazione di parcheggi (necessariamente multipiano non essendo disponibili le superfici necessarie per la realizzazione dei parcheggi a raso) e dalla attivazione di un capillare ed efficiente (frequente e veloce) servizio di trasporto pubblico per condurre gli utenti in tali aree;

la esistenza di strutture adibite a mercato immediatamente a ridosso di direttrici di una certa rilevanza e in assenza di adeguate aree di parcheggio;

la esistenza di zone della città (quartieri della cintura) cresciute senza una adeguata programmazione urbanistica e della circolazione. Ne è un esempio il quartiere di Talsano, la cui area centrale è caratterizzata da una rete stradale così limitata (lunghezze di alcune tratte, larghezze delle sedi stradali, frequente impossibilità di realizzazione di semplici parcheggi su strada, mancanza di marciapiedi) da impedire una ridefinizione che non

includa la realizzazione di importanti opere infrastrutturali.

Il quadro completo degli interventi realizzabili nel medio/lungo periodo può essere articolato soltanto facendo riferimento alla disponibilità di altri strumenti relativi alla gestione della mobilità sul territorio. In particolare si dovrà tener conto delle modificazioni che potranno essere indotte nella viabilità: dalla realizzazione di opere relative alla grande viabilità; dalla possibilità di realizzare, da parte di privati o del Comune, aree di parcheggio; dal potenziamento del servizio di trasporto pubblico (ulteriori mezzi e loro diversificazione).

Si tratta di interventi che, o perché relativi alla realizzazione di significative infrastrutture o perché comunque caratterizzati da importanti oneri economico-finanziari, non possono essere inclusi nel presente programma di intervento il quale deve poter essere realizzato in tempi brevi (due anni) ed all'interno delle dotazioni infrastrutturali delle quali la città già dispone.

Tali interventi potranno far riferimento a proposte infrastrutturali che forniscano soluzione ad alcune problematiche esistenti, oggi non risolvibili. Alcuni di tali interventi potranno essere realizzati in tempi ravvicinati (scenario di medio termine); altri rappresentano soluzioni indicative ancora suscettibili di modifiche o studi più approfonditi (scenario di lungo termine).

L'elenco che segue (che non intende esaurire tutte le ipotesi di lavoro) rappresenta un primo contributo di idee. L'Amministrazione, attraverso i suoi organi tecnici e politici, deciderà le priorità da attribuire alle diverse tipologie di intervento:

realizzazione del Piano Urbano dei Parcheggi che permetta di conseguire il risultato di incrementare la disponibilità di posti auto in aree critiche della città. La corretta stima dei posti auto da realizzare in tali strutture e la loro collocazione potrà essere eseguita tanto più efficacemente quanto più sarà possibile potenziare il servizio di trasporto pubblico, che può generare una forte diminuzione del trasporto privato ed un importante incremento delle velocità commerciali;

il potenziamento del servizio di trasporto pubblico. Esso dovrà perseguire i seguenti obiettivi: incrementare il numero di corse e la loro frequenza; aumentare le velocità commerciali; garantire la 'certezza' del servizio anche nelle zone oggi più sfavorite; aumentare le tipologie di offerta (oltre agli autobus di grandi dimensioni: autobus navetta per collegamenti frequenti e veloci fra i parcheggi di scambio – e gli eventuali parcheggi multipiano – e le zone della città nelle quali si intende far diminuire l'afflusso di auto private; autobus riservati a condurre i passeggeri da e per i parcheggi di scambio con le linee extraurbane; etc.).

L'attuazione di quanto ai due punti precedenti permetterà, eseguite le dovute analisi di fattibilità:

- l'estensione della zona pedonale proposta nel P.G.T.U.;
- la realizzazione di ulteriori aree pedonali nelle principali zone commerciali;
- la realizzazione di piste ciclabili più capillarmente diffuse di quelle proposte;
- la realizzazione di parcheggi per auto elettriche (eventualmente anche collegate all'attivazione di un servizio di noleggio delle stesse);
- la realizzazione di nuova viabilità a supporto dell'area urbana di Talsano. In quest'area infatti è possibile proporre attualmente soltanto interventi di 'contenimento' delle difficoltà presenti, non essendo disponibili reali percorsi alternativi a quelli esistenti;
- la chiusura dell'intera isola (Città vecchia) alla circolazione privata, una volta che risulti garantita la disponibilità di parcheggi e l'attivazione di un efficiente servizio di trasporto pubblico a supporto dell'intera area;

- la realizzazione di interventi relativi alla grande viabilità.

Le principali opere individuate come tecnicamente realizzabili ed utili per il miglioramento della circolazione sono rappresentate:

dalla direttrice con origine in via Golfo di Taranto che interseca via Lago Maggiore e procede sino a via Snow e successivamente via Consiglio e viale Unicef;

dalla direttrice per il collegamento dello svincolo per S. Giorgio Jonico del Ponte di Punta Penna con Talsano-Avetrana, scavalcando completamente ad est l'abitato.

Lo scenario di breve termine.

Nel breve termine, considerato un tempo di validità del Piano di circa due anni, gli interventi previsti sono classificabili in 2 fasi.

Interventi di 1a fase.

Si tratta di interventi attuabili entro l'anno 2000:

viabilità di via Ancona (sia a nord sia a sud);

incremento della fruibilità da parte dei pedoni di aree caratterizzate da intensi e veloci flussi veicolari;

attivazione della zona pedonale in via Di Palma-via D'Aquino;

attivazione dei parcheggi su strada;

applicazione della nuova organizzazione dei flussi di traffico nell'area compresa fra la stazione F.S. e viale Magna Grecia;

riorganizzazione delle linee autobus urbani coerentemente con la ridefinizione della viabilità urbana;

realizzazione di una prima parte di piste ciclabili.

Interventi di 2a fase.

Sono interventi, da attuare entro la fine dell'anno 2001, che causa l'entità dei mezzi economico-finanziari necessari alla loro realizzazione o le interdipendenze fra le diverse azioni da svolgere, possono essere realizzati in tempi maggiori di quelli prevedibili per gli interventi di 1a fase:

realizzazione di itinerari pedonali di collegamento;

realizzazione di ulteriori piste ciclabili;

realizzazione dei parcheggi di interscambio auto-autobus urbani;

realizzazione dei parcheggi di scambio passeggeri autobus urbani-extraurbani;

riorganizzazione della circolazione nel quartiere Tamburi;

riorganizzazione dello schema di circolazione nell'area di Talsano.

CITAZIONE DI ALTRI STUDI DI SETTORE TRASPORTI E MOBILITA'

- a) Creazione di un sistema integrato di linee veloci riservate al trasporto pubblico urbano e di parcheggi di scambio ad essi connessi.
- b) 1° stralcio funzionale :
- c) progetto preliminare, definitivo ed esecutivo dei parcheggi in località Cimino e Croce,
- d) Piano Urbano dei Parcheggi
- e) Piano della Sicurezza Stradale della Città di Taranto
- f) Piani di Dettaglio, relativamente ai seguenti ambiti della città:
 1. Circostrizioni Talsano e San Vito-Lama;

- 2. Quartiere Tamburi;
- 3. Zona Isola Porta Napoli
- g) Progetto Preliminare del 1° lotto funzionale della Metropolitana Leggera in Taranto e Studio di fattibilità per la realizzazione di una Metropolitana Leggera
- h) P.T.P., Piano del Trasporto Pubblico;
- i) Studio di Perfettibilità per l'attivazione del Servizio di Trasporto Pubblico in mare
- j) Parcheggio Piazza Manfredi – Talsano : progetto esecutivo
- k) Parcheggi di scambio autobus urbani ed extraurbani, autobus urbani e auto private relativamente ai seguenti ambiti urbani : Località Cimino e Località Toscano : progettazione
- l) Studio di fattibilità per la realizzazione del Servizio Idrovie a supporto dello sviluppo turistico di Taranto

4.0 LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA

4.1 Piano strategico - Redatto nel 2000 dalla Price Waterhouse Coopers

(Comitato tecnico scientifico: prof. Giorgio GOGGI- Trasporti, Ing. Ercole INCALZA –Logistica, prof. Franco CARRER - Urbanistica; Prof. Loreto ROSSI – Ambiente)

Nel 2000 l'Amministrazione Comunale, alla luce del graduale processo di diversificazione/differenziazione del tessuto socio-economico che ha caratterizzato Taranto nell'ultimo decennio e nell'impellenza che assume l'azione di rilancio della competitività e dell'immagine di Taranto, ha individuato l'esigenza di dotarsi di uno strumento che definisca, in un sistema integrato e coerente, le linee di indirizzo e le azioni di sviluppo della città.

Taranto è una città contraddistinta da una molteplicità di elementi che, se in determinati periodi storici l'hanno portata ad essere definita città "monoculturale", oggi non le consentono una identificazione univoca: l'Arsenale militare, il porto, la siderurgia. In tal senso, Taranto prende le distanze dalla minaccia di essere portatrice di un'identità univoca e, accettando il suo essere città complessa, deve guidare il processo verso una coesistenza equilibrata. La sfida che Taranto ha intrapreso non può e non dovrebbe prescindere dall'affermazione nella comunità di una nuova identità culturale, che presuppone:

La creazione delle condizioni di sensibilizzazione alla percezione dei valori e delle ricchezze di cui è dotata;

Il riaccreditamento presso i cittadini dell'immagine positiva di città;

Il riposizionamento del rapporto dei cittadini con il territorio.

"Nota_ stralcio da _ Città di Taranto Piano strategico Territoriale "aree di indagine e ipotesi di sviluppo"

4.2 Il Piano Strategico di Area Vasta Tarantina (la vision)

Il Piano strategico di Area Vasta Tarantina ha assunto alcuni scenari di riferimento strategico che interessano lo spazio europeo, il bacino Mediterraneo ed in particolare il nostro Paese ed in particolare:

- Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE, Postdam 1999), che ha definito l'assetto

policentrico dello spazio europeo a partire dalle direttrici dei corridoi infrastrutturali;

- Le Autostrade del Mare, inserite all'interno delle Reti Trans Europee di Trasporto, che hanno ribadito

l'importanza territoriale della portualità italiana, ma soprattutto, la necessità di superare le criticità di

interconnessione tra i nodi portuali e le reti trasportistiche che supportano il traffici combinati terra-mare;

- Lo studio MIIT-Dicoter che ha proposto una visione innovativa del territorio italiano articolato in differenti livelli territoriali all'interno di piattaforme strategie e territorio snodo, flussi e fasci di connessione.

Ed è allo studio MIIT-Dicoter che concettualmente si lega la Visione guida per l'Area Vasta tarantina che ne appresenta, per molti versi, una sua interpretazione territoriale. La visione complessiva del MIIT Dicoter è articolata in 3 orientamenti:

- piattaforme produttive territoriali;

- territori urbani di snodo;

- fasci infrastrutturali di connessione.

- La questione centrale nelle politiche di sviluppo integrato regionale-nazionale-transnazionale, quindi, non sarà più orientata ad agire in termini di "messa in valore", ma di "messa a sistema" che possa garantire il rafforzamento – o la creazione – di reti e armature territoriali, a partire da piattaforme attualmente esistenti sulle quali sono già state attivate

politiche di valorizzazione e che necessitano di rafforzare le proprie reti di relazione locale e sovralocale, intercettando e rafforzando le filiere produttive, le filiere turistiche, i sistemi formativi e le reti di trasporto in un'ottica di distretto.

Il processo di pianificazione di Area Vasta ha rappresentato una importante opportunità per la definizione della vision del futuro del territorio metropolitano tarantino.

La visione guida muove dal riconoscimento dell'Area Vasta Tarantina come campo di reti e di connessioni trans-scalari, come nodo di sovrapposizione di flussi differenti che, a distinti livelli territoriali, proiettano le molteplicità delle immagini identitarie dello spazio metropolitano. Una visione che muove dal riconoscimento dell'Area vasta come un territorio snodo sempre aperto ai processi di interazione a distanza ma capace, nel contempo, di assimilare i flussi e le relazioni transnazionali all'interno delle dinamiche di valorizzazione delle risorse e delle identità locali. Tale visione tende ad esaltare, le qualità relazionali e topologiche del territorio metropolitano tarantino come condizioni di competitività e di qualificazione dei processi di sviluppo territoriale.

Tale visione aderisce alle strategie territoriali promosse dal Quadro Strategico Nazionale (QSN 2007-2013) che, nel costruire una interpretazione attuale del territorio italiano e dei suoi scenari di sviluppo, ha proposto una visione innovativa dello spazio, concepito come esito dell'incontro-scontro tra i territori-area, sedimentati localmente e i territori rete espressione dei flussi multilivello che connettono materialmente e immaterialmente le diverse località. Un territorio millefoglie intrecciato da linee di flusso interne ed esterne, che evolve dinamicamente nella mutevole interazione tra i diversi strati e flussi.

Come si può notare, in tali interpretazioni tende ad emergere una immagine dell'Area Vasta tarantina che si discosta significativamente dalle rappresentazioni ormai consolidate di un territorio segnato dalla dominanza delle sue dinamiche di sviluppo industriale ed infrastrutturale.

La visione guida fa leva sulle potenzialità territoriali delle reti e dei nodi infrastrutturali, Non solo, dunque, opere di potenziamento delle reti esistenti, ma soprattutto progetti di territorio che aspirano alla costruzione di una immagine unitaria e condivisa e sostenibile del futuro dell'area vasta per dare coerenza alla molteplicità delle azioni promosse dai differenti attori territoriali.

Il complesso processo di discussione comune che ha coinvolto i principali attori del territorio, (sono stati tenuti numerosi Forum partecipativi ha portato quindi all'elaborazione ed alla condivisione di una visione comune che proietta l'Area Vasta Tarantina in una dimensione prospettica così sintetizzabile:

L'Area Vasta Tarantina come piattaforma multi livello nell'orizzonte euro-mediterraneo.

Una nuova concezione che vede l'Area Vasta come territorio unitario e coeso, che si proietta competitivamente all'interno della geografia delle reti e degli scambi internazionali, attraverso il sistema delle sue eccellenze logistiche, produttive, ambientali, culturali, scientifiche.

Il processo di approfondimento ha fatto emergere una prospettiva futura multi livello e transcalare dell'Area Vasta tarantina che è stata rappresentata all'interno di tre livelli strategici, riconosciuti come obiettivi generali del Piano:

Livello 1 - Area vasta come territorio transnazionale: obiettivo generale A

Livello 2 - Area vasta come territorio metropolitano: obiettivo generale B

Livello 3 - Area vasta come territorio identitario: obiettivo generale C

A ciascun livello sottende una coerente e precisa strategia territoriale, in particolare:

- il livello 1 - Area vasta come territorio transnazionale - adotta quale strategia la competitività e comprende quegli Obiettivi Specifici e quelle Linee di intervento che,

assumendo uno scenario di rafforzamento del contesto euro-mediterraneo, tendono a potenziare la capacità connettiva e competitiva dell'Area Vasta qualificando le sue relazioni (materiali ed immateriali) di interconnessione territoriale (verso i Balcani, l'Europa continentale, le aree metropolitane di Bari, Brindisi e Lecce, Gioia Tauro e Matera) e le sue reti per l'innovazione e la ricerca scientifica;

- il livello 2 - Area vasta come territorio metropolitano - tende a sostenere quelle azioni integrate che, veicolando un modello di sviluppo sostenibile ed equilibrato, cercano di colmare gli attuali squilibri territoriali presenti nell'Area Vasta; - il livello 3 - Area vasta come territorio identitario - promuove una immagine dell'area vasta tarantina come grande parco naturale e culturale che valorizza le proprie reti di relazione identitaria come condizioni di coesione interna e di qualità dei suoi livelli di abitativi.

Competitività, sostenibilità, coesione e qualità abitativa rappresentano quindi le strategie innovative che orientano le molteplici azioni progettuali verso gli obiettivi di qualificazione e sviluppo dell'Area Vasta.

Per maggiori specificazioni si rimanda al Piano Strategico suddetto approvato dall'Unione dei Comuni dell'Area Vasta Tarantina.

4.3. Il Piano Urbano della Mobilità (P.U.M)

OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PIANO DELLA MOBILITÀ DI AREA VASTA

Attraverso il piano di mobilità (P.U.M.) di Area Vasta¹ si definiscono obiettivi azioni e progetti, nei settori della mobilità, pubblica e privata, e nel sistema delle infrastrutture, strettamente correlati con il piano strategico dell'area Tarantina. Il PUM strumento di pianificazione e di supporto alle decisioni, e modella organizza sistemi insediativi complessi per un governo

del territorio e delle reti equilibrato. Il percorso di piano è stato partecipato e in gran parte, condiviso con tutti gli attori pubblici e privati di riferimento.

L'iniziale approccio, di tipo matriciale, ha permesso di intrecciare gli obiettivi con le azioni definendone complementarità, reciprocità e consequenzialità.

Tra gli obiettivi prioritari quello di "Taranto piattaforma logistica primaria dell'intero mediterraneo" nella consapevolezza che l'Area Vasta è naturalmente vocata a diventare riferimento per un territorio interregionale orientato verso l'alta Calabria, la Basilicata e gran parte della Puglia. Territorio snodo e cerniera infrastrutturale a cavallo tra l'Adriatico, lo Jonio e il Tirreno. Grazie ad un attento progetto di territorio si creano le condizioni per la messa a sistema di tutti i 28 comuni in un complesso disegno strategico di "reti di città".

Con il nuovo Piano della Mobilità dell'Area Vasta Tarantina vengono messe in campo una serie di azioni a carattere infrastrutturale e gestionale in grado di elevare i profili di accessibilità di tutta l'Area. Attraverso una dettagliata analisi dei livelli di accessibilità, pubblici e privati, e con l'ausilio del modello di simulazione della mobilità, tramite il quale sono stati ricavati i tempi della rete con assegnazione dei flussi, è stato possibile comparare la situazione attuale (scenario 0) a quella di progetto (scenario 2) seguendo i due ordini relazionali:

- dei comuni con Taranto e tra i comuni stessi.
- recente completamento.

L'area tarantina si estende su una superficie di 2.428 kmq con una popolazione residente di 579.806 abitanti (ISTAT 2001). I 28 Comuni che compongono il territorio dell'area Vasta hanno una popolazione di 531.050 abitanti, sono situati in zone altimetriche di pianura e collina litoranea (11 di essi, compreso il capoluogo, sono litoranei). L'area urbana del capoluogo rappresenta il baricentro demografico della provincia, con una densità

demografica pari a 962,3 abitanti per kmq, mentre la media provinciale è di 241,7 abitanti per Km². Nel corso degli ultimi anni si sono avviati processi di sub-urbanizzazione che hanno visto lo sviluppo della cintura nell'area est composta da: Carosino, San Giorgio Jonico, Roccaforzata, Faggiano, Pulsano, Leporano. Sono presenti 3 poli urbani di grande dimensione (compresi tra i 30.000 ed i 50.000 abitanti): Grottaglie, Manduria e Massafra, e 10 poli di media dimensione (tra i 15.000 ed i 20.000 abitanti): Castellaneta, Crispiano, Ginosa, Laterza, Mottola, Palagianello, Pulsano, San Giorgio Jonico, Sava, Statte.

PIANI, PROGETTI E PUBBLICAZIONI CONSULTATE PER L'ELABORAZIONE DEL PUM

L'elaborazione del P.U.M. di Area Vasta ha contemplato una rigorosa disamina degli studi, dei Piani e dei progetti sviluppati nell'area tarantina e nella città capoluogo dai diversi soggetti istituzionali e/o privati.

Studi e progetti, a cui si rimanda per la comprensione, certamente parziali e non esaustivo, ma che ha contribuito a formare un primo quadro articolato delle criticità e dei punti di debolezza dei sistemi di mobilità.

Dalla lettura critica e degli studi-piani-progetti sono anche emersi "spunti" interessanti che il P.U.M., in alcuni casi, ha ripreso, sviluppato, modificato e integrato.

In estrema sintesi si riporta:

QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI PREVISTI DAL P.U.M.

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi del P.U.M. di Area Vasta, suddivisi per tipologia di interventi.

Quadro sinottico degli interventi previsti dal P.U.M.	
Interventi infrastrutturali stradali sulle aste	
1	S.S.7 – S.P.13 (Appia-Castellaneta Marina)
2	Laterza-Ginosa-Mare
3	Francavilla-Manduria-Mare
4	Bradano-Salentina
5	Circonvallazione di Fragagnano-Lizzano-Mare (isola amministrativa di Taranto)
6	Grottaglie-S.Giorgio-Pulsano-Leporano-Mare
7	Circonvallazione di Martina Franca *
8	Martina – Aeroporto di Grottaglie*
9	Mottola-Martina*
10	Tangenziale sud di Taranto (in appalto)
11	Talsano-Avetrana
12	S.P.58 Martina-Allberobello (in appalto)
13	S.S.172 allargamento da Orimini a S.Paolo
14	Raccordo tra la S.S.7 e l'Autostrada A14 in Palagianello (in costruzione)
15	Strada PIT n°6 (in costruzione)
16	Circummare Piccolo
17	Raccordo Massafra-Tangenziale nord (strada vicinale Accetta Grande)

18	Crispiano Massafra
19	Le connessioni con l'A14: proposte per il Nodo di Massafra
Quadro sinottico degli interventi previsti dal P.U.M.	
20	Circonvallazione di Monteparano
21	Completamento della circonvallazione di Sava
22	Raccordo stradale per l'aeroporto di Grottaglie
23	Strada Panoramica Parco delle Dune
Interventi infrastrutturali stradali sui nodi	
24	Svincolo di San Basilio
25	Fluidificazione dell'itinerario Taranto-Bari con la messa in rete della S.S.106 della S.S.106 dir e la risoluzione del nodo con l'Autostrada A14
Interventi infrastrutturali ferroviari	
26	La configurazione di un sistema equilibrato verso i corridoi tirrenico e adriatico
27	Il potenziamento del nodo ferroviario Bellavista
28	Raccordo ferroviario per l'aeroporto di Grottaglie
29	Scalo di Monteiasi
Interventi nel sistema del ferro per il trasporto pubblico	
30	Il tram-treno nella configurazione dei 3 scenari: di base, intermedio e finale (con antenna di penetrazione all'ILVA)
31	Il tram del mare
Interventi nel sistema della gomma pubblica	
32	Il pendolino su gomma
33	Terminal bus sosta lunga e terminal sosta breve
Il disegno strategico della sosta	
34	<i>I parcheggi di relazione</i> (Baraccamenti Cattolica, Piazza Icco, Area Villa Peripato, Area Lungomare V.Emanuele III, Area ex spettacoli viaggianti, Parcheggio di Maggio)
35	<i>I parcheggi di scambio dell'area urbana</i> (Croce, Ex Squadra Rialzo, Battisti, Località Cimino, Località Toscano)
36	<i>I parcheggi di scambio di prima cintura</i> (Svincolo tangenziale sud-via A.Sordi-vicinale Galera Montefusco, svincolo tangenziale sud-via Lago di Pergusa, Svincolo tangenziale sud-S.P.104, Parcheggio Auchan, Golfo di Taranto)
Idrovie	
37	Idrovie urbane
38	Idrovie extraurbane
Piattaforme intermodali	

Quadro sinottico degli interventi previsti dal P.U.M.	
39	Piattaforma intermodale "Grottalupara", aree industriali di Castellaneta e Mottola
Aeroporto di Grottaglie	
40	Promozione e sviluppo dell'aeroporto di Grottaglie
Le vie nel verde: la rete ciclabile territoriale	
41	Itinerari CY.RO.N.MED
42	Itinearario Parco dell Dune
43	Itinerario sulla ferrovia dismessa area di Palagianello
44	Itinerario Circummare Piccolo
45	Itinerario Sistema dei Tratturi
Fluidificazione e messa in sicurezza dei nodi ad elevata incidentalità	
Interventi puntuali dei singoli comuni	
46	Interventi della tavola ATCPC010
47	Interventi della tavola ATCPC020
48	Interventi della tavola ATCPC030

L'obiettivo principale da perseguire è quello di realizzare le infrastrutture e i servizi necessari per attribuire alla Città di Taranto un ruolo centrale nella trasformazione e distribuzione merci all'interno del sistema logistico Mediterraneo. Attraverso una piastra logistica integrata sulle modalità di trasporto acqua-terra-aria, affiancata da strutture strategiche quali Agromed e Distripark5, si aggiunge valore alle merci in transito. Due quindi le priorità, aumentare sia i volumi ma anche il loro valore attraverso lavorazioni in loco. Il porto, la rete ferroviaria e la rete stradale devono essere adeguate a supportare lo sviluppo puntando su ciò che il mercato richiede piuttosto che su un'offerta astrattamente in termini di servizi e infrastrutture di collegamento. La realizzazione delle infrastrutture, mancanti oggi sul territorio, è prioritaria per lo sviluppo dell'area, realizzazione che deve essere compiuta con ottica di servizio al mercato potenziale e con il contributo determinante di operatori privati di settore dotati di risorse finanziarie e di capacità di gestione adeguate. Parallelamente occorrerà focalizzare gli interventi anche sui collegamenti dell'area metropolitana per migliorare e potenziare l'offerta di trasporto locale creando le condizioni necessarie per l'aumento della competitività locale, conseguenza diretta del miglioramento dei profili di accessibilità dell'area.

I Comuni dell'Area Vasta e il nodo strutturante di Taranto rafforzano reciprocamente il loro ruolo e vengono "tenuti insieme" attraverso un generalizzato miglioramento delle relazioni private (auto) e su sistemi di pubblico trasporto.

Le elaborazioni che seguono evidenziano come i miglioramenti infrastrutturali, previsti dal P.U.M., producano miglioramenti dei profili di accessibilità nelle reciproche relazioni dirette tra i 28 Comuni e tra i 27 Comuni dell'area Vasta e la città di Taranto.

Nuovi profili di accessibilità per un territorio non gerarchizzato. È ormai da tutti riconosciuto il ruolo che l'accessibilità gioca per lo sviluppo delle città e dei territori. Intervenire nei profili di accessibilità di un'area migliorandone connessioni, armature viarie e telai infrastrutturali innalza le dinamiche aggreganti, di connettività e coesione di intere aree. Si agevolano gli scambi in entrata, di tipo centripeto, ma si migliorano, inevitabilmente, anche quelli in uscita, di tipo centrifugo generando livelli di competitività su porzioni di territori vaste.

Agendo nel complesso sistema delle reti e dei nodi si configurano e si assumono nuove

fisionomie stabilendo rapporti non più gerarchizzati con il suo territorio: nodo all'interno di una rete che sviluppa servizi e funzioni orizzontali. La città viene "aperta" al territorio locale e internazionale. Basta citare i recenti paradigmi europei delle città aeroporto. L'accessibilità – e non la posizione – di un luogo sta diventando il nuovo principio-guida nel mondo immobiliare, commerciale e dei servizi. Negli ultimissimi anni infatti gli aeroporti, ad esempio, oltre che essere al servizio delle città, hanno iniziato a trasformarsi in città vere e proprie, dando vita a una nuova entità urbana: l'aerotropoli.

Con il nuovo Piano della Mobilità dell'Area Vasta Tarantina vengono messe in campo una serie di azioni a carattere infrastrutturale e gestionale in grado di elevare i profili di accessibilità di tutta l'Area. Attraverso una dettagliata analisi dei livelli di accessibilità, pubblici e privati, e con l'ausilio del modello di simulazione della mobilità, tramite il quale sono stati ricavati i tempi della rete con assegnazione dei flussi, è stato possibile comparare la situazione attuale (scenario 0) a quella di progetto (scenario 2) seguendo i due ordini relazionali: dei comuni con Taranto e tra i comuni stessi.

4.4 Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (D.P.R.U.) adozione DCC nr. 45/2011 e approvazione definitiva DCC n.94/2011.

Premessa

La stesura del presente Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana (DPRU) del Comune di Taranto, così come previsto dall'art. 3 della legge regionale n. 21 del 2008, adozione DCC nr. 45/2011 e approvazione definitiva DCC n.94/2011, rappresenta l'occasione per l'estrema sintesi delle attività urbanistiche messe in campo negli ultimi decenni (con strumenti ordinari e straordinari) da parte dell'A.C., nonché l'opportunità per la predisposizione della struttura di base sulla quale elaborare la futura programmazione urbanistica.

Nella elaborazione del DPRU sono state utilizzate tutte le conoscenze accumulate e sono state prese in considerazione le azioni, sia di scala sovra comunale (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Area Vasta Tarantina) che di livello comunale (CdQ, PIRP, APQ, PIAU, PSZ, etc.) senza mai perdere di vista quanto richiesto dagli scenari europei e oltre (Territori Snodo e Corridoio VIII).

Il ruolo della partecipazione risulta di fondamentale importanza nei processi di Rigenerazione sia per quanto già espresso ma soprattutto per il ruolo che potrà assumere. Infatti in questa fase si è "progettata" la modalità di partecipazione attraverso i GSL (Gruppo di Supporto Locale), finalizzati alla stesura/verifica di un PAL (Piano di Azione Locale) sul modello del programma comunitario Urbact II.

La presenza dell'UCOPA (Ufficio Consortile Politiche Abitative) ove coesistono Amministrazione Comunale, IACP, Ordini professionali (Architetti, Ingegneri, Geometri), Associazioni di categoria e di cittadini, Sindacati, SUNIA, ANCE, Scuola Edile, Confcommercio, INBAR, sin dal 2008 rappresenta il naturale alveo ove consolidare i GSL e proseguire le attività di partecipazione e la validazione del PAL.

Come naturale evoluzione degli obiettivi di "area vasta tarantina", ove erano stati individuati Competitività, Sostenibilità, Coesione e qualità abitativa come strategie innovative, il presente DPRU puntualizza e ribadisce tre macro obiettivi: la Sostenibilità, l'Inclusione sociale e l'Housing sociale.

Il riequilibrio territoriale rappresenta lo scenario complessivo delle azioni di rigenerazione urbana volte anche al raggiungimento del macro obiettivo pubblico Ambito 1 "La città storica": Isola, Borgo.

L'individuazione degli ambiti segue la logica della suddivisione tra città consolidata, città

periferica,

ambito costiero e ambito dislocato. Sono stati individuati 10 ambiti.

La forte attenzione della comunità tarantina per la città consolidata è testimoniata anche dalla delibera n. 58 del 21/04/2011, con la quale si avvia una candidatura UNESCO per il patrimonio esistente in isola città vecchia. Inoltre, con la delibera di G.M. n. 104 del 17.6.2011 viene individuato come obiettivo pubblico prioritario l'Ambito 1 "La città storica": Isola, Borgo, ove avviare da subito le attività finalizzate ai Programmi Integrati di Rigenerazione Urbana (PIRU) ai sensi dell'art. 4 della legge 21/2008.

Con l'approvazione Documento Programmatico ai Programmi Integrati l'A.C. attivando delle procedure di propria iniziativa o su richiesta di privati cittadini potrà attivare, negli ambiti individuati, uno o più PIRU.

A tal fine sono previste le seguenti fasi :

1. predisposizione del progetto preliminare del PIRU;
2. pubblicazione del preliminare PIRU elaborato con Avviso o Bando Pubblico per la raccolta delle manifestazioni di interesse da parte di soggetti pubblici e privati;
3. valutazione e definizione (anche in negoziazione) degli interventi proposti;
4. stesura finale del PIRU.

Il ruolo delle perequazione e della compensazione previo approfondimenti adeguati saranno svolti per assicurare la fattibilità sociale, economica ed urbanistica anche attraverso l'Urbanistica solidale per ricercare un giusto equilibrio tra interessi pubblici e privati nella pianificazione al fine di un "equilibrio perequativo" cercando di indirizzare verso gli obiettivi pubblici, individuati come strategici, i meccanismi tesi alla "cattura di valore" degli attori privati. In pratica si tratta di utilizzare lo strumento della perequazione e compensazione (come previsto nei criteri per la formazione e localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi, BURP n.7 del 14/1/2011) anche tra ambiti diversi.

Il D.P.R.U. ha proceduto alla Individuazione degli ambiti da sottoporre a programmi di rigenerazione urbana che di seguito si riportano:

Ambiti "città consolidata"

Ambito 1 – "La città storica": Isola, Borgo

Ambito 2 – "La città industriale" : Quartiere Tamburi

Ambito 3 – "La città dei margini" : Quartiere Montegranaro, Salinella

Ambito 4 – "La città dei margini" : Quartiere Tre Carrare, Solito

Ambito 5 – "La città post bellica"

Ambiti "urbani periferici"

Ambito 6 – "La città periferica": Quartiere Paolo VI

Ambito 7 – "La città periferica": Talsano, Lama, S.Vito, Carelli

Ambito 8 – "La città periferica": Lido Azzurro

Ambito "costiero"

Ambito 9 – "La città dei waterfront": Mar Piccolo e Mar Grande

Ambito "dislocato"

Ambito 10 – "Le isole Amministrative"

5.0 PROCEDURE DI FORMAZIONE DEL PUG DI TARANTO - IL D.P.P

5.1 Il Documento Programmatico Preliminare di Indirizzo (D.P.P)

Le fasi di elaborazione del nuovo strumento urbanistico vanno intese come tappe di una progressiva messa a sistema del patrimonio conoscitivo, delle idee sui futuri possibili, delle scelte perseguibili, della costruzione del progetto collettivo.

L'Atto di Indirizzo è finalizzato a chiarire in modo esplicito:

- gli obiettivi politico-programmatici per cui si intraprende la elaborazione del PUG;
- il metodo di lavoro nel campo della partecipazione e concertazione interistituzionale;
- la dotazione strumentale con cui si intende portare a compimento la costruzione del PUG.

L'adozione di tale atto determinerebbe l'avvio del percorso previsti per la redazione del PUG.

“Per ciascuno dei Contesti urbani, caratterizzati da differenti condizioni di assetto fisico e funzionale e tendenze di trasformazione del patrimonio edilizio e delle condizioni socioeconomiche, le previsioni strutturali del PUG definiscono il perimetro e stabiliscono indirizzi e direttive strutturali, volti a definire specifiche politiche urbanistiche, ovvero gli obiettivi progettuali di tutela, uso e valorizzazione delle risorse, e le caratteristiche prestazionali sotto il profilo ambientale, morfologico, funzionale e procedurale delle trasformazioni compatibili con detti obiettivi. Tali indirizzi e direttive dovranno essere finalizzati comunque:

- *al contenimento del consumo di suolo;*
- *al risparmio energetico e all'uso di tecnologie ecocompatibili e sostenibili;*
- *alla riduzione dell'inquinamento acustico e dell'inquinamento luminoso;*
- *all'aumento della permeabilità dei suoli urbani e del verde urbano anche mediante la previsione di specifici indici di densità vegetazionale e di reti ecologiche quali fattori di rigenerazione ambientale degli insediamenti urbani;*
- *all'abbattimento delle barriere architettoniche;*
- *allo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile.”*, DRAG, cit., pag. 44.

Nel pieno rispetto del DRAG - PARTE II – LE FASI PRELIMINARI - che individua gli indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione , il dimensionamento e il contenuto dei piani urbanistici generali (PUG) in rispondenza alla (Legge Regionale 27 luglio 2001, n. 20, art. 4, comma 3, lett. be art. 5, comma 10 bis), l'avvio del procedimento deve prevedere quanto di seguito.

Il procedimento di elaborazione e approvazione di un nuovo strumento urbanistico generale deve essere inteso come processo di grande importanza per la crescita civile e culturale di una società locale. Pertanto, i principi della partecipazione e della copianificazione espressi dalla L.R. 20/01 devono trovare applicazione sin dalle prime fasi di avvio del processo di formazione del PUG. Si tratta in ogni caso di un procedimento impegnativo per le Amministrazioni, sia dal punto di vista politico sia dal punto di vista organizzativo.

Per tali motivi è opportuno **che l'atto deliberativo della Giunta comunale che ne avvia il processo di formazione assuma le caratteristiche di un "Atto di Indirizzo" nel quale:**

- siano delineati gli obiettivi, espressione della volontà politica dell'Amministrazione, che hanno determinato la decisione di avviare il PUG. Essi si fondano sulla conoscenza della situazione locale, dei suoi punti di forza e di debolezza, delle opportunità e dei rischi, solitamente desunti da scenari di riferimento locali e sovralocali;
- sia delineato, in coerenza con l'art. 2, lett. a) e c) della L.R. 20/2001, il programma partecipativo e concertativo che accompagnerà la formazione del PUG, quindi adottando in concreto un approccio strategico nella promozione di interazioni tra i diversi soggetti territoriali, sia pubblici sia privati. La strutturazione del programma partecipativo dovrebbe prevedere:
 - adeguate forme per la partecipazione civica alla formazione del DPP e alla prosecuzione del processo di costruzione del piano, che includano, anche le forme partecipative che si ritengono più idonee al coinvolgimento della comunità locale;
 - forme di cooperazione interistituzionale e co-pianificazione, da prevedere sin dalla fase di avvio delle elaborazioni, da realizzarsi attraverso l'uso della Conferenza di Servizi per condividere le tappe significative del processo di formazione del piano, per l'acquisizione dei pareri da parte degli Enti competenti, nonché per applicare correttamente il criterio della differenziazione descritto nella Parte I dei seguenti Indirizzi;
- siano individuate le autorità con specifiche competenze ambientali, ove istituite e nelle forme previste dall'ordinamento vigente (si intendono tutte le autorità formali governative o pubbliche definite da disposizioni amministrative o giuridiche con specifiche competenze in materia ambientale relativamente all'area interessata dal PUG),
- sia definita la dotazione strumentale con cui si intende portare a compimento e gestire il PUG, in termini di risorse umane e tecnologiche, indicando le risorse finanziarie utilizzabili. A questo scopo, in funzione della dimensione del comune, delle specificità locali e delle risorse utilizzabili, i Comuni valutano la possibilità o necessità di dotarsi di:
 - un Ufficio del piano, ovvero una struttura tecnica appositamente dedicata non solo alla formazione del piano, ma alla intera attività di pianificazione, alla sua attuazione e gestione, anche in riferimento ai programmi e progetti di trasformazione rilevanti dal punto di vista urbanistico, necessariamente dotata di disponibilità finanziaria solida ed incrementale, articolata in spesa corrente e di investimento, le cui entità e professionalità dovranno essere ragionevolmente connesse con il programma di lavoro;
 - strutture tecniche condivise con altri Comuni, che possano supportare in tutto o in parte il processo di costruzione del PUG; ciò nei casi in cui si possano avviare o siano già in essere forme di accordi intercomunali per la redazione del Piano o su temi specifici (es. gestione congiunta di risorse e/o servizi comuni) o forme di co-pianificazione, anche su indicazione dei piani provinciali (ove esistenti, anche se in itinere).
 - un Sistema Informativo Territoriale, da coordinare con quello regionale in corso di allestimento e provinciale, ove esistente, o da costruire in sinergia con esso mediante la stipula di appositi protocolli d'intesa.

Per favorire l'acquisizione delle conoscenze dei diversi soggetti e per rendere condiviso il processo di costruzione del PUG, il Comune dà comunicazione dell'avvio del processo di formazione del PUG, nella forma descritta nell'Atto di indirizzo, alla Regione, alla Provincia, ai Comuni confinanti, agli Enti che dovranno esprimere un parere sul PUG adottato, secondo le norme nazionali e regionali in vigore (un elenco non esaustivo è fornito in Appendice II), alle autorità con specifiche competenze ambientali (individuate al precedente punto 3) e ad ogni altro Ente i cui programmi possano interferire con la pianificazione comunale (ad es. Comunità Montane, Consorzi ASI, Consorzi di Bonifica, Autorità Portuali, Capitanerie di Porto, Ferrovie, ENAC, ENAV, ANAS, ENEL, AQP, Gestori di reti del gas, ecc.), nonché ad altri soggetti motivatamente interessati

(associazioni di categorie imprenditoriali sindacali. associazioni ambientaliste e culturali ecc.)

A questo scopo il Comune convoca una prima Conferenza di Copianificazione (nella forma di una Conferenza di Servizi ai sensi della L. 241/90 e s.m.i.) durante la quale, in adesione al principio della cooperazione interistituzionale, si stabiliranno le modalità con cui ciascuno di questi Enti metterà a disposizione del Comune il proprio patrimonio di dati e conoscenze per la elaborazione del piano e del Rapporto Ambientale, stilando un verbale conclusivo in cui saranno evidenziati gli impegni presi in quella sede. In questa sede, il Comune presenterà il Documento di Scoping, previsto nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica e lo sottoporrà alla consultazione pubblica e delle autorità con specifiche competenze ambientali ove istituite, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio del Rapporto Ambientale.

Tale Conferenza, infatti, come chiarito nella Circolare n. 1/2005, sebbene non espressamente prevista dagli artt. 6, 7 e 11 della L.R. 20/2001, è conforme ai generali principi statuiti dalla L. 241/1990 sul procedimento amministrativo, che individuano nell'istituto della Conferenza di Servizi il modulo procedimentale preferenziale allorché diverse amministrazioni pubbliche debbano procedere ad un esame contestuale degli interessi coinvolti nell'azione amministrativa.

IL DOCUMENTO PROGRAMMATICO PRELIMINARE

Ai fini della formazione del PUG, la L.R. 20/01 prevede che il Consiglio comunale adotti, su proposta della Giunta, un Documento Programmatico Preliminare (DPP), che viene pubblicato e sottoposto alla presentazione di osservazioni (art.11, commi 2 e 3); si tratta di una innovativa forma di anticipazione della consultazione pubblica su un prodotto ancora "programmatico" e "preliminare" alla formulazione definitiva del PUG, contenente "obiettivi e criteri di impostazione". Per dare concretezza a tale innovazione, la consultazione pubblica non si può fondare su una analisi di larga massima della situazione locale né mirare alla condivisione di obiettivi tanto generali da risultare generici. E' necessario invece che il DPP rappresenti un documento di prima definizione degli obiettivi progettuali del PUG che, per quanto preliminare, deve essere basato su un sistema di conoscenze e su quadri interpretativi non sommari, costruiti in modo condiviso. Tali quadri saranno corredati da studi, indagini e valutazioni estesi all'intero territorio, la cui ricchezza deve essere tale da rappresentare una base utile alla discussione con gli attori locali, al fine di meglio definire gli obiettivi e le strategie di azione del PUG.

Conoscenze, obiettivi e strategie, quindi, saranno aperti e suscettibili di modifica e perfezionamento attraverso l'interazione con la comunità locale e altri enti e organismi a vario titolo interessati al governo del territorio o che producono rilevanti trasformazioni delle risorse territoriali.

Lo stesso DPP conterrà l'indicazione di ciò che dovrà essere eventualmente approfondito ai fini del perseguimento degli obiettivi delineati, con l'esplicitazione dei criteri sulla base dei quali elaborare il PUG in forma compiuta.

Pertanto il DPP dovrà contenere, in forma preliminare e quindi aperta a ulteriori approfondimenti e integrazioni da svolgersi nella fase di elaborazione del PUG, ma comunque adeguata a definire i contenuti di seguito indicati, il sistema delle conoscenze e i quadri interpretativi integrati del territorio e delle sue tendenze di trasformazione, secondo gli indirizzi e i criteri contenuti nella lii Parte dei presenti Indirizzi.

In particolare in questa fase preliminare, il sistema delle conoscenze dovrà essere impostato nella sua struttura e finalizzato alla comprensione dello stato delle risorse del territorio e delle modificazioni cui queste sono sottoposte per effetto soprattutto dell'azione antropica (sia essa guidata o meno da scelte di pianificazione), in modo che sia la specificazione degli obiettivi programmatici indicati nell'Atto di Indirizzo, sia la definizione delle scelte del piano, scaturiscano da documentati e condivisi elementi di analisi e

valutazione. Essi dovranno essere esplicitamente orientati al perseguimento della sostenibilità ambientale e sociale, in coerenza con la Valutazione Ambientale Strategica che accompagna l'intero processo di pianificazione.

A tal fine, contestualmente alla stesura del DPP, il Comune avvierà la redazione del Rapporto Ambientale secondo l'indice concordato durante la prima conferenza di copianificazione (scoping).

Nella L.R. 20/2001, la costruzione del sistema delle conoscenze presuppone una ricognizione della realtà socio-economica e dell'identità ambientale, storica e culturale dell'insediamento, ed è strettamente funzionale alla definizione delle linee fondamentali di assetto del territorio comunale (o intercomunale, nel caso di PUG intercomunali), con particolare riguardo alle aree da valorizzare e tutelare per i loro particolari aspetti ecologici, paesaggistici e produttivi.

Il sistema delle conoscenze, possibilmente fondato su supporti cartografici aggiornati e costruito con l'ausilio di un Sistema Informativo Territoriale capace di organizzare e valorizzare il patrimonio di dati in possesso del Comune o di altri enti e agenzie (Regione, Province, Comunità Montane, Agenzia Regionale dell'Ambiente, specifici Osservatori regionali ecc.), dovrebbe pertanto comprendere:

- una preliminare ricognizione del sistema territoriale di area vasta e intercomunale, con particolare riferimento ai sistemi ambientale e della mobilità e infrastrutture di trasporto, e del relativo quadro pianificatorio, programmatico e progettuale vigente e in itinere (regionale, provinciale, di bacino idrografico, di Comunità montana, dei Comuni limitrofi ecc.). Questa ricognizione è necessaria, oltre che per individuare in modo sistematico e organizzato i vincoli sovraordinati, per porre in evidenza le problematiche affrontate dagli strumenti di area vasta, che dovrebbero essere tenute in conto nella ricognizione del sistema territoriale locale;
- una prima ricognizione del sistema territoriale locale e delle sue risorse ambientali, paesaggistiche, rurali, insediative, infrastrutturali, del loro stato e dei relativi rischi e opportunità, anche in relazione a processi e tendenze che interessano sistemi territoriali più ampi che possono influenzare le trasformazioni locali. Tale ricognizione costituisce in particolare una parte essenziale della Valutazione Ambientale Strategica delle scelte del PUG (vedi Appendice IV). Essa potrebbe proficuamente avvalersi di quadri conoscitivi e orientamenti già elaborati, ad esempio, nell'ambito di strumenti di pianificazione di area vasta vigenti o in itinere; dei Rapporti sullo stato dell'ambiente realizzati in processi di Agenda 21 locale; di visioni future del territorio comunale (o intercomunale), del suo posizionamento nel contesto nazionale e internazionale e delle relative opportunità locali costruite nell'ambito di esperienze di pianificazione strategica. Inoltre, tale prima ricognizione dovrebbe valorizzare indagini prodotte da Associazioni locali aventi finalità sociali, culturali, di protezione ambientale, scientifiche, educative, ricreative ecc.

Questa prima ricognizione del sistema territoriale locale e delle sue risorse potrà essere diversamente articolata in funzione della dimensione comunale, della consistenza del patrimonio conoscitivo già esistente e delle specificità locali.

I Comuni ricadenti nelle province dotate di piano territoriale di coordinamento, vigente o in itinere, potrebbero utilmente far riferimento al quadro conoscitivo del PTC, quanto a articolazione e metodologia, potendo altresì integrarlo e/o modificarlo con le conoscenze più dettagliate predisposte in sede di costruzione del quadro conoscitivo comunale,

- una ricognizione preliminare degli aspetti socioeconomici, da cui emergano da un lato le tendenze in atto (inerenti alla demografia, a insediamento, delocalizzazione, dismissione di attività produttive, alle condizioni abitative) e i relativi problemi (degrado, congestionamento, inquinamento, domande insoddisfatte, disagio abitativo e sociale,

tendenze all'abbandono di parti di città), dall'altro le potenzialità e le prospettive di sviluppo locale;

- un primo bilancio urbanistico della pianificazione vigente a livello comunale, ossia lo stato di attuazione dei piani in vigore (generali e esecutivi) e delle eventuali pianificazioni di settore (piano del traffico, dei servizi, del commercio, per l'installazione di impianti eolici, piani di gestione dei Siti Natura2000 ...), nonché il quadro della programmazione e della progettazione in atto in ambito comunale .

Per quanto riguarda i quadri interpretativi, essi dovranno essere costruiti a partire dal quadro conoscitivo e costituiti da descrizioni integrate dei caratteri dominanti dei luoghi, delle relazioni tra le risorse individuate e delle relative tendenze di trasformazione. Come meglio specificato nella Parte III, i quadri interpretativi derivano da una ricomposizione integrata delle ricognizioni delle risorse effettuate nella fase di costruzione del quadro conoscitivo, nonché da una interpretazione critica dello stato di fatto del territorio e delle sue tendenze di trasformazione. Una loro prima definizione, anche in questa fase del Documento Programmatico Preliminare, sarà determinante ai fini del riconoscimento dei caratteri dominanti e delle problematiche del territorio, cui ancorare gli obiettivi e criteri progettuali del PUG.

Il DPP infatti conterrà anche i primi obiettivi e i criteri progettuali del PUG, in riferimento ad una idea di sviluppo socio-economico e spaziale condivisa e maturata a partire dal sistema di conoscenze e dai quadri interpretativi .

Gli obiettivi progettuali saranno relativi alla salvaguardia e valorizzazione delle invarianti strutturali e a una prima individuazione delle grandi scelte di assetto di medio-lungo periodo relative ai contesti territoriali individuati; essi dovranno mettere in luce i temi di intervento prioritario per la riqualificazione della città e del territorio e il soddisfacimento di domande sociali pregresse ed emergenti.

Coerentemente con l'adozione di un approccio strategico, così come in precedenza definito, perché tali obiettivi siano più efficacemente 'orientati all'azione', è necessario che essi siano costruiti attraverso la partecipazione dei diversi soggetti territoriali e strettamente connessi al sistema di conoscenze e all'individuazione delle sue componenti strutturali, ai quadri interpretativi e all'individuazione di rischi e opportunità. Gli obiettivi progettuali dovranno dunque fondarsi anche sulle analisi e valutazioni effettuate nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Essi inoltre saranno suscettibili di adeguamento, modifica e integrazione, specie in relazione alle osservazioni di cui all'art 11 della L.R. 20/01, nell'elaborazione del PUG in forma compiuta.

Gli obiettivi progettuali potranno essere rappresentati attraverso primi schemi di assetto di natura ideogrammatica e utilizzando tecniche grafiche comunicative per facilitare la partecipazione civica alla discussione del DPP.

Il DPP infine dovrà fornire indicazioni relative ai primi esiti e agli sviluppi futuri della cooperazione interistituzionale e della partecipazione civica per la formazione del PUG, indicando sia le sedi istituzionali utilizzate e da utilizzare per la condivisione di conoscenze, metodi e indirizzi di Piano, sia le forme partecipative ritenute più idonee al coinvolgimento della comunità locale: incontri tematici con le categorie socioeconomiche (industria e artigianato, commercio, ristorazione e ricettività turistica, agricoltura, ecc.) e professionali (architetti, ingegneri, geometri, geologi, agronomi, naturalisti, biologi, ecc.), l'associazionismo (culturale, sociale, ambientale, ecc), organizzazione di laboratori presso scuole e luoghi della socialità, forum, sportelli del piano, incontri pubblici, altre forme di comunicazione adatte ai contesti locali.

Dopo l'adozione del DPP, il Comune convoca una seconda Conferenza di Copianificazione alla quale invita la Regione, la Provincia, i Comuni confinanti, gli Enti che dovranno esprimere un parere secondo le norme nazionali e regionali in vigore (un elenco

non esaustivo è fornito in Appendice II) e ogni altro Ente i cui programmi possano incidere sulla pianificazione comunale (ad es. Comunità Montane, Consorzi ASI, Consorzi di Bonifica, Autorità Portuali, Capitanerie di Porto, Ferrovie, ENAC, ENAV, ANAS, ENEL, AQP, Aziende gestori di reti gas, ecc.), nonché gli altri soggetti motivatamente interessati (associazioni di categorie imprenditoriali, sindacali, associazioni ambientaliste e culturali ecc.).

Preliminarmente all'incontro, il Comune fornisce ai partecipanti il DPP e le eventuali osservazioni pervenute ai sensi della L.R. 20/2001 art. 11 comma 3.

La conferenza ha natura istruttoria, essendo diretta a mettere a disposizione dell'amministrazione procedente, nel momento in cui avvia la predisposizione del PUG, significativi contributi collaborativi in merito:

- al sistema delle conoscenze e ai quadri interpretativi del territorio, nell'area vasta e all'interno dei confini comunali, sviluppati nel Documento Programmatico Preliminare;
- agli obiettivi e alle scelte generali di pianificazione delineate nel DPP;
- alle prime valutazioni da comprendere nel Rapporto Ambientale.

La conferenza ha anche lo scopo di verificare gli impegni assunti nella precedente Conferenza di Copianificazione.

5.2. Principi

Sulla base di quanto enunciato dal DRAG, parte I, sopra richiamata, per elaborare il PUG quale strumento di governo del Territorio, la città di Taranto, secondo la visione strutturale e operativa/programmatica previste dalle leggi Regionali, deve intendere che gli elementi guida devono essere quello della chiarezza e quello della facilità con cui risponde ai bisogni dei cittadini, nel pieno convincimento che il legame che con gli stessi (e tra gli stessi) riesce ad istituire costituisce la vera forza portante.

Ritenere la compatibilità e sostenibilità ambientale delle azioni di programmazione urbanistiche di previsione quale elemento propedeutico di base.

Ricondurre le attività e l'uso del territorio comunale ad una "visione di sintesi strutturale integrata" che assicuri una città vivibile per i cittadini e ne valorizzi le peculiarità paesaggistico ambientali e le valenze storico culturali legate al mare e alle attività ad esso connesse.

Città oggi vuol dire anzitutto città funzionale, che vuol essere città dei cittadini, che vuol diventare città organizzata per farli vivere meglio, per agevolare le loro attività, il lavoro, il benessere, la convivenza civile: questi sono i caratteri di una città bella.

Per ottenere questo risultato, il governo della città deve essere in grado di ascoltare i cittadini e coinvolgerli nelle decisioni che li riguardano.

Deve saper cogliere, intercettare e soddisfare questa domanda diffusa di partecipazione. Deve produrre un **progetto condiviso di città**, capace di riannodare i legami interrotti, non solo tra le porzioni dell'organismo urbano, ma anche tra i diversi **pezzi** della comunità, oggi forse costretti all'indifferenza, verso la costruzione di un possibile progetto comune.

“Un nuovo Piano Urbanistico Generale è lo Statuto che una Comunità si dà per l'uso del suo territorio”.

“Si fonda naturalmente su un racconto costruito su di un linguaggio comune, anche a partire da assunti “non tecnici”, frutto della partecipazione e della condivisione” (ripreso dal DRAG).

Dobbiamo essere consapevoli che spesso siamo noi stessi, con la nostra indifferenza e pigrizia, a lasciare che il nostro ambiente, ma anche la nostra cultura, vengano irrimediabilmente travisati da una omologante perdita d'identità e qualità.

Le trasformazioni urbane infatti riflettono quelle della comunità e della sua cultura. Il piano

urbanistico generale dovrebbe governare le trasformazioni del territorio.

Nel caso della città di Taranto, capoluogo di provincia, ma non solo, bisogna riflettere sullo stretto rapporto fra queste trasformazioni e la cultura dei cittadini.

La promozione, da parte del governo cittadino, di processi di rigenerazione urbana e riqualificazione delle periferie ha permesso di sperimentare positivamente, anche in termini di condivisione e partecipazione pubblica.

Secondo Alberto Magnaghi, autore del Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR), *“ Il paesaggio è il ponte fra conservazione e innovazione, consente alla cultura locale di “ripensare se stessa”, di ancorare l’innovazione alla propria identità, ai propri miti, sviluppando “coscienza di luogo” per non perdersi inseguendo i miti omologanti della globalizzazione economica...*

Una comunità partecipe e consapevole deve poter conoscere e condividere le regole di trasformazione dell'ambiente in cui vive. Ogni cambiamento della struttura urbana operato senza una reale partecipazione, è avulso dalla Storia della città, estraneo ai caratteri identitari del corpo sociale, lontano dalla cultura e dai bisogni dei cittadini.

Il PUG per la città di Taranto deve segnare l’inizio di una stagione nuova del governo del territorio, e costituire l’avvio di un percorso di costruzione di una visione del futuro della città e del territorio.

Gli obiettivi devono fondarsi sulla conoscenza della situazione locale, dei suoi punti di forza e di debolezza, delle opportunità e dei rischi, che devono essere desunti da scenari di riferimento locali e sovralocali.

Le scelte programmatiche urbanistiche dovranno discendere da un attento esame del sistema delle conoscenze, da aggiornare e implementare con quadri interpretativi, ciò dopo le necessarie verifiche ed integrazioni, mirate all’aggiornamento dei suoi contenuti ai nuovi scenari sociali, economici e culturali, nonché alle sopravvenute esigenze concertative ai fini della condivisione delle scelte di trasformazione territoriale e urbana, e alle esigenze gestionali del PUG in fase attuativa dello stesso.

5.3 Indirizzi per la redazione del PUG di Taranto

Il nuovo integrato quadro legislativo e normativo regionale in materia urbanistica, attento al contesto ambientale, determina che la mancanza di un moderno e adeguato strumento urbanistico generale frena lo sviluppo della società civile amministrata.

La attenta analisi del quadro della conoscenza è basilare per assicurare la successiva salvaguardia delle invarianti territoriali, quali peculiarità proprie caratterizzanti la città e i cittadini attraverso la parte strutturale del PUG.

Ciò rappresenta e promuove un nuovo approccio culturale già avviato con il piano sovraordinato Regionale del PPTR.

Il Comune di Taranto, ha avviato programmazioni e una catalogazione dei programmi e progetti al fine di indirizzare la conoscenza complessiva, verso una crescita possibile sostenibile e intelligente, fornendo preliminari quadri interpretativi a cui si rimanda, certamente da implementare unitamente con il sistema della conoscenza nella fase propria di redazione del D.P.P. in tal senso si richiamano in sintesi le suddette documentazioni programmatiche:

- Processo di Pianificazione Strategica di area Vasta Tarantina;
- elaborazione del previsto Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (DPRU);
- Elaborato Tecnico inerente al Rischio di Incidenti Rilevanti (RIR) (2010-15); presa d’atto del Consiglio Comunale con Delibera di CC n. 229 del 10/11/2015 parte integrante del PRG vigente ed elemento informatore della nuova pianificazione, ai sensi di legge:

- Piano Urbano della Mobilità e promozione di una metropolitana di superficie e validazione dei percorsi d'acqua per la valorizzazione del territorio e dei circuiti storico culturali archeologici;
- Schede progetto inserite nel programma del Tavolo istituzionale permanente per Taranto (riguardante la proposta di finanziamenti per la città di Taranto (di cui conosco la proposta per il recupero del patrimonio edilizio in vecchia e per il recupero urbano del quartiere Tamburi);
- Studio multidisciplinare integrato del comparto terra mare progetto POSIDONIA/Taranto riguardante il comprensorio Terra-mare del mar piccolo (con elaborazioni di cartografie tematiche anche in formato GIS);
- Applicazione delle metodologie di comunicazione e servizi ai cittadini previste dal *progetto di partecipazione* approvato con il DPRU (Gruppo di sostegno locale – Piano di Azione Locale) introducendo la normalizzazione dei processi di partecipazione cittadina per l'acquisizione della conoscenza esperta;
- Avvio della informatizzazione del PRG del 1978 (adottato nel 1974) necessaria per la elaborazione del Documento preliminare d'intenti per la redazione successiva del piano strutturale (PUG);
- Analisi multidisciplinare e settoriale predisposta per la redazione del Piano di Rigenerazione Urbana (PIRU) Ambito 7 del DPRU – "La città periferica": Talsano, Lama, S.Vito, Carelli;
- Analisi multidisciplinare e settoriale preordinata alla redazione del Piano di Rigenerazione Urbana (PIRU) dell' Ambito 10 del DPRU "Ambito 10 – "Le isole Amministrative " in linea con gli indirizzi espressi dal Consiglio Comunale con propria Deliberazione ;
- Studio e analisi preordinata alla redazione del Piano delle Coste Comunale del territorio tarantino;
- Analisi del percorso avviato per il PIRU per l'ambito prioritario di rigenerazione urbana del D.P.R.U. Ambito 1 "città consolidata " – "La città storica": Isola, Borgo con la proposta candidata e finanziata e di cui alla procedura negoziale Asse 7.1;
- Semplificazione amministrativa e innovazione interna in atto che mirano alla informatizzazione dei processi di archiviazione dei dati e gestione dei dati e meta dati attraverso un sistema informalizzato, certamente da implementare ;
- Progettazioni riguardanti i programmi approvati dei due PIRP : Ambito 1 "Talsano – Lama San Vito" e PIRP Ambito 2 "Quartiere Paolo VI primo stralcio";
- Contratto di Quartiere CEP Salinella e attuazione della Variante al PRG Vigente denominata Variante delle Aree Contermini al CEP Salinella approvata dalla Regione con DGR nr. 128/2011 prevedente il preliminare piano dei servizi prioritari (parte strutturale) , con piani di comparto perequativi (parte operativa) e in alternativa con procedure di esproprio e fondi dell'Amministrazione Comunale al fine di assicurare la conservazione delle parti superstiti della salina piccola e la realizzazione dei servizi a rete per la sicurezza del CEP Salinella anche ai fini riassetto idrogeologico considerati i vincoli emergenti riguardanti il rischio idraulico;
- Piano città di Taranto 2012 con 24 ML € previsti per l'ambito del Quartiere Tamburi anche per finanziare preliminari bonifiche di aree urbane;
- Studi e analisi riguardanti gli immobili dismessi e dismettibili ricadenti in aree demaniali da cedere o ceduti al Comune;
- Studi e attività per una visione integrata del territorio per la bonifica, ambientalizzazione e valorizzazione culturale del territorio di Taranto a cura del Commissario straordinario per l'area di Taranto;
- Analisi del Piano di Zona Sociale quale elemento informatore di pianificazione e

- programmazione urbanistica e territoriale e del piano delle opere pubbliche;
- Continuare a far parte della organizzazione che vede Il Comune di Taranto tra le città che si sono fatte promotrici dell'idea e degli obiettivi dell'Osservatorio all'Osservatorio ANCI sulle Smart-cities.

I Quadri interpretativi sono sostanzialmente costruiti a partire dal quadro conoscitivo, a cui si rimanda puntualmente, con il presente atto di indirizzo, attraverso descrizioni e ricomposizioni integrate delle ricognizioni delle risorse, nonché da una interpretazione critica dello stato di fatto del territorio e delle sue tendenze di trasformazione. Essi producono descrizioni integrate dei caratteri dominanti dei luoghi, delle relazioni tra le risorse individuate e delle relative tendenze di trasformazione, pervengono a una prima individuazione delle "invarianti strutturali" e ad una prima articolazione del territorio in "contesti territoriali".

5.4 Obiettivi generali e strategici

Con il presente atto di indirizzo la Giunta Comunale vuole indirizzare la collettività ad una attenta riflessione intorno al "modello di sviluppo" che si intende programmare per il prossimo futuro, non sottovalutando la questione ambientale riguardante la città di Taranto che deve interessare, quale schema di sfondo, il modello di sviluppo da programmare esaminando contestualmente le interconnessioni tra città urbana e città industriale, tra città urbana e il porto (distinguendo e regolarizzando l'uso e la compatibilità ambientale del porto militare, porto commerciale, porto industriale) assicurando sinergia ad porto turistico e mercantile legato alle attività proprie originarie legate al mare in un ottica di economia circolare.

Ricostituire un rapporto tra città e mare, ripensando il rapporto tra città e il mare interno, Mar Piccolo, assicurando che la priorità è il ritorno alle condizioni ambientali originariamente proprie del mar piccolo per sviluppare la coltivazione delle cozze e delle ostriche tarantine.

Promuovere e valorizzando le specificità del nostro territorio e della nostra identità locale di città di mare tendente ad essere una città Smart, definire una "nuova" idea di comunità che possa vivere una nuova stagione con la determinazione delle sue prospettive economiche e sociali nel rispetto dell'ambiente e dell'uomo.

Occorre che il nuovo strumento urbanistico indirizzi lo sviluppo del territorio, mediante un'azione di tutela e di salvaguardia dei suoi caratteri identitari, sia nei suoi contenuti che nelle sue previsioni programmatiche.

Su questi presupposti, il territorio deve diventare un "bene comune", ed in questo senso, accanto ai caratteri fisici e dimensionali del Piano, occorre puntare sul miglioramento della qualità della vita cittadina, puntando la dovuta attenzione alle tematiche ambientali, alla gestione corretta e responsabile delle risorse, alla sostenibilità delle politiche di sviluppo insediativo, alla inclusione sociale dei soggetti deboli attraverso adeguate politiche del lavoro e dell'occupazione.

Gli obiettivi che di seguito sono elencati possono non essere esaustivi delle dinamiche in atto, e non vogliono essere una semplice elencazione, ma nascono dalla conoscenza del territorio, delle sue opportunità e delle sue criticità, e rappresentano una precisa indicazione dei problemi cui il D.P.P. si deve preoccupare di segnalare prima affinché il PUG possa di seguito dare adeguata risposta.

Assicurare nella fase di avvio del P.U.G. un concreto "processo partecipativo" capace di coinvolgere i cittadini, le rappresentanze sociali, professionali, religiose, le forze politiche, il mondo della Cultura, della Scuola in generale, finirà per incidere concretamente sulle scelte, grazie ad una preliminare riflessione condivisa sulla gestione e sviluppo del territorio.

Il processo di formazione del PUG, in linea con le indicazioni della programmazione regionale e provinciale e con le esigenze obiettive di sviluppo armonioso e sostenibile del

territorio, nel disegnare e programmare la nuova idea di città, dovrà tenere conto delle esigenze reali e emergenti dalla considerazione della realtà determinata dalla “città industriale” con sviluppo pari al doppio della superficie delle aree urbane cittadine e della realtà puntuale dei quartieri e zone periurbane limitrofe al comparto industriale anche in considerazione delle risultanze dei cambiamenti in corso e delle possibili variabili anche di tipo socio economico.

Le variabili in gioco:

- ✓ ambientali ed energetiche
- ✓ tecnologiche
- ✓ sociali
- ✓ di riduzione del consumo del suolo

Dall’analisi del contesto ai punti di forza innovativi (tratto dal D.P.R.U.)

Oltre alle disamine di carattere storico, sociale, urbanistiche, ambientali tradizionali (si rimanda per tale aspetto ai vari allegati annessi al presente documento), appare di fondamentale importanza evidenziare alcuni importanti elementi (in realtà sistemi) che risultano punti di forza innovativi per la Rigenerazione urbana e che sono:

- Le aree demaniali in dismissione
- Il piano del verde
- La rete dei musei
- La Taranto Ipogea.

Le aree demaniali in dismissione

Le aree militari presenti sul territorio di Taranto sono di circa 2990 ettari. Una enormità rispetto alla città. Il dibattito, che da anni anima la vita politica e sociale, immaginando nuovi scenari per il futuro a seguito della delocalizzazione della base navale (già avvenuta) e le conseguenti dismissioni sembra giunto ad un punto fondamentale.

Le aree o beni dimettibili da parte della Marina Militare e che potrebbero a pieno titolo essere utilizzate nei processi di Rigenerazione Urbana sono:

- Baraccamenti cattolica;
- Caserma Mezzacapo;
- Fadini;
- Ospedale militare ed aree limitrofe;
- Via Nazario Sauro;
- Muraglione;
- Aree prospicienti la Villa Peripato tra Corso due Mari e via Pupino;
- Canale navigabile Grande opportunità quindi soprattutto per la zona città vecchia Borgo ma anche per tutte quelle parti di città a vario titolo coinvolte nei processi di dismissione (direttamente o indirettamente).

Il piano del verde

Lo sviluppo dalla Città Nuova (il Borgo), sul finire dell’ ‘800, partiva sotto i migliori auspici anche per quanto riguarda gli standard del Verde9, per cui accanto ad un progetto di impianto urbano quasi ippodameo, a scacchiera con strade larghe, rette e perpendicolari faceva eco la presenza di piazze e spazi verdi, talvolta anche piccoli ma sempre significativi per assonanza al contesto e valori estetici espressi, ben distribuiti sul nascente tessuto urbano. La presenza poi di ampie superfici verdi storiche, quali i Giardini del Peripato, e quelli dell’affaccio sul Mar Piccolo, dotavano il centro abitato di un patrimonio verde quale raramente è dato di osservare nelle città del Mezzogiorno.

L’espansione della città nel secondo dopoguerra tuttavia ha fatto registrare un’inversione completa di

tendenza per cui tra le nuove costruzioni, sorte in modo tumultuoso e spesso disordinato, ben raramente compaiono spazi destinati al verde.

Il riequilibrio del contesto ambientale e paesaggistico, costituisce l'ambito tematico prioritario per la città di Taranto, città dei due mari, recuperando e ridefinendo con un piano particolareggiato il rapporto terra mare del mar piccolo (oggetto di Studio multidisciplinare integrato con il progetto Posidonia), considerando che la questione del Mar Piccolo, non può assolutamente essere risolta con una visione statica e tradizionalmente legata ad approcci urbanistici abituali, pena l'inefficacia, ma può essere indirizzata in un processo dinamico e continuo, con cui si costruisce una convergenza nel tempo delle diverse posizioni, visioni ed esigenze, verso un quadro di obiettivi che perseguono necessariamente e strategicamente l'utilità collettiva. Dando atto che il comprensorio terra-mare del mar piccolo costituisce una figura caratterizzante il paesaggio pugliese.

La Città di Taranto che deve ritrovare in primo luogo gli elementi portanti direzionali della sostenibilità per programmare lo sviluppo integrato ed equilibrato del territorio (urbano-cittadino, portuale, industriale, commerciale e turistico-ricettivo), attraverso uno strumento di governo programmatico del territorio (strutturale e operativo - programmatico) di ampio raggio e di lunga gittata prevedendo un partenariato - intesa per la fase di redazione del PUG sin dalla redazione del D.P.P. con il Commissario per le Bonifiche dell'Area Tarantina, Poli Universitari e Strutture ricerca come il CNR e Arpa PUGLIA.

In tal senso si segnalano le ulteriori sotto individuate tematiche prioritarie cittadine (dal D.P.R.U.)

Riappropriazione della città storica e recupero dell'identità

La tematica della riappropriazione della città storica e del recupero dell'identità rimette al centro dell'interesse cittadino le parti di territorio originarie. L'isola di città vecchia e il Borgo ottocentesco rappresentano, oltre che la storia in senso cronologico l'evoluzione di una collettività.

Diverse cause hanno portato negli anni ad un progressivo allontanamento da queste zone, con l'effetto di una perdita di consistenza del patrimonio umano e materiale. Prima che il fenomeno diventi irreversibile, e cogliendo le istanze che pervengono dalla collettività, occorre avviare processi in grado di determinare un ritorno nella città storica sia per scopi residenziali che produttivi e di commercio.

L'occasione che si prospetta con l'imminente dismissioni delle aree militari diviene ulteriore stimolo anche per la riconquista di un rapporto con i waterfront, da tempo dimenticati. Promuovere il recupero e la valorizzazione di strutture patrimoniali pubbliche, private e religiose ai fini funzionali, turistici e commerciali, anche dotando entrambi i centri storici (città vecchia-isola e borgo nuovo) di un parallelo piano di recupero -rigenerazione, ed incoraggiando i proprietari - con incentivi come la detassazione comunale.

Le dismissioni delle aree militari

Il dibattito sul futuro delle aree militari, a seguito di dismissione, e sul loro contributo alla trasformazione urbana della città appassiona i cittadini da qualche decennio.

Lo spostamento in Mar Grande della nuova base navale ha determinato di fatto la delocalizzazione delle attività della Marina Militare. Appare imminente una reale attività di sdemanializzazione in particolare dei seguenti beni: Baraccamenti cattolica; Caserma Mezzacapo; Fadini; Ospedale Militare ed aree limitrofe; Via Nazario Sauro; Muraglione; Aree prospicienti la Villa Peripato tra Corso Due Mari e via Pupino; Canale navigabile.

Appare evidente l'importanza strategica di tali beni nel tessuto urbano. Pertanto, l'idea guida alla base del riutilizzo di queste aree diviene la valorizzazione, anche perché sono ricche di elementi di archeologia industriale, l'ausilio di operazioni in partnership

pubblico private appaiono quanto meno auspicabili.

La città e il mare (waterfront)

Taranto viene definita anche la città dei due mari, grazie alla unicità della sua conformazione morfologica.

Diversi sono gli scenari che si prospettano percorrendo una, seppur ideale, passeggiata lungo le coste sia "interne" che "esterne".

Differenti sono le situazioni che possono avvicinarsi, usi turistici, usi produttivi di piccole attività, usi industriali, usi portuali, usi militari, usi paesaggistici, usi produttivi specialistici (miticoltura), usi ludici, usi balneari, usi sportivi.

Alla luce di tutto ciò appare evidente come nuovi usi (già esistenti magari, ma in zone differenti) possono trovare una giusta dimensione alla luce delle trasformazioni in atto (dismissioni, in primis).

I cittadini hanno bisogno di riconquistare un rapporto diretto con il mare, anche dove adesso è negato l'accesso per fruirla secondo i canoni e le necessità di oggi (essenzialmente ludico ricreative), magari convivendo con funzioni storiche quali la pesca, la miticoltura, la piccola cantieristica.

La città e la nuova base militare

La nuova base navale della Marina Militare ha determinato negli ultimi anni profondi cambiamenti, soprattutto nell'assetto viario, della zona limitrofa. L'influenza di una struttura di tale importanza sulle trasformazioni territoriali non può essere indifferente alle azioni in corso. Le attività lavorative, ma anche quelle residenziali, legate a tale evento impongono una particolare attenzione nella elaborazione delle strategie di rigenerazione urbana al fine di garantire un riequilibrio urbanistico nel rispetto delle esigenze reciproche.

La città e l'industria

La presenza del polo industriale ex ILVA nel territorio tarantino, parte della città industriale di Taranto, come esaminata nell'ERIR, ha segnato l'ultimo mezzo secolo di questa città.

L'ambizione di risultare città industriale (ma solo di un tipo di industria) ha cancellato in modo quasi totale la presenza del settore nautico e ha "impigrato" le forze imprenditoriali che non leggevano il rapido mutare dei tempi con l'avvento della quarta rivoluzione industriale (informatica).

La crisi economica mondiale e il modello di produzione decentrato ha determinato l'impoverimento non solo degli aspetti salariali ma anche delle potenzialità imprenditoriali su un territorio "inaridito" da una monocultura industriale (quella dell'ILVA e del suo indotto).

Cosa resta oggi è sotto gli occhi di tutti.

Pochi posti nel polo industriale e sostituzione sui moli, pronti per la partenza, dei prodotti di una industria del nord Europa (elementi per pale eoliche) che sostituiscono sempre più quanto prodotto nel polo siderurgico .

Le conseguenze pagate dalla città sono sotto gli occhi di mezzo mondo. La problematica ambientale è serissima, pertanto tutte le azioni di rigenerazione dovranno determinare condizioni di rinaturalizzazione per mitigare l'impatto tra città e industria.

Il contenimento dell'uso del territorio (urban sprawl) e il riequilibrio nella città periferica

Sprawl urbano è un termine di derivazione anglosassone che indica una rapida e disordinata crescita di un'area metropolitana, fenomeno che nella maggioranza dei casi coinvolge le zone periferiche.

Il "consumo dei territori" ha segnato la crescita delle città italiane in particolar modo negli anni sessanta (boom economico e nuove leggi per l'edilizia residenziale pubblica)

"inventando" intere parti di città divenute satelliti dei centri urbani esistenti. La successiva edificazione (a volte anche abusiva) ha determinato quella che oggi definiamo "città diffusa".

Taranto è caratterizzata da zone periferiche in cui gli spazi senza identità propria si inseriscono a tessuti abitati, determinando vere e proprie frammentazioni del tessuto urbano, determinando una qualità scadente dei servizi e degli spazi stessi.

Il contenimento dell'uso del territorio e il riequilibrio anche con l'uso di modelli sperimentali innovativi di pianificazione è auspicabile al fine di innalzare i diversi elementi di qualità anche puntando a logiche perequative e compensative previste dalle norme .

La valorizzazione paesaggistica del paesaggio agrario, ampliando il vincolo di inedificabilità a tutte le aree extraurbane a partire dalle periferie promuovendo dove possibile e sostenibile il ritorno all'uso agricolo quale elemento di economia sostenibile. Salvaguardia dei beni diffusi del relativo patrimonio, come filari di vegetazione, ulivi secolari, muretti a secco, boschi, macchie, ecc., e beni architettonici come masserie, torri, casine, ecc., da tutelare con rigorosi vincoli aggiuntivi a quelli esistenti di matrice sovracomunale;

Ripensare il sistema complessivo di mobilità urbana prevedendo, una circuitazione per la viabilità lenta a carattere ciclo-pedonale, collegate agli itinerari esistenti, per favorire una mobilità sostenibile anche con i Comuni contermini e il miglioramento dei collegamenti infrastrutturali delle aree produttive esistenti e in realizzazione.

Contemplare una analisi mirata delle Infrastrutture per la mobilità a carattere sovralocale e nodi specializzati con riguardo ai trasporti su gomma , su ferro e riconsiderando la realtà aereo portuale esistente nel Tarantino.

Raccordo con la pianificazione urbanistica dei Comuni vicini, definizione di linee di azioni, per utilizzare al meglio le potenzialità integrate in termini di sviluppo sostenibile del territorio, ai fini turistici, sanitari, culturali ed economici in genere.

5.5 Indicazioni di sviluppo per il D.P.P.

Assicurare un approccio alla **pianificazione sostenibile** ed ecologico, garantendo un uso equamente distribuito fra le comunità insediate delle risorse presenti e mantenendo tali risorse per le future generazioni.

Esso dovrà operare attraverso scelte:

- che garantiscano la **chiusura dei cicli naturali**;
- che favoriscano il **contenimento dei consumi energetici**
- che contribuiscano a **ridurre la produzione dei rifiuti**;
- che orientino la **riqualificazione delle aree dismesse**;
- che si orientino a **valorizzare i beni ambientali e storico- culturali**;
- che favoriscano una **nuova edilizia rivolta alla sua sostenibilità ambientale**.

5.6 Individuazione delle autorità con specifiche competenze ambientali

Le forme di cooperazione interistituzionale e co-pianificazione, che accompagnano le tappe significative del processo di formazione del piano, hanno lo scopo di giungere alla definizione di un piano condiviso.

La partecipazione alle fasi conoscitive ha lo scopo di far acquisire conoscenze e pareri già nella fase iniziale di formazione del piano, senza dover ricorrere a verifiche di

conformità a posteriori.

Gli enti e soggetti che, a diverso titolo, hanno competenze ambientali e possono esprimere un parere sul territorio comunale e che saranno convocati alla Conferenza sono:

- a. Regione Puglia – Presidenza – Settore Urbanistica Regionale;
- b. Regione Puglia – Ufficio VAS;
- c. Ufficio Parchi della Regione Puglia – Settore Ecologia;
- d. Regione Puglia – Servizio attività economiche – Ufficio controllo e gestione del PRAE;
- e. Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio - Lecce;
- f. Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia – Taranto-LECCE;
- g. Soprintendenza per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico;
- h. Provincia di Taranto – Presidenza;
- i. Agenzia Regionale per la Protezione ambientale della Puglia, ARPA PUGLIA - Taranto;
- j. Ispettorato Dipartimentale delle Foreste - Taranto;
- k. Settore Agricoltura della Regione Puglia; Settore Tutela delle acque Regione Puglia;
- l. Autorità di Bacino della Puglia – Valenzano (BA);
- m. Genio Civile di Taranto;
- n. CNR-Talassografico-Taranto
- o. Università di Bari Politecnico – Bari ;
- p. Università di Taranto- Facoltà di Ingegnerie e Facoltà di Economia ;
- q. ASL – Distretto di Taranto – USL Taranto
- r. ATO TA/1;
- s. ANAS – Taranto ;
- t. ENEL – Taranto ;
- u. AQP – Taranto;
- v. Gestore della rete del gas;
- w. Gestori di Telefonia fissa;
- x. Gestori di telefonia mobile;
- y. Unione dei Comuni Area Vasta Tarantina ;
- z. Comune di Leporano;
- aa. Comune di Pulsano ;
- bb. Comune di Lizzano;
- cc. Comune di Statte;
- dd. Comune di San Giorgio;
- ee. Comune di Massafra;
- ff. Comune di Grottaglie
- gg. Associazioni di categoria imprenditoriali e sindacali;
- hh. Associazioni ambientaliste e culturali.
- ii. Ordine degli Ingegneri della Provincia di Taranto
- jj. Ordine degli Architetti della Provincia di Taranto

6.0 CONCLUSIONI

La nostra è grande città complessa e con non poche problematiche da risolvere. In tal senso è necessario ed opportuno favorire i processi che ci aiutano nelle nostre scelte ed ad individuare eventuali opportunità.

Il senso di appartenenza alla comunità, che non è lo stesso in ogni quartiere cittadino, come emerso in precedenza dall'analisi sociologica del progetto Posidonia, non può essere forte come una volta, quando sostanzialmente ci si conosceva tutti e si era sicuramente più attenti-curiosi. Ora, le comunità sono un mix di cittadini di diversa provenienza, etnia e religione, ma la dimensione urbana non ha disgregato del tutto la civitas.

In questo contesto, la responsabilità dell'educazione è quella di « *trasmettere ai soggetti consapevolezza delle proprie radici e fornire punti di riferimento che consentano di definire la propria personale collocazione nel mondo* ».

Il movimento quotidiano di migliaia di persone, alla ricerca di lavoro o svago, ci trova impreparati a convivere in tanti unitamente e bene. Il nostro è un territorio delicato e complesso, abitato da una comunità che ha perso il senso d'unione, segnata dal disagio economico, disagio sociale; segnata fortemente dalla questione ambientale negli ultimi anni, contrapposta al diritto costituzionale garantito del lavoro; dalla disoccupazione specie giovanile, con l'imprenditoria formata da microimprese fuori dal mercato globale.

Il nuovo PUG potrebbe essere "uno schema di sfondo sostenibile" di crescita, teso a un preliminare riequilibrio - compatibilità ambientale, al fine di razionalizzare, riqualificare, rigenerare e migliorare i servizi e le azioni di tutela puntando alla salvaguardia dei valori ambientali e identitari.

Progettare le trasformazioni per la città, vuol dire assumersi il compito di rispondere (oltre che a studiarli) a quesiti - problemi che esprimono «bisogni antichi» e «voglia di innovazione».

Ci pare perciò necessario che un progetto di trasformazione sia concepito in rapporto dialettico, sottile e complesso, tra le regole di formazione della città storica e contemporanea e le esigenze di una migliore qualità e funzionalità urbana.

Secondo Alberto Magnaghi, autore del PPTR (Piano paesaggistico regionale), *"Il paesaggio è il ponte fra conservazione e innovazione, consente alla cultura locale di ripensare se stessa", di ancorare l'innovazione alla propria identità, ai propri miti, sviluppando "coscienza di luogo" per non perdersi inseguendo i miti omologanti della globalizzazione economica...."*

L'obiettivo di un Piano partecipato è quello di individuare bisogni e opzioni di intervento, a partire dall'esperienza della comunità locale, individuata come il soggetto che possiede la migliore conoscenza dei problemi del proprio territorio.

In questo senso i laboratori urbani (GSL PAL) per un Piano partecipato, consentendo ad ogni partecipante di esprimere le proprie idee e le proprie opinioni liberamente e in modo interattivo, con l'aiuto di preparati "facilitatori". Questa pratica che è alternativa a Convegni, Forum e somministrazione di questionari, è indicata come necessaria dagli indirizzi regionali sin dalla elaborazione del DPP, si colloca all'interno di un processo dal basso, tendenzialmente inclusivo e partecipato, condotto insieme alla comunità locale.

Dobbiamo essere consapevoli che spesso siamo noi stessi, con la nostra indifferenza e pigrizia, a lasciare che il nostro ambiente, ma anche la nostra cultura, vengano irrimediabilmente travisati da una omologante perdita d'identità e qualità.

Le trasformazioni urbane infatti riflettono quelle della comunità e della sua cultura. Il piano urbanistico generale dovrebbe governare le trasformazioni del territorio.

Nel caso della città di Taranto, ma non solo, bisogna riflettere sullo stretto rapporto tra queste trasformazioni e la cultura dei cittadini.

L'impegno è fondamentale e i cambiamenti richiedono lavoro assiduo: questo è il motivo per cui la redazione del PUG è un sicuro riferimento per chi crede nell'evoluzione razionale, equilibrata e sostenibile delle nostre Comunità.