

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 23 luglio 2019, n. 1384

COMUNE DI TARANTO - Nuovo Piano Regolatore del Porto. Variante al PRG ex art. 16 della LR 56/1980, Adeguamento alle prescrizioni della DGR 863/2018. -Approvazione.

Assente l'Assessore alla Pianificazione Territoriale, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Strumentazione Urbanistica, confermata dal Dirigente della Sezione Urbanistica, riferisce quanto segue il Vice Presidente:

"" Il Comune di Taranto, munito di PRG approvato con DPGR n. 421 del 20/03/78 (con declaratoria di adeguamento alla LR 56/1980), con DCC n. 123 del 05/11/14 ha adottato la Variante al PRG per il nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) con la procedura ordinaria ai sensi dell'art. 16 della LR 56/1980, e con DCC n. 5 del 25/01/16 ha controdedotto, previe pubblicazioni degli atti adottati, alle osservazioni e ricorsi pervenuti.

Il provvedimento di adozione esclude *"le opere che interessano gli interventi 'Tempa Rossa' (prolungamento del pontile petroli, serbatoi ed ogni altra opera relativa), con conseguente revisione dell'Atto di intesa Città-Porto di cui alla delibera di C.S. n. 116/06, perfezionato con delibera di C.C. n. 41/07"*.

I relativi atti tecnico-amministrativi sono stati trasmessi dal Comune con nota prot. 137350 del 09/09/16 della Direzione Pianificazione Urbanistica - Edilizia (costituiti come da elenco dettagliato contenuto nella citata nota comunale, a cui si rinvia per economia espositiva).

Con nota della Sezione Urbanistica Regionale (SUR) prot. 8254 del 04/11/16, a seguito di una prima lettura della documentazione pervenuta, sono state richieste integrazioni al Comune di Taranto, interessando inoltre, per quanto di rispettiva competenza, la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, la Sezione Lavori Pubblici e la Sezione Autorizzazioni Ambientali regionali.

A detta richiesta del SUR prot. 8254/2016 risultano pervenuti i seguenti riscontri:

- nota prot. 12962 del 28/11/16 della Sezione Autorizzazioni Ambientali - Servizio VAS regionale, ove è richiamato il proprio precedente Atto Dirigenziale n. 149 del 22/04/15, di dichiarazione della sussistenza delle condizioni di esclusione dalla procedura VAS, di cui all'art. 7.2a) - punto VIII del Regolamento Regionale 18/2013 (AD assunto sulla scorta di attestazione comunale prot. 26222 del 14/02/14 e di nota istruttoria prot. 2330 del 17/03/15 del Servizio Urbanistica - Ufficio Strumentazione Urbanistica);
- nota prot. 2315 del 30/03/17 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica regionale, ove è richiamata la propria precedente DGR n. 1918 del 15/10/13, di rilascio del parere paesaggistico favorevole sul PRP ai sensi dell'art. 5.03 delle NTA del PUTT/P, con le medesime prescrizioni già espresse con lo stesso provvedimento;
- parere prot. 951 del 16/01/18 della Sezione Lavori Pubblici regionale, ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/2001, favorevole con precisazioni (visto il parere di compatibilità del nuovo PRP al PAI, prot. 10686 del 05/08/13 dell'AdB Puglia);
- nota comunale prot. 111490 del 18/07/17, di specificazioni.

Con DGR n. 863 del 28/12/18, espletata la predetta fase istruttoria e interlocutoria, sulla scorta della predetta documentazione pervenuta sono state assunte le seguenti determinazioni:

""(...)

- **DI RILASCIARE** il parere di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 96.1.c delle NTA del PPTR, sulla Variante al PRG per il nuovo Piano Regolatore Portuale del Comune di Taranto, adottata con DCC n. 123 del 05/11/14, con le prescrizioni di cui alla DGR 1918 del 15/10/13 ed alla nota istruttoria prot. 2315 del 30/03/17 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio;
- **DI APPROVARE**, ai sensi dell'art. 16/co. 10° della LR 56/1980, per le considerazioni e motivazioni di cui alla

relazione in premessa, la Variante al PRG del Comune di Taranto di cui sopra, con le prescrizioni e condizioni di cui complessivamente ai precedenti punti A (per gli aspetti ambientali e vincoli territoriali), B (per gli aspetti paesaggistici) e C (per gli aspetti urbanistici), riportati nella stessa relazione in premessa e che qui si intendono, per economia espositiva, integralmente trascritti;

- **DI DETERMINARSI**, in ordine ai ricorsi ed alle osservazioni presentate, nei termini specificati al precedente punto D, conformemente alle determinazioni assunte in merito dal Comune di Taranto giusta DCC 5/2016;
- **DI INVITARE** il Consiglio Comunale di Taranto ad adottare, ai sensi dell'art. 16/co. 11° della LR 56/1980, le proprie determinazioni in merito alle prescrizioni e condizioni complessivamente introdotte d'ufficio negli atti della Variante al PRG in argomento;
- **DI RISERVARSI**, ad esito dell'esame delle suddette determinazioni comunali ex art. 16/co. 11° della LR 56/1980, l'assunzione della deliberazione di giunta regionale di approvazione definitiva della Variante al PRG in argomento, a cui resta subordinata l'entrata in vigore della Variante stessa; ""

La suddetta DGR 863/2018 è stata notificata al Comune di Taranto giusta nota SUR prot. 4811 del 24/05/18.

Con nota prot. 9972 del 23/01/19 il Comune ha trasmesso la DCC n. 219 del 28/12/18, n. 7 elaborati scritto-grafici e nota di condivisione prot. 18182/TEC del 07/12/18 dell'Autorità Portuale, di adeguamento alle prescrizioni regionali di cui alla DGR 863/2018; i citati elaborati scritto-grafici sono di seguito elencati:

- a. Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui alla DGR n. 863 del 23/05/2018 - Anno 2018;
- b. Dichiarazione di sintesi PRG.2018 - Anno 2018;
- c. Rapporto ambientale - Allegato Dichiarazione di sintesi della Valutazione Ambientale Strategica del PRP di Taranto - Marzo 2013;
- d. Art. 29 del PRG e Tabella B2.10 - Anno 2018;
- e. Elaborato 5 - Tavola 1/2, scala 1:5.000 - Adeguamento alle prescrizioni di cui alla DGR n. 863 del 23/05/2018 - Anno 2018;
- f. Elaborato 5 - Tavola 2/2, scala 1:5.000 - Adeguamento alle prescrizioni di cui alla DGR n. 863 del 23/05/2018 - Anno 2018;
- g. Norme Tecniche di Attuazione del PRP - Aggiornamento: giugno 2018.

Con nota della Sezione Urbanistica prot. 1322 del 11/02/19 copia di detta documentazione tecnico-amministrativa comunale è stata trasferita alla Sezione Autorizzazioni Ambientali e alla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, per i profili e le valutazioni di rispettiva competenza, di cui specificamente al capo A (aspetti ambientali e vincoli territoriali) e al capo B (aspetti paesaggistici) della DGR 863/2018; in merito dette Sezioni regionali hanno rimesso i seguenti riscontri:

- nota prot. 1374 del 20/02/19 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio;
- note prot. 3029 del 15/03/19 e prot. 3873 del 03/04/19 della Sezione Autorizzazioni Ambientali.

Con successiva nota prot. 38043 del 14/03/19 il Comune ha fornito chiarimenti integrativi sugli aspetti urbanistici (perimetrazione del comprensorio portuale e verifica degli standard), allegando due tavole planimetriche esplicative (elaborato 5 - tav. 1/2 e tav. 2/2, in scala 1.5000).

ISTRUTTORIA REGIONALE CONCLUSIVA

A) ASPETTI AMBIENTALI E VINCOLI TERRITORIALI

1. ADEMPIMENTI IN MATERIA DI VAS

PRESCRIZIONI REGIONALI DI CUI ALLA DGR 863/2018:

<< Si prende atto dell'Atto Dirigenziale n. 149 del 22/04/15 della Sezione Autorizzazioni Ambientali - Servizio VAS regionale, di dichiarazione della sussistenza delle condizioni di esclusione della Variante al PRG in oggetto dalla procedura VAS, di cui all'art. 7.2a) - punto VIII del Regolamento Regionale 18/2013 (AD richiamato nella nota prot. 12962 del 28/11/16 della medesima Sezione).

Peraltro, in ordine propriamente al nuovo Piano Regolatore Portuale, a cui è univocamente riferita la Variante al PRG, oggetto specifico del presente procedimento, devono in questa sede ribadirsi le risultanze e le prescrizioni contenute nel Parere Motivato espresso dal Servizio Ecologia regionale giusta Determinazione Dirigenziale n.78 del 06/04/12, segnatamente comprendente i contributi resi -nell'ambito della consultazione- dai seguenti soggetti competenti in materia ambientale:

- a. Autorità di Bacino della Puglia: nota prot. 8952 del 27/07/11;
- b. Servizio Ecologia della Regione Puglia: nota prot. 7777 del 29/07/11, sul tema della "Valutazione d'Incidenza";
- c. ISPRA - Settore Valutazioni Piani e Programmi: nota prot. 23627 del 15/07/11;
- d. Servizio Ecologia della Regione Puglia: nota prot. 9341 del 10/10/11, sul tema del "Rischio di Incidenti Rilevanti";
- e. Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici: nota prot. 16480 del 06/10/11;
- f. Servizio Regionale Tutela delle Acque: nota prot. 3288 del 20/10/11.

Quanto innanzi, comportante complessivamente richiesta di adempimenti ed adeguamenti progettuali.

A tale riguardo, la nota comunale prot. 111490/2017 (in precedenza richiamata) specifica quanto segue:

"(...) per quanto riguarda le prescrizioni formulate col parere motivato VAS, di cui alla D.D. del Servizio Ecologia della Regione Puglia n. 78/2012, si precisa che le stesse sono state recepite nel revisionato Rapporto Ambientale, e relativi elaborati di piano, già trasmesso dall'Autorità Portuale di Taranto con nota prot. 3546/TEC dsl 12/04/2013 (che si allega in copia alla presente - allegato 3)."

In particolare, con la sopra citata nota prot. 3546/TEC del 12/04/2013 l'Autorità Portuale di Taranto trasmetteva al Servizio Assetto del Territorio -oggi Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio- ed al Settore Ecologia-Ufficio VAS -oggi Sezione Autorizzazioni Ambientali- della Regione Puglia *"la revisione del Rapporto Ambientale e gli elaborati di PRP che recepiscono le osservazioni formulate con determina dirigenziale del Servizio Ecologia"* e la Relazione di compatibilità paesaggistica del PRP.

Ciò stante, resta evidente che l'attuazione degli interventi urbanistico-edilizi e la realizzazione delle relative opere ed insediamenti nell'ambito territoriale oggetto della Variante al PRG in argomento, sono subordinate all'adeguamento (ove non già eseguito) degli elaborati scritto-grafici definitivi della Variante stessa alle prescrizioni complessive di cui alla richiamata Determinazione Dirigenziale n. 78 del 06/04/12, e/o comunque alla puntuale esplicitazione scritto-grafica degli adeguamenti eseguiti. >>

ADEGUAMENTI E PRECISAZIONI COMUNALI DI CUI ALLA DCC 219/2018:

<< *Come già riportato nella nota comunale prot. 111490/2017, l'Autorità Portuale ha ottemperato alle richieste espresse nel parere motivato dell'allora settore Ecologia regionale n. 78/2012 modificando di conseguenza gli elaborati di Piano e gli elaborati della VAS, che costituiscono Piano Particolareggiato comunale e Progetto Globale di Esecuzione, ai sensi dell'art. 29 delle norme di PRG, utilizzati come base dallo scrivente ufficio comunale quale punto di partenza per la redazione della variante al PRG. A tale scopo si allega il documento che costituisce la dichiarazione di sintesi redatto ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera b), del d.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., come momento centrale della informazione sulla decisione presa dall'Autorità competente a seguito della valutazione del Rapporto Ambientale (Determinazione del Dirigente Servizio Ecologia 6 aprile 2012, n. 78).*

Detto documento, facente parte integrante degli elaborati di PRP, individua puntualmente in che modo sono state ottemperate le prescrizioni regionali del settore Ecologia e permette di certificare che la documentazione utilizzata per la presentazione della Variante al PRG risulta aggiornata rispetto a tali prescrizioni; inoltre è stato verificato che le prescrizioni regionali fossero recepite anche dalla Variante al PRG attuale.

Pertanto nell'allegato "Dichiarazione di Sintesi_PRG.2018" si riporta la puntuale esplicitazione scrittografica della verifica di adeguatezza delle presente Variante al PRG. >>

2. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ GEOMORFOLOGICA

PRESCRIZIONI REGIONALI DI CUI ALLA DGR 863/2018:

<< Si prende atto del parere -favorevole con precisazioni- di compatibilità geomorfologica ex art. 89 del DPR 380/2001, espresso con nota prot. 951 del 16/01/18 dalla Sezione Lavori Pubblici regionale. >>

ADEGUAMENTI E PRECISAZIONI COMUNALI DI CUI ALLA DCC 219/2018:

<< Non è necessario formulare commenti in merito. >>

3. RISCHIO INCIDENTI RILEVANTI

PRESCRIZIONI REGIONALI DI CUI ALLA DGR 863/2018:

<< In merito al tema "rischio incidenti rilevanti" e rispetto a quanto in precedenza evidenziato e raccomandato dalla DD. n. 78 del 06.04.2012 (parere motivato VAS) si rileva quanto segue:

- **Art. 22 c.7 del D.Lgs 105/2015 Elaborato Tecnico "Rischio Incidenti Rilevanti"(ERIR)**

Con Delibera n. 229 del 10.11.2015 il Consiglio Comunale di Taranto ha concluso la procedura di redazione dell'ERIR. Più precisamente, dal testo della citata Delibera, risulta che il Consiglio Comunale ha preso atto delle risultanze emerse dal Documento dell'ERIR ed evidenziato che lo stesso è da unire al PRG vigente.

Con particolare riferimento all'ambito portuale, si rileva che le aree di danno relative ad alcuni scenari incidentali riguardanti lo stabilimento a rischio di incidente rilevante ENI S.p.A fuoriescono dal confine dello stabilimento e investono aree oggetto della variante.

A riguardo, non risulta che l'amministrazione comunale negli elaborati riguardanti la variante in oggetto, abbia disciplinato l'uso di dette aree sottoponendole a specifica regolamentazione con eventuali limitazioni sul loro utilizzo, né tantomeno valutato la necessità di introdurre "fasce di rispetto" e quindi variato le NTA del vigente strumento urbanistico.

Considerato che ai sensi del punto 3.1 Allegato al DM 9 maggio 2001, l'ERIR deve costituire "parte integrante e sostanziale" dello strumento urbanistico vigente si ritiene necessario che tutti i vincoli di edificazione/arretramento stabiliti nell'ERIR siano riportati direttamente sulle tavole della pianificazione urbanistica vigente al fine di assicurare che ogni iniziativa di trasformazione territoriale che potrebbe interessare tali aree sia legittimamente congruente con lo strumento urbanistico vigente.

- **Art. 21 del D.Lgs 105/2015 Piano di Emergenza Esterno (PEE)**

Risulta necessario verificare le condizioni di coerenza e sinergia tra le previsioni urbanistiche contenute nella variante urbanistica e gli altri strumenti di governo del rischio pertinenti, ovvero i Piani di Emergenza Esterni (P.E.E) adottati dalla Prefettura di Taranto e riguardanti i seguenti stabilimenti a rischio di incidente rilevante ricadenti nell'ambito portuale:

- Eni S.p.A. – Divisione Refining & Marketing - Decreto prefettizio n. 31722 del 19.12.2013;
- ILVA S.p.A. in A.S. - Decreto prefettizio n. 4427 del 11.02.2014;
- Taranto Energia S.r.l. in A.S.- Decreto prefettizio n. 4423 del 11.02.2014.

- **Adempimenti Piano di Emergenza Portuale (PEP)**

L'art. 33 D.Lgs. 105/2015 ha abrogato il Decreto Ministeriale n. 293 del 16 maggio 2001 con cui:

- si promuoveva il processo di elaborazione del Rapporto integrato di sicurezza portuale, RISP, fungendo da punto di raccolta delle informazioni necessarie alla sua redazione e al loro trasferimento ai soggetti obbligati alla sua redazione;
- si coordinava la conferenza dei servizi che approvava il RISP adottando anche le eventuali prescrizioni stabilite dalla Conferenza (art. 5);
- si predisponeva il piano di emergenza portuale (art. 6, cc. 1 e 2);
- si trasferiva al prefetto le informazioni necessarie alla redazione del piano di emergenza esterno all'area portuale (art. 6, c. 4). >>

ADEGUAMENTI E PRECISAZIONI COMUNALI DI CUI ALLA DCC 219/2018:

(si omettono, in questa sede, le figure e i grafici riportati in detta Relazione)

<< *In ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 4 del Decreto Ministeriale 16/05/2001 n. 293, del Ministero dell'Ambiente, le imprese portuali, con il coordinamento dell'Autorità Portuale, hanno implementato l'iter istruttorio finalizzato alla predisposizione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale del porto di Taranto (RISP) edizione Luglio 2012 quale aggiornamento della precedente edizione Ottobre 2005.*

La tempistica e le procedure adottate eseguite sono di seguito riportate.

A seguito di un orientamento unitario delle associazioni nazionali di categoria, scaturito dalle modifiche introdotte dal D.Lgs. 238/05, l'Autorità Portuale con nota No. 7810/LEGDO/SIC in data 1 Ottobre 2007 ha sospeso i lavori per la redazione del documento in attesa del "necessario approfondimento della tematica tra tutte le Amministrazioni interessate, le rappresentanze delle Autorità competenti e degli operatori, onde individuare modalità applicative della normativa in grado di contemperare esigenze di sicurezza e di correttezza ed economicità della fase portuale".

A seguito del parere tecnico favorevole sul Piano Regolatore Portuale del Porto di Taranto perfezionato con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 24 Marzo 2010, si è provveduto a riattivare l'iter procedimentale con nota No. 9419/AGE/SIC in data 13 Novembre 2009 a seguito del quale è emerso che le Società interessate alla problematica sono le Società Raffineria ENI S.p.A., Taranto Container Terminal S.p.A. ed ILVA S.p.A.

Le suddette società interessate al disposto D.M. 16.05.2011 N. 293 del Ministero dell'Ambiente, avente titolo "Regolamento di attuazione della Direttiva 96/82/CEW, relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose" con il coordinamento dell'Autorità Portuale, hanno predisposto il RISP nel porto di Taranto ai sensi dell'art. 4 del predetto decreto, determinando le aree portuali soggette agli inviluppi di danno.

Una volta terminato il procedimento di approvazione del RISP, esso avrebbe costituito la base per la predisposizione del "Piano di Emergenza Portuale" (PEE) previsto dall'art. 6 del D.M. 293/2001, così come indicato anche nella "Parte E -Pianificazione di Emergenza" del RISP, finalizzato al contenimento degli effetti dannosi derivanti da incidenti rilevanti coordinandone l'attuazione.

Adempimenti Piano di Emergenza Portuale (PEP)

L'art. 33 del D.Lgs. 26 giugno 2015, n. 105 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose", ha abrogato il D.M. n° 293 del 16/05/2001 che prevedeva adempimenti in materia a carico dell'Autorità Portuale.

In particolare l'art. 4 prevedeva la redazione del "Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale", che per il Porto di Taranto è stato approvato in sede di Conferenza dei servizi, ai sensi dell'art. 5 del predetto D.M., in data 12/11/2012.

A seguito della adozione del suddetto Rapporto, l'Autorità Portuale, ha implementato un procedimento amministrativo finalizzato alla predisposizione del PEP - Piano di Emergenza Portuale previsto dall'art. 6 del ripetuto D.M. al fine di limitare gli effetti dannosi derivanti da incidenti rilevanti nei porti industriali e petroliferi che si è concluso con la predisposizione della bozza del Piano di Emergenza Portuale e delle informazioni per la cittadinanza.

Detti elaborati sono stati definiti poco prima dell'approvazione del D.Lgs. 105/2015 con cui tale obbligo è decaduto.

Art. 22 c.7 dei D.Lgs- 105/2015 Elaborato Tecnico "Rischio Incidenti Rilevanti" (ERIR)

Il tema della sicurezza risulta affrontato anche a livello comunale attraverso la redazione dell'elaborato tecnico ERIR "Rischio di Incidenti Rilevanti", nell'ambito del Piano Regolatore Generale della città.

Il documento è stato aggiornato nel luglio 2015 in ottemperanza a quanto richiesto dal Comitato Tecnico Regionale della Puglia, ai fini di una aggiornamento dell'elaborato ERIR in considerazione del mutato assetto di rischio industriale dell'area e recepisce inoltre la integrazione denominata Integrazione all'Elaborato Tecnico Rischi di Incidente Rilevante ai sensi del D.M. 9 maggio 2001 - Ottobre 2013 predisposta specificatamente al fine di rispondere a quanto esplicitato dalla Regione Puglia nella Determina Dirigenziale n. 39 del 9 luglio 2013 relativa all'aggiornamento dell'inventario regionale degli Stabilimenti a Rischio di Incidente rilevante (edizione Giugno 2013).

Nel documento aggiornato si legge che gli atti consultati per l'elaborazione dello stesso sono stati:

- Elaborato Preliminare del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale redatto ai sensi dell'art. 4 del D.M. 293/2001 (stato del documento a Marzo 2012).

ENI S.p.A. Divisione Refining & Marketing – Raffineria di Taranto

- Rapporto di Sicurezza (ed. giugno 2010), Volume I - Relazione Generale
- Rapporto di Sicurezza (ed. giugno 2010), Volume XVII - Impianti di movimentazione, stoccaggio e spedizione di Raffineria
- Rapporto di Sicurezza (ed. giugno 2010), Allegato 1.B.1.3.5 - Informazioni di cui all'Allegato 7 del DM 09/05/2001
- Addendum al Rapporto di Sicurezza (ed. novembre 2011)
- Scheda di informazione sui rischi di incidente rilevante per i cittadini ed i lavoratori (agg. ottobre 2013) – Allegato V, D.Lgs. 334/99 s.m.i.
- Notifica ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 334/99 s.m.i. (agg. ottobre 2013)
- Potenziamento delle strutture della Raffineria di Taranto per lo stoccaggio e la movimentazione del greggio Tempa Rossa - Rapporto Preliminare di Sicurezza per la Fase di Nulla Osta di Fattibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1 del D.Lgs. 334/99 e s.m.i. (ed. marzo 2012)
- Comunicazione del CTR relativa all'approvazione del Progetto Tempa Rossa (aprile 2013).

ILVA S.p.A. - Centro Siderurgico

- Scheda di informazione sui rischi di incidente rilevante per i cittadini ed i lavoratori (aggiornamento ottobre 2013) - Allegato V, D.Lgs. 334/99 s.m.i.
- Notifica ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 334/99 s.m.i. (aggiornamento ottobre 2013) TARANTO ENERGIA S.r.l. - Centrale termoelettrica
- Scheda di informazione sui rischi di incidente rilevante per i cittadini ed i lavoratori (aggiornamento febbraio 2014) - Allegato V, D.Lgs. 334/99 s.m.i.
- Notifica ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 334/99 s.m.i. (aggiornamento febbraio 2014)

BASILE PETROLI S.p.A.

- Scheda di informazione sui rischi di incidente rilevante per i cittadini ed i lavoratori (ed. novembre 2011) - Allegato V, D.Lgs. 334/99 s.m.i.
- Notifica ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 334/99 s.m.i. (ed. dicembre 2011)

Dagli elaborati riportati in figura 2, si evidenziano i cerchi di danno relativi alle imprese che operano nelle aree portuali e quelle limitrofe.

È possibile asserire, quindi, la corrispondenza del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale RISP riportato in figura 1 con gli Elaborati sul Rischio di Incidenti Rilevanti del comune di Taranto in figura 2.

Art. 21 del D.Lgs 105/2015 Piano di Emergenza Esterno (PEE)

All'interno dell'area ricompresa tra il ciglio del rilevato della SS.106 jonica e lo Yard ex Belleli per una larghezza media di circa 25 m, l'Autorità Portuale ha previsto un corridoio tecnologico ove è possibile ubicare gli impianti a rete per i servizi di interesse generale del porto e per le esigenze di collegamento impiantistico dei concessionari, quali: gasdotto, oleodotto, fognature, rete idriche, rete elettriche, compatibilmente con il rispetto delle regole tecniche in materia di sicurezza ed ambientali.

In questa fascia nell'ultimo anno è già stato realizzato un gasdotto SNAM.

Premesso che SNAM Rete Gas ha provveduto alla realizzazione di un metanodotto lungo complessivamente 4,870 Km che ha origine dall'esistente impianto di riduzione di Taranto, in località Zucchero, in prossimità della Stazione ferroviaria di Bellavista e, sviluppandosi interamente nel territorio del Comune di Taranto utilizza il "corridoio tecnologico" in area Yard ex Belleli, con parere favorevole dell'Autorità Portuale di Taranto prot. n° 2817-TEC del 13 marzo 2008.

Tale metanodotto, costruito con tubazione in acciaio avente diametro 16" (400 mm), ha lo scopo di collegare alla rete di Snam Rete Gas l'impianto relativo alla Unità Hydrocracking all'interno dello stabilimento ENI S.p.A. Divisione Refining & Marketing e consente l'approvvigionamento di 90.000 Nmc/h di gas naturale a una pressione di 75 bar.

La progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza dell'opera soggiace alle regole dettate dal Decreto 17 aprile 2008.

Il metanodotto è compreso nelle attività soggette ai controlli di prevenzione incendi secondo il punto 6 dell'Allegato I al D.P.R. 1 agosto 2011, n. 151 ed il progetto è stato valutato dal Comando Prov.le VVF, ai

sensi dell'art.3 del citato D.P.R.

L'applicazione del DM comporta il vincolo che lungo il tracciato dei gasdotto siano previste fasce di rispetto cioè zone utilizzabili esclusivamente per usi non permanenti. Per non permanenti, s'intendono usi tali da consentire l'utilizzo del suolo senza la necessità di allestire strutture fisse o simili ovvero comportare la permanenza di persone od oggetti nella fascia di rispetto. Resta possibile la realizzazione di infrastrutture, previa la messa in sicurezza del tratto di condotta interessata.

Il vincolo è motivato dalla duplice esigenza di proteggere il metanodotto e di prevenire i possibili danni causati da incendi ed esplosioni dello stesso.

Le fasce di rispetto costituiscono le distanze minime di sicurezza dai fabbricati, e per le condotte di 1ª specie, quale il metanodotto in questione, sono determinate in base alla pressione massima di esercizio (MOP), al diametro della condotta e alla natura del terreno come da tabella sottostante:

Tabella 1: determinazione fasce di rispetto in relazione alla categoria di posa

Diametro Nominale	Diametro esterno	Distanza (m)		
		Pressione di esercizio (bar) $24 < P < 60$		
		Categoria di posa		
DN	in	A	B-C	D
400	16"	30	10	8

Per pressioni superiori a 60 bar le distanze andrebbero maggiorate in misura proporzionale ai valori della pressione. Con una pressione di esercizio 75 bar si ottengono le seguenti distanze:

cat.A=37,5 m

cat.B-C=12,5 m

cat.D= 10 m.

Le categorie di posa vengono così definite dal DM:

Categoria A - Tronchi posati in terreno con manto superficiale impermeabile, intendendo tali le pavimentazioni di asfalto, in lastroni di pietra e di cemento ed ogni altra copertura naturale o artificiale simile. Si considerano rientranti in questa categoria anche quei terreni nei quali all'atto dello scavo di posa si riscontri in profondità una permeabilità nettamente superiore a quella degli strati superficiali.

Categoria B - Tronchi posati in terreno sprovvisto di manto superficiale impermeabile, purché tale condizione sussista per una striscia larga almeno due metri e coassiale alla tubazione. Si considerano rientranti in questa categoria anche quei terreni nei quali, all'atto dello scavo di posa, si riscontri in profondità una permeabilità inferiore o praticamente equivalente a quella degli strati superficiali.

Categoria C - Tronchi della categoria A) nei quali si provveda al drenaggio del gas costituendo al di sopra della tubazione, e lungo l'asse di questa, una zona di permeabilità notevole e comunque superiore a quella del terreno circostante, proporzionata al diametro della condotta, mediante ghiaia, mattoni forati, spezzoni di tubi e simili, e collocando in tale zona dispositivi di sfiato verso l'esterno alla distanza massima di 150 m l'uno dall'altro e protetti contro l'intasamento. Ogni tronco drenato della lunghezza massima di 150 m deve essere chiuso alle due estremità da un setto impermeabile di terreno compatto che costituisca interruzione del drenaggio: tanto da un lato quanto dall'altro dell'interruzione deve essere previsto uno sfiato.

Categoria D - Tronchi contenuti in tubi o manufatti speciali chiusi in muratura o cemento, lungo i quali devono essere disposti diaframmi a distanza opportuna e dispositivi di sfiato verso l'esterno. Detti dispositivi di sfiato devono essere costruiti con tubi di diametro interno non inferiore a 30 mm e posti alla distanza massima di 150 m l'uno dell'altro, protetti contro l'intasamento.

La fascia di rispetto conseguente alla prescrizione sarebbe ampia 20 m.

I risultati di tale messa in sicurezza sono chiaramente visibili negli elaborati di piano "TAVOLA C2.12_ Planimetria generale riepilogativo" di cui si riporta uno stralcio.

Si riporta di seguito il dettaglio delle NTA del Porto, recepite dalla Variante al PRG, che limitano l'utilizzo della fascia di rispetto individuata alla destinazione CTe:

"6.14 CTE"

Inquadramento dell'area

Area ricompresa tra il ciglio del rilevato della SS.106 jonica e lo Yard ex Belleli per una larghezza media di circa 25 m.

Destinazioni d'uso delle aree

1

L'area ha destinazione di corridoio tecnologico ove è possibile ubicare gli impianti a rete per i servizi di interesse generale del porto e per le esigenze di collegamento impiantistico dei concessionari. Quali: Gasdotto, oleodotto, fognature, rete idriche, rete elettriche, compatibilmente con il rispetto delle regole tecniche in materia di sicurezza ed ambientali. In tale area è già ubicato il gasdotto della SNAM rete Gas.

Assetto piano-altimetrico

L'area risulta pianeggiante ed in tale area il piano non prevede la realizzazione di manufatti fuori terra ad eccezione di quelli connessi all'impianto a rete, ivi passante.

Tipi di intervento consentiti

Sono ammesse le realizzazioni di opere a rete di interesse generale del Porto e/o dei concessionari del porto.

Pertanto la fascia di 25 m individuata dal PRP recepito nella presente Variante al PRG contiene quella di 20m individuata da ENI nel proprio studio. Esaminati tutti i fattori emersi dall'analisi dell'ERIR, è possibile considerare che gli aspetti di sicurezza sono stati trattati con particolare attenzione nel rispetto della vigente normativa in materia. In particolare la variante al PRG risulta coerente con le disposizioni conclusive dell'ERIR in quanto le aree di danno relative ad alcuni scenari incidentali riguardanti l'unico stabilimento a rischio di incidente rilevante ENI S.p.A che ha effetti che fuoriescono dal confine dello stabilimento, seppur investendo aree oggetto della variante non limitano l'utilizzo delle stesse, come è possibile vedere in figura 5, mentre determina una non compatibilità della chiesa Santa Maria della Giustizia con l'area industriale, che è però al di fuori dell'ambito di Variante.

Nelle conclusioni dell'ERIR si legge che :

"(...)La Raffineria di Taranto della società ENI S.p.A. – Divisione Refining & Marketing è la realtà industriale di maggior rilievo dal punto di vista della verifica della compatibilità territoriale in considerazione del fatto che è caratterizzata dalla presenza di diversi scenari incidentali parzialmente ricadenti all'esterno dei confini aziendali.

L'analisi condotta in merito, ai sensi del DM 9 maggio 2001 ed altri pertinenti riferimenti normativi, ha evidenziato come la compatibilità territoriale sia pienamente verificata.

La presenza e la attività della Raffineria risultano essere compatibili con il territorio in quanto tutti i cerchi di danno ricadono all'interno di aree aventi destinazione industriale o in aree nelle quali non è prevista la presenza ordinaria di gruppi di persone.

Gli eventi incidentali, di fatto, potrebbero in taluni casi coinvolgere infrastrutture viarie e ferroviarie escluse dal D.M. 9 maggio 2001 n. 151 dalle attività di verifica di compatibilità territoriale ed ambientale. Tale problematica emergenziale risulta tuttavia gestibile nell'ambito dell'adozione di misure di pianificazione dell'emergenza esterna secondo quanto previsto dal corpo normativo in materia di prevenzione degli incidenti rilevanti. (...)"

La variante al PRG è dunque coerente con le scelte di Piano (PRP), l'ERIR e il RISP. In funzione della reale implementazione delle azioni e degli scenari del PRP con la realizzazione dei progetti dei singoli interventi gli strumenti e la pianificazione della sicurezza portuale e dell'area esterna potranno essere successivamente adeguati e, viceversa, il dettaglio degli interventi in ambito portuale terrà conto delle indicazioni della pianificazione di sicurezza.

Allo stato attuale dalle analisi sui rapporti di sicurezza non risultano interferenze con possibili necessarie limitazioni ai fini della sicurezza per particolari destinazioni d'uso e/o infrastrutture in aree contigue o prossime e non si rende necessario prevedere modifiche alla pianificazione proposta. >>

CONCLUSIONI ISTRUTTORIE FINALI PER GLI ASPETTI AMBIENTALI E VINCOLI TERRITORIALI

A) Per quanto riguarda il tema della "**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**", con nota prot. 3029 del 15/03/19 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha ripercorso il quadro normativo di settore e l'iter procedimentale, sia in ordine al nuovo Piano Regolatore Portuale (oggetto di Parere Motivato giusta DD n. 78 del 06/04/12 e di successivi adempimenti da parte dell'Autorità Portuale, con revisione del Rapporto Ambientale e Dichiarazione di Sintesi), sia in ordine alla Variante al PRG in argomento (oggetto di registrazione con dichiarazione della sussistenza delle condizioni di esclusione dalla procedura VAS, di cui all'art. 7.2a) - punto VIII del Regolamento Regionale 18/2013, giusta DD n. 149 del 22/04/15 assunta sulla scorta di attestazione comunale prot. 26222 del 14/02/14 e di nota istruttoria prot. 2330 del 17/03/15 del Servizio Urbanistica).

La citata nota prot. 3029/2019 si conclude nei termini di seguito riportati:

""(...) Stante tutto quanto sopra esposto, non ravvisano profili di competenza di questa Sezione, in quanto le attività tecnico-istruttorie poste in capo all'autorità competente VAS regionale, sia per il procedimento di approvazione del PRP che per il procedimento di approvazione della variante urbanistica al PRG del Comune di Taranto di che trattasi, risultano allo stato definitivamente compiute.""

Ciò stante, rientra peraltro nelle competenze del Comune di Taranto -in qualità di autorità procedente- il pieno adempimento, nella fase esecutiva/applicativa/gestionale della pianificazione urbanistica in argomento, alle osservazioni e rilievi complessivamente emersi nell'ambito dei procedimenti VAS giusti provvedimenti regionali innanzi richiamati, come riscontrati dal Comune stesso con la "Dichiarazione di sintesi" e allegato "Rapporto ambientale" rimessi con la nota comunale prot. 9972 del 23/01/19.

B) Per quanto riguarda inoltre il tema del "**RISCHIO INCIDENTI RILEVANTI**", con nota prot. 3873 del 03/04/19 la Sezione Autorizzazioni Ambientali - Servizio AIA-RIR ha comunicato quanto segue:

"" Ad integrazione di quanto già rappresentato dalla Sezione Autorizzazione Ambientale con nota prot. 3029 del 15.03.2019 si riportano di seguito le considerazioni dello scrivente Servizio riguardanti il riscontro fornito dalla Direzione Pianificazione Urbanistica - Piano Mobilità del Comune di Taranto (rif. nota prot. 9972 del 23.01.2019) in merito al tema "rischio incidente rilevante".

A pag. 12 della Relazione datata 05.12.2018 la Direzione Pianificazione Urbanistica-Piano Mobilità nel richiamare le disposizioni conclusive dell'Elaborato Tecnico "Rischio di Incidente Rilevante" (di seguito ERIR) riportate a pag. 245/248 del Documento n° 11ERIR27267 - Rev. 08 - 20 Luglio 2015, ha dichiarato che

"... le aree di danno relative ad alcuni scenari incidentali riguardanti l'unico stabilimento a rischio di incidente rilevante ENI S.p.A. che ha effetti che fuoriescono dal confine dello stabilimento, seppur investendo aree oggetto della variante non limitano l'utilizzo delle stesse,...", confermando di fatto l'assenza di particolari limitazioni sull'utilizzo di dette aree e/o l'introduzione di eventuali "fasce di rispetto".

A riguardo si ritiene utile rammentare che con Delibera n. 229 del 10.11.2015 il Consiglio Comunale di Taranto ha formalmente concluso la procedura di redazione dell'ERIR, prendendo atto *"...delle risultanze emerse dal Documento dell'ERIR aggiornato a Luglio 2015..."* nonché *"del vincolo di arretramento graficizzato alla Tav. 12 b scaturente dal complessivo quadro di possibili eventi incidentali riguardanti lo stabilimento Basile Petroli; delle raccomandazioni e dei suggerimenti riportati dall'ERIR ai capitoli 8.1 e 8.2 della Relazione relativamente agli eventi incidentali riguardanti la raffineria ENI; della inibizione all'uso della Chiesa Santa Maria della Giustizia e relative pertinenze disposta dal CTR per attività concernenti assembramento di persone (attività di pubblico spettacolo, convegni, ecc.) che è da ritenersi incompatibile con lo stato dei luoghi".*

Con l'occasione si fa presente che con nota prot. 37617 del 14.03.2019 la Direzione Pianificazione Urbanistica - Piano Mobilità ha comunicato l'avvio da parte del Comune di Taranto del procedimento finalizzato alla revisione dell'ERIR datato 20 luglio 2015, le cui conclusioni ad oggi non sono note. ""

B) ASPETTI PAESAGGISTICI

PRESCRIZIONI REGIONALI DI CUI ALLA DGR 863/2018:

(di cui alla nota istruttoria prot. 2315 del 30/03/17 della Sezione Tutela e Valorizzazione del

Paesaggio, con parere favorevole di compatibilità paesaggistica, ai sensi dell'art. 96.1.c delle NTA del PPTR, nei termini di seguito riportati)

<< (DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI)

Premesso che con DGR n. 1918 del 15.10.2013 in vigore del precedente piano paesaggistico PUTT/P, approvato con DGR n. 1748 del 15.12.2000, in relazione alla richiesta di parere paesaggistico previsto dall'art. 5.03 delle NTA del PUTT/P, per il progetto proposto, è stato espresso parere favorevole, con prescrizioni.

Il Comune di Taranto con Delibera di Consiglio Comunale n. 123/2014 ha adottato la Variante al PRG per il nuovo Piano Regolatore del Porto, ai sensi dell'art. 16 della LR 56/1980, e con Delibera di Consiglio Comunale n. 5/2016 ha controdedotto, previa pubblicazioni degli atti adottati, alle osservazioni e ricorsi pervenuti al Comune stesso. Successivamente con nota n. 137350 del 09/09/2016 ha trasmesso gli atti alla Sezione Urbanistica regionale per l'approvazione della variante al PRG.

Ciò premesso con nota n. 8254 del 4.11.2016, acquisita al protocollo della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio con n. 972 del 02.02.2017, la Sezione Urbanistica regionale ha chiesto a codesta Sezione parere di compatibilità paesaggistica ex art 96 comma 1 lettera c delle NTA del PPTR in ordine alla variante al PRG adottata dal Comune di Taranto.

(TUTELE DI CUI AL DLGS 42/2004 -PARTE TERZA)

Il Nuovo Piano Regolatore del Porto di Taranto ricade, così come già rappresentato DGR n. 1918 del 15.10.2013, su aree il cui regime giuridico risulta interessato dai seguenti ordinamenti vincolistici:

- Territori Costieri ex art. 142 D.Lgs. n. 42/2004. Lettera A.
- Corso d'acqua iscritto negli elenchi delle acque pubbliche, area tutelata ex art. 142 D.Lgs. n. 42/2004. Lettera C. Nel dettaglio trattasi del "Fiume Tara, Gravina Gennarini, Le Caspide e Triglia".

(TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR)

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015, si rileva che l'intervento progetto, ricade nell'Ambito Paesaggistico "Arco Jonico Tarantino" ed in particolare nella Figura Territoriale denominata "L'anfiteatro e la Piana Tarantina". In particolare dalla consultazione degli elaborati 6) -Il sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici- del PPTR si rappresenta che:

- Struttura Idro - geomorfologica:

- Beni paesaggistici: le aree comprese nel sottoambito operativo e in quello di interfaccia territorio-porto sono interessate da beni paesaggistici del suddetto sistema, nel dettaglio "Territori costieri" sottoposti agli indirizzi di cui all'art. 43, alle direttive di cui all'art. 44, alle prescrizioni di cui all'art. 45 delle NTA. Le aree funzionali INT- 4, CON -1 sono interessate dal bene paesaggistico "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche" sottoposti agli indirizzi di cui all'art. 43, alle direttive di cui all'art. 44, alle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA.
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): le aree comprese nel sottoambito operativo e in quello di interfaccia territorio-porto sono interessate da ulteriori contesti paesaggistici della suddetta struttura, nel dettaglio da "Aree soggette a vincolo Idrogeologico " sottoposti agli indirizzi di cui all'art. 43, alle direttive di cui all'art. 44 delle NTA.

- Struttura ecosistemica e ambientale

- Beni paesaggistici: l'area del Nuovo Piano Regolatore del Porto non è interessata da beni paesaggistici del suddetto sistema;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'area funzionale INT-4 del Nuovo Piano Regolatore del Porto è interessata da ulteriori contesti paesaggistici della suddetta struttura, nel dettaglio da "Aree Umide" sottoposti agli indirizzi di cui all'art. 60, alle direttive di cui all'art. 61 e alle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 65 delle NTA.

- Struttura antropica e storico-culturale

- Beni paesaggistici: l'area del Nuovo Piano Regolatore del Porto non è interessata da beni paesaggistici del suddetto sistema;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): le aree funzionali Vd0-2, IND-pro-ta, IND-2, LOG, PRO-1, MUL2, IND-1, MUL-1 sono interessate da ulteriori contesti paesaggistici della suddetta struttura, nel dettaglio da "strada a valenza paesaggistica" sottoposti agli indirizzi di cui all'art. 86, alle direttive di cui all'art. 87, alle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA.

Si evidenzia inoltre che la sola area funzionale INT-1 è confinante con un ulteriore contesto paesaggistico della suddetta struttura, nel dettaglio dalla "Città Consolidata" sottoposta agli indirizzi di cui all'art. 77, alle direttive di cui all'art. 78 delle NTA.

(CONCLUSIONI)

In riscontro alla nota della Sezione Urbanistica n. 8254 del 4.11.2016 in relazione al parere di compatibilità paesaggistica di cui all'art 96 comma 1 lettera c delle NTA del PPTR sulla variante al PRG adottata dal Comune di Taranto per il Nuovo Piano Regolatore del Porto di Taranto, si ritiene di esprimere il parere favorevole con prescrizioni già espresse con DGR n. 1918 del 15.10.2013 e di seguito riportate:

"Al fine di perseguire un miglioramento dell'inserimento paesistico-ambientale della variante al PRG nel contesto paesaggistico, in riferimento alla colmata del tratto costiero a Nord di Punta Rondinella, previsto nell'area funzionale IND-pro-tra e alla colmata dell'Isola S. Nicolicchio, prevista nell'area funzionale SPO-1, si prende atto e si condivide quanta già richiesto nel parere della Soprintendenza sul Nuovo Piano Regolatore del Porto prot. n. 16480 del 06.10.2011 che considerando "i tratti costieri meritevoli di conservazione e tutela" ha chiesto all'Autorità Portuale di "aggiornare la proposta di piano introducendo le soluzioni già approvate e concordate per i suddetti siti". Pertanto si ritiene necessario:

- *nell'area funzionale IND-pro-tra, così come rappresentato nelle fig. 5.13 a pag. 236 del Rapporto Ambientale, si provveda a definire compatibilmente con le funzioni ammesse nell'area, la ricomposizione paesaggistica della colmata anche attraverso scarpate ed eventuali rilevati con l'insediamento di sistemi di macchia mediterranea, al fine di assicurare un profilo naturale della linea di costa tra la suddetta colmata e Punta Rondinella;*
- *nell'area funzionale Sp0-1 così come rappresentato della fig. 5.13 a pag. 236 del Rapporto Ambientale, si provveda a salvaguardare la parte emersa dell'isola di San Nicolicchio, sia per le componenti botanico vegetazionali presenti che per quelle geomorfologiche.*

In riferimento alla Normativa Tecnica di Attuazione acquisita (marzo 2013) è necessario provvedere:

- *a modificare il comma dell'Art. 5.1 INT -1: ("la fruizione pubblica è esaltata con la continuità pedonale e ricreativa tra le due zone della sotto-area tramite costruzione di passerella aerea con luci ed altezza idonee per consentire la navigazione al di sotto del ponte S. Egidio"), prevedendo che la continuità pedonale tra la zona di Porto Napoli e la Città Vecchia di Taranto, al fine di salvaguardare la valenza panoramica e identitaria del sito, sia garantita attraverso una passerella aerea o altro dispositivo progettuale in grado di consentire la navigazione al di sotto del ponte S. Egidio e in posizione tale da non interferire o alterare, con la sua forma, dimensione e matericità, con la visione dell'esistente ponte in pietra e del suo rapporto con la città e con il mare.*
- *ad integrare l'Art. 5.1 - "INT-1" con i seguenti indirizzi:*
 - *Gli interventi previsti nella darsena e nell'area INT-1 non devono comportare sostanziali modifiche allo skyline del sito, così come percepibile dal sistema di strade, assi e punti panoramici significativi presenti nel quartiere "Città Vecchia" e nel quartiere "Borgo". In particolare gli interventi non devono compromettere l'integrità visuale e la fruibilità visiva del paesaggio e dei peculiari valori identitari riconoscibili, con particolare riferimento al valore d'insieme delle relazioni tra le componenti antropiche, morfologiche, geologiche e di copertura del suolo. Tutti gli interventi devono dimostrare, attraverso l'uso di fotosimulazioni il corretto inserimento dell'intervento proposto nel contesto paesaggistico di riferimento.*
- *ad integrare l'Art. 5.3 - "MUL-1" con i seguenti indirizzi:*
 - *Gli interventi previsti nell'area MUL-1 non devono comportare sostanziali modifiche allo skyline del sito, così come percepibile dal sistema di strade, assi e punti panoramici significativi presenti nel quartiere "Città Vecchia" e nel quartiere "Borgo". In particolare gli interventi non devono compromettere l'integrità visuale e la fruibilità visiva del paesaggio e dei peculiari valori identitari riconoscibili, con particolare riferimento al valore d'insieme delle relazioni tra le componenti antropiche, morfologiche, geologiche e di copertura del suolo. Tutti gli interventi devono dimostrare, attraverso l'uso di fotosimulazioni il corretto inserimento dell'intervento proposto nel contesto paesaggistico di riferimento.*
- *ad integrare l'Art. 7.2 - "Tracciati stradali e ferroviari" con i seguenti indirizzi:*
 - *I piani e i progetti previsti per i tracciati stradali individuati nella Tav. C2.8 - Indicazione delle direttrici di viabilità interna - compatibilmente con le esigenze di operatività dello scalo, devono*

salvaguardare le visuali panoramiche sul mare e sulle aree di interesse ambientale (INT-2, INT-4) nonché mitigare gli impatti visivi ed ecologici delle altre aree funzionali nell'ambito portuale secondo gli indirizzi e i criteri progettuali corrispondenti delle Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture (Linee Guida 4.4.5 - scenario strategico) del PPTR.

- ad integrare l'Art. 7.9 - "Misure di salvaguardia ambientale" con i seguenti indirizzi:
 - I piani e i progetti previsti nelle aree funzionali a carattere produttivo/industriale/di servizio previsti nell'ambito portuale, devono garantire la qualità territoriale e paesaggistica per l'insediamento, la riqualificazione e il riuso delle attività produttive e delle infrastrutture, secondo le direttive e gli indirizzi delle "Linee Guida aree produttive ecologicamente e paesaggisticamente attrezzate APPEA" (Linee Guida 4.4.2 - scenario strategico), del PPTR.
- ad integrare l'Art. 7.6 - "Prescrizioni per i Piani esecutivi Città-Porto" con i seguenti indirizzi:
 - I piani e i progetti previsti per i sotto-ambiti INT-2 (punta Rondinella) e INT-4 (foce Tara), devono stabilire regole di valorizzazione, di conservazione e di consolidamento-ricostruzione delle aree, al fine di considerarle in un sistema di aree a valenza naturale connesso alla Rete Ecologica regionale di cui all'Elaborato 4.2.1 La Rete Ecologica regionale - scenario strategico dell'adottato PPTR.
- ad integrare l'Art. 7.7- "Le aree verdi" con i seguenti indirizzi:
 - I piani e i progetti previsti delle aree verdi, devono a garantire la continuità ecologica con gli spazi aperti e con il territorio circostante e devono definire i criteri prestazionali e d'impianto costruttivi (densità e morfologia di impianto delle piantumazioni) in base al loro funzionamento specifico (barriere visive, antirumore e antipolveri, di compensazione all'inquinamento, ecc).
- ad integrare le NTA con specifici articoli relativi a:
 - Aree comuni e di servizio. Siano realizzati, compatibilmente con le esigenze di operatività dello scalo, nelle aree comuni e di servizio come individuate nella Tav. C2.7 - Definizione delle aree comuni e di servizio - opere di forestazione, barriere verdi e aree tampone per la mitigazione e compensazione, anche al fine di rafforzare le funzioni del parco CO2, previsto nell'area interessata dal PRP, dalla scenario strategico del Patto Città Campagna del PPTR (Elaborato 4.2.2 - scenario strategico).
 - Aree dismesse. Siano realizzati, compatibilmente con le esigenze di operatività dello scalo, nelle aree dismesse (parcheggi dismessi, aree dismesse nei fasci infrastrutturali stradali e ferroviari, aree marginali, aree residuali, ecc) interventi di rinaturalizzazione e ricomposizione paesaggistica"

Si ricorda infine che i piani esecutivi e gli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale, sono da assoggettare, ove ne ricorrano i presupposti, alle autorizzazioni e ai pareri di cui agli artt. 89 e 96 delle NTA del PPTR. ""

Ciò stante, resta evidente che l'attuazione degli interventi urbanistico-edilizi e la realizzazione delle relative opere ed insediamenti nell'ambito territoriale oggetto della Variante al PRG in argomento, sono subordinate all'adeguamento (ove non già eseguito) degli elaborati scritto-grafici definitivi della Variante stessa alle prescrizioni complessive di cui alle più volte richiamate DGR 1918 del 15/10/13 ed alla nota istruttoria prot. 2315 del 30/03/17 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, e/o comunque alla puntuale esplicitazione scritto-grafica degli adeguamenti eseguiti. >>

ADEGUAMENTI E PRECISAZIONI COMUNALI DI CUI ALLA DCC 219/2018:

(si omettono, in questa sede, le figure e i grafici riportati in detta Relazione)

<<

– nell'area funzionale IND-pro-tra, così come rappresentato nelle fig. 5.13 a pag. 236 del Rapporto Ambientale, si provveda a definire compatibilmente con le funzioni ammesse nell'area, la ricomposizione paesaggistica della colmata anche attraverso scarpate ed eventuali rilevati con l'insediamento di sistemi di macchia mediterranea, al fine di assicurare un profilo naturale della linea di costa tra la suddetta colmata e Punta Rondinella;

RISPOSTA: Gli elaborati grafici della presente Variante al PRG riportano il profilo naturale della linea di costa tra la suddetta colmata e Punta Rondinella, in quanto la Variante al PRG è stata presentata a seguito del recepimento del PRP alle richieste della Determina del Settore Ecologia n. DGR n. 1918 del 15.10.2013.

– nell'area funzionale Sp0-1 così come rappresentato della fig. 5.13 a pag. 236 del Rapporto Ambientale, si provveda a salvaguardare la parte emersa dell'isola di San Nicolicchio, sia per le componenti botanico vegetazionali presenti che per quelle geomorfologiche.

RISPOSTA: Gli elaborati grafici della presente Variante al PRG riportano la parte emersa dell'isola di San Nicolicchio secondo quanto richiesto dalla Soprintendenza, in quanto la Variante al PRG è stata presentata a seguito del recepimento del PRP alle richieste della Determina del Settore Ecologia n. DGR n. 1918 del 15.10.2013.

In riferimento alla Normativa Tecnica di Attuazione acquisita (marzo 2013) è necessario provvedere:
– a modificare il comma dell'Art. 5.1 INT -1: ("la fruizione pubblica è esaltata con la continuità pedonale e ricreativa tra le due zone della sotto-area tramite costruzione di passerella aerea con luci ed altezza idonee per consentire la navigazione al di sotto del ponte S. Egidio"), prevedendo che la continuità pedonale tra la zona di Porto Napoli e la Città Vecchia di Taranto, al fine di salvaguardare la valenza panoramica e identitaria del sito, sia garantita attraverso una passerella aerea o altro dispositivo progettuale in grado di consentire la navigazione al di sotto del ponte S. Egidio e in posizione tale da non interferire o alterare, con la sua forma, dimensione e matericità, con la visione dell'esistente ponte in pietra e del suo rapporto con la città e con il mare.

RISPOSTA: prescrizione ottemperata; si veda art. 5.1 INT -1: modificato con revisione 13.08.2018 dall'ADSP e allegate alla Variante del PRG comunale.

– ad integrare l'Art. 5.1 - "INT-1" con i seguenti indirizzi:

Gli interventi previsti nella darsena e nell'area INT-1 non devono comportare sostanziali modifiche allo skyline del sito, così come percepibile dal sistema di strade, assi e punti panoramici significativi presenti nel quartiere "Città Vecchia" e nel quartiere "Borgo". In particolare gli interventi non devono compromettere l'integrità visuale e la fruibilità visiva del paesaggio e dei peculiari valori identitari riconoscibili, con particolare riferimento al valore d'insieme delle relazioni tra le componenti antropiche, morfologiche, geologiche e di copertura del suolo. Tutti gli interventi devono dimostrare, attraverso l'uso di fotosimulazioni il corretto inserimento dell'intervento proposto nel contesto paesaggistico di riferimento.

RISPOSTA: prescrizione ottemperata; si veda NTA del PRP art. 5.1 INT -1: modificato con revisione 13.08.2018 dall'ADSP e allegate alla presente Variante del PRG comunale. La presente variante come modificata risulta coerente con tale variazione.

– ad integrare l'Art. 5.3 - "MUL-1" con i seguenti indirizzi:

Gli interventi previsti nell'area MUL-1 non devono comportare sostanziali modifiche allo skyline del sito, così come percepibile dal sistema di strade, assi e punti panoramici significativi presenti nel quartiere "Città Vecchia" e nel quartiere "Borgo". In particolare gli interventi non devono compromettere l'integrità visuale e la fruibilità visiva del paesaggio e dei peculiari valori identitari riconoscibili, con particolare riferimento al valore d'insieme delle relazioni tra le componenti antropiche, morfologiche, geologiche e di copertura del suolo. Tutti gli interventi devono dimostrare, attraverso l'uso di fotosimulazioni il corretto inserimento dell'intervento proposto nel contesto paesaggistico di riferimento.

RISPOSTA: prescrizione ottemperata; si veda NTA del PRP art. 5.3 "MUL-1": modificato con revisione 13.08.2018 dall'ADSP e allegate alla presente Variante del PRG comunale. La presente variante come modificata risulta coerente con tale variazione.

– ad integrare l'Art. 7.2 - "Tracciati stradali e ferroviari" con i seguenti indirizzi:

I piani e i progetti previsti per i tracciati stradali individuati nella Tav. C2.8 - Indicazione delle direttrici di viabilità interna - compatibilmente con le esigenze di operatività dello scalo, devono salvaguardare le visuali panoramiche sul mare e sulle aree di interesse ambientale (INT-2, INT-4) nonché mitigare gli impatti visivi ed ecologici delle altre aree funzionali nell'ambito portuale secondo gli indirizzi e i criteri progettuali corrispondenti delle Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture (Linee Guida 4.4.5 - scenario strategico) del PPTR

RISPOSTA: prescrizione ottemperata; si veda NTA del PRP art. 7.2 "Tracciati stradali e ferroviari": modificato con revisione 13.08.2018 dall'ADSP e allegate alla presente Variante del PRG comunale. La

presente variante come modificata risulta coerente con tale variazione.

– ad integrare l’Art. 7.9 - “Misure di salvaguardia ambientale” con i seguenti indirizzi:
I piani e i progetti previsti nelle aree funzionali a carattere produttivo/industriale/di servizio previsti nell’ambito portuale, devono garantire la qualità territoriale e paesaggistica per l’insediamento, la riqualificazione e il riuso delle attività produttive e delle infrastrutture, secondo le direttive e gli indirizzi delle “Linee Guida aree produttive ecologicamente e paesaggisticamente attrezzate APPEA” (Linee Guida 4.4.2 - scenario strategico), del PPTR

RISPOSTA: prescrizione ottemperata; si veda NTA del PRP art. 7.9 - “Misure di salvaguardia ambientale”, modificato con revisione 13.08.2018 dall’ADSP e allegato alla presente Variante del PRG comunale. La presente variante come modificata risulta coerente con tale variazione.

– ad integrare l’Art. 7.6 - “Prescrizioni per i Piani esecutivi Città-Porto” con i seguenti indirizzi:
I piani e i progetti previsti per i sotto-ambiti INT-2 (punta Rondinella) e INT-4 (foce Tara), devono stabilire regole di valorizzazione, di conservazione e di consolidamento-ricostruzione delle aree, al fine di considerarle in un sistema di aree a valenza naturale connesso alla Rete Ecologica regionale di cui all’Elaborato 4.2.1 La Rete Ecologica regionale - scenario strategico dell’adottato PPTR.

RISPOSTA: prescrizione ottemperata; si veda NTA del PRP art. 7.6 - “Prescrizioni per i Piani esecutivi Città-Porto”, modificato con revisione 13.08.2018 dall’ADSP e allegato alla presente Variante del PRG comunale. La presente variante come modificata risulta coerente con tale variazione.

– ad integrare l’Art. 7.7 - “Le aree verdi” con i seguenti indirizzi:
I piani e i progetti previsti delle aree verdi, devono garantire la continuità ecologica con gli spazi aperti e con il territorio circostante e devono definire i criteri prestazionali e d’impianto costruttivi (densità e morfologia di impianto delle piantumazioni) in base al loro funzionamento specifico (barriere visive, antirumore e antipolveri, di compensazione all’inquinamento, ecc).

RISPOSTA: prescrizione ottemperata; si veda NTA del PRP art. 7.7 - “Le aree verdi” , modificato con revisione 13.08.2018 dall’ADSP e allegato alla presente Variante del PRG comunale. La presente variante come modificata risulta coerente con tale variazione.

– ad integrare le NTA con specifici articoli relativi a:
Aree comuni e di servizio. Siano realizzati, compatibilmente con le esigenze di operatività dello scalo, nelle aree comuni e di servizio come individuate nella Tav. C2.7 - Definizione delle aree comuni e di servizio - opere di forestazione, barriere verdi e aree tampone per la mitigazione e compensazione, anche al fine di rafforzare le funzioni del parco CO2, previsto nell’area interessata dal PRP, dalla scenario strategico del Patto Città Campagna del PPTR (Elaborato 4.2.2 - scenario strategico).

RISPOSTA: prescrizione ottemperata; si veda NTA del PRP art. 7.11 - “Opere di forestazione urbana in aree produttive o industriali”, modificato con revisione 13.08.2018 dall’ADSP e allegato alla presente Variante del PRG comunale. La presente variante come modificata risulta coerente con tale variazione.

Aree dismesse. Siano realizzati, compatibilmente con le esigenze di operatività dello scalo, nelle aree dismesse (parcheggi dismessi, aree dismesse nei fasci infrastrutturali stradali e ferroviari, aree marginali, aree residuali, ecc) interventi di rinaturalizzazione e ricomposizione paesaggistica” Si ricorda infine che i piani esecutivi e gli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale, sono da assoggettare, ove ne ricorrano i presupposti, alle autorizzazioni e ai pareri di cui agli artt. 89 e 96 delle NTA del PPTR.””

RISPOSTA: prescrizione ottemperata; si veda NTA del PRP art. 7.11 - “Opere di forestazione urbana in aree produttive o industriali” , modificato con revisione 13.08.2018 dall’ADSP e allegato alla presente Variante del PRG comunale. La presente variante come modificata risulta coerente con tale variazione.

Ciò stante, resta evidente che l’attuazione degli interventi urbanistico - edilizi e la realizzazione delle relative opere ed insediamenti nell’ambito territoriale oggetto della Variante al PRG in argomento, sono subordinate all’adeguamento (ove non già eseguito) degli elaborati scritto grafici definitivi della Variante stessa alle prescrizioni complessive di cui alle più volte richiamate DGR 1918 del

15/10/13 ed alla nota istruttoria prot. 2315 del 30/03/17 della Sezione Tutela e Valorizzazione dei Paesaggio, e/o comunque alla puntuale esplicitazione scritto-grafica degli adeguamenti eseguiti.

RISPOSTA: gli elaborati scritto grafici definitivi della presente Variante sono adeguati alle prescrizioni complessive di cui alla DGR 1918 del 15/10/13 ed alla nota istruttoria prot. 2315 del 30/03/17 della Sezione Tutela e Valorizzazione dei Paesaggio; la puntuale esplicitazione scritto-grafica degli adeguamenti è stata riportata nelle risposte precedenti. >>

CONCLUSIONI ISTRUTTORIE FINALI PER GLI ASPETTI PAESAGGISTICI

Con nota prot. 1374 del 20/02/19 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha rappresentato quanto segue:

""(...) Dall'analisi della documentazione comunale pervenuta costituita dai seguenti elaborati:

- nota comunale prot. 9972 del 23/01/2019;
- DCC n. 219 del 28/12/2018;
- n. 7 elaborati scritto-grafici (elencati nella DCC 219/2018);
- nota di condivisione prot. 18182/TEC del 07/12/18 dell'Autorità Portuale;

risulta verificata la rispondenza dei contenuti del progetto di adeguamento di cui alla DCC n. 219 del 28/12/18 alle prescrizioni di carattere paesaggistico riportate nella DGR 863/2018.

Si ricorda infine che i piani esecutivi e gli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale, sono da assoggettare, ove ne ricorrano i presupposti, alle autorizzazioni e ai pareri di cui agli artt. 89 e 96 delle NTA del PPTR.""

C) ASPETTI URBANISTICI

1. PERIMETRAZIONE DEL COMPENSORIO PORTUALE

PRESCRIZIONI REGIONALI DI CUI ALLA DGR 863/2018:

<< La DCC 123/2012 esclude dall'adozione "le opere che interessano gli interventi 'Tempa Rossa' (prolungamento del pontile petroli, serbatoi ed ogni altra opera relativa), con conseguente revisione dell'Atto di intesa Città-Porto di cui alla delibera di C.S. n. 116/06, perfezionato con delibera di C.C. n. 41/07"; negli elaborati trasmessi dette opere escluse dall'adozione non sono però individuate, come invece si ritiene necessario e si richiede al Comune in questa fase del procedimento, ai fini della esplicitazione univoca dei contenuti e degli effetti della Variante al PRG in argomento (fatto salvo l'esito dei correlati contenziosi e delle sentenze del TAR Lecce n. 2132/2015 e n. 2133/2015, nel prosieguo richiamati). >>

ADEGUAMENTI E PRECISAZIONI COMUNALI DI CUI ALLA DCC 219/2018

(v. "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni" e chiarimenti integrativi forniti con la nota prot. 38043 del 14/03/19):

<< In merito alla richiesta di specificare se l'intervento Tempa Rossa faccia parte del Piano Regolatore del Porto e di conseguenza della presente Variante, si espone quanto segue:
In data 25/06/2016 con Delibera di C.C. n. 5/2016 il comune ha preso atto delle Sentenze passate in giudicato, pronunciate dal Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia, di Lecce - Sezione Prima n. 2132/2015 sul ricorso numero di registro generale 314 del 2015 proposto da Eni S.p.A. e n. 2133/2015, sul ricorso numero di registro generale 313 del 2015 proposto da Total E&P Italia S.p.A. (Total); Shell Italia E&P S.p.A. (Shell); Mitsui E&P Italia B S.r.l. ("Mitsui"), avverso la delibera di Consiglio Comunale n. 123 del 2014, per cui:

- a) viene considerato indebito l'inserimento nella delibera n. 123/2014 di ogni riferimento riferito ai serbatoi ed alle opere accessorie del progetto "Tempo Rossa";

b) *è stata annullata la deliberazione del Consiglio Comunale n. 123 del 2014 per illegittimità "nella parte in cui il Comune, ha escluso dalla variante al PRG di Taranto le opere relative al prolungamento del pontile relativo al progetto Tempo Rossa ed assorbito ogni altro profilo";*
Pertanto, non occorre individuare le opere oggetto di esclusione, né modificare gli elaborati già trasmessi, in quanto a tutti gli effetti le opere del progetto Tempa Rossa rimangono parte integrante della presente Variante al PRG. >>

PRESCRIZIONI REGIONALI DI CUI ALLA DGR 863/2018:

<< Si prende atto della specificazione del Comune di Taranto (nota prot. 111490/2017), circa la coincidenza delle superfici escluse dalla nuova perimetrazione portuale, dell'estensione di ha 77,05, a pregresse ipotesi del Piano Regolatore Generale del 1974 di ampliamento a mare per attività portuali, che nella nuova previsione di PRP non saranno più realizzate e pertanto soppresse. >>

ADEGUAMENTI E PRECISAZIONI COMUNALI DI CUI ALLA DCC 219/2018

(v. "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni" e chiarimenti integrativi forniti con la nota prot. 38043 del 14/03/19):

<< Per tale punto non sono previste azioni di ottemperanza. >>

(specificazioni della nota comunale prot. 38043 del 14/03/19):

<< Con riferimento al paragrafo 1 "Perimetrazione del comprensorio portuale", la quantità di Ha 77,05 relativa alle superfici escluse dalla nuova perimetrazione portuale è stata ripresa dai dati del PRG vigente riportati nella Relazione Generale della Variante (e riproposti nella DGR n. 863 del 23.05.2018 a pag. 9) e rinviene dal seguente calcolo: $664,47 \text{ Ha} - 587,42 \text{ Ha} = 77,05 \text{ Ha}$, da rettificare in $664,47 - 591,64 = 72,83 \text{ Ha}$ come da tabella rettificata in prosieguo.

Inoltre, la quantità 663,19 Ha, quale sommatoria delle superfici del vigente PRG di cui alla citata tabella riportata nella nota del Comune di Taranto al paragrafo 2. "Verifica degli standard per la residenza ex DM 1444/1968", è al netto della destinazione D1 (1,28 Ha), che è rimasta nella variante ma non era stata inserita in tabella perché non è uno standard; pertanto, nella tabella rettificata in prosieguo torna il totale di PRG di $(663,19 \text{ Ha} + 1,28 \text{ Ha}) = 664,47 \text{ Ha}$. >>

2. VERIFICA DEGLI STANDARD PER LA RESIDENZA EX DM 1444/1968

PRESCRIZIONI REGIONALI DI CUI ALLA DGR 863/2018:

<< Dalla lettura dei dati (prodotti con la DCC 255/2012 e allegate "Relazione tecnica illustrativa" e "Schede informative", rimesse con la nota comunale prot. 111490/2017) e sulla scorta delle previsioni e norme del vigente PRG del Comune di Taranto, emerge quanto appresso:

- le zone "A2 - E2", "A3- E3", "A6 - E6" e "A7 - E7" sono caratterizzate propriamente come zone "E" (agricole-forestali) ex DM 1444/1968, interessate da vincoli speciali (archeologico; forestale; altri non indicati) e pertanto non utilmente computabili ai fini della verifica degli standard della residenza, ai sensi dell'art. 3 del medesimo DM 1444/1968;
- la zona "A8 - E8" (parco territoriale) e la zona "A15 - F5" (Salina Grande) sono caratterizzate propriamente come zone "F" ex DM 1444/1968 (art. 4, punto 5: parchi pubblici urbani e territoriali) e pertanto non utilmente computabili ai fini della verifica degli standard della residenza, ai sensi dell'art. 3 del medesimo DM 1444/1968;
- le zone "B1 - F6" e "B2 - F7" comprendono funzioni e destinazioni urbanistiche miste e disomogenee ed in particolare:
 - zona "B1 - F6": religiose (B1.1), culturali (B1.2), sociali (B1.3), sanitarie (B1.4), amministrative (B1.5), annonarie (B1.6), grande distribuzione commerciale, mercati, supermercati ed ipermercati anche con residenze (B1.7), poste e telegrafi (B1.8), cimiteri (B1.9), altre attrezzature non specificate (B1.10), attrezzature tecnologiche (B1.11);
 - zona "B2 - F7": universitarie (B2.1), scolastiche superiori (B2.2 e B2.3), ospedaliere (B2.4),

assistenziali (B2.5), protezione civile (B2.6), istituti di pena e rieducazione (B2.7), caserme (B2.8), aeroporto (B2.9), porto (B2.10), servizi stradali, terminals, autostazioni ecc. (B2.11), altri servizi non specificati (B2.12);

pertanto dette zone sono solo parzialmente computabili utilmente ai fini della verifica degli standard della residenza, limitatamente alle aree con destinazioni propriamente corrispondenti ai servizi contemplati all'art. 3 del medesimo DM 1444/1968 (le relative specifiche superfici non sono indicate negli atti trasmessi);

- in prima approssimazione, computando unicamente le "zone libere" corrispondenti alle destinazioni propriamente conformi all'art. 3 del DM 1444/1968 (e cioè le zone: A10 - F1 = 337,67Ha; A11 - F2 = 24,70 Ha; A12 - F3 = 4,45 Ha; A14 - F4 = 107,12 Ha), risulta una superficie totale di Ha 473,94 di aree libere riservate a standard di previsione del PRG;
- d'altro canto, le "zone compromesse" -secondo quanto indicato in atti- comprenderebbero, oltre ad inficiamenti per edificazioni non conformi, anche standard già realizzati, di superficie non specificata.

Ciò rilevato, ai fini della compiutezza ed attendibilità della verifica degli standard per la residenza ex DM 1444/1968 (richiesta con la nota SUR prot. 8254/2016), da riferirsi necessariamente alla popolazione di previsione del vigente PRG pari a 365.000 abitanti, occorre determinare l'ammontare complessivo delle aree destinate a standard, quale sommatoria delle "zone libere", degli standard esistenti nell'ambito delle "zone compromesse" e degli standard previsti nell'ambito delle altre zone miste in precedenza indicate, detratte inoltre le aree oggetto di riclassificazione con la presente Variante al PRG.

Quanto sopra, allo scopo di accertare la "tenuta" del PRG, per quanto attiene al soddisfacimento degli standard per la residenza ai sensi dell'art. 3 del DM 1444/1968 (almeno nella misura quantitativa di 18,00 mq/ab). >>

ADEGUAMENTI E PRECISAZIONI COMUNALI DI CUI ALLA DCC 219/2018

(v. "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni" e chiarimenti integrativi forniti con la nota prot. 38043 del 14/03/19):

<< *Per ottemperare a tale richiesta si è proceduto a rideterminare a standard di quartiere nuovamente le aree che possedevano medesime destinazioni nel PRG vigente (ante variante), ripianando così il deficit delle aree a standard sottratte.*

Le aree precedentemente detratte sono state reintegrate, questo non solo ai fini del calcolo degli standard per la residenza, ma per ripianare le quantità sottratte dalla precedente configurazione della variante.

La Variante iniziale, adottata dal C.C. con delibera n. 123 /2014, aveva previsto che tutta l'area oggetto di Variante fosse destinata a "Zona per servizi d'interesse pubblico B.2.10", mentre nella presente proposta sono state ritrovate le quantità di standard territoriali e di quartiere che il PRG aveva precedentemente e che, nella fase di variante, erano state inglobate come unica destinazione B2.10. In tal modo non si definiscono nuove aree a standard, ma si riconoscono quelle già previste prima della Variante, avendo preliminarmente verificato che queste ultime siano coerenti con le previsioni della variante al PRP già approvata dagli organi competenti. Pertanto la zonizzazione della presente proposta di Variante al PRG, in ottemperanza alle richieste regionali, prevede che alcune aree siano state riportate alle precedenti e vigenti destinazioni di PRG quali: A2, A3, A14, A8, B1, B3.

Di seguito si riporta la tabella con le destinazioni del PRG 1978 originario nell'area portuale, la destinazione di PRP individuata come compatibile e le relative quantità reperite all'interno della presente Variante al PRG: (...)>>

(specificazioni della nota comunale prot. 38043 del 14/03/19):

<< *Sempre con riferimento al paragrafo 2. "Verifica degli standard per la residenza ex DM 1444/1968", gli standard per la residenza e in particolare le destinazioni A8, A14 e B1 sono individuate nella tavola di PRG ante Variante. In estrema sintesi, l'adeguamento alle prescrizioni regionali effettuato dal Comune ha riconfermato, integrato e incrementato le aree destinate a standard dallo stesso PRG vigente, in quanto trattasi di aree tutte già nella completa disponibilità dell'Autorità Portuale, di cui si è verificata la coerenza con le previsioni del Piano Regolatore Portuale (PRP), per evitare di dover riavviare anche l'altro procedimento dell'Autorità di Sistema Portuale in un'ottica di interesse generale ed economia*

procedimentale. In ogni caso, per rendere ancora più chiaro quanto effettuato, le aree indicate nella tabella riportata nella nota del Comune di Taranto al paragrafo 2. "Verifica degli standard per la residenza ex DM 1444/1968", sono state identificate singolarmente con un numero progressivo nella Tavola integrativa allegata alla presente relazione.

La Tabella citata -rettificata- infine è la seguente:

Tipizzazioni di PRG vigente		Quantità PRG vigente	Tipizzazioni di PRP proposte coerenti con le tipizzazioni di PRG	Quantità proposta con la variante al PRG
A1	zona di verde di rispetto	11,56 Ha	-----	-----
A2	zona di verde vincolato	11,29 Ha	INT - 4	8,44 Ha
A3	zona speciale vincolata	7,84 Ha	INT - 4	3,71 Ha
A8	zona di Parco territoriale	15,29 Ha	INT - 2	17,90 Ha
A13	zona di verde per l'industria	0.01 Ha	-----	-----
A14	zona di aree a parcheggio	3,16 Ha	VDo -1 (campitura gialla)	1,11 Ha
			VDo -2 (campitura gialla)	2,30 Ha
			Tot.	3,41 Ha
B1	Zona per attrezzature d'interesse collettivo	23,86 Ha	SPo - 1	11,37 Ha
			SPo - 2	3,80 Ha
			VDo -1 (residuo)	7,24 Ha
			VDo -2 (residuo)	3,04 Ha
			Tot.	25,45 Ha
B2.10	Zona per servizi d'interesse pubblico	531,21 Ha	Tutte le restanti destinazioni (ESCLUSE INT-2, INT-4, VDo 1, VDo2, SPo 1, SPo2, LOG, ASe1)	502,55 Ha
B3	Zona ferroviaria	34,51 Ha	LOG	16,49 Ha
			ASe - 1	12,41 Ha
			Tot.	28,90 Ha
Strade		24,46 Ha	-----	-----
Totali generali		663,19 Ha		590,36 Ha
D1		1,28 Ha		1,28 Ha
Totale Superficie		664,47 Ha		591,64 Ha

Pertanto, la perimetrazione dell'ambito portuale B2.10 di PRG definita nella variante è di 543,60 Ha, al netto degli standard residenziali di PRG di 46,76 Ha (25,45 + 3,41 + 17,90) che rimangono disciplinati dal PRG vigente ante variante e oltre la Zona Territoriale Omogenea D1 (1,28 Ha). >>

- << A1: Le aree A1 sono state create per garantire la formazione di distacchi a vario titolo, come definito dalle norme del PRG, e l'individuazione di tale zonizzazione è strettamente legata alla zonizzazione delle strade; nella variante proposta le strade non sono state inglobate nel disegno, ma fanno parte della sistemazione interna della destinazione generale del porto e pertanto non sono individuabili aree di rispetto stradale.
- A2: La perimetrazione originale della destinazione A2 in area portuale, definita dal PRG approvato nel 1978, era individuata a protezione dell'ansa originale del fiume Tara, il quale ha subito una deviazione per la costruzione del molo polisettoriale. La funzione prevista dalle norme di PRG era assicurare la tutela e la conservazione di valori paesaggistici ambientali.
- Ormai non è più funzionale mantenere quella stessa impronta di verde vincolato, ma bensì ha senso ritrovare la definizione di verde vincolato nella equivalente destinazione A2, l'area INT-4 (con destinazione delle norme di PRP di salvaguardia ambientale) in quanto svolge la stessa funzione di protezione del contorno del fiume Tara, nella sua nuova configurazione attuale.
- A3: Come per la A2, la destinazione A3 di PRG era funzionale alla precedente configurazione portuale, e vincolava una zona in prossimità della allora linea di costa, infatti le norme di PRG definivano tali aree assoggettate a vincoli speciali. Oggi, invece, oltre allo stravolgimento dell'impronta del fiume, è stato modificata anche la linea di costa con la costruzione del molo polisettoriale. Pertanto appare utile ritrovare la caratteristica di zona speciale vincolata in una diversa area e quindi con una diversa

morfologia e quantità; nella presente Variante si è individuato nella equivalente destinazione di INT – 4 - salvaguardia ambientale di PRP.

A8: Per ritrovare le quantità destinate alla creazione di parco territoriale A8 che le norme di PRG definiscono come un insieme organico d'interesse ecologico, paesaggistico, naturale, ambientale, è stata individuata l'area di Punta Rondinella che è equivalente alla destinazione portuale di INT – 2 normata dal PRP come oasi di protezione ambientale.

A13: La zonizzazione di PRG vigente A13 che ha carattere di verde di rispetto per l'industria, risulta essere una porzione di ridotte dimensioni utile alla cinturazione dell'area industriale prevista dal PRG originario. Attualmente l'area ricade all'interno dell'area portuale, e non in quella industriale e sia per quantità (circa 100 mq) che per funzione (non avrebbe lo stesso compito per cui è stata prevista) non si ritiene utile reinserirla nella nuova zonizzazione.

A14: Le zone di aree a Parcheggio, così definite dalle norme di PRG vigente, sono state ritrovate interamente nella nuova zonizzazione della Variante al PRG che le definisce come aree predisposte per dar luogo agli adempimenti di cui al D.M. 2 aprile 1968; in ambito portuale le stesse aree sono comprese nelle destinazioni di PRP VDo.1 - Sosta di veicoli commerciali e di servizio e VDo.2 - Sosta di veicoli commerciali e funzioni di servizio.

B.1: In particolare la destinazione fa riferimento alla classe B1.5. – amministrativa – per le quali il PRG ha previsto possano insediarsi le delegazioni comunali, le sedi di pubbliche amministrazioni, di enti, di istituti e di aziende di pubblico interesse (cerchio comprendente le lettere AM); tra le aree portuali con tale destinazioni sono state scelte le seguenti funzioni di PRP: SPo.1 - Mobilità portuale, parcheggi, impianti di servizio, servizi di manutenzione ad imbarcazioni di modeste dimensioni, SPo.2 - Funzioni amministrative e commerciali e VDo.1 - Sosta di veicoli commerciali e di servizio. VDo.2 - Sosta di veicoli commerciali e funzioni di servizio. In ogni caso nella seguente variante sono escluse le destinazioni di grande distribuzione commerciale, mercati, supermercati ed ipermercati anche con residenze, cimiteri.

B.2.10: Tale campitura prevede che l'area abbia funzione zona per servizi d'interesse pubblico con destinazione portuale; tale destinazione è stata ridotta rispetto al PRG vigente e anche rispetto alla precedente variante, pertanto le funzioni portuali compatibili con il PRP erano già state riconosciute e sono rimaste invariate rispetto alla precedente configurazione.

B.3: la destinazione B3 nel PRG prevede la realizzazione di edifici e le attrezzature connessi ed attinenti al traffico ferroviario per viaggiatori e merci, alle ripartizioni dei vincoli e delle attrezzature, ad deposito delle merci e all'alloggio temporaneo del personale viaggiante. Le destinazioni compatibili in area portuale sono quelle definite dal PRP come LOG - Servizi tecnici, amministrativi e commerciali connessi all'attività dell'area, stoccaggi merce, sosta dei veicoli commerciali, intermodalità ed ASe.1 - Movimentazioni ferroviarie, sosta di materiale rotabile, operazioni di carico e scarico.

Le strade: si è scelto di non riportare l'attuale configurazione delle strade portuali in quanto per flessibilità le stesse possono essere ridefinite in base alle esigenze portuali e pertanto sono ricomprese nella destinazione B2.10.

Alla luce delle nuove modifiche avendo riportato le aree destinate a standard alla residenza a quantità equivalenti a quelle del PRG vigente (prima della Variante adottata) si ritiene di aver ottemperato alle prescrizioni regionali.

Per la verifica degli standard territoriali si ritiene che le quantità ritrovate nella nuova variante al PRG rispondano alle prescrizioni e osservazioni della regione. >>

3. VERIFICA DEGLI STANDARD PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE EX ART. 5 DEL DM 1444/1968

PRESCRIZIONI REGIONALI DI CUI ALLA DGR 863/2018:

<< Con la presente Variante al PRG l'intero ambito portuale viene unitariamente classificato come "Zona per servizi d'interesse pubblico - B2.10-Porto", disciplinata all'art. 29 delle NTA del vigente PRG ed alla corrispondente "scheda tecnica" contenente indici e parametri tecnici.

In particolare, il PRG prescrive "un piano particolareggiato redatto dal Comune ovvero un progetto globale di esecuzione, redatto dall'ente preposto alla gestione del porto, da convenzionare a norma della legge 6/8/1967 n. 765", con le specifiche destinazioni d'uso elencate nel citato art. 29 (in precedenza riportato). Circa la dotazione di aree a standard ex DM 1444/1968, la "scheda tecnica" prescrive:

- spazi a verde attrezzato: mq/mq 0,30;

- parcheggi pubblici: mq/mq 0,20.

Nella Variante al PRG detto ambito portuale è suddiviso in aree funzionali omogenee ("sotto-ambiti"), con corrispondenti norme di attuazione.

Le attività previste nei "sotto-ambiti" comprendono, in molti casi, attività produttive a carattere industriale, commerciale, direzionale e logistico.

Ciò stante, con riguardo alla richiesta regionale di verifica degli standard e di determinazione dei fabbisogni di spazi pubblici in funzione delle tipologie delle attività produttive insediate e proposte per ognuno dei "sotto-ambiti" previsti, non può ritenersi esaustivo il mero rinvio alla "scheda B2.10" del PRG (prospettato nella nota comunale prot. 111490/2017), richiedendosi viceversa, ai fini del rispetto del DM 1444/1968, fermo restando gli indici e parametri indicati nella citata scheda, che per ognuno dei predetti "sotto-ambiti", in ragione delle peculiari caratteristiche funzionali e fisiche e delle destinazioni presenti e previste, vengano specificati e prescritti univocamente sia lo strumento di attuazione (piano urbanistico di secondo livello, oppure attuazione diretta con permesso di costruire), sia la dotazione di aree a standard ex art. 5 del medesimo DM 1444/1968, punto 1 (per gli insediamenti industriali ed assimilabili) e punto 2 (per gli insediamenti commerciali e direzionali). >>

ADEGUAMENTI E PRECISAZIONI COMUNALI DI CUI ALLA DCC 219/2018

(v. "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni" e chiarimenti integrativi forniti con la nota prot. 38043 del 14/03/19):

<< Per quanto riguarda l'individuazione degli standard richiesti all'interno della destinazione B.2.10, in riferimento all'articolo 29 delle NTA del PRG, è necessario osservare quanto segue:

poiché il comune sta redigendo una variante al PRG per pianificare in modo più aderente alle esigenze contemporanee le aree portuali che dimostrano l'esigenza di flessibilità d'uso e di una più adeguata configurazione degli standard in funzioni delle effettive destinazioni funzionali dei rispettivi sottoambiti portuali, verificate tali esigenze si propone di attenersi alle prescrizioni regionali e di modificare le NTA della ZTO "B2.10" del PRG vigente prescrivendo che gli standard di zona sono pari a quelli previsti dall'art. 5 del D.M. 1444/1968.

Pertanto la presente ha recepito all'interno della destinazione B2.10, la quota del 10% riferita alle aree portuali di carattere industriale, mentre per le aree a carattere commerciale e o direzionale il punto 2 prevede per ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento, la quantità minima di 80 mq di spazio, escluse le sedi viarie, di cui almeno la metà destinata a parcheggi.

Per definire a quali aree all'interno della destinazione di variante al PRG B2.10 abbinare gli standard richiamati al punto 1 e quali al punto 2, è necessario chiarire preliminarmente quali aree del porto sono definite a carattere industriale e quali di carattere commerciale direzionale.

Come noto il porto è stato suddiviso in due sotto ambiti: il "porto operativo" e il "porto di interfaccia" con la città; di conseguenza si ha che le aree del porto operativo con destinazione B2.10 possono essere definite come industriali e connesse ai criteri di cui al punto 1, mentre le aree commerciali e direzionali dei sottoambiti di interfaccia, rientranti sempre all'interno della destinazione B2.10 sono assimilabili al punto 2 dell'art. 5 del DM 1444/68.

Pertanto la destinazione B2.10, così come proposta, ha un'estensione complessiva pari a 499,31 Ha (rectius: 502,55 Ha).

Di seguito si caratterizzano le due aree, quella industriale del punto 1 e quella direzionale del punto 2:

- 456,79 Ha, connessi al porto operativo e quindi facenti parte della categoria di cui al p.to 1 art.5 DM 1444/1968

CON-1, Operazioni portuali su contenitori.

IND-4, Operazioni portuali su prodotti siderurgici.

PRO-2, Lavorazioni industriali varie e di logistica.

CON-2, Operazioni portuali sui contenitori

IND-3, Funzione industriale.

IND pro tra, Attività industriali di produzione e/o di trasformazione

IND-2, Impianti industriali e depositi.

PET, Imbarco di prodotti petroliferi.

PRO-1, Attività produttive di assemblaggio, manutenzione navale, costruzione carpenteria, ecc.

MUL-2, Operazioni portuali relative alle merci convenzionali e/o a merci specialistiche

IND-1, Operazioni portuali relative a stoccaggio e movimentazione di materie prime e prodotti siderurgici; operazioni portuali relative a stoccaggio e movimentazione di rinfuse solide.

MUL-1 Movimentazione di merci varie sia convenzionali e specializzate che su veicoli commerciali.

- 45,76 Ha di aree a carattere commerciale e direzionale di cui al p.to 2 art.5 DM 1444/1968 (INT-1-3, VDo-3, ASe-2 e CTe) più la funzione PAS di 5,68 ha che seppur rientrante nella categoria di porto operativo è destinata ad attività urbane come Terminal passeggeri
INT-1, Urbana, nautica da diporto, ormeggi di servizio, accoglienza;
INT-3, Mobilità;
VDo-3, Sosta di veicoli commerciali e funzioni di servizio.
ASe-2, Servizi portuali, viabilità stradale e ferroviaria, parcheggi
CTe, corridoio tecnologico per impianti a rete quali: Gasdotto, oleodotto, fognature, rete idriche, rete elettriche.

Da ognuna delle due superfici si dovranno reperire quindi gli standard definiti dall'ex art. 5 DM 1444/1968 punto 1 e punto 2:

p.to 1: 453.55 Ha x 10% = 45.35 Ha di aree destinate a verde pubblico e/o parcheggi;

p.to 2: 45.76 Ha di nuovi interventi. Tali aree combaciano con le destinazioni di PRP INT-1-3, VDo-3, ASe-2, CTe e PAS.

Pertanto relativamente al punto 1 la quota del 10% riservata a verde pubblico o a parcheggi all'interno della destinazione di PRG B 2.10 è possibile ritrovarla nelle destinazioni di PRP elencate in tabella:

Destinazione di PRP	Destinazione di PRG corrispondente	quantità
CTE	Verde interno B2.10	9.71 Ha
INT – 2 residuo	Verde interno B2.10	2.61 Ha
Rotonde all'interno delle strade	Verde interno B2.10	1.50 Ha
IND-PRO-TRA (solo colmata verde)	Verde interno B2.10	35.00 Ha
Tot.		48.82 Ha
Ase-2	Parcheggio interno B2.10	11.39 Ha
VDO-3	Parcheggio interno B2.10	3.16 Ha
A-14 residuo	Parcheggio interno B2.10	0.25 Ha
Tot.		14.80 Ha
		63.62 Ha > 45.35 Ha

Per gli interventi in questa area nella presente Variante al PRG si prevede l'attivazione tramite intervento diretto (ai sensi del DPR 380/2001 – PdC e similari).

Relativamente al punto 2, art. 5 DM 1444/1968, si elenca di seguito la metodologia utilizzata per il calcolo delle quote di standard richieste:

- per l'area INT-1, in accoglimento della prescrizione contenuta nell'atto di intesa comunale n. 116/06, preventivamente alla realizzazione degli interventi, è prescritta la redazione di piano esecutivo che tenga conto delle invarianti strutturali di PRP e degli indirizzi contenuti nelle norme tecniche di attuazione. Pertanto l'individuazione della quota di standard può essere rimandato alla suddetta fase di studio piano volumetrico;
- per l'area INT-3 il Piano Portuale recepisce le linee di progetto dell'infrastruttura strategica della strada dei moli approvato con delibere del CIPE n. 74/03 e 104/10. All'interno sono compresi i raccordi stradali e ferroviari con le reti nazionali e pertanto già la tipologia di opera può essere definita come standard; inoltre non sono previste opere fuori terra che necessitino di individuare nuove aree a standard.
- per l'area VDo-3 il piano prevede Varco doganale e viabilità stradale di accesso al Molo Polisettoriale. Pertanto non è necessario individuare nuove aree a standard essendo le stesse aree già destinate a tale scopo;

- per l'area ASe-2, in accoglimento della prescrizione contenuta nell'atto di intesa comunale n. 116/06, preventivamente alla realizzazione degli interventi, è prescritta la redazione di piano esecutivo che tenga conto delle invarianti strutturali di PRP e degli indirizzi contenuti nelle norme tecniche di attuazione. Pertanto l'individuazione della quota di aree a standard può essere rimandato alla suddetta fase di studio plano volumetrico;
- per l'area CTe che ha destinazione di corridoio tecnologico ove è possibile ubicare gli impianti a rete per i servizi di interesse generale del porto e per le esigenze di collegamento impiantistico dei concessionari, non sono previsti interventi fuori terra per cui non è necessario prevedere quote a standard;
- per l'area PAS esiste già un progetto di sistemazione in corso di realizzazione attraverso diversi progetti già approvati dagli enti competenti di iniziativa dell'Autorità Portuale (ad es. l'edificio polivalente, la rettifica e allargamento molo S. Cataldo, la realizzazione di parcheggi seminterrati, lo spostamento del varco doganale alla radice del molo San. Cataldo, etc).
Dovendo calcolare gli standard per tale intervento è possibile considerare che la superficie utile dell'edificio polivalente, di nuova realizzazione nell'area PAS esistente, è di 3.461 mq mentre il volume è di circa 12.620 mc. Il calcolo della aree a parcheggio secondo il p.to 2 dell'art. 5 del D.M. 1444/1968 prevede che a 100 mq di superficie lorda di pavimento di edifici previsti, deve corrispondere la quantità minima di 80 mq di spazio, e pertanto l'area a parcheggio da riservare a tale scopo dovrà essere pari a 2.769 mq; inoltre lo stesso articolo prevede che vengano riservate delle aree a parcheggio aggiuntive, calcolate secondo l'art. 18 della legge n. 765. Tale articolo richiede che "Nelle nuove costruzioni ed anche nelle aree di pertinenza delle costruzioni stesse, debbono essere riservati appositi spazi per parcheggi in misura non inferiore ad un metro quadrato per ogni venti metri cubi di costruzione". Pertanto si richiedono altri 730 mq di parcheggio (rectius: 1.262 mq, pari a 1 mq ogni 10 mc) che in aggiunta ai 2.769 mq sommano 3.499 mq (rectius: 4.031 mq). Nei progetti portuali vi è il progetto del parcheggio seminterrato di servizio al Molo San Cataldo che misura 3.600 mq di superficie lorda. (...) >>

(specificazioni della nota comunale prot. 38043 del 14/03/19):

<< Con riferimento al paragrafo 3. "Verifica degli standard per le attività produttive ex art. 5 del DM 1444/1968" della nota del Comune di Taranto, occorre specificare che la zona omogenea "B2.10", così come riconfigurata negli elaborati tecnici della DCC 219/2018 (al netto delle aree per standard della residenza), ha un'estensione complessiva pari a 502,55 Ha (non 499,31 Ha) distinti in 456,79 Ha, connessi al porto operativo e quindi facenti parte della categoria di cui al p.to 1 art. 5 DM 1444/1968 oltre 45.76 Ha di aree a carattere commerciale e direzionale di cui al p.to 2 art. 5 DM 1444/1968 (INT-1-3, VDo-3, ASe-2 e CTe) più la funzione PAS di 5,68 Ha che seppur rientrando nella categoria di porto operativo è destinata ad attività urbane come Terminal passeggeri. In sintesi l'estensione complessiva di 502,55 Ha ricomprende le seguenti due destinazioni funzionali:

- 1) Aree con destinazione industriale per 456,79 Ha, connessi al porto operativo e quindi categoria di cui al p.to 1 art. 5 DM 1444/1968;
- 2) Aree con destinazione direzionale per 45,76 Ha, a carattere commerciale e direzionale di cui al p.to 2 art. 5 DM 1444/1968 (è compresa anche la funzione PAS di 5,68 Ha, che seppur rientrando nella categoria di porto operativo è destinata ad attività urbane come Terminal passeggeri).

Per l'area cosiddetta PAS, esiste già un progetto di sistemazione in corso di realizzazione attraverso diversi progetti già approvati dagli enti competenti di iniziativa dell'Autorità Portuale (ad es. l'edificio polivalente, la rettifica e allargamento molo S. Cataldo, la realizzazione di parcheggi seminterrati, lo spostamento del varco doganale alla radice del molo San Cataldo, etc).

Per tale intervento è stata considerata la superficie utile dell'edificio polivalente, di nuova realizzazione nell'area PAS esistente, di 3.461 mq mentre il volume è di circa 12.620 mc; pertanto il calcolo delle aree a parcheggio secondo il p.to 2 dell'art. 5 del D.M. 1444/1968 ammonta a 2.769 mq.

Inoltre, i parcheggi richiesti a norma dell'art. 18 della legge n. 765/1967 e s.m.i. (1 mq ogni 10 mc: art. 2 della legge 122/1989) ammontano a 1.262 mq.

Nei progetti portuali vi è il progetto del parcheggio seminterrato di servizio al Molo San Cataldo che misura 3.600 mq di superficie lorda.

Risulta pertanto un deficit di $(2.769 + 1.262 - 3.600 =)$ 431 mq, da ripianare in fase di pianificazione/progettazione esecutiva, che allo stato dell'arte appare facilmente ripianabile anche utilizzando una porzione della superficie scoperta antistante pari ad oltre 1.000 mq (attualmente già

utilizzato come parcheggio di pertinenza, come si nota dalla ortofoto di seguito riportata). >>

<< CONCLUSIONI

La presente Variante al PRG prevede come strumento urbanistico esecutivo il Piano Regolatore Portuale adottato dal Comitato Portuale con Delibera n. 12/07 del 30.11.2007 che costituisce quindi Piano Particolareggiato e Progetto Globale di Esecuzione previsto all'articolo 29 delle NTA del PRG.

Si allega la tavola n. 5 (01/02) di proposta del PRG IN VARIANTE con le suddette considerazioni.

Di seguito si riporta art. 29 delle NTA di PRG con la modifica delle destinazioni di piano, riportate in rosso (in grassetto nel presente documento), fedeli alle destinazioni di PRP:

“B2.10 – porto – attrezzature, edifici e spazi liberi organizzati a disposizione del traffico marittimo e delle attività ammesse nell’area portuale. La struttura del porto e la destinazione d’uso delle aree portuali quali risultano in linea di massima individuate nella planimetria della Variante Generale, debbono essere ulteriormente previste in un piano particolareggiato redatto dal Comune ovvero in un progetto globale di esecuzione, redatto dall’Ente preposto alla Gestione del Porto, da convenzionare a norma della Legge 6/8/1967 n. 765. – Tuttavia il porto deve rispondere ai requisiti e prevedere solo le seguenti destinazioni d’uso:

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

Il settore in rada

- INT-1 - Urbana, nautica da diporto, ormeggi di servizio, accoglienza, suddivisa in sotto ambiti autonomi e funzionali:
 - INT-1 Sub. A_Darsena Calata 1;
 - INT-1 Sub.B_Darsena Molo Sant’Eligio;
 - INT-1 Sub.C_Mar Grande Muraglia.
- PAS - Attracco, attesa e servizi ai traghetti; attracco e servizi alle crociere; gestione e servizi portuali; attività sociali e culturali
- MUL-1 - Movimentazione di merci varie sia convenzionali e specializzate che su veicoli commerciali.
- ASE-1 - Movimentazioni ferroviarie, sosta di materiale rotabile, operazioni di carico e scarico
- VDo-1 - Mobilità stradale e varco doganale
- IND-1 - Operazioni portuali relative a stoccaggio e movimentazione di materie prime e prodotti siderurgici; operazioni portuali relative a stoccaggio e movimentazione di rinfuse solide.
- MUL-2 - Operazioni portuali relative alle merci convenzionali e/o a merci specialistiche
- LOG - Logistica integrata
- SPo-1 - Servizi tecnici, commerciali e amministrativi; servizi alla nave (rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, forniture di bordo, ecc.); servizi ecologici
- PRO-1 - Attività produttive di assemblaggio, manutenzione navale, costruzione carpenteria.
- PET - Imbarco di prodotti petroliferi
- IND-2 - Impianti industriali e depositi
- INT-2 - Sito ambientale ed archeologico destinato alla fruizione cittadina

Il settore fuori rada

- Ind pro Tra - Attività industriali di produzione e/o di trasformazione
- VDo-2 - Viabilità stradale.
- IND-3 - Funzione industriale
- INT-3 - Mobilità
- PRO-2 - Lavorazioni industriali varie e di logistica
- CON-2 - Operazioni portuali sui contenitori
- IND-4 - Operazioni portuali su prodotti siderurgici
- VDo-3 - Sosta di veicoli commerciali e funzioni di servizio
- CON-1 - Operazioni portuali su contenitori
- SPo-2 - Servizi portuali, viabilità stradale e ferroviaria, parcheggi
- ASE-2 - Servizi portuali, viabilità stradale e ferroviaria, parcheggi.

- INT-4 - L'area ha destinazione di salvaguardia ambientale
- CTE - corridoio tecnologico per impianti a rete quali: Gasdotto, oleodotto, fognature, rete idriche, rete elettriche.

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

		INDICI DI FABBRICABILITA' TERRITORIALE	MC/MQ	1,2
ATTREZZATURE (D.M. 2.4.1968)		AREE PER L'ISTRUZIONE	MQ/MQ	---
		ATTREZZATURE D'INTERESSE COMUNE	MQ/MQ	---
		SPAZI A VERDE ATTREZZATE	MQ/MQ	Art.5 DM 444/68
		PARCHEGGI PUBBLICI	MQ/MQ	Art.5 DM 444/68
		INDICE DI FABBRICABILITA' FONDIARIA	Mc/MQ	5,0
		SUPERFICIE MINIMA DEL LOTTO	MQ	---
		INDICE DI COPERTURA	MQ/MQ	0,4
		ALTEZZA	MT	---
		VOLUME MASSIMO	Mc	---
		NUMERO DEI PIANI	N	---
DISTACCO MINIMO	DAGLI EDIFICI	IN RAPPORTO ALL'ALTEZZA	MT/MT	---
		ASSOLUTO	MT	---
	DAI CONFINI	IN RAPPORTO ALL'ALTEZZA	MT	1/2
		ASSOLUTO	MT	6,00
		ACCESSORI	Mc/Mc	---
		LUNGHEZZA MAX PROSPETTI	MT	---
		SPAZI INTERNI		SI
		INDICE DI PIANTUMAZIONE	N/Ha	100
		H MAX DI CUI ART. 56 DELLE NORME	MT	---
PRESCRIZIONI PARTICOLARI	OBBLIGO DI REDIGERE UN PROGETTO DI PIANO PARTICOLAREGGIATO O DI LOTTIZZAZIONE CONVENZIONATA (PUE) NELLE AREE DI PRP INT-1 INT-2, INT-4, ASe-2 MENTRE LE ALTRE AREE SONO SOGGETTE AD INTERVENTO EDILIZIO DIRETTO			

Il PRP costituisce progetto globale di esecuzione attuativo del presente PRG e l'intesa città porto (Del. C.C. 116/06) convenziona i rapporti tra la città e il porto nella presente zona.

MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Interfaccia Città – Porto

Le previsioni di PRG, come rese attuative dal PRP, si attuano attraverso intervento urbanistico preventivo (PUE) per le aree

INT-1 - Urbana, nautica da diporto, ormeggi di servizio, accoglienza

INT-2 - Sito ambientale ed archeologico destinato alla fruizione cittadina

INT-4 - L'area ha destinazione di salvaguardia ambientale

ASe-2 - Servizi portuali, viabilità stradale e ferroviaria, parcheggi.

L'area INT-1 in particolare è suddivisa in sotto ambiti autonomi e funzionali:

INT-1 Sub. A_Darsena Calata 1;

INT-1 Sub.B_Darsena Molo Sant'Eligio;

INT-1 Sub.C_Mar Grande Muraglia.

Il PUE per l'intera area INT 1 o per ciascuno dei sotto ambiti può essere proposto o dall'ADSP o dal Comune con gli elaborati previsti dal DRAG/PUE approvati con Delibera GR n. 2753 del 14/12/2010 Bollettino Ufficiale della Regione Puglia - n. 7 del 14-01-2011, opportunamente identificati in funzione agli obiettivi del progetto. Il procedimento è quello previsto dalla L.R. 56/80 art. 21 e 27.

Porto Operativo

Le previsioni di PRG, come rese attuative dal PRP, si attuano attraverso intervento diretto ai sensi del DPR 380/2001 per le aree

PAS - Attracco, attesa e servizi ai traghetti; attracco e servizi alle crociere; gestione e servizi portuali; attività sociali e culturali

MUL-1 - Movimentazione di merci varie sia convenzionali e specializzate che su veicoli commerciali.

ASe-1 - Movimentazioni ferroviarie, sosta di materiale rotabile, operazioni di carico e scarico

VDo-1 - Mobilità stradale e varco doganale

IND-1 - Operazioni portuali relative a stoccaggio e movimentazione di materie prime e prodotti siderurgici; operazioni portuali relative a stoccaggio e movimentazione di rinfuse solide.

MUL-2 - Operazioni portuali relative alle merci convenzionali e/o a merci specialistiche

LOG - Logistica integrata

SPo-1 - Servizi tecnici, commerciali e amministrativi; servizi alla nave (rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, forniture di bordo, ecc.); servizi ecologici

PRO-1 - Attività produttive di assemblaggio, manutenzione navale, costruzione carpenteria.

PET - Imbarco di prodotti petroliferi

IND-2 - Impianti industriali e depositi

Ind pro Tra - Attività industriali di produzione e/o di trasformazione

VDo-2 - Viabilità stradale.

IND-3 - Funzione industriale

INT-3 - Mobilità

PRO-2 - Lavorazioni industriali varie e di logistica

CON-2 - Operazioni portuali sui contenitori

IND-4 - Operazioni portuali su prodotti siderurgici

VDo-3 - Sosta di veicoli commerciali e funzioni di servizio

CON-1 - Operazioni portuali su contenitori

SPo-2 - Servizi portuali, viabilità stradale e ferroviaria, parcheggi

CTE - corridoio tecnologico per impianti a rete quali: Gasdotto, oleodotto, fognature, rete idriche, rete elettriche

Gli standard necessari sono già stati individuati per l'intera area. >>

CONCLUSIONI ISTRUTTORIE FINALI PER GLI ASPETTI URBANISTICI**1. Perimetrazione del comprensorio portuale**

Anche a fini riepilogativi, si prende atto delle specificazioni fornite dal Comune:

- circa la constatazione che le opere del "progetto Tempa Rossa" rimangono parte integrante della presente Variante al PRG, sulla scorta della DCC n. 5 del 25/06/2016 di presa d'atto delle Sentenze -passate in giudicato- del TAR Lecce n. 2132/2015 e n. 2133/2015 (con annullamento della DCC n. 123/2014, per illegittimità "nella parte in cui il Comune ha escluso dalla variante al PRG di Taranto le opere relative al prolungamento del pontile relativo al progetto Tempo Rossa ed assorbito ogni altro profilo");
- circa la coincidenza delle superfici escluse dalla nuova perimetrazione portuale, dell'estensione di 72,83 Ha (in base alle precisazioni della nota comunale di chiarimenti prot. 38043 del 14/03/19), a pregresse ipotesi del Piano Regolatore Generale del 1974 di ampliamento a mare per attività portuali, che nella nuova previsione di PRP non saranno più realizzate e pertanto soppresse.

2. Verifica degli standard per la residenza ex DM 1444/1968

Per quanto riguarda le aree, all'interno della perimetrazione portuale, che nel vigente PRG hanno destinazione urbanistica a carattere di standard per la residenza ex DM 1444/1968 (zone "A8 - parco territoriale", "A14 - parcheggio", "B1 - attrezzature d'interesse collettivo"), si prende atto che il Comune ha riconfermato e reintegrato dette aree nelle destinazioni a standard del PRG vigente, riportate in tabella di cui agli elaborati tecnici della DCC 219/2018, rettificata nella nota comunale di chiarimenti prot. 38043 del 14/03/19, e individuate nelle due tavole planimetriche esplicative (elaborato 5 - tav. 1/2 e tav. 2/2, in scala 1.5000) allegate alla nota stessa, di seguito riassunte:

Tipizzazioni di PRG vigente		Quantità PRG vigente	Tipizzazioni di PRP proposte coerenti con le tipizzazioni di PRG	Quantità proposta con la variante al PRG
A8	zona di parco territoriale	15,29 Ha	INT - 2 (area 3 tav. 1/2)	17,90 Ha
A14	zona di aree a parcheggio	3,16 Ha	VDo -1 (area 4 tav. 2/2)	1,11 Ha
			VDo -2 (area 5 tav. 1/2)	2,30 Ha
			Tot.	3,41 Ha
B1	zona per attrezzature d'interesse collettivo	23,86 Ha	SPo - 1 (area 6 tav. 2/2)	11,37 Ha
			SPo - 2 (area 7 tav. 1/2)	3,80 Ha
			VDo -1 -residuo (area 8 tav. 2/2)	7,24 Ha
			VDo -2 -residuo (area 9 tav. 1/2)	3,04 Ha
			Tot.	25,45 Ha
sommano		42,31 Ha		46,76 Ha

Si prende atto che le aree reperite (46,76 Ha) risultano ampiamente superiori alle aree previste dal PRG (42,31 Ha).

3. Verifica degli standard per le attività produttive ex art. 5 del DM 1444/1968

La zona omogenea "B2.10", così come riconfigurata negli elaborati tecnici della DCC 219/2018, ha un'estensione complessiva di 502,55 Ha e ricomprende le seguenti due destinazioni funzionali:

- 1) Aree con destinazione industriale per 456,79 Ha, connesse al porto operativo e quindi categoria di cui al p.to 1 art. 5 DM 1444/1968

Sottoambiti:

CON-1, Operazioni portuali su contenitori

IND-4, Operazioni portuali su prodotti siderurgici

PRO-2, Lavorazioni industriali varie e di logistica

CON-2, Operazioni portuali sui contenitori

IND-3, Funzione industriale

IND pro tra, Attività industriali di produzione e/o di trasformazione

IND-2, Impianti industriali e depositi

PET, Imbarco di prodotti petroliferi

PRO-1, Attività produttive di assemblaggio, manutenzione navale, costruzione carpenteria, ecc.

MUL-2, Operazioni portuali relative alle merci convenzionali e/o a merci specialistiche

IND-1, Operazioni portuali relative a stoccaggio e movimentazione di materie prime e prodotti siderurgici; operazioni portuali relative a stoccaggio e movimentazione di rinfuse solide

MUL-1 Movimentazione di merci varie sia convenzionali e specializzate che su veicoli commerciali.

Per le suddette aree con destinazione industriale gli standard minimi necessari da reperire ai sensi dell'ex art. 5 - punto 1 del DM 1444/1968 ammontano al 10 % della superficie totale, pari a 45,68 Ha (da destinare a verde pubblico e parcheggi), nei termini puntuali di cui alla specifica tabella negli elaborati tecnici della DCC 219/2018.

In queste aree è previsto l'intervento diretto ai sensi del DPR 380/2001, tramite permesso di costruire (PdC) e similari.

Si prende atto che le aree reperite (63,62 Ha) risultano ampiamente superiori alla dotazione minima prescritta (45,68 Ha).

- 2) Aree con destinazione direzionale per 45,76 Ha, a carattere commerciale e direzionale di cui al p.to 2 art. 5 DM 1444/1968 (è compresa anche la funzione PAS di 5,68 Ha, che seppur rientrando nella categoria di porto operativo è destinata ad attività urbane come Terminal passeggeri)

Sottoambiti:

INT-1, Urbana, nautica da diporto, ormeggi di servizio, accoglienza

INT-3, Mobilità

VDo-3, Sosta di veicoli commerciali e funzioni di servizio

ASe-2, Servizi portuali, viabilità stradale e ferroviaria, parcheggi

CTe, corridoio tecnologico per impianti a rete quali: Gasdotto, oleodotto, fognature, rete idriche, rete elettriche.

Relativamente agli standard minimi necessari per le suddette aree, l'art. 5 - punto 2 del DM 1444/1968 prescrive che a 100 mq di superficie lorda di pavimento di edifici previsti, deve corrispondere la quantità minima di 80 mq, escluse le sedi viarie, di cui almeno la metà a parcheggi).

Al riguardo, negli atti comunali viene specificato:

""

- **Per l'area INT-1**, in accoglimento della prescrizione contenuta nell'atto di intesa comunale n. 116/06, preventivamente alla realizzazione degli interventi, è prescritta la redazione di piano esecutivo che tenga conto delle invarianti strutturali di PRP e degli indirizzi contenuti nelle norme tecniche di attuazione. Pertanto l'individuazione della quota di standard può

essere rimandato alla suddetta fase di studio plano-volumetrico.

- **Per l'area INT-3** il Piano Portuale recepisce le linee di progetto dell'infrastruttura strategica della strada dei moli approvato con delibere del CIPE n. 74/03 e 104/10. All'interno sono compresi i raccordi stradali e ferroviari con le reti nazionali e pertanto già la tipologia di opera può essere definita come standard; inoltre non sono previste opere fuori terra che necessitino di individuare nuove aree a standard.
- **Per l'area VDo-3** il piano prevede Varco doganale e viabilità stradale di accesso al Molo Polisettoriale. Pertanto non è necessario individuare nuove aree a standard essendo le stesse aree già destinate a tale scopo.
- **Per l'area ASe-2**, in accoglimento della prescrizione contenuta nell'atto di intesa comunale n. 116/06, preventivamente alla realizzazione degli interventi, è prescritta la redazione di piano esecutivo che tenga conto delle invarianti strutturali di PRP e degli indirizzi contenuti nelle norme tecniche di attuazione. Pertanto l'individuazione della quota di aree a standard può essere rimandato alla suddetta fase di studio plano volumetrico.
- **Per l'area CTe** che ha destinazione di corridoio tecnologico ove è possibile ubicare gli impianti a rete per i servizi di interesse generale del porto e per le esigenze di collegamento impiantistico dei concessionari, non sono previsti interventi fuori terra per cui non è necessario prevedere quote a standard.
- **Per l'area PAS** esiste già un progetto di sistemazione in corso di realizzazione attraverso diversi progetti già approvati dagli enti competenti di iniziativa dell'Autorità Portuale (ad es. l'edificio polivalente, la rettifica e allargamento molo S. Cataldo, la realizzazione di parcheggi seminterrati, lo spostamento del varco doganale alla radice del molo San. Cataldo, etc.)..."

Per detti interventi in fase esecutiva, è stata verificata la dotazione di standard di specifica pertinenza.

Per i sottoambiti "INT-1, Urbana, nautica da diporto, ormeggi di servizio, accoglienza" e "ASe-2, Servizi portuali, viabilità stradale e ferroviaria, parcheggi" è prescritto il piano urbanistico esecutivo (PUE).

Si prende atto di quanto complessivamente sopra specificato dal Comune.

Disciplina normativa generale del comprensorio portuale

A livello di pianificazione urbanistica generale, per l'intero ambito portuale "B2.10", di cui alla presente Variante al PRG, è previsto come strumento urbanistico esecutivo il Piano Regolatore Portuale adottato dal Comitato Portuale con Delibera n. 12/07 del 30/11/2007, che costituisce quindi Piano Particolareggiato e Progetto Globale di Esecuzione previsto all'articolo 29 delle NTA del PRG.

Detto art. 29 -con modificazioni e integrazioni- è riportato nella "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui alla delibera G.R. n. 863 del 23/05/2018 - Anno 2018" allegata alla DCC n. 219 del 28/12/18 del Comune di Taranto (e in precedenza riproposto integralmente).

D) RICORSI E OSSERVAZIONI/OPPOSIZIONI

Per quanto riguarda i ricorsi e le osservazioni presentate a seguito dell'adozione della Variante al PRG ed esaminate in sede comunale con la DCC n. 5 del 25/01/16, detti ricorsi e osservazioni restano decisi nei termini di cui già alla DGR n. 863 del 23/05/18 e qui meramente ripetuti per completezza espositiva:

1. Per quanto attiene ai ricorsi al TAR Lecce segnalati, due dei quali già decisi con sentenze

- definitive n. 2132/2015 e n. 2133/2015, non si è entrato nel merito degli stessi, in quanto afferenti a procedimenti giudiziari, non suscettibili di valutazioni in questa sede.
2. Per quanto attiene alle osservazioni, si è preso atto in toto di quanto responsabilmente determinato al riguardo dal Comune di Taranto giusta DCC 5/2016, che in particolare ha ritenuto:
- le osservazioni 2/a (Total ecc., prot. 189890/2014) e 2/b (Autorità Portuale Taranto, prot. 104785/2015) superate, in quanto assorbite ed accolte nel contenuto delle sentenze TAR Lecce n. 2132/2015 e n. 2133/2015, e dunque non suscettibili di valutazioni in questa sede;
 - l'osservazione 2/c (Consorzio Area Sviluppo Industriale Taranto, prot. 115981/2015) non accoglibile, in quanto tesa a specificare e consolidare situazioni di fatto e di diritto non ancora definite sia sotto il profilo amministrativo che civilistico, non interessati dalla variante adottata e non rilevanti sotto il profilo urbanistico.

ESITO DELL'ISTRUTTORIA FINALE REGIONALE

Sulla scorta della DCC n. 219 del 28/12/18 e degli atti ed elaborati del Comune di Taranto trasmessi con la nota prot. 9972 del 23/01/19 e con la nota prot. 38043 del 14/03/19, la Variante al PRG in oggetto risulta meritevole di approvazione, con le precisazioni finali dei precedenti punti A (per gli aspetti ambientali e vincoli territoriali), B (per gli aspetti paesaggistici) e C (per gli aspetti urbanistici).

Tutto ciò premesso, sulla scorta delle sopra esposte risultanze istruttorie, in toto condivise, si propone alla Giunta l'approvazione, ai sensi dell'art. 16 della LR 56/1980, della Variante al PRG per il nuovo Piano Regolatore Portuale, adottata con DCC n. 123 del 05/11/14, n. 5 del 25/01/16 (di controdeduzioni alle osservazioni e ricorsi) e n. 219 del 28/12/18 (di adeguamento alle prescrizioni regionali), fermo restando il parere di compatibilità paesaggistica ex art. 96.1.c delle NTA del PPTR, già rilasciato con la DGR n. 863 del 23/05/18.""

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definite dall'art. 4 - comma 4° - lettera "d)" della LR 7/97.

"COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA LR 28/2001 E S.M.I."

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore alla Pianificazione Territoriale, sulla scorta delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone pertanto alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

UDITA la relazione e la conseguente proposta del Vice Presidente;

VISTE le dichiarazioni poste in calce al presente provvedimento;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge.

D E L I B E R A

- **DI FARE PROPRIA** la relazione dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale, nelle premesse riportata;
- **DI APPROVARE**, ai sensi dell'art. 16 della LR 56/1980, per le considerazioni e motivazioni di cui alla relazione in premessa, la Variante al PRG del Comune di Taranto per il nuovo Piano Regolatore Portuale, adottata con DCC n. 123 del 05/11/14, n. 5 del 25/01/16 (di controdeduzioni alle osservazioni e ricorsi) e n. 219 del 28/12/18 (di adeguamento alle prescrizioni regionali), con le precisazioni finali dei precedenti punti A (per gli aspetti ambientali e vincoli territoriali), B (per gli aspetti paesaggistici) e C (per gli aspetti urbanistici), riportati nella stessa relazione in premessa e che qui si intendono per economia espositiva integralmente trascritti, e fermo restando il parere di compatibilità paesaggistica ex art. 96.1.c delle NTA del PPTR, già rilasciato con la DGR n. 863 del 23/05/18;
- **DI DEMANDARE** alla Sezione Urbanistica la notifica del presente atto al Sindaco del Comune di Taranto, per gli ulteriori adempimenti di competenza;
- **DI PROVVEDERE** alla pubblicazione del presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
SILVIA PIEMONTE

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
ANTONIO NUNZIANTE