

CITTA' DI TARANTO

COPIA DI DELIBERAZIONE DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO

OGGETTO

Intesa Comune/Autorità Portuale di Taranto preliminare all'adozione del Nuovo Piano Regolatore del Porto di Taranto.

L'anno ²⁰⁰⁶ duemila ^{se} sei il giorno ²⁵ venticinque del mese di ^{agosto} agosto
in Taranto, nel Palazzo di Città;

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

Dott. Tommaso BLONDA

Con l'assistenza del Segretario Generale Dott. Agostino GALEONE ha
adottato la presente deliberazione:

Il COMMISSARIO STRAORDINARIO

Premesso

- che la legge n. 84 del 28/01/1994 ha notevolmente innovato il regime di gestione, programmazione e pianificazione delle aree del demanio marittimo, con particolare riferimento alle aree dei porti di interesse nazionale, disciplinando l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti;
- che l'art. 5 della Legge 84/94 prevede la redazione, da parte dell'Autorità Portuale, del Piano Regolatore Portuale quale specifico strumento di pianificazione per la definizione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto;
- che l'Autorità Portuale di Taranto ha redatto gli elaborati del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) di Taranto;
- che i citati elaborati di piano sono stati adottati in via preliminare dal Comitato portuale nella seduta del 2.5.06 con deliberazione n. 03;
- che con nota n. 3707/TEC del 12.6.06 l'Autorità portuale ha trasmesso gli elaborati di PRP a questa Amministrazione ai fini dell'espressione dell'intesa tra il Comune e l'Autorità stessa;
- che il competente Ufficio dell'Area Tecnica Urbanistica-Edilità del Comune di Taranto è stato invitato a verificare la conformità del Piano Regolatore Portuale di Taranto con gli strumenti urbanistici, vigenti ed in itinere;
- che la Legge 84/94 contempla la completa autonomia gestionale per le Autorità Portuali per le aree direttamente sottoposte alla vigilanza ed al controllo del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in quanto deputate alla gestione funzionale dei porti che hanno interessi territoriali sovracomunali;
- che il nuovo PRP è necessario per programmare lo sviluppo futuro del porto e retroporto;
- che attualmente è ancora vigente la variante generale al PRP approvata con Decreto del Ministero dei LL.PP. in data 31.03.1980;
- che, a norma dell'art. 5 della legge 84/94 e ss. mm. ii., l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal PRP che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate;
- che, in tema di pianificazione portuale, è possibile seguire l'impostazione metodologica e di contenuto degli elaborati suggerita dalle "linee guida per la redazione dei PRP" diffuse con circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 17778 in data 15.10.04;
- che, ai sensi del citato art. 5 della legge 84/94, il PRP può essere adottato dall'Autorità portuale previa l'intesa da esprimersi da parte dell'Amministrazione Comunale;
- che in particolare la legge prevede la seguente procedura di approvazione del Piano:
- intesa con il Comune sulla proposta di PRP,
 - adozione da parte dell'Autorità Portuale,
 - parere del C. S. LL. PP.,
 - pronuncia di compatibilità ambientale a seguito dell'espletamento delle procedure di V. I. A.,
 - approvazione del PRP da parte della Regione;
- che l'assenza del rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale, previsto ai fini degli adempimenti D.M. 9. Maggio 2001, come integrato dalla Direttiva "SEVESO III", non consente approfondimenti di merito sulla questione;
- che tutte le problematiche connesse alla sicurezza dell'ambito portuale ed, in conseguenza, delle aree al contorno fortemente urbanizzate, dovranno avere nelle sedi competenti tutti i necessari approfondimenti al fine di garantire la sicurezza e la salvaguardia della salute e l'incolumità delle persone;
- che lo sviluppo urbanistico della Città non può prescindere da una intesa coerente e funzionale sulle linee programmatiche, di indirizzo e di sviluppo dell'area portuale, fermo restando il riconoscimento, come per legge, dell'autonomia gestionale dell'Autorità Portuale sulle aree del demanio marittimo del Porto e il riconoscimento della pari dignità del Piano Regolatore Portuale rispetto al Piano Regolatore Comunale;
- che l'approvazione dell'Intesa tra i due strumenti di pianificazione, quello proposto dall'autorità Portuale e quello da adottare dalla Amministrazione Comunale, assume una rilevanza strategica per lo sviluppo urbanistico della Città, ed in particolare per la zona occidentale;

Considerato:

- che il Porto di Taranto, sia per lo sviluppo conseguito negli ultimi anni che in riferimento al traffico commerciale, costituisce un importantissimo riferimento territoriale per la crescita economica della Città anche per effetto del rilevante impulso che può produrre alle attività indotte;
- che tale programmazione non può essere condotta in sedi separate ma deve necessariamente essere armonizzata attraverso uno strumento di intermediazione tra i due succitati Enti, con la partecipazione più diretta dei portatori di interessi diffusi e delle forme di associazionismo;

Letto

il parere espresso dal Responsabile del Procedimento dell'Autorità Portuale ing. Domenico Daraio in data luglio 2006, prot. Gabinetto Sindaco n. 5408 del 07/08/2006, inerente la redazione del PRP e la rispondenza delle procedure perseguite, preordinate all'Intesa, previste ai sensi di legge;

il parere sulla coerenza del PRP con gli strumenti urbanistici comunali, vigenti ed adottati, espresso dal Coordinatore Tecnico e dal Dirigente dell'Urbanistica del Comune di Taranto, con propria relazione in data 16-8-2006, che costituisce allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale; le condizioni/prescrizioni espresse nel citato parere al fine del raggiungimento dell'intesa;

Dato atto che il procedimento tecnico ed amministrativo di redazione degli elaborati del nuovo PRP è stato discusso in varie riunioni di Comitato portuale, così come riportate nella delibera di Comitato portuale n. 3/06 del 2.5.06 e richiamate nella succitata relazione del RUP ;

Considerato che la proposta del nuovo PRP, trasmesso dall'Autorità portuale ai fini dell'Intesa, è stata presentata in assemblea pubblica del 25.7.06 organizzata da questa Amministrazione Comunale presso il centro congressi del SUBFOR di Taranto, raccogliendo suggerimenti utili da parte degli intervenuti al fine dell'Intesa;

Ritenuto di dover esprimere l'Intesa nel rispetto delle condizioni e prescrizioni espresse con il parere tecnico dell'Ufficio Urbanistico del Comune, dando atto che di conseguenza è necessario recepirle sia nel PRP che nel PRG;

Vista la legge 28.01.1994, n. 84 e ss. mm. ii.;

Vista la vigente Variante al PRG di Taranto;

Vista la Circolare del Ministero Infrastrutture e dei Trasporti n. 17778 in data 15.10.04;

Vista la legge Regionale n. 56 del 1980 e s.m.i.

Visto il parere favorevole espresso ai sensi dell'art. 46, comma 1 del Decreto Legislativo n. 267/2000 in data **22.08.06**..... dal responsabile della Direzione Gestione Amministrativa Risorse Territoriali Ambientali dott. Giuseppe DE LUCA sulla regolarità tecnica;

Visto il parere favorevole espresso ai sensi dell'art. 46, comma 1 del Decreto Legislativo n. 267/2000 in data **23.08.06**..... dal responsabile della Direzione Gestione Risorse Finanziarie dott. **Aldo MARINO**..... sulla regolarità contabile; **per quanto espresso al punto 5 del dispositivo;**

Assunti i poteri del Consiglio Comunale conferitigli con Decreto del Presidente della Repubblica dell'11.04.2006;

DELIBERA

1. le premesse sono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
 2. di esprimere l'intesa sul PRP elaborato dalla Autorità Portuale di Taranto nel rispetto complessivo delle condizioni/prescrizioni espresse nella relazione allegata al presente atto, sottoscritta dal Coordinatore e dal Dirigente dell'Urbanistica del Comune di Taranto;
 3. di provvedere conseguentemente, con separato atto, agli adempimenti immediatamente necessari per l'avvio delle procedure di variante al vigente PRG, riguardante sia il riconoscimento dell'ambito del PRP che la riqualificazione delle aree contermini tenendo conto anche delle eventuali indicazioni che dovessero essere espresse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dal Ministero dell'Ambiente in sede di esame del Piano del Porto, al fine di consentire la successiva tempestiva e contestuale approvazione da parte della Regione Puglia sia del Piano Regolatore del Porto di Taranto che del Piano Strategico delle aree contermini al Porto stesso;
 4. di disporre l'invio del presente atto all'Autorità Portuale per gli ulteriori adempimenti di competenza;
 5. di dare atto che il seguente provvedimento non comporta impegno di spesa per l'Ente civico;
 6. di dare atto che sono stati espressi i pareri previsti dall'art. 49 comma 1 del D. Lgs. 267/2000;
- Inoltre, stante l'urgenza di provvedere;

DELIBERA

di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 - 4° comma del D.Lgs. 267/2000.

Si attesta che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio del Comune
in corso di pubblicazione

dal**28 AGO. 2006**..... al**1.1.SET. 2006**.....

Taranto,

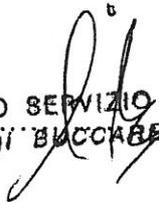
L'ADDETTO ALL'ALBO PRETORIO

IMMEDIATA ESEGUIBILITA'

Per copia conforme all'originale e per uso amministrativo.

Taranto, addì**29 AGO. 2006**.....



Il  CAPO SERVIZIO F.F.
(Luigi BACCARELLA)



COMUNE DI TARANTO

Direzione Gestione Amministrativa Risorse Territoriali e Ambientali
Urbanistica - Edilità

Parere sulla conformità del Piano Regolatore del Portuale con gli strumenti urbanistici vigenti ed in itinere, al fine di esprimere l'intesa prevista ai sensi dell'art.5, comma 3, della Legge 28.01.1994 n. 84.

PREMESSA

E' pervenuto al Comune di Taranto il Piano Regolatore del Porto di Taranto adottato, in via preliminare dal Comitato Portuale del porto con delibera n. 3 del 2.5.06. Il PRP è stato trasmesso dalla Autorità Portuale, con nota in data 12.6.06, al fine della realizzazione dell'intesa preliminare alla adozione, di cui all'art. 5 comma 3, della Legge 28.01.1994 n. 84.

La documentazione tecnica trasmessa è costituita da dodici elaborati grafici, norme tecniche di attuazione e sintesi aggiornata della relazione generale. Non sono stati trasmessi i volumi allegati al PRP aventi ad oggetto gli studi preparatori e di settore. Non sono stati trasmessi, altresì, il rapporto integrato di sicurezza e gli studi d'impatto ambientale.

Su conforme richiesta della Gestione Commissariale, questa Direzione Risorse Territoriali ed Ambientali Area specialistica 2 Urbanistica-Edilità al fine di proporre al Commissario Straordinario l'assunzione, con i poteri del Consiglio Comunale, dell'intesa di cui sopra, ha provveduto a verificare la coerenza del PRP con gli strumenti urbanistici vigenti ed in itinere, con riferimento in particolare alla Variante Generale al PRG, al Piano di Risanamento della Città vecchia e alle puntuali varianti al PRG approvate in precedenza dalla Amministrazione Comunale, specificatamente interessanti la retroportualità e la realizzazione di opere di infrastrutturazione anche viarie e ferroviarie del Porto stesso, di seguito riportate:

1. Distripark/Agromed, aree retroportuali di interazione porto/territorio, oggetto di variante al vigente PRG approvata definitivamente con delibera del C.C. n. 111 del 22.7.2002;
2. Opere infrastrutturali urgenti ed indifferibili da realizzare nel porto di Taranto, per le quali l'Amministrazione Comunale ha espresso pareri favorevoli in merito alla loro realizzazione, in particolare:
 - adeguamenti tecnico-funzionali del vigente PRP per l'ampliamento del 4° sporgente, darsena ad ovest del 4° sporgente, nuova banchina area denominata ex Belleli, strada dei moli, illuminazione e rete elettrica per strada dei moli, fognature e reti idriche per strada dei moli, terminal passeggeri sul molo San Cataldo, riconversione del molo Sant'Eligio ad approdo per imbarcazioni da diporto, con delibera di C.C. n. 158 del 7.11.01;
 - prolungamento dell'esistente pontile petroli gestito da ENI spa, con delibera di C.C. n. 11 del 24.01.05;
 - PIT 6 intervento n°8 "Terminal ferroviario a servizio del Distripark".

Solo alcune delle opere, ritenute adeguamenti tecnico-funzionali, previste dalla citata delibera di C.C. n.



158/01 risultano essere state successivamente approvate dal C.S.LL.PP., con voto n. 38 in data 1.3.02 dell'Assemblea Generale ed in particolare quelle relative all'ampliamento del 4° sporgente, darsena ad ovest del 4° sporgente, strada dei moli e relative reti di impianti. Le restanti opere, in quanto varianti al PRP, sono state tutte inserite nel nuovo PRP proposto.

Il PRP oggetto di intesa, secondo le linee guida emesse dal Ministero Infrastrutture e Trasporti con circolare n. 17778 in data 15.10.04, individua nell'ambito portuale due sottoambiti:

a) un sotto-ambito portuale in senso stretto (il porto operativo, tecnico, l'area più funzionale all'economia e all'efficienza delle attività portuali), che comprende le interconnessioni infrastrutturali, viarie e ferroviarie, di collegamento con l'entroterra contenute nell'ambito portuale (v. art. 5 comma 1 della Legge n.84/1994);

b) un sotto-ambito di interazione porto-territorio (dove collocare altre attrezzature portuali ma anche propriamente urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità, che comprende gli innesti e gli affacci urbani, rivolti a collegare il tessuto della città con le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività urbane).

Il PRP redatto, inoltre, include nell'ambito aree latitanti al porto che sono funzionalmente interconnesse al porto operativo anche se, in alcuni casi, non facenti parte del demanio marittimo. In particolare il PRP prevede di inserire nell'ambito portuale le seguenti aree non demaniali: l'area distripark (DIST), le aree immediatamente retrostanti il molo Polisettoriale (INT-4 ed ASE-2), l'area a ponente di punta Rondinella fino al confine con la rete ferroviaria e la s.s. Jonica (IND-pro-tra), punta Rondinella (IND-2 e INT-2), parte dell'area retrostante il 4° sporgente (LOG), l'area ferroviaria retrostante gli sporgenti 1°, 2° e 3° (ASE-1).

In accordo a quanto contenuto nelle linee guida emanate con la citata circolare ministeriale, il PRP proposto prevede che potrà essere attuato con criteri di flessibilità, secondo tre livelli:

- Flessibilità nell'assetto plano-altimetrico: si incorporano in questa categoria i "vecchi" adeguamenti tecnico-funzionali di cui al voto n° 44/99 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (es.: resecazioni, denti di attracco ro-ro, adeguamento fondali...);
- Flessibilità all'interno di una famiglia di destinazioni d'uso: con l'individuazione della destinazione d'uso caratterizzante e poi quelle ammissibili non incorrendo in variante se si rimane all'interno della "famiglia" omogenea anche per carichi urbanistici ed ambientali;
- Flessibilità all'interno della griglia di condizioni, criteri, parametri e livelli prestazionali prescritti dal PRP per le opere da sottoporre a progettazione.

VERIFICA DI CONFORMITÀ DEL PRP AGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI: VARIANTE GENERALE AL PRG DEL 1978.

Le linee guida Ministeriali del 2004 evidenziano che l'intesa comunale sul PRP è finalizzata a porre in coerenza le previsioni del PRP in formazione con la pianificazione urbanistica vigente; l'intesa è pertanto obbligatoria e, nel caso di difformità tra i due strumenti, comporta la necessità di apportare modifiche alla proposta di PRP e/o ad adottare le conseguenti varianti ai PRG vigenti; *l'intesa oltre che riferirsi alla strategia generale di sviluppo del porto nei suoi rapporti con la città e con il territorio, deve riguardare specificatamente la perimetrazione dell'ambito, l'assetto e l'uso delle aree di interesse comune, con*

particolare riferimento alle aree ricadenti nell'ambito di interazione porto-città, ai corridoi e alle fasce costiere di interconnessione ambientale, alle reti infrastrutturali territoriali e locali, alle maggiori opere di urbanizzazione e a quelle di sistemazione urbanistica degli spazi collettivi comuni o contigui al perimetro portuale.

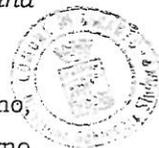
L'art. 29 delle NTA, al punto B2. 10, della vigente variante al PRG individua una pluralità di destinazioni d'uso per le aree portuali, precisando che le stesse destinazioni risultano individuate nella planimetria del PRG in «linea di massima» e che debbono essere ulteriormente previste in apposito piano particolareggiato da redigere dall'Ente preposto alla gestione del Porto stesso (ora l'istituita Autorità Portuale di Taranto).

A pag.49 della "relazione" della "variante PRG" stessa, al punto 5.4.5., si legge quanto qui di seguito si trascrive:

... «Il porto deve sfuggire alla logica del cosiddetto "porto industriale", non per una acritica accettazione delle note direttive impartite dal Consiglio Comunale, ma, per obiettive ragioni d'ordine funzionale economico, sociale, politico...

... va inoltre rilevato che l'insediamento generico di industrie sul ciglio di banchina, mentre sottrae definitivamente all'uso comune un tratto di costa, che è sempre limitata; posta sul mare e nel caso specifico dinanzi alla città e in posizione dominante rispetto ad essa, le fonti inquinanti, ponendo una grave ipoteca sul futuro assetto ecologico della città stessa»

Le destinazioni d'uso previste dal PRP proposto risultano coerenti con quelle, di carattere plurimo, previste dalle NTA del PRG che richiede, tuttavia, un riconoscimento dell'ambito del "porto" all'interno del piano urbanistico generale quale condizione per il raggiungimento dell'Intesa e, contemporaneamente, un riconoscimento nell'ambito del "porto" delle esigenze della città, già espresse nella sopra richiamata relazione del vigente PRG.



Il PRP, inoltre, esclusivamente per l'ambito portuale strettamente connesso con l'operatività portuale, definito dal progetto di piano come Ambito Operativo-Portuale (AOP), porta a scelte fondamentali di tipo urbano determinando implicazioni nelle fasce retroportuali e negli spazi di prossimità con la città edificata antica e storicizzata.

E' indubbia l'esigenza-opportunità di attualizzare e regolamentare, anche in variante al PRG, già ai fini dell'Intesa città-porto, tutte le aree contermini al porto stesso, a garanzia che, in una città portuale come Taranto, il porto contribuisca alla qualificazione di un territorio più esteso che determini, nel suo insieme, un dignitoso ingresso alla città nell'ambito di una visione strutturale complessiva della città, che certamente abbisogna di un nuovo piano urbanistico generale di iniziativa comunale.

Specificatamente per i due sotto-ambiti pianificati dal proposto PRP si espongono le seguenti considerazioni e prescrizioni.

Il **Sotto-ambito operativo portuale** è individuato dal PRP con le aree funzionali **PAS, MUL-1, IND-1-2-3-4, MUL-2, LOG, SPo-1, PET, IND-pro-tra, PRO-1-2, CON-1-2** nella tavola grafica **C 2.3. e C 2.12.**

In questa fase, al fine del raggiungimento dell'Intesa di cui all'art. 5 della legge 84/1994, il Comune di Taranto può condividere l'assetto generale del porto e l'orientamento assunto per la definizione del

sottoambito (AOP) di operatività portuale che delimita le aree portuali propriamente dette, anche al fine di favorire l'accesso ai finanziamenti connessi con il miglioramento infrastrutturale di base. Il previsto arretramento della cinta doganale in zona Darsena Taranto, al primo sporgente, contribuirà ad una migliore fruizione pubblica del bene porto da parte della collettività anche in armonia con scelte già prefigurate e/o determinate per le latitanti aree di competenza comunale come porta Napoli, città vecchia, ecc..

Le problematiche ambientali connesse alla vicinanza del porto operativo con la città pretendono la delocalizzazione delle attività di movimentazione delle rinfuse solide pulverulenti dal II sporgente in altra zona portuale. Quanto sopra risulterebbe efficace per lo sviluppo della porzione turistica del porto disponendo delle fondamentali maggiori estensioni di aree per tale attività da aprire alla città. In questo ambito del porto operativo è necessario, ai fini del raggiungimento dell'intesa, procedere a verificare la possibilità di modifica del PRP in tal senso, prima della sua adozione. Bisogna individuare comunque i necessari criteri di mitigazione ambientali per le operazioni di scarico e trasporto delle rinfuse che, con l'ausilio delle nuove tecnologie, concorrano da subito al miglioramento delle condizioni complessive di vivibilità di un'area a rischio come quella dei quartieri limitrofi.

Il PRP prevede che nell'area **IND-pro-tra** è possibile l'insediamento anche di centri di produzione e trasformazione di energia, tra i quali, un impianto di rigassificazione. In merito, la compatibilità ambientale e di sicurezza, sia intrinseca all'impianto che territoriale, dovrà essere verificata preventivamente alla adozione del piano. L'assenza del necessario rapporto della sicurezza, anche ai sensi del D.M. 9 maggio 2001 come integrato dalla Direttiva "SEVESO III," non consente, in ultima analisi, approfondimenti di merito sulla questione ambientale più complessiva, determinata anche dalla presenza del Comparto Industriale.

Il **Sotto-ambito di interfaccia territorio-porto** è individuato dal PRP con le aree funzionali **INT-1-2-3-4, ASe-1-2, VDo-1-2-3, DIST, SPo-2** nella tavola grafica **C 2.1.** di PRP.

Per talune aree funzionali di seguito specificate, si ritiene che ai fini dell'Intesa sia indispensabile che per le stesse, individuate puntualmente nella tavola grafica di progetto "C 2.12.", gli Uffici Tecnici del Comune (Area Urbanistica -Edilità) e dell'Autorità Portuale redigano piani esecutivi con riferimento all'assetto del porto e delle opere portuali e marittime previste dal PRP. Le NTA saranno ritenute come semplice indirizzo di pianificazione.

In definitiva, per ogni sottoambito di interazione, si prescrivono le seguenti condizioni ai fini del raggiungimento dell'Intesa, da recepire in fase di adozione del PRP.

INT-1: in tale sottoambito si ricomprende la fascia demaniale che va dal castello Aragonese (escluso) alla cd. darsena Taranto che comprende l'antico porto del molo San'Eligio, il cd. "scivolo", il molo San Cataldo (lato di levante) ed il relativo specchio acqueo racchiuso. Tale area è di particolare interesse per la città anche perché costituisce l'affaccio a mare della limitrofa area di porta Napoli, di competenza comunale. Quest'ultima zona oggetto di studio di fattibilità per una Società di Trasformazione Urbana (STU). Il PRP proposto prevede di sviluppare in tale sottoambito il cd. water front da aprire alla fruizione cittadina, (compatibilmente con l'operatività portuale) mediante realizzazione di approdi per nautica da diporto e per la funzione PAS (traghetti, crociere, ro-ro). Per tale sottoambito si prescrive l'adozione di un preventivo piano esecutivo.

INT-2: in tale sottoambito si ricomprende l'area in parte privata ed in parte demaniale di punta Rondinella di particolare valenza sotto l'aspetto ambientale ed archeologico. Tale area è oggetto di pubblica tutela e conservazione quale polmone verde da destinare alla fruizione pubblica. E' un'area che rientra nei criteri definiti dall'art. 3.15 - zone archeologiche- del vigente Piano Urbanistico Territoriale

Tematico per il Paesaggio della Regione Puglia, in quanto (PUTT/P): trattasi di "bene culturale" segnalato, di riconosciuto rilevante interesse scientifico, ai sensi del titolo I del D.Lvo n. 490/1999 e s.m.i..

Inoltre, l'area di Punta Rondinella, sul versante di ponente, è caratterizzata dalla presenza di una zona boscata (di circa 6.000 mq) con alberi di alto fusto, che si ritiene rientrante nei criteri definiti dall'art. 3.10 – boschi e macchie – e, quindi, "bene" costituente le componenti botanico-vegetazionali da tutelare (ancorché non tipizzato dal PUTT/P). Anche per tale sottoambito si prescrive l'adozione di preventivo piano esecutivo.

INT-3: in tale sottoambito il PRP ricomprende un'area di interconnessione destinata ai miglioramenti della rete stradale di collegamento del porto fuori rada con la S.S. Jonica. Sostanzialmente il PRP proposto recepisce il cd. progetto di piastra logistica portuale di Taranto, già approvato e finanziato dal CIPE con delibera n. 74/03, nell'ambito della legge Obiettivo. Per tale sottoambito non è necessaria l'adozione di preventivo piano esecutivo.

INT-4: l'Amministrazione comunale ha redatto uno studio di fattibilità finalizzato alla sistemazione ambientale ed idraulica delle rive sx e dx del fiume Tara, oltre che dello specchio acqueo antistante. Anche per tale sottoambito si prescrive l'adozione di preventivo piano esecutivo al fine di individuare un'area filtro tra l'abitato di Lido Azzurro e la parte occidentale del demanio portuale, mediante soluzioni coerenti con il PUTT/p ed il PAI, nonché prendendo in esame lo studio di fattibilità del Contromolo ecologico. L'ipotesi di realizzazione di un "Contromolo ecologico" implica che venga approfondito il tema del risarcimento ambientale, inteso come tecnica di governo dell'ambiente.

ASe-1: in tale sottoambito ricadono le aree ferroviarie retrostanti i primi tre sporgenti del porto in rada. Tali aree ospitano oltre ai binari di corsa di collegamento ferroviario con la stazione di Taranto, anche fasci di binari attualmente poco utilizzati dalle ferrovie. Gli impianti ferroviari da riqualificare potranno essere posti al servizio prevalente del traffico merci da/per il porto di Taranto, in particolar modo per ciò che attiene il progetto della limitrofa piastra logistico-portuale di Taranto. Gli interventi di riqualificazione ed ammodernamento dell'impianto ferroviario dovranno essere concordati, preventivamente alla loro esecuzione, con RFI.

ASe-2: in tale sottoambito ricadono le aree retrostanti il molo Polisettoriale tra la linea ferroviaria e la s.s. Jonica. In tali aree, comprese dal PRP nell'ambito portuale, si prescrive di prevedere la possibilità di realizzazione di impianti per il miglioramento dei servizi di intermodalità per porto e retroporto secondo un preventivo piano esecutivo.

VD0-1-2-3: in tale sottoambito ricadono le aree destinate a varchi principali di accesso al porto in rada e fuori rada, ove realizzare le opere ed impianti per l'efficiente e sicuro accesso al porto nonché i collegamenti stradali con la viabilità esistente. Per tale sottoambito non è necessaria l'adozione di preventivo piano esecutivo.

DIST: in tale sottoambito ricadono le aree destinate a Distripak ed Agromed, così come individuate con delibera del C.C. di Taranto n. 111/02. Il PRP proposto prevede l'inclusione di tali aree all'interno dell'ambito portuale. Per la realizzazione e gestione del Distripark ed Agromed, la Provincia, il Comune, la C.C.I.A.A. e l'Autorità Portuale di Taranto hanno costituito una società consortile con specifici atti pubblici. Lo sviluppo delle attività retroportuali rappresenta una opportunità per gli operatori



marittimo-portuali che viene offerta dal mercato della logistica integrata (*servizi logistici a valore aggiunto*) che si sostanzia in servizi fisici, informatici e finanziari. Per i servizi fisici (spedizione, consolidamento, trasporto via treno/ strada/ aereo, deposito, distribuzione, prelievo, imballo, etichettatura, assemblaggio, recupero materiali, ecc.) lo spazio fisico è indispensabile e la corretta localizzazione è un fattore critico di successo. Le estese aree retroportuali, fuori rada, sono idonee al collocamento di attività nel campo della logistica integrata. Il sottoambito DIST, individuato dal PRP, può rappresentare anche interfaccia con la città anche ai fini della mobilità urbana, a ridosso dell'area oggetto dello studio di fattibilità della STU da riattualizzare. Per tale ambito è necessario effettuare ulteriori approfondimenti con apposito piano esecutivo da redigersi congiuntamente all'Autorità portuale.

Ai fini del raggiungimento dell'Intesa, tenuto conto della consistenza delle aree e della probabile necessità di dover espandere ancora tale Comparto logistico, probabilmente nelle aree cittadine limitrofe, è necessario che l'area DIST sia di esclusiva competenza dell'Amministrazione Comunale e, pertanto, al di fuori dell'ambito portuale.

SPo-2: in tale sottoambito si ricomprende l'area del Polisettoriale ospitante le palazzine ed impianti per servizi dei terminali marittimi ivi presenti.

In fase di adozione, nell'ambito del PRP, si dovrà tener conto delle limitazioni poste dal piano *stralcio* di bacino, per l'assetto idrogeologico (PAI) della Regione Puglia recentemente approvato.

Si rappresenta, inoltre, che avendo il porto di Taranto anche funzione industriale e petrolifera non si può prescindere dalla redazione del rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale (previsto ai fini degli adempimenti del D.M. 9. Maggio 2001 come integrato dalla Direttiva "SEVESO III") prima di procedere all'adozione del PRP, al fine di consentire, in ultima analisi, approfondimenti di merito sulla questione. Tuttavia le problematiche connesse alla sicurezza dell'ambito portuale ed, in conseguenza, delle aree al contorno fortemente urbanizzate, dovranno avere nelle sedi competenti tutti i necessari approfondimenti al fine di garantire la sicurezza e la salvaguardia della salute e incolumità delle persone.



Per tutto quanto sopra esposto, purché siano rispettate le condizioni/prescrizioni innanzi evidenziate, si esprime parere favorevole circa la coerenza del PRP allo strumento urbanistico vigente del Comune di Taranto e quindi alla possibilità di esprimere l'intesa.

TARANTO, li 16 agosto 2006

Il Coordinatore dell'Urbanistica
Arch. Mario Francesco Romandini

Il Dirigente
Dott. Giuseppe De Luca