



Comune di Taranto

**Piano di Interventi di Recupero Territoriale (P.I.R.T.)
dell'area denominata "Lido Azzurro"
ai sensi dell'art. 107 delle N.T.A. del P.P.T.R.**



Relazione generale

Sindaco:

Dr. Rinaldo Melucci

Assessore all'Urbanistica:

Arch. Augusto Ressa

Dirigente della Direzione Urbanistica-Piano Mobilità:

Arch. Cosimo Netti

Responsabile Unico del Procedimento:

Arch. Giuseppe Cito

Ufficio Condono Edilizio:

Geom. Cosimo De Pace

Rag. Concetta Agrusta

Sig. Danilo Tribbia

Progettisti:

Prof. Ing. Pasquale Dal Sasso

Ing. Stefano Dal Sasso

Ing. Umberto Gallo

Data:

Febbraio 2020

1	Premessa.....	1
2	Il Piano di Intervento di Recupero Territoriale (P.I.R.T.)	2
3	Inquadramento urbanistico	4
3.1	Variante al Piano Regolatore Generale (P.R.G.).....	4
3.2	Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)	6
3.3	Piano stralcio Assetto Idrogeologico (P.A.I.)	7
4	Perimetrazione degli ambiti di intervento.....	9
4.1	Ambito d'intervento I	18
4.2	Ambito d'intervento II	20
4.3	Ambito d'intervento III	22
5	Considerazioni metodologiche – redazionali.....	24
5.1	Metodologia di acquisizione dei dati.....	25
6	Consistenza dell'ambito di intervento	27
7	Dimensionamento degli standard urbanistici.....	36
8	Attuale dotazione di servizi e infrastrutture.....	38
8.1	Rete idrica.....	38
8.2	Rete elettrica e della pubblica illuminazione.....	39
8.3	Rete fogna bianca.....	39
8.4	Rete gas.....	40
8.5	Servizio di trasporto pubblico.....	41
8.6	Servizio di raccolta stradale dei rifiuti solidi urbani	41
9	Finalità del P.I.R.T. in località Lido Azzurro.....	42
10	Interventi previsti dal P.I.R.T.....	44
10.1	Demolizione edificato non sanabile	44
10.2	Qualificazione dell'edificato esistente	44

10.3	Servizi	45
10.3.1	Servizio di trasporto pubblico.....	45
10.3.2	Servizio di raccolta stradale dei rifiuti solidi urbani	45
10.3.3	Servizio bus navetta elettrico.....	45
10.4	Urbanizzazioni primarie	45
10.4.1	Rete stradale.....	46
10.4.2	Rete idrica	49
10.4.3	Rete elettrica e della pubblica illuminazione.....	49
10.4.4	Rete fogna nera	50
10.4.5	Rete fogna bianca.....	50
10.5	Urbanizzazioni secondarie.....	50
10.5.1	Aree per parcheggi	51
10.5.2	Aree per attrezzature di interesse comune.....	52
10.5.3	Aree per l'istruzione	52
10.5.4	Verde pubblico.....	52
10.6	Interventi di mitigazione e compensazione ambientale.....	54
11	Sintesi dei parametri urbanistici.....	58

ELENCO ELABORATI

Elaborati descrittivi		
1	Relazione generale	-
2	Norme tecniche di attuazione	-
3	Quadro economico e finanziario	-
4	Elenco catastale delle proprietà e quote millesimali	-
5	Elenco delle pratiche di condono edilizio	-
6	Scansioni delle pratiche di condono edilizio	-
7	Relazione di compatibilità paesaggistica	-

Elaborati grafici		Scala
1	Inquadramento territoriale	1:2.000
2	Perimetrazione dell'intervento su cartografia aerofotogrammetrica	1:2.000
3	Perimetrazione dell'intervento su cartografia catastale	1:2.000
4	Perimetrazione dell'intervento su P.R.G. vigente	1:2.000
5	Perimetrazione dell'intervento su proposta di modifica al P.R.G. vigente	1:2.000
6	Perimetrazione dell'intervento su P.A.I. vigente	1:2.000
7	Perimetrazione dell'intervento su proposta di modifica al P.A.I. vigente	1:2.000
8	Assetto planovolumetrico generale di progetto	1:2.000
9	Individuazione delle U.M.I. e delle aree da assoggettare ad esproprio	1:2.000
10	Schema generale delle urbanizzazioni primarie e secondarie	1:2.000
11	Schema della pubblica illuminazione e della rete elettrica	1:2.000
12	Schema della rete idrica e della rete fognaria	1:2.000
13	Schema della rete viaria e dei parcheggi	1:2.000
14	Profili altimetrici	1:2.000
15	Progetto delle opere di mitigazione e compensazione	1:2.000
16	Interferenza delle opere di urbanizzazione con il P.P.T.R.	1:2.000
17	Coerenza delle opere di mitigazione e compensazione con il P.P.T.R.	1:2.000

Premessa

1 Premessa

La Regione Puglia ha con delibera di G.R. n. 1748 del 15/12/2000 definitivamente approvato il **Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (P.U.T.T./P.)**, adottato con delibera di C.R. n. 880 del 25/7/94.

Il P.U.T.T./Paesaggio ha introdotto un **nuovo strumento urbanistico particolareggiato** finalizzato alla tutela e valorizzazione delle risorse paesistico-ambientali mediante il recupero dei siti interessati da attività e costruzioni abusive che hanno comportato una rilevante trasformazione dell'assetto paesaggistico originario.

Il predetto strumento è denominato **Piano di Intervento di Recupero Territoriale (P.I.R.T.)** la cui definizione nonché i relativi effetti giuridici sono disciplinati dagli art. 7.08 e dall'allegato A2 delle N.T.A. del P.U.T.T./Paesaggio.

Il Comune di Taranto ha approvato con D.C.C. n. 148 del 30/11/2004 e del 01/12/2004 il **Documento Programmatico Preliminare** per la definizione delle aree da assoggettare a Piani d'intervento di recupero territoriale (P.I.R.T.): in detto elaborato sono state perimetrate dieci aree da sottoporre a specifici studi ed oggetto di elaborazione di altrettanti piani di recupero al fine di mitigare i danni provocati al paesaggio ed in generale al "sistema città" da una condotta poco attenta alla salvaguardia del paesaggio ed alla valorizzazione di un territorio ricco di occasioni di sviluppo.

Il **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)**, approvato con D.G.R. 176 del 16/02/2015, è un piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.R. 7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica".

L'art. 107 delle N.T.A. del P.P.T.R. ha confermato la possibilità di redazione dei Piani d'intervento di recupero territoriale (P.I.R.T.), finalizzati, in particolare, al perseguimento dell'obiettivo generale del P.P.T.R. n. 6 "Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee" di cui all'elaborato 4.1 "Obiettivi generali e specifici dello Scenario strategico".

2 Il Piano di Intervento di Recupero Territoriale (P.I.R.T.)

L'art. 7.08 delle N.T.A. del P.U.T.T./Paesaggio, consente ai Comuni di formare un Piano di Interventi di Recupero Territoriale (P.I.R.T.) al fine di procedere ad un **riqualificazione paesaggistica ed urbanistica** di ambiti specifici interessati da edilizia abusiva che ha comportato una rilevante trasformazione dell'assetto del territorio.

Il P.I.R.T., che si configura come uno **strumento urbanistico esecutivo**, può essere di iniziativa pubblica o privata; in tale secondo caso anche solo uno degli aventi causa può predisporre gli atti e trasmetterli al Comune che, ove ne ravvisi la convenienza sotto il profilo del pubblico interesse, provvede ad attivare l'iter amministrativo per l'approvazione del P.I.R.T. secondo la disciplina di cui all'art. 16 della L.R. n. 56/80.

La finalità primaria della predisposizione di un P.I.R.T. è essenzialmente quella del recupero di ambiti interessati da edificazione abusiva in funzione della tutela e della valorizzazione delle risorse paesaggistico-ambientali presenti nell'ambito oggetto di intervento.

Fermo restando quanto sopra esplicitato, circa la finalità primaria da perseguire, che connota sicuramente un pubblico interesse, si specifica che detta finalità può essere perseguita sia dall'Amministrazione Comunale che dal privato proponente attraverso la previsione di interventi preordinati alla riqualificazione paesistico-ambientale ovvero alla **verifica della sanabilità dell'edificato abusivo esistente a tutt'oggi non ancora sanato definitivamente stanti le disposizioni delle L.L.R.R. n. 56/80 e n. 30/90.**

Si precisa che per edificato abusivo, così come definito dal P.U.T.T./Paesaggio, deve intendersi quello *“costituito da una pluralità di costruzioni abusive comportante una continuità edificata ed una rilevante trasformazione dell'assetto del territorio fermo restando che le attività e le costruzioni abusive, ricadenti nella perimetrazione del P.I.R.T., devono comunque necessariamente rientrare anche nei limiti temporali di cui alla L. n. 47/85 e successive modifiche ed integrazioni.”*

In sintesi lo strumento denominato P.I.R.T. consente di sanare definitivamente, laddove ne ricorrano i presupposti giuridici e paesaggistici, l'edificato abusivo esistente (ancorché a tutt'oggi non ancora definitivamente sanato); il tutto previa idonea ed opportuna verifica di compatibilità paesaggistica degli interventi abusivi esistenti. Detto strumento consente, attraverso uno studio particolareggiato di dettaglio, di eliminare i “detrattori” che creano pregiudizio alle peculiarità paesistico-ambientali ovvero di mitigare e/o

compensare le eventuali interferenze e/o impatti che l'azione antropica (riveniente dalla realizzazione degli insediamenti abusivi) ha prodotto sulla struttura paesaggistico-ambientale dei luoghi interessati.

Pertanto il recupero paesaggistico-ambientale dei predetti territori, ancorché già interessati dalla presenza di edilizia "spontanea", riveste sicuramente un'importanza notevole ai fini della tutela, della valorizzazione e della stessa fruizione delle risorse paesaggistiche presenti nell'ambito di riferimento.

Il P.I.R.T. disciplina, mediante la propria normativa, ed i relativi elaborati scritto-grafici, le varie tipologie d'intervento finalizzate alla tutela, al recupero e alla valorizzazione delle risorse paesaggistico-ambientali presenti nell'ambito di intervento.

Il P.I.R.T. disciplina, cioè, con elaborati progettuali di livello esecutivo (ai sensi degli artt. 19 e 20 della L.R. n. 56/80) oltre che **l'eventuale sanatoria delle opere abusive esistenti** anche la **infrastrutturazione del sito**, la **destinazione e l'eventuale edificazione delle aree interstiziali**, nonché la **realizzazione delle opere di mitigazione e di compensazione paesaggistico-ambientali**.

Esso costituisce comparto-ai sensi dell'art. 15 della L.R. n. 6/79 e successive modificazioni- e segue le procedure della variante urbanistica ai sensi dell'art. 16 della L.R. n. 56/80; ha i contenuti, gli elaborati e le procedure descritti nell'allegato A2 delle N.T.A. del P.U.T.T./Paesaggio.

Tra le varie tipologie d'intervento il P.I.R.T. può pertanto prevedere l'eventuale mantenimento dei manufatti abusivi esistenti (da confermare con il rilascio del titolo abilitativo in sanatoria), l'infrastrutturazione del sito, la destinazione d'uso e l'eventuale edificazione nelle aree interstiziali nonché l'eventuale delocalizzazione (in altro sito) delle volumetrie abusive esistenti che realizzano interferenze con le peculiarità paesaggistico-ambientali presenti nell'ambito d'intervento.

Il P.I.R.T. definisce altresì **il quadro economico** relativo alle previsioni d'intervento con la ripartizione di tutti gli oneri a totale carico dei proprietari delle aree interessate che ricadono nel perimetro del P.I.R.T.; **prevede** le **modalità di attuazione**, i **tempi necessari**, i **soggetti attuatori**, gli **oneri finanziari indotti** e quant'altro necessario alla programmazione temporale dell'intervento di recupero territoriale.

Tutti gli oneri derivanti dalla formazione e dall'attuazione del P.I.R.T., definiti specificando quanto descritto dalla lettera i) dell'art. 20 della L.R. n. 56/80, sono trasferiti globalmente nelle onerosità del titolo abilitativo in sanatoria e sui titoli abilitativi dell'eventuale nuovo edificato previsto dal predetto P.I.R.T.

3 Inquadramento urbanistico

3.1 Variante al Piano Regolatore Generale (P.R.G.)

La **Variante al Piano Regolatore Generale (P.R.G.)** del Comune di Taranto è stata approvata definitivamente con Decreto Presidenziale della Giunta Regionale n. 421 del 20/03/1978.

Il **P.I.R.T. “Lido Azzurro”** si compone di **tre ambiti di intervento, I, II** (distinto in due diverse aree) e **III**, compresi tra il limite occidentale del comune di Taranto e la foce del Fiume Tara.

Gli ambiti d’intervento I e II sono interessati dalla previsione di **ampliamento del tracciato ferroviario (“zona B3 – Zona Ferroviaria”)**. L’Amministrazione Comunale di Taranto ha manifestato l’intenzione di non voler attuare tale previsione. **Configurandosi come Variante urbanistica ai sensi della L.R. 56/80**, il **P.I.R.T. prevede la soppressione dei tratti che interferiscono con l’ambito d’intervento I.**

COME CAMBIA PRG

L’ambito di intervento I si pone a ridosso del limite occidentale del territorio comunale. L’estrema porzione occidentale è classificata come **“Zona A4 – Verde agricolo Tipo A”**; la porzione meridionale è classificata come **“Zona A7 - Aree dotate di vegetazione d’alto fusto”**. Le porzioni residue sono classificate come **“Zona A2 - Verde vincolato”**.



Figura 1 –Previsioni del P.R.G. vigente nell'ambito d'intervento I

Delle due aree di cui è composto l'**ambito d'intervento II**, quella settentrionale è classificata come **“Zona A2 - Verde vincolato”**.

L'area meridionale è in parte classificata come **“Zona A7 - Aree dotate di vegetazione d'alto fusto”**, in parte come **“Zona D11 - Preesistenze edilizie residenziali fascia costiera non regolamentate”**, in parte come **“Zona B3 – Zona ferroviaria”**.

Si segnala che la porzione della **“Zona D11 - Preesistenze edilizie residenziali fascia costiera non regolamentate”** ricompresa nell'ambito del PIRT II è il risultato di osservazioni (nn. 146 e 307) alla Variante al P.R.G. adottato, accolte, e approvate con D.C.C. n. 163 del 15/04/1975.

Il Documento Programmatico Preliminare del P.I.R.T., approvato con D.C.C. n. 148 del 01/12/2004, ha ricompreso la porzione della zona D11 nell'ambito della perimetrazione dell'ambito d'intervento II, in quanto ha fondato le proprie considerazioni su elaborati del Piano precedenti all' approvazione definitiva.



Figura 2 –Previsioni del P.R.G. vigente nell'ambito d'intervento II

L'area dell'**ambito d'intervento III** è classificata interamente come **“Zona A2 – Verde vincolato”**.

Inquadramento urbanistico



Figura 3 –Previsioni del P.R.G. vigente nell'ambito d'intervento III

3.2 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)

Il Piano Paesaggistico della Regione Puglia (P.P.T.R.) ha condotto, ai sensi dell'articolo 143 co.1 lett. b) e c) del d.lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) la ricognizione sistematica delle aree sottoposte a tutela paesaggistica (BP), nonché l'individuazione, ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del Codice, di ulteriori contesti che il Piano intende sottoporre a tutela paesaggistica (UCP).

Le aree sottoposte a tutele dal P.P.T.R. si dividono pertanto in beni paesaggistici (BP), ai sensi dell'art.134 del Codice, e ulteriori contesti paesaggistici (UCP) ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del Codice.

I beni paesaggistici si dividono ulteriormente in due categorie di beni:

- gli immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del Codice), ovvero quelle aree per le quali è stato emanato un provvedimento di dichiarazione del notevole interesse pubblico;
- le aree tutelate per legge (ex art. 142 del Codice).

L'insieme dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti paesaggistici è organizzato in tre strutture, a loro volta articolate in componenti:

- a) Struttura idrogeomorfologica:

Inquadramento urbanistico

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

Per gli aspetti di dettaglio inerenti la coerenza e la compatibilità del P.I.R.T. con il quadro degli obiettivi generali e specifici, di cui al Titolo IV del P.P.T.R., con la normativa d'uso e gli obiettivi di qualità di cui alla sezione C1 della scheda di ambito di riferimento, con gli indirizzi, le direttive, le prescrizioni, le misure di salvaguardia e utilizzazione e le linee guida di cui all'art. 6 delle N.T.A. del P.P.T.R. e con i Progetti territoriali per il paesaggio regionale di cui al Titolo IV **si rimanda alla relazione di compatibilità paesaggistica, compresa tra gli elaborati del P.I.R.T.**

3.3 Piano stralcio Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

L'art. 20 delle N.T.A. del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) prevede che le amministrazioni e gli enti pubblici territorialmente interessati sono tenuti, ai sensi della normativa vigente, ad adeguare i propri strumenti di governo del territorio alle disposizioni contenute nel piano stesso.

Gli approfondimenti del quadro conoscitivo, compiuti dalle amministrazioni competenti ai fini dell'adeguamento di cui all'art. 20 delle N.T.A. del P.A.I., devono essere trasmessi all'Autorità di Bacino della Puglia che si esprime con parere vincolante.

Al fine della salvaguardia dei corsi d'acqua, della limitazione del rischio idraulico e per consentire il libero deflusso delle acque, il P.A.I. individua il reticolo idrografico in tutto il territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia, nonché l'insieme degli alvei fluviali in modellamento attivo e le aree golenali, ove vige il divieto assoluto di edificabilità. Quando il reticolo idrografico e l'alveo in modellamento attivo e le aree golenali non sono arealmente individuate nella cartografia in allegato al P.A.I. e le condizioni morfologiche non ne consentano la loro individuazione, le norme del Piano si applicano alla porzione di terreno a distanza

planimetrica, sia in destra che in sinistra, dall'asse del corso d'acqua, non inferiore a 75 m. Per queste aree vige il divieto assoluto di edificabilità.

Il Piano individua altresì i tratti del reticolo idraulico principale in cui la sezione idraulica non è sufficiente a smaltire la portata attesa e perimetra le aree allagabili, classificandole, a seconda dei diversi tempi di ritorno (e dunque in base all'effettiva pericolosità idraulica), in:

- Aree ad Alta Pericolosità (AP): rappresenta il limite di esondazione della portata con tempo di ritorno 30 anni;
- Aree a Media Pericolosità (MP): riporta l'involuppo dei fenomeni di inondazione per la portata duecentennale;
- Aree a Bassa Pericolosità (BP): rappresenta il limite raggiungibile in caso di portata di piena con tempo di ritorno 500 anni.

La valutazione della pericolosità geomorfologica è legata a possibili fenomeni di instabilità del territorio e si basa sulla combinazione di analisi di previsione dell'occorrenza di tali fenomeni, in termini spaziali e temporali, e di previsione della loro tipologia, intensità e tendenza evolutiva. La pericolosità geomorfologica viene distinta in tre classi:

- Aree a pericolosità geomorfologica molto elevata (PG3);
- Aree a pericolosità geomorfologica elevata (PG2);
- Aree a pericolosità geomorfologica media e moderata (PG1);

che corrispondono a gradi crescenti di pericolosità geomorfologica. In particolare, il valore PG3 corrisponde alle aree ad alta pericolosità geomorfologica, già coinvolte da fenomeni di dissesto.

Per gli aspetti di dettaglio inerenti alla verifica di coerenza tra il P.A.I. ed il P.I.R.T. si rimanda alla specifica relazione, compresa tra gli elaborati del P.I.R.T.

4 Perimetrazione degli ambiti di intervento

Alla luce dell'analisi dello stato di fatto e del confronto delle attuali destinazioni con quelle previste dallo strumento urbanistico generale vigente, l'Amministrazione Comunale ha provveduto con il D.P.P. all'individuazione e perimetrazione delle zone interessate da *"insediamenti costituiti da una pluralità di edifici abusivi, comportante una continuità edificata ed una rilevante modificazione dell'assetto del territorio"*.

Oltre al confronto tra le previsioni di piano e l'effettivo utilizzo del territorio, il D.P.P. ha tenuto in conto della presenza, nelle aree soggette ad interventi abusivi, di vincoli e/o beni, così come riportati nel P.U.T.T./P., secondo la mappatura del territorio sintetizzata negli Ambiti Territoriali Estesi.

Data la diffusione degli interventi abusivi nel territorio cittadino, in particolar modo a ridosso della fascia costiera, il D.P.P. ha individuato quelle aree in cui risulta prioritario l'intervento per consistenza (ampiezza e densità degli interventi abusivi) o per compresenza di violazione delle norme di rispetto dei beni e/o vincoli, oltre che di quelle dettate dalle norme di attuazione del P.R.G. vigente. In particolare, si è data priorità, per aree di minore consistenza, a quelle in cui all'abuso così detto urbanistico (mancato rispetto delle norme di Piano) si aggiunge un abuso di tipo paesaggistico (mancato rispetto delle prescrizioni dei vincoli e dei beni).



Figura 4 – Ambiti d'intervento in località Lido Azzurro

Perimetrazione degli ambiti di intervento

Il PIRT “Lido Azzurro” si compone di **tre distinte aree**, individuate dal Documento Programmatico Preliminare come ambito d'intervento I, ambito d'intervento II e ambito d'intervento III, ricomprese tra il confine occidentale del territorio comunale di Taranto e la foce del fiume Tara.

Si tratta di un **insediamento a carattere turistico-residenziale**, con la prevalenza di **case di tipo unifamiliare** (prime e seconde case), sorto **a cavallo tra il 1973 e il 1984** lungo l'estrema porzione occidentale della costa tarantina, nella fascia compresa tra la Strada Statale 106 Jonica e il tratto litoraneo della linea Napoli-Taranto delle Ferrovie dello Stato.

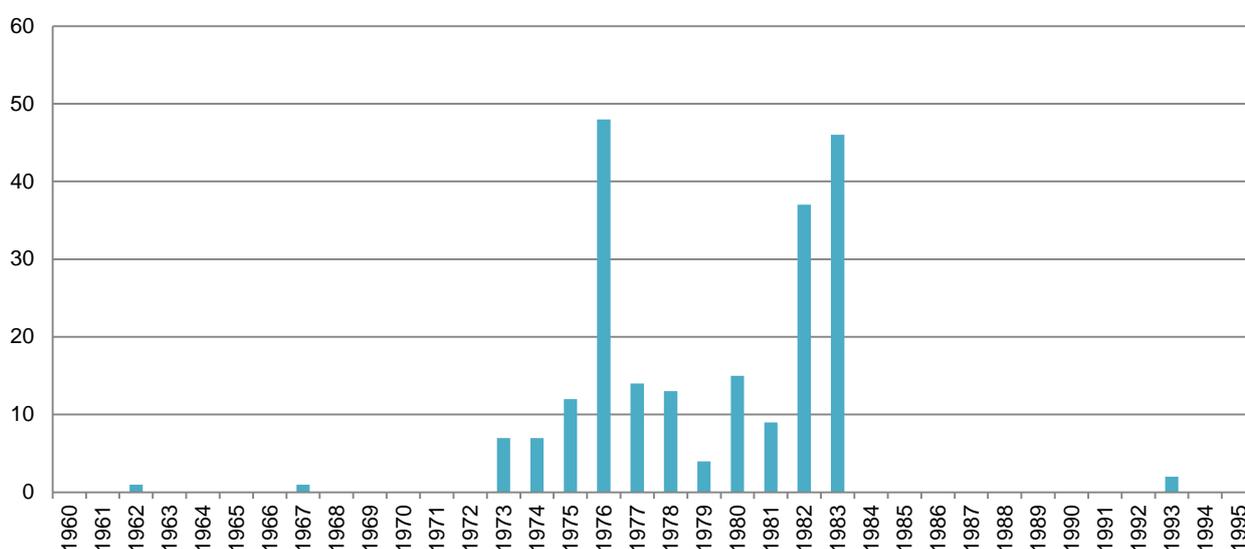


Figura 5 – Cronologia degli interventi edilizi

L'insediamento si è sviluppato in continuità del **nucleo originario** sorto in epoca precedente alla redazione della Variante al P.R.G., approvata nel 1978. Detta Variante classificava il nucleo originario come zona D11 di “Preesistenze edilizie – residenziali della fascia costiera e altre preesistenti iniziative edilizie non regolamentate” con lo scopo di “delimitare in forma restrittiva le aree compromesse da interventi costruttivi non regolamentati” (cfr. art. 51 delle N.T.A. della Variante al P.R.G.).

Nella frazione di Lido Azzurro risiedono oggi circa 600 abitanti

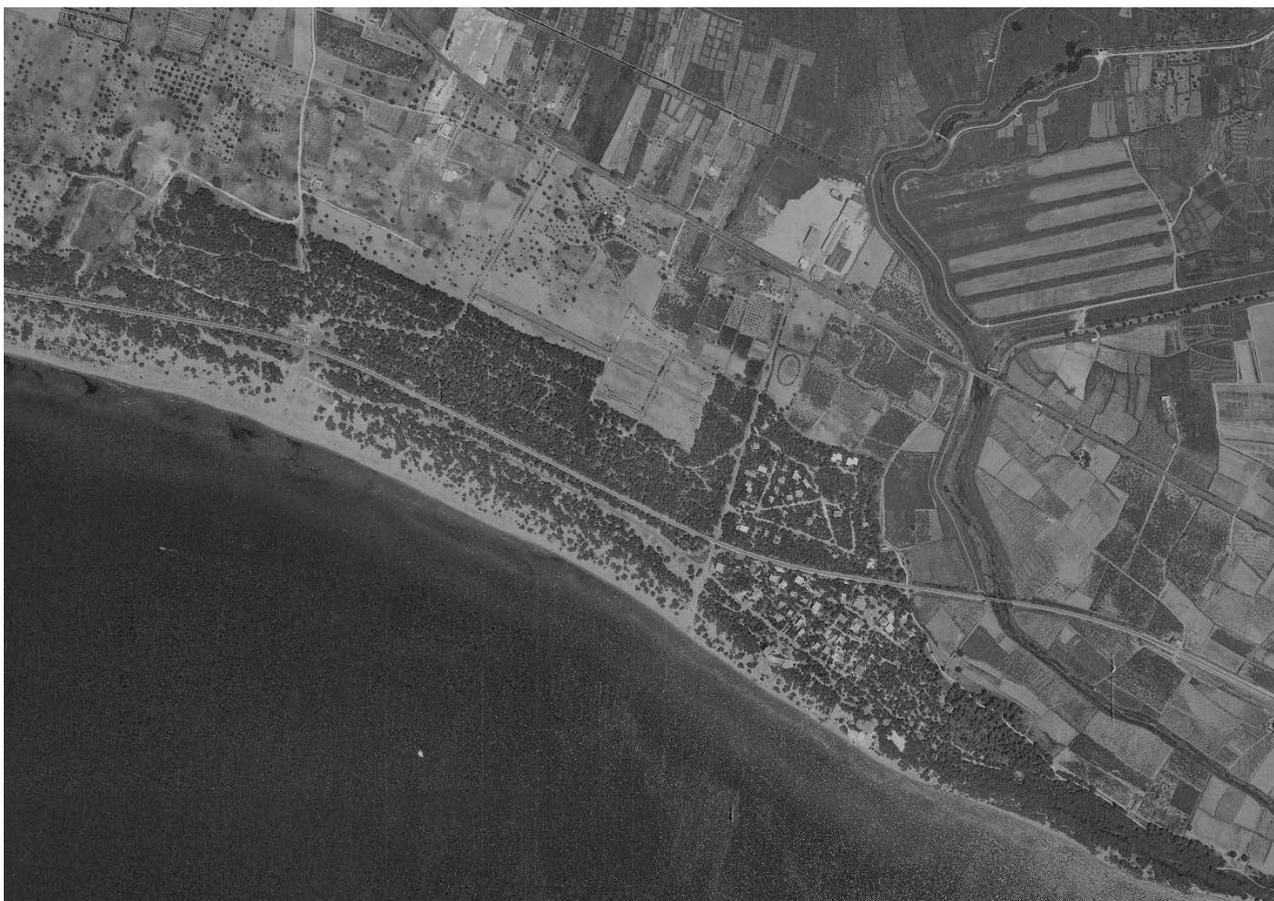


Figura 6 – Nucleo originario dell'insediamento di Lido Azzurro (Aerofoto I.G.M. 1972)

L'insediamento turistico di Lido Azzurro, nel suo complesso, si innesta nel paesaggio della **costa tarantina occidentale** caratterizzato da uno dei più importanti sistemi di formazioni arboree a Pino d'Aleppo (*Pinus halepensis*) su duna d'Italia, da un'ampia fascia retrodunale, un tempo paludosa, definita oggi da un mosaico di bonifica ben leggibile e da una estesa costa sabbiosa.

Le **operazioni di bonifica**, avviate nell'800 per la coltivazione del cotone e consistenti nella creazione di una fitta rete di canaletti con funzione di drenaggio ed irrigazione, non hanno permesso solo il rilancio dell'agricoltura, ma hanno anche favorito, a partire dal dopoguerra, la costruzione di insediamenti costieri di tipo turistico, localizzati in molti casi presso le stazioni ferroviarie preesistenti (Marina di Ginosa, Riva dei Tessali, Castellaneta Marina, Chiatona, Lido Azzurro).



Figura 7 – Il mosaico della bonifica (Aerofoto I.G.M. 1955)

La formazione arborea a Pino d'Aleppo vegeta sui **sistemi dunali** prossimi al mare dove forma pinete pure quasi senza soluzione di continuità lungo tutta la costa fino ad alcune centinaia di metri all'interno. Le Pinete Ioniche Costiere si estendono per circa 34 Km, dalla foce del Bradano sino alla foce del Tara. La superficie complessiva, comprendente il bosco il pineto, bosco Romanazzi, bosco Marziotta, Patemisco-Gallio, Tagliacozzo, pineta della Regina, si estende per circa 2600 ha.

Questa pineta, una delle più vaste e importanti a livello nazionale, è insediata su un frastagliato sistema di dune, localmente dette Givoni, alcune delle quali superano i 15 m di altezza.

L'insieme di questi valori ha determinato l'istituzione di forme di tutela relative alla conservazione della biodiversità ed in particolare il **S.I.C. "Pineta dell'arco ionico"** (cod. IT9130006).

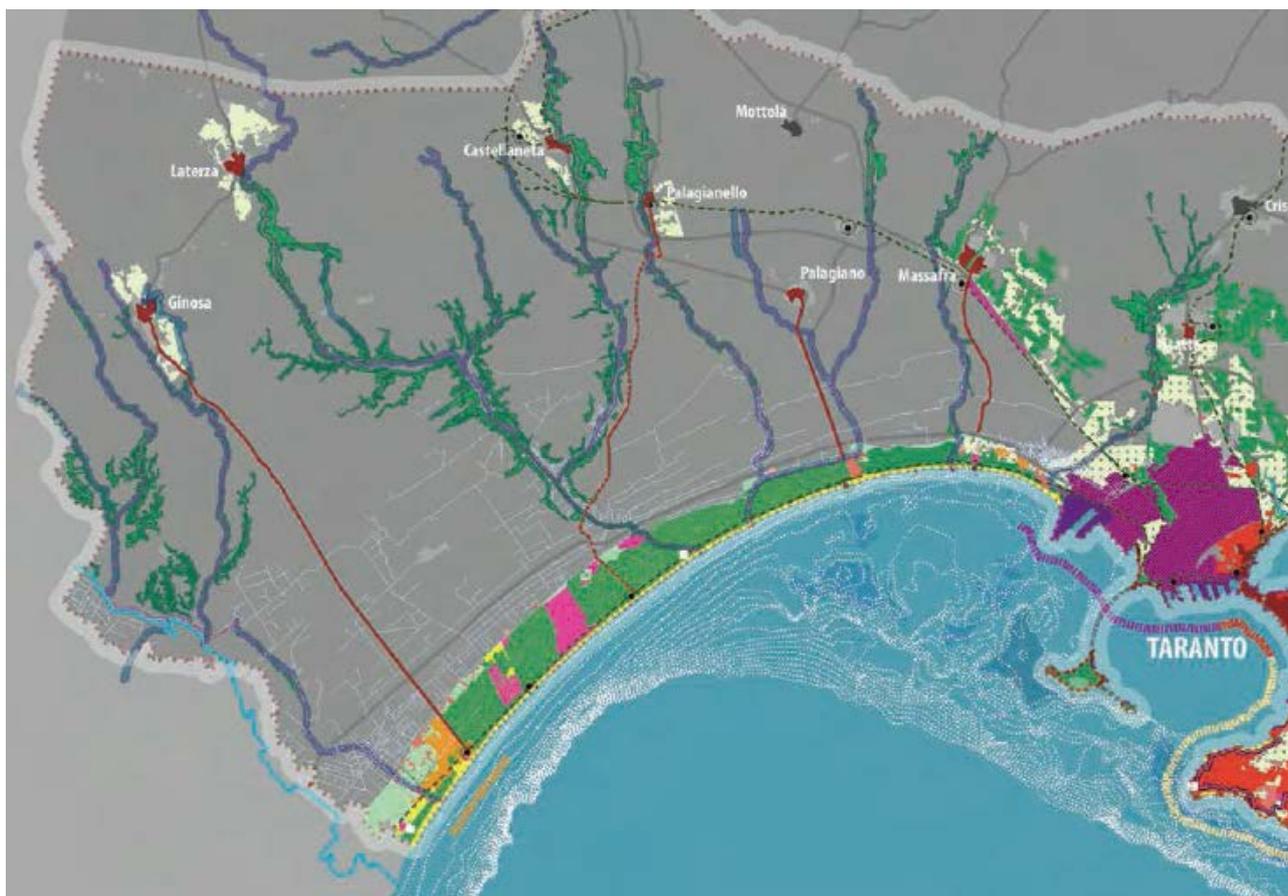


Figura 8 – La "Pineta dell'Arco Ionico" (Estratto dell'elaborato "La valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" del P.P.T.R.)

La continuità del cordone dunale e della relativa fascia pinetata è interrotta dagli insediamenti turistici di Riva dei Tessali, Borgo Pineto, Castellaneta Marina, Chiatona e, appunto, Lido Azzurro.

Il tratto maggiormente minacciato dalle attività antropiche è proprio quello in cui si innesta l'insediamento di Lido Azzurro, compreso tra il fiume Patemisco e il Fiume Tara, dove un'intensivizzazione dell'uso agricolo e soprattutto una **non regolamentata occupazione del suolo finalizzata alla realizzazione di residenze ad uso turistico** hanno determinato la **compromissione di questo delicato sistema ambientale** e la **frammentazione degli habitat prioritari "2250*: Dune costiere con *Juniperus spp.*" e "2270*: Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*"**.

Perimetrazione degli ambiti di intervento

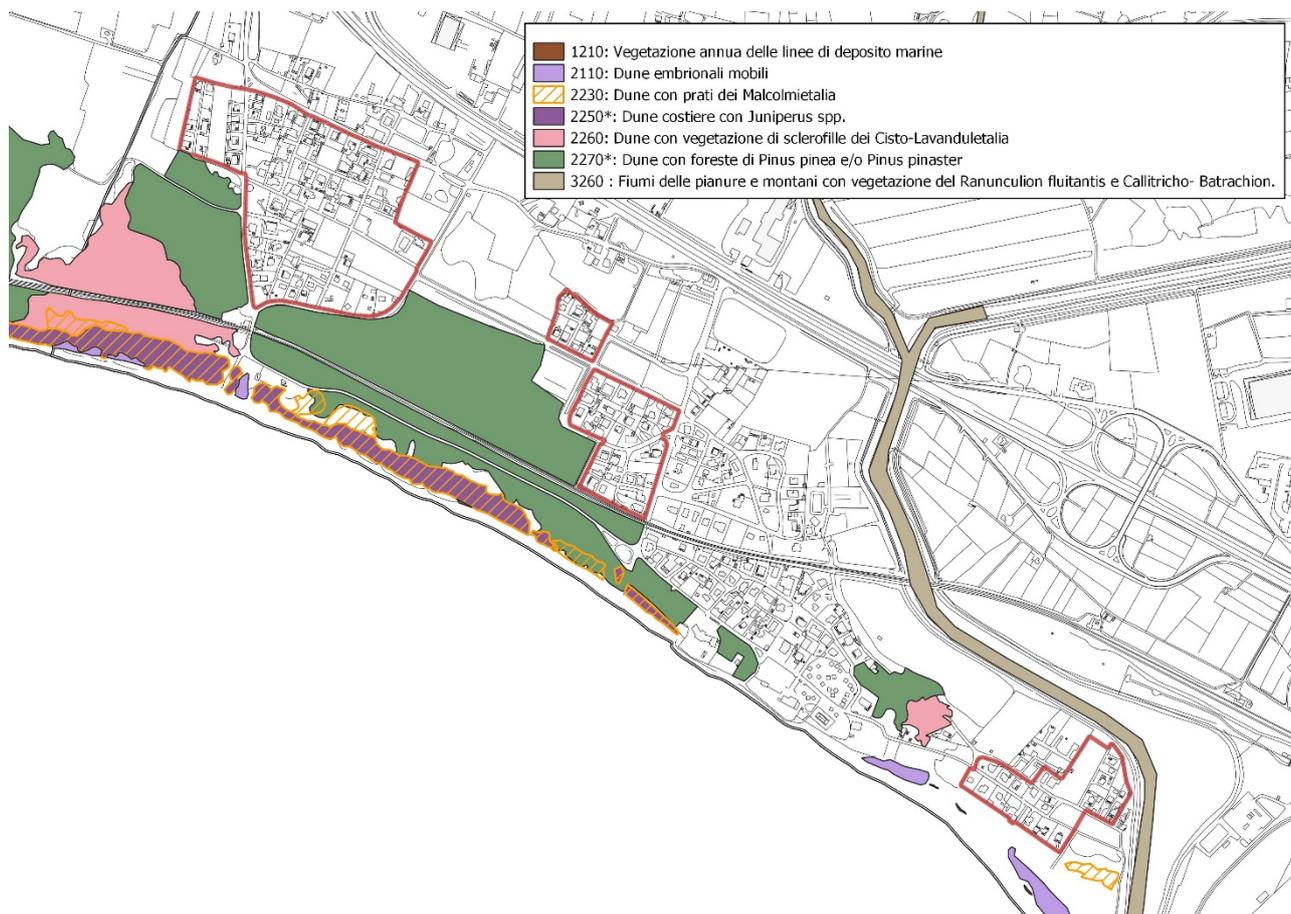


Figura 9 - Carta degli Habitat della Regione Puglia (fonte: D.G.R. 21 dicembre 2018, n. 2442)

L'area urbanizzata è stata realizzata direttamente sulle sabbie dei cordoni dunari, in parte livellati, immediatamente a ridosso delle aree retrodunari e delle aree alluvionali del Fiume Tara. Caratterizzata da un sistema viario particolarmente articolato e complesso, l'area è tagliata parallelamente alla costa dalla linea Napoli-Taranto delle Ferrovie dello Stato che corre costantemente in rilevato, rappresentando una barriera fisica che separa l'insediamento in due zone. Il collegamento tra le due zone è assicurato dal passaggio a livello di via Calata Carbonaro e dal sottopassaggio di via Calata Saraceno.



Figura 10 – Cordone dunare colonizzato dalla pineta

Limitatamente alla zona di spiaggia, in questo settore, è possibile individuare **tre definite tipologie costiere**:

- una parte naturale coincidente con la zona nord-occidentale, caratterizzata da una spiaggia bordata dal sistema delle dune costiere soggetta ad una evidente condizione di arretramento della linea di riva e di erosione della prima duna;
- una parte del tutto antropizzata, coincidente con l'affaccio a mare dell'Hotel Best Western protetto da un terrapieno antropico cui corrisponde a mare una barriera frangiflutti emersa e parallela;
- l'area più prossima alla foce del Fiume Tara caratterizzata da cordoni dunari decisamente spianati.

La rete viaria è in gran parte rappresentata da strade asfaltate ed è articolata su pochi assi principali rappresentati da via Calata Carbonaro e via Calata Saraceno, ad andamento ortogonale alla costa, che riconnettono la complanare della S.S. 106 al litorale, e dalla vie Calata Penna Inversa ed il suo prolungamento, Calata Paolo Cocuvio, Calata Pesculli, Calata dello Scapolo, Calata del Corvo.

Nella porzione occidentale la rete viaria è a maglia ortogonale, a sviluppo planoaltimetrico sufficientemente regolare impiantato sui cordoni dunari evidentemente spianati in fase di realizzazione del tessuto urbano. In

corrispondenza del nucleo originario, la geometria del tracciato stradale è invece condizionata dalla presenza dei cordoni dunari; pertanto, esso è articolato altimetricamente ed ha una sviluppo sinuoso ed articolato.

Le compagini boschive non già compromesse dai fenomeni di abusivismo edilizio versano in un generalizzato cattivo stato di salute a causa della **forte pressione antropica** che, specie nei mesi estivi, interessa la fascia costiera. L'apertura di percorsi, anche carrabili, l'utilizzo di radure come parcheggio per le auto, hanno contribuito alla dissoluzione del bordo tra margine urbano e naturale. Porzioni della pineta costiera compresa tra la linea ferroviaria e la linea di costa sono state recentemente attraversate da incendi. Diffuso è il fenomeno dell'abbandono di rifiuti, anche pericolosi. L'ampia area pinetata compresa tra il limite orientale dell'ambito d'intervento I e quello occidentale del ambito d'intervento II non è interessata dai fenomeni innanzi descritti in quanto recintata.

L'introduzione in passato in questo ambiente di esemplari di specie alloctone lungo i viali principali dell'insediamento (via Calata dello Scapolo e, in misura minore, Corso Tara) e nell'ambito del verde privato risulta altamente dissonante e contribuisce alla perdita della biodiversità.

L'antropizzazione della costa ha inoltre minato l'**equilibrio del sistema costiero spiaggia-duna-retroduna**. La **spiaggia** rappresenta una protezione per il corpo dunare, dissipando l'energia del moto ondoso; un **corpo dunare** continuo e privo di varchi protegge la zona retrodunare da inondazioni superficiali derivanti da fenomeni di *surge* (fenomeno che si determina per lo spirare di forti e persistenti venti da mare e il generarsi di moto ondoso diretto verso terra e rappresenta un fenomeno di sollevamento del livello del mare, di "acqua alta" localizzato che prescinde dalle maree), la permeabilità della **zona retrodunare** permette il deflusso delle acque li eventualmente accumulatesi. In caso di eventi naturali eccezionali e della sovrapposizione di fenomeni combinati o anche per la presenza di forti condizionamenti antropici, è possibile che queste aree possano "collassare" rispetto alle sollecitazioni ricevute. Perché un sistema di spiaggia sia sano, occorre al tempo stesso un buono stato di conservazione funzionale degli ambienti che lo costituiscono e che si determini un corretto uso dello stesso che permetta la funzionalità fisiologica di ogni ambiente.

Perimetrazione degli ambiti di intervento



Figura 11 – Parcheggio auto a ridosso della duna, spianamenti antropici della duna, abbandono di rifiuti nelle aree boscate, erosione del cordone dunare con riduzione della profondità di spiaggia

Ma le principali criticità ambientali presenti in questo tratto costiero sono legate soprattutto alla **presenza delle attività industriali**. Negli anni '60, il centro siderurgico Italsider fu realizzato proprio a ridosso della città. In seguito, all'area industriale si sono aggiunti nuovi stabilimenti produttivi ad alto impatto ambientale, con la raffineria Agip e la Cementir. Dal 1971, i lavori di ampliamento porteranno l'Italsider "sul mare", per consentire l'attracco delle navi. L'assetto e la dinamica evolutiva del litorale sono stati fortemente modificati e danneggiati dalla **realizzazione dell'imponente molo portuale**, che ha richiesto tra l'altro la **deviazione artificiale del tratto terminale del fiume Tara**. La vecchia foce del fiume, cui deve il nome la città, è stata inglobata dal nuovo molo nord polisetoriale. Gli impatti ambientali di quest'opera sono rilevanti: l'enorme molo intercetta infatti il flusso di sedimenti long-shore, creando un importante accumulo, proprio in corrispondenza della nuova foce fluviale che è stata pertanto armata nell'intento di evitarne l'interramento.

Anche la parte mediana del corso del Tara, tra Palagianò e la costa, mostra un forte grado di artificializzazione per la realizzazione di vistose opere di regimentazione delle sponde, entro le quali il fiume è oramai irriconoscibile. Solo il corso del fiume a monte del bacino idrografico conserva un valore

naturalistico, sostanziato dalla presenza di una folta vegetazione che cresce intorno alle rive delle sorgenti, incorniciando acque che prima di arrivare al mare si presentano limpide.

Il corso del Fiume Tara è sempre stato meta di un turismo "curativo", tanto che fino agli anni Cinquanta proprio sulle sue sponde sorgevano anche impianti balneari e facility per consentire le abluzioni nell'acqua fredda e gli impacchi di fango. Oggi questi impianti non esistono più, ma è rimasta una vera e propria comunità di "affezionati" del fiume, che crede alle sue proprietà miracolose.

Gli impatti dell'insediamento dell'area industriale sono stati enormi, tanto che nel 1991 il Ministero dell'Ambiente dichiara "area ad elevato rischio ambientale" un'area di 564 kmq, comprendente i comuni di Taranto, Crispiano, Massafra, Montemesola e Statte.

4.1 Ambito d'intervento I

L'ambito d'intervento I, situato a ridosso del confine comunale con Massafra, si colloca a cavallo tra lo svincolo della Strada Statale 106 Jonica "Lido Azzurro Ovest" e l'attraversamento dei binari della linea Napoli-Taranto delle Ferrovie dello Stato, incuneandosi nella fascia pinetata che corre parallelamente alla costa.

L'ambito, che si estende per circa 113.850 mq, è delimitato a nord da via Calata Penna Inversa, ad ovest da via Calata Carbonaro e ad est e a sud da via Calata dello Scapolo.

Gli edifici abusivi sono stati realizzati in zona vincolata dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali con Decreto Ministeriale (cosiddetti *Galassini*), coincidente con il vincolo ex Legge 431/85 (Legge Galasso). La zona, quindi, costituisce bene di interesse pubblico ai fini ambientali e paesaggistici.

L'edificato ricade all'interno di un'area considerata d'interesse naturalistico per la presenza di bosco con macchia mediterranea e vegetazione quale acacia saligna, vegetazione d'alofila, pino d'Aleppo e con fauna quale volpe, tasso, poiana, lodolaio, allocco, colombaccio, storno, anatra e limicoli migratori.

Una porzione degli edifici sono stati realizzati nell'area litoranea, così come definita dall'allora vigente PUTT/p, comprendente l'area di pertinenza e l'area annessa, nella fascia dei trecento metri dalla linea di battigia.

Il tessuto residenziale discontinuo si compone di due fasce parallele alla costa separate fisicamente dalla strada oggi denominata Corso Tara.

Perimetrazione degli ambiti di intervento

La porzione settentrionale, di forma pressoché rettangolare, esterna alla fascia pinetata di maggior rilievo paesaggistico-ambientale, è caratterizzata da un edificato più compatto. Persistono tuttavia poche aree non interessate, o scarsamente interessate, da processi abusivi, comunque recintate, a destinazione prevalentemente agricola. Nelle poche aree (anche esterne al perimetro dell'ambito d'intervento I) realmente non interessate dall'attività antropica si rinvengono i caratteri morfologici e vegetazionali tipici dell'ambiente dunale. Si tratta di aree residuali di pineta su sabbia (habitat prioritario), caratterizzate dalla presenza di *pinus halpensis* e vegetazione alofila, risultato della frammentazione di questo delicato habitat.



Figura 12 – Ambito d'intervento I

L'introduzione in passato in questo ambiente di esemplari di specie alloctone, quali palme (*Washingtonia filifera*), lungo i viali principali dell'insediamento (via Calata dello Scapolo e, in misura minore, Corso Tara), risulta altamente dissonante e contribuisce alla perdita della biodiversità.

La porzione meridionale si innesta nella fascia pinetata, concludendosi in corrispondenza dell'attraversamento dei binari della linea Napoli-Taranto delle Ferrovie dello Stato, varco di accesso alla fascia costiera. Porzioni di pineta su duna sono state inglobate nei lotti interessati dalla realizzazione di fabbricati, assumendo l'accezione di verde privato. Ciò ha determinato un inevitabile diradamento della

vegetazione. A ridosso di Corso Tara, a margine dell'area pinetata, si dislocano le poche aree non interessate, o scarsamente interessate da processi abusivi, di notevole estensione.

4.2 Ambito d'intervento II

L'ambito d'intervento II, situato più ad est rispetto all'ambito d'intervento I, si colloca a cavallo tra la complanare lato mare della Strada Statale 106 Jonica "Lido Azzurro Ovest" e la linea Napoli-Taranto delle Ferrovie dello Stato, incuneandosi nella fascia pinetata che corre parallelamente alla costa.

Gli edifici abusivi sono stati realizzati in zona vincolata dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali con Decreto Ministeriale (cosiddetti *Galassini*), coincidente con il vincolo ex Legge 431/85 (Legge Galasso). La zona, quindi, costituisce bene di interesse pubblico ai fini ambientali e paesaggistici.

L'edificato ricade all'interno di un'area considerata d'interesse naturalistico (biotopo Patemisco, Gallio, Regina) per la presenza di macchia mediterranea e vegetazione quale acacia saligna, vegetazione d'alofila, pino d'Aleppo e con fauna quale volpe, tasso, poiana, lodolaio, allocco, colombaccio, storno, anatra e limicoli migratori.

Una porzione degli edifici sono stati realizzati nell'area litoranea, così come definita dall'allora vigente PUTT/p, comprendente l'area di pertinenza e l'area annessa, nella fascia dei trecento metri dalla linea di battigia.

L'ambito d'intervento II può considerarsi propaggine del nucleo originario dell'insediamento di Lido Azzurro classificato dal vigente P.R.G. come zona D11 "*Preesistenze edilizie – residenziali della fascia costiera e altre preesistenti iniziative edilizie non regolamentate*". Confina con due ampie aree, parzialmente attuate, destinate dal vigente P.R.G. ad attrezzature di interesse comune a servizio dell'edificato della D11. In particolare su una delle due aree è stato realizzato un maneggio. L'altra area risulta, in parte, interessata dalla vegetazione tipica della duna pinetata.



Figura 13 – Ambito d'intervento II

Si tratta dell'ambito d'intervento più denso e compatto. L'ambito d'intervento II si compone in realtà di due aree a sé stanti, separate fisicamente da via Calata Pesculli, asse di collegamento tra l'ambito d'intervento I e l'ambito d'intervento II, che si conclude bruscamente prima di innestarsi su via Calata Saraceno, strada di accesso alla fascia costiera.

L'area a nord servita da un solo tronco viario, via Calata della Lavandaia, traversa di via Calata Pesculli, si estende per circa 8.300 mq. Appare come un'area quasi interamente interessata dall'edificazione ad eccezione di soli due "vuoti": un piccolo annesso agricolo ed un'area oggi pavimentata, oggetto della demolizione di un fabbricato.

L'area a sud che si estende per circa 30.800 mq va ad interrompere la continuità della fascia pinetata. Risulta delimitata a nord da via Calata Pesculli; ad ovest da via Calata Proficchia, che si addentra all'interno dell'area, riconnettendosi con via Calata Saraceno, e da via Calata delle Paglie; a est da via Calata Saraceno e a sud dalla sede ferroviaria, posta nell'immediata prossimità delle costruzioni.

Via Calata Saraceno, posta a quota inferiore rispetto all'area interessata dall'ambito d'intervento II, si restringe in corrispondenza del tombino ferroviario, utilizzato impropriamente come attraversamento carrabile, sfociando infine sulla fascia costiera.

Anche tale area appare quasi interamente edificata. La pineta su duna, anche qui inglobata all'interno delle proprietà private oggetto di edificazione, risulta più fortemente compromessa rispetto all'ambito d'intervento I.

4.3 Ambito d'intervento III

L'ambito d'intervento III di superficie pari a circa 30.900 mq si colloca nell'area compresa tra l'ansa del Fiume Tara e l'arenile, a ridosso della fascia demaniale. È servito da via Calata la Torretta che si conclude bruscamente in corrispondenza della foce del Fiume Tara che riconnette il nucleo originario dell'insediamento di Lido Azzurro.

Gli edifici abusivi sono stati realizzati in zona vincolata dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali con Decreto Ministeriale (cosiddetti Galassini), coincidente con il vincolo ex Legge 431/85 (Legge Galasso). La zona, quindi, costituisce bene di interesse pubblico ai fini ambientali e paesaggistici.

L'area si caratterizza, inoltre, per la presenza di una fitta pineta a ridosso del mare, considerata **bene naturalistico da tutelare e salvaguardare** e dal Piano Regolatore definita come bosco del Litorale della Stornara, con macchia mediterranea e vegetazione quale acacia saligna, vegetazione d'alofila, pino d'Aleppo e con fauna quale volpe, tasso, poiana, lodolaio, allocco, colombaccio, storno, anatra e limicoli migratori.

Gli edifici sono stati realizzati nell'area litoranea, così come definita dall'allora vigente PUTT/p, comprendente l'area di pertinenza e l'area annessa, nella fascia dei trecento metri dalla linea di battigia.

È l'ambito di minore estensione ed è quello più difficilmente raggiungibile, in quanto l'unico accesso possibile è lungo via Calata la Torretta provenendo dalla zona classificata dal vigente P.R.G. come zona D11.

Gli edifici ubicati nella porzione settentrionale si affacciano sull'ansa del Fiume Tara, mentre quelli nella porzione meridionale sono posti parallelamente alla costa e la maggior parte di essi ha accesso diretto alla fascia demaniale.

Perimetrazione degli ambiti di intervento

L'edificato all'interno dell'ambito risulta abbastanza compatto con la presenza di sole due aree non interessate da edificazione e tra gli edifici non sono presenti interventi abusivi privi di istanza di condono.

L'ambito è caratterizzato dalla presenza del Fiume Tara e da una zona pinetata nell'area libera posta ad est dell'ambito e al suo interno si leggono in alcuni punti la presenza del cordone dunare ormai compromesso dagli interventi edilizi succedutisi nel corso degli anni, soprattutto quelli posti a ridosso della spiaggia nella parte meridionale dello stesso.



Figura 14 – Ambito d'intervento III

5 Considerazioni metodologiche – redazionali

Prima di procedere alla descrizione della proposta progettuale del P.I.R.T. è opportuno evidenziare la metodologia sottesa alla redazione del presente Piano di Interventi di Recupero Territoriale al fine di esplicitare e motivare le scelte progettuali operate.

È stato dedicato molto spazio alla fase di analisi, ovvero alla conoscenza del dato edilizio e paesaggistico, al fine di individuare, dopo successive elaborazioni, la soluzione ovvero il progetto di recupero territoriale.

Il punto di partenza della fase di analisi è stato, ovviamente, il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.), ai sensi dell'art. 7.08 delle N.T.A. del P.U.T.T./P. che definisce il P.I.R.T. come strumento per procedere al recupero paesaggistico di ambiti interessati da edificazione abusiva in funzione della tutela e della valorizzazione delle risorse paesistico-ambientali.

Il P.I.R.T. rappresenta anche lo strumento di verifica della sanabilità dell'edificato abusivo esistente a tutt'oggi che non risulta ancora sanato definitivamente, stanti le disposizioni delle L.L.R.R. n. 56/80 e n. 30/90.

Verificato il ricorrere per il caso in specie dei presupposti giuridici di cui all'art. 7.08 delle N.T.A. del P.U.T.T./P. ovvero della presenza di una pluralità di costruzioni abusive rientranti nei limiti temporali della L. 47/85 e successive modifiche ed integrazioni che ha comportato una continuità edificata nonché una rilevante trasformazione dell'assetto del territorio, si è proceduto innanzitutto all'analisi degli ambiti d'intervento, così come individuati dal D.P.P.

Si è, quindi, proceduto all'analisi delle varie componenti paesaggistiche di cui si compongono le tre strutture individuate dal P.P.T.R.

Tra le interferenze rilevate si evidenzia la mancanza di decoro di alcuni manufatti stante l'utilizzo di materiali e tecnologie improprie ovvero non consoni al contesto paesaggistico di riferimento; sono state riscontrate le caratteristiche formali improprie di alcuni alloggi; complementi e colorazioni dissonanti con il contesto di riferimento; e quant'altro risultante non compatibile con i luoghi ovvero con la tutela delle peculiarità paesistico-ambientali presenti.

In funzione delle maggiori e/o minori interferenze localizzative e/o visive l'apparato normativo del P.I.R.T. ha poi disciplinato, conseguentemente, le diverse tipologie degli interventi previsti sia sui manufatti che sulle

aree per porre in essere il vero e proprio recupero territoriale-paesaggistico ovvero perseguire l'obiettivo prefissato.

In sintesi, oltre che per le misure di mitigazione e compensazione degli impatti, il presente P.I.R.T. ha cercato di configurare una soluzione tale da produrre una vera e propria ricomposizione delle potenzialità paesaggistiche dell'ambito territoriale in parola.

5.1 Metodologia di acquisizione dei dati

Sono state condotte preliminarmente presso gli archivi dell'Ufficio Condono e dell'Ufficio Tecnico del Comune di Taranto ricerche finalizzate al reperimento delle **istanze di condono edilizio** presentate ai sensi delle L. 47/85 e della L. 724/94 ed alle **concessioni edilizie in sanatoria** rilasciate, relative alle costruzioni abusivamente realizzate nell'ambito delle aree interessate dal presente P.I.R.T.

Una singola pratica di condono edilizio può contenere più di una istanza di condono. Le istanze di condono edilizio, così come anche le concessioni edilizie in sanatoria, possono essere riferite a interi fabbricati, a porzioni di essi, o anche a più di un fabbricato (es. fabbricato principale e suo annesso destinato a deposito o a garage). Pertanto ad un singolo fabbricato possono essere associate più istanze di condono così come a più fabbricati può essere associata una sola istanza di condono.

È stato dunque creato un **geodatabase in ambiente GIS**. Le informazioni desunte dalle pratiche sono state associate ai singoli fabbricati rappresentati sulla cartografia catastale aggiornata, messa a disposizione dal Comune di Taranto, e, successivamente, sulla Carta Tecnica Regionale della Regione Puglia (aggiornamento 2011), opportunamente aggiornata attraverso fotointerpretazione della ortofoto del 2016 alla data di redazione del presente Piano.

La rappresentazione fornita dalla cartografia catastale è risultata assolutamente parziale. Il numero di oggetti (classificati come edifici civili, baracche e tettoie) rappresentati sulla Carta Tecnica Regionale è pari a quasi il doppio dei fabbricati catastali.

I fabbricati individuati nella cartografia aerofotogrammetrica sono stati preliminarmente **numerati** in modo da poter essere collegati alla relativa pratica edilizia. La numerazione ha riguardato i soli **fabbricati principali** ove viene svolta l'attività oggetto di pratica di condono edilizio ovvero di istanza di condono edilizio, escludendo dunque dalla numerazione le superfici accessorie: baracche, capanni, tettoie, depositi, garage,

etc. che restano comunque associati in ambiente GIS al fabbricato principale. Sono stati numerati anche i fabbricati privi di istanza di condono.

I fabbricati sono stati così classificati:

1. opere eseguite in presenza di titolo abilitativo;
2. opere eseguite in difformità o in assenza di titolo abilitativo ed oggetto di istanza di condono edilizio ai sensi della L. 47/85 e della L. 724/94;
3. opere eseguite in difformità o in assenza di titolo abilitativo e prive di istanza di condono edilizio ai sensi delle L. 47/85 e della L. 724/94;
4. opere da verificare in sede di istruttoria.

Queste stesse informazioni sono state poi associate ai lotti su cui insistono le opere.

È stata effettuata una verifica puntuale tra le opere realizzate sul singolo lotto e le relative planimetrie allegata all'istanza di condono edilizio ovvero alla concessione edilizia in sanatoria. Le "opere da verificare in sede di istruttoria" sono, pertanto, opere ricadenti su lotti interessati da istanza di condono edilizio o da concessione edilizia in sanatoria, ma non presenti sulla planimetria allegata alla relativa pratica e la cui sanabilità andrà verificata nell'ambito dell'istruttoria finalizzata al rilascio del titolo abilitativo in sanatoria a valle dell'approvazione del presente P.I.R.T. La stessa verifica andrà comunque estesa a tutti i fabbricati oggetto di istanza di condono edilizio.

A ciascun fabbricato sono state assegnate ulteriori informazioni in merito alla **consistenza**: numero di piani, superficie coperta e volumetria sviluppata. La volumetria è stata calcolata come prodotto tra la superficie coperta desumibile dalla cartografia aerofotogrammetrica ed il numero di piani rilevati la cui altezza è stata fissata al valore di 3,00 m. Non si è tenuto conto volutamente dei dati riportati nei modelli di istanza di condono in quanto spesso incompleti o viziati da errori del redattore.

Sono state infine acquistate due aerofoto dell'Istituto Geografico Militare risalenti agli anni 1955 e 1972 per datare le opere abusive realizzate.

Consistenza dell'ambito di intervento

6 Consistenza dell'ambito di intervento

In ottemperanza a quanto disposto dall'art. 7.08 e dall'allegato 2 delle N.T.A. del P.U.T.T./Paesaggio, nonché dall'art. 107 delle N.T.A. del P.P.T.R., è stato predisposto un Piano di Interventi e di Recupero Territoriale dell'insediamento di Lido Azzurro che interessa, per quanto attiene alle previsioni di recupero territoriale, aree **per un'estensione complessiva di circa 20 ha.**

Ambito	Superficie C.T.R.
I	112.821 mq
II	39.116 mq
III	30.914 mq
Totale	182.851 mq

Tabella 1 – Superfici degli ambiti d'intervento

All'interno delle perimetrazioni individuate dal D.P.P. risulta presente *“un'edificazione prevalentemente abusiva, costituita da una pluralità di costruzioni che ha comportato una continuità edificata ed una rilevante modificazione dell'assetto del territorio”* non definitivamente sanata stante le disposizioni normative delle L.L.R.R. n° 56/80 e n° 30/90.

Si tratta in particolare di un insediamento a carattere turistico-residenziale, con la prevalenza di **case di tipo unifamiliare (prime e seconde case), sorto a cavallo tra il 1973 e il 1984.**

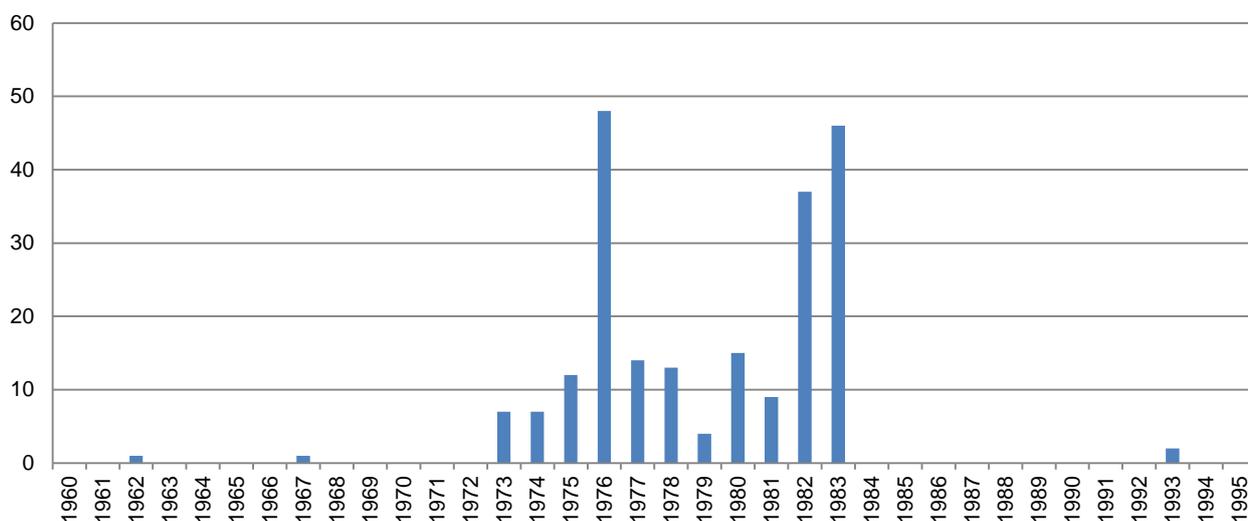


Figura 15 – Cronologia degli interventi edilizi

Consistenza dell'ambito di intervento

Buona parte dell'edificato abusivo, ricadente nella perimetrazione del P.I.R.T., **rientra nei termini temporali stabiliti dalla L. n. 47/85**, mentre solo in minima parte sono presenti istanze di condono ai sensi della L. n. 724/94, aventi ad oggetto prevalentemente ampliamenti e sopraelevazioni.

Sono stati **individuati e numerati** nel complesso **n. 150 fabbricati principali**, ove viene svolta l'attività principale oggetto dell'**istanza di condono edilizio o del titolo edilizio in sanatoria** (sono state escluse dalla numerazione le superfici accessorie: baracche, capanni, tettoie, depositi, garage, etc. che restano comunque associati in ambiente GIS al fabbricato principale), **nonché i fabbricati privi di istanza di condono edilizio**.

L'incidenza di fabbricati con destinazioni urbanistiche differenti da quella residenziale è trascurabile. Nell'ambito dei tre perimetri **sono state rinvenute appena n°5 istanze di condono edilizio per "opere ad uso non residenziale"**, prevalentemente per uso deposito e garage.

Dei n. 150 fabbricati rilevati:

- n. 42 hanno ottenuto **titolo abilitativo in sanatoria**;
- n. 96 sono **oggetto di istanza di condono edilizio**;
- n. 12 sono **privi di istanza di condono edilizio**.

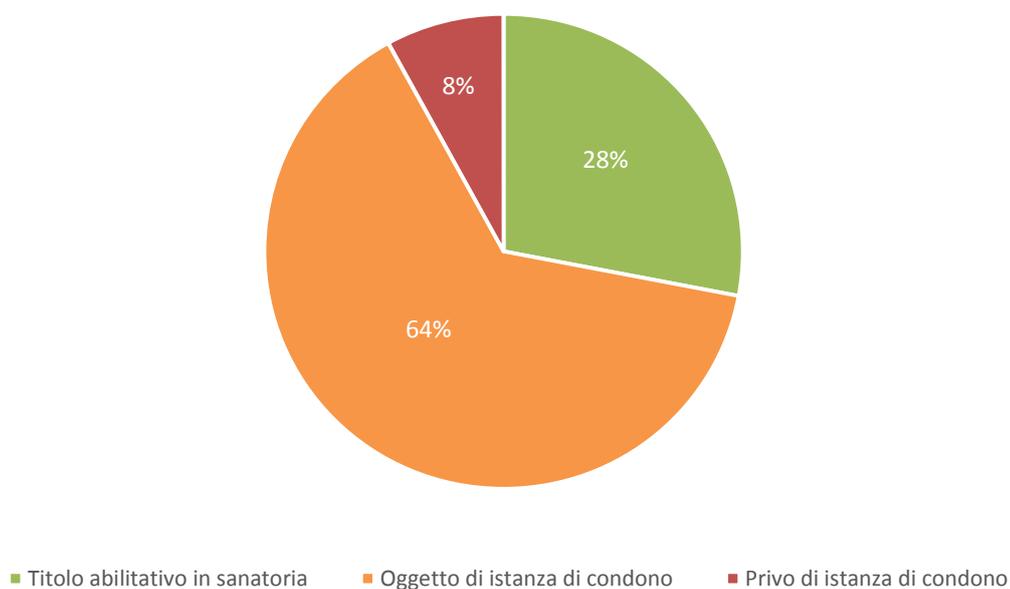


Figura 16 – Tipologia degli interventi edilizi

Consistenza dell'ambito di intervento

Dei n. 96 fabbricati oggetto di istanza di condono edilizio, **n. 16 risultano in contrasto con le disposizioni delle L.L.R.R. n. 56/80 e n. 30/90, in quanto realizzati dopo il 1980 “nella fascia di 300 m dal confine del demanio marittimo, o dal ciglio più elevato sul mare” o “nella fascia di 200 m dalla battigia delle coste dei [...] fiumi”, ma comunque prima del limite temporale fissato dalla L. 47/85 (“entro la data del 1° ottobre 1983”).**

Gli interventi abusivi oggetto di istanza di condono risultano sufficientemente contenuti nei volumi e nel numero di piani. **La volumetria media sviluppata è pari a 700 mc** (anche se il 50% dei fabbricati sviluppa una volumetria compresa tra i 200 mc e i 600 mc); **circa il 56% del totale degli immobili è ad un sol piano.**

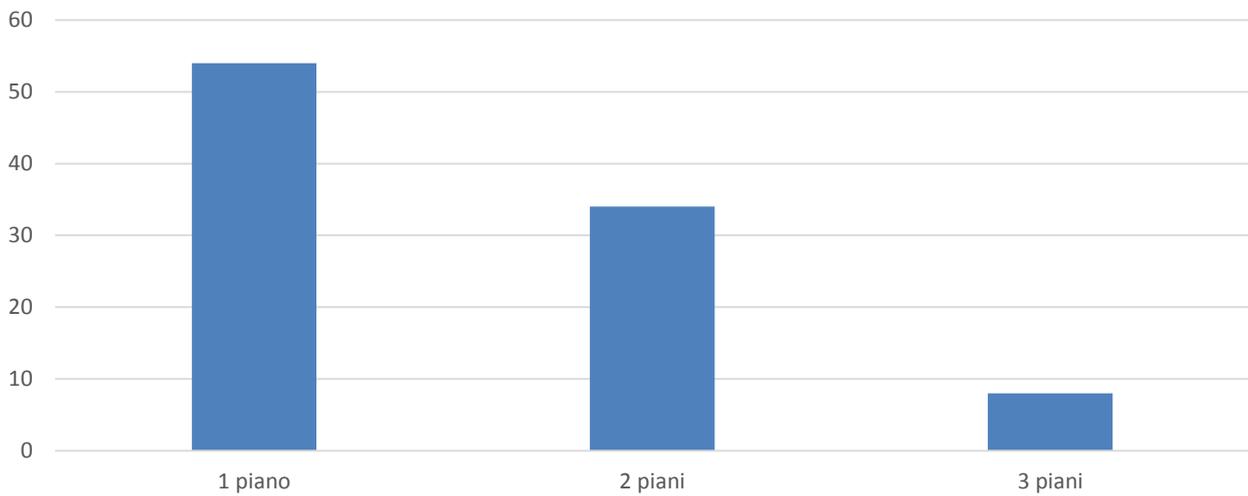


Figura 17 – Interventi abusivi oggetto di istanza di condono per numero di piani

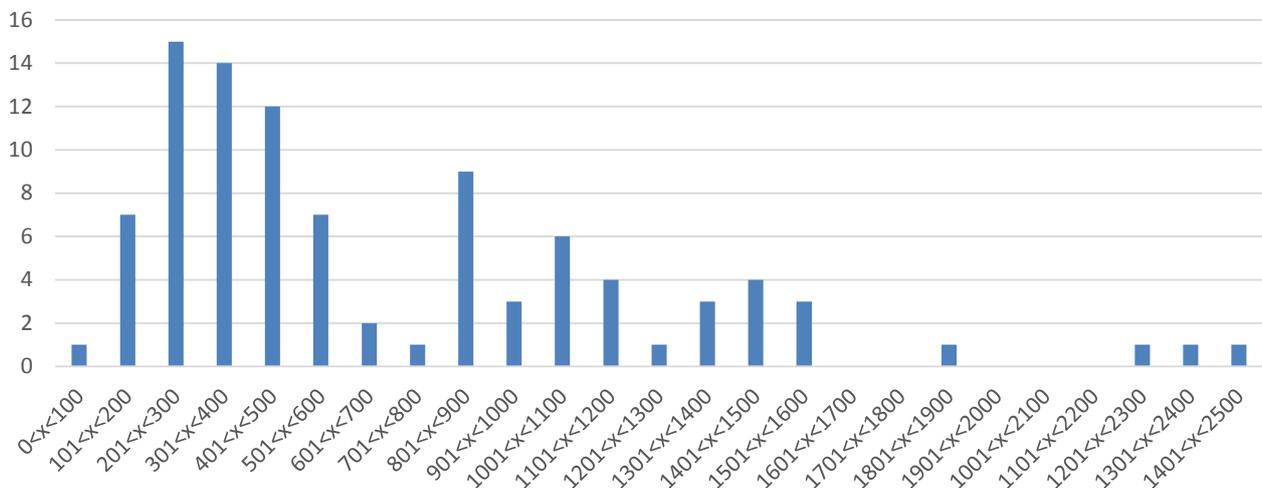


Figura 18 - Interventi abusivi oggetto di istanza di condono per classe di volume

La quasi totalità dei fabbricati oggetto di istanza di condono risulta dotata di spazi per verde e parcheggio privato e allacciata alla rete elettrica.

Le informazioni relative allo stato giuridico sono state poi trasferite al lotto su cui insiste il fabbricato principale ed i suoi annessi. Sono stati inoltre individuate le cosiddette **“aree libere da edificazione”** ovvero aree non interessate, o scarsamente interessate, da interventi abusivi e le **“aree destinate alla viabilità”**.

In sintesi all'interno della perimetrazione del P.I.R.T. sono presenti:

Tipologia d'intervento	Descrizione
A	opere eseguite in presenza di titolo abilitativo in sanatoria
B	opere eseguite in difformità o in assenza di titolo abilitativo ed oggetto di istanza di condono edilizio ai sensi della L. 47/85 e della L. 724/94
C	opere eseguite in difformità o in assenza di titolo abilitativo e prive di istanza di condono edilizio ai sensi delle L. 47/85 e della L. 724/94
D	altri manufatti, annessi al corpo principale o separati dallo stesso, per cui si dovranno verificare le caratteristiche costruttive e la consistenza volumetrica, l'eventuale precarietà e l'epoca di costruzione in sede di istruttoria delle pratiche per il rilascio del titolo abilitativo in sanatoria del fabbricato principale ricadente nel lotto
E	aree non interessate, o scarsamente interessate, da interventi abusivi
F	aree destinate alla viabilità

Tabella 2 – Tipologia degli interventi edilizi

Consistenza dell'ambito di intervento

Sono stati definiti nel complesso **n°153 lotti**. Si riporta di seguito un quadro di sintesi della consistenza dei lotti.

Tipo	Ambito I		Ambito II		Ambito III		Totale	
	N _{Lotti}	Sup _{Lotti}						
A	24	21.933 mq	8	6.780 mq	6	11.352 mq	38	40.065 mq
B	41	39.973 mq	30	27.667 mq	15	14.569 mq	86	82.209 mq
C	13	15.309 mq	1	986 mq	-	-	14	16.295 mq
D	-	-	-	-	-	-	-	-
E	12	28.336 mq	1	2.710 mq	2	2.387 mq	15	33.433 mq
F	-	7.860 mq	-	1.959 mq	-	2.606 mq	-	12.425 mq
Totale	90	113.411 mq	40	40.102 mq	23	30.914 mq	153	184.427 mq

Tabella 3 – Consistenza dei lotti

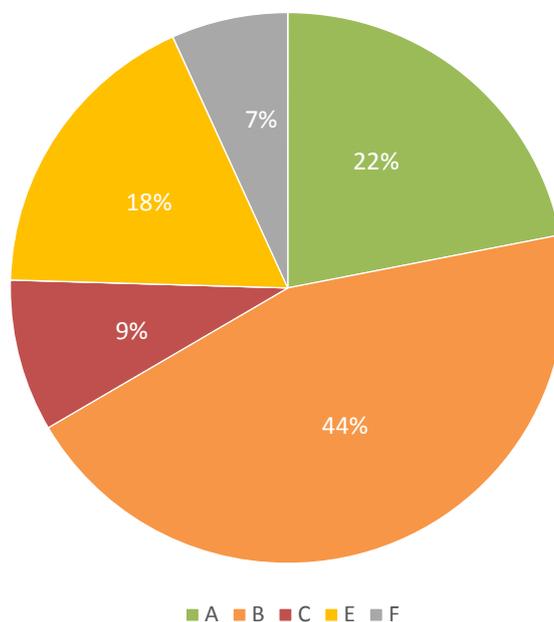


Figura 19 – Consistenza dei lotti in termini di superficie

Si denota la **prevalenza in termini di superficie dei lotti delle opere eseguite in difformità o in assenza di titolo abilitativo ed oggetto di istanza di condono edilizio ai sensi della L. 47/85 e della L. 724/94.**

Consistenza dell'ambito di intervento

Si riporta di seguito una sintesi della consistenza dei fabbricati, dove:

- S_R : Superficie coperta ad uso residenziale;
- S_P : Superficie coperta principale;
- S_A : Superficie coperta per servizi ed accessori;
- S_{NR} : Superficie coperta ad uso non residenziale;
- S_T : Superficie coperta totale;
- V_R : Volumetria ad uso residenziale;
- V_P : Volumetria superfici principali;
- V_A : Volumetria superfici per servizi ed accessori;
- V_{NR} : Volumetria opere ad uso non residenziale;
- V_T : Volumetria totale.

Ambito I								
Tipo	S_R		S_{NR}	S_T	V_R		V_{NR}	V_T
	S_P	S_A			V_P	V_A		
A	4.038 mq	866 mq	190 mq	5.094 mq	18.006 mc	1.308 mc	570 mc	19.884 mc
B	6.018 mq	839 mq	337 mq	7.194 mq	29.580 mc	1.125 mc	1.011 mc	31.716 mc
C	0 mq	0 mq	0 mq	2.389 mq	0 mc	0 mc	0 mc	7.866 mc
D	0 mq	0 mq	0 mq	2.622 mq	0 mc	0 mc	0 mc	741 mc

Tabella 4 – Consistenza dei fabbricati dell'ambito I

Ambito II								
Tipo	S_R		S_{NR}	S_T	V_R		V_{NR}	V_T
	S_P	S_A			V_P	V_A		
A	1.455 mq	224 mq	0 mq	1.679 mq	6.273 mc	336 mc	0 mc	6.609 mc
B	5.396 mq	1.115 mq	161 mq	6.672 mq	28.980 mc	2.475 mc	1.449 mc	32.904 mc
C	0 mq	0 mq	0 mq	0 mq	0 mc	0 mc	0 mc	0 mc
D	0 mq	0 mq	0 mq	714 mq	0 mc	0 mc	0 mc	0 mc

Tabella 5 – Consistenza dei fabbricati dell'ambito II

Consistenza dell'ambito di intervento

Ambito III								
Tipo	S _R		S _{NR}	S _T	V _R		V _{NR}	V _T
	S _P	S _A			V _P	V _A		
A	850 mq	112 mq	110 mq	1.072 mq	2.550 mc	210 mc	330 mc	3.090 mc
B	2.215 mq	603 mq	0 mq	2.818 mq	7.818 mc	987 mc	0 mc	8.805 mc
C	0 mq	0 mq	0 mq	0 mq	0 mc	0 mc	0 mc	0 mc
D	0 mq	0 mq	0 mq	438 mq	0 mc	0 mc	0 mc	0 mc -

Tabella 6 – Consistenza dei fabbricati dell'ambito III

P.I.R.T. "Lido Azzurro"								
Tipo	S _R		S _{NR}	S _T	V _R		V _{NR}	V _T
	S _P	S _A			V _P	V _A		
A	6.343 mq	1.202 mq	300 mq	7.845 mq	26.829 mc	1.854 mc	900 mc	29.583 mc
B	13.629 mq	2.557 mq	498 mq	16.684 mq	66.378 mc	4.587 mc	2.460 mc	73.425 mc
C	0 mq	0 mq	0 mq	2.389 mq	0 mc	0 mc	0 mc	7.866 mc
D	0 mq	0 mq	0 mq	3.774 mq	0 mc	0 mc	0 mc	741 mc

Tabella 7 – Consistenza dei fabbricati del P.I.R.T. "Lido Azzurro"

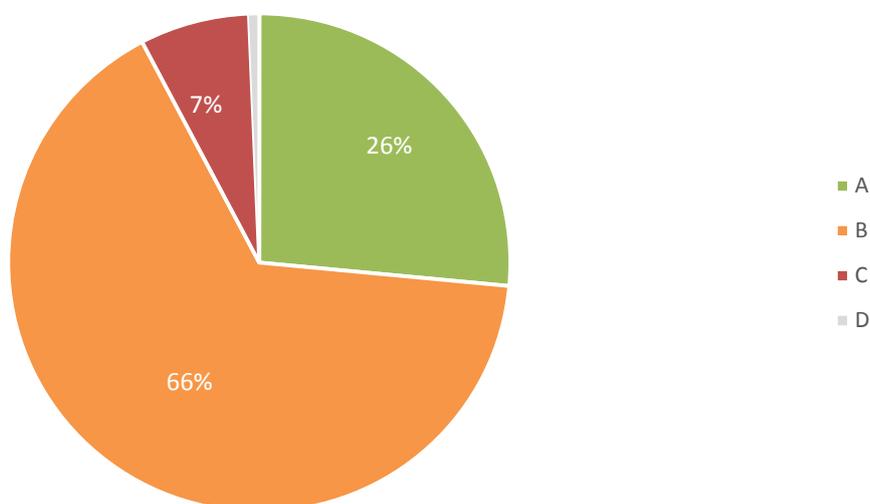


Figura 20 - Consistenza dei fabbricati del P.I.R.T. "Lido Azzurro" per volumetria

Si precisa che:

- per quanto riguarda le **opere di tipo A** (“opere eseguite in presenza di titolo abilitativo in sanatoria”), le relative superfici coperte e i relativi volumi sono stati **distinti per destinazione** (residenziale e non residenziale) e **per tipologia** (superfici principali, ove viene svolta l'attività principale oggetto di concessione edilizia in sanatoria e superfici accessorie);
- per quanto riguarda le **opere di tipo B** (“opere eseguite in difformità o in assenza di titolo abilitativo ed oggetto di istanza di condono edilizio ai sensi della L. 47/85 e della L. 724/94”), le relative superfici coperte e i relativi volumi sono stati **distinti per destinazione** (residenziale e non residenziale) e **per tipologia** (superfici principali, ove viene svolta l'attività principale oggetto di istanza di condono edilizio e superfici accessorie);
- per quanto riguarda le **opere di tipo C** (“opere eseguite in difformità o in assenza di titolo abilitativo prive di istanza di condono edilizio ai sensi della L. 47/85 e della L. 724/94”), superficie coperta e volumetria non sono state valutate senza alcuna distinzione;
- **circa il 66% (73.425 mc)** delle volumetrie realizzate risulta eseguito in difformità o in assenza di titolo abilitativo ed **oggetto di istanza di condono edilizio** (ai sensi della L. 47/85 e della L. 724/94) e pertanto **potenzialmente sanabile**;
- la **sanabilità delle opere**, prevista dal presente P.I.R.T. ai fini del rilascio del titolo edilizio in sanatoria, è **subordinata al buon esito delle singole istanze di condono sul piano meramente amministrativo**, che costituisce procedimento autonomo ed a sé stante rispetto al P.I.R.T.;
- **circa il 7% (7.866 mc)** delle volumetrie realizzate risulta eseguito in difformità o in assenza di titolo abilitativo e **privo di istanza di condono edilizio** (ai sensi della L. 47/85 e della L. 724/94) e pertanto **non sanabile** ai sensi dell'art. 31 del D.P.R. 380/2001;
- la **demolizione di dette opere è subordinata all'esito dell'istruttoria di carattere amministrativo, che costituisce procedimento autonomo ed a se stante rispetto al P.I.R.T.**;
- la **Superficie Fondiaria** (somma delle superfici dei lotti interessati da edificazione) è pari a **137.979 mq**, ovvero al 75% della **Superficie Territoriale**;
- circa il 18% (32.447 mq) della superficie territoriale interessata da P.I.R.T. risulta non interessata o scarsamente interessata da interventi abusivi;
- circa il 7% (12.425 mq) della superficie territoriale interessata dal P.I.R.T. risulta destinata a viabilità;

Consistenza dell'ambito di intervento

- l'**Indice di Fabbricabilità Territoriale**, calcolato come rapporto tra la volumetria realizzata (delle opere di tipo A, B e C) e la Superficie Territoriale, è pari a **0,60 mc/mq**;
- l'**Indice di Fabbricabilità Fondiaria**, calcolato come rapporto tra la volumetria realizzata (delle opere di tipo A, B e C) e la Superficie Fondiaria, è pari a **0,80 mc/mq**;
- l'**indice medio di copertura**, calcolato come rapporto tra la Superficie Coperta (delle opere di tipo A, B e C) e la Superficie Territoriale, è pari al **14,72%**.

È opportuno sottolineare che la valutazione del carico insediativo, trattandosi di piano urbanistico esecutivo di recupero, ha meramente un valore finalizzato all'individuazione degli standards urbanistici da attribuire all'intera zona di intervento, piuttosto che al "dimensionamento" urbanistico vero e proprio.

7 Dimensionamento degli standard urbanistici

Per quanto riguarda la determinazione del numero di abitanti equivalenti si utilizzerà come dato di partenza la volumetria residenziale relativa alle sole superfici principali delle opere di tipo A e B, pari a:

$$V_R(A) + V_R(B) = 26.829 mc + 66.378 mc = 93.207 mc$$

Considerando un consumo volumetrico teorico pari a 100 mc per abitante, si ottengono:

$$\frac{93.207 mc}{100mc/ab} \cong 932 ab$$

Il D.M. 1444 del 2 Aprile 1968 fissa alcuni limiti per garantire a tutta la popolazione una dotazione minima di standard urbanistici.

Per gli insediamenti residenziali i rapporti massimi, tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi, sono fissati in misura tale da assicurare per ogni abitante, insediato o da insediare, la dotazione minima, inderogabile, di 18 mq per spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio, con esclusione degli spazi destinati alle sedi viarie.

Tale quantità complessiva va ripartita di norma, nel modo appresso indicato:

- a) 4,50 mq di aree per l'istruzione: asili nido, scuole materne e scuole d'obbligo;
- b) 2,00 mq di aree per attrezzature di interesse comune: religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, per pubblici servizi, ed altre;
- c) 9,00 mq di aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport, effettivamente utilizzabili per tali impianti con l'esclusione di fasce verdi lungo le strade;
- d) 2,50 mq di aree per parcheggi (in aggiunta alle superfici a parcheggio previste dall'art. 18 della legge n. 765): tali aree – in casi speciali – potranno essere attribuite su diversi livelli.

Pertanto la dotazione minima per standards correlata alla popolazione insediata è pari a:

$$932 ab * 18 mq/ab = 16.776 mq$$

così suddivisa:

- a) aree per l'istruzione: 4.194 mq;

Dimensionamento degli standard urbanistici

- b) aree per attrezzature di interesse comune: 1.864 mq;
- c) aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport: 8.388 mq;
- d) aree per parcheggi: 2.330 mq.

La dotazione di superfici da destinare a parcheggio deve sommarsi alla quota prevista dall'art. 2 della Legge n. 122/89 che stabilisce 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 dieci metri cubi di costruzione”*.

Pertanto si tratterà di reperire ulteriori **9.320 mq per parcheggio privato**. In realtà come si è specificato innanzi la maggior parte delle costruzioni è già dotata di spazi per il parcheggio (aree scoperte e garage).

8 Attuale dotazione di servizi e infrastrutture

Le aree interessate dal presente P.I.R.T. sono interessate dai seguenti servizi e infrastrutture:

- rete stradale;
- rete idrica;
- rete elettrica e della pubblica illuminazione;
- rete fogna bianca;
- rete gas;
- servizio di trasporto pubblico;
- servizio di raccolta stradale dei rifiuti solidi urbani.

8.1 Rete idrica

Una derivazione della rete idrica di Massafra, di competenza dell'Acquedotto Pugliese, si sviluppa lungo via Calata Carbonaro, Corso Tara, via Calata Pesculli, via Calata Saraceno, via Calata Penna Dritta e per un breve tratto di via Calata Dattilo.

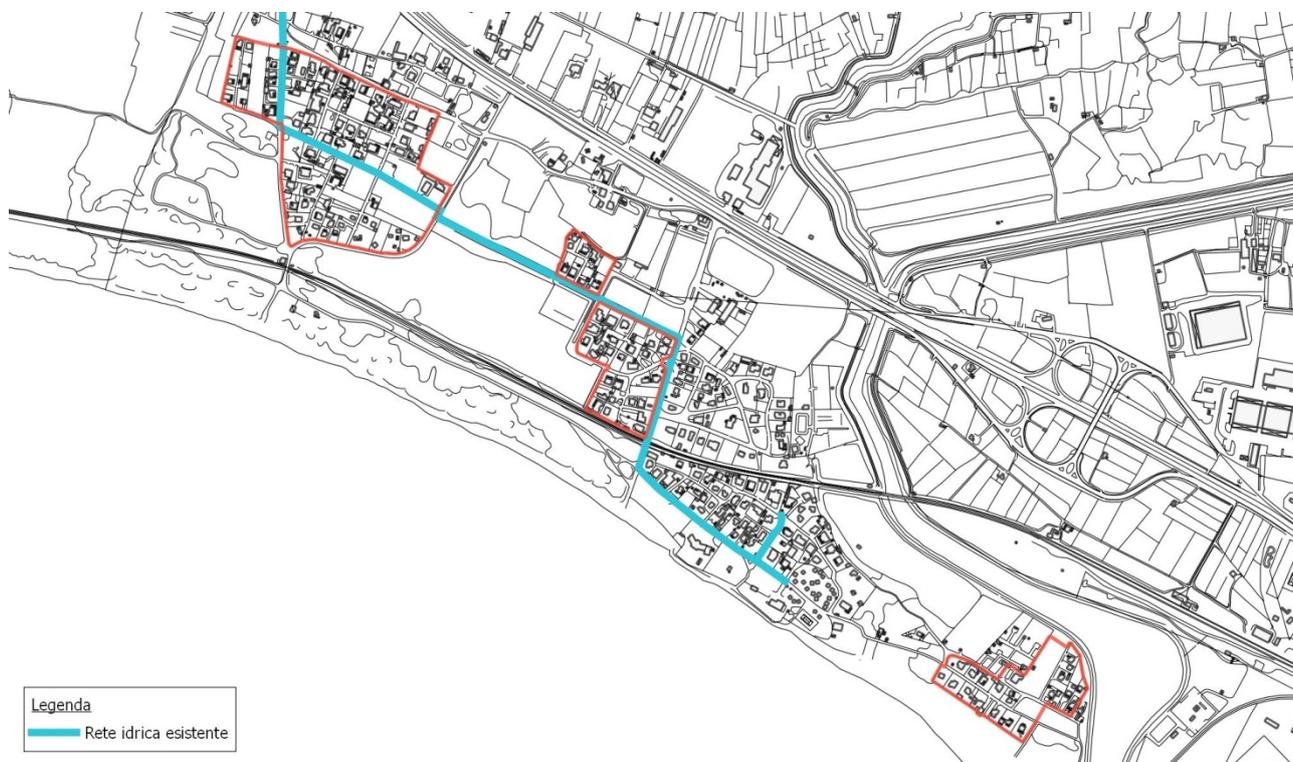


Figura 21 – Rete idrica esistente

8.2 Rete elettrica e della pubblica illuminazione

La rete elettrica interessa tutto l'insediamento.

La rete della pubblica illuminazione, di competenza comunale, è distribuita uniformemente lungo il reticolo stradale ad eccezione dell'ambito d'intervento III. Dall'analisi degli apparecchi di illuminazione è emerso che gli stessi non sono conformi alla Legge Regionale 15/2005.

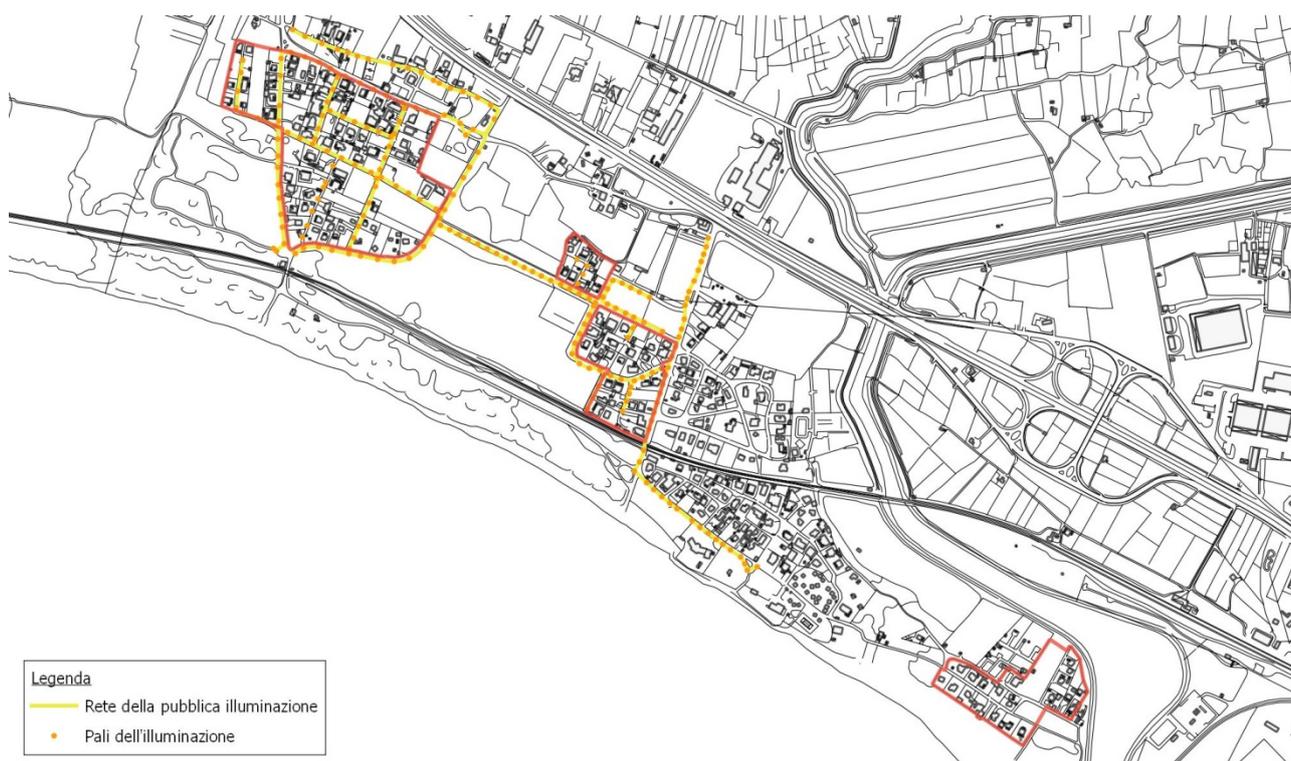


Figura 22 – Rete della pubblica illuminazione

8.3 Rete fogna bianca

Solo nella zona a monte della linea ferroviaria, lungo via Calata Pesculli, è presente un tratto di rete fognaria bianca con adiacente una serie di pozzetti di assorbimento protetti da griglie in buona parte occluse e quindi incapaci di espletare la propria funzione.

In assenza di una idonea rete di regimentazione e captazione delle acque meteoriche il deflusso avviene lungo la rete viaria verso diversi punti depressi posti al centro di altrettanti piccoli bacini chiusi. Queste aree di raccolta delle acque meteoriche coincidono nella gran parte dei casi con la sede stradale o comunque con superfici impermeabili. Una tra le più importanti ed estese zone di accumulo è rappresentata dall'area dove

insiste il sottopasso della ferrovia in cui convergono tutte le acque che dalle aree adiacenti defluiscono lungo via Calata Saraceno.

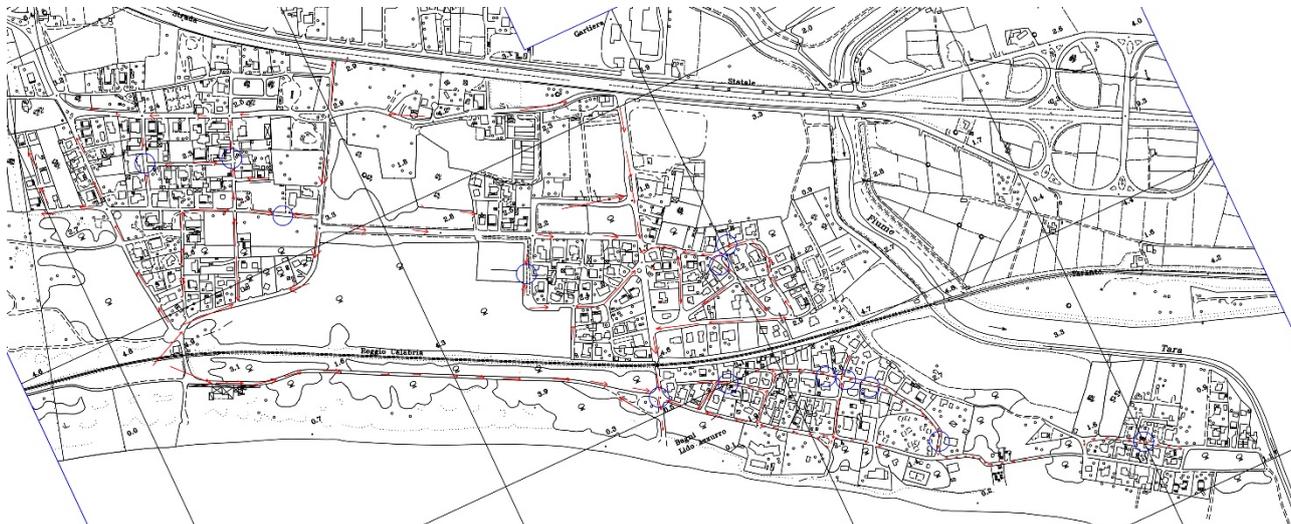


Figura 23 – Carta delle pendenze e rete idrografica” con individuazione delle zone di accumulo delle acque meteoriche

8.4 Rete gas

L'intero insediamento è servito dalla rete del gas gestita dalla 2i Rete Gas SpA.

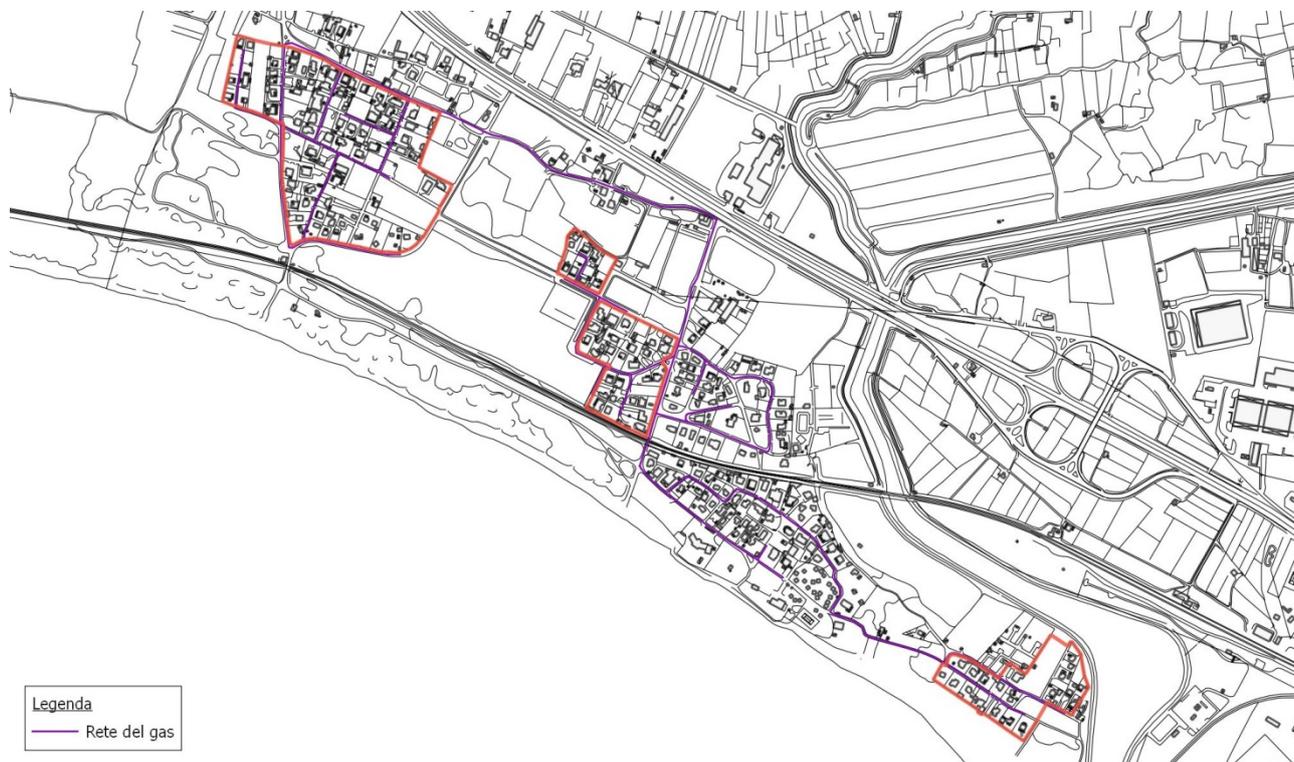


Figura 24 – Rete del gas

8.5 Servizio di trasporto pubblico

L'insediamento di Lido Azzurro è servito dalla linea 15 del trasporto pubblico locale di competenza dell'Azienda A.M.A.T. con capolinea in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario di via Calata Carbonaro.

8.6 Servizio di raccolta stradale dei rifiuti solidi urbani

Il servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani, gestito dall'azienda partecipata A.M.I.U. Taranto, è del tipo stradale non differenziato. Sono presenti tuttavia pochi cassonetti stradali alquanto datati prevalentemente lungo via Calata dello Scapolo, via Calata Pessina, via Calata Saraceno, via Calata la Torretta e, esternamente all'area del P.I.R.T., lungo la strada litoranea via Calata Penna Dritta, ove questi elementi si configurano come detrattori paesaggistici.

9 Finalità del P.I.R.T. in località Lido Azzurro

Il recupero paesistico-ambientale dell'ambito di che trattasi, riveste per l'Amministrazione Comunale di Taranto un rilevante interesse pubblico in quanto elimina, mitiga e/o compensa i "guasti" ovvero le modificazioni indotte dagli interventi abusivi, laddove dette modificazioni creano attualmente qualche pregiudizio alla conservazione delle peculiarità paesaggistiche dei luoghi ovvero alla qualità paesaggistica dell'ambito di riferimento.

A quanto sopra va altresì aggiunto che le scelte progettuali del P.I.R.T. di che trattasi prevedono, oltre che diversi **ripristini ambientali**, anche la **realizzazione e/o potenziamento delle infrastrutture pubbliche** che potranno essere utilizzate oltre che dagli abitanti anche dai visitatori e fruitori di un'area caratterizzata dalla presenza di numerose componenti paesaggistiche ed ambientali di pregio.

Oltre alla salvaguardia della qualità paesaggistica, il P.I.R.T. riveste una notevole importanza anche per la valorizzazione delle risorse territoriali presenti nell'ambito di intervento, obiettivo questo chiaramente previsto dall'art. 1.01 delle N.T.A. del P.U.T.T./P nonché dall'art. 107 delle N.T.A. del P.P.T.R., in cui si specifica che i P.I.R.T. devono essere finalizzati, in particolare, al perseguimento dell'obiettivo generale del P.P.T.R. n. 6 *"Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee"*.

Il P.I.R.T. realizzerà anche il recupero edilizio dell'insediamento mediante l'innalzamento del livello della qualità architettonica dei manufatti esistenti, che verrà attuato attraverso il miglioramento estetico funzionale delle singole unità abitative.

La regolarizzazione di un insediamento spontaneo così esteso porta con sé una serie di benefici sia legati all'insediamento medesimo, sia di rilievo per l'immagine complessiva della città di Taranto e delle sue specificità urbanistiche e paesaggistico - ambientali.

L'attuazione del P.I.R.T. in località Lido Azzurro, oltre a rendere abitabili e a migliorare la vivibilità dei tre nuclei di edilizia abusiva, consentirà di riportare l'intero tratto di costa alla sua naturalità contribuendo alla sua valorizzazione e tutela attraverso **interventi di riqualificazione ambientale** in punti strategici dislocati ai margini dell'abitato. Inoltre favorirà un corretto e più gradevole accesso all'arenile e al bosco.

Coerentemente con l'obiettivo generale del P.P.T.R. n. 6 *"Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee"*, declinato nel progetto del Patto Città Campagna, il P.I.R.T. si propone di:

- qualificare l'edificato esistente
- riqualificare ecologicamente l'insediamento dotandolo di infrastrutture tecnologicamente avanzate (reti idrico fognarie duali con circuiti di riciclo a scopi irrigui, sistemi fognari modulari per utenze stagionali, ecc.);
- ridisegnare il sistema di spazi pubblici aperti con un attento studio dei materiali urbani, del verde e delle percorrenze, al fine di trasformare un tessuto di seconde case in una "marina" che interpreti in chiave contemporanea e sostenibile il significato dell'abitare costiero e il decoro urbano di un borgo a mare;
- riorganizzare e gerarchizzare l'attuale assetto viario costruendo "passeggiate" con alberature come assi di servizi alla residenza costiera;
- promuovere interventi di rigenerazione ecologica degli insediamenti finalizzati al risparmio energetico;
- tutelare e conservare le aree residuali naturali e agricole;
- disimpermeabilizzare il suolo soprattutto in corrispondenza delle aree parcheggio e più in generale del retroduna;
- ridurre la pressione sulla fascia costiera, attraverso l'eliminazione di detrattori di qualità ed opere incongrue;
- incrementare la superficie a verde sia pubblico che privato e l'indice di imboschimento dell'insediamento, utilizzando specie idonee all'ambiente costiero (>30%);
- mascherare con vegetazione idonea i bordi edificati visibili da terra e da mare; curare paesaggisticamente le recinzioni e il rapporto visivo e panoramico della costa da mare e da terra.

10 Interventi previsti dal P.I.R.T.

Sulla base di quanto innanzi esposto, della specifica normativa prevista dal P.U.T.T./P. e confermata dal P.P.T.R. e da quanto stabilito dal D.P.P., Lido Azzurro si configura come un'area assoggettabile a P.I.R.T. in quanto si tratta di un insediamento in cui alcuni interventi risultano realizzati in maniera "spontanea" ed in via di condono, in un porzione di territorio in cui è necessario raggiungere livelli di qualità coerenti con le caratteristiche paesaggistiche del sito ed in cui si ravvisano necessità di spazi pubblici che consentano la vivibilità dell'insediamento ai sensi del D.I. n. 1444/68 e l'accesso ad "attrattori" naturalistici e paesaggistici.

Gli interventi previsti dal P.I.R.T. possono essere suddivisi in:

- demolizione edificato non sanabile
- qualificazione dell'edificato esistente;
- servizi;
- urbanizzazioni primarie;
- urbanizzazioni secondarie;
- interventi di mitigazione e compensazione ambientale.

10.1 Demolizione edificato non sanabile

La verifica della sanabilità dell'edificato abusivo esistente ha portato all'individuazione di **n. 12 lotti privi di istanza di condono**. La demolizione di dette opere è subordinata all'esito dell'istruttoria di carattere amministrativo, che costituisce procedimento autonomo ed a se stante rispetto al P.I.R.T.

L'intervento dovrà prevedere anche la bonifica e la rimessa in pristino dell'area.

10.2 Qualificazione dell'edificato esistente

Gli interventi di qualificazione dell'edificato esistente avverrà ad opera e a spese dei proprietari delle opere potenzialmente sanabili, secondo le indicazioni di carattere tecnico formale delle Norme Tecniche di Attuazione del presente P.I.R.T..

La realizzazione di tali interventi sarà condizione necessaria al rilascio del titolo edilizio in sanatoria.

Interventi previsti dal P.I.R.T.

Le stesse indicazioni previste dalle N.T.A. del P.I.R.T. dovranno essere rispettate, in occasione di qualsivoglia intervento ammesso (manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, ristrutturazione edilizia), anche per le edificazioni già dotate di titolo abilitativo in sanatoria.

10.3 Servizi

Saranno modificati/istituiti i seguenti servizi:

- servizio di trasporto pubblico
- servizio di raccolta stradale dei rifiuti solidi urbani
- servizio bus navetta elettrico

10.3.1 Servizio di trasporto pubblico

L'insediamento di Lido Azzurro è servito dalla linea 15 del trasporto pubblico locale di competenza dell'Azienda A.M.A.T. Il capolinea verrà spostato in corrispondenza della nuova area parcheggio individuata dal presente P.I.R.T. lungo via Calata Carbonaro.

10.3.2 Servizio di raccolta stradale dei rifiuti solidi urbani

Il servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani dovrà diventare del tipo stradale differenziato, ovvero del tipo porta a porta differenziato. I cassonetti per la raccolta stradale, dislocati lungo il tratto non urbano di via Calata Penna Dritta dovranno essere rimpiazzati da cestini, distinti per frazione, formalmente adeguati al contesto.

10.3.3 Servizio bus navetta elettrico

Il P.I.R.T. auspica l'attivazione del servizio di bus navetta elettrico nella stagione estiva a servizio della fascia costiera. Sono stati individuati due parcheggi di testata in corrispondenza degli ambiti I e III.

10.4 Urbanizzazioni primarie

Parte delle strade ricomprese all'interno del perimetro del P.I.R.T. non risultano accatastate come "strade".

Si tratta delle strade di seguito elencate:

- via Calata Pietra a Mare;
- via Calata del Corvo;
- via Calata Pozzella;

Interventi previsti dal P.I.R.T.

- via Calata dello Scapolo;
- via Calata Impalata Vecchia;
- via Calata della Lavandaia;
- via Calata Sopra l'Acqua;
- un tratto stradale parallelo alla porzione terminale di via Calata la Torretta;
- una traversa del tratto terminale di via Calata la Torretta.

Le aree interessate dallo sviluppo della rete stradale saranno sottoposte a procedure di esproprio per consentire gli opportuni interventi di adeguamento infrastrutturale di cui al presente paragrafo, consistenti in:

- interventi sulla rete stradale;
- interventi sulla rete idrica;
- interventi sulla rete elettrica e della pubblica illuminazione;
- interventi sulla rete della fogna nera;
- interventi sulla rete della fogna bianca.

10.4.1 Rete stradale

Il P.I.R.T. prevede la riorganizzazione della viabilità attraverso una nuova gerarchizzazione della rete stradale ed un miglioramento della qualità paesaggistica e ambientale delle infrastrutture.

Nello specifico il P.I.R.T. individua:

- una rete stradale principale;
- una rete stradale secondaria.

La rete stradale principale è composta dalle strade di seguito elencate:

- via Calata Penna Inversa;
- via Calata Carbonaro;
- via Calata dello Scapolo;
- Corso Tara;
- via Calata Pesculli;
- via Calata Saraceno.

Interventi previsti dal P.I.R.T.

Gli elementi della rete stradale saranno oggetto di adeguamento funzionale (ai sensi del Nuovo Codice della Strada e suo Regolamento di Attuazione) con eventuale esproprio di aree private e arretramento delle recinzioni esistenti.

Gli elementi della rete principale devono intendersi a doppio senso di marcia. Gli stessi saranno oggetto di ulteriore adeguamento paesaggistico (ai sensi delle “Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture” allegate al P.P.T.R.).

Il P.I.R.T. propone una ridefinizione della sezione stradale e più in particolare della “Piattaforma” (“parte longitudinale delle strade, cui si riferiscono quelle azioni progettuali che possono essere previste per la sede stradale”) e del “Bordo” (“elementi che compongono la sezione trasversale, quelle aree di interfaccia tra la sede stradale e il sistema insediativo e/o ambientale”) della infrastruttura, così come definiti dalle Linee Guida regionali.

Nello specifico, lungo le strade principali, il P.I.R.T. intende sviluppare una geometria del bordo volta a qualificare i margini stradali col fine di integrare le necessità dei vari fruitori predisponendo un’area riservata alla mobilità debole (pedoni e/o ciclisti). Nel caso che non sussistano le condizioni geometriche, gli spazi per la mobilità debole possono essere individuati nella piattaforma.

Il P.I.R.T. propone a tal proposito un abaco delle sezioni stradali, graduate a seconda della sezione disponibile, di cui il progetto della rete stradale dovrà tener conto.

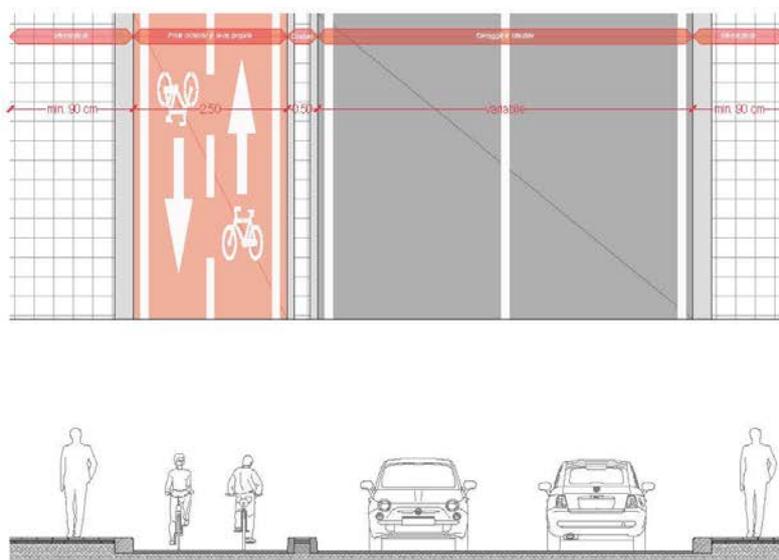


Figura 25 – Sezione tipo 1

Interventi previsti dal P.I.R.T.

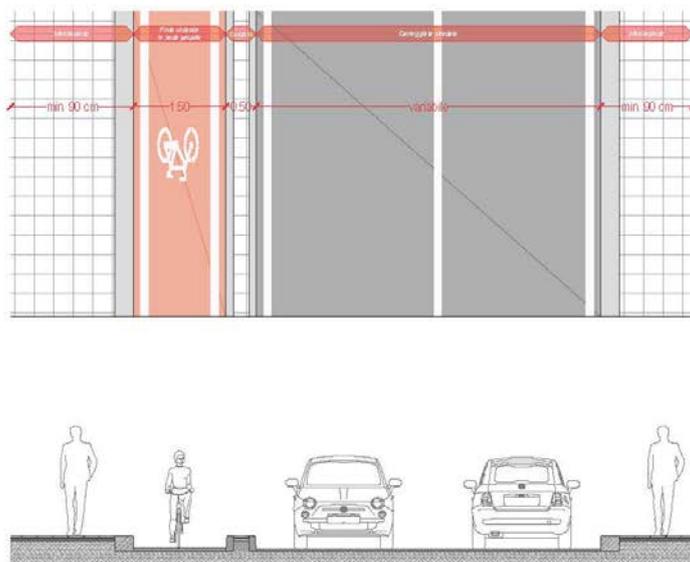


Figura 26 – Sezione tipo 2

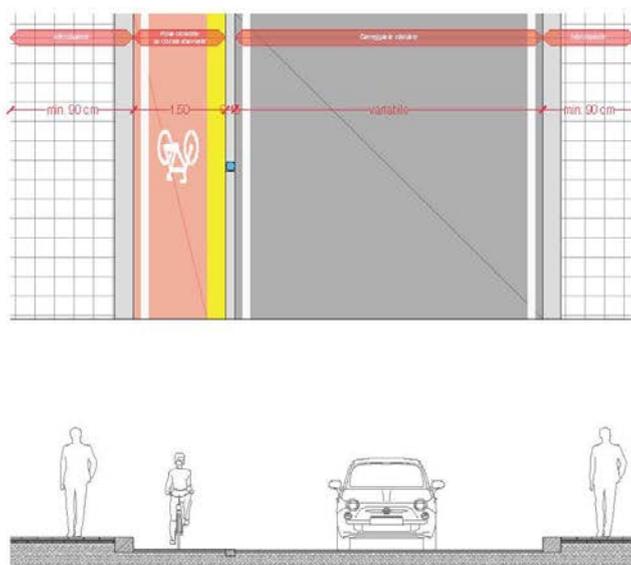


Figura 27 – Sezione tipo 3

Interventi previsti dal P.I.R.T.

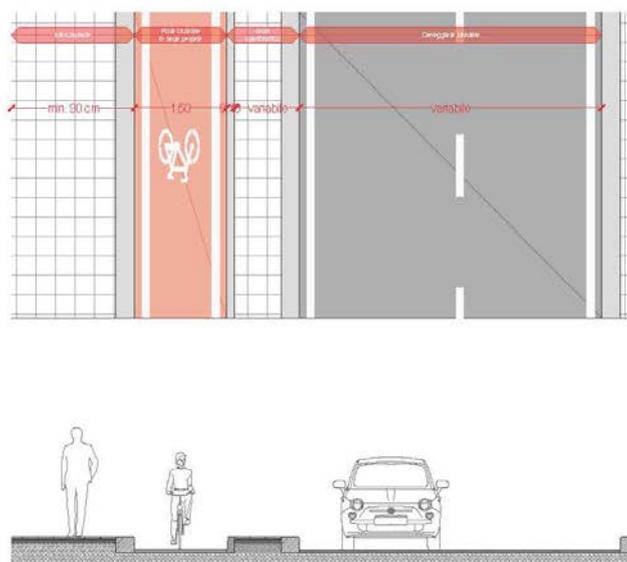


Figura 28 – Sezione tipo 4

Il P.I.R.T. prevede la modifica dello sviluppo della rete stradale nei seguenti punti:

- 1) creazione di un'area pedonale in corrispondenza dell'ampio spiazzo posto a conclusione di via Calata Carbonaro, in prossimità del passaggio a livello, con la conseguente inibizione al traffico veicolare (ad eccezione dei mezzi di soccorso e del servizio di navetta elettrica che verrà attivato solo durante la stagione estiva);
- 2) inibire il traffico veicolare (ad eccezione dei mezzi di soccorso e del servizio di navetta elettrica che verrà attivato solo durante la stagione estiva) lungo il tratto non urbano di via Calata Penna Dritta attraverso l'installazione di un dissuasore del traffico in corrispondenza dell'intersezione con via Calata Saraceno;
- 3) sistemazione del tratto terminale di via Calata Pesculli al fine di riconnetterla a via Calata Saraceno;
- 4) allargamento del sottopasso ferroviario dislocato lungo via Calata Saraceno.

10.4.2 Rete idrica

Il P.I.R.T. prevede il completamento della rete idrica prolungando il tronco principale sino all'ambito III, nonché prevedendo una rete di distribuzione a servizio di tutto l'insediamento.

10.4.3 Rete elettrica e della pubblica illuminazione

Per quanto riguarda la rete elettrica il P.I.R.T. propone l'interramento al fine di eliminare gli impatti derivanti da tale detrattore paesaggistico.

Interventi previsti dal P.I.R.T.

Il P.I.R.T. prevede, inoltre, l'adeguamento degli apparecchi di illuminazione alla Legge Regionale 15/2005 "Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico".

10.4.4 Rete fogna nera

Il P.I.R.T. prevede la creazione ex novo della rete della fogna nera che andrà opportunamente dimensionata, anche in considerazione della distanza notevole dal recapito finale (il depuratore in prossimità di Chiatona, in territorio di Massafra) e delle condizioni orografiche geomorfologiche dell'ambito di intervento, prevedendo eventualmente uno o più impianti di sollevamento.

10.4.5 Rete fogna bianca

Il P.I.R.T. prevede la regolamentazione dei deflussi superficiali da attuarsi con la realizzazione di una adeguata rete di raccolta e smaltimento delle acque di pioggia. La realizzazione di tale opera è particolarmente urgente in corrispondenza del sottopasso ferroviario ove maggiori sono gli accumuli di acque.

10.5 Urbanizzazioni secondarie

Gli insediamenti abusivi, proprio perché sorti come sommatoria di case e strade al di fuori di un disegno regolatore, configurano uno spazio edificato discontinuo nel tessuto e nelle funzioni, del tutto privo di spazi pubblici di relazione; in una parola, uno spazio privo di "qualità urbana".

Il P.I.R.T. si propone il recupero di queste situazioni attraverso il "disegno" degli spazi pubblici, che, sovrapposto al tessuto insediativo, si ponga quale principio ordinatore della riqualificazione urbana, al di là del mero adeguamento quantitativo dei servizi agli standards previsti dalla legge.

Il P.I.R.T. prevede l'individuazione nel tessuto insediativo delle aree di verde attrezzato, delle strutture di interesse comune pensate come spazi di relazione, "luoghi" visivamente e funzionalmente emergenti nella ridefinizione del disegno urbano.

Il P.I.R.T. si fonda prioritariamente sul **disegno del "sistema verde"**, all'interno del quale riqualificare, salvaguardare e valorizzare situazioni esistenti di interesse paesaggistico, in funzione delle particolari caratteristiche orografiche e/o naturalistiche nonché delle valenze panoramiche.

Il "sistema del verde" nel quale si integrano le strutture di interesse comune, funzionalmente dislocate, è strettamente connesso al sistema viario di collegamento a scala territoriale delle diverse zone.

Interventi previsti dal P.I.R.T.

Il P.I.R.T. individua prioritariamente le aree da destinare a standard in corrispondenza delle aree attualmente occupate da opere eseguite in difformità o in assenza di titolo abilitativo e prive di istanza di condono edilizio ai sensi della L. 47/85 e della L. 724/94 e pertanto non sanabili ai sensi dell'art. 31 del D.P.R. 380/2001. Tali aree saranno sottoposte a procedure di esproprio.

Preliminarmente sono state individuate le aree da destinare ad istruzione, attrezzature di interesse comune e parcheggio, la cui realizzazione comporta un maggior impatto, in corrispondenza di aree interessate da edificazione abusiva non sanabile e in aree parzialmente interessate da edificazione, non in contrasto con i valori paesaggistico-ambientali dell'ambito di intervento.

10.5.1 Aree per parcheggi

Sono state individuate **n. 4 aree da destinare a parcheggio pubblico**, per un'estensione complessiva pari a **4.241 mq**, superiore a quella teorica precedentemente calcolata (pari a 2.330 mq) prevista dal D.M. 1444/68, per far fronte anche a una quota parte della dotazione richiesta dall'art. 2 della Legge n. 122/89 per parcheggio privato. Si ricorda a tal proposito che la maggior parte delle costruzioni è già dotata di spazi per il parcheggio (aree scoperte e garage).

Una delle quattro aree destinate a parcheggio pubblico è stata individuata al di fuori del perimetro del P.I.R.T. II, in corrispondenza di una zona classificata dal vigente P.R.G. come zona F3 "Zona di aree per attrezzature interesse comune (D.M. 2 Aprile 1968)", non ancora nelle disponibilità comunali. Le altre tre aree sono state individuate nell'ambito del P.I.R.T. I.

Le aree a parcheggio sono state individuate esternamente alla fascia di 300 m dalla linea di costa tutelata ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. a) del Codice del Paesaggio.

Le aree a parcheggio sono state individuate in corrispondenza degli assi viari principali ed in prossimità di aree per attrezzature di interesse comune e verde pubblico attrezzato. Le aree di parcheggio sono state dimensionate per nuclei di superficie appropriata al contesto paesaggistico di riferimento e accorpate in più nuclei di limitata superficie diffusi all'interno dell'ambito oggetto d'intervento.

Le predette aree a parcheggio dovranno essere dotate di piantumazioni autoctone di nuovo impianto nella misura minima di una unità arborea per ogni posto macchina; quanto sopra anche al fine di mitigare l'impatto

soprattutto visivo, dai luoghi a maggiore fruizione visiva. Per la pavimentazione delle aree a parcheggio individuate andranno utilizzati materiali drenanti, evitando così la impermeabilizzazione dei suoli.

10.5.2 Aree per attrezzature di interesse comune

Sono state poi individuate **n. 2 aree per attrezzature di interesse comune** di estensione pari a **4.349 mq**, superiore a quella teorica precedentemente calcolata (pari a 1.864 mq) prevista dal D.M. 1444/68. Le due aree sono state dislocate lungo i principali assi viari, ed in particolare lungo via Calata Carbonaro, in corrispondenza di un lotto non sanabile, e lungo via Calata Pesculli, in corrispondenza di un'area, esterna all'ambito II del P.I.R.T., individuata dal vigente P.R.G. come zona F3 "Zona di aree per attrezzature interesse comune (D.M. 2 Aprile 1968)", non ancora nelle disponibilità comunali.

Le due aree sono state individuate esternamente alla fascia di 300 m dalla linea di costa tutelata ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. a) del Codice del Paesaggio.

All'interno di tali aree potranno essere concentrati i seguenti servizi:

- educazione, cultura, spettacolo e svago;
- sanità, assistenza e previdenza;
- religione e culto;
- accesso ai beni di consumo;
- attività comunitarie e associative;
- servizi connessi alla residenza e allo spazio residenziale.

10.5.3 Aree per l'istruzione

Il P.I.R.T. individua un'area destinata alla realizzazione di un **asilo pubblico comunale** di superficie pari a **4.004 mq**, leggermente inferiore alla quota teorica precedentemente calcolata (pari a 4.194 mq) prevista dal D.M. 1444/68. L'area è stata individuata in corrispondenza di un'area parzialmente interessata da edificazione, esterna alla fascia di 300 m dalla linea di costa tutelata ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. a) del Codice del Paesaggio.

10.5.4 Verde pubblico

La dotazione di verde pubblico è stata **abbondantemente sovradimensionata** rispetto alla quota prevista dal D.M. 1444/68 (ben 31.260 mq contro i 8.388 mq teorici) al fine non solo di soddisfare il fabbisogno di

Interventi previsti dal P.I.R.T.

aree verdi attrezzate e aree sport ma anche di perseguire il più ambizioso obiettivo di riqualificazione paesaggistica ed ambientale, declinato attraverso interventi di forestazione urbana nell'ambito del programma di interventi di mitigazione e compensazione ambientale esteso a tutta la fascia costiera.

Sono state individuate **due aree per spazi pubblici attrezzati a parco**, localizzate nell'ambito del P.I.R.T. I e in corrispondenza di un'area, esterna all'ambito II del P.I.R.T., individuata dal vigente P.R.G. come zona F3 "Zona di aree per attrezzature interesse comune (D.M. 2 Aprile 1968)", non ancora nelle disponibilità comunali.

L'intervento più rilevante prevede la realizzazione di un'**ampia fascia di verde misto** (attrezzato e non) lungo Corso Tara, nell'ambito del P.I.R.T. I. Si tratta di un percorso verde con sviluppo parallelo alla costa, realizzato prevalentemente su aree non interessate o parzialmente interessate da edificazione, che andrà a ricucire i due lembi dell'area pinetata interrotta in passato dalla realizzazione dell'insediamento abusivo.

In corrispondenza di tre lotti interessati da edificazione abusiva non oggetto di istanza di condono edilizio, localizzati nella porzione occidentale dell'ambito I del P.I.R.T., sono state individuate tre aree da destinare a **orti urbani**, stante la valenza rurale di quel contesto. Un orto urbano è uno spazio verde di proprietà comunale la cui gestione è affidata per un periodo di tempo definito ai singoli cittadini, più spesso riuniti in specifiche associazioni. I beneficiari – tipicamente coltivatori non professionisti – ricevono in concessione questi spazi per uno o più scopi predefiniti, primo fra tutti quello relativo alla produzione di fiori, frutta e ortaggi che serviranno a soddisfare i bisogni degli assegnatari.

La porzione restante delle aree individuate come standards urbanistici sarà coperta da superfici boscate, con caratteristiche analoghe al contesto paesaggistico nel quale si opera, con una duplice finalità:

- la costruzione di biomassa che proviene dalla superficie fogliare del bosco come trappola per la CO₂ come **misura di compensazione per un'area, come quella di intervento, prossima all'area a caldo del complesso dell'ex ILVA, ad elevato rischio ambientale;**
- l'opportunità di trovare funzioni compatibili per aree residuali che ricadono in situazioni marginali e che invece potrebbero assolvere a importanti funzioni e servizi ecologici e paesaggistici come: la realizzazione di barriere al rumore e alle polveri per proteggere i bordi edificati limitrofi, la **creazione di "verde di cortina" finalizzato alla mitigazione degli impatti visivi rinvenienti dalla realizzazione dell'edificato abusivo**, la ricostituzione e lo sviluppo della fascia pinetata, ecc.

10.6 Interventi di mitigazione e compensazione ambientale

Il P.I.R.T. si propone di intervenire in maniera unitaria sull'intera fascia costiera compresa tra il confine occidentale del territorio comunale di Taranto e la foce del fiume Tara, **intervenendo anche su aree non strettamente ricomprese nell'ambito di intervento.**

Il P.I.R.T. nello specifico prevede:

1) valorizzazione della pineta:

- a) bonifica dai rifiuti abbandonati
- b) interventi di selvicoltura volti alla cura, alla conservazione, alla ricostituzione e allo sviluppo delle aree boscate;
- c) chiusura dei percorsi carrabili;
- d) eliminazione della recinzione della pineta compresa tra l'ambito I e l'ambito II;
- e) creazione di percorsi didattici;

2) ricostituzione del cordone dunare:

- a) pulizia preliminare delle aree di intervento mediante raccolta di materiale inorganico plastico o metallico depositato ed eliminazione di vegetazione alloctona;
- b) regolamentazione degli accessi;
- c) mitigazione degli impatti antropici e aumento della biodiversità delle aree retrodunali mediante posa in opera di staccionate;
- d) chiusura dei varchi e delle piste esistenti ed eliminazione di elementi artificiali detrattori dell'area per favorire l'avvio di dinamiche di spontaneizzazione della vegetazione esistente, che potrà evolversi spontaneamente in assenza di disturbi da calpestio;
- e) interventi di ingegneria naturalistica attraverso il ripristino e riposizionamento di palificate in pali di castagno di diametro 8 cm, con posizionamento alle spalle di intrecci di materiale naturale spiaggiato proveniente dalle mareggiate, arricchito dall'accumulo di posidonia e altra vegetazione marina spiaggiata largamente disponibile in loco, o di fascine rivenenti dalla potatura degli olivi al fine di trattenere la sabbia restrostante che si infiltrerà su esse stesse, appesantendole e costituendo una barriera naturale all'erosione causata dall'onda di risacca e di aumentare la capacità del sistema di innescare dinamiche naturali di formazione del profilo

- dunare, in modo da consentire l'accumulo di sabbia da trasporto eolico, nonché quella rilasciata dal moto ondoso in modo da costituire il primo lembo di una nuova duna;
- f) consolidamento delle parti del fronte duna con assenza di vegetazione attraverso la messa a dimora di specie vegetali psammofile, quali *Ammophila arenaria* e *Otanthus maritimus*;
 - g) riqualificazione degli habitat prioritari della duna e del retroduna mediante messa a dimora nei varchi esistenti di specie idonee appartenenti alla vegetazione della macchia mediterranea quali *Juniperus spp.*, *Pistacia lentiscus* e *Phillyrea angustifolia*;
 - h) nelle aree fortemente degradate con sabbia priva di vegetazione saranno effettuati nuovi impianti con vegetazione psammofila pioniera tipica di ambienti sabbiosi con radici profonde e di rizomi striscianti (vilucchio delle spiagge, sparto pungente, santolina marittima e ginepro) per stabilizzare la duna;
 - i) posizionamento di pannelli illustrativi e segnaletica per sensibilizzare ed educare i fruitori della costa al rispetto ed alla protezione degli habitat presenti;

3) creazione di una “porta” di accesso al sistema costiero:

- a) riconfigurazione della viabilità a seguito della demolizione di due lotti non sanabili situati all'estremo sud dell'ambito I;
- b) creazione di un'area pedonale in corrispondenza dell'ampio spiazzo posto a conclusione di via Calata Carbonaro, in prossimità del passaggio a livello:
 - a. sostituzione della pavimentazione in asfalto, con pavimentazione drenante carrabile (es. ghiaietto stabilizzato di colorazione neutra);
 - b. fornitura e posa in opera di arredo urbano consono al contesto paesaggistico;
 - c. inibizione al traffico veicolare (ad eccezione dei mezzi di soccorso e del servizio di navetta elettrica che verrà attivato solo durante la stagione estiva);
- c) ridefinizione del bordo tra il margine urbano e il margine della pineta al fine di consentire lo sviluppo dell'area pinetata;
- d) creazione infopoint, chiosco bar:
 - a. acquisizione, recupero e rifunzionalizzazione dell'edificio ferroviario in stato di abbandono;
 - b. affidamento in concessione dei servizi;

Interventi previsti dal P.I.R.T.

- 4) **creazione di una greenway litoranea** (percorso ciclopedonale servito anche da servizio di bus navetta elettrico) lungo il tratto non urbano di via Calata Penna Dritta:
 - a) inibizione al traffico veicolare ad eccezione dei mezzi di soccorso e del bus navetta elettrico;
 - b) sostituzione della pavimentazione in asfalto, con pavimentazione drenante carrabile (es. ghiaietto stabilizzato di colorazione neutra);
 - c) attivazione del servizio di bus navetta elettrico che osserverà fermate in corrispondenza delle tre “piazze del mare” e dei varchi individuati come varchi da preservare per consentire l’accesso al litorale;
 - d) sostituzione dei cassonetti per la raccolta stradale con cestini gettarifiuti differenziati per frazione, formalmente adeguati ad un ambito di particolare pregio naturalistico;
- 5) interventi di **sostituzione della vegetazione alloctona** con soggetti arborei e/o arbustivi della flora locale;
- 6) **creazione di “piazze del mare”** in corrispondenza dei tre ambiti interessati dal presente P.I.R.T.:
 - a) sostituzione della pavimentazione in asfalto, con pavimentazione drenante carrabile (es. ghiaietto stabilizzato di colorazione neutra);
 - b) regolamentazione degli accessi al litorale;
 - c) mitigazione degli impatti antropici e aumento della biodiversità delle aree retrodunali mediante posa in opera di staccionate;
 - d) chiusura dei varchi e delle piste esistenti ed eliminazione di elementi artificiali detrattori dell’area per favorire l’avvio di dinamiche di spontaneizzazione della vegetazione esistente, che potrà evolversi spontaneamente in assenza di disturbi da calpestio;
 - e) consolidamento delle parti del fronte duna con assenza di vegetazione attraverso la messa a dimora di specie vegetali psammofile, quali *Ammophila arenaria* e *Otanthus maritimus*;
 - f) riqualificazione degli habitat prioritari della duna e del retroduna mediante messa a dimora nei varchi esistenti di specie idonee appartenenti alla vegetazione della macchia mediterranea quali *Juniperus spp.*, *Pistacia lentiscus* e *Phillyrea angustifolia*;
 - g) nelle aree fortemente degradate con sabbia priva di vegetazione saranno effettuati nuovi impianti con vegetazione psammofila pioniera tipica di ambienti sabbiosi con radici profonde e di rizomi striscianti (vilucchio delle spiagge, sparto pungente, santolina marittima e ginepro) per stabilizzare la duna;

Interventi previsti dal P.I.R.T.

- h) posizionamento di pannelli illustrativi e segnaletica per sensibilizzare ed educare i fruitori della costa al rispetto ed alla protezione degli habitat presenti.
- i) demolizione strutture abusive in muratura realizzate in prossimità della duna;
- j) realizzazione di attrezzature di facile amovibilità per la balneazione e altre attività connesse al tempo libero, che non compromettano gli elementi naturali e non riducano la fruibilità ed accessibilità dei territori costieri, che siano realizzate con materiali ecocompatibili, senza utilizzo di materiali cementati di qualsiasi genere e fondazioni nel sottosuolo, nel rispetto delle specifiche norme di settore e purché siano installate senza alterare la morfologia dei luoghi
- k) fornitura e posa in opera di arredo urbano consono al contesto paesaggistico.

Sintesi dei parametri urbanistici

11 Sintesi dei parametri urbanistici

Di seguito si riporta una sintesi dei parametri urbanistici con il raffronto tra quelli attualmente esistenti e quelli a valle dell'attuazione del P.I.R.T.

Parametri urbanistici	Attuali	A P.I.R.T. approvato
Superficie territoriale	mq 183.912	mq 183.912
Superficie fondiaria	mq 138.569	mq 122.274
Volumetria residenziale	mc 108.333	mc 100.467
Indice di fabbricabilità territoriale	mc/mq 0,59	mc/mq 0,55
Indice di fabbricabilità fondiaria	mc/mq 0,78	mc/mq 0,82
Superficie a standards	-	mq 43.854

Tabella 8 – Sintesi dei parametri urbanistici