



COMUNE DI BISCEGLIE



PROGRAMMA INTEGRATO PER LA RIGENERAZIONE URBANA DELLA CITTA' DI BISCEGLIE

Ambito 1

art. 4, Legge Regionale 29 luglio 2008, n. 21

Cod. Pratica	ELABORATO	DESCRIZIONE ELABORATO	NOTE
2010-0012 FP3	RP	RELAZIONE SULLE SOLUZIONI PROGETTUALI PROPOSTE	

A.T.I.P.: finepro s.r.l. (capogruppo-mandataria)

arch. Michele Sgobba (mandante)

finepro s.r.l.
Legale Rappresentante
Arch. Michele Sgobba



REV.	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
03	16/03/2011			arch. Michele Sgobba



COMUNE DI BISCEGLIE

Programma Integrato per la Rigenerazione Urbana - art.4, Legge Regionale 29 Luglio 2008, n. 21



INTRODUZIONE

Obiettivi, coerenza e finalità del Programma Integrato per la Rigenerazione Urbana.	pag. 2
--	--------

SOLUZIONI PROGETTUALI PROPOSTE

Premessa	pag. 8
1. Interventi di recupero, ristrutturazione edilizia e urbanistica di immobili destinati o da destinare alla residenza, con particolare riguardo all'edilizia residenziale sociale	pag. 9
2. Realizzazione, manutenzione o adeguamento delle urbanizzazioni primarie e secondarie	pag. 17
2.1. Urbanizzazioni primarie – vuoti urbani ed interventi per la mobilità	pag. 17
2.2. Urbanizzazioni primarie – reti infrastrutturali	pag. 23
3. Interventi di eliminazione delle barriere architettoniche e altri interventi atti a garantire la fruibilità di edifici e spazi pubblici da parte di tutti gli abitanti, con particolare riguardo ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani	pag. 30
3.1. Eliminazione delle barriere architettoniche ed interventi per la fruibilità	pag. 30
4. Interventi di rigenerazione ecologica degli insediamenti finalizzata al risparmio delle risorse, alla riduzione delle diverse forme di inquinamento urbano, al miglioramento della dotazione di infrastrutture ecologiche e alla diffusione della mobilità sostenibile	pag. 33
4.1. Risparmio delle risorse	pag. 33
4.2. Riduzione di forme di inquinamento urbano	pag. 42
4.3. Diffusione della mobilità sostenibile - percorsi ed attrezzature per la mobilità ciclopedonale	pag. 43
4.4. Miglioramento della dotazione di infrastrutture ecologiche	pag. 52



5. **Interventi di conservazione, restauro, recupero e valorizzazione di beni culturali e paesaggistici per migliorare la qualità insediativa e la fruibilità degli spazi pubblici** pag. 58
- 5.1. Recupero di beni culturali pag. 58
6. **Interventi di recupero e riuso del patrimonio edilizio esistente per favorire l'insediamento di attività turistico-ricettive, culturali, commerciali e artigianali** pag. 63
- 6.1. Il bacino portuale pag. 63
- 6.2. Il centro urbano pag. 67

ALLOGGI DESTINATI AD EDILIZIA RESIDENZIALE SOCIALE DA REALIZZARE, RECUPERARE O RISTRUTTURARE, EVENTUALMENTE PREVIA ACQUISIZIONE DEGLI STESSI AL PATRIMONIO PUBBLICO

7. **Introduzione** pag. 72
8. **Interventi previsti** pag. 77
9. **Ulteriori incentivi** pag. 79
10. **Incentivi previsti dalla L.R. 21/2008** pag. 80

CRONOPROGRAMMA ED EVENTUALE ARTICOLAZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA

11. **Cronoprogramma delle attività di programmazione** pag. 82
12. **Articolazione in fasi** pag. 83



ELENCAZIONE DEI SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI PARTECIPANTI ALLA REALIZZAZIONE E GESTIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI

- | | |
|-----------------------|---------|
| 13. Soggetti pubblici | pag.87 |
| 14. Soggetti privati | pag. 89 |

PIANO FINANZIARIO CONTENENTE I COSTI DEI SINGOLI INTERVENTI E LE RELATIVE FONTI DI FINANZIAMENTO

- | | |
|--|---------|
| 15. Articolazione finanziaria del Programma Integrato | pag. 92 |
| 15.1. Costo degli interventi pubblici e privati | pag. 92 |
| 15.2. Interventi prioritari e progetti volano da finanziare con l'asse VII del PO-FESR | pag. 92 |
| 15.3. Altri interventi da finanziare con risorse pubbliche | pag. 92 |
| 15.4. Apporto di risorse private | pag. 92 |

RAPPORTO CON LA PIANIFICAZIONE VIGENTE

- | | |
|---|---------|
| 16. Previsioni e normative urbanistiche | pag. 97 |
|---|---------|

CONCLUSIONI E SINTESI DEL PROGRAMMA

- | | |
|---|----------|
| 17. Idea-guida della rigenerazione | pag. 106 |
| 18. Elementi essenziali e interventi del Programma Integrato | pag. 108 |
| 19. Articolazione finanziaria del Programma Integrato | pag. 111 |
| 20. Progetti volano | pag. 113 |



COMUNE DI BISCEGLIE

Programma Integrato per la Rigenerazione Urbana - art.4, Legge Regionale 29 Luglio 2008, n. 21



INTRODUZIONE



Obiettivi, coerenza e finalità del Programma Integrato per la Rigenerazione Urbana.

Il Comune di Bisceglie ha inteso cogliere l'opportunità offerta dalla promulgazione della Legge Regionale 29 luglio 2008, n. 21 "Norme per la rigenerazione urbana", attraverso la quale il Programma Operativo FESR Puglia 2007-2013, intende erogare finanziamenti atti a migliorare la competitività e l'attrattività delle città e dei sistemi urbani (Asse VII).

L'accesso a detti finanziamenti, opportunamente suddivisi tra gli interventi che compongono il Programma, sarà l'occasione per attuare il processo di "riqualificazione" del nucleo antico e del *waterfront* portuale.

Tale riqualificazione è stata promossa dall'Amministrazione comunale anche negli ultimi anni attraverso varie azioni di pianificazione e progettazione.

Il presente programma sviluppato, è quindi frutto di un articolato lavoro di concertazione, che attraverso il disegno di scenari di sviluppo condiviso e l'individuazione di obiettivi a breve, medio e lungo termine è giunto alla definizione di un piano d'azione a scala locale che necessita per l'attuazione di risorse finanziarie pubbliche e private.

Obiettivo del Programma Integrato per la Rigenerazione Urbana della città di Bisceglie riguardo all'ambito n.1 denominato "Bacino portuale e waterfront urbano con il nucleo antico" è quello di fare del fronte mare in corrispondenza del centro storico una centralità urbana con un sistema completo di interventi sulla mobilità, i servizi, le strutture pubbliche e private esistenti e di nuova realizzazione.

Per quanto attiene l'ambito preso in considerazione dal presente P.I.R.U., il porto e l'affaccio del tessuto urbano su di esso potenzialmente possiedono le condizioni ambientali per configurare un *waterfront* urbano adeguato alla nuova connotazione turistica dell'approdo, delocalizzando nella parte più esterna dell'indotto gli spazi destinati all'attività peschereccia e potenziando i servizi direttamente connessi alla navigazione turistica nella parte più interna e vicina al centro storico. Ad esso si aggiunge il nucleo storico, che è il sistema e più complesso sotto il profilo attuativo della rigenerazione.

L'ambito risulta caratterizzato da due assi pressoché ortogonali tra loro. Il primo è coincidente con il percorso del lungomare Nazario Sauro e collega una serie di elementi puntuali a valenza urbana diversa: dalle attrezzature portuali, alle fortificazioni storiche del nucleo medievale. Il secondo asse è invece costituito dall'attraversamento nella direzione ortogonale alla linea di costa, che dalla Porta Zappino attraverso via C. dell'Olio conduce in maniera non sempre rettilinea alla Porta di Mare che si apre nella mezzeria della muraglia che fa da quinta al lungomare, nella parte centrale del porto.



Allo scopo di rendere attrattivo l'ambito portuale, rispondendo alle potenzialità turistiche della città e riabilitando la sua vocazione storica, il Programma basa quindi il suo sviluppo su **due assi fondanti di rigenerazione**:

- **La valorizzazione del *waterfront* del porto**, attraverso interventi atti ad organizzare lungo le vie La Spiaggia, Nazario Sauro e Taranto una serie **di servizi e funzioni in grado di migliorare la vivibilità del centro storico e promuoverne una migliore fruizione in termini culturali e turistici**.
- **La riabilitazione urbanistica, architettonica e funzionale del cardine mediano di attraversamento** di epoca medievale, che attraversa il centro storico con il nome di Via Cardinal dell'Olio arrivando fino a Porta di Mare, quale **asse generante del recupero e della rivitalizzazione dell'intero centro storico**;

Tali assi saranno propulsori del processo di rigenerazione che interesserà l'intero ambito.

L'intervento pubblico su tali assi mira ad innescare e dare impulso ad ulteriori processi di riqualificazione pubblica ma anche da parte di soggetti privati, incentivati ad investire e recuperare gli immobili di loro proprietà, che attualmente versano in pessime condizioni di conservazione.

Attraverso l'attuazione del Programma si intende incrementare l'uso del porto come porto turistico. Fino a pochi anni fa infatti esso era perlopiù utilizzato come approdo a servizio dell'attività peschereccia, ma gli ultimi anni hanno visto l'incremento del diportismo nautico, e con esso la possibilità, chiaramente configurata del PRG Porto, di sviluppare la sua vocazione turistica, basata sulla posizione strategica che il porto biscegliese occupa ma anche sulla favorevole configurazione geomorfologica del sito.

La crescita della valenza turistica ed il conseguente incremento della domanda di servizi ed attrezzature per i diportisti ha portato inevitabilmente a porre come intento primario della rigenerazione urbana, parallelamente all'ampliamento dello spazio dell'approdo, lo sviluppo di spazialità urbane e servizi adeguati a terra.

Per quanto riguarda il nucleo storico, l'area di intervento presenta attualmente ambiti consistenti caratterizzati da edifici abbandonati e diruti e da spazi aperti dissestati e privi di una funzione identitaria. Questo stato dei luoghi ad oggi limita notevolmente le potenzialità abitative del patrimonio edilizio storico.

Il P.I.R.U. intende quindi garantire il soddisfacimento dei fabbisogni abitativi della popolazione residente e dei servizi ed attrezzature per i turisti.

Negli ultimi anni il centro storico è stato interessato dal "Contratto di Quartiere II", i cui interventi di recupero di isolati di PEEP sono in fase di attuazione. Inoltre sono ivi attivi la



Società di Trasformazione Urbana e il Programma Edilizio finalizzato alla lotta contro la criminalità organizzata, definito "Legge Gozzini", che si sono rivelate nella loro fase di avvio ad alto fattore di inattuabilità.

Con il presente programma si prevede di continuare il processo di riqualificazione di questo ambito, **attraverso interventi mirati a restituire il centro storico e il lungomare del porto alla gente, ai pedoni, siano essi residenti o visitatori.**

L'idea guida del Programma quindi è quella di orientare il processo di rigenerazione urbanistica e contemporaneamente rivitalizzare l'ambito, incentivando l'apertura di attività commerciali ed artigianali congruenti con il contesto, a partire dagli assi principali di cui sopra.

L'obiettivo è infatti quello di creare una rete ramificata di servizi ed attrezzature di quartiere che trovino nel percorso medievale mediano l'asse di attrattività principale.

Tali servizi comprendono anche la dotazione di parcheggi a servizio dei residenti, il rifacimento della pavimentazione ed il completamento degli impianti a rete, interventi atti a migliorare la qualità insediativa e la fruibilità dell'ambito.

In coerenza con gli obiettivi dell'Asse VII del PO FESR 2007-2013, il Programma in oggetto mira alla riqualificazione della città esistente dando soluzione ai diversi aspetti del degrado urbano del centro storico e del *waterfront* portuale, soggetto al fenomeno dell'abbandono ed al degrado del patrimonio storico-culturale.

Il P.I.R.U. contempla così un quadro di interventi atti a rafforzare le connessioni materiali ed immateriali per potenziare gli effetti positivi della messa a sistema di infrastrutture, saperi e servizi, e per il riconoscimento e la valorizzazione dei caratteri identitari di un'area di grande valore storico ma che risulta essere ai margini delle grandi opzioni strategiche dello sviluppo economico.

Gli interventi sono tutti **tra loro collegati in un quadro organico di interesse pubblico, integrando tra loro progetti urbanistici di qualità, interventi materiali ed interventi immateriali per il miglioramento delle condizioni economiche e sociali dell'ambito.**



SOLUZIONI PROGETTUALI PROPOSTE



COMUNE DI BISCEGLIE

Programma Integrato per la Rigenerazione Urbana - art.4, Legge Regionale 29 Luglio 2008, n. 21



Premessa

Le politiche e gli interventi contemplati nel Piano in oggetto fanno riferimento da un lato alle direttive di Piani intercomunali, dall'altro alla normativa vigente sia a livello regionale che a livello nazionale.

Gli interventi previsti formano un sistema integrato, una rete costituita da progetti puntuali ed interventi di collegamento tra gli stessi, in modo da attuare una riqualificazione generalizzata dell'area interessata.

Essi fanno capo a sette categorie di intervento:

- 1) **Interventi di recupero, ristrutturazione edilizia e urbanistica di immobili destinati o da destinare alla residenza, con particolare riguardo all'edilizia residenziale sociale, garantendo la tutela del patrimonio storico-culturale, paesaggistico, ambientale, e l'uso di materiali e tecniche della tradizione.**
- 2) **Realizzazione, manutenzione o adeguamento delle urbanizzazioni primarie e secondarie.**
- 3) **Interventi di eliminazione delle barriere architettoniche e altri interventi atti a garantire la fruibilità di edifici e spazi pubblici da parte di tutti gli abitanti, con particolare riguardo ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani.**
- 4) **Interventi di rigenerazione ecologica degli insediamenti finalizzata al risparmio delle risorse, con particolare riferimento a suolo, acqua ed energia, alla riduzione delle diverse forme di inquinamento urbano, al miglioramento della dotazione di infrastrutture ecologiche e alla diffusione della mobilità sostenibile.**
- 5) **Interventi di conservazione, restauro, recupero e valorizzazione di beni culturali e paesaggistici per migliorare la qualità insediativa e la fruibilità degli spazi pubblici.**
- 6) **Interventi di recupero e riuso del patrimonio edilizio esistente per favorire l'insediamento di attività turistico-ricettive, culturali, commerciali e artigianali nei contesti urbani interessati da degrado edilizio e disagio sociale.**



1. Interventi di recupero, ristrutturazione edilizia e urbanistica di immobili da destinare a edilizia residenziale sociale.

1.1. Recupero edilizio ed urbanistico

Recupero delle superfici residenziali di proprietà pubblica e privata nel c.s.

Recupero delle superfici residenziali di proprietà pubblica

In generale, per quanto riguarda le soluzioni progettuali da adottare nei singoli alloggi, questi dovranno essere accessibili, rispettando le disposizioni del D.M. 14 giugno 1989, n. 236.

L'accessibilità agli alloggi sarà ove possibile garantita con ascensori che arrivano fino alla quota del piano strada e del piano interrato, mentre per la composizione degli alloggi si utilizzeranno i seguenti criteri generali :

- minima necessità di disimpegni e opportuno dimensionamento degli spazi per la circolazione interna;
- corretto dimensionamento delle aperture (porte, finestre);
- adeguate caratteristiche degli elementi di arredo e di ausilio (corrimano, interruttori, pavimenti).

Per quanto riguarda il primo punto, esso fa riferimento agli spazi per la circolazione interna, cioè i passaggi e i corridoi.

I passaggi non presenteranno dimensioni non inferiori a 1,10 m. misura che rappresenta la distanza tra le due superfici al finito.

I corridoi saranno larghi 1,20 m. con spazi di rotazione di dimensioni non inferiori a 1,50 m. e non presenteranno ostacoli e dislivelli.

Sarà prevista la possibilità di accedere dalla cucina alla zona pranzo e al soggiorno mediante un percorso breve e diretto; inoltre le porte saranno realizzate in modo da non intralciare il movimento di eventuali sedie a ruote e non si apriranno verso il corridoio.

Il secondo punto riguarda il dimensionamento delle aperture (porte e finestre) in quanto spesso sia le porte d'accesso, che quelle interne risultano il più delle volte disagiati, in quanto non abbastanza ampie, poste in posizione difficile per il passaggio e munite di maniglie inadatte all'uso da parte di disabili.

Di conseguenza le porte di ingresso, soggiorno e pranzo, bagno, cucina e di tutte le camere da letto avranno una luce libera di 85 cm misurata tra le facce interne del telaio fisso.



Le maniglie delle porte saranno poste tra i 90 e i 100 cm di altezza dal pavimento e saranno del tipo a leva. Sulle porte sarà prevista l'installazione di fasce di protezione in alluminio o plastica all'altezza di 40 cm circa per proteggere la porta stessa dagli urti della sedia a ruote o dei sostegni delle persone con difficoltà di movimento.

Saranno previste anche porte scorrevoli dove lo spazio risulterà ristretto ed una porta normale potrebbe impedire l'accesso ad una sedia a ruote, come per esempio in alcuni bagni.

Sia le porte, che le finestre avranno un importante effetto psicologico, poiché costituiscono l'elemento di raccordo tra l'interno e l'esterno dell'abitazione; soprattutto le finestre realizzano un rapporto diretto con la vita all'esterno, rapporto che va risolto in modo completo.

Per i problemi connessi all'uso, saranno previste le normali finestre a due battenti che non presentano notevoli difficoltà se si utilizzano maniglie posizionate in maniera da essere accessibili: un posizionamento corretto prevede le maniglie delle finestre ad una distanza compresa tra i 90 e i 100 cm dal pavimento.

Il parapetto sarà di altezza ridotta, compresa tra 60 e 65 cm, in modo da facilitare la possibilità di guardare verso l'esterno, fattore molto importante per i disabili e gli anziani, che passano la maggior parte del loro tempo in casa.

Le porte-finestre non presenteranno vetri al di sotto di 30-35 cm da terra per evitare che vengano rotti dal poggiapiedi di una sedia a ruote.

Il terzo punto analizza le caratteristiche degli elementi di arredo ed ausilio integrati nella struttura edilizia, quali corrimano e in generale le sbarre di sostegno, i pavimenti, gli interruttori.

La mobilità all'interno di un alloggio può essere facilitata se vengono previste apposite sbarre di sostegno in posizioni opportune.

Si può fare una distinzione in base alla lunghezza in:

- maniglie per la presa: fino a 30 cm;
- sbarre per la presa: fino a 1,20 m;
- corrimano: oltre 1,20 m di lunghezza.

Le maniglie e le sbarre saranno realizzate in acciaio cromato o rivestito in plastica; esse devono soddisfare le seguenti caratteristiche:

- devono essere fissate con sicurezza, tenendo conto del fatto che una persona disabile o un anziano si appoggia con un peso maggiore rispetto ad una persona normale;



- devono essere fissate nella posizione corretta e all'altezza necessaria alle specifiche esigenze.

I corrimano sono spesso realizzati in legno, vengono utilizzati per l'uso delle scale o disposti lungo corridoi e passaggi; essi devono soddisfare le seguenti caratteristiche:

- devono essere fissati con sicurezza, su un muro oppure per mezzo di una ringhiera;
- devono essere posizionati alla giusta altezza, che varia da 70 a 100 cm, preferibilmente a 90 cm;
- la loro scelta dipende da esigenze specifiche, in ogni caso deve essere garantita la presa mediante una sagoma adeguata, di sezione tra 4,5 e 5 cm;
- devono estendersi per 50 cm oltre la fine e l'inizio della rampa o del percorso, in modo da garantire la presa prima che venga raggiunta la zona che presenta difficoltà di movimento.

Le sbarre di sostegno saranno previste nei servizi igienici per permetterne l'uso, e in ogni posto in cui si teme che l'equilibrio possa venir meno.

Sulle scale e nei corridoi si verificherà la possibilità che i corrimano vengano previsti su entrambi i lati, soprattutto in funzione della larghezza dei vani.

I pavimenti avranno un andamento piano, non saranno lucidi o sdruciolevoli e non presentano dislivelli. Tutte le soglie, gradini e altro avranno gli spigoli arrotondati mentre nelle parti comuni dell'edificio si provvederà ad una adeguata individuazione dei percorsi mediante una adeguata differenziazione nel materiale e nel colore della pavimentazione.

Riferendosi all'art. 16 del D.P.R. 384 e all'art.4 del Decreto n.236 del 14 giugno 1989, gli apparecchi elettrici di comando e di segnalazione devono avere un disegno e una posizione tali da risultare facili da raggiungere e adoperare. In particolare saranno utilizzati i modelli con larga superficie del bottone di pressione. Le prese di corrente, di solito posizionate accanto al battiscopa, saranno previste in una posizione più elevata. Gli interruttori saranno posizionati ad una altezza variabile tra 90 e 105 cm di altezza, con un massimo di 120 cm.

Tutti gli impianti di cui è prevista l'installazione avranno caratteristiche di facile utilizzo e manutenzione da parte delle persone disabili, e terranno conto anche dei problemi di ipoudenti e ipovedenti.

Ogni alloggio sarà fornito oltre che della dotazione impiantistica minima, anche di sistemi domotici in grado di favorire la sicurezza e il benessere del disabile.



A ciò sono eventualmente addizionabili lavorazioni a carattere straordinario come:

- realizzazione di impianto di riscaldamento a pannelli radianti a pavimento;
- raccolta e riuso acque meteoriche;
- cassette di risciacquo wc a doppio tasto;
- rubinetti con apertura a levetta a ridotto consumo d'acqua;
- realizzazione di bocche per il ricambio d'aria di bagni e cucine e/o torri del vento;
- inserimento di pannelli di isolamento termico e acustico interpiano in sughero;
- piantumazione perimetrale e interna a bassa manutenzione;
- cronotermostato per la regolamentazione ed il controllo della temperatura;
- collegamento del campanello di emergenza posto in prossimità di doccia e wc;
- impianto luci di emergenza in camera da letto e in bagno;
- miscelatore termostatico per l'erogazione dell'acqua calda della doccia;
- sistema di comunicazione con la guardinaia;
- impianto di rilevazione gas, fumi, allagamento, sensore temperatura frigo con l'interruzione automatica delle erogazioni e collegamento con il servizio delle emergenze;
- impianto di telesoccorso e teleassistenza;
- come servocomandi: apertura motorizzata di porte, finestre e serrande, illuminazione al passaggio e almeno una luce radiocomandabile;
- porta blindata.

Recupero delle superfici residenziali di proprietà privata.

Si prevede, al fine di dare un contributo significativo alla riqualificazione del centro storico, di coinvolgere in tale processo la proprietà privata, molto consistente e frazionata.

Tale intervento potrà essere favorito da altre azioni ed incentivi pubblici, previsti nel P.I.R.U., per il recupero di questi fabbricati attraverso la possibilità di usufruire degli incentivi di carattere economico e la dotazione di servizi attraverso i quali intervenire sulle parti comuni dei fabbricati con interventi di restauro delle facciate, ma anche, ove necessario, di consolidamento delle strutture portanti e messa a norma degli impianti.

Attivando una collaborazione tra pubblico e privato, il pubblico dovrà avere il compito, insieme alla definizione delle regole ed il controllo, di individuare le azioni strategiche e le forme di incentivazione necessarie per rendere "attraente" l'intervento. Tra queste assume rilevanza il completamento della rete dei sottoservizi carenti e/o inesistenti.



I vantaggi di questa operazione di riqualificazione del patrimonio privato sono rappresentati sia dall'introduzione di una politica attiva di coinvolgimento dei privati nel processo di recupero e restauro del centro storico, dalla diffusione di una nuova cultura urbana, dalla riqualificazione degli spazi urbani con ricadute immediate sul terreno della vivibilità e della valorizzazione turistica, oltre all'attivazione di un circuito economico ed occupazionale di grande importanza per l'economia locale.

Il recupero delle superfici residenziali di proprietà privata dovrà avvenire nel rispetto del contesto storico in cui si andrà ad operare, e garantendo al contempo condizioni abitative consone agli odierni standard dell'abitare.

Incentivi al recupero del patrimonio privato nel centro storico

Per dare un contributo significativo alla riqualificazione del centro storico di Bisceglie, insieme agli interventi di carattere pubblico relativi al recupero di edifici residenziali e contenitori monumentali pubblici ed alla riqualificazione di strade, piazze e infrastrutture, già avviati e previsti nel piano triennale delle opere pubbliche, è necessario individuare modalità di coinvolgimento della proprietà privata, molto consistente e frazionata.

I finanziamenti attivabili potranno consistere in incentivi pubblici a parziale copertura di costi oppure incentivi pubblici sotto forma di riduzione di imposte ed oneri.

Particolare rilevanza avrà il completamento della rete dei sottoservizi carenti e/o inesistenti. In particolare la realizzazione della rete del gas metano, attualmente limitata al solo perimetro dell'ambito. L'intervento dovrebbe prevedere il completamento ed ampliamento della rete principale di distribuzione del gas compreso la costruzione degli allacciamenti per una lunghezza complessiva di circa 4.500 ml. Tra le modalità di attuazione dell'intervento, la più credibile appare quella della procedura di project financing (anche tramite il coinvolgimento dell'attuale gestore del servizio sul territorio cittadino).

I vantaggi di questa operazione di riqualificazione del patrimonio privato sono rappresentati dall'introduzione di una politica attiva di coinvolgimento dei privati nel processo di recupero e restauro del centro storico, dalla diffusione di una nuova cultura urbana, dalla riqualificazione degli spazi urbani con ricadute immediate sul terreno della vivibilità e della valorizzazione turistica, oltre all'attivazione di un circuito economico ed occupazionale di grande importanza per l'economia locale.



Nel seguito del testo vengono sinteticamente trattate alcune tra le possibilità di investimento sul patrimonio immobiliare privato:

- sgravi fiscali e contributi su immobili tutelati ai sensi del D. Lgvo 42/2004 e ss.mm.ii ;
- incentivi economici pubblici (fondi regionali e comunali);
- altro tipo di incentivi.

Secondo quanto indicato agli artt. 34 e seguenti del Codice le spese relative agli interventi eseguiti su beni culturali di particolare rilevanza o in uso o godimento pubblico, possono essere partecipate o rimborsate, nel caso si attivi il proprietario, in tutto o in parte, dal Ministero.

Il Ministero può inoltre concedere contributi in conto interessi sui mutui o altre forme di finanziamento accordati da istituti di credito ai proprietari di beni culturali finalizzati alla realizzazione di interventi conservativi.

I beni culturali restaurati o sottoposti ad altri interventi conservativi con il concorso totale o parziale dello Stato nella spesa, o per i quali siano stati concessi contributi in conto interessi, dovranno essere resi accessibili al pubblico secondo modalità fissate, caso per caso, da appositi accordi o convenzioni da stipularsi fra il Ministero ed i singoli proprietari.

In questa logica l'Amministrazione Comunale avrà il compito di definire regole di assetto e di controllo e di individuare le azioni strategiche e le forme di sostegno per rendere "attraattivo" l'intervento da parte dei proprietari privati.

Il successo di questa operazione è subordinato all'introduzione di una politica attiva di coinvolgimento dei privati nel processo di recupero e restauro del centro storico, che sappia diffondere una nuova cultura urbana rivolta al contempo alla qualificazione degli spazi urbani e comuni.

Le ricadute sono sicuramente rappresentate dalla maggior vivibilità e valorizzazione turistica del centro storico, oltre che dall'attivazione di un circuito economico ed occupazionale rilevante per l'economia locale.

In questa direzione una "buona pratica" è rappresentata dal progetto "Sirena" del Comune di Napoli, attraverso il quale sono stati finanziati circa 1200 edifici nel centro cittadino e nelle periferie, con fondi pubblici a carico della Regione e del Comune.

Il programma ha avvio nel 2002 su idea dell'Assessore all'Edilizia del Comune di Napoli, il quale propose l'assegnazione di contributi a fondo perduto finalizzati al recupero delle parti comuni degli edifici del centro storico della città di Napoli. I contributi erogati dal Comune, previa istruttoria del Servizio Edilizia Privata, coprono fino al 30% dei costi, per lavori e spese tecniche, relativi al miglioramento delle condizioni di sicurezza e di decoro



delle parti comuni degli edifici. Un ulteriore 5% viene concesso ai richiedenti che predispongono il "Libretto di Manutenzione" del fabbricato, in cui saranno indicate le attività manutentive da svolgersi nel prossimo futuro sul loro fabbricato.

Per accompagnare l'intervento e gestire alcune fasi di attuazione del Programma, è stata costituita una società mista, senza fini di lucro ed a maggioranza pubblica (oltre al Comune ne fanno parte la Regione, l'Associazione Costruttori Edili della Provincia di Napoli, l'Unione Industriali e di recente anche la Camera di Commercio), chiamata S.I.RE.NA (Società per le Iniziative di Recupero di Napoli).

Alla società S.I.RE.NA. è stato affidato il compito di promozione dell'intervento, di interfaccia tra l'Amministrazione e i condomini, di gestione dello sportello informativo e di tenuta dell'albo delle imprese.

Oltre a queste attività, di fondamentale importanza per la riuscita dell'iniziativa, la società ha promosso protocolli di intesa con i professionisti del settore, con le banche e con le assicurazioni, al fine di offrire ai soggetti interessati una serie di misure in grado di agevolare gli interventi. Inoltre ha organizzato seminari e ricerche sulle metodologie del recupero e restauro degli edifici storici, ha esercitato il controllo sui cantieri, monitorando l'andamento dei lavori e il rispetto delle norme di sicurezza, ha curato la predisposizione e la raccolta del libretto di manutenzione del fabbricato.

La bontà dell'iniziativa ed i riconoscimenti internazionali riservati a questo progetto hanno avviato un network internazionale delle città impegnate nelle azioni di recupero e rivitalizzazione dei centri storici.

Inoltre, all'art. 7, la Legge Regionale 21/2008 stabilisce che i Comuni, in base ai criteri stabiliti dalla Giunta regionale, possono prevedere in favore di coloro che effettuano gli interventi indicati nel/nei PIRU i seguenti incentivi:

- riduzioni dell'ICI o di altre imposte comunali (es. TARSU);
- riduzione degli oneri di urbanizzazione secondaria e del costo di costruzione graduando gli stessi allo scopo di favorire la realizzazione di edilizia residenziale sociale e insediamenti sostenibili sotto il profilo energetico-ambientale.

Gli interventi ricadenti in questa tipologia sono tutti quelli classificati nelle Norme di Attuazione del PdR, come ulteriormente definiti nella Norme Tecniche di Attuazione del presente programma all'art.7, rispetto ai quali si intende assegnare una diversa priorità.



In aggiunta agli incentivi, per favorire la realizzazione di edilizia residenziale sociale nell'ambito del P.I.R.U., i comuni possono prevedere, senza che ciò configuri variante urbanistica:

- mutamenti di destinazione d'uso di immobili dismessi o da dismettere riservati all'edilizia residenziale sociale;
- incrementi fino al 10% della capacità insediativa residenziale prevista dagli strumenti urbanistici generali vigenti riservati a interventi di edilizia residenziale sociale.

Dette possibilità si configurano come un ulteriore sostegno ed impulso per l'attivazioni di interventi di rivitalizzazione del centro storico sul patrimonio immobiliare privato.



2. Realizzazione, manutenzione o adeguamento delle urbanizzazioni primarie e secondarie.

2.1. Urbanizzazioni primarie – vuoti urbani ed interventi per la mobilità.

Nel nucleo antico ed in corrispondenza del bacino portuale è evidente soprattutto la carenza di opere di urbanizzazione primaria.

Il tessuto storico è caratterizzato da vuoti urbani, per lo più generatisi da crolli di parte degli isolati esistenti, in avanzato stato di degrado.

Essi sono al momento spazi privi di una identità funzionale, e per le condizioni in cui versano risultano per lo più abbandonati, utilizzati solo per la sosta irregolare delle auto.

Per quanto riguarda le **aree verdi attrezzate**, è da sottolineare che la disponibilità di aree verdi rappresenta uno degli elementi che contribuiscono al miglioramento della qualità ambientale.

È però da rilevare che, per quanto riguarda il verde urbano, la quantità complessiva non è sempre esplicativa della sua qualità e della possibilità di fruizione da parte dei cittadini. Infatti, la presenza o meno sul territorio di verde attrezzato, parchi urbani ecc., assolve a funzioni diverse che vanno dalla semplice soddisfazione del piacere estetico alla possibilità di godimento del tempo libero all'interno delle città o nelle immediate vicinanze. Allo stesso modo, la concentrazione in alcune zone comunali più della diffusione sul territorio, modifica in maniera rilevante la possibilità e modalità di fruizione del verde stesso.

Alcuni spazi ad oggi abbandonati si candidano ad essere piazze alberate, in modo da rispondere alla domanda dei cittadini in tal senso.

Nella prospettiva della sua pedonalizzazione, si rendono inoltre necessari spazi adeguati per la sosta delle auto, opportunamente collocati in aree facilmente raggiungibili, ed allo stesso tempo in grado di liberare il tratto portuale del lungomare ed il tessuto storico dal passaggio e dalla sosta delle auto, e restituendo luoghi e spazi urbani ad una corretta fruizione da parte dei cittadini.

Mancano infatti adeguati spazi per la sosta auto dei residenti ma anche e soprattutto dei diportisti, perciò il piano prevede di ubicare in ambiti immediatamente al di fuori del centro storico, ed al di fuori della parte centrale del bacino portuale corrispondente alla passeggiata di via Nazario Sauro, degli spazi adeguati per la sosta, in modo da garantire una corretta fruizione della parte più antica della città.



Nuove soluzioni favoriranno da un lato l'insediarsi di residenti incentivando la crescita dell'interesse a vivere nel centro storico, e dall'altro consentiranno l'apertura di piccoli esercizi commerciali riducendone il grado di isolamento.

Queste soluzioni peraltro consentiranno di liberare dalle auto in sosta gli spazi più rappresentativi del nucleo cittadino favorendone la fruizione da parte dei residenti e dei turisti.

In effetti le nuove piazze, luoghi di incontro ed aggregazione per i residenti del quartiere ma anche luoghi di sosta per i visitatori, hanno lo scopo di ridisegnare tali ambiti per ridare identità ai luoghi, ma anche, nel rispetto del tessuto edilizio esistente, di restituire al quartiere gli spazi di aggregazione da tempo persi con una dotazione di servizi aggiuntivi, in modo da rispondere alle nuove esigenze di abitabilità.

Gli interventi in progetto contribuiscono a ricostituire una nuova identità urbana delle aree interessate, in termini funzionali, relazionali e percettivi, attraverso il recupero di un sistema di piazze urbane e spazi per la sosta che ad oggi risultano essere, come detto, dei "vuoti urbani".

Riqualficazione ed arredo urbano dei percorsi pedonali del tridente - INTERVENTO PRIORITARIO.

Ricostruire le relazioni spaziali tra città e mare restituendo al centro storico la funzione di cerniera che storicamente collegava il territorio con le sue merci ai traffici sul mare.

Il Borgo antico è percepito come una barriera tra città e mare sia perché al suo interno sono presenti funzioni isolate sia perché il diffuso stato di degrado non invita ad addentrarsi al suo interno.

L'idea si incentra sull'individuazione di un percorso privilegiato che induca a percorrere alcuni assi su cui potranno incardinarsi le attività, i servizi e le iniziative da attivare.

Si è individuato un asse di attraversamento del Centro storico lungo la direttrice baricentrica di via Cardinal dell'Olio fino al Duomo, fulcro da cui si diramano tre direttrici verso il porto:

- il sistema di gradonate fino a Porta di Mare (prosecuzione quasi lineare di Cardinal dell'Olio);
- via Pendio San Rocco e Strada Caldaia;
- Pendio San Matteo
- Piazza Duomo



- Largo Monastero Vecchio.

Il disegno di questo tridente rappresenta un innesco perché interventi ed attività si diffondano ricomponendo l'intero tessuto in una parte degradata e fortemente sottoutilizzata.

In tal modo si ricostituirebbe l'originario collegamento diretto tra l'antica Porta Zappino, attuale Piazza Margherita e Porta di Mare e tra la quota del centro urbano e quella inferiore del lungomare.

Da Piazza Duomo, le altre due diramazioni del percorso individuate, assumono per loro natura un significato rafforzativo del cardine principale mediano, in quanto, pur avendo in comune lo sbocco su via Trieste (affaccio panoramico del Centro storico sul mare), si caratterizzano l'una per sfociare sul Torrione Sant'Angelo o dei Santi (punto di sosta ed aggregazione) e l'altra per il fatto di intercettare i due vuoti urbani risultati dei crolli e delle demolizioni e di sfociare sulla scalinata a ridosso del Bastione spagnolo o di San Martino verso il molo vecchio o di Levante.

Sul tracciato mediano, in particolare, si trovano già elementi di forte riconoscibilità e potenzialità (Teatro Garibaldi su Piazza Margherita, l'ex Monastero di S. Croce, Palazzo Tupputi, diversi palazzi storici su via Cardinal dell'Olio, il Duomo e l'ex seminario vescovile). Si tratta, dunque, di percorsi facilmente immaginabili come "polo di addensamento" di attività e che, complessivamente, possono convergere verso l'obiettivo di recupero globale degli edifici (sia nelle parti destinate a residenza che in quelle destinate ad altre attività).

L'intervento di riqualificazione ed arredo urbano dei percorsi pedonali del tridente prevede il restauro delle pavimentazioni, l'inserimento della segnaletica turistica, l'adeguamento dell'illuminazione, l'installazione della video-sorveglianza, la dotazione delle reti impiantistiche mancanti o carenti, interventi di arredo urbano.

L'intervento in oggetto inoltre prevede incentivi ed azioni atte al riuso dei locali a piano terra, lungo via Cardinal dell'Olio e su Piazza Duomo, al fine di rivitalizzare l'offerta commerciale ed artigianale del centro storico, per invogliare l'attraversamento dello stesso. L'articolazione dell'intervento può avvenire attraverso l'insediamento di nuove attività nei locali liberi; attraverso proposte di completamento dell'offerta, agevolazioni ed incentivi alle nuove imprese; accordi tra proprietari immobiliari ed operatori; sostegni alle attività artigianali; azioni di promozione con il coinvolgimento di CCIAA, Comune, Operatori, regione (es. finanziamenti ai giovani per l'acquisto ed il recupero di botteghe).



Riqualificazione di Piazza Duomo – INTERVENTO PRIORITARIO.

La Piazza è localizzata nel Centro Abitato in zona tipizzata "A" del vigente P.R.G., e si colloca nel cuore del nucleo antico della città.

Nel centro storico di Bisceglie i crolli, le case abbandonate, le aree in disuso hanno generato una situazione di disagio sociale, criminalità, assenza di regole. Ma la presenza di questi vuoti urbani fornisce gli spazi per riorganizzarne la vita, favorendo il sorgere di nuove attività all'interno delle cubature storiche.

Il tessuto crollato potrà essere integrato prevedendo accanto al Duomo una libreria verticale, in modo da chiudere l'isolato che attualmente affaccia sulla piazza con i suoi speroni di sostegno e che la caratterizza come spazio irrisolto.

Si prevede inoltre il ripristino della pavimentazione in asfalto esistente con la dotazione di una cordonata di accesso agli edifici che vi si affacciano, e la dotazione delle reti impiantistiche ed illuminazione pubblica adeguate al contesto.

Riqualificazione di Largo Monastero Vecchio – INTERVENTO PRIORITARIO.

La Piazza è localizzata nel Centro Abitato in zona tipizzata "A" del vigente P.R.G., e si colloca nel cuore del nucleo antico della città.

Largo Monastero Vecchio è un'area circoscritta e interclusa dall'edificato esistente del Borgo antico, con accesso attraverso due varchi-arco pedonali.

In questa piccola area con forte pendenza viene proposto un teatro all'aperto da utilizzare per eventi di vario tipo o per il semplice stare degli abitanti.

Si prevede inoltre il ripristino della pavimentazione in asfalto esistente con la dotazione di una cordonata di accesso ai volumi che vi si affacciano, e la dotazione delle reti impiantistiche ed illuminazione pubblica adeguate al contesto.

Il tessuto crollato viene integrato da un sistema composto da un "giardino dei ciliegi", caratterizzato da grandi schermature sospese che contengono il verde urbano, e da nuove attività culturali e commerciali.

L'intenzione progettuale è quella di trasformare l'area in una vera e propria piazza, luogo di incontro, socialità, vero e proprio "salotto" della città, sito nel cuore delle attività e della vita che si svolge nel centro antico.



Si vuole inoltre creare un intervento che funga da volano per il recupero ad onere e cura di soggetti privati, del patrimonio edilizio prospiciente la piazza.

Riqualificazione delle aree a servizi di via Mulino a Vento con parcheggio pluripiano interrato e sovrastanti attrezzature sportive – INTERVENTO PRIORITARIO.

È prevista la realizzazione di un parcheggio di due piani interrati in corrispondenza dell'attuale piazzale adibito a parcheggio situato in adiacenza del punto di incontro tra via Salnitro e via Mulino a Vento e delle attrezzature sportive ad esso adiacenti.

Esso sarà a servizio di coloro che usufruiranno degli scali di alaggio in corrispondenza del promontorio Salnitro e dei pescatori che usufruiranno dei nuovi scali per l'ormeggio dei pescherecci ivi previsti.

Tale parcheggio ospiterà circa 350 posti auto. Si prevede inoltre la sistemazione dell'area sovrastante attraverso il ripristino delle attrezzature sportive ivi già presenti e la riqualificazione del quadrilatero asfaltato a sud rispetto a via Mulino a Vento, che attualmente si presenta come uno spazio anonimo e privo di una identità urbana.

L'intervento prevede il ripristino di due passaggi pedonali che collegano direttamente l'area urbana del quartiere Salnitro alla viabilità costiera di via La Spiaggia superando il dislivello esistente tra le due attraverso opportune scalinate. Esse permetteranno in modo rapido ed agevole ai diportisti di depositare la propria auto all'interno del parcheggio previsto in zona Salnitro e discendere direttamente su via La Spiaggia per accedere ai pontili di ormeggio delle imbarcazioni.

E' prevista anche l'acquisizione ed il recupero funzionale dell'immobile "mulino a vento" come elemento monumentale caratterizzante della zona urbana.

Viabilità di collegamento tra il "Salnitro" e Via La Marina – INTERVENTO PRIORITARIO.

Si prevede il completamento della strada asfaltata che da via La Marina sale curvandosi fino ad arrivare in adiacenza della pertinenza della Scuola primaria Don P. Uva e qui si interrompe. Il continuo del percorso carrabile permetterà, arrivando fino allo sbocco su via D. Fragatella, di collegare direttamente il quartiere Salnitro al waterfront portuale, e nello specifico permetterà di bypassare via La Spiaggia per raggiungere il centro città. Tale intervento appare quindi necessario al fine di liberare il waterfront urbano dalle auto in transito ed in sosta, permettendo una fruizione libera e sicura dello stesso ai pedoni.



L'intento è infatti quello di creare un collegamento di via Cala di Fano con via Maggiore Vincenzo La Notte, in modo tale da rendere possibile una deviazione su via Libertà che crei un anello carrabile alternativo alla viabilità costiera.

Tale intervento premetterà al traffico veicolare, essendo complementare all'intervento di risoluzione dell'arrivo di via della Repubblica in area portuale con ripristino del sovrappasso su via Prussiano, di by-passare la viabilità litoranea deviando verso la viabilità perimetrale il nucleo storico. In tal modo il bacino portuale ed i tratti urbani di lungomare a ponente ed a levante di questo potranno essere totalmente o parzialmente pedonalizzati a seconda delle esigenze.

Verranno in questo modo decongestionate le aree del porto ed il tessuto storico dal traffico cittadino, liberandole al contempo dalla presenza deturpante delle auto in sosta. La concentrazione di domanda per posti auto nell'area risulta infatti superiore agli standard forniti dalla letteratura specialistica. Ciò genera gravi fenomeni di sosta irregolare con conseguente intralcio alla circolazione sia veicolare che pedonale, in particolare nelle ore serali e nel periodo estivo.

Tale problematica sarà inoltre risolta attraverso la dotazione di parcheggi idonei a servizio dei turisti e dei fruitori dei servizi diportistici.

Sono previste le opere stradali atte al completamento della viabilità esistente, la dotazione di marciapiedi idonei e la sistemazione di uno schermo verde in corrispondenza della scuola primaria. Sarà inoltre permesso un sottopasso pedonale che colleghi la pertinenza della scuola con l'area ad est della nuova viabilità, anch'essa già destinata da PRG ad attrezzature scolastiche.

Risoluzione dell'arrivo di via della Repubblica in area portuale.

L'intervento prevede la risoluzione della viabilità di accesso all'area portuale da est e nello specifico da via della Repubblica. La soluzione progettuale prevede di dare la possibilità ai turisti e diportisti di svoltare a destra alla fine di via La Repubblica e lasciare la propria auto nel parcheggio interrato previsto in corrispondenza dell'area dell'attuale mercato ittico. Complementare è la realizzazione di un sovrappasso su via della Repubblica, all'incrocio con via Prussiano e via dei Pescatori, in modo tale da collegare queste ultime e creando un viabilità a senso unico che da via Prussiano e via dei Pescatori rigiri su via Porto per poi riimmersi sulla viabilità a doppio senso di marcia di via della Repubblica.



Tale intervento premetterà al traffico veicolare, essendo complementare al collegamento viario tra il quartiere Salnitro e via La Marina, di by-passare la viabilità litoranea deviando verso la viabilità perimetrale il nucleo storico. In tal modo il bacino portuale ed i tratti di lungomare a ponente ed a levante di questo potranno essere totalmente o parzialmente pedonalizzati a seconda delle esigenze.

Verranno in questo modo decongestionate le aree portuali ed il tessuto storico dal traffico cittadino, liberandole al contempo dalla presenza deturpante delle auto in sosta.

La concentrazione di domanda per posti auto nell'area risulta infatti superiore agli standard forniti dalla letteratura specialistica. Ciò genera gravi fenomeni di sosta irregolare con conseguente intralcio alla circolazione sia veicolare che pedonale, in particolare nelle ore serali.

2.2. Urbanizzazioni primarie – reti infrastrutturali.

Il completamento della dotazione impiantistica pubblica ha lo scopo di incrementare l'attrattività dell'ambito 1 ed allo stesso tempo garantire condizioni di abitabilità consone ai moderni standard dell'abitare.

Completamento rete gas

Saranno realizzati i tronchi principali, in particolar modo quelli coincidenti con i percorsi principali del "tridente" e le diramazioni possibili nei tratti oggi non ancora sistemati in termini di pavimentazione.

Completamento rete elettrica

L'interramento dei cavi coinciderà con gli interventi di riqualificazione dei percorsi principali del "tridente".

Completamento rete di fogna nera

I lavori dovranno essere realizzati nel rispetto del contesto storico in cui saranno effettuati.

La realizzazione dell'opera determinerà il miglioramento delle condizioni ambientali generali in quanto il principale effetto atteso consiste nell'abbandono di pratiche e sistemi obsoleti di scarico dei reflui prodotti dalle abitazioni attualmente non servite dalla rete di fognatura nera.



Completamento rete di fogna bianca

La fognatura pluviale esistente all'interno del territorio di riferimento, ha varie zone in cui è necessario effettuare ampliamenti di nuovi tronchi in proseguo dei quelli esistenti con la creazione di ulteriori caditoie lungo i tronchi già esistenti.

Completamento della rete di illuminazione pubblica

Garantire adeguati livelli di illuminamento in ogni area cittadina è necessario per soddisfare gli standard per la sicurezza delle persone ed avere una migliore qualità della vita.

Il rinnovo che si intende attuare consiste in un potenziamento e completamento degli impianti esistenti e nella normalizzazione con tangibili vantaggi dal punto di vista delle caratteristiche illuminotecniche ed estetiche dell'ambito.

Attualmente gli impianti oggetto di adeguamento costituiti da lampioni a muro o lampioni a terra a due o tre corpi illuminanti, sono caratterizzati da un'alimentazione definita "in serie", a differenza di quelli di più recente concezione e realizzazione che adottano un sistema detto "in derivazione" o a maglia con isolamento elettrico di classe 2.

Alle due differenti configurazioni circuitali corrispondono livelli di tensione e tipologia delle apparecchiature completamente differenti.

A parità di potenza impegnata e di energia elettrica assorbita è quindi più elevato il flusso luminoso emesso.

Gli impianti in serie, a causa di una inadeguata risposta dinamica dei trasformatori autoregolatori, risentono maggiormente delle oscillazioni di tensione della rete di alimentazione MT, dovute ad esempio alle perturbazioni atmosferiche o a particolari condizioni di esercizio che possono determinare lo spegnimento di intere linee provocando estesi disservizi.

Si prevede la rispondenza alla legislazione regionale vigente circa l'adeguamento dei sistemi di illuminazione pubblica per il contenimento delle emissioni luminose, garantendo al contempo un grado di illuminazione pubblica adeguato alle esigenze di vivibilità, fruibilità e sicurezza degli ambienti esterni illuminati.

Inoltre, l'intervento contribuisce alla diffusione di tecnologie efficienti per gli usi energetici ed a creare nuove buone pratiche nell'adozione di scelte energeticamente sostenibili nelle Pubbliche Amministrazioni.



In genere, la promozione di azioni per l'uso delle risorse rinnovabili e per il miglioramento dell'efficienza energetica può portare effetti benefici sotto molteplici aspetti, partendo innanzitutto dal rispetto dell'ambiente e il contenimento delle emissioni di gas clima-alteranti. L'effetto in questa direzione è ancora più rilevante se si considera che tutti gli interventi nella Pubblica Amministrazione godono di visibilità "pubblica" e possono contribuire con forza alla diffusione della cultura della sostenibilità energetica.

A questi effetti si aggiunge la spinta alla innovazione della Pubblica Amministrazione, l'impatto finanziario sui bilanci delle Pubbliche Amministrazioni. Le spese energetiche rappresentano infatti una quota rilevante nelle spese ordinarie dei Comuni i cui bilanci hanno spesso margini molto stretti, e una adeguata strategia di contenimento delle stesse può avere una ricaduta positiva nel bilancio comunale e quindi per l'intera collettività.

Ne vengono condizionati sia i livelli di illuminazione sia i parametri di valutazione (luminanza, illuminamenti, abbagliamento, uniformità, ecc.).

I livelli minimi di luminanza e/o di illuminamento, di uniformità e di abbagliamento saranno stabiliti rifacendosi a criteri oggettivi quali la sicurezza delle persone, l'intensità del traffico motorizzato, la presenza dei ciclisti e/o pedoni, la tipologia di strada, la presenza di edifici illuminati.

Ai criteri illuminotecnici sarà affiancata l'esigenza del contenimento del consumo energetico che non deve mettere a rischio la sicurezza del traffico e dei pedoni.

Particolare attenzione sarà rivolta al colore della luce, sottolineando come lo sfruttamento delle potenzialità scenografiche della luce sia un mezzo espressivo da usare con moderazione.

La luce sarà intesa come strumento per orientare, distinguere, valorizzare o mettere in secondo piano e non, salvo applicazioni specifiche.

La tecnologia LED porterebbe ad un risparmio energetico del 65%, una riduzione dei costi di manutenzione del 50% e dell'inquinamento luminoso del 90%.

Tra i vincoli illuminotecnici merita una citazione il contenimento della luce emessa verso l'alto, causa del cosiddetto "inquinamento luminoso".

Dal PdR vigente viene prescritto quanto segue:

"I nuovi corpi illuminanti, per il particolare ambito urbano in cui saranno inseriti, dovranno accostarsi alla tradizione pugliese e possedere requisiti di qualità, anche con riferimento alle finiture dei materiali." ... "Il sistema di illuminazione dovrà essere il risultato di un progetto unitario, quindi i nuovi corpi illuminanti dovranno essere del tutto simili a quelli esistenti.



Non è consentito l'utilizzo di tubi al neon in vista."

Infine il sistema di illuminazione dovrà essere consono per chi ha problemi di vista ed essere funzionante anche nelle ore serali.

Dotazione di rete wi-fi nel centro storico

L'Amministrazione comunale nell'ambito del Programma intende sperimentare un sistema wireless (senza fili) al fine allargare la diffusione di Internet in una zona come quella del Centro Storico appunto, priva di una rete telefonica efficiente per la connessione via cavo in rete.

Tale soluzione, oltre ad essere più economica e più veloce da realizzare, elimina i notevoli disagi creati ai residenti per l'apertura di scavi in sede stradale, in caso di reti sotterranee, e non danneggia l'estetica delle facciate dei palazzi, nel caso di linee aeree.

Il Wi-Fi (Wireless Fidelity) permette di accedere ad internet senza fili grazie alle Wireless Lan (WLAN). Le WLAN sono infatti la realizzazione via radio, cioè senza l'utilizzo di cavi, di una rete locale che, attraverso antenne a bassa potenza, offre copertura di tipo cellulare nella quale è possibile attivare più utenti senza che interferiscano tra di loro.

Lo standard di Wi-Fi si sta rapidamente affermando attraverso il concetto di Hot Spot, cioè di area a frequentazione pubblica in cui esiste un servizio di accesso Wi-Fi da parte di Wireless Internet Service Provider (WISP). Le aree di maggiore interesse oggi identificabili sono: strutture alberghiere, istruzione, musei ed esposizioni, pubblica amministrazione, biblioteche, luoghi pubblici in genere.

Per utilizzare il servizio occorre essere dotati di un personale computer oppure un palmare con collegamento Wi-Fi.

L'attuazione di tale sistema potrà avvenire in via sperimentale nel centro storico attraverso l'installazione di ripetitori radio e sottoscrivendo una convenzione con un gestore di servizi.

Installazione di un sistema integrato di videosorveglianza

L'Amministrazione comunale di Bisceglie intende adottare scelte programmatiche e conseguenti provvedimenti amministrativi tendenti non solo alla valorizzazione di tutte le risorse presenti nel territorio comunale ma anche al raggiungimento di un livello adeguato di sicurezza per i cittadini così da promuovere lo sviluppo socio-economico della città ed il miglioramento della qualità della vita.

A seguito degli atti di teppismo, degli scippi, delle rapine e delle aggressioni perpetrati ai danni di residenti e turisti all'interno del Centro Storico nonché dei preoccupanti atti



vandalici che hanno interessato a più riprese esponenti di rilievo dell'amministrazione pubblica presente e passata della città, si ritiene indispensabile procedere quanto prima alla realizzazione di un sistema di videosorveglianza che possa garantire un maggiore livello di controllo del Centro Storico nel cui perimetro è ubicato il palazzo di Città preso di mira dai più recenti atti intimidatori.

Il sistema di Videosorveglianza ha lo scopo di effettuare monitoraggi e controlli per la sicurezza all'interno del Centro Storico, combinando contemporaneamente servizi di tipo sociale e di tipo Safety and Security.

L'utilizzo di un sistema di telecamere per applicazioni di videosorveglianza, in modo particolare per realtà urbane rappresenta un'evoluzione dei sistemi TVCC tradizionali.

I vantaggi di questo tipo di applicazioni sono notevoli e si possono riassumere in :

a. Ottimizzazione delle risorse dedicate alla sicurezza: i sistemi di videosorveglianza possono controllare vaste aree di territorio senza che si debbano prevedere presidi.

L'utilizzo delle telecamere rappresenta un valido supporto in operazioni mirate di sicurezza in ambito cittadino;

b. Videosorveglianza come strumento di contrasto di fenomeni criminali quali effrazioni, intrusioni, furti, atti vandalici, teppismo, truffe, rapine, aggressioni, scippi.

Un sistema di videosorveglianza del territorio può avere anche un utilizzo in campi differenti da quelli strettamente legati alla sicurezza quali:

a. Monitoraggio del traffico;

b. Valutazioni statistiche sulla frequenza di passaggi di persone o mezzi all'interno di aree delimitate;

c. Monitoraggio delle condizioni ambientali (rilevazione delle condizioni atmosferiche);

d. Scopi turistici (pubblicazione su siti web di immagini);

e. Scopi pubblicitari (manifestazioni pubbliche o sportive ecc.).

In linea di principio un sistema di videosorveglianza urbano è costituito dagli stessi elementi di un sistema di videoripresa TVCC. Le principali differenze sono legate alla tipologia e alle dimensioni delle aree da videocontrollare e alle distanze tra le telecamere e la centrale di videocontrollo.

Questi aspetti hanno una notevole influenza sulla scelta della tecnologia più adatta a rispondere in modo corretto alle esigenze.

Il sistema di videosorveglianza deve fornire una risposta ai seguenti requisiti funzionali:



- a. Acquisire segnali periferici quali video, audio, allarmi, comandi, dati, provenienti da dispositivi installati sul territorio e centralizzare tali informazioni verso una o più postazioni di controllo presidiate da operatori preposti;
- b. Elaborare e memorizzare le informazioni ed i segnali e quindi trasferire alla centrale le informazioni raccolte cercando di ottimizzare i tempi di reazione e di individuazione dell'evento critico, automatizzare eventuali procedure ripetitive e di controllo in ausilio agli operatori;
- c. Rendere disponibili segnali quali immagini, filmati, segnali audio ed informazioni, su richiesta da parte degli operatori accreditati dei centri di controllo con possibilità di fruibilità in real time (flusso live) o in differita attraverso la consultazione delle memorie remote (flusso storico).

Sono comuni ai due sistemi i seguenti componenti:

- a. Punti di ripresa: rappresentati dalle telecamere distribuite sul territorio urbano nelle aree critiche da videosorvegliare. Le telecamere possono essere di tipo fisso, ossia dotate di dispositivo meccanico di sostegno di tipo fisso, oppure mobili ossia dotate di dispositivo elettromeccanico orientabile da remoto dalla centrale operativa. In funzione della caratteristica della telecamera (fissa o mobile) viene scelto anche l'obiettivo, che a sua volta può essere a focale fissa o variabile (zoom). La scelta della telecamera e della sua posizione di ripresa può determinare l'efficacia del sistema di videosorveglianza. Una telecamera dotata di caratteristiche funzionali non adeguate alle necessità o collocata in una posizione non corretta, possono ad esempio determinare l'impossibilità da parte della centrale operativa di videoriprendere correttamente gli eventi che si verificano all'interno dell'area di copertura;
- b. Interfacce di gestione locale e collegamento in periferia: rappresentate dalle apparecchiature necessarie a controllare e a collegare le telecamere con i vari vettori di comunicazione. Possono essere composti dai traduttori su fibra ottica, dai CODEC di trasmissione per reti telefoniche digitali, ecc....;
- c. Vettore di comunicazione: rappresentato dalla rete fisica di trasporto del segnale video che collega la telecamera con la centrale operativa. (Nello studio preliminare di sicurezza effettuato si sono scelte le risorse tecnologiche che presentano il miglior rapporto prestazione/prezzo);
- d. Interfacce di collegamento in centrale: rappresentate dalle apparecchiature necessarie a collegare il vettore di comunicazione con la centrale operativa;



e. Centrale operativa di videocontrollo: rappresentata da tutte le apparecchiature necessarie a selezionare, visualizzare e videoregistrare le immagini che vengono inviate alla centrale operativa. L'elemento primario della centrale operativa è il sistema di visualizzazione ed eventuale archiviazione delle immagini. Le attuali tendenze e la tecnologia porta sempre più verso la diffusione di soluzioni digitali che offrono, rispetto a quelle tradizionali di tipo analogico, una maggiore versatilità.

Il sistema di Videosorveglianza in generale è suddivisibile nelle seguenti macrocomponenti:

- Postazioni di ripresa;
- Sistema trasmissione;
- Centrale operativa nella quale sono collocate le risorse tecnologiche ed umane necessarie per la gestione e consultazione delle immagini provenienti dal campo;
- Sistema di archiviazione dati.

Tale suddivisione logica è la base di partenza dalla quale si è partiti per sviluppare il Sistema proposto.

Il sistema proposto prevede l'installazione in campo di dispositivi di ripresa ad elevate prestazioni, fissi o mobili, a seconda delle posizioni, in modo tale da garantire la copertura delle aree oggetto dell'intervento.

L'intero impianto è composto da:

- telecamere;
- antenne di tipo wireless;
- computer;
- software;
- varie attrezzature hardware.



3. Interventi di eliminazione delle barriere architettoniche e altri interventi atti a garantire la fruibilità di edifici e spazi pubblici da parte di tutti gli abitanti, con particolare riguardo ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani.

3.1. Eliminazione delle barriere architettoniche ed interventi per la fruibilità.

L'ambito di intervento è caratterizzato dalla scarsa attenzione riservata alle esigenze delle categorie deboli, quali bambini, anziani e diversamente abili, sia nei confronti della rete viaria che rispetto alle attrezzature collettive presenti.

È necessario quindi attrezzare le aree pubbliche con soluzioni progettuali attente ai problemi di deambulazione, di sicurezza, di intrattenimento e sosta per le categorie deboli. A ciò si aggiunge il fatto che la pavimentazione esistente, in basolato e asfalto, al di là dei punti dove risulta dissestata, risulta comunque poco congrua per il passaggio di sedie a rotelle, bici, e per la deambulazione di bambini ed anziani.

Inoltre, per quanto riguarda le scale, esse devono prevedere elementi atti a differenziare alzata e pedata (per colore e materiale), e devono essere presenti sistemi di aiuto all'orientamento negli ambiti comuni;

Nell'intero ambito di intervento sono da attuarsi le seguenti prescrizioni:

- **Rampe** di collegamento tra il livello stradale e quello di ingresso agli edifici pubblici;
- **Pedane mobili** poste ai lati della sede stradale per la fruizione dei servizi, delle attività commerciali e ricreative presenti al piano terra degli edifici; detta soluzione è adottabile in considerazione del fatto che la maggior parte dei percorsi del centro storico è di maggior fruizione pubblica per ubicazione o perché sono percorsi che collegano gli spazi e le attrezzature pubbliche principali dell'ambito;
- **Loges** (LINEA DI ORIENTAMENTO GUIDA E SICUREZZA); è un sistema che permette ai non vedenti di orientarsi attraverso la punta del bastone.

Le mappe tattili ed i percorsi per gli ipovedenti sono particolari rappresentazioni o materiali in rilievo visivamente contrastate, studiate per favorire l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi a chiunque ed in particolare a persone non vedenti ed ipovedenti.

Rappresenta pertanto un utile accorgimento per favorire l'accessibilità e la fruibilità di luoghi pubblici.

La rappresentazione schematica dei percorsi riproduce la realtà ma la deforma e la semplifica in modo tale da rendere possibile la comprensione del percorso



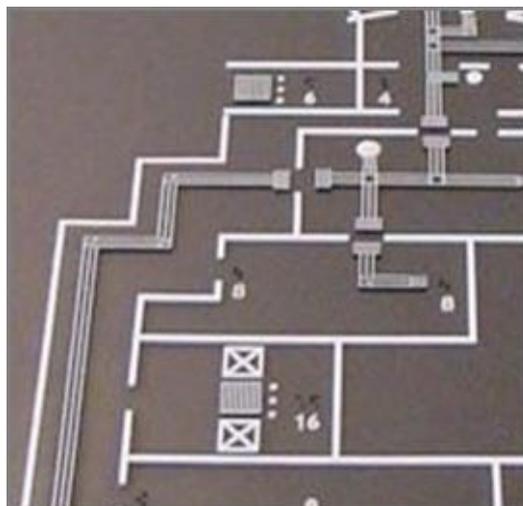
principalmente attraverso il senso del tatto: alcuni elementi vengono ingranditi per essere meglio letti, altri non significativi vengono omessi. In sostanza la rappresentazione dei luoghi non è affatto la copia in rilievo di una normale pianta ma una rielaborazione di essa.

Il codice LOGES è un codice, impresso in elementi modulari della pavimentazione, che garantisce maggiore autonomia e sicurezza ai disabili visivi nei loro spostamenti, integrando il normale sistema di guida "naturale" costituito dalla conformazione dei luoghi (muri, marciapiedi, ecc) e aiutando il disabile a orientarsi. Il codice informativo, di semplice comprensione, fornisce indicazioni direzionali e avvisi attraverso quattro canali.

- Il senso tattile plantare o cinestesico (sensazioni provocate dai movimenti muscolari nella normale attività motoria)
- Il senso tattile normale (attraverso il bastone bianco)
- L'udito
- Il contrasto cromatico.

Nel caso dell'intervento in oggetto si prevede l'eventuale sostituzione del basolato in corrispondenza dei percorsi.

Il sistema LOGES è quindi un linguaggio in grado di garantire una maggiore autonomia e sicurezza ai disabili visivi nei loro spostamenti.



Immagini del sistema LOGES.

- **Corrimano illuminanti a doppia altezza**, da installarsi negli ambiti meno illuminati del centro storico, oppure ove vi siano gradinate particolarmente ripide, anche e soprattutto ove è prevista la fruizione da parte di bambini;



- **Elementi antisdrucchio** per impedire scivolamenti e cadute, soprattutto a soggetti con difficoltà motorie;
- **segnaletica** in collocazione appropriata in modo da rendere facilmente identificabile il percorso utile per raggiungere gli alloggi.



4. Interventi di rigenerazione ecologica degli insediamenti finalizzata al risparmio delle risorse, alla riduzione delle diverse forme di inquinamento urbano, al miglioramento della dotazione di infrastrutture ecologiche e alla diffusione della mobilità sostenibile.

4.1. Risparmio delle risorse.

La progettazione ecocompatibile e la riqualificazione ambientale delle aree urbane, costituisce oggi uno dei punti irrinunciabili delle strategie di rinnovamento urbano nella prospettiva di trasformare e recuperare in chiave bioecologica il patrimonio edilizio di datata e recente edificazione.

Questo richiede che sia le modalità di costruzione dei nuovi assetti fisici, sia l'organizzazione, la gestione e l'adeguamento di quelli esistenti, debbano consentire la massima valorizzazione dei fattori biofisici e micro climatici locali per un generale miglioramento delle condizioni di vivibilità.

In primo luogo avviare un processo di questo tipo significa soddisfare l'esigenza di un miglioramento qualitativo, senza alcun aumento quantitativo, rispondendo ad un requisito base nella direzione della sostenibilità, che prevede l'incremento di efficienza dei sistemi insediativi e delle forme costruite, piuttosto che l'incremento dei flussi e dei loro meccanismi dissipativi (mobilità e scambio di persone, materiali, informazioni, ma anche di consumi e dei residui prodotti da tali scambi).

In secondo luogo - all'interno dell'equazione "aumento dei consumi = aumento della produzione di rifiuti inquinanti" - assume particolare risalto il problema dell'analisi della congruità degli assetti delle aree urbane sotto il profilo tipo-morfologico e tecnologico, in rapporto alla loro incidenza sul contesto ambientale e locale, da un lato, e alla loro capacità di assicurare soddisfacenti condizioni di abitabilità dello spazio costruito dall'altro.

È in tale senso che sono state fatte scelte costruttive e tecnologiche che hanno portato all'utilizzo di materiali bioedili e bioclimatici e impianti tali da garantire il massimo del comfort, della salubrità ambientale e del risparmio energetico.

A livello urbano obiettivo primario è la riduzione delle emissioni inquinanti nell'ambiente attraverso politiche di limitazione del traffico nel centro storico, ma anche nell'area portuale; inoltre l'uso di un sistema di videosorveglianza potrà permettere di ridimensionare notevolmente il passaggio e la sosta delle auto nel centro storico, riducendo di



conseguenza l'inquinamento atmosferico da ciò provocato, e la deturpante presenza delle auto in sosta in un ambiente storico.

Fondamentale importanza inoltre riveste il tema del risparmio delle risorse (suolo, acqua, energia).

4.1.a. SUOLO	4.1.b. ACQUA	4.1.c. ENERGIA
--------------	--------------	----------------

B.4.1.a. SUOLO

Politiche di incentivo all'occupazione ed al recupero degli alloggi vuoti.

In conseguenza della crescente attenzione all'ambiente ed al territorio degli ultimi anni, sono cresciute le strategie volte alla riduzione del consumo di suolo connesso a trasformazioni urbanistiche infrastrutturali. La risorsa suolo infatti è limitata e sostanzialmente non rinnovabile.

Si rende necessario promuovere un'urbanizzazione sostenibile e responsabile, che non significa ridurre l'attività delle costruzioni, ma riqualificare ambiti ed immobili degradati e sottoutilizzati.

L'edificazione diffusa sul territorio - lo *sprawl* - che è l'aspetto principale del consumo di suolo, causa infatti gravissimi sprechi. Essa infatti rende obbligatorio l'impiego quotidiano dell'automobile, provoca un aumento parossistico del traffico, dei consumi energetici, della proliferazione di strade che a loro volta aumentano il consumo di suolo, aggrava l'inquinamento dell'aria e dell'acqua, incide negativamente sui redditi e sull'impiego del tempo delle persone, riduce la coesione sociale.

E' in questa ottica che si collocano gli interventi di riqualificazione delle piazze del nucleo storico e il ripristino dei volumi originari a completamento degli isolati.

Ma soprattutto saranno attivate politiche di incentivo al recupero ed all'occupazione dei molteplici alloggi vuoti o sfitti presenti nel nucleo antico.

Ne consegue che detti interventi non derivano soltanto da motivazioni di natura sociale e culturale, ma rispondono anche alla necessità di ridurre il consumo di suolo, ed attivare conseguenti politiche di ecologia urbana e risparmio di risorse.

Incentivi all'installazione di impianti geotermici.

Per energia geotermica si intende quella energia contenuta, sotto forma di "calore", all'interno della terra.

Il terreno, grazie alla propria elevata inerzia termica, risente in modo marginale delle



variazioni giornaliere e stagionali di temperatura. Infatti nel corso dell'anno la temperatura del terreno varia soltanto negli strati più superficiali, mentre si mantiene costante e pari al valor medio della temperatura dell'aria esterna in loco negli strati più profondi. Nel nostro clima tale temperatura media è significativamente più bassa della temperatura dell'aria esterna in estate e della temperatura di comfort estivo. La profondità alla quale si raggiunge questa condizione di stabilità termica dipende dalla natura del terreno, varia tra i 4 – 6 metri per un terreno di tipo argilloso e 6 – 8 metri per un terreno di tipo sabbioso.

Date queste caratteristiche, il terreno può essere utilizzato come serbatoio per assorbire il calore estratto dagli edifici e raffrescare/riscaldare gli ambienti interni. A questo risultato si può pervenire favorendo lo scambio termico tra edificio e terreno.

L'accoppiamento termico edificio – terreno può essere realizzato in modo efficace facendo circolare un fluido termovettore (aria o acqua) fra edificio e terreno; il fluido, sfruttando il salto termico tra ambiente interno e terreno, asporta il calore dal primo e lo riversa nel secondo, scorrendo in appositi scambiatori interrati. L'utilizzo di un fluido termovettore richiede energia elettrica per la circolazione del fluido stesso, cioè per un ventilatore nel caso di aria e per una pompa nel caso di acqua, e quindi presenta consumi modesti.

In particolare, un sistema con pompa di calore geotermica è un dispositivo elettrico, senza nessuna combustione e senza fiamma, al cui interno, attraverso l'utilizzo di un piccolo compressore frigorifero, di un circuito contenente refrigerante ecologico e di due scambiatori di calore, viene prodotta acqua calda o talvolta acqua fredda, sfruttando l'energia naturale trattenuta nel suolo. Il termine geotermico è improprio in quanto viene estratta dal suolo energia solare, immagazzinata nei primi strati del terreno.

Le pompe di calore forniscono inoltre tutta l'acqua calda per uso sanitario di cui si ha bisogno. Questa tecnologia, oltre a produrre energia ecologica, può essere associata a qualsiasi impianto di riscaldamento o raffrescamento interno; inoltre può essere utilizzata con qualsiasi tipo di terreno ed è indipendente dall'ubicazione dell'intervento .

Un sistema geotermico è costituito da tre parti fondamentali: la pompa di calore, una o più sonde, gli scambiatori.

La pompa di calore geotermica.

La dizione pompa di calore geotermica viene usata in maniera generica per indicare varie tipologie di sistemi che utilizzano il terreno, l'acqua di falda o i grandi specchi



d'acqua di superficie come serbatoio termico. L'ASHRAE ha individuato una nomenclatura standard per differenziare i vari tipi di sistemi geotermici a pompa di calore. Questi sono: pompe di calore accoppiate al terreno (Ground-Coupled Heat Pumps – GCHPs), pompe di calore ad acqua di falda (Ground Water Heat Pumps – GWHPs) e pompe di calore ad acqua di superficie (Surface Water Heat Pumps – SWHPs).

Le Ground-Water Heat Pumps.

La pompa di calore ad acqua di falda (GWHPs) trova la sua attrattiva nel fatto che può attingere alla sorgente termica con lo scavo di due soli pozzi (l'uno di presa e l'altro di reiniezione) fino al livello della falda. Una sola coppia di pozzi può essere sufficiente alle esigenze di grandi edifici.

Una pompa di calore è costituita da diversi componenti all'interno dei quali circola, in un sistema chiuso, un fluido che viene sottoposto a cambiamenti di stato durante i quali si realizzano le variazioni di temperatura e conseguentemente gli scambi termici con l'ambiente interno (da riscaldare o raffreddare) e l'elemento esterno (utilizzato come sorgente di calore o come sistema in cui espellere il calore estratto dall'ambiente interno raffreddato). Nello specifico il sistema comprende:

- un compressore che incrementa la pressione e la temperatura del fluido del circuito che entra nel compressore allo stato di vapore;
- uno scambiatore di calore (condensatore) nel quale il vapore riscaldato, cedendo calore all'ambiente da riscaldare (nella modalità di funzionamento per riscaldare) o all'esterno (nel caso di funzionamento per raffreddare), condensa e passa allo stato liquido;
- una valvola di espansione che raffredda ulteriormente la temperatura del liquido e ne abbassa la pressione;
- un ulteriore scambiatore di calore (evaporatore) nel quale il liquido a bassa pressione e bassa temperatura uscente dalla valvola di espansione è in grado di assorbire calore (sia da una sorgente "fredda" - quale il sottosuolo - nella modalità di funzionamento per riscaldare, sia dall'ambiente interno quando il sistema funziona nella modalità di raffreddamento) e passare quindi nuovamente allo stato di vapore, da cui riprende un nuovo ciclo di lavoro.

I sistemi di riscaldamento interni possono essere di qualsiasi genere: a pavimento, a parete, soffitto radiante, radiatore, battiscopa, ventilconvettore o unità ad aria; il raffrescamento estivo può avvenire in modo naturale, collegando gli scambiatori geotermici direttamente al sistema interno (raffrescamento passivo) o utilizzando le



pompe di calore reversibili (raffrescamento attivo).

L'efficienza di una pompa di calore è rappresentata dal coefficiente di prestazione COP, inteso come rapporto tra l'energia termica resa al corpo da riscaldare e l'energia elettrica consumata. Il COP riportato nei dati dei costruttori viene definito in base alla norma EN255, secondo cui l'energia elettrica assorbita da considerare nel calcolo del COP include il consumo del ventilatore o dei ventilatori e/o l'energia elettrica necessaria al pompaggio dei fluidi attraverso gli scambiatori di calore, il tutto a condizioni medie di funzionamento. Valori da considerare sufficienti di COP per pompe di calore a sonda geotermica (con sonda a 0°C e fornitura d'acqua a 35°C) è 4.0. Il vantaggio dell'impiego della pompa di calore sta nel fatto che tale sistema consente di fornire più energia (sotto forma di calore, forma di energia poco pregiata) di quella elettrica (forma di energia pregiata) necessaria al funzionamento.

Le prestazioni di una pompa di calore variano sensibilmente in funzione delle temperature della sorgente e utenza. In particolare, più queste temperature sono vicine tra loro, migliori sono le prestazioni, sia in termini di potenza fornita che in termini di COP, o rapporto tra energia termica fornita ed energia elettrica assorbita.

Per questo motivo è consigliabile adottare sistemi di distribuzione del calore funzionanti a temperatura più bassa possibile.

Le sonde geotermiche.

Le sonde geotermiche sono costituite da tubi in plastica (polietilene). Vengono poste in opera attraverso perforazioni verticali spinte solitamente a profondità tra 50 e fino a 150 metri e permettono di non sentire le variazioni di temperatura giornaliere e stagionali.

Le sonde geotermiche assumono particolare importanza anche in occasione del risanamento di vecchi sistemi di riscaldamento, rispettando l'Ordinanza sulla protezione dell'aria. Il foro, dopo l'inserimento della sonda, viene ritombato interamente con cemento, acqua e bentonite che viene iniettata a pressione. Nei tubi in polietilene viene immesso un liquido termico che assorbe l'energia immagazzinata nel sottosuolo. Questo liquido scorre nella sonda dal sottosuolo allo scambiatore di calore costituendo un vero e proprio ciclo termico. Nello scambiatore di calore il calore viene sottratto al liquido e attraverso una pompa di calore portato a un livello termico più elevato così da poter essere utilizzato per il riscaldamento. Il liquido termico raffreddato viene riportato attraverso il circuito della sonda nel sottosuolo dove viene nuovamente riscaldato dal calore del terreno. L'impianto può essere disegnato in modo da essere utilizzato in estate



per il raffreddamento. Per il calcolo dell'impianto della sonda geotermica vengono utilizzati parametri come la richiesta di calore, le ore di funzionamento dell'impianto e la consistenza rocciosa del sottosuolo prevista. Il calore ottenibile è di circa 1 kW per una profondità della sonda di 15-25 m.

La posa in opera di sonde geotermiche non richiede una concessione per l'utilizzazione di acqua ma solo una notifica.

Parametri per dimensionamento di sonde geotermiche:

Tipo di terreno: il fattore essenziale da rispettare per la progettazione di un sistema a sonde geotermiche, è la conducibilità termica del sottosuolo. La potenza d'estrazione è proporzionale alla conducibilità termica.

Umidità naturale del suolo: essa migliora la conducibilità termica e garantisce un buon contatto tra sonda e sottosuolo.

Acque sotterranee: quando una sonda geotermica penetra in una falda freatica che presenta una velocità di scolo eccedente di qualche centimetro al giorno, la quantità di calore utilizzabile aumenta sensibilmente.

Materiale per la sonda: grazie alla loro maneggevolezza, alla buona resistenza alla corrosione ed al prezzo vantaggioso, i tubi in polietilene si sono imposti quale materiale costituente le sonde. La parete dovrebbe essere il più sottile possibile (aspetto termico) e resistere all'azione del terreno.

In base alla tipologia di scambiatore si distinguono tre soluzioni di impianto: verticale, orizzontale, compatto. Nel caso del centro storico di Bisceglie sarebbe auspicabile la tipologia verticale.

Questo tipo di scambiatore consiste in una semplice tubazione ripiegata ad U che consente di far scendere il fluido vettore all'interno di un pozzo profondo e di risalire dopo avere scambiato potenza termica con il terreno. Per gli scambiatori verticali sono possibili due differenti circuitazioni: a) a collettore centrale di alimentazione di una batteria di scambiatori disposti su di una grande area; b) a disposizione diffusa con piccoli sistemi a pompe di calore indipendenti al servizio delle diverse zone di un edificio.

La realizzazione degli scambiatori verticali presenta costi elevati per lo scavo di pozzi profondi anche più di 25 m (lunghezza all'unità di potenza frigorifera installata compresa tra 15 e 25 m/kW). La loro progettazione deve tenere conto della mutua influenza termica; per questo essi devono essere distanziati l'uno dall'altro di almeno 7-8 m. Il materiale delle tubazioni riveste particolare importanza per le esigenze della posa in opera, per la sua resistenza termica e per la richiesta di manutenzione.



Per ridurre la resistenza termica complessiva del pozzo si continuano a condurre studi sulla possibilità di adottare materiali di riempimento o cementi ad alta conduttanza termica. E' quasi sempre necessario prevedere prima della progettazione un'indagine geotermica conoscitiva sulle caratteristiche del terreno per non commettere costosi errori di sotto - o sovra-dimensionamento delle superfici di scambio.

L'amministrazione Comunale potrebbe prevedere incentivi per l'installazione di questo tipo di impianti.

A livello edilizio, si prescrivono interventi atti a limitare il consumo di acqua ed energia.

4.1.b. ACQUA

Interventi puntuali per il risparmio della risorsa idrica.

- Dispositivi per il recupero delle acque meteoriche

Per il recupero e riutilizzo delle acque meteoriche provenienti dalle superfici pavimentate delle piazze e dei cortili interni può essere individuato un sistema di captazione ed accumulo delle acque che possono essere utilizzate per la pulizia delle strade, per l'innaffiamento degli spazi verdi, per alimentare eventuali fontane di progetto nelle piazze oggetto di interventi di riqualificazione.

Per il recupero delle acque meteoriche dai tetti degli alloggi si possono ripristinare le cisterne di raccolta al piede degli edifici, e con sistema di sollevamento alimentare poi le cassette di risciacquo dei wc e le lavatrici.

- Dispositivi per la limitazione del volume d'acqua ad usi domestici

Da studi condotti sulla disponibilità idrica procapite nei paesi poveri d'acqua, emerge un quadro preoccupante, e questo in un'epoca in cui per lo scarico dei wc o per l'irrigazione del verde usiamo ancora acqua potabile. Va da sé che a causa dell'inquinamento ambientale la depurazione delle acque diventerà sempre più costosa. Pertanto si può pensare all'utilizzo di:

- cassetta di risciacquo wc a doppio tasto, per consentire di regolare la quantità di risciacquo attraverso la batteria di scarico (9/4 litri) pur mantenendo il volume di spinta di risciacquo a nove litri a garanzia di igiene.
- rubinetti con apertura a levetta, a ridotto consumo d'acqua. Il numero degli



apparecchi necessario per ciascun alloggio è di 3 unità, (lavandino, bidet e lavelli della cucina).

4.1.c. ENERGIA

Interventi puntuali per limitare i consumi energetici.

- **Riduzione perdite di calore**

Per la riduzione delle perdite di calore si utilizzerà per le murature verticali all'interno dell'intercapedine della muratura a cassetta un pannello isolante in **sughero**. Esso è un manufatto leggero di sughero biondo naturale purissimo, compresso in alta frequenza (senza collanti), imputrescibile inodore, ecologico, coibente, traspirante, fonoassorbente atossico, antistatico, auto estinguente (classe 2 e 1), inattaccabile dagli animali e di durata illimitata. Lo stesso isolamento sarà usato per il solaio tra il piano terra e il piano interrato.

Per il solaio di copertura è previsto un isolamento con pannelli Celenit che sono pannelli in fibra di abete mineralizzata legate con cemento Portland. Si tratta di isolante naturale con ottime caratteristiche di isolamento termico, comportamento all'umidità e durata nel tempo. Infatti le lunghe fibre di abete, mineralizzate e ricoperte dal leggero involucro minerale, costituito da finissime particelle di cemento Portland ad alta resistenza, vengono a formare sotto pressione un involuppo resistente e leggero altamente isolante: almeno il 20% in più rispetto al prodotto legato con il cemento alla magnesite. Ciò comporta una pari riduzione di spessore dei pannelli impiegati, col conseguente risparmio del 20% nei costi.

- **Ventilazione naturale**

L'inquinamento dell'aria interna è un problema di recente definizione, è solo da poco tempo che le attività di ricerca hanno prodotto risultati significativi sulle concentrazioni di inquinanti interni, sull'identificazione delle sorgenti di inquinamento, sui relativi tassi di emissione e sulla valutazione che tale inquinamento ha sulla salute degli abitanti; risultati che consentono, comunque di delineare strategie di protezione e controllo degli spazi costruiti dalle azioni nocive.

Per la ventilazione naturale si possono realizzare in copertura, delle aperture regolabili e orientabili secondo la direzione del vento, così da ottenere correnti di tiraggio attraverso le quali favorire l'espulsione dell'aria. Si possono anche realizzare delle torri di



captazione/di estrazione dell'aria che attraversano gli appartamenti e con un sistema di griglie e finestre antiribalta creano un'adeguata ventilazione naturale degli ambienti, oppure realizzare delle bocche di emissione, da collocare sulle pareti esterne di bagno e cucina, opportunamente schermate con griglie, nonché la realizzazione di facciate ventilate.

- **Ombreggiamento e illuminazione naturale**

Per l'ombreggiamento e l'illuminazione naturale, è utile predisporre ampie superfici vetrate sulle pareti esposte a nord, dotando le stesse di lamelle frangisole. Si possono utilizzare Siemens daylight system, cioè sistemi per migliorare e potenziare l'illuminazione negli ambienti interni, sfruttando ed esaltando le caratteristiche proprie della luce naturale (resa dei colori, differente intensità giornaliera e annua) e superandone gli svantaggi (surriscaldamento estivo, abbagliamento). I sistemi cercano di produrre la più alta trasmissione luminosa riducendo il carico termico. Il tipo di brise-soleil proposto è il sistema a veneziane, il quale si basa sull'uso combinato di un frangisole traslucido composto di lamelle prismatiche e di una veneziana con lamelle in alluminio perforato. Può essere installato in ogni momento e permette di posizionare le lamelle manualmente e semplicemente e grazie alle lamelle traforate, garantisce una buona trasparenza senza fenomeni di abbagliamento.

- **Dispositivi di limitazione dei consumi elettrici.**

L'illuminazione domestica incide per il 16% sui costi della bolletta elettrica, quindi, quasi un quinto dell'energia consumata in casa è utilizzata per illuminare le nostre stanze. L'utilizzo di lampade a basso consumo al posto delle comuni lampade ad incandescenza comporta un notevole risparmio energetico. Nelle lampade tradizionali buona parte dell'elettricità, circa il 95%, viene trasformata in calore e non in luce e quindi sprecata.

Le "lampade a scarica di gas" o "lampade a fluorescenza" assorbono circa un quinto dell'energia richiesta da una tradizionale lampadina. Grazie al minimo assorbimento e alla lunga vita utile garantiscono non solo un risparmio in bolletta, ma anche un minor impatto ambientale e costi più bassi di manutenzione.

Presenti sul mercato in differenti tipologie (lampade ad alogenuri e a trifosfori) le lampade a basso consumo hanno una superiore efficienza energetica (lumen/Watt), che è dalle 5 alle 15 volte maggiore rispetto a quelle tradizionali. Se le lampade ad alogenuri garantiscono un risparmio del 20% rispetto a quelle tradizionali, quelle a trifosfori



migliorano le prestazioni di un altro 30%, hanno una resa cromatica migliore del 25%, contengono in media 5 mg di mercurio contro i 15 mg di quelle ad alogenuri e hanno una vita più lunga del 140% 12.000 ore contro 5.000. Costano anche di più ma la spesa si ammortizza rapidamente.

Queste lampade sono indicate per tutti gli usi prolungati: zone giorno, giardini, scale condominiali e nel vasto settore degli usi professionali, dai negozi all'illuminazione pubblica.

Facciamo un esempio pratico: sostituiamo una lampadina tradizionale con una a fluorescenza compatta, che dura 10.000 ore; se la lampadina rimane accesa 5 ore al giorno per 340 giorni l'anno lavora 1.700 ore/anno. Per un solo punto luce da 100W, al costo attuale dell'energia, si risparmiano circa 20 euro l'anno. Inoltre l'energia risparmiata evita l'immissione nell'atmosfera di 56 kg di anidride carbonica.

4.2. Riduzione di forme di inquinamento urbano.

Politiche di limitazione del traffico veicolare.

Il problema della fruizione della parte storica di Bisceglie ha due risvolti, uno legato alla accessibilità ed un secondo legato al problema della sosta.

La domanda per posti auto nell'area risulta superiore all'offerta. Ciò genera gravi fenomeni di sosta irregolare con conseguente intralcio alla circolazione sia veicolare che pedonale, in particolare nelle ore serali.

I problemi legati alla mobilità possono essere risolti:

- delimitando aree a traffico limitato e zone pedonali;
- regolamentando la sosta a pagamento su strada;
- individuando ambiti strategici dove posizionare parcheggi;
- regolamentando strategie per scoraggiare l'utilizzo dell'auto per raggiungere il centro.

L'obiettivo del Programma è quello di migliorare l'accessibilità e la frequentazione dei luoghi di interesse pubblico e restituire alla mobilità pedonale e ciclopedonale l'Ambito 1, ad oggi assorbito dal traffico e dalla sosta.

Eliminazione antenne.

La realizzazione dell'intervento ridurrà drasticamente l'inquinamento da onde elettromagnetiche legate alle emissioni delle antenne radio e tv nel centro urbano



storico. Ciò sarà fondamentale per salvaguardare la salute dei cittadini, ma consentirà anche di liberare un ambito di particolare pregio storico-architettonico dalla presenza deturpante di antenne e cavi elettrici aerei che ad oggi caratterizzano l'ambito.

4.3. Diffusione della mobilità sostenibile – percorsi e attrezzature per la mobilità ciclopedonale.

Le politiche di area vasta trattate all'interno del PUMAV (Piano Urbano di Mobilità di area Vasta) si pongono come uno degli obiettivi fondamentali quello di offrire una risposta diversificata e sostenibile alle molteplici esigenze della mobilità sul territorio. In coerenza con tali finalità, il Comune di Bisceglie può portare avanti una serie di progetti legati alla mobilità intelligente e sostenibile a scala urbana che possono trovare sperimentazione proprio nel centro storico.

Razionalizzazione trasporto merci

La realizzazione di una logistica urbana per il trasporto delle merci potrà avvenire attraverso la pianificazione della distribuzione commerciale a servizio della PMI, che si insedierà nel Centro storico, con l'individuazione di un sito per la raccolta della merce e l'adozione di mezzi elettrici per la consegna all'interno del Centro Storico.

Metro del mare

La realizzazione di un metro del mare contemplerà l'utilizzo dei traghetti a combustione ad idrogeno ed ad elettricità fotovoltaica al fine di non contribuire all'inquinamento delle acque costiere. Inoltre in questo modo si contribuirà a realizzare un collegamento marittimo con la città di Bari sia per intercettare il turismo marittimo che approda nel capoluogo di Regione sia per offrire un collegamento più veloce ai cittadini della BAT che hanno necessità di raggiungere il capoluogo. Questo collegamento è sicuramente strategico per la città di Bisceglie essendo la città della BAT più vicina a Bari.

Completamento della rete di piste ciclabili in area portuale e centro storico – INTERVENTO PRIORITARIO.

Il termine pista ciclabile sta ad indicare un percorso lungo il quale vengono predisposti particolari apprestamenti per agevolare il transito delle biciclette.

In genere le piste ciclabili si possono differenziare in:



- Categoria A: piste ciclabili su sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, completamente separate dalla restante viabilità attraverso idonei spartitraffico longitudinali rialzati;
- Categoria B: piste ciclabili su corsia riservata, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore e ubicata in destra rispetto a quest'ultima; percorsi delimitati da strisce orizzontali ovvero cordoli smussati sugli angoli (Hmax.=10cm) sulla stessa carreggiata auto veicolare;
- Categoria C: corsie ciclabili dove il percorso si svolge sulla stessa carreggiata auto veicolare senza nessun elemento di demarcazione. Lungo tali percorsi deve essere approntata una segnaletica appropriata che imponga una disciplina alla circolazione.

Gli obiettivi generali che il progetto persegue sono, da una parte, il rispetto e la valorizzazione dei caratteri morfologici del territorio, nonché delle preesistenze storico-architettoniche e ambientali caratterizzanti il sito, dall'altra, la valorizzazione e la qualificazione delle relazioni, degli spazi urbani e dei modi d'uso caratterizzanti il contesto. L'obiettivo che ci si è posti è stato quello di operare all'interno di un'area urbana mediante un intervento per nulla invasivo per il contesto procedendo quindi a:

- favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il tessuto urbano contermini;
- valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi;
- accrescere la dotazione dei servizi dell'ambito storico;
- migliorare la qualità fruitiva ed ambientale della città attraverso la realizzazione di un tracciato ciclabile in modo da raggiungere più elevati standard anche di tipo ambientale.

Inoltre il progetto mira anche a soddisfare esigenze diverse quali:



- incremento della dotazione dei servizi cittadini e delle opere infrastrutturali, mediante la realizzazione di un percorso dedicato ai velocipedi, che dovrà congiungere diversi ambiti cittadini;
- miglioramento della fruibilità del centro cittadino;
- miglioramento della qualità della vita del centro abitato;
- riduzione del traffico veicolare;
- miglioramento della viabilità carrabile.

A livello di progetto è importante definire un sistema di infrastrutture il più possibile completo. Esso deve rendere realistico l'uso della bicicletta in alternativa all'auto, almeno per gli spostamenti principali.

Alcuni caratteri fondamentali del trasporto in bicicletta, certamente condizionanti una rete di percorsi ciclabili, sono:

- **Congruità:** fare una rete ciclabile non basta, occorre fare in modo che l'utente sia indotto naturalmente e liberamente ad utilizzarla. Per questo motivo occorre conoscere profondamente le caratteristiche del trasporto veicolare. Una rete ciclabile deve essere adeguata ad una ragionevolmente ampia possibilità di scelta del percorso; quanto più essa garantirà la connessione a più destinazioni, tanto più essa sarà congrua.

- **Celerità:** poiché il ciclista deve contare essenzialmente sulla propria prestazione fisica per spostarsi, è logico attendersi che sia infastidito da inutili tortuosità del tracciato che tendano ad allontanarlo da quello che gli sembra il percorso più diretto.

In opposizione alla tortuosità è stato definito il coefficiente di celerità, dato dal rapporto fra la lunghezza del percorso più breve (all'interno della rete) che collega una coppia origine-destinazione e la loro distanza in linea d'aria.

- **Sicurezza:** Questo è forse il carattere più importante perché può condizionare pesantemente la scelta del percorso e in definitiva, un alto o un basso utilizzo della rete ciclabile.

Garantire un buon livello di sicurezza è importante per tutti gli utenti ma in particolare per quelli più deboli come gli anziani, i bambini e disabili.

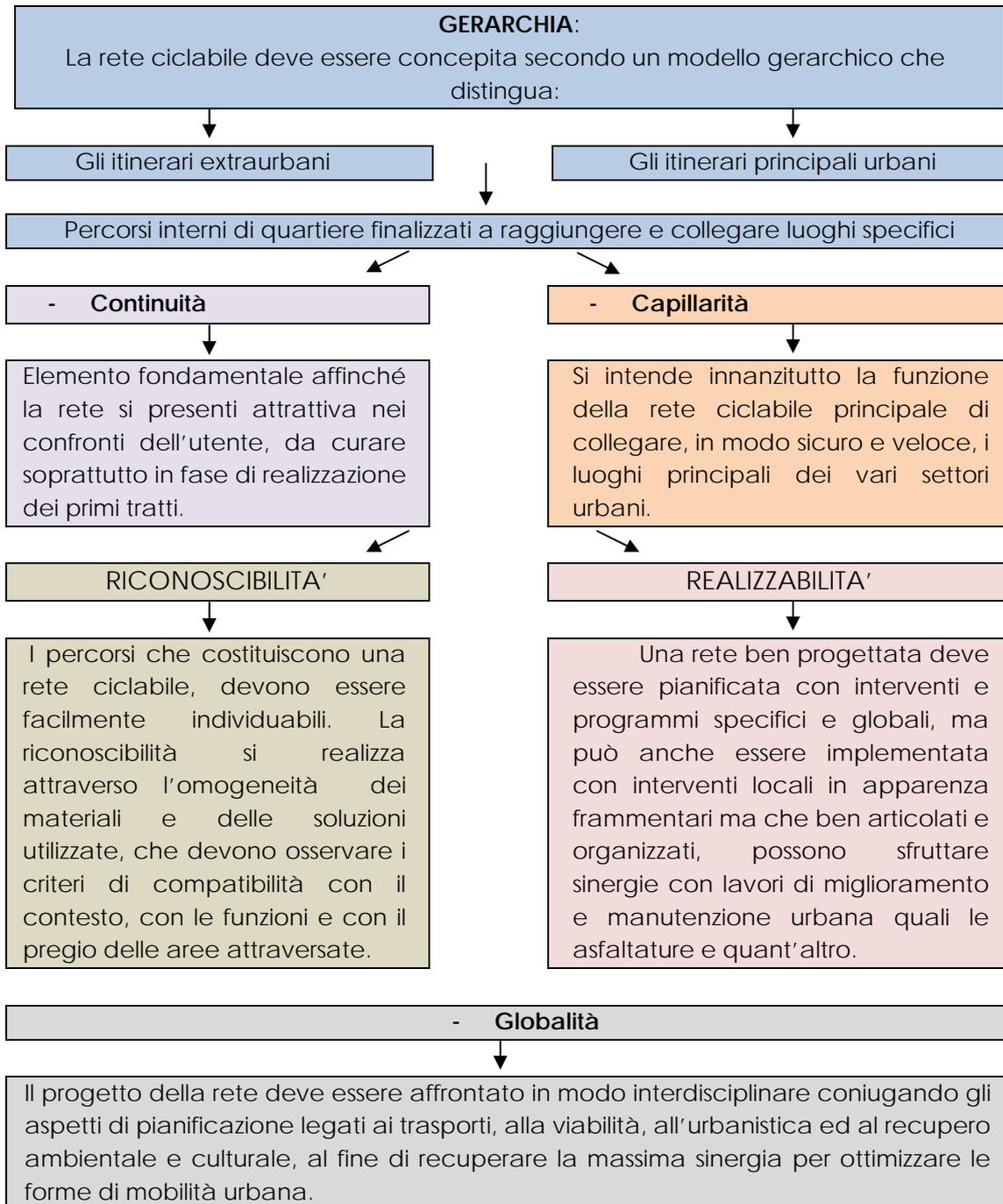
Occorre distinguere due componenti:

- **La sicurezza soggettiva o percepita:** analisi confermano che il ciclista occasionale è portato ad evitare situazioni di promiscuità con traffico veicolare veloce e/o intenso.



- La sicurezza oggettiva o della circolazione: dipende dalla geometria stradale e dal tipo di controllo e di manovre che si hanno alle intersezioni.

I principali criteri qualitativi di una rete ciclabile sono:



Gli interventi di mobilità ciclabile servono in primo luogo ad elevare la qualità della vita nel centro abitato, ma in contemporanea alla protezione delle "utenze deboli" (bambini ed anziani).

Bisceglie ha già realizzato e sta realizzando importanti interventi a favore della mobilità ciclistica. L'obiettivo principale è quindi quello di favorire gli assi a forte domanda di



spostamenti, che costituiscono un primo livello di rete ciclabile sicura a servizio delle principali funzioni urbane della città.

In prima battuta le principali aree ed assi urbani da riqualificare a livello pedonale e ciclabile suscettibili di ulteriori e successivi ampliamenti sono:

- il centro storico;
- l'asse: stazione-centro storico-porto;
- l'asse: lungomare ovest-porto-lungomare est;

Il tracciato ciclabile proposto ha come finalità non solo collegare i punti principali del centro cittadino, ma diviene al contempo strumento per migliorare la fruizione del tessuto urbano da parte dei cittadini e migliorare la qualità ambientale complessiva attraverso la riduzione del traffico veicolare che causa alti livelli di inquinamento acustico ed atmosferico.

Da una parte la pista deve provvedere alla sicurezza dei velocipedi, dall'altra separare gli stessi dal traffico veicolare. Il codice della strada, infatti, obbliga i ciclisti ad utilizzare un percorso preferenziale, quando disponibile.

Il progetto, quindi, come detto prevede la realizzazione di un tracciato ciclabile, per uno sviluppo lineare complessivo di circa 2000 ml per un percorso che si sviluppa intorno al centro storico, a cui si aggiungono percorsi radiali di collegamento agli altri quartieri cittadini.

In particolare i tracciati previsti dovranno ricongiungersi ai tratti già esistenti che interessano via La spiaggia, via N. Sauro, via della Repubblica, via Prussiano, in coerenza con quanto previsto nel DPP al redigendo PUG.



generale gli attraversamenti delle carreggiate stradali da parte dei ciclisti vanno effettuati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, con comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni e con i dovuti adattamenti che l'utenza ciclistica richiede. I raggi di curvatura orizzontale lungo il tracciato saranno superiori a m. 5.00 (misurati dal ciglio interno della pista) e la pendenza complessiva del tracciato ciclabile, valutata su basi chilometriche non supererà il valore limite del 2% stabilito dalla normativa. Lungo il tracciato sarà prevista l'installazione di specifica segnaletica verticale. Per garantire livelli di sicurezza accettabili anche nelle ore serali e notturne, occorre un'appropriata illuminazione che renda ben visibili ostacoli permanenti o restringimenti temporanei della carreggiata nonché la presenza di incroci.

Realizzazione di posteggi per il noleggio automatico delle biciclette (bike sharing) - INTERVENTO PRIORITARIO.

La strategia delle "bike sharing", un innovativo sistema di noleggio biciclette automatico, è uno degli strumenti per la riduzione del traffico autoveicolare privato, che negli ambiti di forte congestione urbana offre un'alternativa rapida, economica, funzionale e salutare rispetto alla mobilità autoveicolare come ampiamente dimostrato da numerosissimi progetti avviati da tempo in diverse città dell'Unione Europea e recentemente anche in alcuni Comuni Italiani.

Il progetto dovrà inquadrarsi in uno scenario generale riguardante l'intera area urbana. Verrà valutata prioritariamente la presenza di postazioni di bike sharing nei punti generatori/attrattori di mobilità come nodi di interscambio tra il trasporto pubblico e privato (centro urbano, stazioni, fermate degli autobus, parcheggi), aree prospicienti edifici pubblici con forte vocazione al ricevimento di pubblico (uffici pubblici aperti al pubblico, ospedali, strutture scolastiche, etc...) e percentuale di bici equipaggiate di idonea attrezzatura per il trasporto dei bambini.

Il progetto di sistemi di bike sharing costituisce un'opportunità per diffondere presso i cittadini una cultura della mobilità sostenibile, che sia rivolta a restituire alle strade e agli spazi pubblici dei centri urbani un livello di vivibilità troppo spesso trascurato di fronte all'enorme aumento del traffico autoveicolare privato degli ultimi decenni.

La riduzione del traffico autoveicolare privato comporta infatti anche un forte cambiamento nell'abituale comportamento quotidiano di numerosissimi cittadini che utilizzano unicamente l'autoveicolo privato per la gestione della propria mobilità urbana.



Un cambiamento di mentalità e di abitudini, spesso radicate, è talvolta l'ostacolo maggiore di fronte all'introduzione e alla diffusione di tecnologie più moderne, efficienti, sane ed economiche.

Nella proposta progettuale andranno riportate le iniziative intraprese dal Comune, anche in partenariato con soggetti privati, per la diffusione e la promozione della mobilità sostenibile, quali: laboratori nelle scuole, campagne informative, incontri di consultazione ed informazione con i cittadini, adesioni alle giornate europee e nazionali per la limitazione del traffico autoveicolare.

Oltre al numero, alla diffusione e alla durata delle iniziative proposte sarà valutata la sinergia con il progetto proposto di bike sharing.

Il bike sharing è pensato soprattutto come strumento d'incentivo a chi usa mezzi di trasporto collettivo che non conducono direttamente sul luogo di lavoro, quindi come collegamento finale alla sede di lavoro.

Le biciclette, collocate in apposite rastrelliere antifurto, possono essere prelevate direttamente tramite una apposita "chiave" che consente di sganciare la bicicletta dalla postazione.

Ogni bici è dotata di un cavo antifurto che serve per chiuderla quando sia lasciata presso il luogo di lavoro.

In realtà l'utilizzo di "stazioni" di bike sharing in punti strategici d'interscambio coinvolge anche spostamenti extraurbani che se espletati con il Trasporto pubblico locale possono vedere l'ultimazione dello spostamento con la bicicletta, incentivando di fatto l'utente ad impiegare il trasporto pubblico.

Per prelevare una bicicletta è sufficiente avvicinare la tessera magnetica reperibile in un punto o più punti sparsi per la città alla bicicletta per sbloccare il meccanismo di sicurezza.

In questi punti, dietro la compilazione di un apposito modulo, viene assegnata una tessera abbinata all'utente.

Con questa tessera è possibile prelevare in ogni momento qualsiasi bicicletta che troviamo disponibile in rastrelliera. Il sistema registra su un database remoto l'operazione, trasmessa via GPRS ad un postazione di controllo. Al termine della giornata, o del momento di utilizzo, la bicicletta dovrà essere riposta in uno dei punti allestiti della città e lasciata in modo tale da poter essere utilizzata da altri utenti.

L'atto della riconsegna avviene con la stessa logica della presa semplicemente avvicinando la chip card e riponendo il mezzo nel primo posto disponibile.



Osservazioni.

Con questa modalità è possibile riporre il mezzo in qualsiasi punto allestito nella città.

Questa modalità sembra essere più compatibile con una mobilità più erratica (commissioni multiple nel centro città) che ad una sistematica (casa - lavoro) in cui l'origine dello spostamento di andata coincide con la destinazione del ritorno.

Tuttavia questo sistema consente una completa flessibilità del servizio ed una perfetta integrazione dei diversi mezzi di trasporto pubblico e privati (es. andata in bici - ritorno in autobus), lasciando più autonomia decisionale da parte dell'utente.

Di contro la presenza di flussi prevalenti potrebbe generare la saturazione delle colonnine di un punto di raccolta particolarmente interessante.

Trattandosi di un sistema elettronico, perciò configurabile, tuttavia è ipotizzabile "forzare" la riconsegna nello stesso punto del prelievo.

Da tale osservazione nasce un modello di bicicletta appositamente costruita secondo le Norme del Codice della Strada.

- forma esclusiva, sempre riconoscibile (anche se rubata e verniciata con altro colore);
- incisione passante del telaio con logo cittadino;
- colore a scelta;
- ruota da 26;
- gomme piene di poliuretano espanso morbido (niente forature e/o sgonfiamenti);
- viti e bulloni antieffrazione (non svitabili e/o saldati);
- cuscinetti di mozzi rinforzati;
- cestino anteriore ribaltante;
- sella regolabile ma non asportabile e marcata a fuoco bicicletta pubblica;
- forcella anteriore ammortizzata;
- morsetto della sella a slitta;
- canotto sella in alluminio;
- movimento centrale su cuscinetti;
- dispositivo frenante potenziato.

Il progetto prevede la realizzazione di postazioni in corrispondenza del molo di ponente nei pressi della Lega Navale, all'incrocio tra via La Marina e via La Notte, in Piazza Castello, all'incrocio tra via Prussiano e via dei Comuni.

Questi risultano essere punti strategici perché facilmente raggiungibili ed allo stesso tempo vicini ai luoghi di maggior fruizione pubblica.



Velostazione – INTERVENTO PRIORITARIO.

In aggiunta alle due postazioni per il noleggio delle biciclette si prevede la realizzazione di una velostazione su via La Spiaggia.

L'obiettivo è favorire l'utilizzo della bicicletta da parte dei cittadini, con la conseguente riduzione del traffico dei mezzi a motore soprattutto nelle aree del centro storico, con un miglioramento della qualità della vita.

La struttura sarà costituita da una piccola struttura ad uso ufficio, in modo tale che un addetto possa assistere ed informare i cittadini sul funzionamento del sistema, e una copertura per il ricovero delle biciclette. Si prevede di utilizzare come materiali legno, acciaio e alluminio per ottenere un impatto ambientale accettabile e un aspetto architettonico compatibile con l'ambiente circostante.

La velostazione sarà attrezzata non solo con biciclette conformi al modello prima descritto, ma anche con biciclette a pedalata assistita che il comune potrà decidere di acquistare e ciclomotori elettrici dei cittadini.

Le postazioni dei Bike sharing e la velostazione sono graficizzati nella tavola 4TAV.

4.4. Miglioramento della dotazione di infrastrutture ecologiche.

Incentivi all'uso dei mezzi pubblici.

Il tema della mobilità sostenibile dovrà declinarsi in una serie di iniziative pubbliche volte ad incentivare l'uso di mezzi di trasporto a ridotte o nulle emissioni inquinanti.

Alcune azioni da attivare saranno:

- Risparmi per chi acquista tessere ed abbonamenti;
- Aumento del numero delle fermate dei mezzi pubblici;
- Aumento delle corse cittadine dei mezzi pubblici;
- Possibilità di attuare abbonamenti cumulativi validi per gli spostamenti con treno, autobus e bicicletta;
- Limitare l'accesso delle auto (con forme restrittive o divieti di transito nei giorni festivi) in alcune aree urbane centrali ove è più sentito il problema dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Isola ecologica.



La gestione dei rifiuti della città di Bisceglie è affidata alla Lombardi Ecologia s.p.a., la quale si occupa sia della raccolta dei rifiuti solidi urbani che della raccolta differenziata.

L'azienda ha già attrezzato in città un'isola ecologica in zona Carrara Salsello, attualmente in funzione.

Si pensa di ripetere questo intervento con soluzioni tecnologiche avanzate nell'ambito 1, adeguandone le caratteristiche impiantistiche e progettuali al particolare contesto in cui l'impianto verrà a collocarsi.

Il sistema potrà essere progettato in modo del tutto simile al sistema brevettato "Isola".

Il sistema nasce dall'esigenza di:

1. Razionalizzare il servizio di raccolta, abbassandone i costi.
2. Adeguare il servizio alle nuove leggi e disposizioni (che tendono a far pagare l'utente attraverso sistemi di tariffazione per quello che effettivamente conferisce).
3. Ripristinare l'ambiente cittadino, liberandolo da tutti i contenitori fuori terra.
4. Avere un impatto igienico-ambientale molto più accettabile.

Caratteristiche:

1. Compattando il rifiuto nel cassonetto si riesce a far contenere allo stesso 5 volte il peso che contiene quando è pieno ma non compattato (220/250 kg, contro i 40/45 kg). Questo si traduce in un risparmio delle spese di raccolta di 5 volte, quindi l'80% in meno. E' sufficiente un torrino esterno per tutti i rifiuti.
2. Il sistema è attrezzato con una bilancia, che pesa ogni conferimento, lo somma per tipologia e per cassonetto. Ci fornisce in questo modo, tutti i dati per avere delle statistiche chiare e certe. La bilancia è anche omologata ai fini fiscali, quindi il dato del peso che ci trasmette è usufruibile per i vantaggi correlati alla raccolta.
3. Il vantaggio in termini di risparmio di spazio e di qualità estetica dell'impianto è notevole: cassonetti e campane sono sostituiti da un solo torrino che accetta tutti i rifiuti urbani come la carta, il vetro, la plastica, l'umido ed il secco.
4. Il sistema non è rumoroso e ciò è importante in quanto verrà collocato in un contesto urbano.
5. Per la sua conformazione estetica il cassonetto sarà calibrato in modo da non interferire con il contesto storico in qui sarà collocato (l'involucro esterno sarà realizzato in ferro brunito).
6. Il costo della raccolta si divide per 5, ogni cassonetto con rifiuto compattato pesa fino a kg 250 contro i 40/45 kg di un uguale cassonetto pieno non compattato.



7. Il cassonetto si riempie tutto in modo uniforme; un particolare sistema elettronico fa in modo che il rifiuto venga depositato sempre nel punto più basso del cassonetto. In questo modo si ottiene il massimo rendimento della pressa senza alcuno stress della meccanica.

8. Il sistema può funzionare con varie tessere distribuite ai cittadini, sulle quali verrà cumulato il punteggio che consentirà di usufruire di vantaggi economici o premi stabiliti. Inoltre:

- la raccolta può essere svolta a qualsiasi ora, non serve stabilire ore precise come per il "porta porta" o per il cassonetto personalizzato da presentare in strada a ore prestabilite.
- il sistema può funzionare anche per i turisti e i non residenti tramite moneta. Si possono così evitare cestini stracolmi o sacchi abbandonati.
- il sistema è economico in quanto si raccolgono solo cassonetti pieni, il modem avverte quando un tipo di rifiuto ha raggiunto l'80% e poi il 100% dello spazio che aveva a disposizione.
- il sistema è sufficiente per ca. 250/300 utenze con raccolta differenziata ed indifferenziata, perciò il sistema potrebbe prevedere due o tre torrini affiancati con relative macchine interrate.

Si prevede di attuare i due sistemi di raccolta in contemporanea per un periodo che permetta agli abitanti di capire il funzionamento dell'isola ecologica e conoscerne i vantaggi che sono legati a:

- disponibilità: il funzionamento è continuo durante le 24 ore, non si tiene più in casa il rifiuto maleodorante fino a quando arriva il servizio "porta porta" che obbliga l'utente a stare in casa ad aspettare il raccoglitore o ad abbandonare sulla strada sacchi maleodoranti e poco igienici, facilmente aggredibili da animali.
- accessibilità: il sistema può funzionare anche per i turisti ed i non residenti tramite moneta o badge.
- odori: il rifiuto posizionato sotto terra si decompone più lentamente perché la temperatura, in estate è circa la metà di quella esterna
- controllo: l'utente viene riconosciuto, il rifiuto viene pesato in modo omologato ai fini fiscali ed è possibile attribuirlo all'utente che l'ha conferito
- costi : per lo svuotamento dell'isola è sufficiente un solo addetto che in 12- 13 minuti può raccogliere ca. 2000 kg di rifiuto, pari al rifiuto prodotto da 300 utenti (0,800 kg/giorno per persona) in una settimana.

Le parti che compongono il sistema sono:



- Un torrino di conferimento multirifiuto. Raccoglie i rifiuti urbani di tutti i tipi.

E' costruito in acciaio inox con rivestimento in ferro brunito; esso è l'interfaccia utente col sistema di raccolta ed è composto da 3 parti: monitor, zona ospitante il vano per elettronica/automazione/telecontrollo e bocca di conferimento.

I componenti di interfaccia utente sono costituiti da un monitor a colori 15'', con superficie corazzata, tasti touch-screen (per selezione lingua e tipologia di rifiuto) e dal lettore di badge, il vano per l'elettronica è posto dietro il monitor.

La bocca di conferimento, dotata di sportello a chiusura manuale, è sistemata sul fronte del torrino; in questa l'utente conferisce il rifiuto dopo che la macchina ha attuato la verifica del codice (riportato sulla carta personale) ed il conseguente sblocco dello sportello.

- L'involucro e la copertura.

La macchina interrata è installata in un involucro di cemento armato della spessore di cm 25. La piattaforma superiore è realizzata con una struttura di acciaio atta ad accogliere qualsiasi tipo di pavimentazione ed è in grado di sopportare il passaggio pedonale. A fianco della copertura è sistemato un piccolo pozzetto nel quale è previsto un attacco per un tubo, che arriva fino nel pozzetto della macchina, per l'aspirazione di eventuali liquidi che si sono depositati sul fondo vasca.

- Sistema di distribuzione dei rifiuti interno alla macchina.

Ha la funzione di posizionare il rifiuto nel contenitore giusto e nella giusta posizione, che sarà sempre diversa dal conferimento precedente in modo da non causare la formazione di una piramide di rifiuti ed ottimizzare il lavoro della pressa. Un sistema di scannerizzazione continua del livello di riempimento dei cassonetti permette al sistema di scaricare il rifiuto sempre nel punto più basso o più vuoto del contenitore.

- Sistema di compattazione.

Avviene tramite un compattatore verticale. I rapporti di compattazione sono in funzione del tipo di rifiuto e sono selezionabili dal gestore del servizio. Esso esegue una pregiata compattazione notturna, riuscendo così a ridurre notevolmente il volume anche del materiale che normalmente recupera volume con facilità (5:1 per indifferenziato; 8:1 per plastica, 2:1 per carta).

- Sistema di sollevamento

Ha la funzione di sollevare l'intera macchina e posizionarla, con la sua piattaforma sottostante, ad altezza piano stradale. Da questa posizione si possono facilmente estrarre i



contenitori da tutti 4 i lati della macchina e svolgere tutti gli interventi necessari senza mai scendere all'interno della vasca.

- Sistema di pesatura.

E' parte integrante della bocca di carico ed ha la funzione di effettuare la pesatura e il controllo della conformità di peso. Gli uffici competenti dell'Amministrazione possono così verificare con facilità il peso dei vari conferimenti che sono abbinati col codice utente.

- Sistema idraulico di movimentazione.

La movimentazione delle singole parti del sistema è ottenuta tramite motori oleodinamici. In caso di anomalia del motore principale è previsto un impianto idraulico di emergenza da abbinare ad una centralina esterna per il sollevamento della macchina. L'impianto lavora a bassa pressione idraulica.

Recupero e riuso dei rifiuti solidi urbani

Il Programma promuove azioni di miglioramento della gestione dei rifiuti allo scopo di migliorare la qualità urbana ed ambientale della città.

La procedura di raccolta che è risultata più proficua nelle varie esperienze territoriali è senza dubbio la raccolta porta a porta. È possibile sposare uno dei due principali metodi sperimentati:

1. Porta a porta soft: raccolta domiciliare del rifiuto secco non riciclabile e del rifiuto umido, mentre le principali frazioni merceologiche recuperabili (carta, vetro, plastica e lattine) sono raccolte tramite contenitori stradali;
2. Porta a porta spinto: a raccolta domiciliare di tutte le frazioni di rifiuto. Questo tipo di organizzazione del ritiro dei rifiuti permette di eliminare dalle strade cittadine i tradizionali bidoni ottenendo ottimi risultati in termini di decoro urbano e di economia di gestione. A fronte di un impegno delle Amministrazioni a fornire un sostegno organizzativo forte ed organico alla collettività, ne consegue una responsabilizzazione cosciente e virtuosa della collettività stessa che, ricompensata mediante il taglio della tassazione sui rifiuti, prende parte integrante ed attiva al processo.

I seguenti strumenti sono risultati tra più efficaci per l'integrazione della collettività nel processo di differenziazione dei rifiuti:

- fornitura di bio-pattumiere e bidone antirandagismo;
- sacchetti differenziati;
- fornitura di campane per il compostaggio domestico e/o condominiale;
- raccolta separata e frequente di pannolini;



- sistema di distribuzione kit differenziazione per famiglie e condomini;
- sistema di disincentivo a non differenziare (i recidivi che non ritirano il kit pagano un importo aggiuntivo);
- invito all'utilizzo di pannolini riutilizzabili alle giovani famiglie (distribuzione kit).

In tutti i casi si tratta di inserire nel sistema di raccolta un rapporto meno anonimo e più puntuale relativo alla identificazione delle utenze cittadine, familiari, condominiali e commerciali. Si è rivelato essenziale il fatto di differenziare in maniera molto più selettiva materiali.

E' necessario porre particolare enfasi alla raccolta differenziata di materiali pregiati come l'alluminio e i materiali metallici i quali, opportunamente trattati, risultano materia prima di notevole importanza economica.

A seguito di un buon sistema di gestione dei rifiuti è quindi possibile integrarsi in esperienze di affiliazione ad organizzazioni internazionali come la Borsa dei rifiuti.

La realtà nota come Wasterexchange è gestita dalla società Garwer srl nata come spinoff di Enea che, in partnership con diverse associazioni del settore e patrocinata da diversi Enti Locali, provvede a fornire un servizio altamente redditizio per la vendita di semilavorati di pregio.

Il ritorno economico di tale operazione rende possibile l'abbattimento o addirittura l'eliminazione delle tasse comunali.

In conclusione è evidente osservare come in ciclo di gestione dei rifiuti, concepito in maniera ragionevole e mirata, affianca naturalmente obiettivi di resa economica a quelli di salvaguardia ambientale e responsabilizzazione sociale.



5. Interventi di conservazione, restauro, recupero e valorizzazione di beni culturali e paesaggistici per migliorare la qualità insediativa e la fruibilità degli spazi pubblici.

Gli interventi previsti sono:

- Riconversione e riqualificazione del tratto di mura tra il torrione Sant'Angelo e il Bastione San Martino;
- Riconversione e riqualificazione del tratto di mura tra il torrione Sant'Angelo e il Bastione San Martino;
- Restauro del bastione S. Martino;
- Completamento del progetto di restauro e valorizzazione di Palazzo Tupputi;
- Recupero e riconversione funzionale del Palazzo Milazzi
- Completamento del progetto di musealizzazione dell'ex Palazzo Vescovile;
- Completamento degli interventi di restauro del Castello Svevo.

L'obiettivo comune è quello di attivare una fruizione unitaria e qualificata del centro storico ripristinando al tempo stesso la memoria degli aspetti fondanti della struttura della città; ciò può essere fatto attraverso la rivalutazione e divulgazione delle connessioni materiali ed immateriali inerenti il sistema delle piazze e degli spazi pubblici in genere, ma anche attraverso la riqualificazione di luoghi significativi dal punto di vista non solo urbanistico ma anche culturale e sociale.

Nell'ottica della valorizzazione delle preesistenze storiche della città, si inserisce la previsione di localizzare nel tempo le volumetrie edificate negli ultimi decenni del 1900 a ridosso delle fortificazioni del nucleo antico, in modo particolare tra le mura e via La Marina e tra il Castello e via Porto. L'art. 7 bis della L.R. 21/2008 consente la delocalizzazione con riqualificazione ambientale dell'area, che diverrebbe "di rispetto" alle fortificazioni, in cambio di premialità volumetriche per gli attuatori della demolizione e ricostruzione, che potrebbe avvenire negli altri ambiti di rigenerazione individuati dal DPRU approvato con Del. di C.C. n.32 del 24.05.2010.

5.1. Recupero di beni culturali.

Riconversione e riqualificazione del tratto di mura tra il torrione S. Angelo e il bastione S. Martino – INTERVENTO PRIORITARIO.

Il tratto di mura che affaccia sulla parte centrale del waterfront portuale risale al secolo XVI.



Fu il conte Francesco II del Balzo a dare inizio ad un lungo lavoro di restauro ed abbellimento della città oltre ad avviare la costruzione della nuova cinta muraria, rendendo il sistema difensivo più consono alle nuove armi da guerra.

La nuova cinta muraria prevedeva l'apertura di solo due porte: la Porta di Zappino ad ovest e la Porta di mare in corrispondenza del porto.

Per ambedue le porte l'accesso era consentito solo ad angolo retto in modo da poter meglio controllare l'afflusso di gente e di merci.

Le mura erano fortificate dalla presenza dei Torrioni: Torrione della Porta di Zappino a sud-ovest, Torrione di S. Angelo ad ovest, Torrione dell'Abisso a Nord e Torrione di San Martino a nord-est.

In seguito vennero costruiti in punti strategici delle mura i Bastioni, con lo scopo di adeguare la struttura difensiva alle nuove strategie di guerra.

L'intervento in oggetto si colloca nella generale strategia di recupero e valorizzazione del waterfront.

Comprenderà interventi di consolidamento statico e di restauro delle mura.

Riconversione e riqualificazione del tratto di mura tra il torrione Sant'Angelo e il Bastione San Martino – interventi privati:

Esso riguarderà nello specifico la delocalizzazione delle attività incompatibili (quale ad esempio il deposito conseguenti al restauro del fronte mare e del porticato affacciati su via Nazario Sauro e via Trento, per favorire in questo modo la ristrutturazione ed adeguamento dei locali privati ivi collocati. Si propone infatti di incentivare il cambio di destinazione d'uso ed inserire nuove attività legate principalmente alle funzioni portuali turistiche quali:

- servizi ai diportisti (punto di accoglienza ed informazioni sul porto, sui servizi presenti all'interno del centro storico, sull'offerta turistica di Bisceglie);
- articoli e servizi legati al pesca turismo;
- attività commerciali e ristorative in genere.

Restauro del bastione S. Martino - INTERVENTO PRIORITARIO.

Il bastione risale al secolo XVI.

Fu il conte Francesco II del Balzo ad avviare la costruzione della nuova cinta muraria, rendendo il sistema difensivo più consono alle nuove armi da guerra.



Le mura erano fortificate dalla presenza dei Torrioni: Torrione della Porta di Zappino a sud-ovest, Torrione di S. Angelo ad ovest, Torrione dell'Abisso a Nord e Torrione di San Martino a nord-est.

In seguito vennero costruiti in punti strategici delle mura i Bastioni, con lo scopo di adeguare la struttura difensiva alle nuove strategie di guerra.

Il restauro del bastione mira alla concomitante realizzazione di uno spazio dedicato ad eventi e manifestazioni (spettacoli dal vivo, mercati tematici, cineporto, stazione di bike-sharing, ecc), allestibile di volta in volta con strutture temporanee. La presenza di ambienti ricavati nello spessore della muratura del bastione consente di immaginare l'inserimento di laboratori permanenti di arti performative, aggiuntivi rispetto a quelli immaginati nell'ex Palazzo Vescovile. Si prevede di realizzare un collegamento che consenta di superare il salto di quota e riconnettere l'area del bastione con il sottostante Parco delle Beatitudini, per il quale si prevede la riqualificazione del verde esistente e la riapertura al pubblico, dotandolo nel contempo di alcuni spazi per la sosta delle auto dei residenti.

Completamento del progetto di restauro e valorizzazione di Palazzo Tupputi.

L'intervento in oggetto si inserisce in una più ampia strategia di azioni di recupero e rifunzionalizzazione di edifici di rilevanza storico – architettonica, di proprietà comunale, da utilizzare come centri di promozione e diffusione culturale, con l'obiettivo di creare una rete culturale diffusa a livello urbano.

Il progetto in oggetto è connesso alla previsione della rivitalizzazione del percorso di attraversamento del centro storico corrispondente alla direttrice baricentrica di via Cardinal dell'Olio fino al Duomo,.

Esso prevede il completamento del progetto di restauro e valorizzazione di Palazzo Tupputi al cui piano terra è prevista l'apertura dell'ufficio IAT (informazioni ed accoglienza turistica).

Palazzo Tupputi è stato oggetto negli anni 2001-2004 di un intervento di restauro che ha interessato il primo ed il secondo piano del palazzo cinquecentesco.

I lavori eseguiti riguardavano:

- Liberazione dal secondo piano di superfetazioni derivanti dall'uso per residenza;
- Consolidamento del solaio tra il primo e secondo piano;
- Realizzazione dell'impianto di ascensore;
- Impianti idrico fognari e realizzazione di servizi igienici;
- Impianto di illuminazione con organi illuminanti;



- Pavimentazione in "cocciopesto" negli ambienti del primo piano.

Il Presente intervento ha come obiettivo quello di completare il programma di recupero del palazzo, e di rendere gli ambienti funzionali per ospitare esposizione temporanee. I locali restituiti alla fruizione pubblica potranno infatti ospitare il Museo del Costume.

Con il presente progetto si prevede di:

- Riacquisire il possesso dei locali di P.T.;
- Restaurare e ristrutturare gli ulteriori ambienti non oggetto del 1° intervento;
- Completare gli impianti sottotraccia;
- Restaurare i dipinti murali in cinque ambienti del 1° piano meglio identificati negli allegati grafici;
- Procedere all'arrotatura del pavimento in cocciopesto negli stessi ambienti di cui al punto precedente.

Nello specifico l'intervento di restauro dei dipinti murali dovrà prevedere:

- Saggi preliminari con rimozione di limitate zone scialbate/intonacate per l'individuazione di decori e dipinti murali e la loro estensione;
- Rimozione degli scialbi/intonaci;
- Pulitura da polveri e depositi superficiali incoerenti;
- Fissaggio della pellicola pittorica;
- Consolidamento degli intonaci dipinti al supporto murario;
- Pulitura delle superfici pittoriche;
- Ripresentazione estetica dei dipinti con interventi di ritocco pittorico sulle zone abrase e sulle lacune reintegrabili;
- Ricostruzione delle decorazioni ripetitive;
- Trattamento delle lacune e lo stesso ritocco cromatico con relative tecniche previa campionatura;
- Protezione finale eseguita con resine adeguatamente diluite;
- Rifacimento dell'intonaco, stuccatura, rasatura e pitturazione a base di calce nelle zone delle pareti non decorate.

Gli obiettivi dell'intervento sono il recupero di uno dei più importanti palazzi storici della città e la rifunzionalizzazione dello stesso ad attività museale della cultura mediterranea.

Il recupero così finalizzato si inserisce nell'ambito dell'itinerario del centro-storico creando maggiore attrattiva turistica.



Recupero e riconversione funzionale del Palazzo Milazzi

Il palazzo Milazzi, adiacente all'ex Convento di S. Domenico, oggi Palazzo Municipale, è attualmente inagibile per parte del primo piano e per l'intero secondo piano.

Si prevede il suo recupero funzionale per realizzare un centro di aggregazione sociale per la diffusione della cultura della legalità, utilizzando i finanziamenti PON – Sicurezza.

Completamento del progetto di musealizzazione dell'ex Palazzo Vescovile

Si prevede il completamento del progetto di musealizzazione dell'intero complesso monumentale del ex Palazzo Vescovile ("Tra sacro e profano – I gioielli dai tesori delle Chiese" presentato dall'Arcidiocesi di Trani-Bisceglie-Barletta-Nazareth finanziato nell'ambito dell'APO per i Beni e le Attività Culturali – Azione "Sistema Musei"). In modo particolare si prevede:

- l'ampliamento degli spazi espositivi;
- la realizzazione dei servizi aggiuntivi;
- l'ampliamento degli spazi da dedicare al laboratorio di restauro.

Si immagina infatti la collocazione, all'interno dei locali recuperati, di laboratori permanenti per le arti performative.

Completamento degli interventi di restauro del Castello Svevo

Il complesso, costituito dalla Torre maestra, da una serie di torri minori, dalla chiesa di S.Giovanni in castro, da vani con volta a botte, racchiusi dalla cinta muraria, è stato oggetto dal 1950 di una serie di interventi tesi all'eliminazione delle superfetazioni, alla ricerca di reperti mediante scavi archeologici, ad opere di restauro conservativo oltre che di funzionalizzazione della torre principale.

Con l'intervento in oggetto si propone di proseguire con le operazioni di cui sopra e di rendere funzionali altri contenitori per destinarli ad attività museali.

L'intervento contempla il restauro del Castello Svevo e la ridefinizione delle destinazioni funzionali sia in relazione all'attuale utilizzo come museo, sia della nuova sistemazione dell'adiacente mercato del pesce. Si potrebbe infatti attivare negli ambienti a piano terra un urban center (con funzioni complementari a quelle da insediare in Palazzo Tupputi) a servizio del borgo antico ma anche dell'intera città.



6. Interventi di recupero e riuso del patrimonio edilizio esistente per favorire l'insediamento di attività turistico-ricettive, culturali, commerciali e artigianali.

6.1. Il bacino portuale

Riconversione del bacino di approdo a porto turistico di transito.

Con istanza in data 06.12.95, il Comune di Bisceglie ha trasmesso alla Regione Puglia la documentazione necessaria per l'ammissione al finanziamento previsto nel programma P.O.P. 94/99, misura 6.6 – porti turistici, della spesa di lire 7.100.000.000, occorrente per la riconversione dell'attuale struttura portuale esistente ai fini turistici.

Con provvedimento n. 3210 del 09.05.1997, la Giunta Regionale ha definito le procedure e le modalità di attuazione degli interventi, stabilendo di demandare alla Amministrazioni interessate e prescelte, tra la quali Bisceglie, il compito di curare la redazione dei progetti definitivi, previa la sottoscrizione dell'apposita convenzione con la Regione, per la consegna all'Ass.to regionale al turismo ed ai LL.PP. della progettazione e della correlata documentazione.

In relazione a quanto esposto, fu predisposto, oltre ad un nuovo progetto preliminare, il progetto definitivo che prevedeva la riorganizzazione dei servizi e delle strutture di accoglienza già presenti, razionalizzando gli spazi e le aree del bacino portuale.

Nel suo complesso il progetto definitivo prevedeva una disponibilità di 438 posti barca, per un costo di circa 16.000.000 cadauno, tra i più bassi per casi analoghi.

Il progetto definitivo fu quindi trasmesso all'assessorato regionale ai LL.PP. e sottoposto all'esame del Comitato regionale tecnico Amministrativo che, con voto n. 124 del 29.12.1999, lo ritenne meritevole di approvazione con alcune prescrizioni e raccomandazioni.

Successivamente all'approvazione del piano regolatore del porto (luglio 2000), fu affidato l'incarico per la redazione del progetto esecutivo.

Ad aprile del 2004 è stato inaugurato l'approdo per la nautica da diporto, per cui la struttura portuale turistica "di transito" consta di 500 posti barca.

Riqualficazione della passeggiata su Via Nazario Sauro - INTERVENTO PRIORITARIO.

L'asse costituente il Programma è formato dal percorso viario (Via La Spiaggia e Via Nazario Sauro) che lambisce il centro storico ed intercetta una serie di immobili che, già nel Piano Regolatore Portuale, sono destinati ad accogliere nuove funzioni e servizi.



Su di esso troviamo:

- il fronte mare del centro storico con una serie di locali dismessi o occupati da attività incompatibili;
- il Bastione San Martino che completa il fronte mare del Centro Storico;
- l'edificio comunale in Via Taranto, ex mercato ittico, da delocalizzare per realizzarvi nuove volumetrie a servizio del porto;
- l'ex-mattatoio, apparentemente distante dall'area portuale e dal centro storico ma facilmente collegabile ad esso con la realizzazione di un percorso pedonale che costeggia la spiaggia;
- l'edificio della Lega Navale da riconvertire;
- l'insieme di edifici che si affacciano sulla parte di porto commerciale.

Inoltre tale viabilità è utilizzata, data la inadeguata capienza dei due parcheggi esistenti, per la sosta delle auto. Si prevede di aumentare la dotazione di spazi per la sosta in modo da liberare via Nazario Sauro dal traffico veicolare.

Via Nazario Sauro offre enormi potenzialità, in termini di locali e spazi disponibili (o da rendere disponibili), per eliminare le attività incompatibili attualmente esistenti (depositi di materiali, magazzini e officine meccaniche) ed inserirne di nuove al servizio della portualità turistica.

La riqualificazione della passeggiata su Via Nazario Sauro contribuirà inoltre a garantire continuità tra porto e Centro Storico. L'asse viario ad oggi carrabile e la cancellata a chiusura del porto turistico costituiscono ad oggi una barriera tra centro storico e mare. L'eliminazione della cancellata, la pedonalizzazione di Via Nazario Sauro e la realizzazione di tratti pedonali, su Via La Spiaggia ed in direzione del Molo Vecchio, il rifacimento della pavimentazione del waterfront, la realizzazione di un'opportuna segnaletica turistica ed illuminazione, consentirebbe di realizzare una passeggiata che dalle mura condurrebbe al Molo Vecchio da un lato, ed alla sede della Lega Navale e della Scuola di Vela dall'altro.

Nello specifico si prevede di ridurre ad un'unica carreggiata la viabilità di via Nazario Sauro per aumentare lo spazio destinato alla passeggiata dei pedoni, e la installazione di appositi dissuasori. Inoltre si prevede la sostituzione della recinzione che separa la viabilità dall'area dedicata ai diportisti e che impedisce la vista del mare, e la sostituzione della stessa sul parapetto esistente con un nuovo sistema più leggero. Esso sarà inoltre integrato con il sistema di illuminazione poiché si prevede di spostare i pali esistenti sul parapetto in pietra in modo da liberare maggiore spazio per la fruizione dei pedoni.



Riqualificazione di via La Spiaggia - INTERVENTO PRIORITARIO.

L'intervento prevede la ripavimentazione di via La Spiaggia che attualmente presenta un manto asfaltato dissestato e manca di elementi di sicurezza atti a limitare l'accesso agli scivoli di allagamento. È inoltre prevista l'installazione di dissuasori atti a limitare saltuariamente il passaggio delle auto facendo deviare le auto su Via Cala di Fano, rendendo così pedonale l'intero waterfront urbano di via Nazario Sauro e via La Spiaggia.

Delocalizzazione dell'attività peschereccia e dei servizi relativi collocati nella muraglia

Il Programma prevede la delocalizzazione delle attività legate alla pesca, poiché incompatibili con gli obiettivi di valorizzazione storica, estetica e funzionale del waterfront urbano cittadino. Essi saranno spostati nella parte più esterna del bacino portuale, in locali idonei all'espletamento di tale tipo di attività ed allo stesso tempo maggiormente fruibili dalla clientela.

Valorizzazione del lungomare sottostante il promontorio "Salnitro" con attività turistico-ristorative

L'intervento di valorizzazione del lungomare sottostante il promontorio "Salnitro" ad ovest del porto con attività turistico-ristorative prevede la delocalizzazione delle attività incompatibili con la vocazione turistico ricettiva del waterfront urbano e la sua valorizzazione attraverso l'allocazione di attività consone alla pedonalizzazione di via La Spiaggia ed ai servizi diportistici.

Sfangamento del Porto turistico e riqualificazione del porto peschereccio

I lavori di sfangamento del porto turistico, atti a migliorare la transitabilità delle imbarcazioni, miglioreranno la fruibilità del bacino portuale a servizio sia dei pescatori del posto che dei turisti.

All'interno del bacino portuale è infatti previsto il recupero dei fondali al fine di ripristinare i tiranti d'acqua che in gran parte del bacino, con il progressivo accumulo di materiali, si sono nel tempo notevolmente ridotti.

È prevista altresì l'escavazione dei fondali lungo il tratto compreso tra il piccolo pontile esistente al vertice di via La Spiaggia ed il nuovo molo di ponente, al fine di consentire l'autorizzazione della corrispondente fascia di mare per l'attracco delle imbarcazioni.



Il programma prevede la delocalizzazione delle attività legate alla pesca e degli attracchi per le piccole imbarcazioni da pesca e da diporto, poiché esse, che attualmente sono prospicienti via N. Sauro, sono incompatibili con il valore estetico, storico ed architettonico del centro storico e del bastione prospiciente il bacino portuale ad esso corrispondente. Il PRG Porto prevede l'ampliamento del bacino portuale al fine di una sua riorganizzazione funzionale e di un maggior sviluppo dei traffici.

Sostituzione edilizia, rifunzionalizzazione del mercato ittico e sistemazione dell'area con funzioni a servizio del turismo portuale

La sostituzione degli edifici e degli impianti degradati, non recuperabili ed incongruenti con i profili storici dominanti e caratteristici del centro storico, è uno degli obiettivi perseguiti dall'Amministrazione comunale di Bisceglie.

Nello specifico l'intervento in oggetto ha come obiettivo la riqualificazione di un'area che per la sua posizione ed il suo status giuridico-amministrativo ha grandi potenzialità per lo sviluppo del turismo nella città di Bisceglie. Si prevede infatti di realizzare di nuovi alloggi di ERP/ERS altrove per poter procedere alla ristrutturazione urbanistica dell'area del mercato ittico e annessa stecca di ERP per allocarvi la funzioni necessarie e complementari allo sviluppo delle attività diportistiche.

Banchinamento ed attrezzatura della diga foranea

Il banchinamento e l'attrezzatura della diga foranea, che attualmente ha il solo scopo di proteggere il bacino, permetterà di ospitare la flotta peschereccia in corrispondenza della diga di sopraflutto (diga ovest).

Con questo intervento si potrà ampliare l'area per la nautica da diporto utilizzando il vecchio molo di levante, attualmente utilizzato dai pescherecci.

Realizzazione del nuovo mercato ittico e relative aree a parcheggio alla radice del molo di ponente

In modo complementare alla demolizione del mercato ittico su via Taranto si prevede la realizzazione di un nuovo mercato ittico su via La Spiaggia, nei pressi della Lega Navale, con le necessarie aree a parcheggio a servizio soprattutto dei pescatori che qui venderanno il pescato.



Realizzazione del nuovo cantiere nautico

È prevista la realizzazione di un nuovo cantiere nautico che il PRG Porto colloca nei pressi del nuovo mercato ittico alla radice del molo di ponente; essa servirà per il rimessaggio ed il ricovero invernale delle imbarcazioni, la manutenzione e la riparazione delle stesse.

Realizzazione sede Autorità Portuale

È prevista la realizzazione di una sede per l'Autorità portuale, ente pubblico con il compito di indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali.

Consolidamento statico, prolungamento ed attrezzatura del molo di Levante

Si prevede, a partire dalla testata del molo di levante, la realizzazione di un braccio, orientato verso n-e (con angolazione di circa 90° rispetto all'andamento della banchina del molo esistente) con la duplice funzione di proteggere il bacino portuale interno e di impedire l'ingresso delle ghiaie che attualmente vanno a depositarsi in corrispondenza della testata del molo, con notevole disagio per le imbarcazioni in fase di manovra di ingresso e di accosto alla banchina.

È inoltre prevista la costruzione dei cavidotti e delle sedi per l'installazione di pali per l'illuminazione per la banchina di progetto e la predisposizione delle opere per la nuova sede del fanale.

6.2. Il centro urbano

Realizzazione di un albergo diffuso e punto di informazione turistico nel centro storico di Bisceglie

Il progetto prevede il recupero, utilizzando le stesse caratteristiche di costruzione originali, di immobili ubicati nel centro storico di Bisceglie (Ba) risalenti a partire dal tardo medioevo per renderli fruibili ai fini turistico-ricettivi.

La tipologia di strutture turistiche richieste in questi anni si è evoluta e differenziata offrendo al mercato una vasta tipologia di vacanze praticabili.

In questo ambito, un grosso bacino di utenza è rappresentato dal turismo mitteleuropeo, visitatori che intendono passare il loro tempo libero a contatto con la natura intesa come recupero di antichi sistemi di vita, di usi e costumi ormai dimenticati nella moderna società informatizzata e globale.



In questo trend del mercato turistico, si sta conquistando un posto al sole il concetto dell'albergo diffuso, che seppur non codificato dalla L.R. 11 del 1999 può essere ricondotto alla formula della "residenza turistica alberghiera" contemplata nella stessa legge.

L'albergo diffuso è una proposta ricettiva che intende sviluppare forme di turismo attente alle proposte ed all'ambiente locale. L'idea che sta alla base dell'albergo diffuso nasce dall'opportunità di realizzare nuove strutture ricettive in piccoli centri storici senza costruire nuovi immobili, ma utilizzando gli edifici già esistenti. Nei piccoli centri storici nuove strutture provocherebbero inevitabilmente un impatto ambientale indesiderabile e apporterebbero troppe modifiche all'assetto urbano esistente, l'utilizzo invece di cascine e abitazioni esistenti porta con sé effetti benefici per la tutela e la salvaguardia del patrimonio edilizio.

L'albergo diffuso consiste in una struttura ricettiva unitaria le cui componenti sono dislocate in immobili diversi, localizzati in più nuclei, di uno stesso comune o di comuni limitrofi ed è quindi una soluzione particolarmente adatta a piccoli comuni con centri agricoli di interesse ambientale e architettonico che intendono tutelare le proprie specificità.

In questo caso si sono concretizzate le condizioni ottimali per la realizzazione di tale tipo di struttura nel centro storico di Bisceglie, sia per le caratteristiche intrinseche del tessuto urbano, sia per la storia del borgo antico che ha portato all'abbandono degli edifici residenziali.

Questo progetto viene proposto anche quale auspicio ad un maggiore interesse della volontà privata nei riguardi della valorizzazione del borgo antico di Bisceglie, anche attraverso la interpretazione di tale patrimonio quale fonte di attività economiche (turismo, commercio, ristorazione, ecc.).

Cos'è un albergo diffuso

L'albergo diffuso è in primo luogo un albergo, e non va confuso con altre forme di ospitalità diffusa; in altre parole non tutte le forme di ospitalità diffusa sono "alberghi diffusi"; l'albergo diffuso è la grande occasione per il sistema di offerta italiano di sperimentare e proporre ai mercati della domanda stili di ospitalità originali, mettendo a frutto la propria cultura dell'accoglienza, senza prendere in prestito procedure e modalità gestionali standard.

L'albergo diffuso può essere definito come un albergo orizzontale, situato in un centro storico, con camere e servizi dislocati in edifici diversi, seppure vicini tra di loro; è una struttura ricettiva unitaria che si rivolge ad una domanda interessata a soggiornare in un contesto urbano di pregio, a contatto con i residenti, usufruendo dei comuni servizi alberghieri.



Rivitalizzazione dell'offerta commerciale (via cardinal dell'Olio e piazza Duomo)

Il riuso dei locali a piano terra, lungo via Cardinal dell'Olio e su Piazza Duomo, ha il fine di rivitalizzare l'offerta commerciale ed artigianale del centro storico per invogliare l'attraversamento dello stesso. L'articolazione dell'intervento può avvenire attraverso l'insediamento di nuove attività nei locali liberi; attraverso proposte di completamento dell'offerta, agevolazioni ed incentivi alle nuove imprese; accordi tra proprietari immobiliari ed operatori; sostegni alle attività artigianali; azioni di promozione con il coinvolgimento di CCIAA, Comune, Operatori, regione (es. finanziamenti ai giovani per l'acquisto ed il recupero di botteghe).



**ALLOGGI DESTINATI AD EDILIZIA RESIDENZIALE SOCIALE DA
REALIZZARE, RECUPERARE O RISTRUTTURARE, EVENTUALMENTE
PREVIA ACQUISIZIONE DEGLI STESSI AL PATRIMONIO PUBBLICO**



COMUNE DI BISCEGLIE

Programma Integrato per la Rigenerazione Urbana - art.4, Legge Regionale 29 Luglio 2008, n. 21



7. Introduzione

Negli ultimi anni l'Amministrazione comunale ha avviato strumenti urbanistici e programmi atti alla riqualificazione del centro storico; anche per quanto riguarda gli immobili di proprietà pubblica, sono stati avviati interventi importanti.

Il Programma riprende le soluzioni già individuate nel Programma Integrato Centro Storico, il quale ha avuto come obiettivo primario declinare le esigenze di tutela, attiva e passiva, del Centro storico e delle sue emergenze, individuando interventi compatibili con il valore architettonico degli edifici e con le esigenze di innesco di forme di residenzialità, di attività socio-economiche e di nuova imprenditorialità.

Lo scopo è quello di ridare al Centro storico il suo ruolo residenziale e di aggregazione, conferendo così alla città il valore aggiunto della sua storia, della sua posizione, della sua qualità urbana ed architettonica ma soprattutto evitando che il degrado e l'abbandono costituiscano un impedimento allo sviluppo dell'intera città. Le scelte dovranno, dunque, tendere al mantenimento dell'integrità degli edifici rendendone leggibile la struttura e la configurazione storica; interpretare i valori e le potenzialità perché diventino fruibili nel modo più adeguato alle funzioni da insediare nel rispetto delle esigenze di conservazione per non vanificare i valori costitutivi ed identitari del Centro storico.

La finalità diretta è quella di recuperare le aree ancora degradate e in stato di abbandono con funzione non solo residenziale ma anche culturale, commerciale, turistica e ricettiva.

Infatti tranne la cintura periferica perimetrale (Via Trento, Via Marconi, Via C. Colombo, Via N. Sauro alla quota del porto) e gli assi principali tra loro ortogonali (via Cardinale Dell'Olio, via Frisari e via Tupputi) il borgo antico non presenta, allo stato attuale, forti interessi localizzativi (residenziali e non) da parte di privati.

Obiettivo del Programma è quello di attivare investimenti pubblici e privati che rimuovano le cause del degrado azzerando il livello di ghettizzazione che caratterizza l'area, aumentando la dotazione di infrastrutture e servizi della stessa.

Ciò avverrà attraverso la dotazione di parcheggi, la riqualificazione degli spazi pubblici, il ripristino della *mixité* funzionale tipica del contesto storico e perduta da tempo.

Per dare un contributo significativo alla riqualificazione del centro storico di Bisceglie, insieme agli interventi di carattere pubblico, è necessario individuare modalità di coinvolgimento della proprietà privata, molto consistente e frazionata.

Tra le possibilità per il recupero dei fabbricati privati del centro storico di Bisceglie vi è quella di mettere a disposizione degli incentivi di carattere economico, attraverso i quali



intervenire sulle parti comuni dei fabbricati con interventi di restauro delle facciate, di consolidamento strutturale e di messa a norma degli impianti.

Gli interventi di Edilizia Economica e Popolare già realizzati nel centro storico, che hanno insediato circa 200 nuclei familiari in alloggi recuperati, si collocano nel settore occidentale del Centro storico (alle spalle degli isolati prospicienti via Trento) e negli isolati che si affacciano su Largo Purgatorio.

Non a caso il patrimonio edilizio che riguarda alcuni isolati interni ed il settore orientale del Centro storico risulta disabitato; si tratta di isolati quasi interamente crollati che conservano solo i muri perimetrali (come ben visibile dall'immagine seguente).

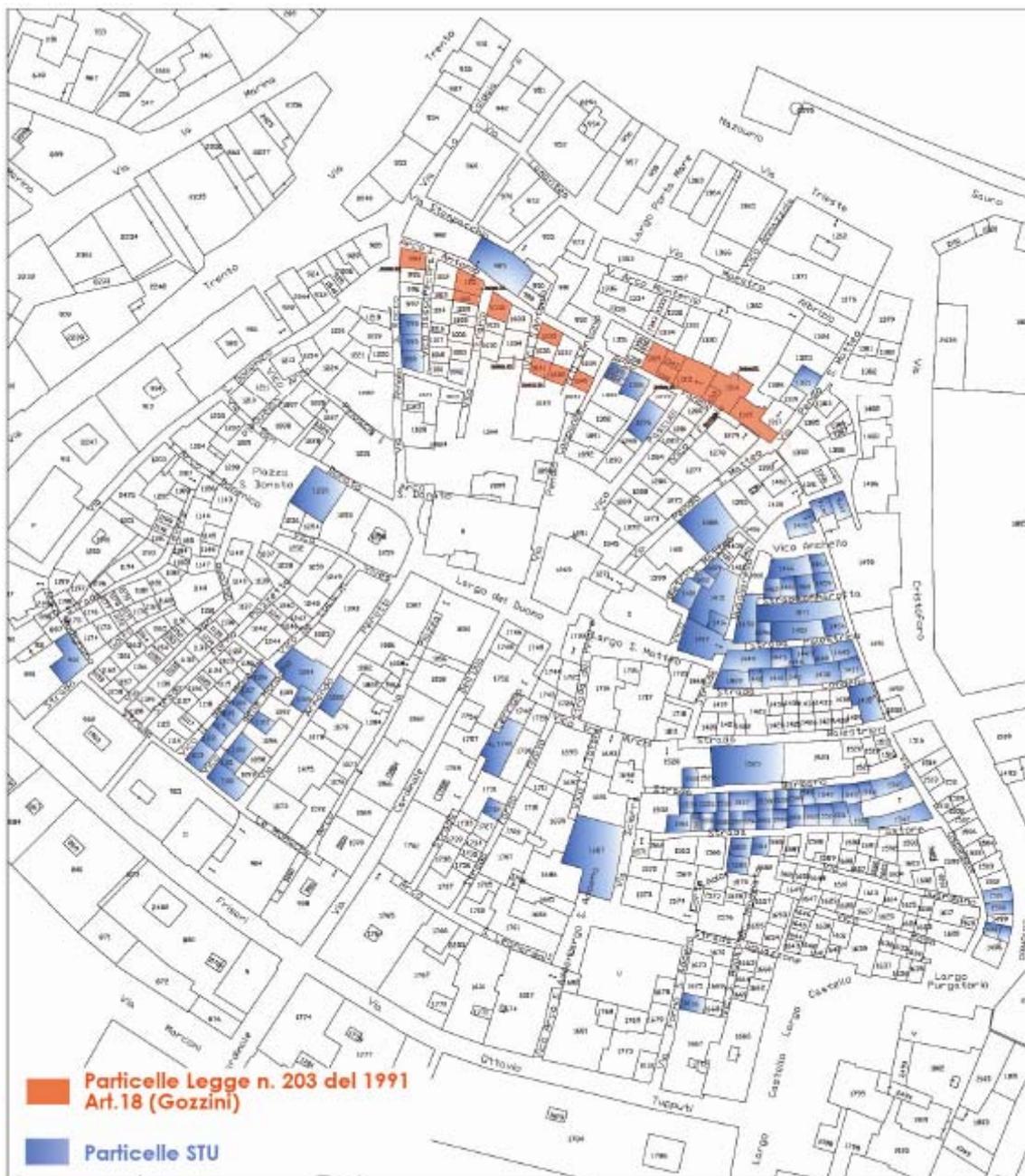




Questi sono, in parte, gli isolati le cui particelle sono state attribuite alla Società di Trasformazione Urbana ed al Programma edilizio finalizzati alla lotta contro la criminalità organizzata, definito dalla cosiddetta "Legge Gozzini" (Legge n.203/91 – art. 18). In realtà le particelle inizialmente attribuite alla STU ed alla "Legge Gozzini" erano altre; a seguito dell'avvio di un numero rilevante di interventi nel Procedimento da parte di cittadini proprietari degli immobili (inseriti nella perimetrazione dell'area d'intervento di "pubblica utilità"), essi hanno ottenuto l'esclusione delle loro particelle dall'attribuzione alla Società.

L'Amministrazione comunale ha dovuto procedere al riequilibrio delle volumetrie residue e venute meno a seguito dell'accoglimento degli interventi nel Procedimento, assegnandone di nuove alla STU. Tale riequilibrio è avvenuto con particelle provenienti dal programma di recupero E.R.P.

Nella planimetria che segue, sono indicate, in dettaglio, le particelle che, alla fine del riequilibrio, appartengono alla STU ed alla "Legge Gozzini".



A conclusione del processo di riequilibrio, i due strumenti si sono visti attribuire un numero consistente di particelle catastali e di volumetrie da riconvertire.

Su questo consistente patrimonio edilizio è indispensabile un'intensa operazione di consolidamento e recupero preliminare alla sua rifunzionalizzazione a fini residenziali o di creazione di servizi (albergo diffuso e ricettività, attività commerciali ed artigianali, servizi e funzioni pubbliche).

Questo recupero edilizio potrà essere l'occasione per dare risposta al crescente disagio abitativo caratterizzato in primo luogo dalla domanda di alloggi sociali in affitto proveniente dalle fasce più deboli della popolazione, che solo in parte viene misurata



dalle graduatorie comunali per l'accesso all'E.R.P. A questa domanda si affianca, in modo progressivo quella proveniente da ceti sociali a reddito medio basso che non hanno i requisiti per accedere all'offerta pubblica ed al tempo stesso non riescono a trovare risposte sul libero mercato dell'affitto, oppure vi riescono solo impegnando una parte molto rilevante del loro reddito. È questa la condizione che caratterizza molte famiglie monoreddito, nuclei familiari di anziani, giovani coppie o genitori soli con figli a carico.



8. Interventi previsti.

Si prevede il recupero delle superfici residenziali negli isolati dismessi o poco utilizzati, di proprietà pubblica (che corrispondono a quelli della STU e della "Legge Gozzini"), creando nuove unità abitative e offrendo forme di residenzialità diversificata in linea con i nuovi bisogni sociali; inserendo nuove funzioni urbane e individuando le parti del tessuto urbanistico compromesse che possono essere riqualificate negli aspetti compositivi e formali.

In virtù delle nuove esigenze e condizioni di fattibilità intervenute nel corso del tempo, si propone di ripensare in parte alle scelte legate a questo consistente patrimonio edilizio, immaginando la sua riconversione in un mix di funzioni:

- residenze private;
- forme di housing sociale;
- ricettività diffusa, particolarmente congeniale alla tipologia edilizia del tessuto;
- funzioni e servizi pubblici.

In tema di housing sociale e di servizi pubblici legati ai temi del welfare, uno dei possibili interventi è quello di ridestinare alcune particelle degli isolati al fine di realizzare una rete di servizi e interventi integrati per rispondere ai bisogni emergenti dei cittadini in condizione di fragilità quali anziani, madri con figli minori, donne sole e giovani, in base ai principi sanciti dalla L. n. 328/2000 e del Regolamento Regionale 18 gennaio 2007, n. 4 che attua la Legge Regionale 10 luglio 2006, n. 19 – "Disciplina del sistema integrato dei servizi sociali per la dignità e il benessere delle donne e degli uomini di Puglia".

L'intervento proposto potrebbe offrire risposte innovative ai bisogni abitativi emergenti tramite la realizzazione di Condomini Solidali, volti all'accoglienza abitativa, all'accompagnamento sociale, alla promozione della salute dei cittadini che versano in condizioni di temporanea fragilità.

Oltre ai singoli alloggi, il condominio solidale si compone di spazi destinati ai servizi ed alle attività comuni (quali, ad esempio, locali ad uso lavanderia e sala benessere, ludoteca, ecc) oltre che agli ospiti ed agli abitanti del Condominio, tali locali potranno essere aperti alla comunità locale e ad altre iniziative cittadine, o ancora potranno essere utilizzati da terzi, previo accordo con il Comune, al fine di rendere remunerativo tale utilizzo e reperire risorse finanziarie per l'autofinanziamento e lo sviluppo del Condominio.



L'Amministrazione darà in concessione ad una o più Associazioni la gestione del Condominio; a tale scopo l'Associazione potrà avvalersi anche di reti di famiglie volontarie o di persone singole disponibili ed idonee agli affidamenti.

Il Condominio Solidale intende rispondere in modo innovativo ai bisogni abitativi dei cittadini che vi abiteranno, definirsi quale nuovo modello di convivenza replicabile in altri contesti, affrontare con un nuovo approccio sia la risposta al disagio abitativo, sia i rapporti di prossimità e vicinato (propri dell'identità di un centro storico), valorizzando la promozione della solidarietà tra generazioni mediante la partecipazione ad attività di socializzazione.



9. Ulteriori incentivi.

L'idea guida di ripopolamento del centro antico passa anche attraverso la fruizione di eventuali incentivi, anche stabiliti a livello comunale.

- In conformità con la L.R. n.20 del 30/12/2005, nei confronti dei privati che vogliono intervenire sulle unità abitative nel centro antico, da destinarsi a prima casa o ad immobili da affittare a canoni di locazione controllati, ai ceti deboli.
- La Legge Regionale n. 26 del 27 ottobre 2009 "Tutela e valorizzazione del sistema costruttivo con copertura a volta" prevede delle deroghe alla cubatura insediabile in caso di ripristino di cellule con copertura di questa tipologia.
- Tra le possibilità per il recupero dei fabbricati privati del centro storico di Bisceglie vi è quella di mettere a disposizione degli incentivi di carattere economico, attraverso i quali intervenire sulle parti comuni dei fabbricati con interventi di restauro delle facciate, di consolidamento strutturale e di messa a norma degli impianti.
- Tra le possibilità di investimento sul patrimonio immobiliare privato vi sono:
 - sgravi fiscali e contributi su immobili tutelati ai sensi del D. Lgvo 42/2004 e ss.mm.ii ;
 - incentivi economici pubblici (fondi regionali e comunali);

Il successo di operazioni di questo tipo è subordinato all'introduzione di una politica attiva di coinvolgimento dei privati nel processo di recupero e restauro del centro storico, che sappia diffondere una nuova cultura urbana rivolta al contempo alla qualificazione degli spazi urbani e comuni.

Le ricadute sono sicuramente rappresentate dalla maggior vivibilità e valorizzazione turistica del centro storico, oltre che dall'attivazione di un circuito economico ed occupazionale rilevante per l'economia locale.



10. Incentivi previsti dalla L.R. 21/2008

Il Comune, in base all'art. 7 della Legge Regionale 21/2008 ed ai criteri stabiliti dalla Giunta regionale, potrà prevedere in favore di coloro che effettuano gli interventi indicati nel/nei PIRU i seguenti incentivi:

- riduzioni dell'ICI o di altre imposte comunali (es. TARSU);
- riduzione degli oneri di urbanizzazione secondaria e del costo di costruzione graduando gli stessi allo scopo di favorire la realizzazione di edilizia residenziale sociale e insediamenti sostenibili sotto il profilo energetico-ambientale.

In aggiunta agli incentivi, per favorire la realizzazione di edilizia residenziale sociale nell'ambito del P.I.R.U., il Comune potrà prevedere, senza che ciò configuri variante urbanistica:

- mutamenti di destinazione d'uso di immobili dismessi o da dismettere riservati all'edilizia residenziale sociale;
- incrementi fino al 10% della capacità insediativa residenziale prevista dagli strumenti urbanistici generali vigenti riservati a interventi di edilizia residenziale sociale.



CRONOPROGRAMMA ED EVENTUALE ARTICOLAZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA



11. Cronoprogramma delle attività di programmazione

Dal momento della redazione dei programmi di rigenerazione urbana sulla base delle linee guida delineate dal Documento Programmatico e di eventuali idee-guida alternative e messa a punto nei documenti di dettaglio per le iniziative strategiche verranno avviate le fasi seguenti:

1. Definizione delle procedure di gara per l'espletamento delle successive fasi di progettazione e per la realizzazione degli interventi previsti;
2. Reperimento dei fondi pubblici necessari per la realizzazione dei programmi in gran parte a valere sui fondi regionali P.O. FERS 2007-2013 (Asse VII Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani e Asse IV Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività lo sviluppo);
3. Predisposizione e pubblicazione dei bandi di gara improntati su criteri di trasparenza e competitività per la realizzazione degli interventi previsti;
4. Realizzazione degli interventi e servizi previsti nei programmi.



12. Articolazione in fasi

Si definisce di seguito una possibile articolazione in fasi degli interventi previsti nell'elaborato "Relazione sulle soluzioni progettuali proposte", secondo i contenuti previsti dall'art. 4, comma 2, Lettera b).

Le diverse fasi definiscono la priorità delle azioni previste dal Programma.

Fase 1. – Interventi prioritari

- Riqualificazione della passeggiata su Via Nazario Sauro
- Riqualificazione di via La Spiaggia
- Restauro del bastione S. Martino
- Sostituzione edilizia, rifunzionalizzazione del mercato ittico e sistemazione dell'area con funzioni a servizio del turismo portuale
- Riqualificazione delle aree a servizi di via Mulino a Vento con parcheggio pluripiano interrato e sovrastanti attrezzature sportive
- Viabilità di collegamento tra il "Salnitro" e Via La Marina
- Risoluzione dell'arrivo di via della Repubblica in area portuale
- Riconversione e riqualificazione del tratto di mura tra il torrione S. Angelo e il bastione S. Martino
- Riqualificazione ed arredo urbano dei "percorsi pedonali del tridente"
- Completamento della rete di piste ciclabili in area portuale e centro storico
- Recupero e riconversione funzionale del palazzo Milazzi

Fase 2. – Interventi complementari

- Recupero delle superfici residenziali di proprietà pubblica e privata nel c.s.
- Incentivi al recupero del patrimonio privato nel centro storico
- Completamento rete gas
- Completamento rete elettrica
- Completamento della rete di fogna nera
- Completamento della rete di fogna bianca



- Completamento della rete illuminazione pubblica
- Dotazione di rete wi-fi nel centro storico
- Installazione di un sistema integrato di videosorveglianza
- Rampe di accesso al piano terra degli edifici
- Pedane removibili di accesso al piano terra degli edifici
- Loges: Linea Di Orientamento Guida E Sicurezza
- Elementi atti a distinguerealzata e pedata
- Corrimano illuminanti a doppia altezza
- Elementi antisdrucchiolo
- Segnaletica
- Politiche di incentivo all'occupazione ed al recupero degli alloggi vuoti
- Incentivi all'installazione degli impianti geotermici
- Interventi puntuali - sistemi per la captazione, l'accumulo e il recupero delle acque meteoriche ed ammodernamento di quelli esistenti
- Interventi puntuali - riduzione perdite di calore
- Interventi puntuali - ventilazione naturale
- Interventi puntuali - ombreggiamento ed illuminazione naturale
- Politiche di limitazione del traffico veicolare
- Eliminazione antenne
- Razionalizzazione trasporto merci
- Metro del mare
- Incentivi all'uso dei mezzi pubblici
- Isola ecologica
- Recupero e riuso dei rifiuti solidi urbani
- Completamento del progetto di restauro e valorizzazione di Palazzo Tupputi
- Completamento del progetto di musealizzazione dell'ex Palazzo Vescovile



- Completamento degli interventi di restauro del Castello Svevo
- Delocalizzazione dell'attività peschereccia e dei servizi relativi collocati nella muraglia
- Valorizzazione del lungomare sottostante il promontorio "Salnitro" con attività turistico-ristorative
- Sfangamento del Porto turistico e riqualificazione del porto peschereccio
- Banchinamento ed attrezzatura della diga foranea
- Realizzazione del nuovo mercato ittico e relative aree a parcheggio alla radice del molo di ponente
- Realizzazione nuovo cantiere nautico
- Realizzazione sede Autorità portuale
- Realizzazione di un albergo diffuso nel centro storico di Bisceglie
- Rivitalizzazione dell'offerta commerciale (via cardinal dell'Olio e piazza Duomo)



ELENCAZIONE DEI SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI PARTECIPANTI ALLA REALIZZAZIONE E GESTIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI



13. Soggetti pubblici

Per quanto attiene agli enti pubblici che parteciperanno ai programmi, essi saranno coinvolti sin dalla fase iniziale di predisposizione, in modo da concordare e verificare direttamente con loro le scelte da fare e le soluzioni da adottare per rendere più snelle le procedure attuative dei programmi stessi e per garantire la più ampia condivisione.

Nell'elaborazione, attuazione e gestione dei Programmi Integrati di Rigenerazione Urbana che saranno promossi dall'Amministrazione comunale di Bisceglie si ritiene utile coinvolgere da subito, direttamente ed indirettamente a vario titolo, i seguenti enti pubblici, cui potranno aggiungersene altri nel corso dell'elaborazione ed ogni altro soggetto pubblico portatore di interessi legittimi:

- Regione Puglia;
- Provincia di BAT;
- Comune di Bisceglie;
- Assessorato regionale Assetto del Territorio (Settore Urbanistica; Settore Assetto del Territorio; Settore Edilizia Residenziale Pubblica);
- Assessorato regionale Ecologia (Settore Ecologia; Settore Rifiuti; Settore Attività Estrattive);
- Assessorato regionale Opere Pubbliche (Settore Risorse Naturali; Settore Tutela delle Acque);
- Assessorato regionale Politiche della Salute (Settore Assistenza Territoriale e prevenzione);
- Assessorato regionale all'Ecologia (Settore Ecologia, Settore Gestione Rifiuti e Bonifica, Ufficio VAS);
- Ministeri competenti;
- Capitaneria di Porto - Direzione marittima di Bari;
- Bisceglie Approdi S.p.a. (società pubblico-privata partecipata maggioritariamente dal Comune di Bisceglie);
- Agenzia del Demanio dello Stato;
- Istituto Autonomo Case Popolari della Provincia di BAT;
- Settore Protezione civile regionale;
- Ufficio Struttura Tecnica Provinciale (Genio Civile) di Bari;
- Assessorato regionale ai Trasporti e vie di Comunicazione (Settore Sistema integrato dei Trasporti);



- Presidente dell'Amministrazione Provinciale (Provincia di Barletta Andria Trani);
- Acquedotto Pugliese;
- ANCI Puglia;
- Protezione civile;
- Soprintendenza ai beni Archeologici della Puglia;
- Soprintendenza per i beni Architettonici e per il Paesaggio;
- Soprintendenza per il patrimonio storico artistico ed antropologico Provincia di BAT;
- Soprintendenza per i beni Architettonici, per il paesaggio e per il patrimonio storico, artistico ed etnoantropologico per la Provincia di BAT;
- ARPA Puglia;
- Camera di Commercio di Bari;
- Autorità d'Ambito Territoriale Ottimale della Puglia (A.A.T.O. - Puglia, servizio idrico integrato);
- Ministero dell'Economia e delle Finanze (Agenzia del Demanio, Agenzia del Territorio);
- Arcidiocesi di Trani, Barletta, Bisceglie e Nazareth;
- ANAS S.p.A.;
- ITALGAS Società Italiana per il Gas spa Centro Direzionale di Napoli;
- Direzione ENEL Distribuzione Barletta;
- Telecom Italia s.p.a.;
- Altri enti e concessionari delle reti urbane;
- Agenzia Regionale Sanitaria della Puglia (A.Re.S. - Puglia);
- Autorità di Bacino della Regione Puglia;
- Asl Bat 1;
- Agenzia Regionale per la Protezione ambientale della Puglia, ARPA PUGLIA.



14. Soggetti privati

I soggetti privati da coinvolgere, direttamente ed indirettamente a vario titolo, anche durante le riunioni, gli incontri partecipativi, nell'attuazione dei programmi integrati saranno i seguenti:

- Società e privati proprietari degli immobile e/o delle aree;
- Residenti;
- Parrocchie ed associazioni religiose;
- Comitati degli inquilini e dei cittadini;
- Cooperative sociali;
- Centri di formazione professionale;
- Associazioni sportive;
- Associazioni culturali;
- Cooperative di servizi e gestione ambientale;
- Associazioni di volontariato, promozione sociale e della cooperazione;
- Organizzazioni sindacali;
- Associazioni esercenti commerciali e delle attività della ricettività turistica;
- Organizzazioni imprenditoriali nel campo dell'edilizia, servizi, commercio, etc.;
- Imprenditori promotori o potenziali promotori di project financing;
- Associazioni Ambientaliste;
- ONG;
- Enti di Ricerca e Formazione;
- Associazioni di categoria;
- Ordini professionali.



PIANO FINANZIARIO CONTENENTE I COSTI DEI SINGOLI INTERVENTI E LE RELATIVE FONTI DI FINANZIAMENTO



COMUNE DI BISCEGLIE

Programma Integrato per la Rigenerazione Urbana - art.4, Legge Regionale 29 Luglio 2008, n. 21



15. Articolazione finanziaria del Programma Integrato

15.1. Costo degli interventi pubblici e privati

L'intero piano finanziario del programma prevede un insieme coordinato di azioni con un importo complessivo pari 94.100.000 € con diverse tipologie di apporto sia pubblico che privato come si evince dalla tabella allegata in coda alla presente relazione.

15.2. Interventi prioritari e progetti volano da finanziare con l'asse VII del PO-FESR

Si considerano interventi prioritari quelli che fungeranno da volano per l'attivazioni di successive azioni pubbliche, ma anche e soprattutto private che interessino gli immobili storici compresi nell'ambito del Programma. Tali interventi sono finalizzati a costituire le condizioni ottimali per far fiorire attività imprenditoriali, commerciali e di servizio al turismo e alla fruizione in generale anche per i cittadini biscegliesi che non percepiscono ad oggi il porto come luogo d'incontro. Tali interventi sono qui definiti "progetti volano" e per la realizzazione si ipotizza un finanziamento regionale attinto dalle risorse stanziare per l'asse VII del PO-FESR "Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani". L'importo complessivo dei progetti volano ammonta a stimati 10.500.000 €.

15.3. Altri interventi da finanziare con risorse pubbliche

Le altre azioni di interesse pubblico da finanziarsi con risorse diverse da quelle derivanti dell'Asse VII, saranno candidate a fruire di finanziamenti da specifici assi del PO-FESR, da ulteriori fondi Nazionali, dal bilancio comunale o oneri di concessione.

15.4. Apporto di risorse private

Importante fattore per il compimento dell'intero programma sarà la componente della partecipazione di operatori privati che pur facendosi carico di una parte delle spese di riqualificazione dovranno investire in operazioni finanziarie in compartecipazione con l'Amministrazione Comunale che sarà a sua volta garante dell'interesse della cittadinanza e promotrice della valorizzazione dei suoi beni immobili.

In modo particolare il Programma prevede la partecipazione del capitale privato negli interventi di "ristrutturazione edilizia degli immobili del Mercato Ittico ed dell'ERP annessa" con un'operazione di appalto in concessione/gestione, o progetto-finanza, o alienazione onerosa, o dialogo competitivo che implichi un operazione finanziaria complessa per stimati 22.000.000 €. Tale articolazione sarà condizionata dalla risposta del mercato alle procedure di evidenza pubblica da attivarsi specificatamente, tenendo conto che il



soggetto attuatore in questo caso si farà carico anche del cofinanziamento degli intereventi pubblici sul *waterfront*.

Propedeutica alla riqualificazione dell'area "mercato ittico" sarà anche la realizzazione di ERP per gli occupanti degli immobili a ridosso del porto, da localizzarsi in altro ambito urbano: la definizione dell'evidenza pubblica stabilirà i presupposti anche di questa delicata operazione sociale.

La realizzazione delle strutture di via Mulino a Vento, ovvero parcheggio interrato pluriplano e spazi attrezzati in superficie, potrà realizzarsi in partecipazione pubblico-privata con appalto in concessione/gestione della struttura coinvolgendo anche gli operatori della nautica da diporto interessati ad incrementare l'offerta di servizi per i diportisti.

L'interesse privato nella partecipazione alla rigenerazione riveste importanza non trascurabile anche per interventi di minore entità ed impatto sul sistema cittadino. Tra questi vi sono i casi di recupero dei locali intramurali accessibili dall'interno del centro storico ma con affaccio principale lungo la passeggiata del porto e il recupero di immobili nel centro storico per l'attività ricettiva diffusa.

La proliferazione di locali per lo svago e la ristorazione è già in atto nel percorso del lungomare, sia N. Sauro che La Spiaggia, ma ancora sottodimensionato alle reali aspirazioni del contesto che offre scorci e peculiarità di altissimo valore: stimolati dagli interventi pubblici di valorizzazione piccoli imprenditori e commercianti troverebbero conveniente dismettere le attività incongrue esistenti per mettere a reddito gli ampi locali antichi oggi in stato di abbandono. L'operazione è difficilmente quantificabile in termini economici, ma presumibilmente interesserebbe capitali per stimati 2.700.000 € in termini di recupero edilizio e riconversione di superfici esistenti.

Comune di Bisceglie, P.I.R.U. - Ambito 1

PIANO FINANZIARIO

CONTENUTI PREVISTI DALL'ART. 4, COMMA 1, L.R. n. 21/2008

SOLUZIONI PROGETTUALI		QUNATITA' (mq) (ml)	INCIDENZA (€/mq) (€/ml)	IMPORTI (€)	FONTI DI FINANZIAMENTO	ORIGINE		
classi di intervento ai sensi della L.R. n. 21/2008	interventi							
I Interventi di recupero, ristrutturazione edilizia e urbanistica di immobili destinati o da destinare alla residenza, con particolare riguardo all'edilizia residenziale sociale	Recupero edilizio ed urbanistico	Recupero delle superfici residenziali di proprietà pubblica e privata nel c.s.		27 000 000,00	Fondi statali/Fondi comunali	Programma Integrato Centro Storico		
		Incentivi al recupero del patrimonio privato nel centro storico		-	FESR 2007-2013/Fondi comunali	Programma Integrato Centro Storico		
TOTALE CLASSE I				27 000 000,00				
II Realizzazione, manutenzione o adeguamento delle urbanizzazioni primarie e secondarie	Urbanizzazioni primarie - Vuoti urbani ed interventi per la mobilità	Riqualificazione ed arredo urbano dei "percorsi pedonali del tridente"	3 889	180	700 000,00	FESR 2007-2013 (asse VII)	P.I.R.U.	
		4.9. Riqualificazione di Piazza Duomo	833	180	150 000,00	FESR 2007-2013 (asse VII)	P.I.R.U.	
		Riqualificazione di Largo Monastero Vecchio	500	300	150 000,00	FESR 2007-2013 (asse VII)	P.I.R.U.	
		4.5. Riqualificazione delle aree a servizi di via Mulino a Vento con parcheggio pluripiano interrato e sovrastanti attrezzature sportive			9 000 000,00	Fondi privati e FESR 2007-2013 (asse VII) al 50%	P.I.R.U.	
		4.6. Viabilità di collegamento tra il "Salnitro" e Via La Marina	3 200	250	800 000,00	FESR 2007-2013 (asse VII)	P.I.R.U.	
		4.7. Risoluzione dell'arrivo di via della Repubblica in area portuale	2 500	140	350 000,00	FESR 2007-2013 (asse VII)	P.I.R.U.	
	Urbanizzazioni primarie - Reti infrastrutturali	Completamento rete gas			200 000,00	Fondi comunali	Programma Integrato Centro Storico	
		Completamento rete elettrica			100 000,00	Fondi comunali	Programma Integrato Centro Storico	
		Completamento della rete di fogna nera			100 000,00	Fondi comunali	Programma Integrato Centro Storico	
		Completamento della rete di fogna bianca			100 000,00	Fondi comunali	Programma Integrato Centro Storico	
		Completamento della rete illuminazione pubblica			100 000,00	Fondi comunali	Programma Integrato Centro Storico	
		Dotazione di rete wi-fi nel centro storico			50 000,00	Fondi privati/Fondi comunali	Piano Strategico Vision 2020 - Programma Triennale OO.PP. 2009/11	
Installazione di un sistema integrato di videosorveglianza			750 000,00	FESR 2007-2013	Piano Strategico Vision 2020 - Programma Triennale OO.PP. 2009/11			
TOTALE CLASSE II				12 550 000,00				
III Interventi di eliminazione delle barriere architettoniche e altri interventi atti a garantire la fruibilità di edifici e spazi pubblici da parte di tutti gli abitanti, con particolare riguardo ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani	Eliminazione delle barriere architettoniche ed interventi per la fruibilità	Rampe di accesso al piano terra degli edifici			40 000,00	FESR 2007-2013	Programma Triennale OO.PP. 2009/11	
		Pedane removibili di accesso al piano terra degli edifici			40 000,00	FESR 2007-2013	Programma Triennale OO.PP. 2009/11	
		Loges: Linea Di Orientamento Guida E Sicurezza			12 000,00	FESR 2007-2013	Programma Triennale OO.PP. 2009/11	
		Elementi atti a distinguere alzata e pedata			13 000,00	FESR 2007-2013	Programma Triennale OO.PP. 2009/11	
		Corrimano illuminanti a doppia altezza			20 000,00	FESR 2007-2013	Programma Triennale OO.PP. 2009/11	
		Elementi antisdrucchio			20 000,00	FESR 2007-2013	Programma Triennale OO.PP. 2009/11	
		Segnaletica			20 000,00	FESR 2007-2013/Fondi comunali	Programma Triennale OO.PP. 2009/11	
TOTALE CLASSE III				165 000,00				
IV Interventi di miglioramento della dotazione, accessibilità e funzionalità dei servizi socio-assistenziali in coerenza con la programmazione dei Piani Sociali di Zona	Servizi per la famiglia	Porta unica di accesso			240 000,00	Fondo Nazionale Politiche Sociali 2009-2011/ASL	Piano Sociale di Zona 2009/11	
	Servizi per i minori	Attività estive sportive e culturali per minori			15 000,00	Fondo Nazionale Politiche Sociali 2009-2011/ ASL	Piano Sociale di Zona 2009/11	
		Ludoteche			20 000,00	Fondi privati	Piano Sociale di Zona 2009/11	
	Servizi per gli anziani	Centro sociale per anziani			20 000,00	Fondo Nazionale Politiche Sociali 2009-2011	Piano Sociale di Zona 2009/11	
Servizi per i disabili	Contributi per l'abbattimento delle barriere architettoniche per abitazioni di persone non autosufficienti			20 000,00	Fondo Nazionale Politiche Sociali 2009-2012	Piano Sociale di Zona 2009/11		
TOTALE CLASSE IV				315 000,00				
V Sostegno dell'istruzione, della formazione professionale e dell'occupazione	Servizi per ragazzi	Istruzione	Completamento scuola Salnitro (piano piloty e sistemazioni esterne)			700 000,00	Fondi comunali- Oneri di concessione	Programma Triennale OO.PP. 2009/11
			Interventi complementari al completamento della scuola materna in Largo San Matteo			300 000,00	Fondi comunali	Contratto di Quartiere II
		Formazione professionale	Reinterpretazione del legame tra formazione, cultura ed impresa			400 000,00	Fondi privati/Fondi pubblici	Programma Integrato Centro Storico
			Tecnologie per il patrimonio culturale			300 000,00	FESR 2007-2013	Programma Integrato Centro Storico
Occupazione	Scuola-laboratorio per attività culturali			-	FESR 2007-2013			
TOTALE CLASSE V				1 700 000,00				

VI Interventi di rigenerazione ecologica degli insediamenti finalizzata al risparmio delle risorse, alla riduzione delle diverse forme di inquinamento urbano, al miglioramento della dotazione di infrastrutture ecologiche e alla diffusione della mobilità sostenibile	Risparmio delle risorse	Suolo	Politiche di incentivo all'occupazione ed al recupero degli alloggi vuoti			700 000,00	FESR 2007-2013	P.I.R.U.
			Incentivi all'installazione degli impianti geotermici			100 000,00	FESR 2007-2013	P.I.R.U.
		Acqua	Interventi puntuali - sistemi per la captazione, l'accumulo e il recupero delle acque meteoriche ed ammodernamento di quelli esistenti			100 000,00	FESR 2007-2013	P.I.R.U.
			Interventi puntuali - dispositivi per la limitazione del volume d'acqua ad usi domestici			200 000,00	FESR 2007-2013	P.I.R.U.
		Energia	Interventi puntuali - riduzione perdite di calore			200 000,00	FESR 2007-2013	P.I.R.U.
			Interventi puntuali - ventilazione naturale			200 000,00	FESR 2007-2013	P.I.R.U.
	Interventi puntuali - ombreggiamento ed illuminazione naturale				100 000,00	FESR 2007-2013	P.I.R.U.	
	Riduzione di forme di inquinamento urbano		Politiche di limitazione del traffico veicolare			50 000,00	FESR 2007-2013 (asse V)	PGTU
			Eliminazione antenne			150 000,00	FESR 2007-2013 (asse IV)	Programma Triennale OO.PP. 2009/11
	Diffusione della mobilità sostenibile - percorsi ed attrezzature per la mobilità ciclopedonale		Razionalizzazione trasporto merci			-	FESR 2007-2013 (asse V)	P.I.R.U.
		4.10.	Completamento della rete di piste ciclabili in area portuale e centro storico			300 000,00	FESR 2007-2013 (asse V)	P.I.R.U. - Piano Strategico Vision 2020/PGTU
	Miglioramento della dotazione di infrastrutture ecologiche		Incentivi all'uso dei mezzi pubblici			20 000,00	FESR 2007-2013 (asse V)	Programma Integrato Centro Storico
			Isola ecologica			50 000,00	FESR 2007-2013/fondi privati	Programma Triennale OO.PP. 2009/11
		Recupero e riuso dei rifiuti solidi urbani			-	FESR 2007-2013 (asse II)	Programma Integrato Centro Storico	
TOTALE CLASSE VI						2 370 000,00		
VII Interventi di conservazione, restauro, recupero e valorizzazione di beni culturali e paesaggistici per migliorare la qualità insediativa e la fruibilità degli spazi pubblici	Recupero di beni culturali	4.8.	Riconversione e riqualificazione del tratto di mura tra il torrione S. Angelo e il Bastione S. Martino	1 700	500	850 000,00	FESR 2007-2013 (asse VII)	P.I.R.U.
			Riconversione e riqualificazione del tratto di mura tra il torrione S. Angelo e il bastione S. Martino - interventi privati			2 700 000,00	Fondi privati	P.I.R.U.
		4.3.	Restauro del bastione S. Martino			2 500 000,00	FESR 2007-2013 (asse IV) e Oneri aggiuntivi	Programma Integrato Centro Storico - Programma Triennale OO.PP. 2009/11
			Completamento del progetto di restauro e valorizzazione di Palazzo Tupputi			3 000 000,00	FESR 2007-2013	Programma Integrato Centro Storico - Piano Strategico Vision 2020 - Programma Triennale OO.PP. 2009/11
			Restauro del Palazzo Milazzi			2 000 000,00	PON	P.I.R.U.
			Completamento del progetto di musealizzazione dell'ex Palazzo Vescovile			1 000 000,00	FESR 2007-2013	Programma Integrato Centro Storico
	Completamento degli interventi di restauro del Castello Svevo			2 500 000,00	FESR 2007-2013	Programma Integrato Centro Storico - Piano Strategico Vision 2020 - Programma Triennale OO.PP. 2009/11		
TOTALE CLASSE VII						14 550 000,00		
VIII Interventi di recupero e riuso del patrimonio edilizio esistente per favorire l'insediamento di attività turistico-ricettive, culturali, commerciali e artigianali nei contesti urbani interessati da degrado edilizio e disagio sociale	Il bacino portuale	4.1.	Riqualificazione della passeggiata su Via Nazario Sauro	5 556	270	1 500 000,00	FESR 2007-2013 (asse VII)	P.I.R.U.
		4.2.	Riqualificazione di via La Spiaggia	8 333	180	1 500 000,00	FESR 2007-2013 (asse VII)	P.I.R.U.
			Delocalizzazione dell'attività peschereccia e dei servizi relativi collocati nella muraglia			-	Fondi privati	Programma Integrato Centro Storico
			Valorizzazione del lungomare sottostante il promontorio "Salnitro" con attività turistico-ricettive			3 500 000,00	Fondi privati	P.I.R.U.
			Sfaldamento del Porto turistico e riqualificazione del porto peschereccio			3 100 000,00	FESR 2007-2013 (asse V)	P.R.P. Porto - Programma Triennale OO.PP. 2009/11
		4.4.	Sostituzione edilizia, rifunzionalizzazione del mercato ittico e sistemazione dell'area con funzioni a servizio del turismo portuale	6 000	2 500	15 000 000,00	Fondi privati	P.I.R.U.
			Banchinamento ed attrezzatura della diga foranea			5 000 000,00	FESR 2007-2013/Fondi comunali	P.R.P. Porto - Piano Strategico Vision 2020
			Realizzazione del nuovo mercato ittico e relative aree a parcheggio alla radice del molo di ponente			3 000 000,00	FESR 2007-2013/Fondi comunali	Programma Integrato Centro Storico - Programma Triennale OO.PP. 2009/11 - Piano Strategico Vision 2020
	Il centro urbano		Realizzazione nuovo cantiere nautico			2 000 000,00	FESR 2007-2013	P.R.P. Porto - Programma Triennale OO.PP. 2009/11
			Realizzazione sede Autorità portuale			800 000,00	FESR 2007-2013	P.R.P. Porto - Programma Triennale OO.PP. 2009/11
			Realizzazione di un albergo diffuso nel centro storico di Bisceglie			-	Fondi privati	Piano Strategico Vision 2020 - Programma Triennale OO.PP. 2009/11
	Rivitalizzazione dell'offerta commerciale (via cardinal dell'Olio e piazza Duomo)			50 000,00	Fondi privati/Fondi comunali	Programma Integrato Centro Storico		
TOTALE CLASSE VIII						35 450 000,00		
TOTALE PROGRAMMA INTEGRATO						94 100 000,00		
TOTALE INTERVENTI PRIORITARI						10 500 000,00	FESR 2007-2013 (asse VII)	P.I.R.U.
TOTALE INTERVENTI PRIORITARI						22 000 000,00	Fondi privati e Oneri aggiuntivi	P.I.R.U.



RAPPORTO CON LA PIANIFICAZIONE VIGENTE



16. Previsioni e normative urbanistiche

L'ambito oggetto di intervento è attualmente disciplinato dai seguenti strumenti urbanistici.

Il Piano Particolareggiato e di Recupero del Centro Storico

L'area del centro storico attualmente è disciplinata, sotto l'aspetto urbanistico, da un Piano Particolareggiato approvato nel 1986. Parte di detto P.P. ha valore di Piano di Recupero ex art. 28 della legge 457/78 e quindi in esso sono previsti interventi di E.R.P. (che di fatto si stanno realizzando) tutti in regime di edilizia sovvenzionata (L. 457/78, L. 67/88 art. 22, L. 179/92, L. 203/91 art. 18 per complessivi 25 mld.). L'area perimetrata come PEEP all'interno del centro antico costituisce la parte più degradata dal punto di vista edilizio ed ha una estensione di circa 1,83 Ha ed in essa è previsto il recupero di un notevole numero di vani, in parte già attuato. Nel contempo però sono stati eseguiti, ed in parte sono in corso di esecuzione interventi non residenziali che hanno di volta in volta utilizzato altre fonti di finanziamento, quali il recupero dell'ex Convento di Santa Croce (oggi sede della biblioteca, museo archeologico e sala per convegni), l'ex Seminario vecchio e mensa vescovile (da destinare ad urbanizzazione secondaria come standard di quartiere), il Teatro Garibaldi (i cui lavori di realizzazione di un centro di spettacolo polivalente sono recentemente conclusi), il Palazzo Tupputi (in fase di recupero), il Castello di epoca Sveva e la Torre Maestra di epoca Normanna (quest'ultima con recupero ultimato ospita oggi il museo delle arti e tradizioni locali), il Bastione di San Martino con annessa area destinata a giardino pubblico, il Palazzo Milazzi da recuperare a funzioni pubbliche e sociali.

Tranne la cintura periferica intramurale, la parte più centrale del borgo antico non presenta, allo stato attuale, forti interessi localizzativi (residenziali e non) da parte di privati, per cui anche le parti di città che erano rimaste fuori dagli interventi di E.R.P. stanno assumendo i connotati dell'abbandono e del degrado fisico.

Nelle operazioni urbanistiche miranti alla ristrutturazione ed al recupero edilizio, è importante premettere che la particolare struttura di Bisceglie allarga il concetto di vincolo dal singolo elemento puntuale a zone di tessuto più ampie con importanti ed uniche caratteristiche ambientali. Nel Piano di Recupero sono stati distinti due tipi di



vincoli: quelli stabiliti direttamente dalla Soprintendenza ai Monumenti con decreto specifico e quelli divenuti operanti "Ope Legis" dopo l'acquisizione pubblica dell'immobile. Con decreto specifico sono stati vincolati: il Palazzo Ammazzalorsa, il palazzo Schinosa, il palazzo Tupputi, un edificio in pendio S. Rocco, il bastione di S. Martino, tutto ciò che rimane della murazione e delle torri e le chiese di S. Domenico e S. Adoeno oltre che la Cattedrale.

Risultano inoltre vincolate "Ope Legis": il palazzo Comunale, la chiesetta in via La Caldaia, il vecchio seminario adiacente la Cattedrale, le chiese di S. Matteo e del Purgatorio, i complessi delle Clarisse e di Santa Croce.

Il Piano Regolatore Generale

Il Piano Regolatore Generale del comune di Bisceglie è stato approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 02/08/1975 e con Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 28/02/1977.

Si riportano di seguito norme relative alle zone caratterizzanti l'ambito:

- *Zona omogenea A;*
- *Zona F FS e porto;*
- *Attrezzature collettive;*
- *Zona B3;*
- *Zona B4;*
- *Zona B5;*
- *Zona D;*
- *Attività turistiche;*
- *Verde ricettivo.*

Il Piano Urbanistico Generale

È in fase di redazione il PUG, all'interno del quale sono previsti i seguenti progetti strategici riguardanti il Centro Storico:

- la possibilità di riqualificare e riusare luoghi storici di elevata qualità ambientale creando le occasioni per re-inventare nuovi usi di relazione per gli ambienti costruiti che possano risignificare spazi urbani desueti, non utilizzati e da recuperare;
- l'indicazione di destinazioni d'uso mirate alla creazione di eccellenze ed attrazioni culturali per i maggiori contenitori culturali pubblici (conventi, palazzi, castello, bastioni,



spazi pubblici) delinea una nuova politica culturale coordinata con l'invenzione di un'unica Porta esterna di accesso alla città, destinata ad indirizzare i turisti (oltre che al patrimonio storico e naturalistico presente nell'agro) direttamente verso una fruizione guidata del centro storico e del porto turistico;

- la risoluzione dei problemi di accessibilità e parcheggi al centro storico e al porto, prevedendo l'uso degli spazi liberi esistenti e contigui (la piazza Vittorio Emanuele e alcune aree limitrofe al porto). La realizzazione del parcheggio interrato sotto la piazza centrale deve costituire un'occasione di restauro programmato e complesso del centro urbano che travalichi l'adeguamento degli standard funzionali del centro storico. È necessario che il progetto del parcheggio sia corredato di un'idea di rivisitazione formale e strutturale di un intorno urbano più ampio (accurato studio delle connessioni al centro storico e ai principali edifici pubblici: Municipio e Teatro) e alla riqualificazione pedonale delle aree centrali verdi ed attrezzate;

- l'incentivazione di una chiara attrattività culturale del centro storico che può essere variegata e articolata: dall'arte antica a quella contemporanea, agli interessi storici e documentari della gente locale (Biblioteca e Centro Culturale);

- lo sviluppo dell'offerta turistica e culturale del ricco patrimonio artistico e storico di Bisceglie concentrate nel centro storico (un fondamentale ruolo di informazione e marketing lo svolgerà la nuova Porta Urbana del dolmen). Oltre alle opere artistiche di proprietà ecclesiastica già esposte, insieme ai gioielli, nel Museo diocesano, avranno una grande importanza le esposizioni del futuro

Museo del Risorgimento o del Costume che potrebbero caratterizzare il riuso di Palazzo Tupputi, e gli spazi da destinare al Museo del Mare nel Bastione ovvero gli spazi da destinare all'Arte Contemporanea e alla convegnistica nel Castello.

- l'attrezzatura degli spazi pubblici esterni di interesse panoramico e monumentale (riqualificazione e recupero delle aree sature di edilizia moderna incongrua in adiacenza ai bastioni e alle mura) deve andare avanti a passi uguali rispetto alla specializzazione di spazi commerciali e ricettivi di antichi spazi urbani da restaurare e riusare. Una politica economica e sociale adeguata alla incentivazione della residenza di qualità nel centro storico costituisce la base per l'aumento dell'interesse turistico;

- l'integrazione dei volumi storici distrutti e/o fatiscenti con architetture contemporanee di sostituzione e reinterpretazione dell'antico assetto volumetrico di restituire figura e funzionalità all'intero corpo antico della città;



- la riorganizzazione funzionale del bacino portuale, fra gli usi pescherecci e quelli diportistici, deve trovare riscontro nel riassetto morfologico e funzionale dei fronti mare, di cui è prevista una demolizione del patrimonio desueto pubblico (case popolari e mercato del pesce) e la ricostruzione con criteri di alta qualità ambientale ed architettonica di volumi ad uso ricettivo e turistico afferenti al porto turistico. Restituire il porto ai cittadini oltre che ai turisti è l'obiettivo principale dell'azione strategica di riqualificazione dell'area portuale: Bisceglie deve al rapporto con il mare una parte importante della sua storia e al porto deve puntare per il futuro;

- il recupero della fruizione pedonale diretta e pubblica del lungoporto per i cittadini e i turisti costituisce la principale attrattiva panoramica da realizzare nell'area portuale.

Le prestazioni da assicurare nella zona storica ad alto valore simbolico rappresentativo comprendono:

- la valorizzazione e il restauro degli edifici monumentali, religiosi e civili, delle mura e dei bastioni e dei beni archeologici;
- il recupero ambientale del sistema murario del centro storico, dell'assetto originario del fronte porto e della piazza centrale;
- la demolizione degli edifici e degli impianti degradati non recuperabili ed incongruenti con i profili storici dominanti e caratteristici del centro storico (edifici addossati alle mura, Mercato ittico e case popolari sul porto);
- il controllo delle modificazioni progettuali programmate dal PRP per il completamento delle opere di protezione a mare del bacino del porto;
- l'eliminazione dei fattori di degrado delle aree di vuoto urbano nel centro storico, conseguenti a crolli interni, ricomposizione tipo-morfologica del tessuto;
- il riordino dell'assetto vegetazionale tipico delle aree centrali (giardini pensili, corti) e dei bastioni/mura;
- il riordino e la programmazione delle destinazioni culturali, espositive e di servizio attribuite agli edifici monumentali (Palazzo Tupputi - Museo del Territorio ed Etnografico, Convento di s. Croce - Museo Archeologico, Palazzo Vescovile - Museo Diocesano, Bastione - Museo del Mare, Castello Svevo e Torre - Sistema di esposizioni di arte contemporanea);
- la valorizzazione degli accessi al centro storico, della permeabilità dei percorsi e degli spazi pubblici della piazza centrale, del centro storico interno, delle mura esterne e del lungomare sul porto (grafica way-finding, soste attrezzate, punti di ristoro);



- la valorizzazione e riuso degli edifici storici privati per attività di supporto ed attrezzature per turismo culturale (ricettività, ristorazione) e alla residenza;
- la valorizzazione della funzionalità diportistica e peschereccia del porto (riordino destinazioni d'uso PRP);
- la valorizzazione delle aree di pregio fronte porto derivanti dalla demolizione dei volumi incongrui (ricettività e servizi per il porto turistico e peschereccio);
- la delocalizzazione ad Ovest del polo peschereccio e razionalizzazione delle aree di nautica diportistica;
- il restauro urbano degli spazi pubblici storici, attraverso la realizzazione di un programma coordinato di nuovi parcheggi interrati (piazza centrale, mercato);
- la ridefinizione morfologica e funzionale dei fronti urbani del porto dell'edilizia residenziale e produttiva lungo il fronte porto;
- la realizzazione di nuovi spazi verdi attrezzati affacciati lungo il fronte porto;
- la realizzazione della nuova accessibilità da Est al Porto con il completamento del lungomare; degli accessi secondari attrezzati al Porto da Ovest e da Sud; dei nuovi parcheggi pubblici interrati nella piazza centrale, nel mercato, sul porto integrati nelle aree di ricomposizione morfologica, parcheggi privati in aree limitrofe da coprire a dominante verde/interrare parzialmente; dei Percorsi ciclopedonali di penetrazione urbana; la programmazione di una nuova accessibilità e fruibilità da mare del Porto (Metro del Mare, collegamenti transfrontalieri sull'Adriatico);
- l'incentivazione e lo sviluppo rete di trasporto pubblico (mezzi ecologici, bici-sharing).

Il PRG Porto

Lo sviluppo del Porto di Bisceglie è regolato dal Piano Regolatore Generale Portuale, approvato con DGR 958 del 25.07.2000.

Le previsioni dell'attuale piano regolatore portuale riprendono le esigenze di quello precedente del 1966 e cioè:

- il miglioramento dell'imboccatura;
- l'approfondimento dei fondali;
- la dotazione di uno scalo di alaggio e di banchine;
- l'arredo delle indispensabili attrezzature;
- il potenziamento delle aree di sosta;



- il miglioramento dell'accessibilità veicolare e pedonale.

Il Contratto di Quartiere II

Approvato con D.C.C. n. 13 del 11.03.2004, il CdQ è in attuazione.

Esso prevede:

- la dotazione di servizi di quartiere (scuola materna, piazze) e delle opere infrastrutturali occorrenti
- il miglioramento della qualità abitativa ed insediativa attraverso la dotazione di standard aggiuntivi (edilizia sperimentale sovvenzionata ed annessi servizi).

Esso ha interessato gli isolati n. 5 e 14 per quanto riguarda l'edilizia sovvenzionata; l'isolato 36/a, piazza S. Matteo, piazza Campanile, Largo Piazzetta e Piazza Forno per quanto riguarda la dotazione di servizi.

STU centro storico

L'ambito territoriale comprende l'intero perimetro del nucleo antico, ed interessa gli edifici del centro storico ed il primo tratto della piazza Vittorio Emanuele per la realizzazione di un parcheggio.

Il progetto prevede la realizzazione di alloggi residenziali ai piani superiori al primo ed ambienti commerciali ed artigianali ai piani terra.

Il Programma Integrato Centro Storico

Il Programma Integrato, redatto nel 2009, prevede i seguenti interventi:

Progetto 1: Il recupero del patrimonio edilizio pubblico e privato

1. In relazione al patrimonio edilizio pubblico il PIRU prevede il recupero delle superfici residenziali negli isolati dismessi o poco utilizzati, di proprietà pubblica creando nuove unità abitative e offrendo forme di residenzialità diversificata in linea con i nuovi bisogni sociali; inserendo nuove funzioni urbane e individuando le parti del tessuto urbanistico compromesse che possono essere riqualficate negli aspetti compositivi e formali.
2. In relazione al patrimonio edilizio privato, il PIRU, oltre agli incentivi di carattere economico, prevede procedure ed azioni atte a favorire gli investimenti privati nel recupero del patrimonio edilizio del centro storico per uso residenziale o altre attività con esso compatibili.



Progetto 2: Il recupero e la valorizzazione del waterfront

1. restauro del tratto di mura compreso tra il Torrione S. Angelo ed il Bastione S. Martino con la delocalizzazione delle attività incompatibili
2. il restauro del Bastione S. Martino.
3. la riqualificazione della passeggiata su Via Nazario Sauro per garantire continuità tra porto e Centro Storico;
4. la riqualificazione del porto peschereccio.

Progetto 3 : la rivitalizzazione del percorso di attraversamento del centro storico.

Si è individuato un asse di attraversamento del Centro storico lungo la direttrice baricentrica di via Cardinal dell'Olio fino al Duomo, fulcro da cui si diramano tre direttrici verso il porto:

- il sistema di gradonate fino a Porta di Mare (prosecuzione quasi lineare di Cardinal dell'Olio);
 - via Pendio San Rocco e Strada Caldaia;
 - Pendio San Matteo.
1. il completamento del progetto di restauro e valorizzazione di Palazzo Tupputi al cui piano terra è prevista l'apertura dell'ufficio IAT (informazioni ed accoglienza turistica);
 2. il completamento del progetto di musealizzazione del Palazzo Vescovile;
 3. il riuso dei locali al piano terra lungo via cardinal dell'Olio e su Piazza Duomo;
 4. la riqualificazione ed arredo dei percorsi pedonali del tridente;
 5. la sistemazione dell'area occupata dall'attuale mercato del pesce.



CONCLUSIONI E SINTESI DEL PROGRAMMA



CONCLUSIONI E SINTESI DEL PROGRAMMA

1. Idea-guida della rigenerazione

2. Elementi essenziali e interventi del Programma Integrato

3. Articolazione finanziaria del Programma Integrato

- 3.1. Costo degli interventi pubblici e privati
- 3.2. Interventi prioritari e progetti volano da finanziare con l'asse VII del PO-FESR
- 3.3. Altri interventi da finanziare con risorse pubbliche
- 3.4. Apporto di risorse private

4. Progetti volano

- 4.1. Riqualficazione della passeggiata su Via Nazario Sauro
- 4.2. Riqualficazione di via La Spiaggia
- 4.3. Restauro del bastione S. Martino
- 4.4. Sostituzione edilizia, rifunzionalizzazione del mercato ittico e sistemazione dell'area con funzioni a servizio del turismo portuale
- 4.5. Riqualficazione delle aree a servizi di via Mulino a Vento con parcheggio pluripiano interrato e sovrastanti attrezzature sportive
- 4.6. Viabilità di collegamento tra il "Salnitro" e Via La Marina
- 4.7. Risoluzione dell'arrivo di via della Repubblica in area portuale
- 4.8. Riconversione e riqualficazione del tratto di mura tra il torrione S. Angelo e il Bastione S. Martino
- 4.9. Riqualficazione ed arredo urbano dei "percorsi pedonali del tridente"
- 4.10. Completamento della rete di piste ciclabili in area portuale e centro storico



17. Idea-guida della rigenerazione

L'area oggetto d'intervento

L'area in oggetto è denominata "Ambito 1 - Bacino portuale e *waterfront* urbano con il nucleo antico" nel Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.32 del 24.05.2010.

Problema principale

Si tratta di un centro storico, di un bacino portuale e relativo affaccio del tessuto urbano su di esso, che potenzialmente possiedono le condizioni ambientali per configurare un *waterfront* urbano adeguato alla nuova connotazione turistica dell'approdo biscegliese. Tuttavia ciò è possibile solo delocalizzando nella parte più esterna dell'indotto gli spazi destinati all'attività peschereccia e potenziando i servizi direttamente connessi alla navigazione turistica nella parte più interna e vicina al centro storico. Ad esso si aggiunge il nucleo storico, che è il sistema e più complesso sotto il profilo attuativo della rigenerazione.

L'ambito 1 così connotato risulta caratterizzato da due assi pressoché ortogonali tra loro. Il primo è coincidente con il fronte mare e il lungomare Nazario Sauro e collega una serie di elementi puntuali a valenza urbana diversa: dalle attrezzature portuali, alle fortificazioni storiche del nucleo medievale; il secondo asse è invece costituito dall'attraversamento nella direzione ortogonale alla linea di costa, che dalla Porta Zappino attraverso via C. dell'Olio conduce in maniera non sempre rettilinea alla Porta di Mare che si apre nella mezzera della muraglia che fa da quinta al lungomare, nella parte centrale del porto.

Obiettivo della rigenerazione

Allo scopo di rendere attrattivo l'ambito portuale, rispondendo alle potenzialità turistiche della città e riabilitando la sua vocazione storica, il Programma basa quindi il suo sviluppo su **due assi fondanti di rigenerazione**:

- **La valorizzazione del waterfront del porto**, attraverso interventi atti ad organizzare lungo le vie La Spiaggia, Nazario Sauro e Taranto una serie **di servizi e funzioni in grado di migliorare la vivibilità del centro storico e promuoverne una migliore fruizione in termini culturali e turistici**.
- **La riabilitazione urbanistica, architettonica e funzionale del cardine mediano di attraversamento** di epoca medievale, che attraversa il centro storico con il nome di



Via Cardinal dell'Olio arrivando fino a Porta di Mare, quale **asse generante del recupero e della rivitalizzazione dell'intero centro storico**;

Questi due assi si incrociano in corrispondenza della passeggiata sul porto che si intende rendere nuova centralità della vita pubblica cittadina e attrattiva turistica, mentre oggi è mero punto di passaggio e parcheggio irregolare.

L'intervento pubblico su tali assi mira ad innescare e dare impulso ad ulteriori processi di riqualificazione pubblica, ma anche da parte di soggetti privati, incentivati ad investire e recuperare gli immobili di loro proprietà, che attualmente versano in pessime condizioni di conservazione.

Attraverso l'attuazione del Programma si intende incrementare l'uso del porto come porto turistico. Fino a pochi anni fa infatti esso era perlopiù utilizzato come approdo a servizio dell'attività peschereccia, ma gli ultimi anni hanno visto l'incremento del diportismo nautico, e con esso la possibilità, chiaramente configurata del PRG Porto, di sviluppare la sua vocazione turistica, basata sulla posizione strategica che il porto biscegliese occupa ma anche sulla favorevole configurazione geomorfologica del sito.

La crescita della valenza turistica ed il conseguente incremento della domanda di servizi ed attrezzature per i diportisti ha portato inevitabilmente a porre come **intento primario della rigenerazione urbana l'ampliamento dello spazio dell'approdo ed il suo rapporto con la città storica.**

Le attività del presente programma integrato sono mirate a **ridare al fronte mare il suo originario significato di centralità nella vita cittadina. La rigenerazione si configura come strumento di connessione tra i programmi urbanistici dell'entroterra e quelli per il porto.**

Le azioni previste possono essere raggruppate in tre categorie principali:

- a) **Elementi essenziali;**
- b) **Interventi a rete;**
- c) **Interventi puntuali sulle emergenze architettoniche.**

Le **azioni previste** formano un sistema integrato, una rete costituita da progetti puntuali ed interventi di collegamento tra gli stessi, in modo da attuare una **riqualificazione generalizzata dell'area interessata che prende l'avvio dai progetti volano** che in un ideale effetto domino interesseranno l'azione dei privati cittadini che decidano di investire nei loro immobili collocati nel bacino portuale e nel centro storico in sinergia con gli interventi di iniziativa pubblica che sono destinati a cambiare il volto della città verso il mare.



18. Elementi essenziali e interventi del Programma Integrato

Le **mura del centro storico che si affacciano verso il porto turistico** sono il luogo propulsore della rigenerazione dell'ambito. L'intervento di restauro delle strutture medievali in maniera complementare alla riqualificazione già operata sul percorso "sopra le mura" di via Trieste e in parallelo alla **realizzazione di una passeggiata attrezzata che interessi il lungomare** di via Nazario Sauro e di via La Spiaggia determineranno la nuova centralità urbana che questo particolare invaso possiede in maniera intrinseca.

Per far sì che il sistema mura-lungomare-porto turistico funzioni come centralità pubblica, è indispensabile ridurre la presenza del traffico automobilistico in attraversamento ed eliminare del tutto la presenza delle auto in sosta, che attualmente impediscono lo stazionamento dei pedoni, il passaggio delle bici sull'esistente tracciato ciclabile e improbabile l'apertura di locali per il ristoro con posti all'aperto, seppur idealmente la cornice spaziale sarebbe propensa ad ospitarli. Il fine è **creare uno spazio pedonale per la passeggiata e la sosta presso futuri locali per il ristoro**, in modo particolare nelle ore serali.

È quindi prevista dal presente Programma Integrato la **deviazione del traffico dal fronte del porto** con la riduzione della sezione carrabile ad un solo verso di marcia in direzione dal "Prussiano" al "Salnitro", per ridurre significativamente il volume di traffico nel lungomare in tutte le ore del giorno, impedendone l'attraversamento nelle ore serali.

Per far sì che questo intervento di parziale pedonalizzazione del lungomare si ripercuota sulle altre aree cittadine a ridosso del centro storico, il programma prevede anche **interventi sulla viabilità a levante e ponente del porto**. In modo particolare sarà realizzato un nuovo tratto stradale che colleghi **via La Marina** (nel suo tratto oggi cieco a sud della scuola elementare "Plesso Salnitro") con Cala di Fano. Questo diminuirà il traffico lungo via La Spiaggia, che potrà divenire anch'essa ad unico senso di marcia con chiusura al traffico nelle ore serali.

Allo stesso modo si prevede di intervenire nel promontorio Prussiano, con l'adeguamento di **via dei Pescatori e via Prussiano** che si prevede di collegare con un sovrappasso a via della Repubblica. Seppur le dimensioni delle viabilità esistenti permettano lo scorrimento in unico senso di marcia (dalla linea di costa verso il bastione S. Martino) questo intervento permetterà di smistare il traffico che dalla costa si riversa su via della Repubblica e quindi



sul lungomare N. Sauro, permettendo l'inversione di marcia allorquando il lungomare sarà del tutto pedonale.

Il sistema della mobilità su gomma si integra degli interventi per la sosta con la previsione di **nuovi strutture per i parcheggi dedicati ai fruitori del porto e del waterfront** con i relativi collegamenti pedonali all'invaso portuale. Il Programma contiene i progetti relativi a due strutture a parcheggio pluripiano collocate sul Salnitro, in via Mulino a Vento, e ai piedi del Prussiano, in corrispondenza dell'ERP di via Taranto da rifunzionalizzare.

Il **parcheggio interrato di via Mulino a Vento e relative strutture pubbliche di superficie**, potrà allo stesso tempo riqualificare gli spazi oggi degradati e sottoutilizzati in superficie e permettere la sosta regolarizzata al coperto di non meno di 300 auto con alcune decine di box auto-depositi. Tale struttura integrerà i servizi dell'approdo turistico garantendo a molti dei posti barca uno spazio dedicato per l'auto e le attrezzature nautiche a terra. Il **collegamento pedonale** di questa struttura con il lungomare avverrà attraverso due punti principali: il percorso pedonale esistente di via Don Donato Fragatella da adeguare e il collegamento verticale di progetto in via Salnitro nel suo punto cieco di affaccio su via La Spiaggia. Un secondo parcheggio pubblico potrà essere realizzato in concomitanza alla **rifunzionalizzazione dell'ERP di via Taranto e del Mercato Ittico**, questo parcheggio pluripiano fuori terra, ma addossato al taglio roccioso del Prussiano, potrà ospitare un centinaio di posti auto a servizio degli avventori che raggiungano il porto da levante.

Gli **interventi sugli immobili di proprietà pubblica oggi ERP di via Taranto e Mercato Ittico** potranno rendere importante la quinta urbana che a levante segna la vista del promontorio Salnitro dal porto. L'intervento sarà di compartecipazione pubblico-privata in cui il soggetto attuatore sarà individuato con una procedura di evidenza pubblica tesa a massimizzare l'impegno privato garantendo gli interessi pubblici, *in primis* legati alla nuova definizione dell'ERP esistente da adeguare alle attuali necessità degli occupanti. La possibile nuova funzione dei volumi esistenti dovrà comunque essere integrata alle funzioni dell'invaso portuale con la previsione di allocarvi servizi turistici in parte generali e in parte ricettivi che attraggano una fascia alta di utenza. La delocalizzazione delle attività legate all'ittica sarà conforme alle previsioni del vigente PRG-Porto e permetterà l'ampliamento e l'adeguamento dei servizi pescherecci esistenti.



A chiudere gli interventi sul fronte del porto vi è quello di **restauro del Bastione S. Martino**. Opera di importante fortificazione e completamento delle strutture militari marittime della Bisceglie Spagnola è ad oggi relegato a fungere da deposito comunale. L'intervento pubblico di valorizzazione storica e funzionale prevede la creazione di un contenitore culturale che possa ospitare un auditorium all'aperta, piccole sale conferenza e servizi annessi oltre al recupero e consolidamento delle strutture murarie oggi abbandonate alle intemperie e alla vegetazione infestante. L'intervento sarà integrato dalla valorizzazione del tratto di mura di levante nascoste dai cespugli, ridisegno della lunga scalinata di risalita a via Cristoforo Colombo e dalla razionalizzazione del giardino sottostante il bastione per permettere la sosta di alcune decine di auto ad esclusivo uso dei residenti del centro storico che con il completamento delle piazze del Contratto di Quartiere saranno privati di proprie aree dedicate e che altrimenti si riverserebbero nel Palazzuolo.

Come maglia di raccordo tra le azioni previste all'interno dell'ambito di rigenerazione e la città ai suoi margini è prevista una serie di **interventi a rete**. In modo particolare la connessione con il resto della città a ridosso del centro storico e porto è pensata per rimanere alla scala dell'individuo con azioni che riguardano la fruizione ciclo-pedonale.

Per tali finalità si interverrà sui **percorsi pedonali** che collegano il Palazzuolo e il fronte del porto in attraversamento del centro storico, ossia il "**Tridente**" delle strade di via Cardinale dell'Olio, Pendio di S. Matteo, Pendio Campanile e Pendio S. Rocco che necessitano di una profonda riqualificazione estesa anche alle facciate delle cortine edilizie. Lungo tali percorsi saranno valorizzate e riqualificate anche le piazze ad integrazione degli interventi del C.d.Q.II, fra cui **Piazza Duomo** e **Largo Monastero Vecchio**.

Per i percorsi ciclabili in raccordo e potenziamento dei tratti esistenti, saranno realizzati tratti di pista ciclabile in collegamento con il quartiere Cittadella, il Salnitro, il Palazzuolo e l'isola pedonale del centro storico, grazie anche al posizionamento di rastelliere, bike-sharing e velostazione in modalità di scambio intermodale con il traffico a motore (auto, imbarcazioni, ...).

Completano il quadro delle azioni principali previste dal Programma gli **interventi puntuali sulle emergenze architettoniche** del centro storico, e in particolare riguardo al completamento del restauro di **Palazzo Tupputi**, al Restauro del **Palazzo Milazzi**, al potenziamento del contenitore storico del **Palazzo Vescovile**, al recupero delle strutture



del **Castello Svevo** e alla riqualificazione della Piazza del e delle strutture del **Mercato in corso Umberto**, mirate a trasformare l'aspetto urbano dell'antico luogo ove sorgeva il fossato a difesa delle mura sud.

19. Articolazione finanziaria del Programma Integrato

19.1. Costo degli interventi pubblici e privati

L'intero piano finanziario del programma prevede un insieme coordinato di azioni con un importo complessivo pari 94.100.000 € con diverse tipologie di apporto sia pubblico che privato come si evince dalla tabella allegata in coda alla presente relazione.

19.2. Interventi prioritari e progetti volano da finanziare con l'asse VII del PO-FESR

Si considerano interventi prioritari quelli che fungeranno da volano per l'attivazioni di successive azioni pubbliche, ma anche e soprattutto private che interessino gli immobili storici compresi nell'ambito del Programma. Tali interventi sono finalizzati a costituire le condizioni ottimali per far fiorire attività imprenditoriali, commerciali e di servizio al turismo e alla fruizione in generale anche per i cittadini biscegliesi che non percepiscono ad oggi il porto come luogo d'incontro. Tali interventi sono qui definiti "progetti volano" e per la realizzazione si ipotizza un finanziamento regionale attinto dalle risorse stanziare per l'asse VII del PO-FESR "Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani". L'importo complessivo dei progetti volano ammonta a stimati 10.500.000 €.

19.3. Altri interventi da finanziare con risorse pubbliche

Le altre azioni di interesse pubblico da finanziarsi con risorse diverse da quelle derivanti dell'Asse VII, saranno candidate a fruire di finanziamenti da specifici assi del PO-FESR, da ulteriori fondi Nazionali, dal bilancio comunale o oneri di concessione.

19.4. Apporto di risorse private

Importante fattore per il compimento dell'intero programma sarà la componente della partecipazione di operatori privati che pur facendosi carico di una parte delle spese di riqualificazione dovranno investire in operazioni finanziarie in compartecipazione con l'Amministrazione Comunale che sarà a sua volta garante dell'interesse della cittadinanza e promotrice della valorizzazione dei suoi beni immobili.

In modo particolare il Programma prevede la partecipazione del capitale privato negli interventi di "ristrutturazione edilizia degli immobili del Mercato Ittico ed dell'ERP annessa"



con un'operazione di appalto in concessione/gestione, o progetto-finanza, o alienazione onerosa, o dialogo competitivo che implichi un'operazione finanziaria complessa per stimati 22.000.000 €. Tale articolazione sarà condizionata dalla risposta del mercato alle procedure di evidenza pubblica da attivarsi specificatamente, tenendo conto che il soggetto attuatore in questo caso si farà carico anche del cofinanziamento degli interventi pubblici sul *waterfront*.

Propedeutica alla riqualificazione dell'area "mercato ittico" sarà anche la realizzazione di ERP per gli occupanti degli immobili a ridosso del porto, da localizzarsi in altro ambito urbano: la definizione dell'evidenza pubblica stabilirà i presupposti anche di questa delicata operazione sociale.

La realizzazione delle strutture di via Mulino a Vento, ovvero parcheggio interrato pluripiano e spazi attrezzati in superficie, potrà realizzarsi in partecipazione pubblico-privata con appalto in concessione/gestione della struttura coinvolgendo anche gli operatori della nautica da diporto interessati ad incrementare l'offerta di servizi per i diportisti.

L'interesse privato nella partecipazione alla rigenerazione riveste importanza non trascurabile anche per interventi di minore entità ed impatto sul sistema cittadino. Tra questi vi sono i casi di recupero dei locali intramurali accessibili dall'interno del centro storico ma con affaccio principale lungo la passeggiata del porto e il recupero di immobili nel centro storico per l'attività ricettiva diffusa.

La proliferazione di locali per lo svago e la ristorazione è già in atto nel percorso del lungomare, sia N. Sauro che La Spiaggia, ma ancora sottodimensionato alle reali aspirazioni del contesto che offre scorci e peculiarità di altissimo valore: stimolati dagli interventi pubblici di valorizzazione piccoli imprenditori e commercianti troverebbero conveniente dismettere le attività incongrue esistenti per mettere a reddito gli ampi locali antichi oggi in stato di abbandono. L'operazione è difficilmente quantificabile in termini economici, ma presumibilmente interesserebbe capitali per stimati 2.700.000 € in termini di recupero edilizio e riconversione di superfici esistenti.



20. Progetti volano

20.1. Riqualificazione della passeggiata su Via Nazario Sauro

Si prevede la riqualificazione di Via Nazario Sauro per farne una passeggiata panoramica e uno spazio di sosta per le attività ristorative e commerciali che potranno trovare posto nelle mura verso mare. Propedeutico alla sua pedonalizzazione anche per fasce orarie è la regolarizzazione del passaggio carrabile che, ristretto ad una sola corsia, contribuirà a garantire continuità pedonale tra porto e Centro Storico. L'asse viario ad oggi carrabile e la cancellata a chiusura del porto turistico, infatti, costituiscono ad oggi una barriera tra centro storico e mare.

La pedonalizzazione di via Nazario Sauro e la realizzazione di ampi spazi sempre pedonali, su via La Spiaggia ed in direzione del Molo Vecchio, consentirà di realizzare un percorso continuo che dalle mura condurrebbe al Molo Vecchio da un lato, ed alla sede della Lega Navale e della Scuola di Vela dall'altro.

Sono ivi previsti:

- Interramento di tutti gli impianti a vista che deturpano le mura medievali;
- l'eliminazione della cancellata in orso-grill con ridisegno del parapetto a protezione della banchina per garantire la visibilità del bacino;
- basolatura di tutto lo spazio con differenti cromature per spazi pedonali, percorso ciclabile e corsia carrabile;
- nuova illuminazione per massimizzare lo spazio pedonale e illuminare le emergenze;
- installazione di dissuasori del traffico fissi lungo il percorso e mobili alle estremità;
- saranno evitati i salti di quota (gradini e marciapiedi) nella parte centrale della passeggiata per garantire la continuità dello spazio pedonale.

20.2. Riqualificazione di via La Spiaggia

L'intervento prevede la ripavimentazione di via La Spiaggia che attualmente presenta un manto asfaltato dissestato e manca di elementi di sicurezza atti a limitare l'accesso agli scivoli di alaggio. È inoltre prevista l'installazione di dissuasori atti a limitare a fasce orarie il passaggio delle auto, facendole deviare su Via Cala di Fano e rendendo così pedonale l'intero waterfront urbano di via Nazario Sauro e via La Spiaggia.



Sono nello specifico ivi previsti:

- il rifacimento generale della pavimentazione con basole di pezzatura e cromatismo adeguati al contesto;
- recupero degli argani;
- la realizzazione di marciapiedi laterali la carreggiata di dimensioni congrue;
- illuminazione adeguata;
- la riduzione ad un'unica corsia della viabilità per aumentare lo spazio destinato alla passeggiata dei pedoni;
- la installazione di appositi dissuasori atti a vincolare il percorso carrabile e ad impedire l'accesso della auto stesse in orari e periodi prefissati.

20.3. Restauro del bastione S. Martino

La riqualificazione ed il recupero funzionale delle antiche mura passerà attraverso il restauro delle parti ancora esistenti ed il recupero delle strutture originarie avendo come obiettivo progettuale la rifunzionalizzazione delle stesse nel rispetto della loro valenza architettonico-monumentale.

Si prevede di realizzare un collegamento congruo al contesto storico in luogo della attuale scalinata in c.a. che consenta di superare il salto di quota esistente tra l'area interna bastione ed il sottostante Parco delle Beatitudini, e realizzare anche un collegamento interno all'area tra i due. Per il Parco si prevede la riqualificazione del verde esistente attraverso la riorganizzazione delle aiuole e dei percorsi pedonali e carrabili.

Sono previste nello specifico le seguenti opere:

- ripristino e consolidamento delle strutture murarie esistenti;
- consolidamento delle strutture voltate;
- riorganizzazione spaziale del terrapieno per la creazione di auditorium all'aperto;
- riuso dei volumi per servizi e contenitori culturali;
- ridisegno architettonico della scalinata verso via Cristoforo Colombo;
- valorizzazione delle mura di levante;
- sistemazione delle aree a verde esistenti con conservazione degli alberi di pregio e piantumazione di nuove essenze;
- realizzazione di stalli in masselli erbosi e spazi di manovra in stabilizzato naturale a servizio dei residenti del centro storico.



20.4. Sostituzione edilizia, rifunzionalizzazione del mercato ittico e sistemazione dell'area con funzioni a servizio del turismo portuale

Il volume del mercato ittico, destinato anche ad uffici e servizi per l'attività peschereccia, è in massima parte utilizzato per edilizia economica e popolare in spazi angusti che necessiterebbero almeno interventi di adeguamento igienico-edilizio. In condizioni simili seppur in edifici all'uopo realizzati, versano gli occupanti della stecca di ERP di via Taranto, adiacente lo stesso mercato ittico e addossata per i tre livelli più bassi alla roccia del promontorio Prussiano.

Considerando che il recupero dei volumi esistenti implicherebbe lo spostamento degli occupanti in "alloggi parcheggio", il programma prevede che gli inquilini vengano invitati a occupare nuove abitazioni allo scopo realizzate in altro ambito, e che i volumi esistenti divengano oggetto di profonda rifunzionalizzazione in rapporto alla vocazione turistica del bacino più interno del porto.

Il progetto prevede la sostituzione dell'edificio del mercato ittico, della stecca di ERP retrostante e del volume costruito sull'impianto di sollevamento ubicato su via della Repubblica. Il volume attualmente destinato ad attività ristorative, di recente recupero, invece potrebbe essere integrato nella nuova struttura destinata ad accogliere funzioni e servizi legati al porto turistico in crescente sviluppo.

Nello specifico sono ivi previsti locali commerciali, attività ricettive, servizi legati alle attività diportistiche ed un parcheggio multipiano fuori terra, ma contro la parete rocciosa del Prussiano, che possa consentire in modo agevole ai diportisti e fruitori del lungomare che arrivano da levante di arrivare al porto parcheggiare ed arrivare in pochi minuti alla propria imbarcazione o ai locali della *promenade*.

Nello specifico sono ivi previsti i seguenti interventi:

- realizzazione di nuovi alloggi di ERP e/o ERS in altro ambito urbano;
- sostituzione delle strutture esistenti per una altezza massima di 5 piani rispetto al livello della banchina portuale e di 3 piani rispetto al piano terra sul Prussiano;
- realizzazione di parcheggi multipiano in corrispondenza della parte controterra dell'edificio che verrà realizzato, organizzati su tre livelli, per circa 180 posti auto, di cui almeno la metà di uso pubblico;
- sistemazione del tratto di lungomare adiacente e di eventuali pontili mobili, in conseguenza dello spostamento sulla diga foranea di ponente dell'attività peschereccia.



20.5. Riqualificazione delle aree a servizi di via Mulino a Vento con parcheggio pluripiano interrato e sovrastanti attrezzature sportive

Il parcheggio sarà organizzato in due piani interrati, che si collocheranno sotto l'attuale piazzale adibito a parcheggio situato in adiacenza del punto di incontro tra via Salnitro e via Mulino a Vento. L'intervento interesserà anche le attrezzature sportive esistenti che saranno ricostruite in maniera adeguata e integrate con funzioni che emergeranno dalla popolazione residente.

Tale parcheggio potrà ospitare circa 350 posti auto. Si prevede inoltre la sistemazione dell'area sovrastante attraverso il ripristino delle attrezzature sportive ivi già presenti e la riqualificazione dello slargo privo di una identità urbana, posto a sud rispetto a via Mulino a Vento, che sarà destinato a divenire piazza attrezzata di quartiere.

L'intervento prevede inoltre il ripristino di due passaggi pedonali che collegheranno direttamente l'area del quartiere Salnitro alla viabilità costiera di via La Spiaggia superando il dislivello esistente tra le due attraverso opportune scalinate.

Nello specifico sono previsti i seguenti interventi:

- realizzazione di una struttura interrata destinata a parcheggio, distribuita su due livelli interrati, con due punti di accesso e risalita ove saranno realizzate le rampe per i veicoli, e quattro punti di accesso con ascensori e vani scala;
- collegamento del livello inferiore del parcheggio interrato direttamente con via La Spiaggia attraverso la realizzazione di una galleria pedonale illuminata naturalmente;
- sistemazione dell'area attualmente occupata dalle attrezzature sportive esistenti in degrado con un nuovo campo da calcetto in erbetta sintetica dotato di aree a verde e servizi annessi (spogliatoi, bagni);
- riqualificazione dello slargo che diverrà piazza alberata con parziale riutilizzo delle alberature esistenti e dotazione di elementi di arredo urbano.

20.6. Viabilità di collegamento tra il "Salnitro" e Via La Marina

È previsto il completamento della strada senza uscita che da via La Marina sale curvando fino ad arrivare in adiacenza della pertinenza della Scuola primaria Don P. Uva. La prosecuzione del percorso carrabile permetterà, arrivando fino allo sbocco su via D.



Fragatella, di collegare direttamente il quartiere Salnitro all'indotto portuale, e nello specifico permetterà di bypassare via La Spiaggia per raggiungere il centro città per cui raggiunge il porto da ponente. L'intento è infatti quello di creare un collegamento di via Cala di Fano con via Maggiore Vincenzo La Notte, in modo tale da rendere possibile una deviazione su via Libertà che crei un anello carrabile alternativo alla viabilità costiera.

L'intervento è complementare alla realizzazione del parcheggio interrato in via Mulino a Vento e alla pedonalizzazione del lungomare intorno al porto.

Sono previste le opere stradali atte al completamento della viabilità esistente, la dotazione di marciapiedi idonei e la realizzazione di una verde fonoassorbente a protezione della scuola primaria.

20.7. Risoluzione dell'arrivo di via della Repubblica in area portuale

L'intervento prevede la risoluzione della viabilità di accesso all'area portuale da est e nello specifico da via della Repubblica. La soluzione progettuale prevede di dare la possibilità a chi sopraggiunge al porto da levante, di svoltare a destra alla fine di via La Repubblica e lasciare la propria auto nel parcheggio previsto in corrispondenza dell'area dell'attuale mercato ittico. Complementare è la realizzazione di un sovrappasso su via della Repubblica, di collegamento tra via Prussiano e via dei Pescatori, a unico senso unico di marcia (da levante verso il bastione S.Martino) che da via Prussiano e via dei Pescatori rigiri su via Porto per poi reimmettersi sulla viabilità a doppio senso di marcia di via della Repubblica o imboccare il percorso che porta al parcheggio pluripiano o al lungomare N. Sauro nelle ore di apertura al traffico.

20.8. Riconversione e riqualificazione del tratto di mura tra il torrione S. Angelo e il Bastione S. Martino

Si prevede il restauro del fronte mare delle mura dal Bastione San Martino al torrione Sant'Angelo affacciante su via Nazario Sauro, in parte porticato, e del tratto che rigira su via Trento. Gli interventi previsti sono:

- interrimento degli impianti a vista;
- eliminazione della vegetazione infestante;
- eliminazione degli impianti pubblicitari poiché incongrui;
- integrazione dei conci mancanti;
- interventi di cuci e scuci, protezione dei giunti e del paramento murario.



20.9. Riqualificazione ed arredo urbano dei "percorsi pedonali del tridente"

L'intervento di riqualificazione ed arredo urbano dei percorsi pedonali del tridente prevede la pavimentazione in basole con eventuali integrazioni di completamento ove esistenti, l'inserimento della segnaletica turistica, l'adeguamento dell'illuminazione, l'installazione della video-sorveglianza, la dotazione delle reti impiantistiche mancanti o carenti, interventi di arredo urbano.

Riguarderà l'asse di attraversamento del Centro storico lungo la direttrice baricentrica di via Cardinal dell'Olio fino al Duomo, fulcro da cui si diramano tre direttrici verso il porto:

- il sistema di gradonate fino a Porta di Mare (prosecuzione quasi lineare di Cardinal dell'Olio);
- via Pendio San Rocco e Strada Caldaia;
- Pendio San Matteo;
- Piazza Duomo;
- Largo Monastero Vecchio.

20.10. Completamento della rete di piste ciclabili in area portuale e centro storico

Il progetto prevede la realizzazione di un tracciato ciclabile, per uno sviluppo lineare complessivo di circa 2000 ml per un percorso che si sviluppa intorno al centro storico, a cui si aggiungono percorsi radiali di collegamento agli altri quartieri cittadini.

In particolare i tracciati previsti dovranno ricongiungersi ai tratti già esistenti che interessano via La spiaggia, via N. Sauro, via della Repubblica, via Prussiano, in coerenza con quanto previsto nel DPP al redigendo PUG.

Il tracciato si svilupperà parallelamente alla sede destinata al traffico motorizzato, in adiacenza alle aiuole spartitraffico ed ai marciapiedi esistenti e sarà integrato alla pavimentazione degli spazi pedonali, in modo particolare nel tratto del lungomare N. Sauro.