



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	RTI	PROGETTO PRELIMINARE RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA	

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

arch. Michele Sgobba (mandante)



REV.	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
00	16/03/2011			arch. Michele Sgobba



Relazione tecnica-illustrativa



COMUNE DI BISCEGLIE

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



INDICE

- 1. Analisi dell'ambito di intervento – stato di fatto.**
- 2. Previsioni e normative urbanistiche.**
- 3. Vincoli ambientali e paesaggistici.**
- 4. Gli interventi previsti.**
 - 4.1 Riqualificazione della passeggiata su Via Nazario Sauro**
 - 4.2 Riqualificazione 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 Riqualificazione 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 riqualificazione del tratto di mura tra il torrione S. Angelo e il bastione S. Martino**
 - 4.9 Riqualificazione ed arredo urbano dei "percorsi pedonali del tridente"**
 - 4.10 Completamento della rete di piste ciclabili in area portuale e centro storico**



1. Analisi dell'ambito di intervento – stato di fatto.

Caratteristiche urbanistiche e dimensionali dell'area di intervento

L'ambito in oggetto, corrispondente alla parte più antica della città ed all'ambito portuale, è esteso circa 25 ha ed è caratterizzato in alcune sue parti da degrado del patrimonio edilizio e degli spazi pubblici e da disagio sociale.

In particolare il bacino portuale ed il waterfront urbano corrispondente appaiono sottoutilizzati rispetto alle potenzialità degli stessi e rispetto al contesto in cui vengono a collocarsi.

Le interrelazioni a scala del territorio, i riflessi indotti sull'area urbana, i differenti rapporti tra le parti, si traducono in una specializzazione più interna che risulta leggibile a scala della città. L'uso residenziale del suolo, prescindendo dalle qualità prodotte dalla differente posizione reciproca tra la parti e tra queste e i fulcri funzionali, risulta indifferenziato.

E' solo la presenza della struttura dei servizi, delle concentrazioni terziarie, dei poli direzionali e dell'assetto viario generale e gerarchizzato, che producono differenziazioni sensibili e rendono in pratica distinguibile una parte dall'altra.

La linearità già riscontrata ad una scala più ampia, si traduce nell'assetto urbano, proponendosi con ruoli incisivi ed alla fine totalizzanti. L'aggregazione della città costruita, i suoi nuclei a funzione dominante, gli spazi aperti funzionali e le attività fondamentali, si svolgono tutte lungo l'asse protagonista della Statale Adriatica o nelle sue immediate vicinanze. Dall'ingresso sino al tratto terminale, il ruolo terziario appare fortissimo perché la stragrande maggioranza delle attività commerciali si svolgono su di esso con l'evidente acquisizione di una pluralità di usi, di ruoli funzionali e di significati sociali che nel momento della loro convivenza con l'attraversamento stradale trovano il nodo più manifesto di una fortissima contraddizione,

E' evidente il ruolo promotore che quest'asse ha avuto per lo sviluppo storico della città, ma l'attuale antinomia tra funzioni in netto contrasto tra di loro (l'uno inibisce di continuo l'altro) rende ormai anacronistico e pericoloso il coesistere.

Al centro dell'asse e facilmente individuabile un complesso urbano che si propone come nodo fondamentale: il collegamento tra l'invaso spaziale determinato dal sistema coordinato: Palazzuolo, Piazza Margherita di Savoia, Centro Storico, Porto.

Il sistema delle due piazze, per l'uso sociale consolidato nel tempo e per gli insediamenti dei suoi fronti commerciali, rappresenta il cuore urbano fondamentale. E' insieme il punto



di ritrovo, il luogo dello scambio e del commercio, il posto per il tempo libero quotidiano (giardini pubblici – teatro). Nodo storico di confluenza urbana è anche il punto terminale dei collegamenti con il territorio interno e con le città di Corato e di Ruvo di Puglia.

Le attrezzature, distinte tra quelle di servizio a scala della resistenza (tra le altre: scuole materne ed elementari) e quelle di servizio a scala urbana (scuole medie, superiori ed altri servizi per l'uso pubblico), si distribuiscono sul territorio concentrandosi in maggior parte tra l'area a sud est e quella a nord ovest del nucleo centrale cittadino, configurando in larga massima due sistemi simmetrici. Da ciò risulta facilmente deducibile il carattere particolarmente negativo del Centro Storico. Gli unici servizi (tutti a scala urbana) sono collocati nei suoi bordi esterni, senza alcuna realizzazione con l'interno. Il Palazzo Comunale, collocato sul fronte sinistro, sfrutta la posizione favorevole tra il centro e l'area portuale, mentre il forte degrado presente alle sue spalle lo isola totalmente dal resto del Centro Storico; il cinema-teatro Garibaldi e l'area del mercato, collocati ai margini del bordo meridionale, esplicano il loro ruolo completamente verso la città più recente, voltando le spalle al Centro Storico. Le attrezzature di servizio a scala della residenza mancano del tutto, e unitamente alle altre carenze già elencate, indicano con chiarezza quali devono essere le operazioni prioritarie per il risanamento e il recupero del patrimonio residenziale e funzionale del Centro Storico.

Ma soprattutto appare di fondamentale importanza per lo sviluppo della città la dotazione di servizi ed attrezzature a servizio delle attività portuali, in grado di incentivare lo sviluppo marittimo della città, che è la sua naturale vocazione ma che attualmente appare sottoutilizzato rispetto a quelle che sono le sue potenzialità.

Le uniche vie su cui si collocano le attività ed i servizi presenti nell'ambito (tutti a scala urbana) sono quelle di margine: l'anello viario che circonda il CS (Via Trento, Via Marconi, Via C. Colombo, Via N. Sauro alla quota del porto) e gli assi principali, a sezione maggiore, che si incrociano perpendicolarmente (via Cardinale Dell'Olio, via Frisari e via Tupputi).

La dotazione infrastrutturale delle aree urbane centrali risulta essere nella totalità sufficiente. Se si analizza invece nel dettaglio la situazione specifica del centro storico, si può chiaramente asserire che la dotazione risulta essere scarsa, non tanto per quantità, ma per la qualità dei servizi, soprattutto per quanto attiene alle urbanizzazioni primarie. Seppure tutto il centro urbano sia dotato di rete di pubblica illuminazione e di impianto idrico-fognante, il centro storico di Bisceglie presenta grossi problemi dovuti alla vetustà



delle strutture che necessitano una completa sostituzione dei sottoservizi ed un radicale intervento di ripavimentazione e arredo urbano dell'intero reticolo viario. Negli ultimi anni l'Amministrazione di Bisceglie ha ottenuto dei finanziamenti per la realizzazione della nuova rete idrico-fognante e di pubblica illuminazione con relativa pavimentazione. Le strade interessate da tali interventi sono: via Frisari, via Tupputi, piazza Vittorio Emanuele, via Marconi, piazza Margherita (già realizzati) e via Cardinale Dell'Olio, largo Purgatorio, piazza Castello, via Colombo, via Trento (finanziati in fase di realizzazione).

Per quanto riguarda l'ambito portuale, anch'esso necessita delle attrezzature e servizi atti a renderlo funzionale ed a fruttarne appieno le potenzialità. Sono già stati attuati, secondo quanto previsto nel PRG Porto, interventi nella zona centrale (il piazzale e le due banchine laterali, il pontile) ed in quella nord-occidentale (banchinamento, piccolo molo di ponente, piazzale e scivolo anti-risacca). Sono già in programma ulteriori interventi che riguarderanno il molo di levante ed i fondali dell'ambito portuale. **A questi si aggiungono gli interventi prioritari previsti nel presente Programma, atti a dotare l'ambito portuale delle attrezzature e servizi necessari alla funzionalità dello stesso sia in relazione all'attività peschereccia che soprattutto di quella turistica, la cui vocazione ha conosciuto un forte input negli ultimi anni e appare suscettibile di importanti sviluppi futuri.**

Per quanto riguarda la viabilità e l'accessibilità, le principali piazze e strade che permettono di raggiungere il Centro Storico ed il bacino portuale sono:

p.zza V. Emanuele – p.zza Margherita – c.so Umberto – via della Repubblica – via la Spiaggia – via Imbriani – via Bovio – via De Gasperi - via Alighieri.

Gli assi che invece lambiscono e garantiscono un accesso diretto al centro storico sono: via La Marina – via Trento – via Marconi – c.so Umberto – via Colombo – via Sauro.

Per quanto attiene alla viabilità del centro storico, l'accessibilità automobilistica si limita all'anello che borda la linea delle Mura Aragonesi e all'asse interno di via Frisari e via Tupputi. Il nucleo interno è penetrabile da Via Cardinale Dell'Olio, mentre altre penetrazioni radiali hanno un carattere di fortuna con funzionalità quasi nulla.

Il resto del Centro Storico risulta percorribile a piedi con un diverso grado di comodità stabilito dalla larghezza della sezione stradale e dalla presenza di pendii e gradonate.

L'accessibilità al bacino portuale non ha regole atte a limitare l'accesso alla parte centrale, comportando un uso improprio ed una fruizione limitata dell'ambito di maggior valore storico-architettonico, poiché le auto in transito ed in sosta ne deturpano la vista.



Ne deriva la necessità di limitare l'accesso delle auto in tale area, per permettere la creazione di un'area pedonale a servizio dei residenti ma anche e soprattutto dei **turisti**, **la cui presenza sempre più importante necessita dello sviluppo di attività turistico-ricettive in ambito portuale.**

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 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.



2. Previsioni e normative urbanistiche

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

2.1 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.

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. Adeno 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.

2.2 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 FFS e porto;*
- *Attrezzature collettive;*
- *Zona B3;*
- *Zona B4;*
- *Zona B5;*
- *Zona D;*
- *Attività turistiche;*
- *Verde ricettivo.*

2.3 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 centrale e alcune aree limitrofe la 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 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, sopraelevazioni su piazza centrale);
- 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 ciclopeditoni 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).

2.4 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.

2.5 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 riguardato 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.

2.6 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.

2.7 Il Programma Integrato Centro Storico

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

Progetto 1: Il recupero del patrimonio edilizio pubblico e privato

1. Il patrimonio edilizio pubblico: 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 riqualificate negli aspetti compositivi e formali.
2. Il patrimonio edilizio privato: prevede di mettere a disposizione degli incentivi di carattere economico, 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.

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.



3. Vincoli ambientali e paesaggistici

3.1. Compatibilità con il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico

Il Piano di Bacino, di cui alla L. 183/89, si configura quale documento di carattere conoscitivo, normativo e tecnico-operativo attraverso il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo ed alla corretta utilizzazione delle acque, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato.

Stante le difficoltà da parte delle Autorità di Bacino e delle Regioni di elaborare un Piano di Bacino con la varietà e complessità dei contenuti ivi previsti, la normativa nazionale (L. 493/93 – 180/98 – 267/98 – 279/2000 – 365/2000) ha dato impulso alla pianificazione stralcio ovvero ai cosiddetti Piani Straordinari finalizzati all'individuazione e perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico "molto elevato" (R 4) per l'incolumità delle persone e per la sicurezza delle infrastrutture e del patrimonio ambientale e culturale.

Con deliberazione n° 39 del 30/11/2005 il Comitato Istituzionale per l'Autorità di Bacino della Puglia ha approvato il Piano di Bacino stralcio "Assetto Idrogeologico" e le relative misure di salvaguardia.

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) della Regione Puglia ha le seguenti finalità:

- la sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico-forestali, idraulico agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistico;
- la difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitanti e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto;
- il riordino del vincolo idrogeologico;
- la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua;
- lo svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico, nonché della gestione degli impianti.

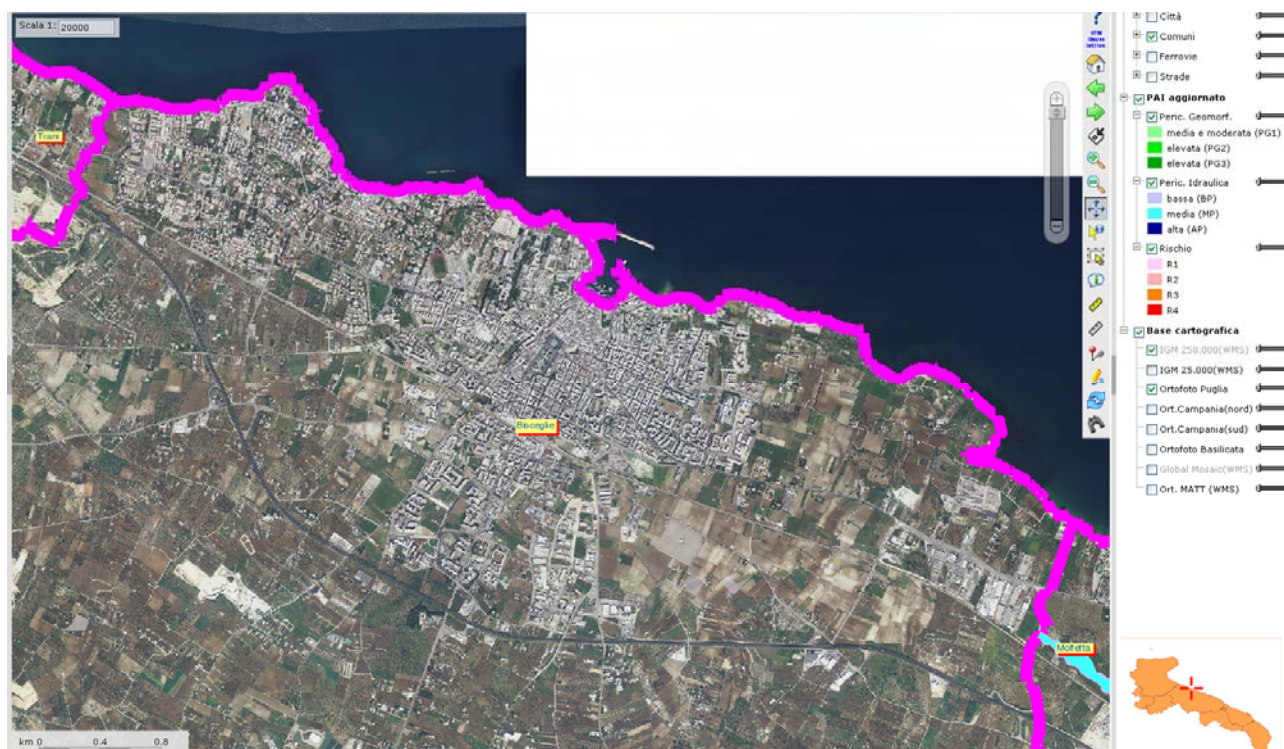
Le finalità richiamate sono perseguite mediante:

- la definizione del quadro del rischio idraulico ed idrogeologico in relazione ai fenomeni di dissesto evidenziati;
- l'adeguamento degli strumenti urbanistico-territoriali;



- l'apposizione di vincoli, l'indicazione di prescrizioni, l'erogazione di incentivi e l'individuazione delle destinazioni d'uso del suolo più idonee in relazione al diverso grado di rischio;
- l'individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico ed ambientale, nonché alla tutela ed al recupero dei valori monumentali ed ambientali presenti;
- l'individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinino rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione;
- la sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitanti e delle infrastrutture con modalità d'intervento che privilegiano la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del terreno;
- la difesa e al regolazione dei corsi d'acqua, con specifica attenzione alla valorizzazione della naturalità dei bacini idrografici;
- il monitoraggio dello stato dei dissesti.

Le previsioni e le prescrizioni del Piano hanno valore a tempo indeterminato. Esse sono verificate in relazione allo stato di realizzazione delle opere programmate ed al variare della situazione morfologica, ecologica e territoriale dei luoghi ed all'approfondimento degli studi conoscitivi.



Fonte: <http://www.adb.puglia.it>



Il Piano di Assetto Idrogeologico della Regione Puglia ad oggi non ha formalizzato, nel territorio di Bisceglie, la presenza di aree a pericolosità idraulica e geomorfologica. Tuttavia come risulta dall'immagine sottostante, risulta allo studio una perimetrazione, inviata al Comune di Bisceglie, derivante da studi idraulici parziali su singole aree, finalizzati ad interventi edilizi puntuali.



Fonte: AdB. Proposta di perimetrazione di aree a pericolosità idraulica, luglio 2009

In particolare l'ambito oggetto di intervento **non risulta perimetrato dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) come area a classe di rischio.**



3.2. Compatibilità con il Piano Urbanistico Territoriale Tematico “Paesaggio”

Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P) è adottato con DCR n.880 del 25.07.1994 e definitivamente approvato con DGR n.1748 del 15.12.2000, pubblicata sul BURPn. 6 dell'11.01.2001.

Il PUTT/P disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio allo scopo di tutelarne l'identità storica e culturale, rendere compatibili la qualità del paesaggio e delle sue componenti strutturanti con il suo uso sociale, promuovere la salvaguardia e valorizzazione delle risorse territoriali.

Esso si articola, con riferimento agli elementi rappresentativi dei caratteri strutturanti la forma del territorio e dei suoi contenuti paesistici e storico-culturali, al fine di verificare la compatibilità delle trasformazioni proposte, in:

- a. sistema delle aree omogenee per l'assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico;
- b. sistema delle aree omogenee per la copertura botanico/vegetazionale e colturale e del contesto faunistico attuale e potenziale che queste determinano;
- c. sistema delle aree omogenee per i caratteri della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa;
- d. individuazione e classificazione degli ordinamenti vincolistici vigenti, individuando e classificandone per ciascuno di essi le componenti paesistiche.

Secondo quanto disposto dall'art. 5.05 delle NTA del PUTT/P le Amministrazioni Comunali sono direttamente interessate a predisporre i cosiddetti "primi adempimenti per l'attuazione del PUTT/p ovvero a verificare in dettaglio le perimetrazioni degli ATD "adeguandole alle situazioni di fatto documentate dalla cartografia comunale in scala maggiore più aggiornata "; tale operazione è stata avviata nel 2001 e approvata con Del. CC. n. 77 del 02.07.2003.

La serie 13 del PUTT/P definisce i cosiddetti Ambiti Territoriali Estesi (A.T.E.). Nell'ambito della classificazione degli A.T.E., in funzione del livello dei valori paesaggistici , sono state attribuite le seguenti categorie: valore eccezionale, laddove sussistano condizioni di rappresentatività di almeno un bene costitutivo di riconosciuta unicità e/o singolarità, con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti; valore rilevante, laddove sussistano condizioni di compresenza di più beni costitutivi con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti; valore distinguibile, laddove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti; valore relativo, laddove pur non sussistendo la presenza di un bene costitutivo, sussista la presenza di vincoli (diffusi)



che ne individui una significatività; valore normale, laddove non è direttamente definibile un significativo valore paesaggistico.

Per ciascuna qualifica attribuita agli Ambiti Territoriali Estesi il piano ha stabilito opportuni indirizzi di tutela e limiti di efficacia delle norme di attuazione.

Le serie 01-11 del P.U.T.T./p definiscono i cosiddetti Ambiti Territoriali Distinti (A.T.D.).

Gli Ambiti Territoriali Distinti classificano le aree protette e il patrimonio naturale della Regione ovvero le seguenti zone o emergenze:

- le formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, geologiche, con eccezionale o rilevante valore naturalistico e paesaggistico;
- le aree che risultano essere già comprese nelle riserve o nei parchi nazionali di cui alle leggi n.448 /1976 (Convenzione zone umide, Ramsar) , n.979/ 1982 (Disposizioni per la difesa del mare), n.39 4/ 1991 (Legge quadro sulle aree protette);
- le aree che sono state censite come aree naturali protette dalla L.R. n.19 /97 "Norme per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette nella Regione Puglia ";
- i Siti di Importanza Comunitaria (S.i.c.) e le Zone di Protezione Speciali (Z.P.S.), dell'Ambiente 65/03.04.200 0);
- le aree terrestri, fluviali , lacunari ed i tratti di mare prospicienti la costa, entro cui siano presenti una o più formazioni di cui al comma 1 che precede, e che sono state perimetrate con appositi provvedimenti regionali, così come disciplinato dalla L.R. 19/97;
- i beni archeologici e architettonici, vincolati e segnalati, presenti sul territorio in modo episodico, diffuso, addensato, all'esterno dei "territori costruiti";
- le aree che, a seguito di appositi provvedimenti regionali, su proposta dell'Assessorato regionale all'Urbanistica di concerto con l'Assessorato regionale alla Cultura, sentiti i Consigli Provinciali ed i Consigli Comunali dei territori direttamente interessati, costituiscono "aree archeologiche e storico-culturali".

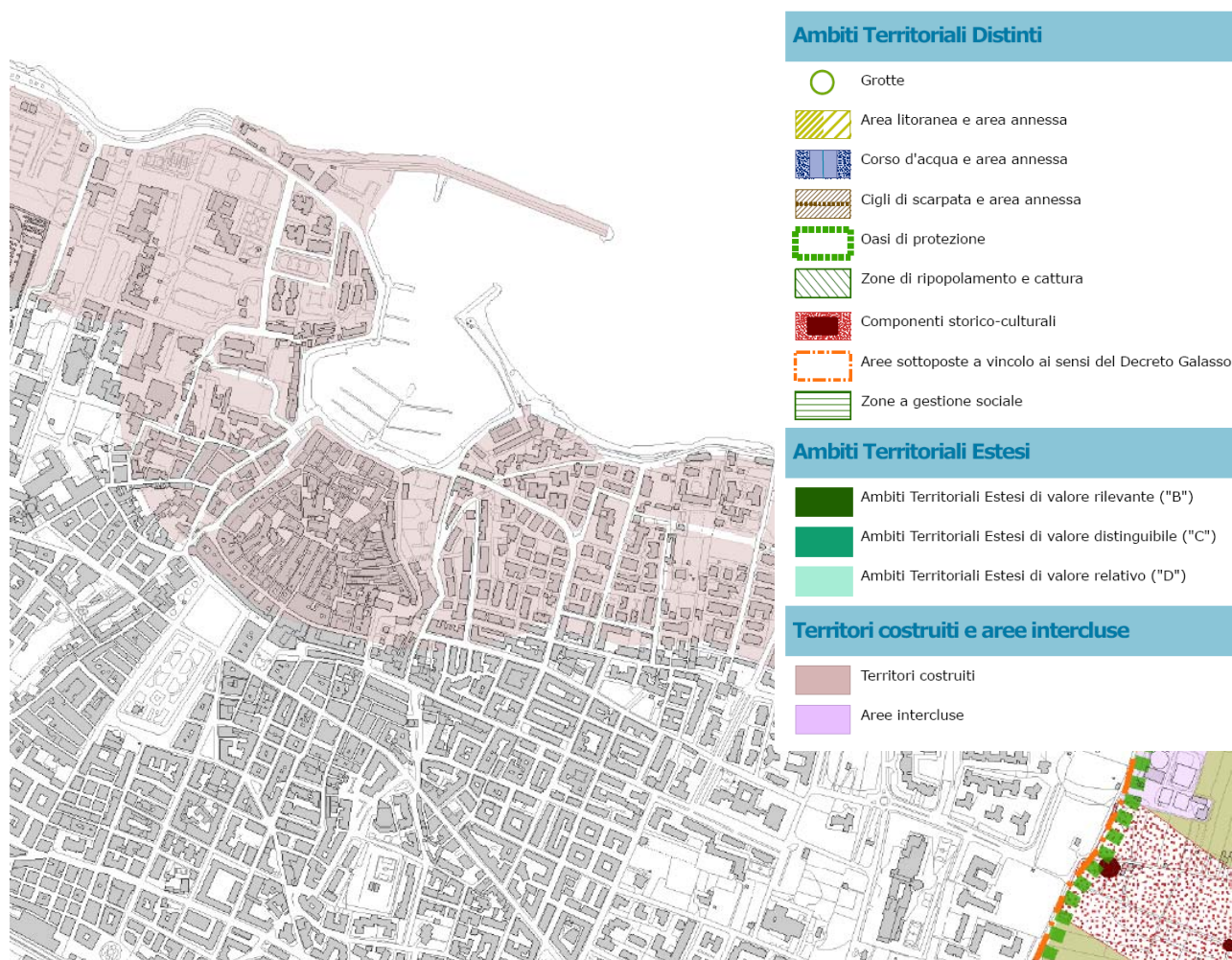
L' articolo 5.05 delle NTA del PUTT/ P prevede che i Comuni provvedano a "riportare sulla cartografia dello strumento urbanistico generale vigente le perimetrazioni degli Ambiti Territoriali Estesi e degli Ambiti Territoriali Distinti individuati nel PUTT/ P stesso, adeguandole alle situazioni di fatto documentate dalla cartografia comunale in scala maggiore più aggiornata".

Nell'elaborato SC 1.5 PUTT/P. *Primi adempimenti* del redigendo PUG, di cui si riporta una stralcio, sono riportati gli ambiti territoriali (definiti Ambiti Territoriali Estesi – ATE) perimetrati

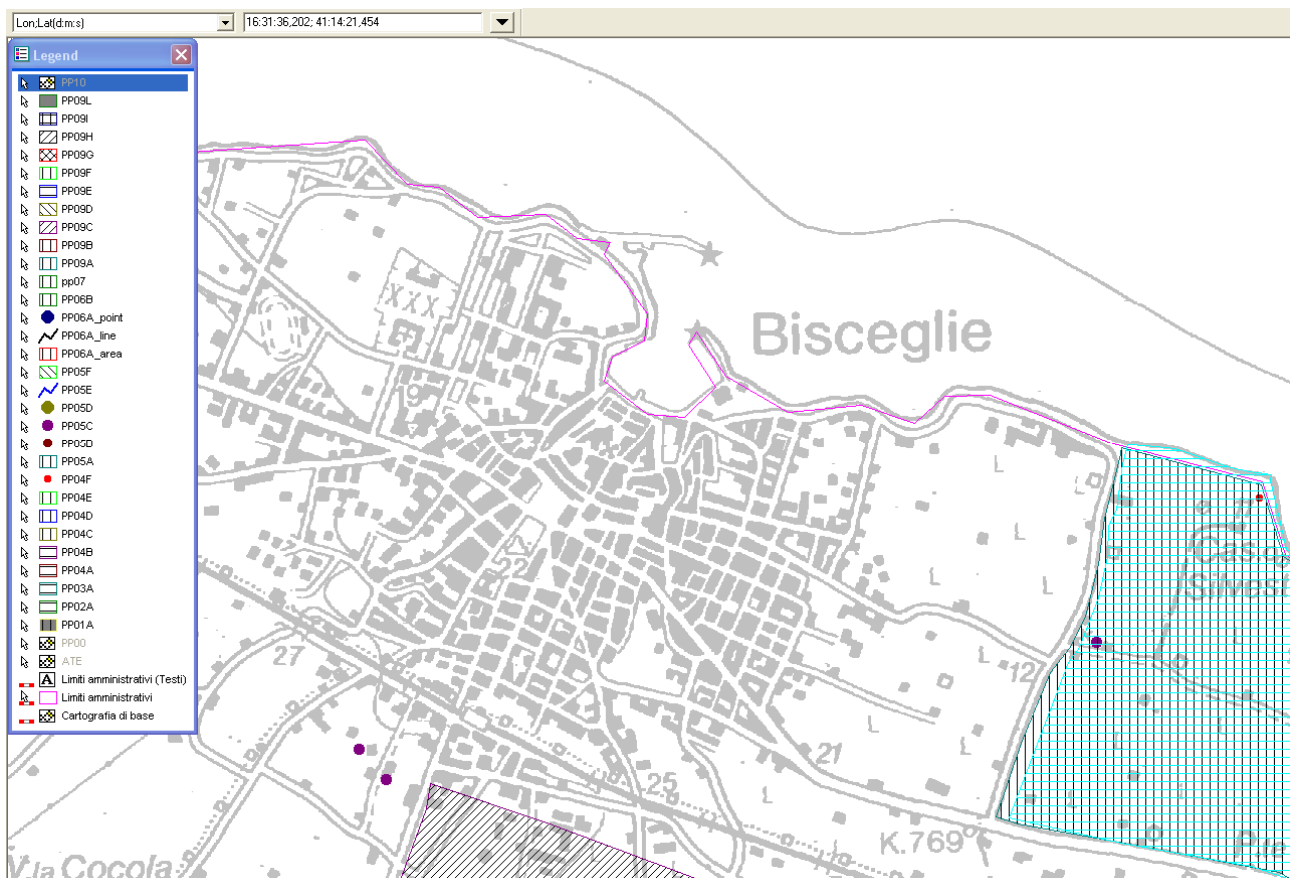


dal PUTT/P con riferimento al livello dei valori paesaggistici.

Nel medesimo elaborato sono, inoltre, rappresentati gli ambiti territoriali distinti del PUTT/P (ATD). Gli ATD sono parti definite del territorio, costituenti sia il sedime sia l'area annessa di beni di natura geologica-geomorfologica-idrogeologica; di beni di natura botanico-vegetazionale, colturale e faunistica; di beni della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa.



L'ambito di intervento comunque **risulta incluso nei territori costruiti e pertanto per lo stesso non trovano applicazione le N.T.A. del P.U.T.T./P. di cui al titolo II "ambiti territoriali estesi" ed al titolo III "ambiti territoriali distinti".**



PUTT/P Stralcio ATE - Stralcio Geomorfologia - Stralcio Vincolo Tratturi (fonte GeoMedia Viewer).

Per quanto attiene gli ATD, riguardo al Sistema dell'assetto geologico-geomorfologico-idrogeologico (art. 3.02 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.), l'area oggetto di intervento risulta:

1. Non interessata da Vincoli ex lege 1497;
2. Non interessata da Decreto Galasso;
3. Non interessata da Vincoli idrogeologici;
4. Non interessata da Idrologia superficiale;
5. Non interessata da Grotte;
6. Non interessata da componenti geomorfologiche.

Riguardo al Sistema della copertura botanico-vegetazionale-colturale e della potenzialità faunistica (art. 3.03 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.), l'area oggetto di intervento risulta:

1. Non interessata da boschi, macchie, parchi, biotopi e zone umide;
2. Non interessata da oasi di protezione;
3. Non interessata da zone a gestione sociale e zone di addestramento.

Riguardo al Sistema della stratificazione storica e dell'organizzazione insediativa (art. 3.04 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.), l'area oggetto di intervento risulta:

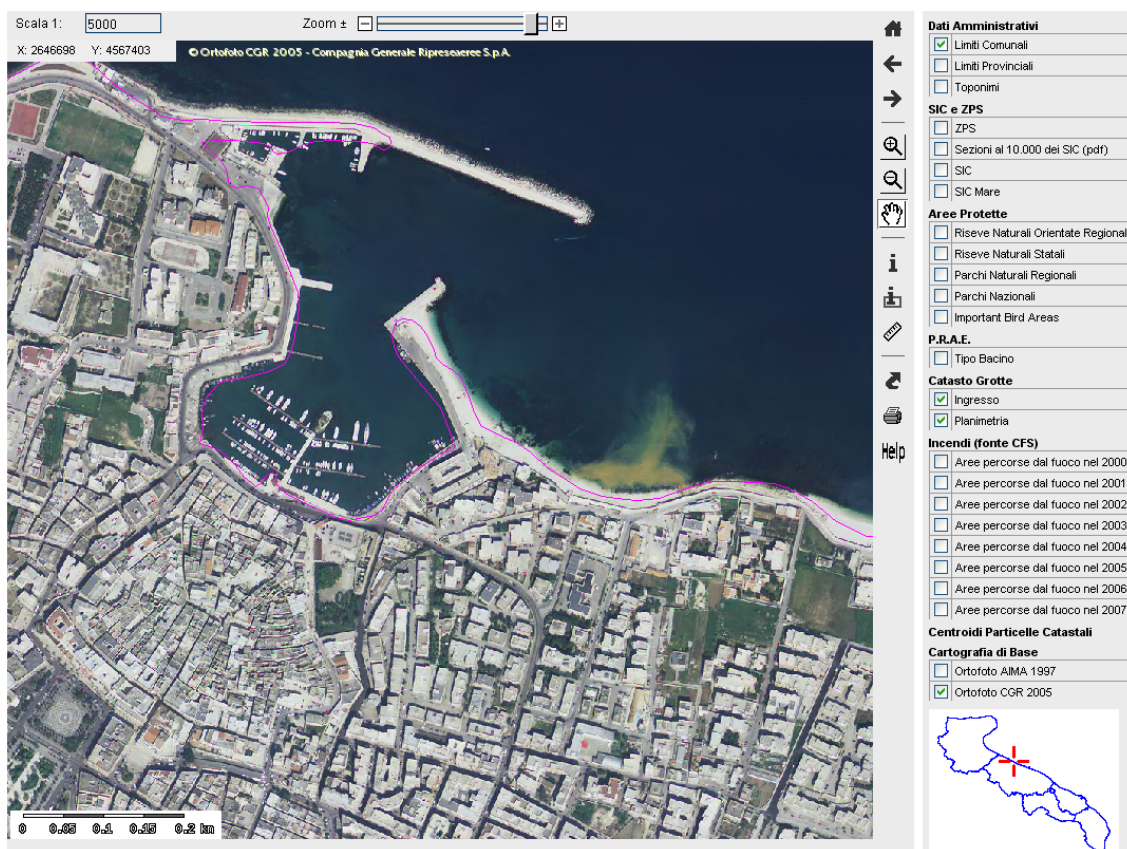


1. Non interessata da Zona trulli;
2. Non interessata da Vincoli archeologici;
3. Non interessata da Segnalazioni archeologiche;
4. Non interessata da Vincoli architettonici;
5. Non interessata da Segnalazioni architettoniche;
6. Non interessata da Tratturi;

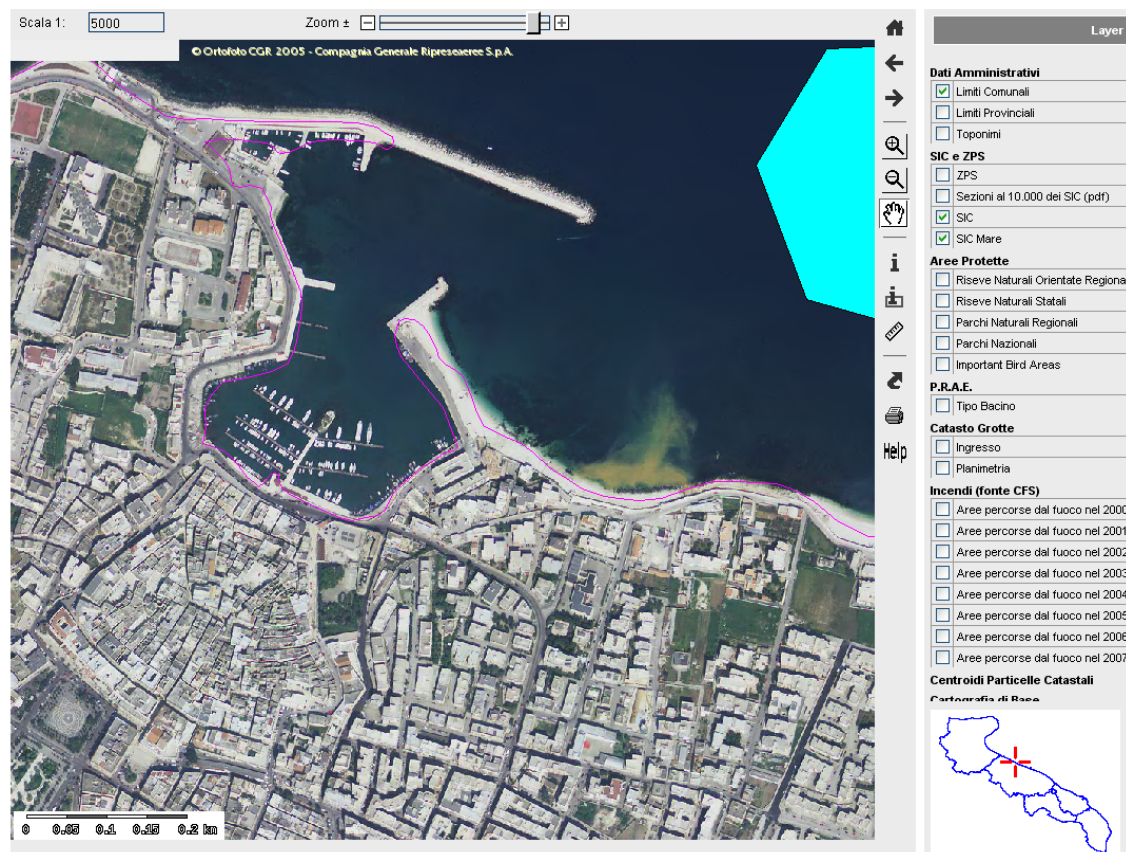
Sul territorio comunale insistono comunque 4 tratturi (tratturo Barletta-Grumo, tratturello Canosa-Ruvo, tratturello Bisceglie-Fontanadogna e tratturello via Traiana). Tali ambiti sono sottoposti a pianificazione e tutela specifica ai sensi della L.R. 29/2003, attraverso il Piano Comunale dei Tratturi, approvato in Consiglio Comunale con delibera n. 70 del 28/11/2008.

7. Non interessata da Usi civici.

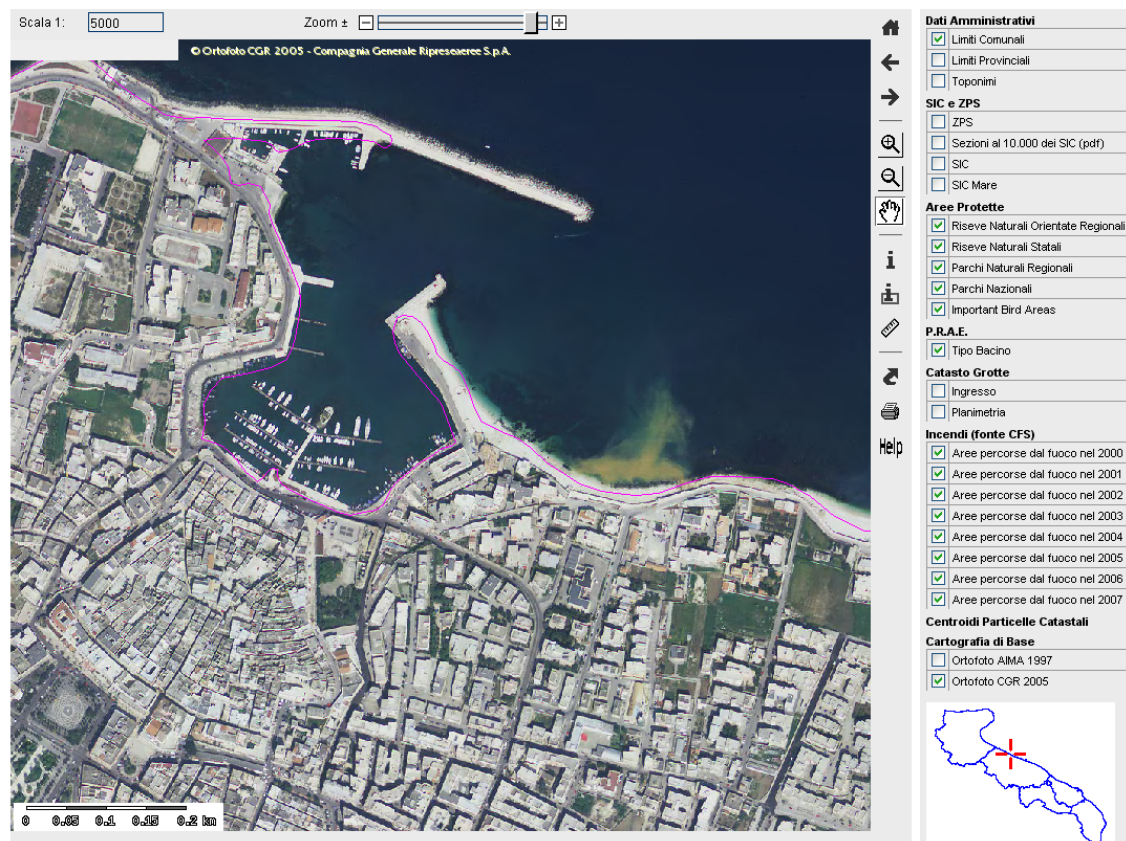
Conseguentemente l'area dell'ambito 1 non presenta criticità o incompatibilità dal punto di vista paesaggistico ed ambientale.



Catasto Grotte.



Aree SIC.



ZPS, Aree Protette, P.R.A.E., Incendi 2000-2007.



4. Gli interventi previsti.

4.1 Riqualificazione della passeggiata su Via Nazario Sauro

4.1.1 Localizzazione dell'intervento.

Via Nazario Sauro costituisce la parte centrale del waterfront urbano, e rappresenta la viabilità di affaccio del nucleo antico e delle sue mura storiche sul mare.

4.1.2 Obiettivi del progetto.

L'intervento in oggetto si colloca all'interno di un progetto generale di riqualificazione del bacino portuale. Esso viene perseguito dall'A.C. attraverso azioni atte a rendere più fruibili le risorse storiche culturali locali a beneficio dei residenti ma soprattutto dei turisti il cui afflusso è molto cresciuto negli ultimi anni.

In corrispondenza del 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, sono infatti previsti una serie di interventi atti a rendere il porto di Bisceglie realmente attrattivo e funzionale.

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

L'intervento appare in perfetta coerenza con l'obiettivo generale di offrire spazi pubblici urbani adeguati, liberando nel contempo il centro della città dal transito delle auto ed offrendo quindi ai pedoni un percorso privilegiato per godere appieno del contesto storico e del panorama marino della città.

Via Nazario Sauro offre enormi potenzialità in termini di locali e spazi disponibili che su di essa affacciano e che potranno ospitare attività che siano da corollario allo sviluppo turistico portuale della città.

4.1.3 Interventi di progetto.

Si prevede la riqualificazione della passeggiata su Via Nazario Sauro, che è complementare alla sua pedonalizzazione, e 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.

La pedonalizzazione di via Nazario Sauro e la realizzazione di tratti pedonali, su via La Spiaggia ed in direzione del Molo Vecchio, consentirebbe 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:

- l'eliminazione della cancellata,
- il rifacimento della pavimentazione del waterfront con basole di pezzatura e cromatismo adeguati al contesto,
- la realizzazione di un'opportuna segnaletica turistica,
- illuminazione adeguata e con l'utilizzo di pali del tutto simili a quelli esistenti, complementare allo spostamento i pali attuali sul parapetto in pietra in modo da liberare maggiore spazio per la fruizione dei pedoni,
- la riduzione ad un'unica carreggiata della viabilità di via Nazario Sauro 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,
- la sostituzione della recinzione che separa via N. Sauro 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.

4.1.4 Fattibilità tecnico-urbanistica dell'intervento

Il presente progetto si configura coerente con le indicazioni del P.R.G. vigente, del Piano di Recupero e del PRG Porto.

Inoltre dalla verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia ambientale si è potuto accertare che non esistono criticità.

L'area oggetto dell'intervento, infatti, non presenta alcuna incongruenza con le norme di tutela e salvaguardia del contesto urbano ed ambientale.



4.2 Riqualificazione di via La Spiaggia

4.2.1 Localizzazione dell'intervento.

Via La Spiaggia costituisce la viabilità litoranea di collegamento tra via della Libertà, che è la strada di accesso al centro città, e via Nazario Sauro, che è la viabilità baricentrica del bacino portuale. Essa perimetra sul mare il cosiddetto promontorio del Salnitro.

4.2.2 Obiettivi del progetto.

L'intervento in oggetto si colloca all'interno di un progetto generale di riqualificazione del bacino portuale. Esso viene perseguito dall'A.C. attraverso azioni atte a rendere più fruibili le risorse storiche culturali locali a beneficio dei residenti ma soprattutto dei turisti il cui afflusso è molto cresciuto negli ultimi anni.

In corrispondenza del 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, sono infatti previsti una serie di interventi atti a rendere il porto di Bisceglie realmente attrattivo e funzionale.

L'intervento appare in perfetta coerenza con l'obiettivo generale di offrire spazi pubblici urbani adeguati, liberando nel contempo il centro della città dal transito delle auto ed offrendo quindi ai pedoni un percorso privilegiato per godere appieno del contesto storico e del panorama marino della città.

L'obiettivo è quindi quello di creare una passeggiata sul lungomare dalla quale godere delle bellezze storico architettoniche della città ed allo stesso tempo dotata dei servizi e attività ristorative atte a rivitalizzare l'ambito e renderlo attrattivo per i turisti. In tal modo si avvierà una attività complementare ed a servizio del porto turistico che permetterà una fruizione del porto non solo diurna ma anche nelle ore serali.

4.2.3 Interventi di progetto.

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 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.

Sono nello specifico ivi previsti:

- il rifacimento generale della pavimentazione con basole di pezzatura e cromatismo adeguati al contesto,
- la realizzazione di marciapiedi laterali la carreggiata di dimensioni congrue,
- la realizzazione di un'opportuna segnaletica turistica,
- illuminazione adeguata con l'utilizzo di pali del tutto simili a quelli esistenti e comunque adeguati al contesto,
- la riduzione ad un'unica carreggiata della viabilità di via Nazario Sauro 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.

4.2.4 Fattibilità tecnico-urbanistica dell'intervento

Il presente progetto si configura coerente con le indicazioni del P.R.G. vigente, del Piano di Recupero e del PRG Porto.

Inoltre dalla verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia ambientale si è potuto accertare che non esistono criticità.

L'area oggetto dell'intervento, infatti, non presenta alcuna incongruenza con le norme di tutela e salvaguardia del contesto urbano ed ambientale.



4.3 Restauro del bastione S. Martino

4.3.1 Localizzazione dell'intervento.

L'area oggetto di intervento si colloca lungo il lato orientale del nucleo antico e da esso separato da via C. Colombo.

4.3.2 Obiettivi del progetto.

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. In effetti ad oggi l'area oggetto di intervento è già utilizzata come cinema all'aperto. 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.

La parte meridionale dell'area, denominata Parco delle Beatitudini, verrà riqualificata e restituita alla fruizione dei cittadini, ed in concomitanza con la razionalizzazione dei percorsi interni e la sistemazione del verde si prevede di organizzare lo spazio per la sosta di alcune decine di auto per residenti nel nucleo storico. La pedonalizzazione nel nucleo storico e del waterfront portuale rende infatti necessario pensare a spazi adeguati per la sosta auto dei residenti poiché gli spazi utilizzati attualmente in modo improprio verranno meno.

4.3.3 Interventi di progetto.

La riqualificazione ed il recupero funzionale delle antiche mura passerà attraverso il restauro delle parti ancora esistenti ed il recupero delle volumetrie 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 del 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,
- sostituzione degli elementi incongrui,
- ripristino delle volumetrie originarie con materiali e tecniche adeguati e rispettosi delle parti originali,
- dotazione d impianti elettrico, termico-idrico, igienico-sanitario e antincendio poco invadenti,
- sostituzione della rampa in c.a. esistente con rampa in pietra,
- sistemazione delle aree a verde esistenti con conservazione per quanto possibile degli alberi esistenti e piantumazione di nuove essenze,
- realizzazione di stalli in masselli erbosi e spazi di manovra in stabilizzato naturale.

4.3.4 Fattibilità tecnico-urbanistica dell'intervento.

Il presente progetto si configura coerente con le indicazioni del P.R.G. vigente, del Piano di Recupero, del PRG Porto.

Inoltre dalla verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia ambientale si è potuto accertare che non esistono criticità.

L'area oggetto dell'intervento, infatti, non presenta alcuna incongruenza con le norme di tutela e salvaguardia del contesto urbano ed ambientale.



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

4.4.1 Localizzazione dell'intervento.

L'area oggetto di intervento si colloca in corrispondenza della parte orientale del waterfront urbano in corrispondenza di via Taranto.

4.4.2 Obiettivi del progetto.

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 realizzazione 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.

4.4.3 Interventi di progetto.

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.

4.4.4 Fattibilità tecnico-urbanistica dell'intervento

Il presente progetto potrà essere realizzato in variante al P.R.G. vigente; le funzioni ivi previste sono coerenti con quanto indicato nel PRG Porto .

Inoltre dalla verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia ambientale si è potuto accertare che non esistono criticità.

L'area oggetto dell'intervento, infatti, non presenta alcuna incongruenza con le norme di tutela e salvaguardia del contesto urbano ed ambientale.



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

4.5.1 Localizzazione dell'intervento.

L'area oggetto di intervento si colloca sul cosiddetto promontorio del Salnitro, tra via Cala di Fano e via Salnitro, ed è attraversata da via Mulino a Vento.

4.5.2 Obiettivi del progetto.

L'intervento in oggetto si colloca all'interno di un progetto generale di riqualificazione del nucleo urbano della città di Bisceglie. Esso viene perseguito dall'A.C. attraverso azioni atte a rendere più fruibili le risorse locali, ma soprattutto mira all'ampliamento delle potenzialità turistiche del porto.

Perciò è prevista la realizzazione di un parcheggio 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.

Due passaggi ivi previsti 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.

4.5.3 Interventi di progetto.

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 e delle attrezzature sportive ad esso adiacenti.

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 inoltre il ripristino di due passaggi pedonali che colleghino direttamente l'area urbana 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 gli ascensori e le scale pedonali,
- collegamento del livello inferiore del parcheggio interrato direttamente con via La Spiaggia attraverso la realizzazione di un passaggio pedonale interrato,
- realizzazione di due scalinate in pietra di collegamento del livello superiore di ingresso del parcheggio con via La Spiaggia,
- sistemazione dell'area attualmente occupata dalle attrezzature sportive esistenti in rovina con un nuovo campo da calcetto in erbetta sintetica circondato da filare di alberi e servizi annessi (spogliatoi, bagni)
- riqualificazione del quadrilatero asfaltato utilizzato come parcheggio che diverrà piazza alberata con parziale riutilizzo delle alberature esistenti e dotazione di elementi di arredo urbano.

4.5.4 Fattibilità tecnico-urbanistica dell'intervento

Il presente progetto si configura coerente con le indicazioni del P.R.G. vigente, del Piano di Recupero, del PRG Porto.

Inoltre dalla verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia ambientale si è potuto accertare che non esistono criticità.

L'area oggetto dell'intervento, infatti, non presenta alcuna incongruenza con le norme di tutela e salvaguardia del contesto urbano ed ambientale.



4.6 Viabilità di collegamento tra il "Salnitro" e Via La Marina

4.6.1 Localizzazione dell'intervento.

L'intervento prevede il completamento della viabilità di via Maggiore V. La Notte, che sbocca su via La Marina.

4.6.2 Obiettivi del progetto.

L'intervento in oggetto si colloca all'interno di un progetto generale di rivitalizzazione e riqualificazione del nucleo urbano della città di Bisceglie. Esso viene perseguito dall'A.C. attraverso azioni atte a rendere più fruibili le risorse locali, liberando il bacino portuale dalle auto in transito ed in sosta.

È perciò previsto 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.

4.6.3 Interventi di progetto.

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.

4.6.4 Fattibilità tecnico-urbanistica dell'intervento

Il presente progetto sarà realizzato in variante al PRG vigente.

Inoltre dalla verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia ambientale si è potuto accertare che non esistono criticità.

L'area oggetto dell'intervento, infatti, non presenta alcuna incongruenza con le norme di tutela e salvaguardia del contesto urbano ed ambientale.



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

4.7.1 Localizzazione dell'intervento.

Via della Repubblica, via Prussiano, via dei Pescatori.

4.7.2 Obiettivi del progetto.

L'intervento in oggetto si colloca all'interno di un progetto generale di rivitalizzazione e riqualificazione del nucleo urbano della città di Bisceglie. Esso viene perseguito dall'A.C. attraverso azioni atte a rendere più fruibili le risorse locali, liberando il bacino portuale dalla auto in transito ed in sosta.

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 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.



4.7.3 Interventi di progetto.

Risoluzione dei percorsi viabili esistenti attraverso la risoluzione ed il completamento di via dei Pescatori e l'adattamento della stessa al passaggio delle auto. Realizzazione di un ponte di collegamento di via dei pescatori con via Prussiano, che si colloca dalla parte opposta rispetto a via della Repubblica.

4.7.4 Fattibilità tecnico-urbanistica dell'intervento

Il presente progetto si sarà realizzato in variante al P.R.G. vigente.

Inoltre dalla verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia ambientale si è potuto accertare che non esistono criticità.

L'area oggetto dell'intervento, infatti, non presenta alcuna incongruenza con le norme di tutela e salvaguardia del contesto urbano ed ambientale.



4.8 Riconversione e riqualificazione del tratto di mura tra il torrione S. Angelo e il bastione S. Martino

4.8.1 Localizzazione dell'intervento.

Mura che costituiscono l'affaccio del nucleo storico sul porto in corrispondenza di via Nazario Sauro.

4.8.2 Obiettivi del progetto.

L'intervento in oggetto si colloca all'interno di un progetto generale di riqualificazione del nucleo urbano della città di Bisceglie. Esso viene perseguito dall'A.C. attraverso azioni atte a rendere fruibili le risorse storico-architettoniche della città, con lo scopo di ampliarne le potenzialità turistiche.

L'obiettivo è quello restaurare le mura, che attualmente versano in pessimo stato di conservazione, restituendole alla configurazione estetica originaria; sarà in tal modo incentivato il recupero da parte dei privati dei locali ricompresi al loro interno e che su di esse affacciano.

4.8.3 Interventi di progetto.

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 la parte 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.

4.8.4 Fattibilità tecnico-urbanistica dell'intervento

Il presente progetto si configura coerente con le indicazioni del P.R.G. vigente, del Piano di Recupero, del PRG Porto.

Inoltre dalla verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia



ambientale si è potuto accertare che non esistono criticità.

L'area oggetto dell'intervento, infatti, non presenta alcuna incongruenza con le norme di tutela e salvaguardia del contesto urbano ed ambientale.

4.9 Riqualificazione ed arredo urbano dei "percorsi pedonali del tridente"

4.9.1 Localizzazione dell'intervento.

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.

4.9.2 Obiettivi del progetto.

L'intervento in oggetto si colloca all'interno di un progetto generale di riqualificazione del nucleo urbano della città di Bisceglie. Esso viene perseguito dall'A.C. attraverso azioni atte a rendere più fruibili le risorse locali, in particolare il patrimonio turistico- architettonico della città storica.

Perciò è prevista la riqualificazione e l'arredo urbano di alcuni dei percorsi principali che attraversano il nucleo storico e che versano in pessime condizioni.

Il recupero di questo tridente costituito dalle vie sopradette 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 in oggetto inoltre prevede costituirà un incentivo per azioni di recupero e 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.

4.9.3 Interventi di progetto.

L'intervento di riqualificazione ed arredo urbano dei percorsi pedonali del tridente prevede il restauro delle pavimentazioni basolate esistenti con eventuali integrazioni di completamento, 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.

4.9.4 Fattibilità tecnico-urbanistica dell'intervento

Il presente progetto si configura coerente con le indicazioni del P.R.G. vigente, del Piano di Recupero, del PRG Porto.

Inoltre dalla verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia ambientale si è potuto accertare che non esistono criticità.

L'area oggetto dell'intervento, infatti, non presenta alcuna incongruenza con le norme di tutela e salvaguardia del contesto urbano ed ambientale.



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

4.10.1 Localizzazione dell'intervento.

Ambito 1 definito nel P.I.R.U.

4.10.2 Obiettivi del progetto.

L'intervento in oggetto si colloca all'interno di un progetto generale di riqualificazione del nucleo urbano della città di Bisceglie.

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 l'ambito, 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.

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 are 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.

4.10.3 Interventi di progetto.

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.

La pista avrà una larghezza complessiva di 2,5 m.

Il tracciato ciclabile potrà avere una resinatura al fine di rendere facilmente individuabili i percorsi soprattutto in corrispondenza di intersezioni stradali a raso.

La facile individuazione della pista ciclabile non solo è garanzia di sicurezza ma produce anche un maggiore utilizzo della bicicletta stessa.

In corrispondenza degli attraversamenti ciclabili, questi saranno opportunamente segnalati, mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza pari a 50 cm, con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm.

Si riscontra infatti che gli incidenti con il coinvolgimento di ciclisti avvengano negli attraversamenti di percorsi ciclabili con la restante viabilità; sono generalmente causati da autoveicoli e dal mancato rispetto dei segnali di precedenza alle intersezioni. In 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.

Sono inoltre previste quattro postazioni di bike sharing ed una velostazione, tutti collocati in punti centrali e facilmente raggiungibili.

4.10.4 Fattibilità tecnico-urbanistica dell'intervento

Il presente progetto si configura coerente con le indicazioni del P.R.G. vigente, del Piano di Recupero, del PRG Porto.



Inoltre dalla verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia ambientale si è potuto accertare che non esistono criticità.

L'area oggetto dell'intervento, infatti, non presenta alcuna incongruenza con le norme di tutela e salvaguardia del contesto urbano ed ambientale.