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	SP	PROGETTO PRELIMINARE **STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE**	

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

arch. Michele Sgobba (mandante)

ISO 9001:2008

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

Studio di prefattibilità ambientale

INDICE

1. **Verifica di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici.**
2. **Indicazione delle norme di tutela ambientale e determinazione delle misure di compensazione ambientale.**
3. **Studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini.**
4. **Illustrazione delle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale prescelta.**

1. Verifica di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici.

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:

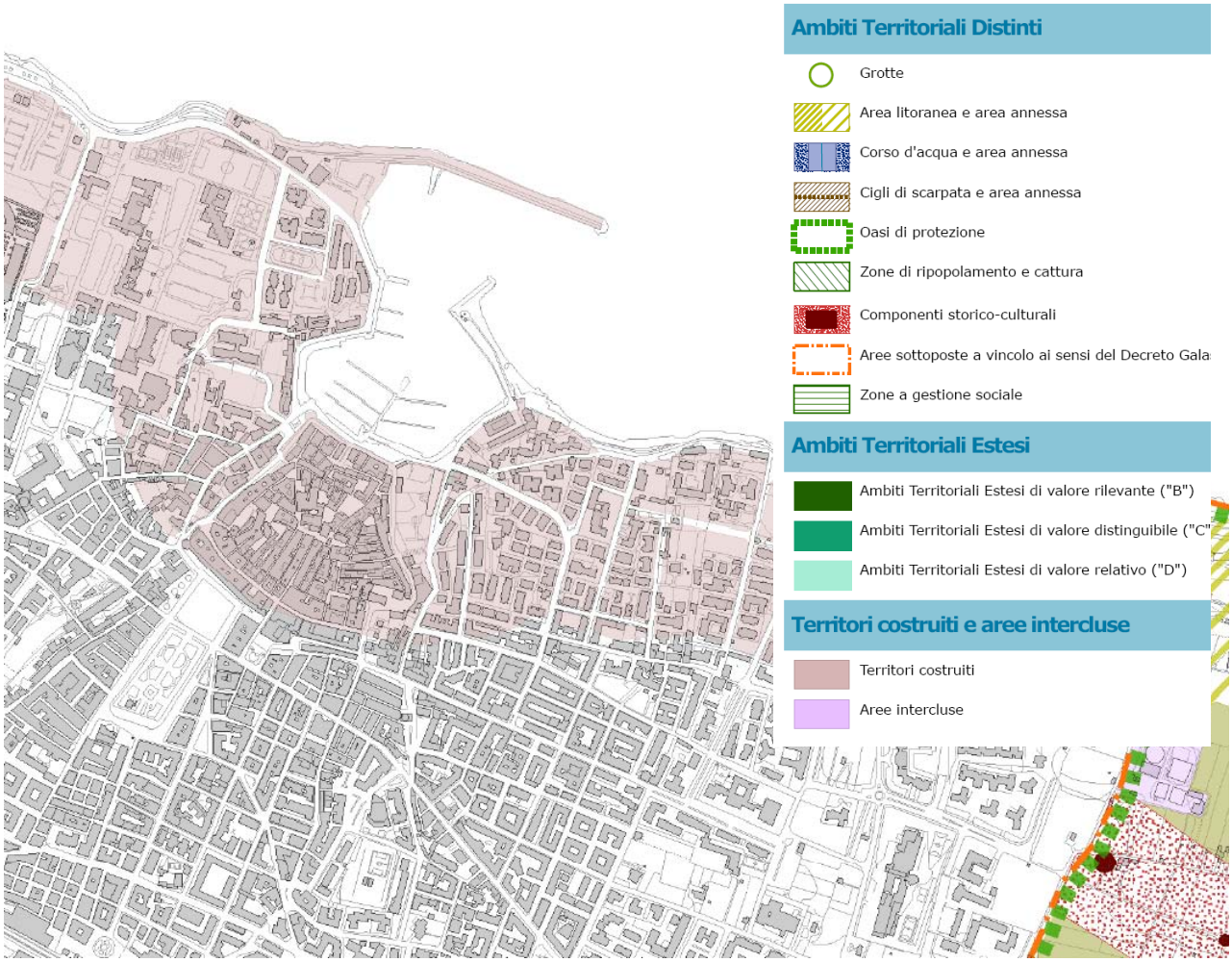
- le formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, geologiche, con eccezionale o rilevante valore naturalistico e paesaggistico;
- le aree che risultano essere già comprese nelle riserve o nei parchi nazionali di cui alle leggi n.448 /1976 (Convenzione zone umide, Ramsar) , n.979/ 1982 (Disposizioni 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 peritmetrate con appositi provvedimenti regionali, cosi 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

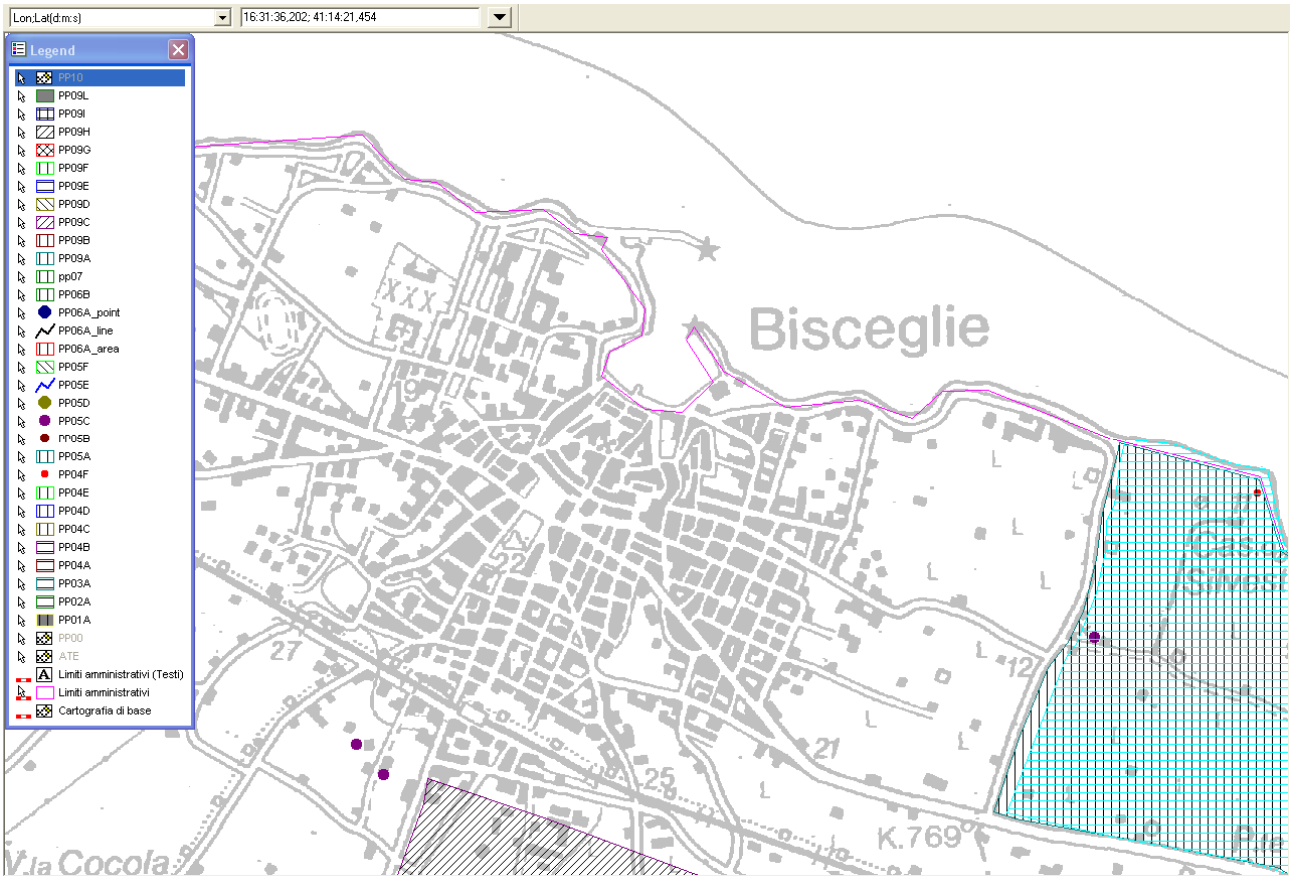
aggiornata".

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.

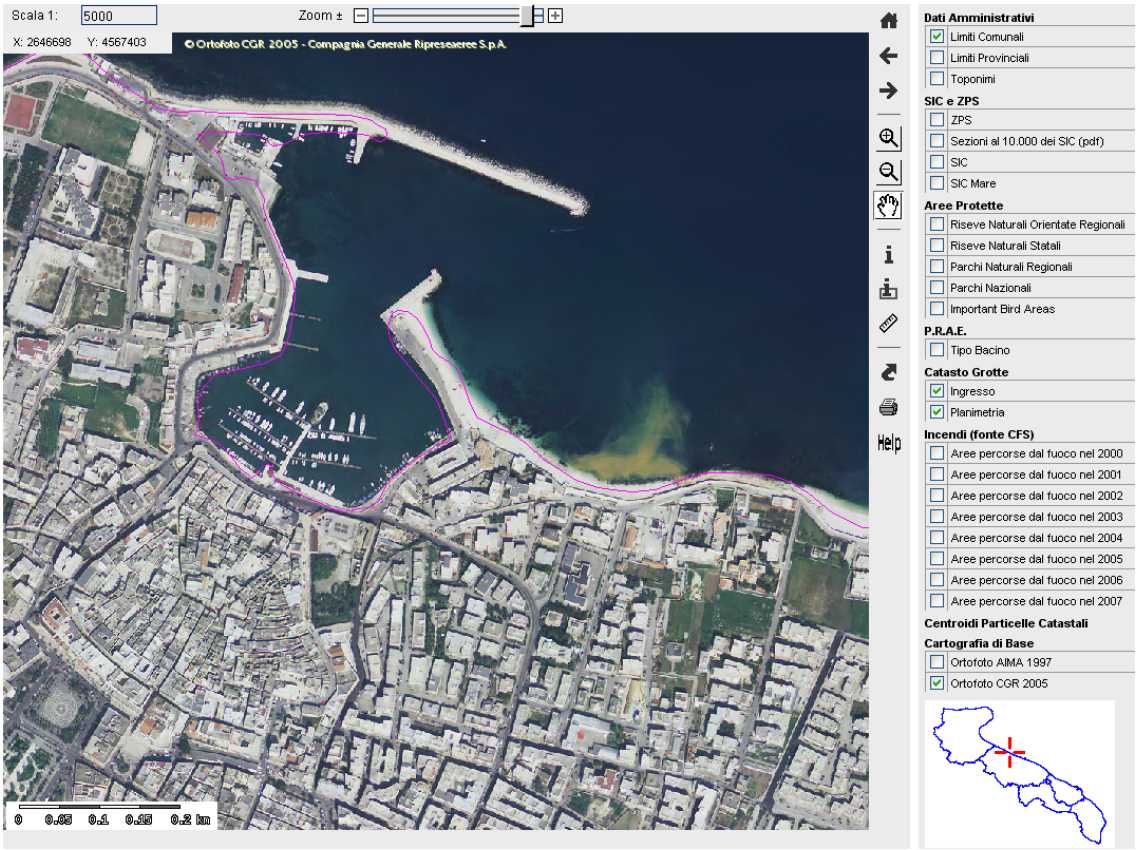
Riguardo al Sistema della stratificazione storica e dell'organizzazione insediativa (art. 3.04 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.), l'area oggetto di intervento risulta:

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;

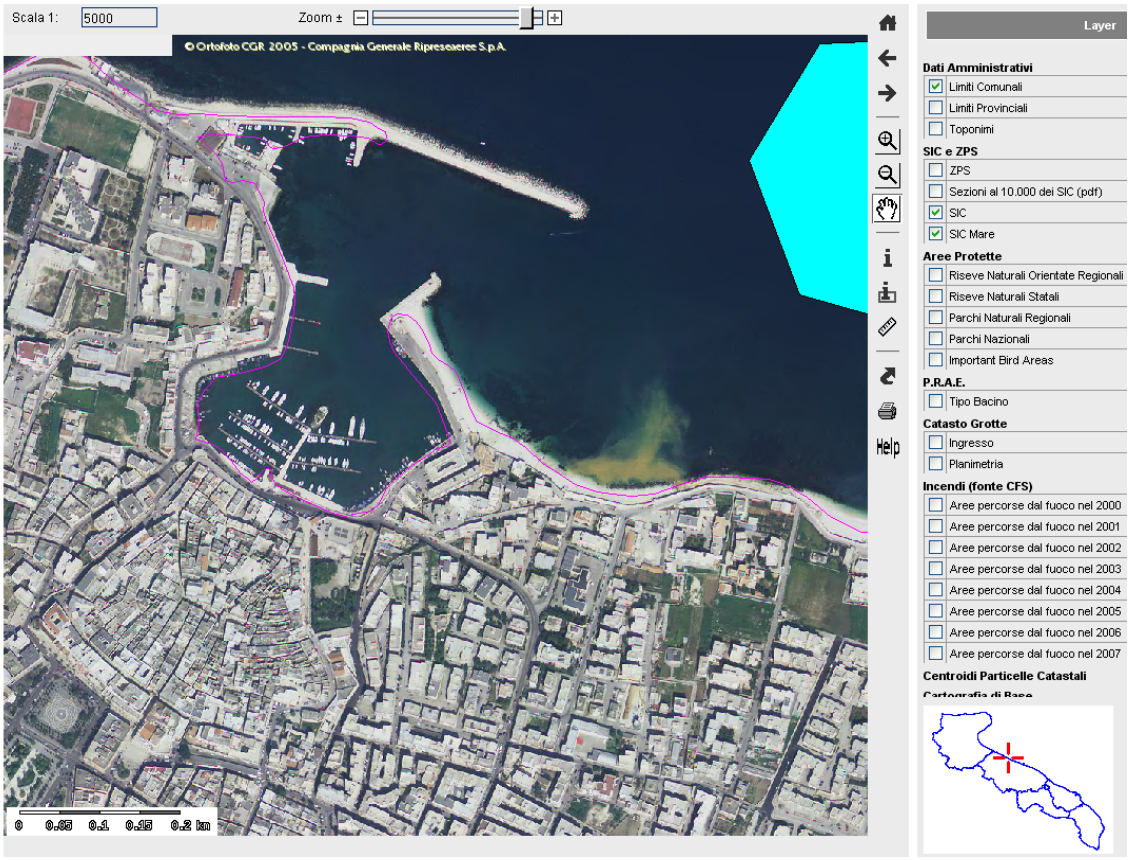
Sul territorio comunale insistono comunque 4 tratturi (tratturo Barletta-Grumo, tratturello Canosa-Ruvo, tratturello Bisceglie-Fontanadogna e tratturello via Traiana). Tali ambiti sono sottoposti a pianificazione e tutela specifica ai sensi della L.R. 29/2003, attraverso il Piano Comunale dei Tratturi,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

7. Non interessata da Usi civici.

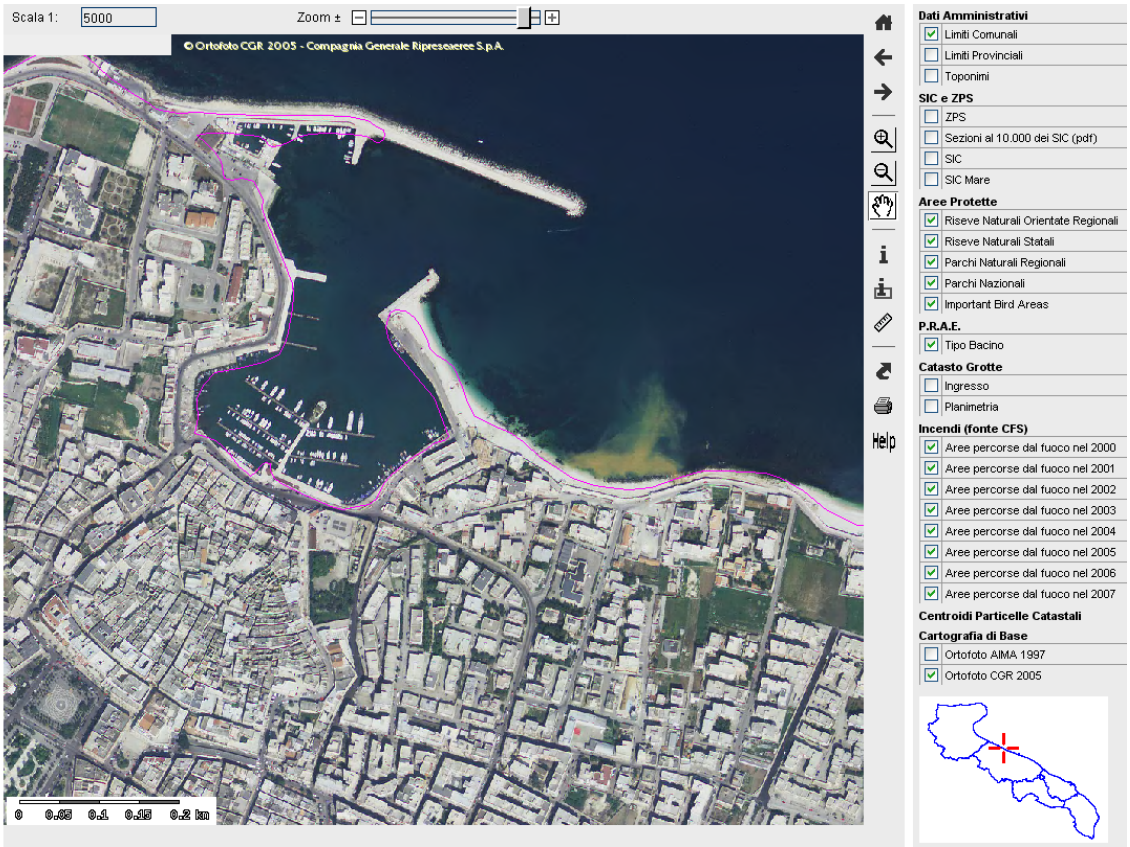
Conseguentemente l'area dell'ambito 1 non presenta criticità o incompatibilità dal punto di vista paesaggistico ed ambientale.



Catasto Grotte.



Aree SIC.



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

2. Indicazione delle norme di tutela ambientale e determinazione delle misure di compensazione ambientale.

Per quanto attiene alle norme di tutela ambientale ed alle misure di compensazione ambientale, ci si è attenuti all'ART.3.05- DIRETTIVE DI TUTELA che prevede:

1. In riferimento agli ambiti, alle componenti ed ai sistemi di precedenti, che gli strumenti di pianificazione sottordinati devono perseguire obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesistico/ambientale individuando e perimetrando le componenti e gli ambiti territoriali distinti dei sistemi definiti nell' art.3.01, e recependo le seguenti direttive di tutela.

*2. Per il **sistema "assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico"**, va perseguita la tutela delle componenti geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche, di riconosciuto valore scientifico e/o di rilevante ruolo negli assetti paesistico-ambientali del territorio regionale, prescrivendo:*

*3. Per il **sistema "copertura botanico-vegetazionale e colturale"**, va perseguita la tutela delle componenti del paesaggio botanico-vegetazionale di riconosciuto valore scientifico e/o importanza ecologica, economica, di difesa del suolo, e/o di riconosciuta importanza sia storica sia estetica, presenti sul territorio regionale, prescrivendo per tutti gli ambiti territoriali (art.2.01) sia la protezione e la conservazione di ogni ambiente di particolare interesse biologico-vegetazionale e delle specie floristiche rare o in via di estinzione, sia lo sviluppo del patrimonio botanico e vegetazionale autoctono.*

*4. Per il **sistema "stratificazione storica dell'organizzazione insediativa",** va perseguita la tutela dei beni storico-culturali di riconosciuto valore e/o di riconosciuto ruolo negli assetti paesaggistici del territorio regionale, individuando per tutti gli ambiti territoriali (art.2.01) i modi per perseguire sia la conservazione dei beni stessi, sia la loro appropriata fruizione/utilizzazione, sia la salvaguardia/ripristino del contesto in cui sono inseriti.*

Dall'analisi della cartografia P.U.T.T./P. riguardo agli Ambiti Territoriali Distinti, l'ambito 1 all'interno del quale sono situati gli interventi previsti non interferisce con nessun sottosistema ed è pertanto compatibile.

Gli interventi che saranno realizzati non indurranno effetti negativi sull'ambiente, in quanto sono stati previsti anche interventi miranti a perseguire gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di tutela delle risorse naturali (misure per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare, misure per la riduzione dell'inquinamento elettromagnetico ed atmosferico prodotto dal traffico veicolare).

3. Studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini.

I prevedibili effetti della realizzazione degli interventi e del loro esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini non potranno che essere positivi per una serie di motivazioni.

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 mezzeria della muraglia che fa da quinta al lungomare, nella parte centrale del 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.

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 sovrapasso 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 lugomare 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 pluriplano 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 sottoutlizzati 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 pluriplano 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 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.

4. Illustrazione delle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale prescelta.

Le ragioni della scelta dell'ambito di intervento scaturiscono dal fatto che l'area, la quale al suo interno contiene anche ampie aree di proprietà comunale, necessitava di un intervento di riqualificazione per dotare la città di spazi ed attrezzature che possano costituire una nuova centralità, un'area di incontro attrezzato capace di richiamare e attrarre fruitori e visitatori.

La riqualificazione ambientale e architettonica delle aree urbane centrali costituisce oggi uno dei punti irrinunciabili delle strategie di rinnovamento urbano nella prospettiva di trasformare e recuperare il patrimonio edilizio di nuova edificazione.

Gli interventi sono stati programmati e inseriti in un contesto di un'enorme potenzialità attrattiva, ma prive o carenti di servizi e infrastrutture.

Le ragioni delle soluzioni progettuali prescelte si pongono come obiettivo quello di creare in un ambito centrale della città di Bisceglie un sistema di interventi unitario e organico che bene deve dialogare con lo scenario urbano circostante.