



# COMUNE DI BISCEGLIE

## PRUacs "Lungo la ferrovia"

Programma di Riqualificazione Urbana  
per alloggi a canone sostenibile

---

Ministero delle Infrastrutture - Decreto 26 marzo 2008 in G.U. del 17/05/2008, n. 115  
Delibera di Giunta Regionale del 2 settembre 2008, n. 1548



ELABORATI GRAFICI

Allegato "e" punto 6.1 del Bando di gara della Regione Puglia

---

PROGETTO PRELIMINARE

*SP Studio di prefattibilità ambientale*

# **COMUNE DI BISCEGLIE**

**Programma di Riqualificazione Urbana per alloggi a canone sostenibile**

**PRUacs “Lungo la ferrovia”**

**STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE**



## I N D I C E

VERIFICA DI COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO CON LE PRESCRIZIONI DI PIANI PAESAGGISTICI, TERRITORIALI ED URBANISTICI.

INDICAZIONE DELLE NORME DI TUTELA AMBIENTALE E DETERMINAZIONE DELLE MISURE DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE.

STUDIO SUI PREVEDIBILI EFFETTI DELLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO E DEL SUO ESERCIZIO SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI.

ILLUSTRAZIONE DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DEL SITO E DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE PRESCELTA.

**VERIFICA DI COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO CON LE PRESCRIZIONI DI PIANI PAESAGGISTICI, TERRITORIALI ED URBANISTICI**

Dalla **verifica della compatibilità dell'opera** con il quadro normativo in materia ambientale si è potuto accertare che non esistono alcune criticità prevedibili.

L'area oggetto dell'intervento, infatti, non presenta alcuna incongruenza con le norme di tutela e salvaguardia del contesto urbano, infatti dall'analisi della cartografia P.U.T.T./P. l'ambito di intervento è classificato come "territorio costruito" e quindi escluso dall'applicazione delle norme contenute nel Piano ed è classificato come *Ambito Territoriale Esteso di valore normale "E"*, *laddove non è direttamente dichiarabile un significativo valore paesaggistico.*

Le norme contenute nel Piano, *di cui al titolo II "ambiti territoriali estesi" ed al titolo III "ambiti territoriali distinti"*, non trovano applicazione all'interno dei "territori costruiti" che vengono, anche in applicazione dell'art.1 della legge 431/1985, così definiti:

- 5.1. aree tipizzate dagli strumenti urbanistici vigenti come zone omogenee "A" e "B";
- 5.2. aree tipizzate dagli strumenti urbanistici vigenti come zone omogenee "C" oppure come zone "turistiche" "direzionali" "artigianali" "industriali" "miste" se, alla data del 6 giugno 1990, incluse in strumento urbanistico esecutivo (piano particolareggiato o piano di lottizzazione) regolarmente presentato e, *inoltre*, le aree incluse, *anche se in percentuale*, in Programmi Pluriennali di Attuazione approvati alla stessa data;
- 5.3. aree che, ancorché non tipizzate come zone omogenee "B" dagli strumenti urbanistici vigenti:
  - o ne abbiamo di fatto le caratteristiche (ai sensi del DIM n.1444/1968), vengano riconosciute come regolarmente edificate (o con edificato già "sanato" ai sensi della legge n.47/1985), e vengano perimetrate su cartografia catastale con specifica deliberazione di Consiglio Comunale;
  - o *siano intercluse nell'interno del perimetro definito dalla presenza di maglie regolarmente edificate, e vengano perimetrate su cartografia catastale con specifica deliberazione di Consiglio Comunale.*

All'ART.2.02- INDIRIZZI DI TUTELA negli ambiti di valore normale "E" è prevista la valorizzazione



delle peculiarità del sito.

Per quanto riguarda gli Ambiti Territoriali Distinti, sono stati verificati gli elementi di cui

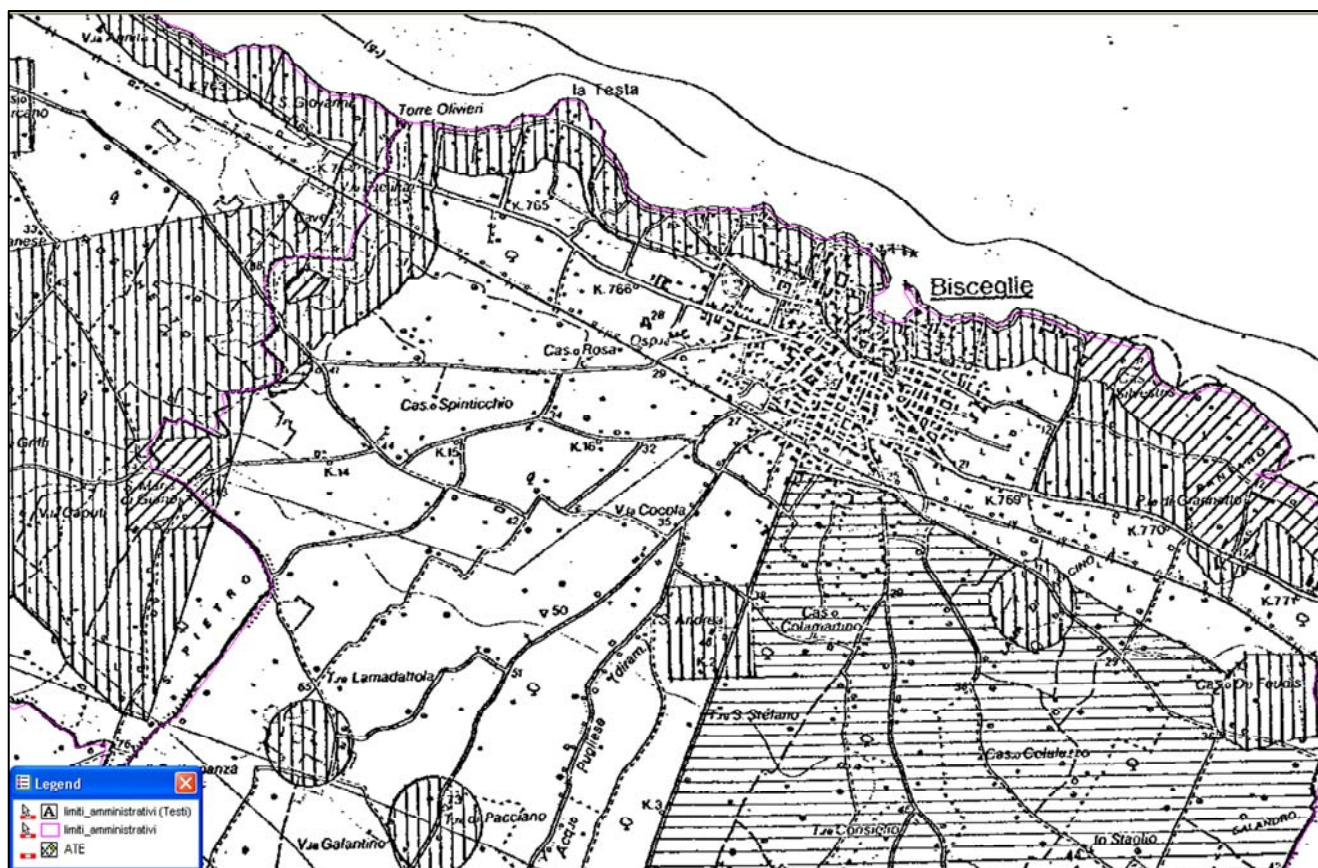
all'ART.3.01- GLI ELEMENTI STRUTTURANTI IL TERRITORIO, che si articolano nei sottosistemi:

1.01- assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico;

1.02- copertura botanico vegetazionale, colturale e presenza faunistica;

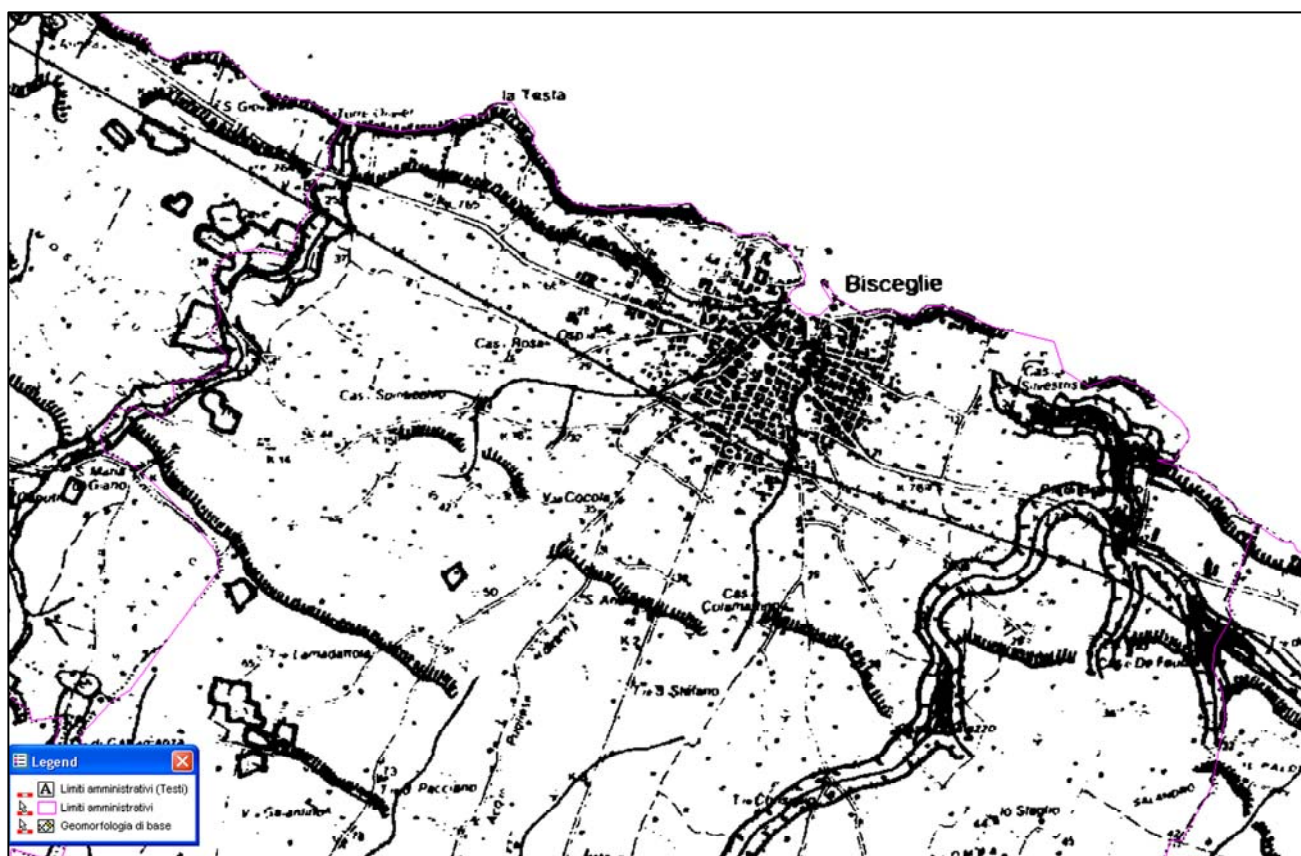
1.03- stratificazione storica dell'organizzazione insediativa;

Da tale analisi è emerso che sulle aree di intervento non insistono componenti ed elementi strutturanti di alcun tipo, pertanto dal punto di vista ambientale, gli interventi sono compatibili con tale strumentazione.



Documentazione PUTT/P di analisi

Fonte: Geomedia Wierver 5.1. Intergraph



Documentazione PUTT/P di analisi

Fonte: Geomedia Wierver 5.1. Intergraph

**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 culturale"**, 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 di intervento 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).

Sono previsti anche interventi per il ripristino della permeabilità dei suoli, attraverso l'inserimento di ampie aree a verde attrezzato ed aree per parcheggi pubblici realizzate con materiali permeabili.

Per quanto attiene agli interventi residenziali, sono stati previsti sistemi per la riduzione dei consumi energetici e di fonti di energia rinnovabile (miglioramento dell'inerzia termica degli edifici, installazione di impianti solari termici per la produzione di acqua calda sanitaria, installazione di pannelli fotovoltaici, dispositivi per la limitazione del volume d'acqua negli usi domestici).

#### **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 dell'intervento e del suo esercizio** sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini non potranno che essere positivi per una serie di motivazioni. Attualmente la parte di tessuto urbano facente parte dell'area a ridosso della tratta ferroviaria è caratterizzato dalla presenza di aree dismesse e nel complesso si presenta carente di infrastrutture e servizi di ogni genere, con la conseguenza che questa parte di tessuto urbano è scarsamente fruito.

Vi è una stretta relazione tra i processi di degrado urbano ed ambientale e degrado sociale; il superamento di tale degrado vuol dire soprattutto l'eliminazione o la riduzione dei fattori inquinanti, anche attraverso l'approfondimento delle metodiche progettuali e delle soluzioni costruttive, sia per gli aspetti insediativi che per quelli tecnologici.

Vi sono, infatti, aree prive di una concreta definizione, utilizzate impropriamente ed inoltre in tutta



questa parte dell'ambito urbano è del tutto assente l'arredo urbano e le alberature, con evidenti conseguenze per la vivibilità della zona.

Le principali problematiche che l'intervento si propone di risolvere sono:

- riqualificazione urbana con realizzazione di nuovi spazi pedonali e razionalizzazione dei percorsi;
- la mancanza di arredo urbano ed alberature;
- la presenza di aree sterrate impropriamente utilizzate;
- sicurezza per i pedoni e per le persone con ridotte capacità motorie;
- qualità della vita;
- aumento della sensazione di sicurezza generale dei residenti e dei visitatori;
- miglioramento infrastrutturale.

La realizzazione di spazi esclusivamente di uso pedonale, gioveranno sicuramente alla vita di tutto il quartiere innescando processi di socializzazione e aggregazione con un notevole miglioramento della vivibilità dell'area; tale intervento consentirà la pedonalizzazione di spazi sia nell'arco temporale quotidiano, sia un utilizzo di tipo ricorrente e/o saltuario in particolari periodi, anche mediante la predisposizione all'allestimento di spettacoli viaggianti che diventerebbero una polarità per l'intero ambito di intervento.

La sistemazione della zona oggetto del Programma PRUacs "Lungo la ferrovia", prevede non solo la realizzazione di edilizia residenziale pubblica e di servizi alla residenza, ma anche spazi attrezzati con alberature, arredo urbano, ampie zone per la sosta e aree più esterne adibite a parcheggio.

La realizzazione di questi posti macchina esterne consentirà ai fruitori dell'area di avere un posto auto sicuro e vicino, oltre che all'area sportiva anche allo spazio destinato agli spettacoli viaggianti.

**ILLUSTRAZIONE, IN FUNZIONE DELLA MINIMIZZAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE, DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DEL SITO E DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE PRESCELTA NONCHE' DELLE POSSIBILI ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE E TIPOLOGICHE**

**Le ragioni della scelta dell'ambito di intervento** scaturiscono dal fatto che complessivamente il tessuto urbano del Comune di Bisceglie è quasi completamente interessato da altri programmi che in generale puntano sulla riqualificazione e recupero della maglia esistente. Nello specifico il centro storico e il quartiere di Levante sono interessati dal Contratto di Quartiere II, quest'ultimo è anche oggetto di intervento del P.I.R.P. (programma integrato di riqualificazione delle periferie), il quartiere S. Pietro è inglobato nel PRU (programma di recupero urbano), pertanto si è scelta l'area



oggetto del presente intervento, considerate le carenze di cui sopra e il fatto che non è stata inglobata in nessuno dei precedenti programmi. L'obiettivo fondamentale che ci si è posti è stato quello di dotare questa parte di tessuto di uno spazio che potesse divenire 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 particolari frange del tessuto urbano, dotate di un'enorme potenzialità attrattiva, ma prive o carenti di servizi e infrastrutture.

**Le ragioni della soluzione progettuale prescelta** si pongono come obiettivo quello di creare in un ambito della città di Bisceglie un intervento unitario e organico che bene deve dialogare con lo scenario urbano circostante, anche di previsione futura.

L'intervento mira ad una forte riorganizzazione degli spazi funzionali con una chiara distinzione degli spazi pedonali da quelli carrabili, le zone di sosta e le aree prettamente edificate. La realizzazione di grandi aree verdi bene inserisce nell'ottica di migliorare il quartiere ponendolo come polarità attrattiva e sociale; la previsione di attrezzare grandi aree verdi si concretizza con l'utilizzo di specie vegetali autoctone, pavimentazioni in masselli o pietrini che attraverso l'ubicazione di elementi di arredo urbano ( panchine, getta rifiuti) creano zone di ritrovo per diverse fasce d'età.

L'intervento garantirà per la città sicuri vantaggi dal punto di vista ambientale in termini di:

- la riqualificazione urbana con realizzazione di nuovi spazi pedonali e razionalizzazione dei percorsi;
- l'utilizzazione di materiali più consoni ai luoghi e vicini alla tradizione locale;
- la sicurezza per i pedoni e le persone con ridotte capacità motorie;
- il miglioramento della qualità della vita;
- la realizzazione di ampie superfici a verde;
- l'impianto di nuove alberature privilegiando le essenze locali;
- la realizzazione di marciapiedi e rampe.

Tali interventi garantiranno una migliore percettibilità visiva ed una maggiore qualità fruitiva.

Gli spazi di sosta sono stati progettati in modo da sollecitare gli utenti alla vita collettiva e consentire l'interazione con altre fasce di utenza, ricreando un ambiente urbano gradevole per la sosta e per lo sviluppo di nuove relazioni.

In fase di progettazione è stata posta attenzione all'impiego di materiali e prodotti di cui sono note le caratteristiche positive in merito a:

- basso dispendio energetico in fase di produzione;



- non nocività per gli operatori dei processi produttivi ed applicativi;
- assenza di emissione di sostanze tossiche durante il ciclo di vita;
- impiego di materie prime rinnovabili o il più possibile di derivazione "naturale";
- ridotta e semplice manutenibilità;
- rimpiegabilità o riciclabilità del prodotto una volta terminato il ciclo di vita.

Questo intervento non solo potenzierà a scala urbana i luoghi di incontro e di scambio, ma garantirà, per la città, l'assoluta sicurezza della percorrenza ai soggetti diversamente abili ed agli anziani e ai bambini.

Nella individuazione di soluzioni eco sostenibili è stato perseguito l'obiettivo di garantire durata, facile manutenzione, bassi impatti e contenimento dei costi di gestione ad opere di proprietà pubblica anche se realizzate con capitali misto pubblico/privato.