



**Finanziato
dall'Unione europea**
NextGenerationEU



Città di Trani

Medaglia d'argento al merito civile
Provincia Barletta-Andria-Trani

AREA IV - URBANISTICA, DEMANIO E AMBIENTE



RUP

Arch. Francesco PATRUNO

SUPPORTO AL RUP

Ing. Pierluigi TALARICO

PROGETTISTI

Arch. Francesco GIANFERRINI

Arch. Francesco VITAGLIANO

Ing. Elisabetta Viviana CRACA

TIMBRI E FIRME

ELABORATO

**STUDIO DI FATTIBILITA'
AMBIENTALE**

ARGOMENTO

R

PROGRESSIVO

3

REVISIONE

0

RAPPORTO GRAFICO

∴

REVISIONE	NOTE DI REVISIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Progetto Definitivo	Dicembre 2022		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1					
2					
3					
4					

RIQUALIFICAZIONE DI VIA LIONELLI PER SPAZI VERDI E DI
SERVIZIO ALLA RESIDENZA
CUP: C79J21014470001

SOMMARIO

1	PREMESSA.....	1
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE E URBANISTICO	1
3	INQUADRAMENTO VINCOLISTICO.....	3
4	DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO.....	8
5	INTERVENTI DI PROGETTO	9
6	IMPATTI E MISURE DI MITIGAZIONE PREVISTE.....	11
6.1	Impatti prevedibili dalla realizzazione dell'opera	11
6.2	Misure di mitigazione ambientale.....	12

1 PREMESSA

Il presente studio di fattibilità ambientale ha lo scopo di ricercare le condizioni che consentano un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale e comprende sia la verifica di compatibilità degli interventi proposti con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale, sia lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione di tali opere e del loro esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini.

L'ambito del finanziamento rientra nel "Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQuA)" promosso dal Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili (MIMS), che ha come obiettivo quello di ridurre il disagio abitativo, favorire l'inclusione sociale e riqualificare i centri urbani.

L'intervento prevede la riqualificazione di due aree:

- "Area A" - Via Lionelli
- "Area B" - Nuova area a verde sita nelle immediate vicinanze dell'ora cantiere navale.

Il presente progetto definitivo è stato redatto tenendo in considerazione tutti gli interventi finanziati dal programma e la loro interazione, al fine di garantire l'armonia e l'uniformità delle opere e rendere perseguibile l'obiettivo di riqualificazione dell'intera area.

Nella redazione dell'ipotesi progettuale si è tenuto conto delle caratteristiche dell'ambiente interessato dall'intervento, della natura delle attività e delle lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento, nonché dell'esistenza di eventuali vincoli sulle aree interessate.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E URBANISTICO

L'area oggetto di intervento ricade nella costa nord della città di Trani, collocata a sud (Area A) ed a ovest (Area B) del castello Normanno Svevo.



Figura 1: Mappa su base ortofoto

Per l'area a verde le particelle interessate dal presente intervento ricadono tutte nel foglio 13 del comune di Trani e sono: 236; 976; 977; 975 e 9. Tutti questi terreni sono di proprietà comunale.

Per quanto riguarda l'intervento su via Lionelli l'intervento ricade tutto su strada comunale.

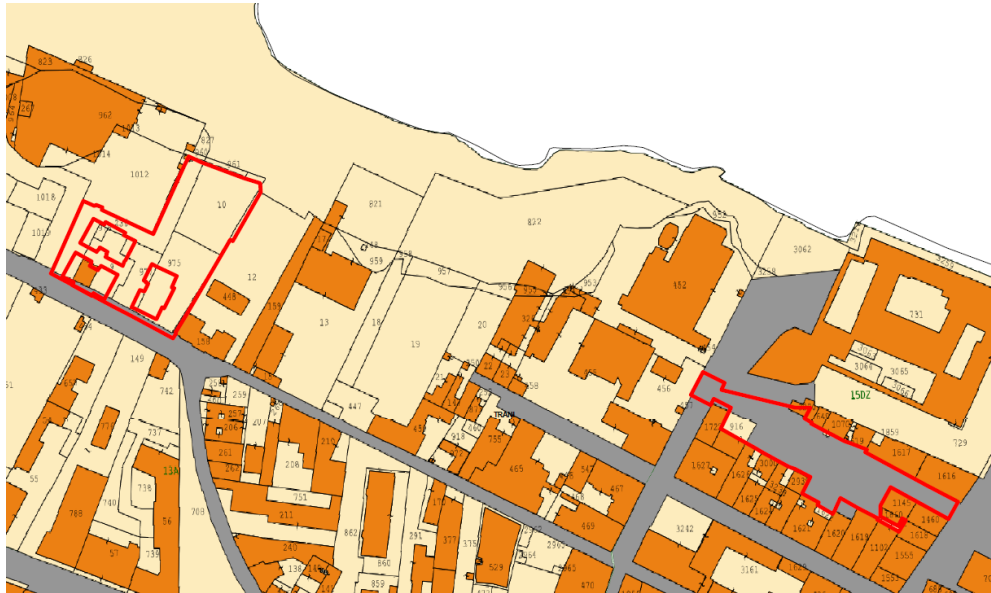


Figura 2: Mappa Catastale

Dal punto di vista urbanistico l'area ha da sempre avuto una vocazione residenziale come chiaramente riportato in tutti i piani regolatori della città.



Figura 3: Piano Regolatore Generale

Il progetto recepisce i principi del Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (DPRU), di cui il Comune di Trani si è dotato ai sensi dell'art.3 comma 1 della L.R. n.21/2008 approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n.14 del 29/06/2011.

Le aree di intervento rientrano nell'Ambito 2 individuato dal DPRU, per la parte denominata "Uno sguardo a nord" che riguarda la ristrutturazione urbanistica e riqualificazione ambientale della zona costiera a nord del Castello Svevo, compresa tra via Dei Finanziari, Piazza Re Manfredi e le attrezzature comunali del centro di raccolta rifiuti comunale e depuratore AQP.

Si tratta di un ambizioso ed esteso programma di eliminazione dei detrattori ambientali dell'area - edifici ex produttivi in forte degrado che ostruiscono il rapporto della città con il mare - prevedendo la sostituzione edilizia destinata a residenza con ampio ventaglio di tipologie edilizie sociali: edilizia residenziale pubblica a carattere sociale, edilizia pubblica destinata a co-housing, edilizia privata convenzionata a prezzi calmierati, edilizia residenziale e per servizi alla residenza privata libera, servizi e spazi pubblici connessi alla residenza e a servizio del quartiere.

Ne consegue che vi è assoluta compatibilità tra il progetto e la pianificazione urbanistica vigente di livello generale ed esecutivo, i PUE, il PUG e il PRG prima, onde poter attuare rapidamente gli interventi di riqualificazione. Non sono richieste varianti urbanistiche per la realizzazione degli interventi di iniziativa pubblica, candidati con la presente proposta, mentre gli altri PUE saranno resi coerenti con la pianificazione generale nell'arco di pochi mesi che intercorrono tra le fasi 1 e 2 della procedura di cui al DM 16/09/2020.

3 INQUADRAMENTO VINCOLISTICO

Nell'ambito della tutela ambientale e paesaggistica, l'area oggetto di intervento risulta essere interessata dai seguenti vincoli:

- ✓ Beni paesaggistici: l'area d'intervento è interessata da "Territori costieri", disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 45 delle NTA del PPTR;
- ✓ Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'area di intervento è interessata da ulteriori contesti della struttura antropica e storico - culturale e, specificamente ricade all'interno della perimetrazione della "Città consolidata" e risulta perimetrata su due lati da una "Strada a valenza paesaggistica". Tuttavia, consultando il PPTR, tale strada risulta avere un "posizionamento errato".

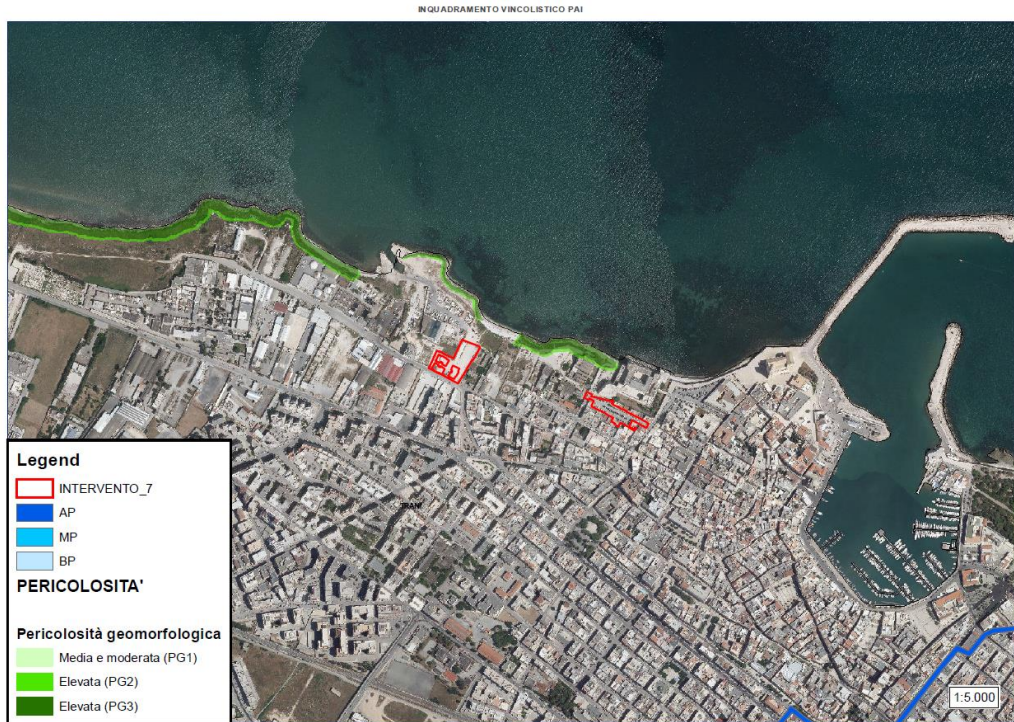


Figura 4: Inquadramento PAI

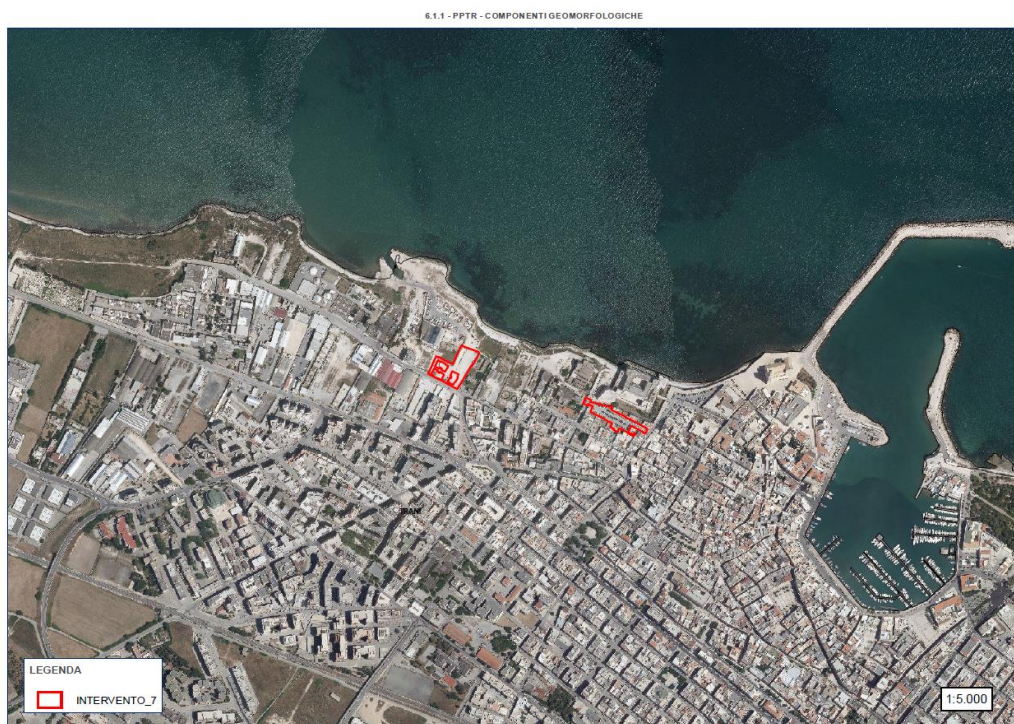


Figura 5: 6.1.1 - PPTR - Componenti Geomorfologiche



Figura 6: 6.1.2 - PPTR - Componenti Idrologiche

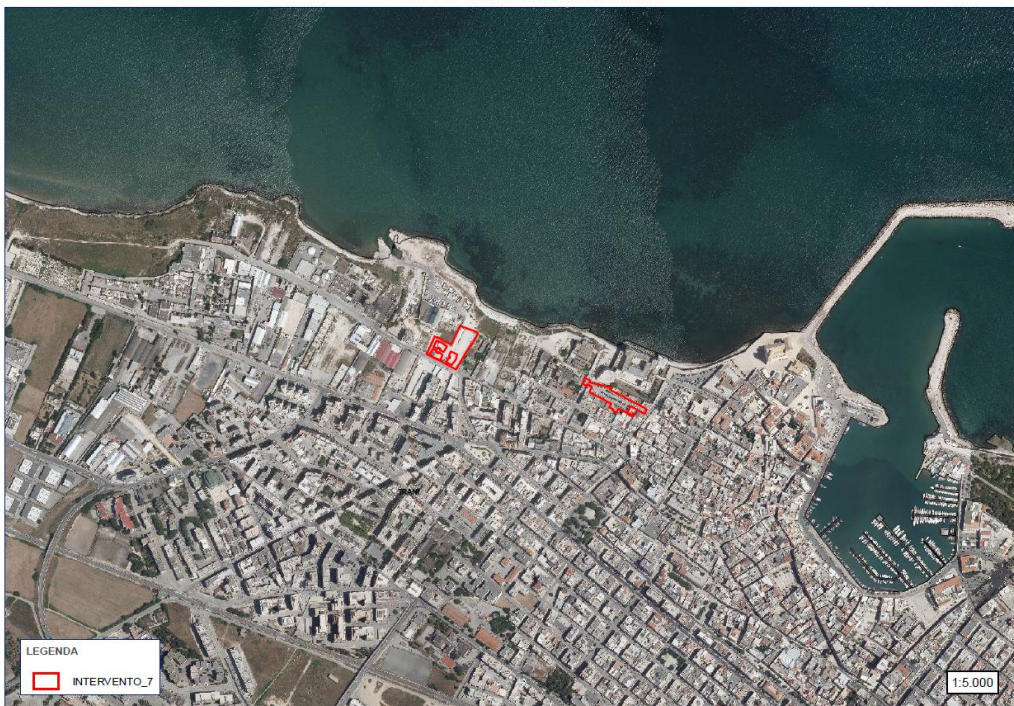


Figura 7: 6.2.1 - PPTR - Componenti Botanico Vegetazionali



Figura 8: 6.2.2 - PPTR - Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici



Figura 9: 6.3.1 - PPTR - Componenti Culturali e Insediative

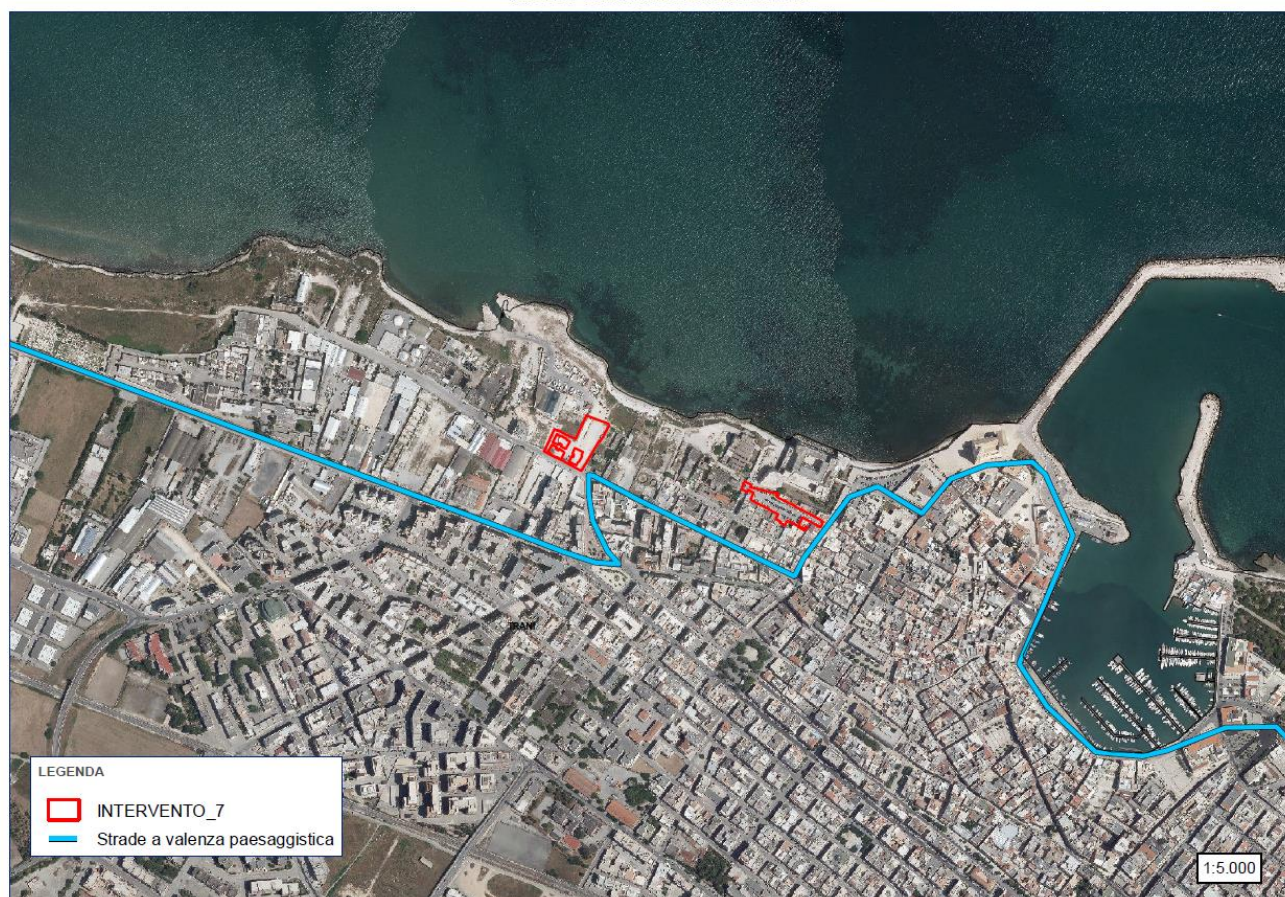


Figura 10: 6.3.2 - PPTR - Componenti dei Valori Percettivi

Come si evince nell'elaborato IG_2 (INQUADRAMENTO VINCOLISTICO PPTR E PAI) l'"Area B" ricade nelle zone escluse da autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'Art. 142 co. 2 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in quanto ricadono in aree già perimetrare da strumenti urbanistici antecedenti al 1985.

Dall'analisi del nuovo PUG si può evincere l'area in corrispondenza del cantiere navale è tipizzata come area edificabile destinate a zona residenziale di completamento "B", mentre via Lionelli rientra nell'ambito del Centro Storico, di conseguenza pur non essendo necessaria attivare una procedura paesaggistica diviene comunque necessario richiedere il parere alla competente SABAP poiché i suoli pubblici sono ricadenti nel centro storico sono tutelati ope legis.



Figura 11: Delimitazione delle aree di cui all'art. 142, co. 2 del D. Lgs 42/2004



Figura 12: PUG "Zonizzazione"

4 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Via Lionelli (Area A), rappresenta uno dei collegamenti principali tra piazza Manfredi e il mare della costa Nord. La viabilità pur trovandosi a ridosso del Castello Normanno svevo risulta essere circondata da abitazioni non sempre ben mantenute.

È presente anche un'area a parcheggio oggi utilizzata per gli utenti del vicino tribunale o per chi volesse visitare il centro storico cittadino.



Figura 13: Area di intervento

L'Area B ricade nelle immediate vicinanze del cantiere navale, il quale ha fortemente compromesso il valore paesaggistico della costa e la tutela del paesaggio.

L'intera area risulta di proprietà comunale e si presenta come un'ampia distesa di terra battuta, sfruttata oggi come area di sosta sia per i veicoli che per i pullman.



Figura 14: Area di intervento maglia di completamento B/4

5 INTERVENTI DI PROGETTO

Il presente progetto ha come finalità la pedonalizzazione del tratto terminale di Via Lionelli e la realizzazione di un'area a verde a servizio degli edifici di social housing progettati dall'amministrazione comunale con altri finanziamenti.

Come detto l'intervento di progetto rientra all'interno del programma PINQuA che ha il grande obiettivo di migliorare la qualità dell'abitare del quartiere attraverso un importante progetto di riqualificazione ambientale, che possa giovare non solo alle aree limitrofe ma a tutta

la città. Riconfigurare luoghi idonei per la vivibilità degli spazi urbani che valorizzino l'alto potenziale ecologico della zona, vuol dire poter restituire a Trani e ai suoi cittadini la costa occidentale che è stata per troppo tempo compromessa e inaccessibile.

Per via Lionelli è stato previsto un intervento in continuità all'intervento di "Riqualificazione dei percorsi urbani", precedentemente progettato dagli uffici comunali, al fine di creare un'unica viabilità "verde" di collegamento tra Piazza Re Manfredi e la Costa nord, quasi a rievocare le lunghe Rambla Spagnole. Il progetto, pertanto prevede la creazione di un'ampia area pedonale pavimentata con pavimentazione architettonica e la piantumazione di alberature autoctone in continuità con quanto previsto in precedenza.

Per quanto riguarda i marciapiedi, per avere una continuità architettonica con quelli già presenti nelle strade vicinali, è stata prevista la posa in opera di marciapiedi in basolato in pietra dura.



Figura 15: Planimetria di progetto Area A

Per quanto riguarda l'Area B è stata creata un'area a verde pavimentata anche essa con pavimentazione architettonica; inoltre, sono state create diverse aiuole destinate alla piantumazione di specie autoctone.



Figura 16: Planimetria di progetto Area B

6 IMPATTI E MISURE DI MITIGAZIONE PREVISTE

6.1 Impatti prevedibili dalla realizzazione dell'opera

✓ Atmosfera

Gli impatti principali attesi, in seguito alla realizzazione dei vari interventi sulla qualità dell'aria saranno prevalentemente dovuti ai mezzi meccanici in fase di cantiere durante il periodo di esercizio.

La collocazione del cantiere può essere causa di produzione e diffusione di polveri, pertanto l'esecuzione dei lavori dovrà avvenire con la massima cura ed attenzione volta a mitigare per quanto possibile tale fenomeno.

Gli scarichi degli automezzi lungo l'area interessata producono inquinamento atmosferico a livello del suolo che interessa i recettori sensibili nelle aree laterali (es. abitazioni).

Si precisa, tuttavia, che gli effetti attesi dalla realizzazione dell'opera non porteranno ad aumentare il traffico e di conseguenza un maggiore impatto sulla componente aria.

✓ Rumore

Le principali sorgenti di inquinamento acustico saranno rappresentate dai mezzi meccanici in fase di cantiere e dal normale traffico automobilistico durante il periodo di esercizio.

✓ Suolo e sottosuolo

Il suolo, dopo gli interventi previsti risulterà modificato, ma questa modifica comporterà solo benefici, infatti il progetto prevede la realizzazione di un sistema di pavimentazione

architettonica, viene messa in opera mediante l'impiego di calcestruzzo drenante a base di leganti idraulici cementizi, aggregati selezionati locali (provenienti da cave o altre graniglie riciclate) e di additivi. Questi additivi premiscelati sono stati appositamente studiati per la realizzazione di pavimentazioni ghiaia a vista e garantiscono un miglioramento ai cicli di gelo e disgelo, all'abrasione, alla fessurazione e agli urti.

Questa pavimentazione architettonica viene utilizzato per produrre pavimentazioni continue che richiedono un alto drenaggio.

Le pavimentazioni architettonica ha la capacità di permeare l'acqua al 100% su tutta la loro superficie.

Un altro vantaggio di questo tipo di pavimentazione è quello di ridurre l'assorbimento del calore rispetto a una normale pavimentazione abbattendo sensibilmente la sensazione di calore superficiale percepito dai pedoni (fino a 30°C in meno).

Inoltre, l'utilizzo di inerti di cava e altre graniglie riciclate permette di realizzare superfici esterne, volendo anche carrabili, sostenibili e riciclabili al 100%.

L'utilizzo di materiali ecocompatibili, infatti, fa sì che il calcestruzzo architettonico non rilasci sostanze inquinanti nel terreno e non debba essere smaltito come rifiuto speciale.

✓ Assetto geologico e idrogeomorfologico

L'esecuzione delle opere in progetto non produrrà una modifica degli assetti geologici ed idrogeologici dell'area interessata, in quanto gli interventi previsti non prevedono modifiche in ambito geologico e idrogeomorfologico.

6.2 Misure di mitigazione ambientale

✓ Biosfera

L'esecuzione delle opere in progetto non costruisce particolari criticità per la vegetazione, anzi ne andrà a migliorare l'assetto, infatti sarà realizzata un'area a verde attraverso lo spandimento di terreno vegetale sul quale è stata previsto la piantumazione di specie vegetative autoctone tipiche della macchia mediterranea.

Queste piante permettono di preservare la biodiversità dell'ecosistema territoriale, sia sotto gli aspetti etnobotanici che legano la tradizione del territorio all'utilizzo di questo tipo di vegetazione, che per l'economicità in relazione alla facilità di reperibilità delle essenze e alle minime spese per la manutenzione e gestione delle stesse.

Essendo l'area oggetto di intervento un'area molto sensibile alla biodiversità, a causa della forte vicinanza alla costa del mare di Trani ed avendo subito per più di un secolo la presenza dell'ex stabilimento Angelini, che ha fortemente provocato un importante impatto ambientale, urge ristabilire quanto più possibile l'ecosistema del territorio.

✓ Paesaggio

La realizzazione di aree a verde, considerando lo stato di degrado in cui l'area versa nelle condizioni attuali, andrà solo a migliorare la valenza paesaggistica - ambientale della città di

Trani, che potrà riappropriarsi di un'area nevralgica che potrà finalmente esprimere la sua profonda natura e vocazione ecologica.

I materiali di risulta derivanti dalle lavorazioni di cantiere saranno trattati opportunamente in funzione della loro natura e tipologia.

L'inquinamento ed il disturbo ambientale conseguente alla realizzazione dell'opera sarà limitato al periodo d'esercizio del cantiere, compresi i tempi per il montaggio e smantellamento dello stesso.