



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

☒

☒

1

2

3

4

PEDONALIZZAZIONE DI PIAZZA RE MANFREDI E

VIA FRA' DIEGO ALVAREZ

CUP: C79J21014480001

SOMMARIO

1	PREMESSA.....	1
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE E URBANISTICO	1
3	INQUADRAMENTO VINCOLISTICO.....	3
4	DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO.....	7
5	INTERVENTI DI PROGETTO	8
5.1	Pavimentazione in basolato.....	10
5.2	Impianto di Pubblica Illuminazione.....	11
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 consiste nella pedonalizzazione di piazza Re Manfredi e via Alvarez, consentendo un maggior interscambio relazionale, un riappropriarsi di parte della città migliorando il passeggio e le attività destinate al piccolo commercio.

Sarà anche prevista la chiusura al traffico della piazza antistante il castello, limitando l'accesso ai soli veicoli di servizio e di soccorso. L'intento del progetto è quello di dare un senso a questo spazio finora sacrificato alle esigenze della mobilità, rendendolo un importante polo di aggregazione della città stessa, sia nel quotidiano, come pausa nella continuità del tessuto urbano, sia per eventi occasionali di maggiore portata, come spettacoli, aggregazione temporanee e manifestazioni.

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 ad est del castello Normanno Svevo.



Figura 1: Mappa su base ortofoto



Figura 2: Mappa Catastale



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"*.

La zona oggetto di intervento rappresenta il cuore del centro storico cittadino in quanto funge da collegamento tra il castello Normanno svevo e piazza Duomo sede sia della cattedrale che del tribunale cittadino.

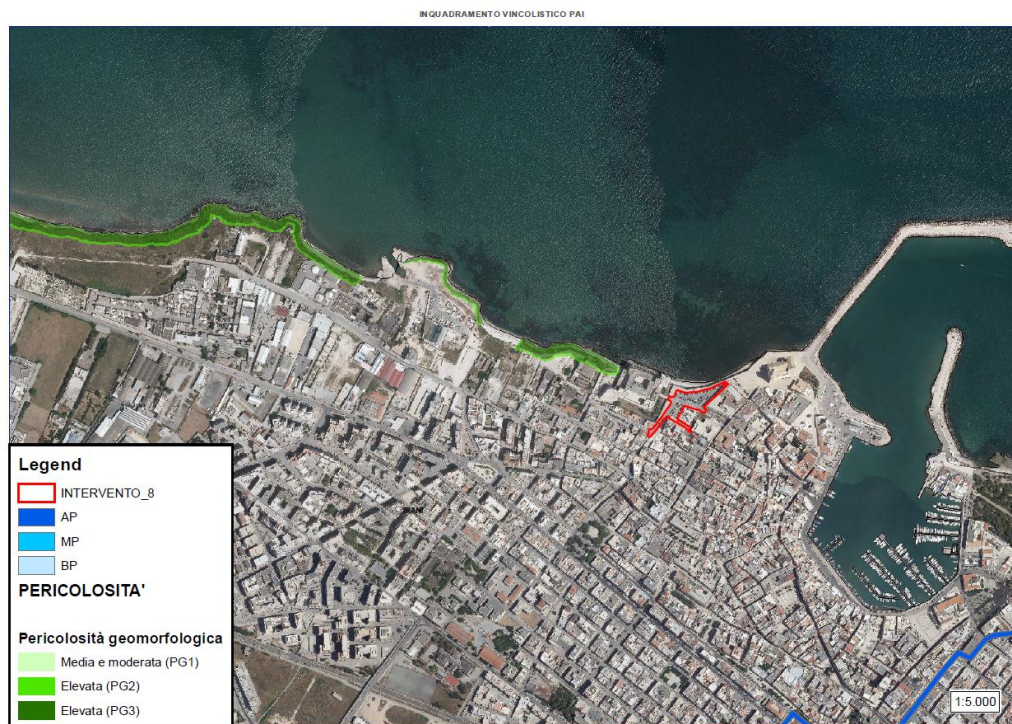


Figura 4: Inquadramento PAI

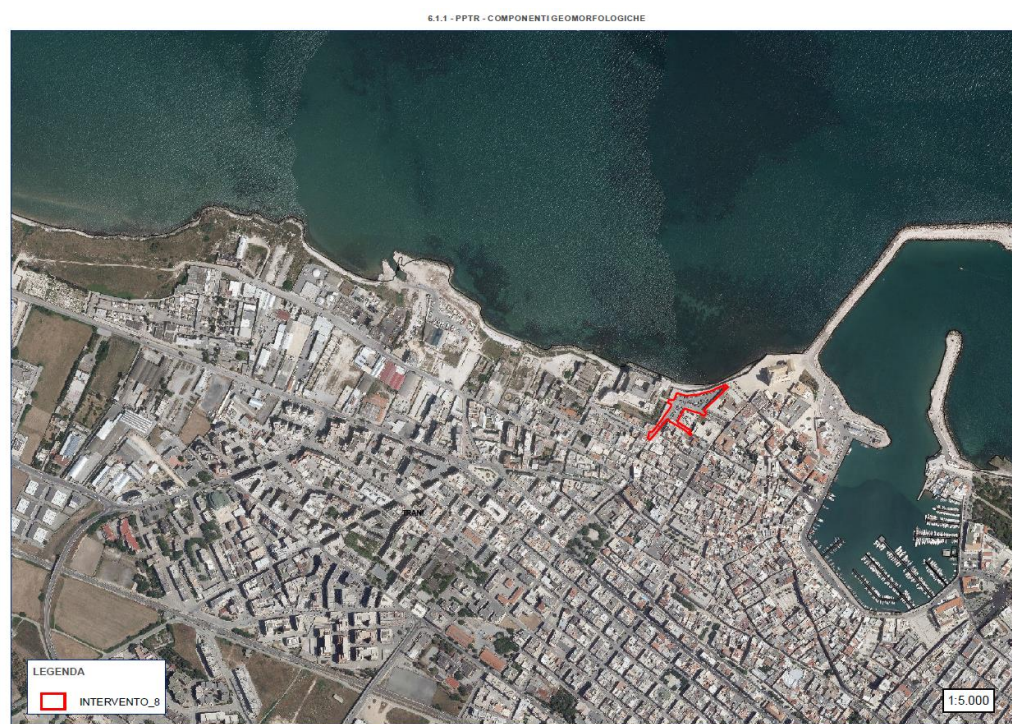


Figura 5: 6.1.1 - PPTR - Componenti Geomorfologiche

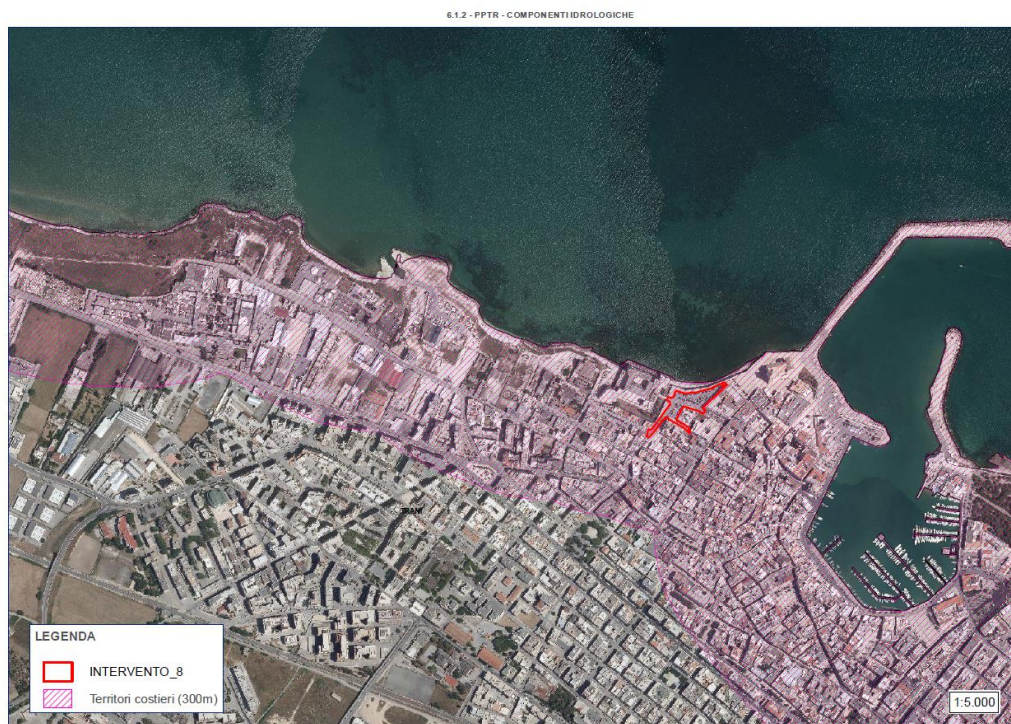


Figura 6: 6.1.2 - PPTR - Componenti Idrologiche

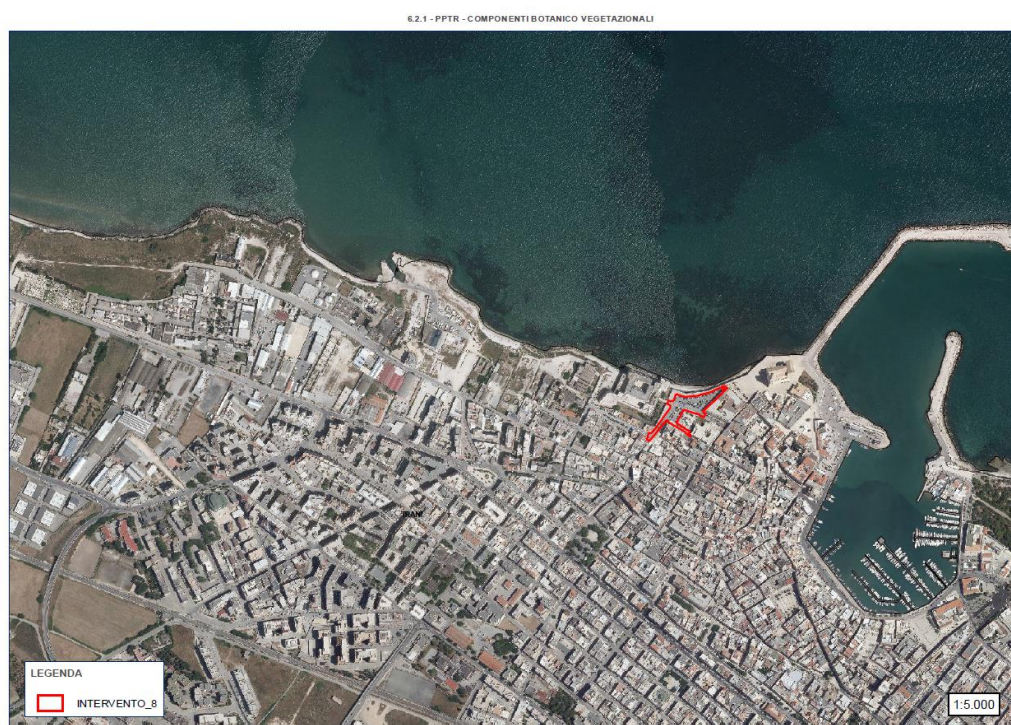


Figura 7: 6.2.1 - PPTR - Componenti Botanico Vegetazionali

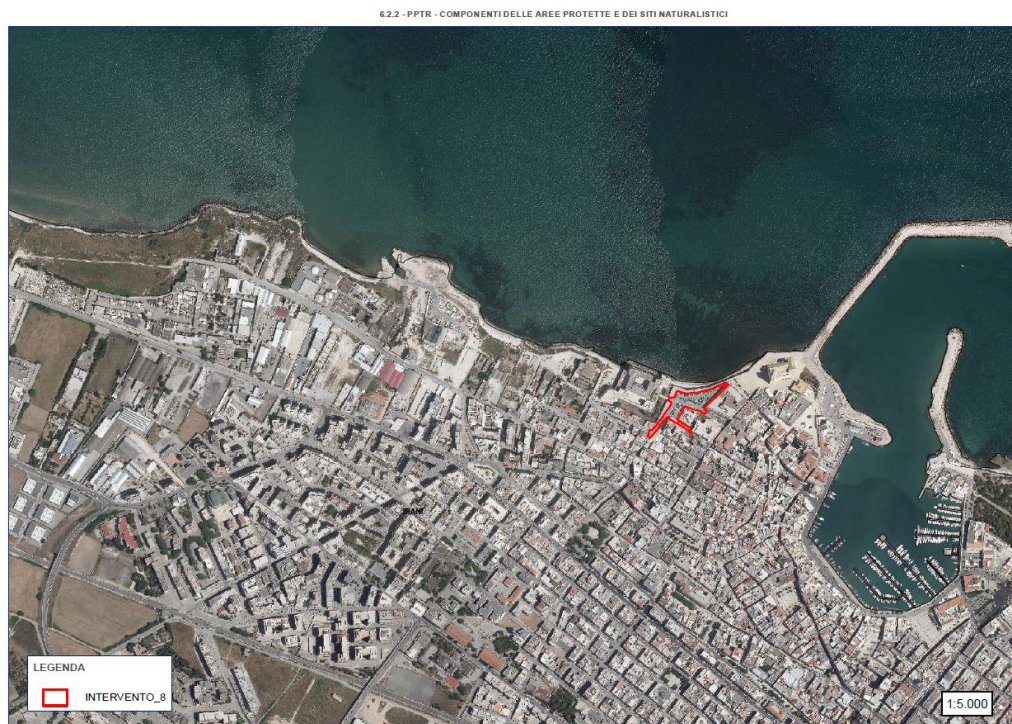


Figura 8: 6.2.2 - PPTR - Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici

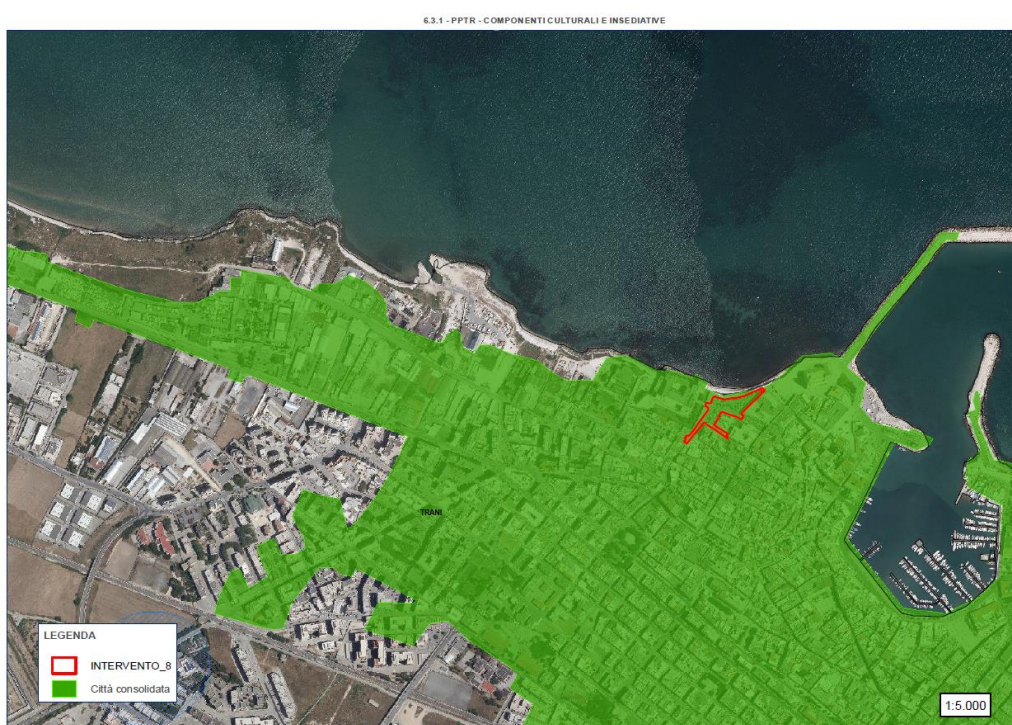


Figura 9: 6.3.1 - PPTR - Componenti Culturali e Insediative

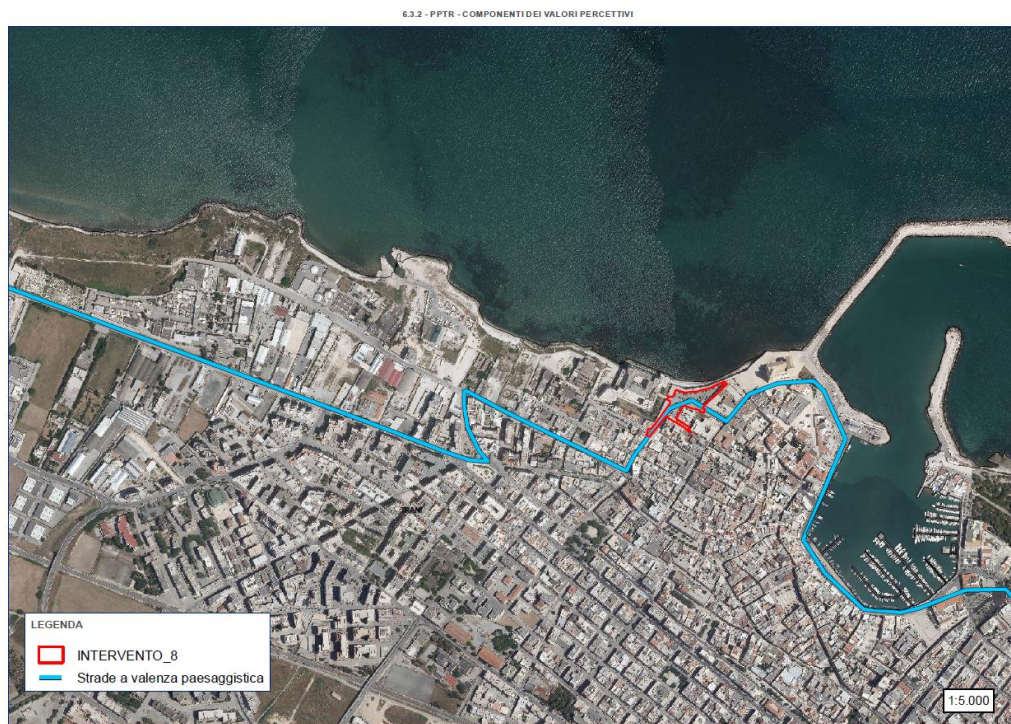


Figura 10: 6.3.2 - PPTR - Componenti dei Valori Percettivi



Figura 11: Art_142_co_2_del D.L.42 del 2004

4 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Piazza Re Manfredi e via Diego Alvarez, allo stato attuale vengono utilizzate prevalentemente come aree a parcheggio per gli utenti a servizio sia del centro storico che del tribunale.

La piazza è sita nell'area antistante Palazzo Carcano, immobile che risulta assoggettato a vincolo ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs n. 42/2004.

L'area risulta anche una importante via di ingresso sia per la famosissima Cattedrale di Trani, il cui nome ufficiale è Basilica Cattedrale di Santa Maria Assunta, che al Castello Svevo.

Il fatto che ad oggi questi spazi antistanti siano adibiti ad ampia area parcheggio e che la zona sia congestionata dal traffico veicolare non permette di dare risalto alla storicità di tutte queste famose opere architettoniche.



Figura 12: Piazza Manfredi con vista del Palazzo Carcano e Cattedrale di Trani

5 INTERVENTI DI PROGETTO

Lungo il fossato del Castello, si estendono via Alvarez e piazza Re Manfredi: esse, rientrano nell'ambito del Centro Storico, sono aree sottoposte alle disposizioni in materia di tutela ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs n. 42/2004 e s.m.i..

Il Programma prevede per queste aree uno strategico piano di pedonalizzazione che dal parco, circonda il Castello e arriva a Palazzo Carcano: in questo modo sarà possibile incentivare un tipo di mobilità lenta che collegherà la costa occidentale al centro storico, passando per gli edifici storici della città.

Si configurerà un percorso fluido privo di interruzioni dotato di scenari e visuali di grande valenza monumentale storica e paesaggistica.



Figura 13: Planimetria stato di fatto

La pedonalizzazione, quindi, interesserà anche l'area antistante Palazzo Carcano: l'immobile risulta assoggettato a vincolo ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs n. 42/2004.

L'edificio insiste su un'area interessata da cospicui ritrovamenti archeologici riferibili all'epoca tardo-medievale (XIII-XIV secolo). Il fatto che ad oggi gli spazi antistanti siano adibiti ad ampia area parcheggio e che la zona sia congestionata dal traffico veicolare non permette di dare risalto alla storicità dell'immobile. Il progetto di pedonalizzazione, quindi, consentirà di spostare e disincentivare il traffico veicolare e permetterà di valorizzare il Palazzo attraverso l'innalzamento della vivibilità dell'area.



Figura 14: Vista di progetto

5.1 Pavimentazione in basolato

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di pavimentazione in basolato uguale a quello esistente, sia per il marciapiede che per la zona carrabile.

Le attuali tecniche di realizzazione e di posa rappresentano sostanzialmente un'evoluzione e un affinamento di quanto lungamente sperimentato in passato, senza l'intervento di elementi particolarmente innovativi. Previa analisi dettagliata del substrato e della fondazione, il metodo di posa sono sostanzialmente il seguente:

1. **Strato di sabbia:** ormalmente utilizzata ogniqualevolta si posano elementi di elevato spessore ma di dimensioni comunque variabili. Lo spessore del letto di sabbia, che si curerà essere quanto più costante possibile per non generare avvallamenti e cedimenti, non deve superare i 10÷12 cm e la sua granulometria deve essere grossa, ben assortita e priva di impurità. Da escludere categoricamente l'uso di sabbia marina.
2. **Massetto in malta cementizia (solo per carrabile):** in questo tipo di posa, che impone la realizzazione di una fondazione rigida (massetto di calcestruzzo), lo strato di allettamento è generalmente composto di comune malta di sabbia e cemento (cemento tipo 32,5, in ragione di 250÷400 kg per m³ di sabbia), con uno spessore di 4÷5 cm, spinto talvolta fino ai 10 cm, in rapporto allo spessore delle lastre. Prima della collocazione degli elementi la malta va spolverata con cemento (minimo 6 kg/m²).
3. **Strato di malta di allettamento (solo per marciapiede):** costituito da malta cementizia preparata con un impasto di acqua, sabbia e cemento tipo R 325 in ragione di 250 kg per mc. Lo spessore dovrà essere di circa 4/6 cm.
4. **Basolato in lastre lapidee chiare**

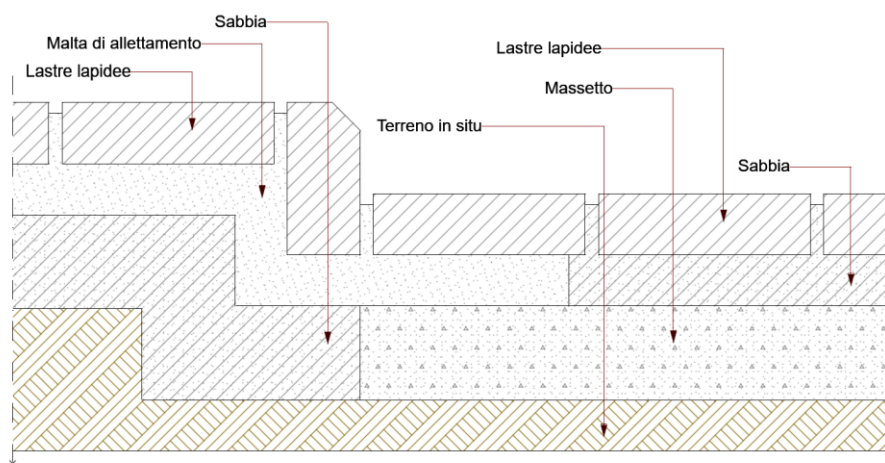


Figura 15: Esempio di pavimentazione carrabile/marciapiede in basolato

5.2 Impianto di Pubblica Illuminazione

Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione dell'impianto di pubblica illuminazione con lampade LED con potenza di 39,3 W, uguali a quelle esistenti. di ultima generazione ideali per l'illuminazione di piazze e vie e conformi alle leggi regionali contro l'inquinamento luminoso.

Per le lampade già esistenti sarà previsto un sistema di kit refitting.

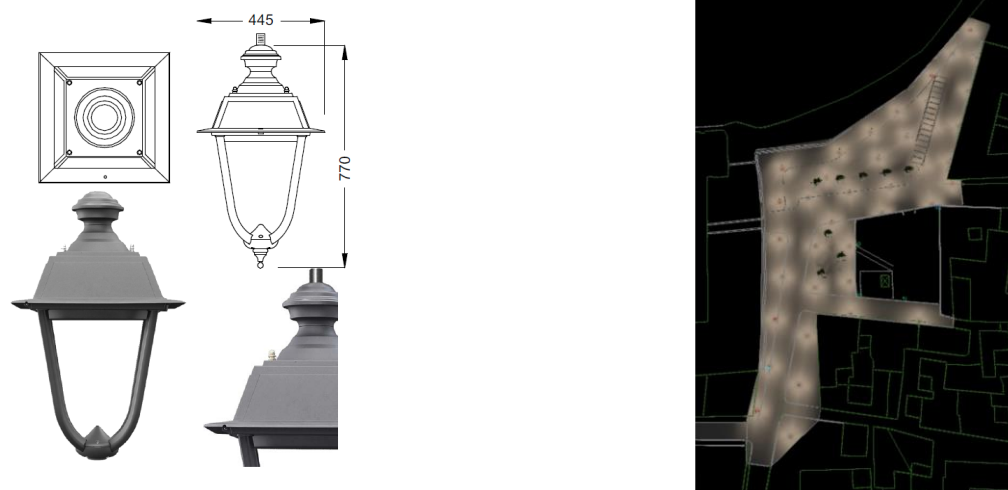


Figura 16: Pubblica Illuminazione

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 progetto prevede la realizzazione di un sistema di pavimentazione in basolato uguale a quello già presente, sia per il marciapiede che per la zona carrabile.

Le attuali tecniche di realizzazione e di posa rappresentano sostanzialmente un'evoluzione e un affinamento di quanto lungamente sperimentato in passato, senza l'intervento di elementi particolarmente innovativi. Pertanto il suolo e il sottosuolo non risulteranno modificati dopo gli interventi.

✓ Assetto geologico e idrogeomorfologico

L'esecuzione delle opere in progetto non produrrà una modifica degli assetti geologici ed idrogeologici dell'area interessata, anzi gli interventi andranno a valorizzare la costa Tranese.

6.2 Misure di mitigazione ambientale

✓ Biosfera

L'esecuzione delle opere in progetto non costruisce particolari criticità per la vegetazione, infatti Piazza Re Manfredi e via Diego Alvarez, allo stato attuale, sono sacrificate alle sole esigenze di mobilità del traffico cittadino.

Gli interventi previsti non andranno pertanto a modificare la destinazione d'uso delle opere che resteranno adibite ad ampie aree parcheggio.

✓ Paesaggio

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di pavimentazione in basolato uguale a quello già presente, sia per il marciapiede che per la zona carrabile, che non andrà a modificare il paesaggio della costa Tranese.

Inoltre il progetto prevede anche la realizzazione dell'impianto di pubblica illuminazione con lampade LED con potenza di 39,3 W di ultima generazione ideali per l'illuminazione di parchi ed aree a verde, in conformità alle leggi regionali contro l'inquinamento luminoso, che andranno a modificare in positivo il paesaggio della costa Tranese.

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.