

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

A) PREVISIONI DI P.R.G.C.

Con D.G.R. n° 527 del 10.5.2001 è stata definitivamente approvata la variante generale al P.R.G.C. di Molfetta. Le N.T.A. del P.R.G.C., all'art. 33.3, normano le **zone di completamento di tipo B/3**, suddivise in due lotti, entrambi assoggettati all'istituto del comparto: la zona a ridosso di via Terlizzi, già oggetto di pianificazione esecutiva definitivamente approvata e la cui esecuzione è attualmente pressoché completata, e il **Comparto n° 18** di cui trattasi (vedasi la Tavola n° 1.0 del P.U.E. che reca gli stralci delle TAVV. D04.5 e D06.5 di P.R.G.C.). Il suddetto articolo prevede che il P.R.G.C. si attui mediante lo strumento urbanistico del Piano di Comparto, d'iniziativa pubblica o privata, in cui, oltre alle aree da cedere per standard ai sensi del D.M. 1444/68 e per strade, vanno individuate le aree da cedere gratuitamente al Comune per servizi collettivi in modo che la superficie complessiva delle aree destinate ad urbanizzazioni non sia inferiore al 50% della superficie del comparto (art. 15 delle N.T.A. del P.R.G.C.). Inoltre è prevista la perequazione urbanistica di tutti i suoli compresi all'interno del perimetro del comparto.

Gli indici previsti per la realizzazione sono i seguenti:

Lotto minimo	=	quello previsto dal P.R.G.C.
Indice di fabbricabilità di comparto	I _{ft}	= 1,50mc/mq
Rapporto di copertura	R _c	= 50%
Altezza massima	H	= 19m
Superficie a parcheggio	Sup.	= secondo quanto previsto dall'art. 11
Superficie a verde	S _v	= 20% della superficie fondiaria
Distanza dai confini	D _c	= nulla o H/2 con D _c ≥ 5,0m
Distanza dalle strade	D _s	= secondo allineamento prevalente
Distanza fra i fabbricati	D _f	= semisomma delle altezze

Inoltre l'art. 33.3 delle N.T.A. del P.R.G.C, per i volumi di nuova edificazione, prescrive che la destinazione residenziale non superi il 50% della volumetria massima mentre, per gli edifici produttivi esistenti e dismessi, è ammessa la riqualificazione al fine di una destinazione ad uso collettivo con incremento della superficie totale di piano (Stp) pari al 30%, concedibile una sola volta.

Usi previsti: Abitazioni (U1), Residenze collettive (U1a), Scuole dell'obbligo (U2), Verde pubblico urbano (U6), Attrezzature di interesse collettivo (U7), Servizi per il culto (U8), Attrezzature sanitarie (U9), Attrezzature di parcheggio (U10), Attrezzature tecnologiche e servizi tecnici urbani (U11), Attrezzature per la mobilità meccanizzata su gomma (U12a), Attrezzature per la mobilità pedonale e ciclabile (U12c), Attrezzature per lo spettacolo e la cultura (U13), Sedi e servizi amministrativi e istituzionali (U14), Centri commerciali, direzionali, espositivi (U15), Pubblici esercizi (U16), Commercio diffuso (U17), Artigianato di servizio (U18), Stazioni di servizio, distributori carburanti e simili (U20), Laboratori artigianali compatibili con la residenzialità (U21), Usi vari di tipo diffuso (U22), Attrezzature per il soggiorno temporaneo (U30).

Infine, la norma prevede che, per gli immobili esistenti destinati agli usi incompatibili sono permessi soltanto i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, in attesa di rilocalizzazione degli stessi.

Non è previsto l'insediamento di edilizia pubblica sovvenzionata, agevolata o convenzionata

B) L'AREA DEL COMPARTO N°18

Dalla lettura della tavola D.05 del PRGC emergono le caratteristiche essenziali del Comparto n° 18; si tratta del comparto di estensione più vasta del P.R.G.C. (da rilievo: mq 142.761) e presenta una discontinuità territoriale dovuta alla presenza della linea ferroviaria per effetto della quale risulta

distinto in due zone: quella principale, ubicata immediatamente a sud dell'asse ferroviario, e un lotto molto più piccolo, situato a nord-est della precedente, oltre la ferrovia. Nella realtà, la zona a sud, a causa della presenza di un'area, sempre di proprietà RFI, costituente pertinenza della sede ferroviaria, stralciata quindi dal comparto al pari di tutte le altre aree ferroviarie (vedasi tavola 7.3 del P.U.E.), è di fatto divisa in due zone ad est e ad ovest dell'area di proprietà RFI. Il nucleo sud-ovest è perimetrato su tre lati dalla *strada Madonna della Rosa*; il nucleo sud-est contiene parte di *via Berlinguer* con il relativo sovrappasso ferroviario, la parte est di *via Ungaretti* e la parte terminale della vicinale *Ser Nicola* che si raccorda a *via Ungaretti* e al complanare della ferrovia. La zona nord-est del comparto è servita dalle vie Gen. Amato e Martiri della Resistenza.

Nel profilo del comparto sono previste zone tipizzate a servizi nel P.R.G.C., tutte destinate a verde pubblico, poste al confine est del comparto, per la maggior parte a sud della ferrovia ad eccezione di un nucleo posto immediatamente a nord-ovest del sovrappasso ferroviario.

Dal punto di vista altimetrico, il lotto sud-ovest ha un andamento pianeggiante, il lotto sud-est ha un andamento degradante verso est con pendenza contenuta fino a ridosso della zona destinata a verde pubblico dove la pendenza aumenta bruscamente; la zona destinata a verde pubblico del lotto sud-est ha anche una rilevante pendenza a degradare verso nord. Il lotto a nord-est è invece pressoché pianeggiante.

Dal punto di vista geologico, l'unica particolarità da segnalare è costituita dalla presenza nel comparto di aree facenti parte dell'alveo di *Lama Martina*, in buona parte già antropizzate, comprese fra le aree destinate dal P.R.G.C. a verde pubblico. In tali aree e in quelle a ridosso si riscontrano depositi da materiale alluvionale e di terre rosse. Per ulteriori ragguagli sulla situazione geologica si rimanda alla apposita relazione geologica.

C) RAPPORTI CON IL PIANO URBANISTICO TERRITORIALE TEMATICO "PAE-SAGGIO"

Come risulta dall'Atlante delle documentazione cartografica del P.U.T.T./P, serie n°6 "Idrologia Superficiale", il comparto include aree comprese nel relativo Ambito Territoriale Distinto. Parimenti, dall'Atlante delle documentazione cartografica del P.U.T.T./P, serie n° 11 "Ambiti Territoriali Estesi" emerge che il Comparto include aree classificate di "tipo C".

Con deliberazione di Consiglio Comunale n° 17 del 3 1.07.2001, in attuazione dell'art. 1.03 - punto 5 - delle N.T.A. P.U.T.T./P, il Comune di Molfetta ha perimetrato i cosiddetti "Territori Costruiti" in cui, ai sensi del già citato articolo, **non si applicano** le norme contenute nel P.U.T.T./P relative agli A.T.D. e A.T.E. Il Comparto 18, in quanto zona omogenea tipo B del P.R.G.C. risulta totalmente incluso nei "Territori Costruiti" (vedasi planimetrie allegate, tratte dalle tavole allegate alla D.C.C. n° 42 del 23.10.2001, avente ad oggetto i "Primi adempimenti" - ex art. 5.05 delle NTA - del processo attuativo del PUTT/P). Il comparto n° 18 rientra tra i territori costruiti anche nel progetto di adeguamento del P.R.G.C. al P.U.T.T./P adottato con D.C.C. n° 25 del 24.05.2010.

Pertanto, ai sensi dell'art. 5.02, punto 1.01, **il P.U.E. non necessita di autorizzazione paesaggistica.**

D) RAPPORTI CON IL PIANO DI BACINO-STRALCIO ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

Con deliberazione dell'Autorità del Bacino della Regione Puglia n° 39 del 30.11.2005, fu approvato il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico, poi esteso anche al Comune di Molfetta con deliberazione n° 224 del 29.06.2006.

Con deliberazione n° 11 del 20 aprile 2009, l'Autorità del Bacino della Regione Puglia ha approvato una modifica della perimetrazione delle aree del territorio comunale di Molfetta comprese fra l'autostrada A14 e la costa.

Come risulta dalla tavola 7.1, all'interno del perimetro del comparto e precisamente nella zona est, in corrispondenza di *Lama Martina*, sono presenti aree ad Alta, Media e Bassa Pericolosità Idraulica che interessano anche parti del tracciato di strade di P.R.G.C. Per tutte le aree incluse nel PAI, **il**

P.U.E. non prevede alcun tipo d'intervento poiché il Piano Stralcio appone vincoli sovra ordinati rispetto alle previsioni del P.R.G.C.

Come meglio si chiarirà nel paragrafo F), su richiesta dell'Autorità del Bacino della Regione Puglia, è stata prodotta la tavola 7.4 in cui, per consentire un raffronto con le previsioni progettuali del P.U.E., è riportato lo studio, fatto predisporre dal Comune di Molfetta, per la mitigazione del rischio idraulico della *Lama Martina*.

E) L'EDILIZIA ESISTENTE

Il Comparto 18, in quanto zona di completamento, si colloca in una zona già ampiamente urbanizzata per cui, anche all'interno del profilo del comparto si collocano molte costruzioni che comprendono piccoli insediamenti residenziali in svariate condizioni di manutenzione di cui diverse abitate, opifici industriali dismessi, piccole costruzioni una volta sede di attività produttive e per lo più in pessime condizioni di manutenzione e costruzioni a servizio della linea ferroviaria con relative aree pertinenziali. Nel progetto del P.U.E. tali costruzioni, sono state trattate in maniera differenziata:

- per le costruzioni residenziali si è proceduto allo stralcio di quelle più grandi e importanti, oggi regolarmente abitate, dotate di una modesta area pertinenziale (vedasi tavola 5.0);
- per le altre costruzioni residenziali si è proceduto allo stralcio solo su richiesta del proprietario mentre per le aree non stralciate è prevista la demolizione delle esistenti costruzioni residenziali. Per i motivi che si esporranno nel paragrafo che segue, fa eccezione a questa regola la costruzione in catasto al foglio 9, p.lla 164 del cui volume è prevista la rilocazione in uno dei nuovi edifici ai sensi dell'art. 33.3, ultimo comma, delle N.T.A. del P.R.G.C.;
- per la costruzione residenziale in catasto al fg. 18 p.lla 849, di cui è prevista la conservazione, si è proceduto al calcolo della cubatura residua disponibile in conformità all'accoglimento, con deliberazione di Consiglio Comunale n° 66 del 14.11.2008 dell'osservazione presentata dalla proprietaria alla precedente versione del P.U.E.;

- tutte le aree di proprietà RFI (ferroviarie o a servizio della ferrovia) sono state stralciate (confronta tavole 5.0 e 7.3);
- per quanto riguarda gli opifici produttivi di ridotta dimensione, l'unico in condizioni di manutenzione discrete è parzialmente incluso nel comparto (fg. 18, p.lla 273) per cui ne è stato previsto lo stralcio; per tutti gli altri, dismessi da tempo e in pessime condizioni di manutenzione, è stata prevista la riqualificazione mediante demolizione e rilocalizzazione, nell'ambito di alcuni dei nuovi edifici, del relativo volume con destinazione ad uso collettivo in conformità a quanto disposto nell'art. 33.3 delle N.T.A. del P.R.G.C. senza però riconoscimento del premio costituito dall'incremento del 30% della *superficie totale di piano* (S_{tp});
- gli opifici produttivi dismessi più grandi inclusi nel comparto comprendevano tre complessi: il *Cementificio Gallo*, il *Cementificio De Gennaro* e il mandorlificio posto all'imbocco di via Grazia Maria Deledda. All'epoca della prima stesura del P.U.E. i primi due erano già stati oggetto di un protocollo d'intesa fra la proprietà e il Comune di Molfetta che prevedeva la demolizione del primo e la destinazione del secondo a standard del Comparto 18 (area d'interesse comune) e, quindi, la conseguente cessione al Comune di Molfetta. Per il mandorlificio, individuato nel piano con la sigla **UC2**, il P.U.E. prevede la riqualificazione *in loco* con attribuzione del premio costituito dall'incremento del 30% della *superficie totale di piano* (S_{tp}) in attuazione dell'art.33.3 delle N.T.A. del P.R.G.. Si precisa che, rispetto alla precedente versione del P.U.E. la superficie di questo opificio risulta leggermente incrementata (di circa 88mq) perché non erano stati considerati i corpi A e B risultanti dall'allegata perizia giurata del geom. Salvatore Ciannamea Cron. n°19067 del 04 .09.2007.

Fra gli edifici esistenti va infine annoverata la struttura ricettiva esistente immediatamente a sud della stazione ferroviaria.

F) IL COMPLESSO ITER AMMINISTRATIVO E I VINCOLI SOPRAVVENUTI

Il complesso iter amministrativo della progettazione urbanistica del Comparto 18 inizia con la deliberazione di Consiglio Comunale n° 49 del

09.07.2007 con cui venne adottato il P.U.E. del Comparto 18 proposto dal Consorzio urbanistico dei proprietari. Con deliberazione n° 66 del 14.11.2008 e successiva delibera di rettifica n° 77 del 28.11.2008, lo stesso piano viene definitivamente approvato con due modifiche:

- si prevede il trasferimento di volumetria per **2.527,52 mc** di proprietà comunale dal Comparto B₃ su via Terlizzi al Comparto 18, accorpandola a quella presente in quest'ultimo comparto;
- in accoglimento dell'osservazione della sig.ra Rotondella, viene stabilito, come già detto, l'inserimento nel comparto della particella 849 del foglio 18, già edificata, con trasferimento di parte della volumetria residua (1004,54 mc) nel Comparto B₃ su via Terlizzi; conseguentemente, il volume residuo spettante al detto suolo, pari a **128,61mc**, sarà edificato in altra area fondiaria (vedasi allegata scheda urbanistica).

Inoltre, verificata l'impossibilità materiale di realizzare la strada di P.R.G.C. che doveva collegare via Carlo Alberto Dalla Chiesa con via Ser Nicola a causa della presenza di pertinenze private di edifici esistenti (rampe d'accesso a interrati, giardini di piano rialzato, ecc.) e valutata l'opportunità di non modificare la viabilità esistente nelle aree a rischio idraulico, il Consiglio Comunale accoglieva la proposta di creare una viabilità alternativa utilizzando la via privata esistente denominata *via Grazia Maria Deledda*, **trasformandola in via pubblica**. Ovviamente tale scelta comporterà l'attivazione di un **procedimento espropriativo a carico dei proprietari** in quanto tale strada, pur interna al comparto, ricade in area stralciata perché parte di una lottizzazione già edificata negli anni '70. Inoltre la soluzione proposta prevede la sistemazione a strada di un'area esterna al comparto, posta immediatamente a sud-est di via Deledda, che, per quanto ci consta, è già di proprietà comunale.

Il progetto approvato individuava quattro nuclei di edificazione privata: la zona immediatamente a sud della ferrovia e ad ovest del *Cementificio De Gennaro*, denominata *maglia A*; quella, sempre immediatamente a sud della ferrovia, ad est del *Cementificio De Gennaro*, identificata come *maglia B*; la parte in prossimità della centrale elettrica di trasformazione RFI, indivi-

duata come *maglia C* e la zona immediatamente a nord della ferrovia, ad est del sovrappasso ferroviario denominata *maglia D*. L'individuazione di tali zone era pressoché obbligata a causa delle vaste zone del comparto vincolate a verde pubblico dal P.R.G.C. Ovviamente il progetto non prevedeva edificazioni all'interno delle aree a rischio idraulico individuate dal PAI allora vigente.

A causa della limitata estensione delle aree fondiarie a disposizione, il progetto approvato, ai sensi del 5° comma dell'art. 7 delle N.T.A. del P.R.G.C., stabiliva una **deroga all'altezza massima degli edifici da 19m a 20,40m**.

È opportuno precisare che, per quanto attiene i rapporti con RFI, la deliberazione di Consiglio Comunale n° 49 del 09.07.2007 fa propria la relazione dell'allora Dirigente del Settore Territorio prescrivendo **l'acquisizione dell'autorizzazione della RFI in fase di progettazione esecutiva degli interventi edilizi e infrastrutturali lungo e attraverso la linea ferroviaria**.

Nelle more della procedura di convenzionamento, con deliberazione del Comitato Istituzionale dell'A.d.B. Puglia n° 11 del 20.04.2009, è stata approvata una variante del PAI che ampliava le zone a rischio idraulico ricadenti nel Comparto 18, interessando alcuni fabbricati della maglia C.

Di conseguenza, il consorzio approntava e presentava una variante al P.U.E. che, pur riproponendo lo stesso impianto organizzativo delle varie maglie, eliminava le edificazioni interessate dal nuovo PAI (soppressione fabbricato C₁ e riduzione delle dimensioni dei fabbricati C₂, C₃, C₄ e C₅), addensando l'edificazione nelle altre maglie. Inoltre veniva eliminata la viabilità ricadente nelle aree interessate dal PAI modificando la viabilità stessa per renderla comunque funzionale.

La variante presentata è stata adottata con deliberazione di Giunta Municipale n° 212 del 07.11.2011 che confermava quanto stabilito dal D.C.C. n° n° 66 del 14.11.2008 ma prescriveva l'acquisizione preventiva dei pareri dell'A.d.B. e di RFI. A tal fine è stata convocata la conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 241/1990. Senza entrare nel merito dello svolgimento della conferenza per il quale si rimanda ai relativi verbali, le posizioni espresse dai due Enti interessati possono riassumersi come segue:

- per quanto riguarda l'A.d.B. è stata richiesta l'integrazione del P.U.E. con un grafico che verifichi la compatibilità fra il P.U.E. stesso e lo studio predisposto dal Comune di Molfetta per la mitigazione del rischio idraulico di Lama Martina. Detto studio deve inoltre prevedere l'attraversamento della viabilità pubblica della lunghezza minima possibile e deve essere corredato da calcolo idraulico basato su moto permanente e non uniforme. Il Comune ha fatto adeguare lo studio suddetto alle richieste dell'A.d.B. e il nuovo tracciato è stato inserito nella tavola 7.4 per la richiesta verifica di compatibilità. Come si nota dal grafico, il canale previsto non interferisce per nulla con le opere previste dal P.U.E.
- per quanto riguarda la posizione di RFI, aldilà di alcune iniziali e rigide posizioni iniziali, poi chiarite dai successivi contatti fra il Dirigente del Settore Territorio e la sede centrale di RFI, la questione verte essenzialmente sulla classificazione da conferire alla sottostazione elettrica a servizio della ferrovia sita in contrada Samarelle. Infatti, nel P.U.E. precedente, in base alle notizie disponibili essa era stata classificata come *stazione primaria* e, quindi, soggetta al D.P.C.M. 08/07/2003 e al Decreto 29 maggio 2008 per il calcolo delle distanze di rispetto. Invece RFI classifica la sottostazione elettrica come *officina dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato* e, come tale, soggetta alle maggiori distanze previste dal D. Min. Trasporti n°229 del 21.08.1981 (30m), peraltro non derogabili.

L'interpretazione data da RFI, unitamente all'aumento delle aree a pericolosità idraulica, limita l'edificabilità della maglia C ai fabbricati C₈, C₇, C₆ e C₅ (questi ultimi due di dimensioni più ridotte rispetto agli originari); pertanto, la variante al P.U.E. già adottata va posta nel nulla e, di conseguenza, il Consorzio dei proprietari ha predisposto la nuova proposta di P.U.E. cui questa relazione si riferisce e che risulta conforme alle indicazioni finali di RFI, fatta salva comunque la necessità di richiedere la deroga per tutte le opere, infrastrutturali e non, ricadenti nella fascia di rispetto di larghezza pari a 30m dalla rotaia più vicina.

G) LA VARIANTE AL P.R.G.C.

Per effetto dei vincoli sopravvenuti, così come descritti al precedente paragrafo, la recettività edificatoria della maglia C si riduce dagli originari 43.324,94 mc del P.U.E. approvato a novembre 2008 agli attuali 18.074,28 mc, con una **riduzione di ben 25.250,66 mc**.

Addensando l'edificazione delle maglie A e B (la maglia D aveva già un $I_{ff}=6,8\text{mc/mq}$ sin troppo elevato) si è potuto localizzare in queste maglie un maggior volume pari a circa 11.694 mc per cui si determina un deficit di ben 13.556 mc circa.

Si consideri che, dai dati dell'allegata tabella delle destinazioni, si calcola che l'area vincolata a verde pubblico dal P.R.G.C. ammonta a circa 38.417 mq pari al 31,5% del comparto al netto degli stralci; il PAI vincola, quali aree a rischio idraulico, ulteriori aree per mq 2.685 pari al 2,2% del comparto al netto degli stralci; le aree stradali, esistenti e di progetto, sviluppano complessivamente 37.593 mq pari al 38,9% del comparto al netto degli stralci; gli ulteriori standard di progetto sono pari a 12.426 mq pari al 10,2% del comparto al netto degli stralci; infine ulteriori 1.093mq (0,9%) di area fondiaria sono di fatto non edificabili a causa della distanza di rispetto della sottostazione elettrica di RFI per cui le aree residue effettivamente edificabili sarebbero pari a 29.963 mq pari al 24,6% del comparto al netto degli stralci, con un $I_{ff\text{ medio}}=6,34\text{mc/mq}$ veramente molto alto. L'esame del P.U.E. conferma quanto già precedenti numeri indicano: non esistono spazi sufficienti per allocare il volume da edificare a meno che non si reperisca ulteriore area fondiaria cambiandone la destinazione d'uso. Fra le aree vincolate, considerato che le aree PAI e quelle di rispetto ferroviario sono intoccabili e che le aree destinate a parcheggio sono dimensionate al minimo, si può agire solo sulle aree a verde pubblico. Tali aree sono, in gran parte, vincolate dal PAI o troppo piccole per l'edificazione per cui l'attenzione dei progettisti si è indirizzata sull'area a verde di P.R.G.C. a nord della ferrovia e immediatamente a ovest del sovrappasso ferroviario che, per estensione, è l'unica idonea a risolvere il problema.

La legge urbanistica regionale, la n° 20 del 27.07. 2001, all'art. 12 comma 3), come di recente modificato dall'art. 16 della L.R. 25.02.2010 n°5, **con-**

sente di apportare variazioni agli strumenti urbanistici vigenti con deliberazione motivata del Consiglio comunale, non soggetta ad approvazione regionale di cui alla legge regionale 31 maggio 1980, n 56 in alcuni casi fra cui (punto c): **modifiche di perimetrazioni motivate da sopravvenute esigenze quali imposizioni di nuovi vincoli**. La norma richiamata si attaglia perfettamente al caso in esame per cui il P.U.E. propone una variante cosiddetta *minore* al P.R.G.C. che riperimetri parzialmente l'area a verde pubblico sopra descritta destinandola per mq 3.736 circa ad area fondiaria e per mq 181 ad ampliamento delle strade esistenti (via gen. Amato e viale Martiri della Resistenza) per un totale di mq 3.917. E' appena il caso di precisare che, trattandosi di aree interne al comparto, esse esprimevano già volume edificabile e, pertanto, **non v'è variazione degli indici di fabbricabilità**.

Si fa osservare che, pur contale ampliamento dell'area fondiaria, l'indice di fabbricabilità fondiaria rimane abbastanza alto ($I_{ff\ medio}=5,46mc/mq$) a testimonianza di una edificazione comunque densa.

Pur essendo la dotazione complessiva di verde pubblico già vincolata a tale scopo dal P.R.G.C. largamente esuberante rispetto ai minimi normativi, si è ritenuto comunque di compensare l'area riperimetrata con la previsione di ulteriori aree a verde non previste dal P.R.G.C. per ben 5.308.91mq. dette aree sono identificate nella tav. 5.0 del P.U.E. con le seguenti superfici:

- aree in prossimità della maglia C: mq 414,31 – mq 2.092,35 – mq 341,39;
- aree in prossimità della maglia D: mq 1.292,23 – mq 592,99 – mq 438 (parte dell'area di mq 1.415,75 perché la rimanente era già vincolata dal P.R.G.C.).

Pertanto, oltre al rispetto delle prescrizioni normative, **sono state assicurate aree a verde in quantità superiore a quelle previste dal P.R.G.C.**

H) LA PROGETTAZIONE URBANISTICA DEL PIANO URBANISTICO ESECUTIVO

Preliminarmente, si precisa che il presente P.U.E. ripropone le determinazioni contenute nella deliberazione di Consiglio comunale n° 66 del 14.11.2008 già illustrate nel paragrafo F). Esso, inoltre reitera la richiesta di

deroga, ai sensi del 5° comma dell'art. 7 delle N.T.A. del P.R.G.C., per 1,40m dell'altezza massima (da 19m a 20,40m), già concessa con l'approvazione della precedente versione nel 2008.

Come già detto, il P.U.E. ripropone la stessa organizzazione urbanistica e distributiva del piano approvato nel 2008, come pure immutate rimangono il tessuto viabile e la localizzazione degli standard al netto, ovviamente, delle modifiche imposte dai vincoli sopravvenuti. Pertanto, Il progetto prevede sempre quattro nuclei di edificazione privata: la zona immediatamente a sud della ferrovia e ad ovest del *Cementificio De Gennaro*, denominata *maglia A*; quella, sempre immediatamente a sud della ferrovia, ad est del *Cementificio De Gennaro*, identificata come *maglia B*; la parte in prossimità della centrale elettrica di trasformazione RFI, individuata come *maglia C* e la zona immediatamente a nord della ferrovia, denominata *maglia D*, composta ora da due nuclei: quello principale ad est del sovrappasso ferroviario e un'appendice ad ovest dello stesso.

Come risulta dalla tavola 7.0 del P.U.E., la maglia A si compone di dodici fabbricati (il fabbricato denominato A10bis è considerato una pertinenza dell'edificio A10), suddivisi in due ali separate da una corte attraversata da una strada che da accesso a tutti i piani interrati. Come risulta dalle allegate tabelle dei tipi, Il volume complessivo della maglia è pari a 68.512,44 mc di cui 36.806,40 residenziali e 31.706,40 non residenziali; quest'ultima quota comprende un volume di circa 1701 mc con destinazione ad uso collettivo, posto nei fabbricati A4/1 e A4/2, proveniente dalla demolizione di opifici produttivi dismessi (*opifici di proprietà Spagnoletti*). La tipologia costruttiva è quella dell'edificio T+5 con due piani interrati a causa della necessità di rispettare le prescrizioni dell'art. 11 delle N.T.A. del P.R.G.C. La maglia è perimetrata su tre lati da strada pubblica mentre il quarto ramo della strada attraversa, come già detto, la corte interna. La strada prospiciente la ferrovia (*via vecchia Madonna della Rosa*) è dotata di stalli di parcheggio a pettine: sia la strada che i parcheggi ricadono nella fascia di rispetto di 30m dalla più vicina rotaia e, pertanto, il relativo progetto esecutivo necessiterà di deroga da parte di RFI. Per migliorare l'accessibilità alla maglia è stato

previsto un collegamento stradale con il cosiddetto *lotto 10* all'estremità ovest dello stesso (in prossimità degli edifici A10bis e A11). Come riportato nella tabella dei tipi, si è provveduto a ridurre di mc 831,36 il volume non residenziale competente alle palazzine del gruppo A5-A6-A7-A8, corrispondente ad una superficie di 255,80 mq, in quanto utilizzato nel progetto del nuovo albergo in corso di edificazione sui suoli ex *Cementificio De Gennaro*.

La maglia B si compone di sette fabbricati suddivisi in due linee separate da una corte pedonale; verso est è presente un'appendice costituita dalla piastra commerciale/terziaria - direzionale B4 bis (T+1) e dal corpo di fabbrica denominato UC2 derivante dalla riqualificazione dell'esistente mandorlificio. Come risulta dalle allegare tabelle dei tipi, il volume complessivo della maglia è pari a 38.321,71 mc di cui 20.310,93 residenziali e 18.010,77 non residenziali; quest'ultima quota comprende un volume di circa 2300 mc con destinazione ad uso collettivo, posto nel fabbricato B/1, proveniente dalla demolizione di opifici produttivi dismessi (*opifici fonderia De Pietro*). Anche in questo caso la tipologia costruttiva è quella dell'edificio T+5 con due piani interrati a causa della necessità di rispettare le prescrizioni dell'art. 11 delle N.T.A. del P.R.G.C; a causa dello spazio ristretto, i due piani interrati saranno serviti da rampe comuni a tutto il complesso. Er i dati metrici dell'edificio UC2 si rimanda all'allegata tabella. La maglia è integralmente perimetrata da strada pubblica il cui ramo sud è dotato di stalli di parcheggio a pettine. Sul lato nord, invece, è previsto un parcheggio pubblico che, a causa delle prescrizioni di RFI, potrà essere solo a raso invece che con piani interrati come previsto dall'originario progetto; anche questi parcheggi ricadono nella fascia di rispetto di 30m dalla più vicina rotaia e, pertanto, il relativo progetto esecutivo necessiterà di deroga da parte di RFI. Gli accessi alla maglia sono posizionati su *via vecchia madonna della Rosa*, adeguatamente potenziata, e sulla piccola rotatoria all'innesto con *via Grazia Maria Deledda*.

La maglia C, rispetto al P.U.E. approvato nel 2008, ha subito una forte riduzione per i motivi illustrati nei paragrafi che precedono. In questo progetto si

compone di quattro fabbricati formanti una L. Come risulta dalle allegare tabelle dei tipi, Il volume complessivo della maglia è pari a 18.074,28 mc di cui 9.037,14 residenziali e 9.037,14 non residenziali; La tipologia costruttiva è quella dell'edificio T+5; l'edificio C5 avrà una veranda d'attico a est che, riducendo l'altezza dell'edificio in quella zona, garantisce il rispetto della distanza con i fabbricati del *lotto 10*. Come concordato fra il Dirigente del Settore Territorio e la sede centrale di RFI, nella fascia di rispetto di 30m dalla sottostazione elettrica di RFI potranno essere realizzati solo elementi costruttivi minori (rampe, recinzioni, ecc) che, comunque, non devono prevedere la realizzazione di solai; Pertanto, i piani interrati potranno estendersi solo fino al limite di tale zona. Per soddisfare la quantità di parcheggi prevista dall'art. 11 delle N.T.A. del P.R.G.C. per i fabbricati C7 e C8 è prevista la realizzazione di due piani interrati con rampe comuni mentre, per gli edifici C/5 e C/6, vista l'impossibilità di realizzare un adeguato sistema di rampe a causa della limitatezza dello spazio, è prevista la costruzione di un solo piano interrato con accesso autonomo per ciascuna delle due palazzine e, per il rispetto delle quantità di parcheggio richieste dalle norme, saranno utilizzati i piazzali a nord.-est del complesso. La maglia è integralmente perimetrata da strada e agli angoli nord-ovest e sud-est sono stati previsti dei piccoli parcheggi pubblici. Parte della viabilità pubblica contigua a questa maglia, e precisamente il lato ovest, ricade, come già detto, su area esterna al comparto che, per quanto ci consta, è già di proprietà comunale. Si richiama l'attenzione sul fatto che la connessione viabile fra le maglie B e C e lo stesso **accesso alla maglia C sono assicurati sulla destinazione ad uso pubblico di via Grazia Maria Deledda (vedasi quanto esposto al paragrafo F)**. In ogni caso il P.U.E. prevede la realizzazione della strada di P.R.G.C. a sud della maglia, che avrebbe dovuto ricongiungersi a *via Ser Nicola*, fino al limite delle aree a rischio idraulico così che, qualora vengano realizzate opere di mitigazione, si possa completare la previsione del P.R.G.C.

La maglia D, composta come già detto da due nuclei, prevede la realizzazione di tredici fabbricati: dieci nel nucleo principale ad est del sovrappasso

e tre nella zona ovest, oggetto di proposta di variante minore al P.R.G.C. per ripermimetrazione delle aree a verde pubblico. Come risulta dalle allegate tabelle dei tipi, Il volume complessivo della maglia è pari a 50.621,21 mc di cui 29.236,48 residenziali e 34.941,15 non residenziali. Anche in questo caso la tipologia costruttiva è quella dell'edificio T+5 tranne le palazzine D10 e D11 che saranno del tipo T+4. Per tutte le palazzine del nucleo est sono stati previsti due piani interrati a causa della necessità di rispettare le prescrizioni dell'art. 11 delle N.T.A. del P.R.G.C, serviti da un sistema di rampe ciascuna comune a più edifici. Per i fabbricati D10, D11 e D12, a causa della presenza di una vasta area vincolata per rispetto del sovrappasso, non è possibile realizzare un sistema di rampe che serva due piani interrati per cui è stato previsto un interrato unico, esteso fino al limite del rispetto del ponte, e, di conseguenza, per l'edilizia residenziale si prevede il rispetto della superficie minima di parcheggio di 15mq/500mc prevista dall'art. 11 delle N.T.A. del P.R.G.C. con deroga al posto singolo per u.i. In ogni caso sarà necessario utilizzare i piazzali per il rispetto delle quantità di parcheggio richieste dalla normativa. La maglia è integralmente perimetrata da strada pubblica il cui ramo sud è dotato di stalli di parcheggio a pettine. Parte della viabilità e i parcheggi ricadono nella fascia di rispetto di 30m dalla più vicina rotaia e, pertanto, il relativo progetto esecutivo necessiterà di deroga da parte di RFI. Gli accessi alla maglia sono posizionati su *viale martiri della Resistenza* e su *via gen. Amato* tramite una nuova strada, complanare alla ferrovia, che passa sotto il sovrappasso ferroviario. Per il dimensionamento del comparto e le verifiche urbanistiche si rimanda all'allegata tabella urbanistica.

I) LE URBANIZZAZIONI

Il dettaglio della destinazione di tutte le aree componenti il comparto è contenuto nella tavola 5.0 del P.U.E. e nella allegata tabella.

Per quanto riguarda la destinazione delle aree per urbanizzazioni secondarie, il P.R.G.C. prevede la destinazione a verde pubblico di molte delle aree

del comparto. A verde saranno inoltre destinate le aree a rischio idraulico esterne alle aree destinate a verde dal P.R.G.C.

I parcheggi pubblici, descritti al precedente paragrafo, soddisfano, seppure al minimo le prescrizioni del D.Min. 1444/1968.

Per altre tipologie di standard, viste le prescrizioni vincolanti del P.R.G.C., sono state previste solo aree per attrezzature d'interesse comune che, in ogni caso, dovranno essere oggetto di una valutazione circa la compatibilità paesaggistica da parte del Settore Territorio e, in caso di esito negativo, trasformate anch'esse in verde pubblico.

Allegati:

1. planimetrie tratte dalla tavole allegate alla D.C.C. n° 42 del 23.10.2001, avente ad oggetto i *"Primi adempimenti"* - ex art. 5.05 delle NTA - del processo attuativo del PUTT/P;
2. copia perizia giurata del geom. Salvatore Ciannamea sui volumi del mandorlificio posto al confine sud-est della maglia B
3. tabella urbanistica del Comparto 18;
4. tabella con esplicitazione, quantificazione e localizzazione delle destinazioni di tutte le aree del comparto;
5. tabelle dei tipi delle maglie A, B, C, D e UC2

Molfetta, settembre 2012

Per il gruppo di progettazione