

## RELAZIONE TECNICA

La presente relazione valuta la compatibilità della sistemazione urbanistica del comparto n° 18 con gli impianti e le reti di proprietà R.F.I. anche in conformità a quanto richiesto con nota prot. RFI-DPR-DTP\_BA\A0011\P\2011\000587S del 20/12/2011 e nota prot. RFI-DPR-DTP\_BA\A0011\P\2012\0001946 del 04/05/2012. Integrano la presente relazione gli elaborati grafici identificati come TAV. 7.2, TAV 7.2.1 e TAV. 7.3.

L'area del comparto 18 ricade in zona omogenea B – sottozona B3 del P.R.G.C., normata dall'art. 33.3 delle N.T.A. Tutta l'edilizia che sarà edificata nel comparto, in conformità alle previsioni del P.R.G.C., ha natura **privata**. Il profilo del Comparto 18 comprende quattro nuclei di edificazione, separati fra loro, denominati "Maglia A", "Maglia B", "Maglia C" e "Maglia D" che complessivamente si sviluppano fra il Km 623+693 e il Km 624+960. Nella TAV. 7.3 sono state individuate, con appositi retini, tutte le aree di proprietà RFI poste nell'intorno del comparto (con esclusione di quelle ricadenti nel costruito storico della città che non rilevano per gli scopi dell'elaborato grafico). In particolare, quelle tipizzate con linee diagonali sono a servizio della linea ferroviaria (linea passeggeri e scalo merci) mentre quelle quadrettate coincidono con la stazione elettrica della ferrovia. Come precisato nelle TAVV. 7.2 e 7.3, **le aree di proprietà RFI non sono oggetto di alcun intervento previsto dal P.U.E. del Comparto 18.**

Nella sistemazione urbanistica inserita nella Tav. 7.2. sono state inserite le tre progressive chilometriche R.F.I. in corrispondenza del Comparto 18: la prima, al **Km 623+875**, corrisponde all'asse della Stazione Ferroviaria di Molfetta; la seconda, **Km 624+625**, posta in corrispondenza dell'asse del varco che corrispondeva al passaggio a livello in contrada *Samarelle*, oggi non più esistente; la terza, **Km 624+929**, si trova in asse al ponte ad arcate in pietra posto a sud dell'Istituto Professionale di Stato "Mons. Antonio Bello". Sempre nella Tav. 7.2, sono state disegnate, nello stato di fatto e di progetto, sei sezioni significative, indicate con le lettere da A ad F, di cui sono stati calcolati i riferimenti chilometrici:

*Maglia A*: sezione A-A' al Km 623+740 e sezione B-B' al Km 623+789;

*Maglia B*: sezione C-C' al Km 623+959;

*Maglia C*: sezione D-D' al Km 624+312;

*Maglia D*: sezione E-E' al Km 624+718 e sezione F-F' al Km 624+885.

Prima di procedere all'esame delle singole sezioni si precisa che, trattandosi di un **piano urbanistico e non di un progetto edilizio**, **le sezioni dei fabbricati hanno solo valore tipologico per cui risultano cogenti solo gli aspetti salienti dal punto di vista urbanistico** (per es. altezze, numero di piani, sagome di massimo ingombro, ecc.). **Ne consegue, a titolo d'esempio, che nulla vieta al proprietario di eliminare un balcone o un'intercapedine che, nel tipo, ricade nella fascia di rispetto dei trenta metri evitando, così, la richiesta di deroga ai sensi della vigente normativa in materia, atteso che le pareti che determinano la sagoma volumetrica di tutti i fabbricati sono tutte poste al di fuori della fascia di rispetto dei 30m. Tuttavia i progetti defi-**

**nitivi che ricadono nella fascia dei 30 m dal binario più vicino dovranno comunque successivamente essere sottoposti al parere R.F.I..**

Tutte le sezioni stradali a ridosso della ferrovia sono state dimensionate con carreggiate che hanno larghezza pari al minimo normativo previsto dalle N.T.A. del P.R.G.C. di Molfetta, ovvero 3,50m.

### **Sezione A-A – maglia A**

Tutti i fabbricati sull'allineamento A2 - A3 - A4/1- A4/2 - A/5 sono posti fuori della fascia di rispetto dei 30m, salvo la realizzazione di un'**eventuale** intercapedine interrata che, come mostrato sul grafico, invaderebbe la fascia dei 30m. Ricadono in ogni caso nella fascia di rispetto la **strada pubblica**, comprensiva delle due zone laterali di parcheggio a raso, con i relativi sottoservizi. Si precisa però che, attualmente, la strada pubblica esiste già (via Madonna della Rosa), seppur priva di parcheggi e con carreggiata di sezione più ridotta, come pure esistono alcuni servizi a rete (fogna nera, cavidotti elettrici e illuminazione pubblica) per cui il P.U.E. prevede soltanto **l'ampliamento della viabilità esistente** e la realizzazione dei parcheggi pubblici a raso, del tipo a pettine, che, in quanto in prossimità della stazione ferroviaria, avranno un utile ruolo di parcheggio di scambio per i viaggiatori locali.

### **Sezione B-B – maglia A**

Per la sezione B-B vale quanto detto per la sezione A-A con la sola particolarità che, nel caso **eventuale** in cui la piastra commerciale ad angolo fra le palazzine A/5 e A/6 fosse dotata di balconi a sbalzo, questi ultimi ricadrebbero nella fascia di rispetto dei 30m come riportato nell'elaborato grafico.

### **Sezione C-C – maglia B**

Tutti i fabbricati sull'allineamento B1 – B2 – B3 - B4 – B4bis sono posti abbondantemente fuori della fascia di rispetto dei 30m per cui anche eventuali intercapedini o balconi a sbalzo non interferiranno con tale fascia. Per la strada pubblica a ridosso con la recinzione della zona ferroviaria, vale quanto detto per la sezione A-A; tuttavia, per questa zona, la sezione stradale, pur in ampliamento di quella esistente, risulta di sezione inferiore rispetto a quella di ponente perché il parcheggio pubblico a raso, lato ferrovia, non è disposto a pettine ma in linea. Dal lato opposto alla sede ferroviaria, **in adempimento al Piano Urbano del Traffico**, è previsto un parcheggio **pubblico** interrato a due piani, anche questo con funzione di parcheggio di scambio a servizio dei viaggiatori locali, e che ricade, per buona parte, nella fascia di rispetto dei 30m.

### **Sezione D-D – maglia C**

Nel caso in esame, occorre precisare che, in corrispondenza della *maglia C*, si riscontra la presenza di un binario ferroviario dello scalo merci (forse dismesso?) e la centrale di trasformazione della centrale elettrica. Il calcolo della fascia di rispetto dei 30 m è stato eseguito dal binario più vicino alla nuova edificazione (binario scalo merci) e dagli impianto della centrale di trasformazione elet-

trica, come si evince in dettaglio TAV. 7.2.1. Tutti i fabbricati, compreso gli elementi accessori quali intercapedini interrato e balconi a sbalzo, ricadono **all'esterno** della fascia di rispetto. Risultano, invece, interne a tale fascia di rispetto le rampe d'accesso alle autorimesse interrato. Si prevede di realizzare le rampe "a scavo", senza sottostruttura, e con le sole strutture di contenimento. Dal punto di vista della viabilità, la strada di piano a servizio della maglia si sviluppa per lo più internamente alla fascia di rispetto della centrale di trasformazione elettrica. Sempre in prossimità dell'area fondiaria e della centrale sono stati realizzati due parcheggi pubblici.

### **Sezioni E-E ed F-F– maglia D**

Le due sezioni prese in considerazione definiscono la situazione della maglia D in corrispondenza dei fabbricati da D1 a D9 dove esiste attualmente un notevole dislivello altimetrico. Preliminarmente, si fa osservare che il P.U.E. **non** prevede la realizzazione della strada di P.R.G.C. posta a monte (ovvero verso sud) del rilevato ferroviario in quanto parzialmente ricadente in area a pericolosità idraulica del PAI né, per lo stesso motivo, di alcuna altra opera nella stessa zona. La stessa scelta è stata fatta al confine est della maglia (zona della chilometrica 624+929).

Sul lato nord, invece, per ovviare al dislivello esistente fra le sezioni E-E ed F-F, la strada pubblica di servizio alla *maglia D*, che corre parallela al rilevato ferroviario, è stata progettata, a sua volta, in rilevato sorretto da un muro in c.a. di altezza variabile: in corrispondenza della sezione E-E viene confermata la situazione altimetrica attualmente esistente mentre, in corrispondenza della sezione F-F, la strada pubblica sarà realizzata su un rilevato dell'altezza di circa metri due rispetto all'attuale quota. Il muro di sostegno del rilevato è ubicato ad una distanza di circa 18m dal binario più vicino. L'area interposta fra il detto muro e il rilevato ferroviario verrà mantenuta inalterata dal punto di vista altimetrico, ovvero sistemata a verde alle quote attualmente esistenti (vedasi TAV 7.3). L'intera strada pubblica è posta all'interno della fascia di rispetto dei 30m.

Per quanto riguarda invece i fabbricati, ancora una volta, tutte le murature costituenti sagoma volumetrica sono esterne alla fascia di rispetto mentre, qualora in sede di progettazione edilizia si confermassero le scelte proposte nei tipi edilizi del P.U.E., i balconi a sbalzo, il porticato di piano terra e l'intercapedine interrato ricadrebbero parzialmente nella fascia di rispetto dei 30mt e, quindi, sarebbero soggette alla procedura di deroga ai sensi della vigente normativa.

Non è stata eseguita una sezione in corrispondenza dei fabbricati della maglia D identificati come D10, D11 e D12 poiché interamente esterni alla fascia di rispetto dei 30 m. Tuttavia, all'interno della suddetta fascia di rispetto, ricade una porzione della rampa di accesso all'autorimessa interrato e le recinzioni dell'area fondiaria.

La Tav. 7.3 illustra in dettaglio le previsioni che riguardano la regimentazione delle acque meteoriche, il loro smaltimento e i recapiti finali delle stesse. In tutte le maglie sono previsti tronchi di fogna bianca interrato sotto le sedi stradali che raccolgono le acque da piano stradale tramite caditoie carrabili in ghisa e le convogliano alle **reti cittadine di fogna bianca già esistenti**. Nelle ma-

glie C e D sono previste stazioni di sollevamento ubicate, comunque, al di fuori della fascia di rispetto dei 30m. L'intero sistema di smaltimento delle acque meteoriche **è del tutto indipendente da quello delle aree di proprietà RFI, anzi tutte le pendenze trasversali in sede stradale sono tali da allontanare sistematicamente l'acqua dal confine con le aree di proprietà RFI.**

Per quanto riguarda i tratti di strada ricadenti nella fascia di rispetto dei 30m, le caditoie e il tronco di fogna bianca sono stati **sistematicamente** posizionati a ridosso del marciapiede o del parcheggio **più lontano dalla sede ferroviaria** (vedasi elaborati planimetrici di dettaglio e sezioni stradali nella TAV. 7.3). Per quanto riguarda le strade esistenti ricadenti nel comparto 18, ai fini della sicurezza idraulica delle aree ferroviarie, il sistema di smaltimento delle acque piovane in precedenza descritto è certamente migliorativo rispetto alla situazione attuale.

Per quanto riguarda tutti gli altri sottoservizi stradali, sempre nella TAV. 7.3, precisamente nelle sezioni stradali, sono individuate le posizioni delle altre reti. Il criterio adottato, fermo restando la posizione della fogna bianca, è stato quello di posizionare la fogna nera il più lontano possibile dall'area ferroviaria e, poi, a seguire, gli altri sottoservizi (cavidotti Enel, telefonia, ecc.).

L'Autorità del Bacino della Regione Puglia ha partecipato alla conferenza di servizi del 07.05.2012 durante la quale è stata trovata una soluzione progettuale concordata tra i soggetti presenti compresa l'AdB stessa.

Molfetta, settembre 2012

Il Coordinatore del gruppo di progettazione

Ing. Mario E. de Gennaro