



COMUNE DI TRIGGIANO
Città Metropolitana di Bari

**PIANO URBANISTICO
ESECUTIVO IN ZONA "D_{1.1}"
Lottizzazione "Misosta"**

**tra la S.P. Triggiano/Bari Carbonara
e la S.S. n. 100, Bari/Taranto**

COMMITTENTI:

Carlo CAMPOBASSO
Francesco CAMPOBASSO
Maria RUBINO

Paolo Antonio MADIO
Domenico Marco MADIO

Giuseppina SPECCHIO

Rosa CACUCCIOLO
Luciano Vito GIANNELLI
Teresa Juana GIANNELLI
Vincenzo GIANNELLI

EDILUX di LOSITO Francesco srl

Michele BATTISTA R.E. srl

Vincenzo GIANNELLI
C.F.: GNN VCN 64L10 A662I

PROGETTAZIONE:

prof. ing. Alfredo MAGNANIMO

ELABORATO:

Relazione Tecnico-Comparativa

Tav. RC.01

SCALA: A4

DATA: ottobre 2023

REVISIONE n. 1: - - -

REVISIONE n. 2: - - -

FILE: 0433 - RC.01 - Rel Tec.comp_rev0

PRATICA:	Architetton.	P. di C.	Strutture	Elettrici	Fluidi

PROGETTO:	Prov.	Preliminare	Definitivo	Esecutivo	Varie

Studio: Via C. Collodi, 06 70019 TRIGGIANO -BA- tel. 080.4687959



PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE TECNICO COMPARATIVA DELLA VARIANTE DI PROGETTO





Sommario

1	Premessa	3
2	Stato dei luoghi.....	4
2.1	Indicazioni del PRG vigente.....	7
3	Il precedente Piano.....	8
3.1	La viabilità	10
4	Le indicazioni dell'Ufficio regionale.....	11
5	La nuova proposta	12
6	Conclusioni	15





1 Premessa

L'oggetto della presente relazione è la comunicazione delle varianti progettuali per l'adeguamento del piano di lottizzazione denominato "Misosta", con riferimento alla comunicazione n. 6448 prot. A00145.1-8-19, giunta per mezzo pec all'ufficio tecnico del comune di Triggiano dal *Dipartimento mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio* della Regione Puglia, in data 01.08.2019.

3|17

Il Comune di Triggiano, con lettera prot. n. 5384 del 20/02/2014, comunicava ai progettisti e ai proprietari firmatari della proposta preliminare di piano urbanistico attuativo che: "La nuova articolazione e localizzazione della viabilità, degli spazi di servizio e dell'ubicazione dell'assetto planimetrico attribuito ai lotti fondiari individuati, può in linea di massima essere considerata con esito favorevole".

Tale piano, interessa un'area perimetrata dal vigente P.R.G. e destinata ad attività produttive, in particolare attività secondarie di tipo D.

Nello specifico, l'area in questione risulta tipizzata come **zona D1.1 aree produttive artigianali-industriali** ai sensi dell'art. 71 delle N.T.E. del vigente P.R.G.; secondo tale articolo in queste aree trovano ubicazione sia le attività artigianali e industriali, sia i servizi primari connessi alle aree stesse. L'ambito territoriale oggetto di intervento è situato al margine ovest dell'abitato di Triggiano e confina a nord-est con la S.S. n. 100: "Bari-Taranto", a sud con la S.P. *Bari Carbonara - Triggiano*, ad ovest con terreni agricoli che arrivano fino al limite del territorio comunale.

Le osservazioni dell'ufficio regionale non coinvolgono le scelte relative all'urbanistica primaria, confermando la proposta e le interlocuzioni con i diversi enti di riferimento, ma contestano le scelte di matrice morfologica compositiva in relazione al substrato agricolo che caratterizza l'area di interesse, all'interno della consultazione in procedura VAS, ai sensi dell'art.9 della LR 44/2012.





Vista aerea da sud dell'area di intervento.

2 Stato dei luoghi

L'area che risulta perimetrata dal vigente P.R.G. come zona D1.1 comprende al suo interno degli opifici in attività, alcuni con accesso dalla S.P. Bari Carbonara – Triggiano, altri con accesso dalla complanare ovest della S.S. n. 100 Bari-Taranto; a tal proposito, tenendo conto che tali opifici hanno ormai stabilizzato le proprie attività nel corso degli anni e che l'art. 71 delle N.T.E. in merito all'area in questione precisa: *“Per gli opifici preesistenti nell'ambito dell'area D1 situata sulla S.S. 100 e sulla Provinciale per Carbonara, nell'ambito dell'area già in possesso o in proprietà alla data di adozione del P.R.G. è consentito l'intervento diretto nel rispetto degli indici e parametri della zona”*, si ritiene opportuno stralciare dal perimetro del





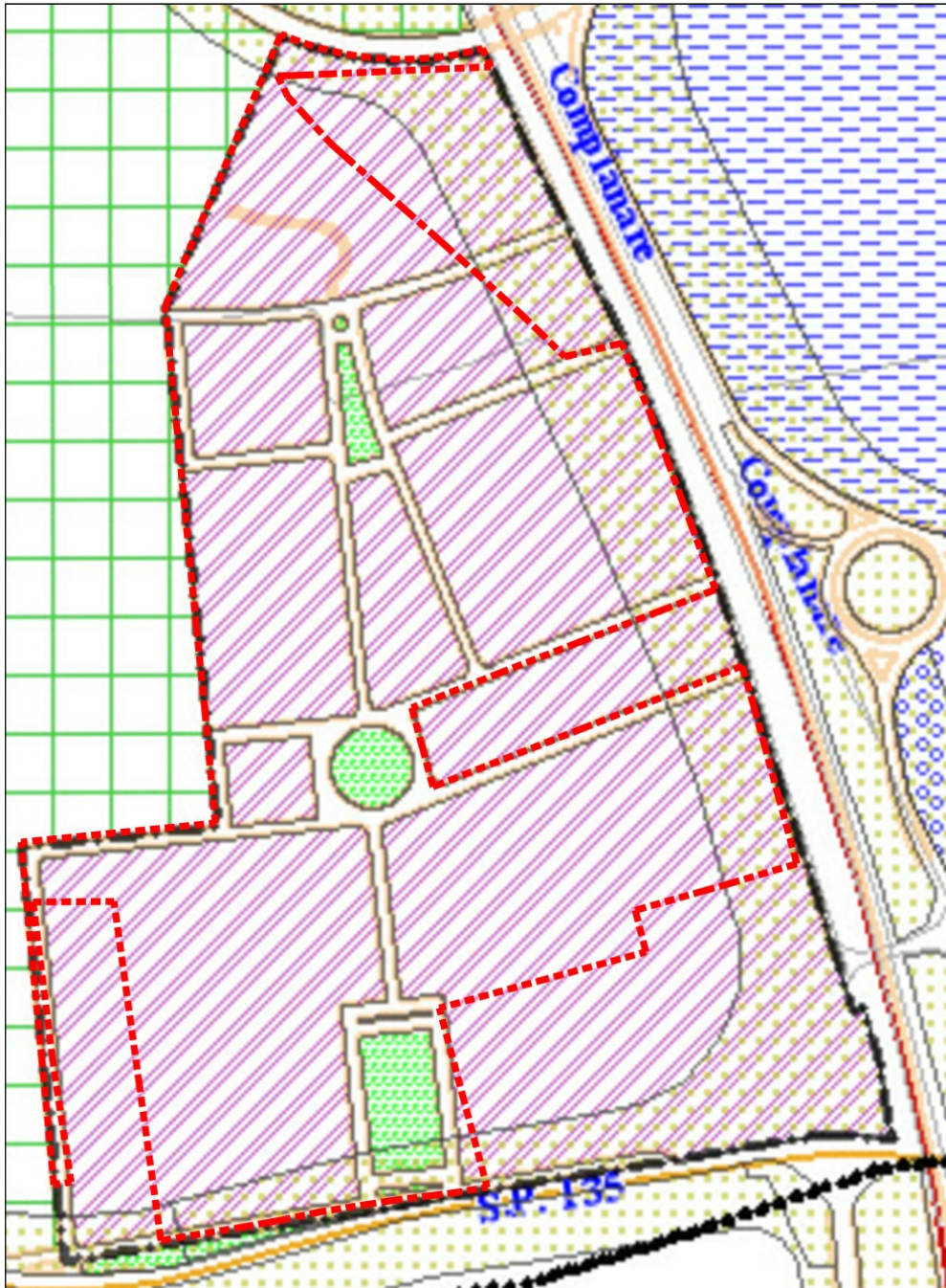
progetto della Lottizzazione i Lotti i lotti privati comprendenti i suddetti opifici. Le stesse considerazioni valgono per un'area, con annesso fabbricato, situata lungo la S.P. Bari Carbonara – Triggiano, che risulta, all'attualità, ceduta al patrimonio comunale; tale area è identificata in catasto al Fg. 15 Particelle nn. 249 e 251. Inoltre, nella nota dell'U.T.C. comunale prot. n. 26855 del 14.11.2011 era stata segnalata l'opportunità di stralciare dal perimetro del redigendo piano attuativo altre aree già cedute al patrimonio comunale dalla ditta Mottola, tali aree sono identificate in catasto del comune di Triggiano al Fg. 15 Particelle nn. 1777, 1776, 1773, 1779, 1782.

5|17

La superficie della maglia di intervento perimetrata come zona D1 sui grafici di P.R.G. da una lettura digitale risulta estesa per **169.935,93 m²**. La superficie della maglia di intervento delimitata dal P.R.G. è stata di seguito modificata, sulla base dell'osservazione accolta n. 37 al P.R.G. (delibera n. 2 del commissario ad acta), includendo porzioni della particella n. 21 fg. 15 e della particella n. 1763 fg. 15. Tale situazione, non evidenziata sulle tavv. 9 del PRG risulta invece riportata sulla cartografia on-line SIT TRIGGIANO – web-gis.

Al netto delle fabbriche esistenti, è possibile rilevare una superficie pari a **112.473,12 m²**.





sistema web-gis: estratto da Cartografia SIT TRIGGIANO con perimetrazione zona D1 da PRG e sovrapposizione della perimetrazione del Piano attuativo proposto.





2.1 Indicazioni del PRG vigente

L'art. 71 delle NTA del PRG presenta le specifiche direttive per la ZONA "D1.1".
Su tali superfici il P.R.G. trova applicazione tramite Piani Attuativi estesi ai comparti come definiti nella tav. 11 che devono prevedere la cessione al Comune del 20% dell'intera superficie da destinare alle funzioni previste dall'Art.5, comma 1 del D.M.2/4/1968, ed il residuo 80% destinato ai lotti edificabili ed a strade. Su tali superfici devono essere rispettati i seguenti indici e parametri:

7|17

Indice di fabbricabilità territoriale = $I_{ft} = 2 \text{ mc/mq}$

Altezza massima dei fabbricati = $H_{max} = 8,00 \text{ m.}$ (ad eccezione dei volumi prettamente

considerati come "speciali" (comignoli, torri idriche, eccetera).

Rapporto di copertura territoriale = $R_c = 35\%$

Parcheeggi -minimo= 20% del lotto fondiario ($P = 20\% \text{ area}$)

Aree a verde alberato -minimo = 10% area

Nell'area D1 posta sulla via di Carbonara non sono ammesse industrie insalubri e pericolose.

Per gli opifici preesistenti nell'ambito dell'area D1 situata sulla S.S. 100 e sulla Provinciale per Carbonara, nell'ambito dell'area già in possesso o in proprietà alla data di adozione del P.R.G. è consentito l'intervento diretto nel rispetto degli indici e parametri della zona.





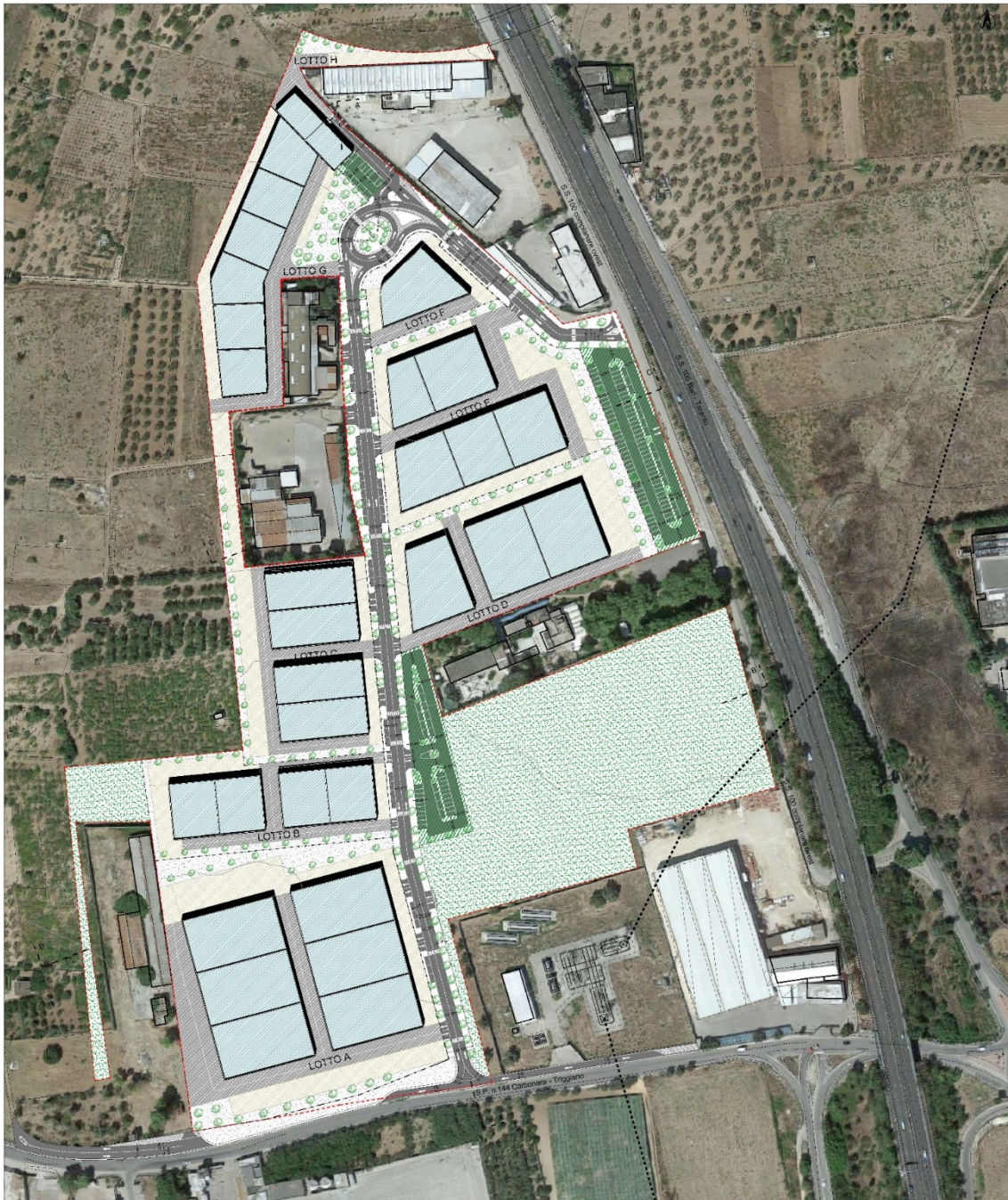
Stralcio della tav. n. 10 "comparti urbani - zonizzazione" del P.R.G. vigente.

3 Il precedente Piano

La superficie del comparto in oggetto era ripartita come segue:

Superficie a standard per parcheggi (Art.5 D.M. 2/4/68)	5.820,14 mq
Superficie a standard per verde ed attrezzature (Art.5 D.M. 2/4/68)	22.559,78 mq
Superficie fondiaria	71.487,87 mq
Di cui a Superficie coperta	33.626,34 mq
Superficie destinata alla viabilità pubblica (compresa nel perimetro di piano attuativo)	12.220,12 mq





Montaggio della precedente versione su foto satellitare.

Il Piano prevedeva 8 lotti fondiari, denominati con le lettere dell'alfabeto italiano, che da una parte provano ad ricomporre il disegno urbano rispetto ai volumi esistenti, dall'altra si dispongono in diretta adiacenza tra loro, costituendo di fatto,





volumi di grande estensione, seppur con una propria autonomia edilizia. Ulteriore punto caratterizzante di questa proposta è la disposizione delle aree a standard: le superfici cedute a verde e servizi pubblici erano per maggior parte raggruppate in un unico grande comparto collocato nell'area a sud-est dell'intervento.

3.1 La viabilità

Lo schema viario proposto per l'organizzazione dell'area interessata dalla Lottizzazione è costituito da un'unica strada pubblica che attraversa l'intero ambito di intervento in direzione nord-sud. Tale asse viario si connette da un lato con la S.P. Bari Carbonara e mediante un percorso in gran parte rettilineo, che cambia di direzione in corrispondenza di una rotatoria, si aggancia alla S.S.n. 100 Bari-Taranto tramite un'uscita sulla complanare ovest della statale stessa. Lo schema viario proposto da questo progetto urbanistico ricalca in parte quello disegnato dal P.R.G. all'interno della zona "D1.1" oggetto di progettazione; questo è dovuto al fatto che, la superficie oggetto del piano attuativo è stata ridotta stralciando i lotti degli opifici già presenti ed in attività.

Nella progettazione del nuovo asse viario si è tenuto conto dell'intersezione con la strada provinciale S.P. 144 Bari Carbonara – Triggiano, considerando la previsione della complanare indicata nelle tavole progettuali del P.R.G. vigente; tale complanare sarà realizzata urbanizzando le aree residuali esistenti tra il comparto in esame e il sedime della strada provinciale.

Tuttavia, richiamando l'art. n. 60 delle N.T.E. del P.R.G. vigente (**zone destinate alla viabilità**), si può osservare che lo schema viario in progetto risulta tutto compreso nella maglia di intervento per cui si tratta della viabilità di completamento all'interno dei piani di lottizzazione prevista appunto dall'art. 60.

Inoltre, la strada pubblica in progetto sarà realizzata secondo le dimensioni stabilite dall'art 60, il quale recita come segue *"nella costruzione di nuove strade pubbliche nelle zone di espansione le larghezze minime devono essere di 15.00*





metri.". Pertanto, poiché tali strade non sono contrassegnate, sugli elaborati grafici del Piano Regolatore Generale, da alcun simbolo indicante lo schema tipo di strada, si precisa che la sezione stradale sarà così costituita:

2 corsie da 3.50 m ciascuna,	2 fasce di parcheggi da 2.50 m,	2 marciapiedi di 1.50 m ciascuno
-------------------------------------	--	---

4 Le indicazioni dell'Ufficio regionale

Con la comunicazione del 01.08.2019 da parte del *Dipartimento mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologie e paesaggio, Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio, Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica*, indirizzato all'autorità procedente, nella figura dell'U.T. del comune di Triggiano, il funzionario preposto indica l'area di interesse come priva di Beni Paesaggistici (BP) o Ulteriore Contesto Paesaggistico (UCP), ma comunque inclusa nell'Ambito territoriale del PPTR "La Puglia Centrale" e, nello specifico della Figura Territoriale "La conca di Bari e il sistema radiale delle lame".

Analizzate le varie peculiarità del paesaggio e le complessità del PdL, la sezione regionale riassumeva in questi 3 punti le criticità del progetto presentato:

"Difatti così come rilevabile negli elaborati grafici trasmessi, si rileva che la trasformazione insediativa presenta le seguenti criticità:

- si pone in discontinuità con l'orientamento e la giacitura dei segni dell'organizzazione del suolo e delle trame del territorio agrario, non assicurandone il mantenimento e compromettendo la qualità paesaggistica ed ecologica dei luoghi;

-non definisce un rapporto fisico e relazionale con la campagna, presentando una scarsa integrazione paesaggistica con i contesti rurali adiacenti;

-contribuirebbe ad aggravare le criticità e i fattori di rischio e di vulnerabilità della qualità paesaggistica della figura territoriale, nonché il degrado visuale del paesaggio rurale che la scheda d'ambito 5.1 del PPTR ha già rilevato a seguito delle trasformazioni insediative che le zone produttive e le piattaforme artigianali generano quando poste lungo i principali assi stradali;"





5 La nuova proposta

Assunte le prescrizioni dell'ufficio regionale, la progettazione del Piano di Lottizzazione è stata revisionata nella composizione del disegno urbano, conservando però l'asse stradale costitutivo, visto anche il parere favorevole dei numerosi enti coinvolti nell'ambito infrastrutturale.

Il ridisegno ha cambiato registro compositivo, lavorando con una maggiore frammentazione delle aree, così da poter generare un pattern più eterogeneo tra le superfici coperte e il tessuto agricolo presente.

12|17

Superficie a standard per parcheggi (Art.5 D.M. 2/4/68)	6.427,09 mq
Superficie a standard per verde ed attrezzature (Art.5 D.M. 2/4/68)	24.147,70 mq
Superficie fondiaria	68.427,92 mq
Di cui a Superficie coperta	32.00,00 mq
Superficie destinata alla viabilità pubblica (compresa nel perimetro di piano attuativo)	13.085,09 mq

Questo approccio ha portato alla revisione di tutte le aree, nel tentativo di definire una maglia urbana legata principalmente ai tracciati agricoli, in una direzione ovest-est, come prescritto dal "Patto città campagna" del PPTR. Definita la direzione, si è ri-modulata la volumetria in relazione ai fabbricati esistenti, così da identificare anche un ritmo compositivo.

I lotti tracciati, sempre in numero di 8 (denominati con numeri cardinali 1-8) assumono giaciture differenti per incontrare gli opifici esistenti, assumendo il centro di rotazione sulla viabilità centrale, confermando così l'importanza di quest'ultima.

La modulazione dei volumi a 3 sole varianti ha offerto la possibilità di generare una matrice comune, attraverso si intende attribuire un'immagine identitaria allo spazio. Attraverso le norme tecniche di attuazione si procederà in questa prospettiva, omologando anche nella facies architettonica le costruzioni.





Le dimensioni proposte permetteranno di soddisfare le diverse necessità artigianali, rispetto alle più recenti richieste del mercato, considerata anche la possibilità di connettere diversi blocchi con strutture leggere.

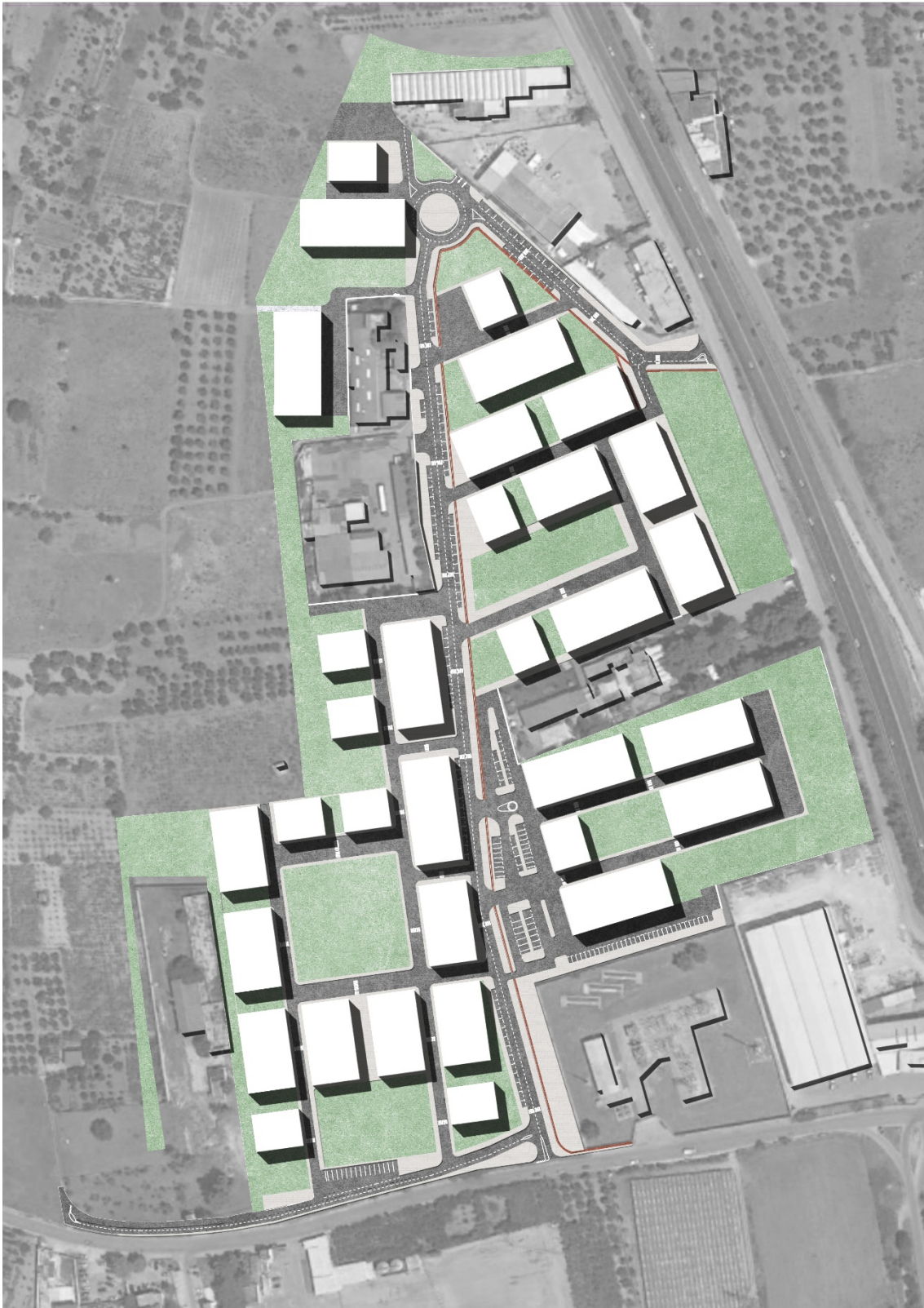
In parallelo a questa parcellizzazione, si è proceduto alla frammentazione dell'area attribuita a standard verde di uso pubblico: come suggerito dall'ufficio regionale, un'unica grande area correrebbe il rischio di diventare irrisolta e in stato di abbandono. L'idea qui proposta è di distribuire il verde pubblico in diverse aree così da introdurre frammenti agricoli lungo il fronte occidentale e, generare degli spazi filtro rispetto alla S.S. 100.

Anche nella gestione del verde ci si avvarrà delle NTA del PdL, affinché siano tutte in manutenzione ai proprietari, che si faranno garanti del territorio, in un processo con un più elevato grado di partecipazione e senso comunitario. Anche alla scala dei singoli lotti si è proseguito secondo lo stesso principio, promuovendo una condivisione degli spazi e, un disegno continuo delle aree permeabili, al fine di creare dei piccoli parchi agricoli all'interno degli aggregati artigianali. L'attenzione sui temi ambientali, oggi in cima alle priorità progettuali, porta ulteriori temi quali la caratterizzazione delle essenze arboree e la caratterizzazione delle superfici in termini di permeabilità. Osservate le tipologie di verde esistenti allo stato attuale, sarà prescritto l'uso esclusivo di arbusti tipici della macchia mediterranea, con la possibilità di trapiantare alcuni degli ulivi in situ, in continuità con il tessuto agricolo.

Ove non vincolati dai problemi di viabilità, le superfici orizzontali saranno principalmente realizzate con materiali permeabili, anche in caso di superfici carrabili, grazie all'utilizzo di blocchetti autoportanti. Queste accortezze progettuali sono state sviluppate assieme ad una riduzione dell'asfalto verificando la non ridondanza dei percorsi e ad una visione di progetto che parta dalla mobilità lenta. Oltre al percorso ciclabile, che si sviluppa lungo tutta la direttrice NS, sono stati anche presi in considerazione i percorsi rurali del fronte occidentale.

<i>2 corsie da 3.50 m ciascuna,</i>	<i>2 fasce di parcheggi da 2.50 m,</i>	<i>2 marciapiedi di 1.50 m ciascuno</i>	<i>2 corsie ciclabili da 0,75 m</i>
--	---	--	--





Montaggio nuova proposta su foto satellitare





6 Conclusioni



15|17

SUPERFICIE	NUOVA PROPOSTA	PRECEDENTE PIANO
Superficie a standard per parcheggi (Art.5 D.M. 2/4/68)	6.427,09 mq	5.820,14 mq
Superficie a standard per verde ed attrezzature (Art.5 D.M. 2/4/68)	24.147,70 mq	22.559,78 mq
Superficie fondiaria	68.427,92 mq	71.487,87 mq
Di cui a Superficie coperta	32.00,00 mq	33.626,34 mq
Superficie destinata alla viabilità pubblica (compresa nel perimetro di piano attuativo)	13.085,09 mq	12.220,12 mq





Come evidenziato nella tabella, in termini numerici la nuova proposta vuole aumentare le superfici a standard pubblico, sacrificando la superficie coperta, ma conservando la viabilità pubblica invariata. Il principale punto di scostamento è l'attenzione al verde, sia in termini di tracciato lungo i confini del Piano, sia nella componente interna al piano stesso.



Prospettiva verso il tessuto agricolo – fronte occidentale





Seguendo le indicazioni ricevute dalla "Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio" si è privilegiato lo spazio pubblico, creando isole di aggregazione verde, che non costituiranno una spesa per l'Amministrazione Pubblica, poiché a diretta manutenzione dei proprietari. La dimensione dei volumi proposti ed il loro disegno ben si configura ad uno sviluppo modulare e dilatato nel tempo, lasciando prospettive visive verso la campagna, e assicurando anche flessibilità alle possibili attività artigianali, sia suddividendo i volumi più ampi, sia aggregando quelli minori.

Il PPTR è stato il documento principale di riferimento in fase progettuale, vagliando, tra le possibili alternative formali, quelle che offrirono maggior qualità paesaggistica, senza per questo sacrificare il disegno urbano.

Il Progettista

(prof. ing. Alfredo MAGNANIMO)

