



COMUNE *di* TARANTO

Comune di Taranto - Direzione Ambiente

PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA E AL COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI DEL PROGETTO REMAR PICCOLO NATURA E TRADIZIONI PER RIVIVERE IL MARE

CUP: E58C19000060009 - CIG: 8379289806



STAZIONE APPALTANTE

Comune di Taranto
Piazza Castello n. 1
74121 Taranto
Direzione Ambiente
80008750731

Sito Internet:
<http://www.comune.taranto.it>

Telefono / Fax ufficio: 0994581653

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Dott. Carmine Pisano

PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA

RTP FèRiMa

Arch. Riccardo Russo (mandatario)
Dott.ssa Giorgia Lubisco (mandante)
Arch. Giulia Pozzi (mandante)
Arch. Federica Vaccaro (mandante)
Dott. Rocco Labadessa (mandante)
Ing. Umberto Gallo (consulente esterno)



COORDINAMENTO :

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA E URBANA:

PROGETTAZIONE URBANISTICA:

PROGETTAZIONE DEL PAESAGGIO:

BOTANICA:

Dott. Arch. Riccardo RUSSO
Dott. Arch. Riccardo RUSSO
Dott. Arch. Giulia POZZI
Dott. Arch. Federica VACCARO

Dott. Arch. Riccardo RUSSO
Dott. Arch. Giulia POZZI
Dott. Ing. Umberto GALLO

Dott. Arch. Giulia POZZI
Dott. PhD Giorgia LUBISCO

Dott. PhD Giorgia LUBISCO
Dott. Rocco LABADESSA

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO

Relazioni Generali e Specialistiche

Relazione di coerenza con il P.A.I.



ELABORATO		DATA	NOME	FIRMA
Relazioni Generali e Specialistiche		10/05/2022		
Relazione di coerenza con il P.A.I.				
REVISIONE	DATA	AGGIORNAMENTI		
Rev. 1				
Rev. 2				
Rev. 3				
		DATA	10/05/2022	CODICE BREVE
		SCALA		Rel. PAI
		CODICE ELABORATO		
		CODICE FILE		



PROGETTO DEFINITIVO

1.	PREMESSA	2
2.	INQUADRAMENTO NORMATIVO	3
3.	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI	5
3.1	Il progetto ambientale: ricuciture degli ecosistemi.....	5
3.2	Il progetto di fruizione: dal mare all'entroterra	6
3.2.1	Il fronte mare: dalla pineta di Cimino alla Palude La Vela	6
3.2.2	L'entroterra: la ferrovia del Circumar Piccolo	9
4.	COERENZA DELL'INTERVENTO CON IL P.A.I.....	12
5.	COMPATIBILITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI DEL P.A.I.....	14
6.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	16



1. PREMESSA

Con incarico del 29.07.2021 n. rdo 2638777, a seguito di procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, previo manifestazione d'interesse, il Comune di Taranto – Direzione Ambiente affida al R.T.P. composto dall' arch. Riccardo Russo in qualità di capogruppo mandatario, arch. Giulia Pozzi, arch. Federica Vaccaro (giovane professionista), dott.ssa Giorgia Lubisco, dott. Rocco Labadessa che si avvalgono della consulenza specialistica dell'ing. Umberto Gallo, la progettazione definitiva ed esecutiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione del progetto denominato "remar Piccolo natura e tradizioni per rivivere il mare" che prevede la realizzazione di interventi di riqualificazione naturalistica e paesaggistica.

Il progetto definitivo qui presentato approfondisce e ricalibra, in funzione del finanziamento regionale e degli interventi concordati con la Regione Puglia, lo studio di fattibilità tecnica ed economica redatto dal R.T.P. Studio Sigma s.r.l. – s.t.p. per conto del Comune di Taranto e finanziato dalla Regione Puglia all'interno del POR Puglia 2014-2020 – Asse VI – Azione 6.6 – Sub-Azione 6.6a - "Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale" – Avviso pubblico "Riqualificazione integrata dei paesaggi costieri", approvato in via definitiva con D.D. Regione Puglia – Sezione Tutela e Valorizzazione del paesaggio n. 230 del 30/11/2018, per un importo complessivo di € 1.298.682,00.

Il presente progetto è frutto, non solo della volontà dell'Amministrazione di riqualificare un'importante area costiera da anni protagonista di processi di degrado e abbandono, nonché da diverse aree intercluse al pubblico per la presenza di aree militari.



2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

L'art. 20 delle N.T.A. del **Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.)** prevede che le amministrazioni e gli enti pubblici territorialmente interessati sono tenuti, ai sensi della normativa vigente, ad adeguare i propri strumenti di governo del territorio alle disposizioni contenute nel piano stesso.

Gli approfondimenti del quadro conoscitivo, compiuti dalle amministrazioni competenti ai fini dell'adeguamento di cui all'art. 20 delle N.T.A. del P.A.I., devono essere trasmessi all'Autorità di Bacino della Puglia che si esprime con parere vincolante.

Al fine della salvaguardia dei corsi d'acqua, della limitazione del rischio idraulico e per consentire il libero deflusso delle acque, il P.A.I. individua il **reticolo idrografico** in tutto il territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia, nonché l'insieme degli alvei fluviali in modellamento attivo e le aree golenali, ove vige il divieto assoluto di edificabilità. **Quando il reticolo idrografico e l'alveo in modellamento attivo e le aree golenali non sono realmente individuate nella cartografia in allegato al P.A.I.** e le condizioni morfologiche non ne consentano la loro individuazione, le norme del Piano si applicano alla porzione di terreno a distanza planimetrica, **sia in destra che in sinistra, dall'asse del corso d'acqua, non inferiore a 75 m.** Per queste aree vige il **divieto assoluto di edificabilità.**

Il Piano individua altresì i tratti del reticolo idraulico principale in cui la sezione idraulica non è sufficiente a smaltire la portata attesa e perimetra le aree allagabili, classificandole, a seconda dei diversi tempi di ritorno (e dunque in base all'effettiva **pericolosità idraulica**), in:

- **Aree ad Alta Pericolosità (AP):** rappresenta il limite di esondazione della portata con tempo di
- ritorno 30 anni;
- **Aree a Media Pericolosità (MP):** riporta l'involuppo dei fenomeni di inondazione per la portata
- duecentennale;
- **Aree a Bassa Pericolosità (BP):** rappresenta il limite raggiungibile in caso di portata di piena con
- tempo di ritorno 500 anni.

La valutazione della **pericolosità geomorfologica** è legata a possibili fenomeni di instabilità del territorio e si basa sulla combinazione di analisi di previsione dell'occorrenza di tali fenomeni, in termini spaziali e temporali, e di previsione della loro tipologia, intensità e tendenza evolutiva. La pericolosità geomorfologica viene distinta in tre classi:

- **Aree a pericolosità geomorfologica molto elevata (PG3);**



- **Aree a pericolosità geomorfologica elevata (PG2);**
- **Aree a pericolosità geomorfologica media e moderata (PG1);**

che corrispondono a gradi crescenti di pericolosità geomorfologica. In particolare, il valore PG3 corrisponde alle aree ad alta pericolosità geomorfologica, già coinvolte da fenomeni di dissesto.

Con Delibera 4.4 del 20.04.2020 dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale, di cui è stato dato avviso sul B.U.R.P. n. 53 del 16.04.2020, è stata adottata la Variante al Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico - Rischio Frana e Rischio Idraulico.

La Variante al P.A.I. in riferimento all’Assetto Idraulico introduce nuove perimetrazioni di pericolosità idraulica sul Canale d’Aiedda fino alla foce nel Mar Piccolo e nell’area di località Salina Piccola. La stessa Variante per la parte relativa all’Assetto Geologico e Geomorfologico indica nell’aerale di interesse del Parco Naturale Regionale aree a pericolosità da frana o crollo per la presenza di cavità di origine naturale o antropica.

L’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale, inoltre, in merito alla pericolosità intrinseca relativa alla presenza dei numerosi corsi d’acqua presenti nelle aree di interesse (ancorché non iscritti nell’elenco delle acque pubbliche) prescrive l’applicazione degli articoli 6 e 10 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.A.I.

Il **Piano di Gestione del Rischio delle Alluvioni (P.G.R.A.)**, redatto ai sensi del Dlgs. n. 49/2010 - *“Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni”*, è lo strumento di gestione delle acque esposte al rischio alluvionamento.

Con deliberazione n. 1 del 20.04.2020, di cui è stato dato avviso pubblico sul B.U.R.P. n. 53 del 16.04.2020, l’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale, a seguito di riesame, ha preso atto dell’aggiornamento delle mappe di pericolosità e del rischio di alluvione, redatte ai sensi dell’art. 6 del Dlgs. n. 49/2010 attuativo della Direttiva 2007/60/CE.

Con deliberazione n. 2 del 20.04.2020, di cui è stato dato avviso pubblico sul B.U.R.P. n. 53 del 16.04.2020, la stessa Autorità, adempiendo alla Direttiva 2007/60/CE, art. 14, comma 2, ha deliberato l’adozione delle Misure di salvaguardia.

Nell’implementazione della Direttiva Alluvioni, si è scelto dunque di introdurre nelle Mappe, in aggiunta al P.A.I., le **fasce fluviali**, con la finalità di definire aree a Media Pericolosità di Inondazione mediante un buffer sul reticolo idrografico principale, ovvero quello avente area contribuente maggiore/uguale a 25 kmq.



3. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Di seguito vengono descritti in maniera sintetica gli interventi previsti dal presente progetto definitivo. Per una descrizione più esaustiva si rimanda agli elaborati progettuali di dettaglio, sia descrittivi che grafici.

3.1 Il progetto ambientale: ricuciture degli ecosistemi

L'ipotesi di trattare l'area come un sistema unico è orientata alla finalità del progetto stesso, ovvero impostare un progetto di riqualificazione ambientale complessivo capace di rispondere con interventi diversificati ad una condizione ambientale vista come unitaria. Gli interventi di sistemazione naturalistica mirano alla **riconnesione dei diversi sistemi ambientali** individuati nella fase di analisi. L'obiettivo è quello di **ripristinare un sistema ecologico circolare di scambio di materia ed energia** attraverso il ripristino di collegamenti, corridoi e patch ambientali e **riducendo la presenza dei detrattori** che hanno determinato una frammentazione che interrompe le connessioni tra gli habitat e inibisce i processi naturali di rafforzamento delle funzioni ecosistemiche.

La **strategia di riconnesione ambientale** può essere articolata nei seguenti interventi generali:

- 1) **recupero ambientale della linea di costa:** il progetto prevede la rifunzionalizzazione ambientale della area costiera attraverso una pulizia mirata del soprassuolo (rimozione di detrattori, rifiuti e materiale non naturale) al fine di permettere alla vegetazione spontanea di colonizzare la linea costiera.
- 2) **riqualificazione e ampliamento del nucleo di pienta con estensione della stessa all'interno dell'area demaniale ex CEM:** l'intervento prevede l'allargamento della Pineta Cimino sulle aree perimetrali e all'interno dell'area ex Cem. Il reimpianto è di tipo naturalistico caratterizzata da un impianto con sottobosco a macchia mediterranea. In continuità del rimboschimento a *Pinus halepensis* in corrispondenza di una di una fascia caratterizzata da una maggiore persistenza di umidità del terreno saranno inserite specie igrofile. Un nuovo sistema di percorrenze unisce la Pienta Cimino alla nuova infrastruttura della ex ferrovia mar piccolo, definendo una pineta di attraversamento e di sosta che privilegia, grazie ad aree di sosta, gli sguardi verso il Bacino. I percorsi sono sia in legno con sottostruttura metallica sia in terra stabilizzata (strade bianche) garantendo permeabilità dei suoli e reversibilità dell'intervento.
- 3) **creazione di una area di vegetazione tampone a ridosso del sistema ferroviario dismesso oggetto di riqualificazione:** l'asse ferroviario riqualificato è oggetto di ripulitura per permettere la realizzazione del percorso ciclopedonale e viene dotato di una fascia di



PROGETTO DEFINITIVO

siepi lineari come buffer per ripristinare la connessione ecologica tra il sistema della pineta Cimino e il sistema della pineta dell'area militare/palude.

- 4) **creazione di fasce buffer a macchia mediterranea e riqualificazione della funzionalità ecologica:** nell'area agricola posta dopo l'area ex CEM e dove sono presenti dei capannoni industriali ora abbandonati si prevede la realizzazione di terrapieni / muri vegetali per circoscrivere gli edifici, ora pericolanti e bisogni di una messa in sicurezza, e chiuderli i fatto alla fruizione pubblica per ovvie ragioni di sicurezza. I nuovi buffer verdi, che di fatto allontanano i prossimi fruitori dagli edifici, si configurano come nuove aree verdi di macchia mediterranea arborata che andrà ad unirsi alla nuova pineta e e alla vegetazione dell'area.
- 5) **recupero ambientale della sentieristica:** il progetto prevede il recupero e la riapertura di sentieri e percorsi già esistenti; si prevede la riapertura di stradelli lungo la linea di costa, la ribattitura di sentieri esistenti, la definizione di un percorso in terra stabilizzata (strade bianche) con muretti a secco lungo un tratto della linea di costa a ridosso dei vigneti esistenti.

3.2 Il progetto di fruizione: dal mare all'entroterra

Parallelamente agli interventi di rinaturalizzazione, il progetto definisce una nuova strategia di fruizione atta a **implementare e normalizzare le connessioni tra la palude de La Vela e la pineta Cimino**. Infatti l'obiettivo principale è di **definire un circuito, una passeggiata, un percorso ciclopedonale che ricollegli le due polarità ambientali**.

Il progetto quindi si sviluppa attraverso un nuovo percorso che si snoda in maniera sensibile lungo il margine dell'area, cingendo il parco in maniera continua e rendendo l'area nuovamente accessibile. Sul fronte costiero un percorso naturalistico attraversa il paesaggio valorizzando le diverse emergenze ambientali, storiche e paesaggistiche. Dall'altro lato, la rigenerazione ed il recupero delle tracce storiche della ex ferrovia Circummar piccolo diventano un'occasione per la creazione di un corridoio verde che metta in relazione la Palude alla Pineta Cimino costeggiando l'ex Deposito AM.

3.2.1 Il fronte mare: dalla pineta di Cimino alla Palude La Vela

Il percorso naturalistico valorizza e riqualifica interamente la fascia costiera permettendo non solo la percorribilità dell'area, ma anche la sosta e la conoscenza del paesaggio.

Diversi interventi puntuali sono collocati lungo l'area in modo da instaurare nuove relazioni tra il visitatore e l'ambiente circostante. Piccole piattaforme di osservazione, accesso e sosta sono



realizzate come interventi minimali che si inseriscono in maniera delicata e si manifestano come punti di accesso privilegiati da e verso il paesaggio.

Gli interventi vengono infine progettati come parte di un unico e riconoscibile sistema di paesaggio, permettendo non solo l'orientamento ma anche l'uso attivo e la definizione percettiva dello spazio. L'uso delle griglie metalliche colorate e il cocchiopesto, con l'inserimento di inerti organici all'interno degli intarsi sulle superfici orizzontali, diviene il tema ricorrente lungo tutto il percorso. Piccoli punti di sosta e relax che caratterizzano in modo speciale scorci di paesaggio tarantino.



Figura 1 – Individuazione dei percorsi di progetto

3.2.1.1 Il percorso ai bordi dei vigneti (P1 – P2 – P5 – P10)

Le vigne a picco sul mare sono una testimonianza della trasformazione e coltivazione di un mosaico ambientale articolato. Il nuovo percorso in terra battuta costeggia l'area agricola mantenendo la distanza necessaria dalla proprietà privata, marcata dalla realizzazione di un tradizionale muretto a secco.

La topografia nell'area delle vigne mantiene una quota più elevata rispetto al livello del mare, permettendo in un particolare punto la realizzazione di un belvedere sul Mar Piccolo. Una superficie circolare in cocchiopesto definisce una stanza aperta sul mare e spinge il visitatore a



scrutare l'orizzonte e riconoscere gli elementi che caratterizzano l'orizzonte. Una balaustra metallica illustra al visitatore la storia del luogo e i diversi profili presenti sullo sfondo.

I percorsi **P1** e **P2** sono **percorsi esistenti**, che in parte vanno riaperti in quanto occlusi dalla vegetazione infestante, in parte ribattuti per definire un piano di calpestio idoneo alla nuova funzione di tracciato ciclopedonale.

Il percorso **P1** viene **riaperto**, in quanto chiuso da vegetazione, attraverso la compattazione del piano di posa. Il percorso **P2**, invece, si inquadra come “**strada bianca**” delimitato da un filare di nuovi muretti a secco per dividere la proprietà privata dal percorso.

Lungo il percorso **P5**, invece, verranno posizionati alcuni cumuli di pietrame, tipo “roccaglia”, previa compattazione del sentiero, per individuare il percorso in maniera semplice e senza impatti sul paesaggio, consentendo ai prossimi fruitori di continuare il tour verso la pista ciclopedonale lungo la ex ferrovia.

Lungo il percorso **P10** si prevede il semplice **ripristino** dello stradello esistente e la manutenzione del sentiero.

3.2.1.2 Il percorso all'interno della pineta (P4)

La pineta che si trova attualmente ad est della base militare Ex AM diviene un nuovo spazio naturale restituito alla collettività. La creazione di nuove aperture attraverso la recinzione esistente e il prolungamento del percorso lungo il mare definisce un'importante connessione alla base.

Il percorso **P4**, anche esso sentiero già esistente, viene ripulito dalla vegetazione esistente, rimuovendo i detrattori presenti come la recinzione e la sua base in cemento e riqualificato come “**strada bianca**” in continuità degli interventi già descritti precedentemente.

La rimozione della recinzione lungo il lato mare della pineta, che limitava la percezione visiva del Mar Piccolo, permette, inoltre, un'ulteriore riqualificazione ambientale e naturalistica dell'area.

Infine, una piccola piattaforma realizzata in cocciopesto definisce un nuovo punto di sosta e connessione con l'acqua. Una seduta circolare in gabbionato metallico crea un punto di sosta all'ombra degli alberi in cui godere del panorama, mentre una piccola scala metallica permette di scendere alla quota del mare. Un sistema di corde, tipiche della tradizione marinara tarantina, ancorate agli alberi esistenti definisce il confine morbido verso la pineta.

3.2.1.3 La nuova pineta Cimino (P3 – P11)

Progettata come estroflessione della pineta già in essere e come ricongiuntura ambientale, la riforestazione all'interno dell'area denominata ex CEM, di proprietà demaniale, si configura come nuovo polmone verde aggiunto. Oltre agli interventi di naturalizzazione, prima esposti, il progetto prevede la definizione di nuovi percorsi che richiamano la geometria e l'impianto agricolo esistente,



creando connessioni visive e traguardi paesaggistici nuovi. Un nuovo percorso in legno, in parte in quota ed in parte a raso, ricollega i sentieri esistenti lato mare e lato Pineta per ricollegarsi alla via della Scesa, strada bianca già esistente, e ai nuovi sentieri che attraversano l'uliveto. Dalla via della Scesa si dipanano due nuovi punti di osservazione verso i vigneti per tralasciare e osservare il Bacino.

Mentre il tratto di **percorso in legno** si configura come sentiero **amovibile**, composto da tavolato per camminamenti in tavole di legno su sottostruttura portante in ferro zincato posato su idonea sottofondazione di misto granulato ben costipato.

3.2.2 L'entroterra: la ferrovia del Circumar Piccolo

Nella definizione dell'approccio paesaggistico al progetto di riqualificazione delle aree con caratteristiche ambientali importanti è fondamentale la comprensione della componente vegetale e animale, delle sue evoluzioni e delle sue fragilità. Il progetto del paesaggio nel sistema naturale è un tema complesso, perché deve mettere in relazione la coesistenza controllata tra naturalità e fruizione e deve essere monitorata e gestita attraverso una serie di indagini sulla compatibilità e sulle alterazioni da essa determinate.

Nel costruire una metodologia di lavoro è indispensabile considerare come parametro di valutazione la **biodiversità**: nelle aree caratterizzate da una specifica biodiversità e presenza di specie rare deve essere un obiettivo primario la conservazione e l'incremento della biopotenzialità e dei valori ecologici ambientali presenti.

Il progetto paesaggistico dell'area della ex ferrovia oggetto dell'intervento ha assunto scelte responsabili indirizzate alla valorizzazione del paesaggio attraverso un percorso ciclopedonale che lo attraversa servendosi, dove ancora presenti, dei binari storicamente utilizzati per il trasporto merci da parte del corpo della Marina Militare. L'intervento si pone come obiettivo l'attivazione di un percorso in cui è possibile ammirare e immergersi nella realtà ambientale del Mar Piccolo senza alterarne le caratteristiche peculiari, ma sfruttando i segni forti che sono già presenti all'interno dell'area di progetto e che ne costituiscono un delicato equilibrio antropico – paesaggistico che rischia di essere compromesso dal fenomeno di abbandono e degrado che lo caratterizza. Il percorso, lungo circa un chilometro, è contraddistinto dalla presenza del vecchio asse ferroviario (a tratti privi dell'infrastruttura in ferro e legno), un segno forte all'interno del paesaggio che ha pesantemente influenzato lo sviluppo ambientale ed antropico dell'area.

A tal proposito l'area è stata suddivisa in tre segmenti che rappresentano i tre differenti tipi di approccio progettuale.



Figura 2 – Individuazione dei tratti interessati dal progetto lungo la ferrovia dismessa

3.2.2.1 Tratto 1

Questo è il tratto privo del fascio binario in cui è riscontrabile solo il vecchio sedime della ferrovia; in relazione alle caratteristiche ambientali di questo tratto e in funzione della sua posizione rispetto al contesto paesaggistico oggetto di intervento l'azione di valorizzazione e fruizione di questo tratto viene strutturata su due livelli di priorità: il primo è dato dalla necessità di identificare questo luogo come "gate" di ingresso al sistema di percorso paesaggistico e il secondo è quello di consentire ai visitatori di poter scegliere se accedere al sistema direttamente verso il Mar Piccolo costeggiando la pineta Cimino o se accedere tramite il nuovo sistema ciclopedonale della ferrovia.

3.2.2.2 Tratto 2

Questo è il tratto privo del fascio binario in cui è riscontrabile solo il vecchio sedime della ferrovia; le caratteristiche prettamente antropizzate di questo tratto hanno evidenziato la necessità di agire e pensare come se si trattasse di un'area periurbana: il segno ferroviario in questo caso diventa l'elemento di separazione di un sistema costruito che non si serve di questo spazio, e che versa in stato di abbandono e degrado. L'intento progettuale nasce quindi dall'esigenza di restituire a questo vuoto il suo ruolo di asse ordinatore del piccolo complesso industriale, e allo stesso tempo di superare la condizione di "retro" di edifici a cui è stato sottoposto, attraverso la progettazione di un giardino lineare che si sviluppa attraverso l'alternanza di vasche verdi e pavimentazioni in ghiaia a granulometria fine e granulometria grossa.

3.2.2.3 Tratto 3

Questo è l'unico tratto in cui sono ancora ben visibili le tracce della vecchia ferrovia; la porzione di area che comprende questo tratto di asse ferroviario è quella che più di ogni altra è in fortissima relazione con il contesto naturale. Il suo sviluppo, attraverso un terrapieno che garantisce la planarità dei binari, crea una condizione in cui la quota del piano ferroviario è più alta rispetto al piano del resto del complesso naturale, creando così sia un forte segno di confine e limite

R.T.P.

MANDATARIA: arch. Riccardo Russo

MANDANTI: arch. G. Pozzi – dott.ssa G. Lubisco – dott. R. Labadessa – arch. F. Vaccaro – consulenti esterni: ing. U. Gallo



PROGETTO DEFINITIVO

all'interno del contesto paesaggistico sia un luogo di traguardi visivi verso il paesaggio circostante. Da qui nasce l'idea di creare lungo il percorso ciclopedonale delle terrazze panoramiche perimetrate da gabbionate metalliche che offrono la possibilità di godere della vista in quota del contesto paesaggistico ambientale del Mar Piccolo. A differenza del Tratto 1 e del Tratto 2 qui sono ancora presenti le rotaie in ferro e gli appoggi dei binari dell'ex Marina Militare, e a tal proposito quest'ultimi vengono reimpiegati per la creazione del piano di calpestio della pista ciclopedonale: il sistema scelto è quello del grigliato elettrosaldato Orsogril che attraverso piedini di appoggio in acciaio zincato ancorati sugli appoggi dei binari esistenti, costituiscono una soluzione sostenibile a livello ambientale sia per la sua reversibilità sia grazie anche alla possibilità, attraverso il grigliato metallico, di permettere alle specie vegetali di nascere contribuendo anche ad una maggiore permeabilità del suolo.



4. COERENZA DELL'INTERVENTO CON IL P.A.I.

Il Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Puglia (P.A.I.) è finalizzato al miglioramento delle condizioni di regime idraulico e della stabilità geomorfologica necessario a ridurre gli attuali livelli di pericolosità e a consentire uno sviluppo sostenibile del territorio nel rispetto degli assetti naturali, della loro tendenza evolutiva e delle potenzialità d'uso.

Il P.A.I. costituisce Piano Stralcio del Piano di Bacino, ai sensi dall'articolo 17 comma 6 ter della Legge 18 maggio 1989, n. 183, ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia.

Le finalità precedentemente descritte sono realizzate, dall'Autorità di Bacino della Puglia, mediante:

- a) la definizione del quadro della pericolosità idrogeologica in relazione ai fenomeni di esondazione e di dissesto dei versanti;
- b) la definizione degli interventi per la disciplina, il controllo, la salvaguardia, la regolarizzazione dei corsi d'acqua e la sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture, indirizzando l'uso di modalità di intervento che privilegino la valorizzazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del territorio;
- c) l'individuazione, la salvaguardia e la valorizzazione delle aree di pertinenza fluviale;
- d) la manutenzione, il completamento e l'integrazione dei sistemi di protezione esistenti;
- e) la definizione degli interventi per la protezione e la regolazione dei corsi d'acqua;
- f) la definizione di nuovi sistemi di protezione e difesa idrogeologica, ad integrazione di quelli esistenti, con funzioni di controllo dell'evoluzione dei fenomeni di dissesto e di esondazione, in relazione al livello di riduzione del rischio da conseguire.

Di seguito si riportano gli obiettivi del piano utilizzati per l'analisi di coerenza:

OBIETTIVI DEL P.A.I.	
OB. 1	Definizione del quadro di rischio idraulico ed idrogeologico in relazione ai fenomeni di dissesto evidenziati
OB. 2	Adeguamento degli strumenti urbanistico-territoriali
OB. 3	Apposizione di vincoli, l'indicazione di prescrizioni, l'erogazione di incentivi e l'individuazione delle destinazioni d'uso del suolo più idonee in relazione del diverso grado di rischio
OB. 4	Individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico ed ambientale, nonché alla tutela ed al recupero dei valori monumentali ed ambientali presenti
OB. 5	Individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinino rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione
OB. 6	Sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture con modalità di intervento che privilegino la conservazione e il recupero delle caratteristiche naturali del terreno

R.T.P.

MANDATARIA: [arch. Riccardo Russo](#)

MANDANTI: arch. G. Pozzi – dott.ssa G. Lubisco – dott. R. Labadessa – arch. F. Vaccaro – consulenti esterni: ing. U. Gallo



PROGETTO DEFINITIVO

OB. 7	Difesa e la regolazione dei corsi d'acqua, con specifica attenzione alla valorizzazione della naturalità dei bacini idrografici
OB. 8	Monitoraggio dello stato dei dissesti

Tabella 3 – Obiettivi del P.A.I.

Gli interventi previsti dal presente progetto perseguono, quindi, i seguenti obiettivi specifici:

OBIETTIVI SPECIFICI DEL PROGETTO	
OB. A	Tutelare e valorizzare l'area, garantendo un corretto equilibrio fra la salvaguardia delle peculiarità
OB. B	Promuovere uno sviluppo sostenibile dell'area attraverso interventi eco-compatibili
OB. C	Migliorare l'accessibilità e la fruibilità dell'area

Tabella 4 – Obiettivi specifici del progetto

	OB. 1	OB. 2	OB. 3	OB. 4	OB. 5	OB. 6	OB. 7	OB. 8
OB. A	☹️	☹️	☹️	😊	☹️	☹️	☹️	☹️
OB. B	☹️	☹️	☹️	😊	☹️	☹️	☹️	☹️
OB. C	☹️	☹️	☹️	😊	☹️	☹️	☹️	☹️

Tabella 5 – Matrice di coerenza tra gli obiettivi del progetto e quelli generali del P.P.T.R.

Dall'analisi della precedente tabella in cui gli obiettivi del P.A.I. sono stati messi in relazione con le previsioni progettuali previste **non si evince alcuna incompatibilità** tra quest'ultime ed i principi e le prescrizioni indicate.



5. COMPATIBILITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI DEL P.A.I.

È stata effettuata la verifica delle interferenze tra gli interventi previsti dal progetto ed il sistema delle tutele individuato dagli elaborati del P.A.I.



Figura 6 – Individuazione delle interferenze tra gli interventi e la disciplina del P.A.I.

Alcuni interventi sono localizzati in prossimità di due aste del reticolo idrografico; per tali aste non è stato individuato **l'alveo in modellamento attivo e le aree golenali**, né tantomeno aree a pericolosità idraulica, pertanto le norme del Piano si applicano alla porzione di terreno a distanza planimetrica, **sia in destra che in sinistra, dall'asse del corso d'acqua, non inferiore a 75 m.**

Gli interventi in tali aree consistono in:

- riqualificazione ed ampliamento dei nuclei di pineta;
- riutilizzo del sedime della ferrovia dismessa per la realizzazione di un percorso ciclopedonale;
- manutenzione e miglioramento dei sentieri esistenti (in alcuni tratti tramite la posa in opera di tavolati per camminamenti sopraelevati in tavole di legno).

Come previsto dall'art. 6 delle N.T.A. del P.A.I., gli interventi previsti dal progetto non comportano alterazioni morfologiche o funzionali ed un apprezzabile pericolo per l'ambiente e le persone e non rientrano tra quelli ritenuti non ammissibili elencati al comma 3 del medesimo articolo.



PROGETTO DEFINITIVO

Alcuni interventi ricadono all'interno della **fascia di pertinenza fluviale**, non arealmente individuata, per le predette aste del reticolo idrografico.

In tali fasce si applica la disciplina di cui all'art. 10 delle N.T.A. del P.A.I. e nello specifico nella porzione di terreno, sia in destra che in sinistra, contermina all'area golenale, come individuata all'art. 6 comma 8, di ampiezza comunque non inferiore a 75 m.

Gli interventi ricadenti all'interno di tali perimetrazioni sono i medesimi sopraelencati. All'interno delle fasce di pertinenza fluviale sono consentiti tutti gli interventi previsti dagli strumenti di governo del territorio.

In conclusione, visto che gli interventi di progetto non comportano la realizzazione di nuove opere e/o manufatti nelle aree interessate dalla disciplina del P.A.I., ma sono finalizzati unicamente al recupero naturalistico ed ambientale ed al miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità dell'area, gli stessi si ritengono compatibili con quanto previsto dalle N.T.A. del P.A.I.

A tal proposito, visto che il progetto riguarda, per lo più, l'utilizzo e la fruizione (disciplinati dalla normativa in materia di Protezione Civile) delle aree d'intervento, sarà cura del Comune di Taranto predisporre o adeguare il proprio Piano di Protezione Civile, tenendo conto delle criticità individuate dal P.A.I. ed indicando nello stesso Piano le condizioni di utilizzo delle aree, con particolare riferimento all'adozione di idonei sistemi di allertamento e di opportuni provvedimenti che garantiscano la sicurezza dei fruitori delle aree.



PROGETTO DEFINITIVO

6. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Gli interventi di riqualificazione ambientale, oggetto della presente relazione, risultano compatibili con gli indirizzi di tutela individuati dal P.A.I., in quanto orientati alla salvaguardia e valorizzazione dell'attuale assetto dell'area naturale.

Giova evidenziare che l'attuazione degli interventi, risolve la conservazione della biodiversità attraverso la rinaturalizzazione e salvaguardia delle aree, migliorando la fruizione complessiva del contesto di intervento.

Bari, lì 10/05/2022

Per conto dell'RTP

arch. Riccardo Russo



R.T.P.

MANDATARIA: [arch. Riccardo Russo](#)

MANDANTI: arch. G. Pozzi – dott.ssa G. Lubisco – dott. R. Labadessa – arch. F. Vaccaro – consulenti esterni: ing. U. Gallo