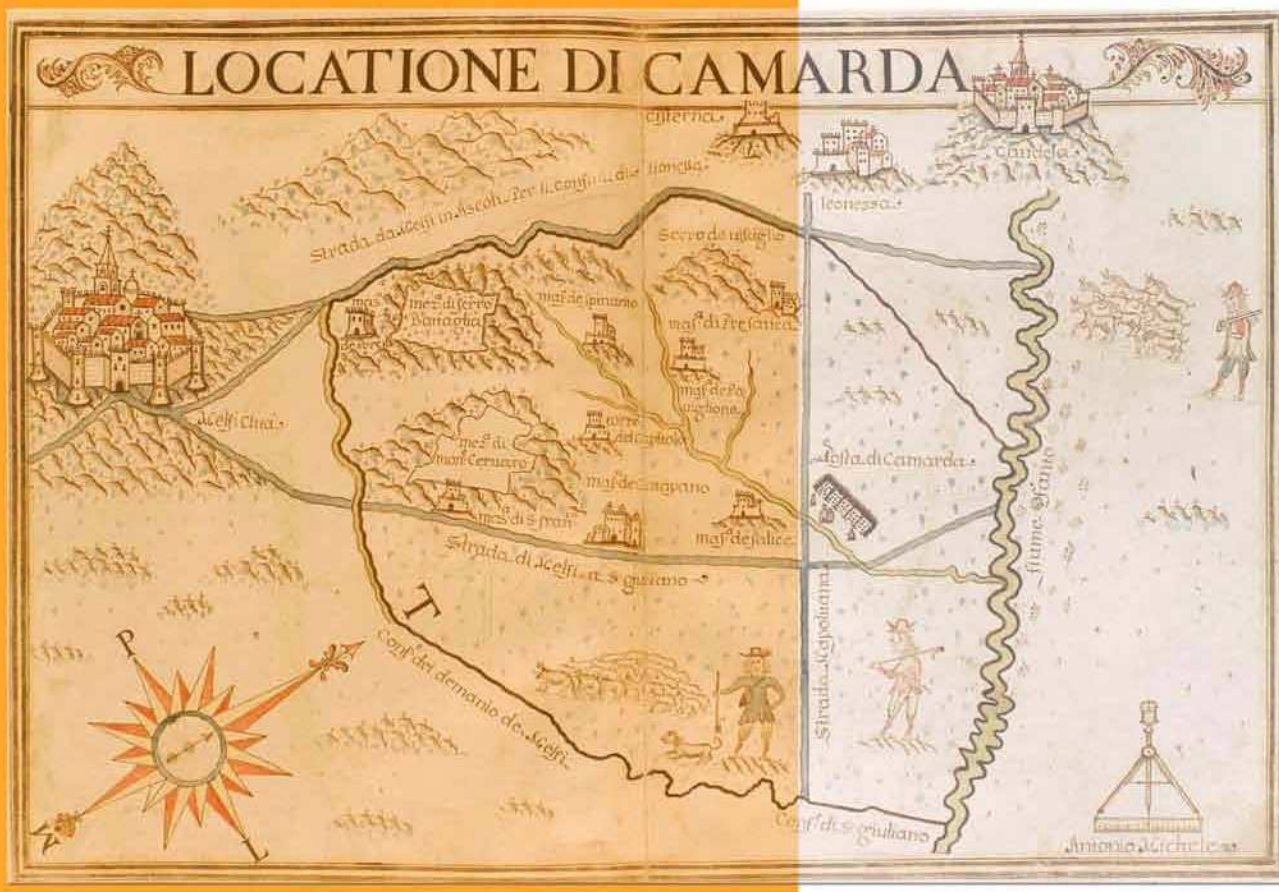
Comune di
CANDELA
Assessorato all'urbanistica

PIANO COMUNALE DEI TRATTURI

ai sensi della LEGGE REGIONALE 23 DICEMBRE 2003, n. 29
"Disciplina delle funzioni amministrative in materia di tratturi"



Il responsabile del settore tecnico

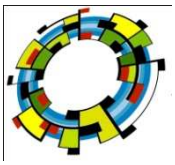
Ing. Beniamino Lamanna

Ottobre 2012

RELAZIONE TECNICA DI VARIANTE - NTA

Consulenza ed elaborazione
Arch. Antonio Demaio
Via delli Carri, 48 - Foggia

Progetto
ARCH. ANTONIO DEMAIO



Elaborazione dati
VEGA sas
Via delli Carri, 48
71100 Foggia
Tel. Fax 0881756251
e-mail:
info@studiovega.org

RELAZIONE DI PROGETTO VARIANTE

La presente Variante al Piano Comunale dei Tratturi (PCT), redatto ai sensi dell'art. 2 comma 3 della Legge Regionale n. 29 del 23 Dicembre 2003, ed approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. _____ dell'_____ è resa necessaria a seguito della proposta progettuale per la realizzazione di un Terminal Autobus – snodo interregionale da parte del Comune, quale opera pubblica infrastrutturale finanziata in ambito CIPE. Tale variante in particolare comporta la riclassificazione, ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 29 del 23.12.2003, dell'area proposta a Terminal dalla Categoria C) alla Categoria B) al fine di consentire al Comune di disporre dell'area di proprietà Regionale a a Titolo non oneroso in quanto l'opera da realizzarsi è di pubblica utilità già prevista Progetto di Piano del PCT approvato nel ____.

Va ricordato che l'originario Piano Comunale dei Tratturi è stato licenziato favorevolmente nella Conferenza di Servizi dell'____ e con i pareri favorevoli, esplicitamente espressi, dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le Province di Bari, Barletta –Andria-Trani e Foggia e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologigi della Puglia.

Il PCT si basa sulle conoscenze del territorio tratturale ed è costituito dai seguenti elaborati:

1. RELAZIONE STORICA E DI PROGETTO
2. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE
3. ELABORATI GRAFICI

ANALISI

Tav. 1A INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La Puglia e la sua rete Tratturale

Tav. 2A INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La provincia di Foggia e i Tratturi nel territorio Candelese

Tav. 3A IL PUTT/P PUGLIA

La vincolistica paesaggistica nel territorio di Candela - AMBITI TERRITORIALI ESTESI

Tav. 4A IL PUTT/P PUGLIA

La vincolistica paesaggistica nel territorio di Candela - AMBITI TERRITORIALI DISTINTI

Tav. 5A IL TRATTURO REGIO "Pescasseroli – Candela"

Uso e proprietà del suolo demaniale

Tav. 6A I TRATTURELLI "Cervaro-Candela-San'Agata" – "Foggia-Ordona-Lavello"

Uso e proprietà del suolo demaniale

Tav. 7A IL TRATTURO REGIO "Pescasseroli – Candela"

Stato di fatto e rapporto con la strumentazione urbanistica vigente

Tav. 8A I TRATTURELLI "Cervaro-Candela-San'Agata" – "Foggia-Ordona-Lavello"

Stato di fatto e rapporto con la strumentazione urbanistica vigente

PROGETTO

Tav. 1P I TRONCHI ARMENTIZI

Le aree del Piano e il regime di tutela

Tav. 2P IL TRATTURO REGIO "Pescasseroli – Candela"

Gli indirizzi e la zonizzazione del Piano

Tav. 3P I TRATTURELLI "Cervaro-Candela-San'Agata" – "Foggia-Ordona-Lavello"

Gli indirizzi e la zonizzazione del Piano

Tav. 4P IL TRATTURO REGIO "Pescasseroli – Candela"

Il progetto di riqualificazione e valorizzazione

La presente Variante è costituita dai seguenti elaborati:

- Relazione di Piano;

- Tav. 1P BIS - I TRONCHI ARMENTIZI

Le aree del Piano e il regime di tutela

Tav. 2P BIS - IL TRATTURO REGIO "Pescasseroli – Candela"

Gli indirizzi e la zonizzazione del Piano

Tav. 3P BIS - IL TRATTURO REGIO "Pescasseroli – Candela"

Tipologia di alienazione delle aree armentizie

La presente variante conferma integralmente tutti gli elaborati del Piano Comunale dei Tratturi, così come approvato dal C.C. con la sola integrazione degli elaborati di cui sopra che sostituiscono le indicazioni originarie con quelle della presente variante e che in sostanza riguardano il "TRATTURO 7 – PESCASSEROLI-CANDELA".

Qui di seguito si riporta gli obiettivi e la coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale in materia di Mobilità e salvaguardia dell'Ambiente e del Paesaggio:

1. OBIETTIVI

Il Terminal degli autobus a scala Interregionale di Candela è un'infrastruttura di vitale importanza per lo scambio di persone e/o merci tra le due sponde dei Mari (Adriatico e Tirreno) di cui l'A16 è l'infrastruttura di collegamento. Infatti tale Nodo si inserisce nella pianificazione nazionale dei trasporti con eguale importanza al Nodo di Interscambio di Acerra per l'alta Capacità.

Attualmente tutte le attività tipiche di un Terminal vengono effettuate in una stazione di servizio carburanti, non adatta allo svolgimento di servizi e spazi per tipici del Nodo di interscambio.

La realizzazione del Terminal offre una risposta alle problematiche suesposte in quanto:

- crea uno spazio efficiente di snodo merci/persone tra la SS. 605 e il Casello Autostradale di San Candela senza interessare la viabilità urbana;

- pone le condizioni per la realizzazione di un nodo di interscambio Ferro-gomma a favore di tutti comuni dell'area meridionale della provincia di Foggia.

2. COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE VIGENTE

2.1 Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)

Gli obiettivi generali per il sistema dei trasporti, definiti dal PTCP, sono così sintetizzabili:

- *porre efficacemente in relazione la provincia di Foggia con lo spazio euro mediterraneo e con le regioni limitrofe;*
- *cooperare allo sviluppo e al sostegno del sistema economico provinciale e alla sua competitività con particolare riferimento ai settori e alle filiere trainanti;*
- *realizzare un sistema coordinato e integrato del trasporto pubblico locale che garantisca le esigenze di mobilità interna nell'ottica della riduzione delle esternalità e a sostegno della coesione sociale;*
- *promuovere la logistica e l'intermodalità nel trasporto merci;*
- *elaborare un progetto sviluppabile per fasi che costituisca un punto di riferimento per la pianificazione settoriale della Provincia (PPB e PTVE) e dei Comuni (PUM e PGTU);*
- *contribuire alla tutela e alla valorizzazione ambientale.*

Tali obiettivi di carattere generale sono ulteriormente declinabili in una serie di obiettivi specifici sulla base delle peculiarità, criticità e potenzialità del territorio. In particolare, per quanto riguarda il settore del ***trasporto stradale*** *è necessario:*

- *adeguare e mettere in sicurezza la viabilità di connessione con le province limitrofe con particolare riferimento a quelle dell'entroterra appenninico in modo rendere competitivi in termini di accessibilità i servizi di eccellenza di rango sovraprovinciale che il territorio è in grado di offrire (porto di Manfredonia, Interporto di Cerignola, Università,...);*
- *realizzare, in ambito provinciale, una rete stradale caratterizzata da continuità funzionale, adeguati standard di sicurezza e leggibilità;*
- ***innalzare la qualità della progettazione stradale in ambiti a particolare valenza ambientale in funzione della tutela e della valorizzazione paesaggistica dei luoghi attraversati e della corrispondenza delle caratteristiche della viabilità alle componenti di mobilità prevalenti;***
- ***promuovere l'integrazione verticale nelle politiche di gestione della mobilità tra Provincia e Comuni con particolare riferimento a quelli tenuti a redigere PUT e PUM.***

Lo sforzo principale del PTCP è quello di adeguare e potenziare la rete stradale in ambito provinciale secondo un approccio sistemico che, rifuggendo la tendenza al localismo, inquadri ogni esigenza rappresentata dai territori in uno scenario complessivo capace di dare maggiore forza alle singole previsioni.

Uno dei temi su cui si registra il maggior ritardo è infatti forse la messa in relazione del sistema della viabilità, e dunque del trasporto stradale delle merci, con la logistica e l'intermodalità.

2.2 Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)

Il PRT si propone, tra gli obiettivi generali, di:

- ***"adottare un approccio improntato alla co-modalità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture** e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzio-ne delle esternalità";*
- ***"configurare una rete di infrastrutture e servizi** sulla base di criteri di selezione delle priorità, **che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione** nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale";*
- ***"strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori";***

*Tra gli obiettivi specifici, quello di **"migliorare l'accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica"** risulta particolarmente coerente con il progetto descritto.*

*Il PRT prevede inoltre, tra le linee di intervento in materia di trasporto stradale, l'adeguamento delle **caratteristiche geometrico-funzionali** della rete in rapporto ai livelli di traffico attesi (e sulla base della gerarchia attribuita), e per quanto riguarda il trasporto delle merci, la realizzazione di interventi di **adeguamento/potenziamento della rete di collegamento regionale/nazionale** con particolare riferimento alle direttrici trasversali interregionali per un efficiente accessibilità verso porti, aeroporti e distretti produttivi pugliesi. Inoltre, tra gli elementi della rete di interesse regionale figurano gli assi ordinatori di sistemi territoriali a valenza strategica tra cui è possibile certamente annoverare la SR1.*

2.3 Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)

*Il QSN ha declinato l'obiettivo generale **"Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo"** della Priorità **"Reti e collegamenti per la mobilità" in** tre obiettivi specifici che sono stati definiti anche in relazione ai livelli amministrativi più idonei per la loro attuazione: "nazionale per l'obiettivo specifico 6.1.1 "Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea", in considerazione della sua natura "sistemica", **regionale** per gli obiettivi specifici 6.1.2 "Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana" e **6.1.3. "Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e***

promuovere modalità sostenibili"*'(...). Di conseguenza il PO Puglia è dedicato all'attuazione degli obiettivi specifici 6.1.2 e 6.1.3, potendo contribuire all'obiettivo 6.1.1 esclusivamente "in relazione alle proprie specificità territoriali, in funzione complementare ed integrativa rispetto al Programma Nazionale, assicurando, nel complesso, il rispetto della ripartizione fra modalità prevista per il PON".*

Il Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013) individua all'interno ***dell'asse V "Reti e collegamenti per la mobilità",*** *che si ponte come priorità il* ***rafforzamento dei fattori di attrattività del territorio migliorando l'accessibilità e l'interconnessione regionale e sovraregionale garantendo servizi di qualità e salvaguardando le potenzialità ambientali,*** *l'obiettivo specifico (n. 4) di* ***"garantire l'interconnessione tra aree produttive, sistemi urbani, reti principali e nodi logistici e di trasporto, privilegiando la modalità ferroviaria e l'intermodalità".***

L'obiettivo specifico 4 sarà conseguito attraverso la ***realizzazione in ambito urbano e regionale gli interventi infrastrutturali necessari al completamento delle connessioni tra reti ferro-stradali principali e nodi logistici e di trasporto, minimizzando gli impatti ambientali e sul territorio*** *(obiettivo operativo 4a).*

2.4 Raccordo e coerenza con Programma Attuativo Regionale FAS 2007/2013

La Regione Puglia attraverso il proprio Piano Regionale Trasporti ha definito il quadro complessivo degli interventi sulla rete multimodale di interesse regionale con l'obiettivo di coniugare, garantendo la piena sintonia e ogni possibile sinergia, gli interventi già individuati dal Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità" e dal Programma Attuativo FAS Nazionale (che rivestono carattere di programmazione sovraordinata a livello nazionale), nonché dal Programma Operativo regionale FESR - i quali costituiscono l'armatura prioritaria di base propedeutica rispetto a qualunque ulteriore azione infrastrutturale – in modo da offrire lo scenario degli interventi aggiuntivi ed integrativi su cui concentrare le risorse dei fondi FAS. Ciò consentirà di coordinare rispetto a questo scenario tutta l'ulteriore programmazione a livello locale da concordare con enti locali e soggetti gestori delle reti.

L'obiettivo specifico dell'asse V del PAR è, coerentemente con gli obiettivi di Asse del PO FESR:

contribuire, per quanto attiene il livello regionale, a colmare il gap della Puglia rispetto al territorio nazionale in termini di accessibilità territoriale e di mobilità di merci e persone, sempre perseguendo uno sviluppo sostenibile dal punto di vista sociale, ambientale ed economico.

In conformità con quanto definito nel QSN, il PO regionale FESR ed il PAR agiscono in relazione agli obiettivi che la programmazione nazionale ha valutato come "di valenza regionale" e si pone in modo complementare rispetto al PON Reti e Mobilità ed al Programma attuativo FAS nazionale. In tale prospettiva, che vede la copertura delle priorità infrastrutturali "di valenza nazionale" garantita dalla programmazione degli interventi che riguardano la Puglia già previsti nella programmazione sovraordinata, nell'ipotesi che tali Programmi vengano confermati, e nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà, gli obiettivi operativi che il PAR si pone sono i seguenti:

a) Migliorare la rete stradale dell'accessibilità regionale principale e secondaria e della viabilità locale

b) Migliorare i servizi di trasporto pubblico a livello regionale attraverso l'integrazione e ladiversificazione dell'offerta

c) Potenziare il trasporto marittimo ed aeroportuale

*Nello specifico, la linea d'intervento FAS - **5.5** - **Miglioramento della viabilità stradale regionale** prevede le seguenti tipologie di attività:*

a) interventi sulla rete d'interesse regionale individuata ai sensi dell'Articolo 10 della L.R. 16 del2008, per il miglioramento dell'accessibilità territoriale ai poli funzionali a valenza regionale e ai nodi intermodali.

b) interventi sulla rete stradale d'interesse regionale individuata ai sensi dell'Articolo 10 della L.R.16 del 2008 per contrastare la marginalizzazione delle aree più svantaggiate in ambito regionale;

c) Interventi per la realizzazione di nodi di interscambio gomma-ferro in corrispondenza delle stazioni di interscambio del servizio ferroviario regionale individuate ai sensi dell'Articolo 18 della L.R. 16 del2008, in sintonia con l'articolo 19 comma 1 lettera h della LR 16 del 2008.

2.5 Protocollo di Intesa Comune - Provincia

E' stato avviato un protocollo di intesa tra il Comune di Candela e la Provincia di Foggia – Settore Assetto del Territorio, al fine di sviluppare in modo integrato la progettazione del Terminal con il progetto di Valorizzazione del Tratturo Pescasseroli-Candela, quale intervento del Piano Operativo Integrato del PTCP della Provincia di Foggia.

3. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI DI VARIANTE

Le aree interessate dalla suddetta variante corrispondono alle seguenti aree urbanistiche:

a) area Terminal autobus

Tale area classificata urbanisticamente come Zona a Servizi del Traffico (ST1) verrà riclassificata, ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 29 del 23.12.2003 dall'attuale Categoria C) alla Categoria B) della presente variante;

b) aree antistanti l'uscita del casello autostradale

Ai fini del miglioramento della viabilità di ingresso e di uscita dall'Autostrada, parte delle aree urbanistiche classificate come Zona a Servizi del Traffico (ST1) e Zona Artigianale (D), verranno riclassificate, ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 29 del 23.12.2003 dall'attuale Categoria C) alla Categoria B) della presente variante;

c) area artigianale D2

In coerenza con quanto riportato nel piano vigente rispetto ad altre aree classificate urbanisticamente come zone D (es. D1 è classificata come cat. C) viene riclassificata , ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 29 del 23.12.2003 dall'attuale Categoria B) alla Categoria C) della presente variante;

d) area annessa

L'area annessa di rispetto dall'area di pertinenza (originaria consistenza), di cui all'art. 27 della NTA viene estesa ad una fascia pari a 30 mt su ambo i lati dal limite delle aree armentizie.

In tale fascia di rispetto si applica il regime di tutela di cui all'art. 28 delle NTA ad esclusione delle aree contermini del tratturo che interessano le zone territoriali omogenee (ZTO) classificate nelle categorie "B" e "C" di cui all'art. 2 della L.R. n. 29/2003.

e) Nuova sottozona "ST3" Zone a Servizio del Traffico

La nuova sottozona prospiciente al piazzale antistante alla stazione ferroviaria, in coerenza con le finalità del Piano approvato, viene rizonizzata dall'attuale denominazione "RS – Rispetto stradale" in "ST3 – Zone a servizio del traffico" e pertanto si applica l'art.21 delle NTA vigenti con gli stessi parametri urbanistici delle Sottozone "ST1" e "ST2".

Candela ottobre 2012

Il Tecnico

Arch. Antonio Demaio