



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 184 del 19/12/2012

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 27 novembre 2012, n. 2494

Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n0267/2000 avanzata dalla Società "SUDAREA s.r.l." per la realizzazione di un edificio multipiano con destinazione ad autorimessa con annessa attività commerciale e terziaria, ubicato alla via Capruzzi in Bari.

L'Assessore Regionale alla Qualità del Territorio Prof.ssa Angela Barbanente, sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile della P.O. e confermata dal Dirigente di Servizio Urbanistica, riferisce quanto segue.

In data 01.12.2010 il Direttore della Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata del Comune di Bari con nota n. 287010 ha indetto per il giorno 13.01.2011 apposita conferenza di servizi al fine di verificare la possibilità di sottoscrivere con la Regione l'accordo di programma, ex art.34 del D.Lgs. n0267/2000, per la realizzazione di un edificio multipiano con destinazione ad autorimessa con annessa attività commerciale e terziaria, ubicato alla via Capruzzi allegando nel contempo la documentazione scritta presentata dalla Società "SUDAREA s.r.l." unitamente alla relazione istruttoria d'ufficio.

Con successiva nota prot. n°309244 del 29.12.2010 il Sindaco del Comune di Bari ha richiesto al Presidente della Regione Puglia, in relazione al riconosciuto interesse generale alla realizzazione dell'intervento proposto dalla Società "SUDAREA s.r.l.", la stipula di un accordo di programma, ai sensi e per gli effetti dell' art. 34 del D. Lgs. N. 267/2000.

Dalla predetta relazione istruttoria, allegata alla nota comunale n. 287010/2010 si rileva testualmente quanto di seguito si riporta:

“1. PREMESSA

Con istanza prot. n° 108397 del 24.04.09 la Società "Sudarea s.r.l." con sede in Bari legalmente rappresentata dal dott. S. Matarrese unitamente ai Sigg. A. Bellino, P.T. Romito, R. Romito, O. Sallustio, B. Sallustio e D. Mariani nella Loro qualità di proprietari dei suoli siti in Bari (in catasto F. 31 p.IIe n° 435, 436) alla via Capruzzi in prossimità dell'incrocio con la via E. Mola, hanno richiesto l'attivazione della procedura di cui all'art. 34 del D.Lgs. n0267/2000 finalizzata alla realizzazione di un edificio multipiano con destinazione autorimessa ed annesse attività terziarie-commerciali.

Nell'ambito della preliminare verifica generale di fattibilità urbanistica ed edilizia dell'intervento anche tenuto conto della prossimità delle aree interessate dal proposto intervento alle aree ferroviarie del Nodo di Bari, in data 23.09.09 prot. n°228504, sono stati richiesti preliminari pareri e/o osservazioni di competenza rispettivamente alla RFI-Direzione Territoriale (anche in merito alla verifica delle distanze dalle rotaie ai sensi del DPR 753/80) ed alla Ripartizione Mobilità e traffico (in merito alla compatibilità con la pianificazione di settore relativa al traffico e/o ai parcheggi).

A seguito di Raccomandata A.R. da parte di RFI, prot. UA del 24.11.2009, il proponente comunicava la

reiterazione della richiesta con inoltro della documentazione completa richiesta ed in data 17.03.2010, ns. prot. 80132 del 26.03.2010 trasmetteva ricezione del parere di compatibilità, emesso da RFI, relativamente alla realizzazione dell'autorimessa multipiano "... (omissis) con gli interventi connessi alla soppressione del P.L al km. 694+234, a condizione che venga recepita la soluzione progettuale del sottopasso ferroviario ciclopedonale che si allega e che tale soluzione sia formalmente approvata dagli Enti Territoriali preposti...". Nella stessa nota RFI precisava comunque la subordinazione dell'intervento alla concessione in deroga di cui all'art.60 del DPR 753/80 "... previo sottoscrizione di apposito Atto di Servitù ed alla preventiva realizzazione del suddetto sottopasso...". Peraltro, nell'ambito delle opere relative alla soppressione dei P.L.- Nodo di Bari in data 12.05.2010 con prot BA/A00015/P/2010/0002614, la Direzione di RFI richiedeva convocazione di C.d.S. da parte dell'A.C. proprio in relazione alle opere sostitutive del P.L. al km. 694+234 (via E. Mola) secondo le prescrizioni segnalate nella predetta nota e così come concordate nel tavolo Tecnico del 18.02.2010 tenutosi presso la sede di R.F.I. S.p.A. di Bari.

In data 04.08.2010 prot. n0190529, la Ripartizione Mobilità Urbana/Settore Traffico trasmetteva parere di compatibilità della proposta progettuale con la pianificazione e/o programmazione di settore in quanto, nell'ambito della pregressa pianificazione (Piano Urbano Parcheggi, Piano Generale del Traffico) si prevedeva intervento per la realizzazione di parcheggio lungo la via Capruzzi per un totale di 2000 p.a. nell'ambito di area più estesa comunque comprensiva delle particelle interessate dalla proposta.

2. LA FASE ISTRUTTORIA

La proposta progettuale insiste in parte su area tipizzata "viabilità di P. R. G." in parte su area tipizzata "verde pubblico - verde di quartiere" per una estensione totale di 2.280 mq. ca; si precisa che tale area risulta già compresa nel Piano Urbano Parcheggi - Variante al P.R. G. ai sensi dell'art. 6 della L. 122/89. approvato con Del. G.M 97/91 e Del. G.M 33/92 nonché nel successivo Piano Generale del Traffico Urbano approvato con Del. G.M 160/03.

In particolare si prevede la realizzazione di un edificio multipiano con destinazione autorimessa ed annesse attività terziarie-commerciali per complessivi n° 10 livelli praticabili di cui n° 2 interrati articolato come segue:

- II° piano interrato (Q. - 6.00 m) destinato a parcheggi e corpi di collegamento e distribuzione per un totale di n° 56 stalli;
- I° piano interrato (Q. - 3.00 m) destinato a parcheggi e corpi di collegamento e distribuzione per un totale di n° 51 stalli;
- Piano terra (Q. + 0,00 m) destinato agli ingressi e alle uscite carrabili e pedonali, alla galleria di collegamento pedonale coerentemente alla soluzione RFI per la soppressione del PL di via E.Mola e a n° 2 locali commerciali con superficie lorda di mq. 1.253 ca. complessiva;
- Piano primo (Q. + 4.00 m) destinato ad uffici.
- Piano secondo (Q. + 7. 60m) destinato in gran parte a parcheggi per un totale di n° 37 stalli ed in parte ad uffici;
- Piano terzo (Q. +10.60 m)) destinato in gran parte a parcheggi, per un totale di n° 37 stalli ed in parte ad uffici;
- Piano quarto (Q. +13.60 m) destinato a parcheggi per un totale di n° 31 stalli;
- Piano quinto (Q. + 16. 60m) destinato a parcheggi per un totale di n° 37 stalli;
- Piano sesto (Q. + 19.60m) destinato a parcheggi per un totale di n° 24 stalli;
- Piano settimo (Q. +22.60m) destinato a parcheggi per un totale di n° 24 stalli con sovrapposti elementi modulari "di copertura" costituiti da pannelli fotovoltaici..

Da un punto di vista architettonico il progetto, al fine di mitigare l'impatto della tipologia edilizia tipica dei parcheggi in elevazione rispetto al contesto urbano d 'inserimento, propone lungo la via Capruzzi un prospetto caratterizzato da un sistema di facciata composto da elementi verticali traslucidi e multicolore del tipo "U-glass "che oltre a svolgere il ruolo estetico desiderato, assolvono alle funzioni tecniche

richieste dalle destinazioni d'uso.

La sistemazione delle aree esterne prospicienti le viabilità pubbliche prevede oltre alla sistemazione delle viabilità veicolari e pedonali e l'inserimento di essenze arboree con cerchiature lungo la via Capruzzi, uno specifico allargamento della sede pedonale in prossimità della galleria di collegamento tra le vie Dieta di Bari e Capruzzi convenuta con RFI che avrà le seguenti caratteristiche tecniche:

- larghezza interna utile pari a m. 3,00;
- altezza variabile con media di m. 3,00 e minima di m. 2,40;
- sviluppo lineare di 40,00 m ca., con pendenza max. 8% e piattaforme orizzontali ogni 10 m. in osservanza della normativa per il superamento delle barriere architettoniche;
- illuminazione naturale e artificiale, spazi pubblicitari e vetrine espositive lungo le pareti laterali in muratura.

Esaminata l'istanza, si riporta quanto segue:

Da un punto di vista urbanistico, pur trattandosi d'intervento in relazione alla realizzazione dei parcheggi conforme alla destinazione di zona a causa della permanenza del vincolo conformato riverente dal P.U.P. - Variante al P. RG. ai sensi dell'art. 6 della L. 122/89, il progetto presentato dovrà essere specificatamente approvato in variante secondo la procedura di cui all'art. 34 del D.Lgs. 267/2000 sia in quanto parzializzato alle sole particelle di proprietà dei richiedenti sia in quanto ospitante attività terziarie - commerciali nonché a servizi della residenza (sulla parte oggetto di cessione).

Da un punto di vista edilizio l'intervento risulta conforme fatta salva l'acquisizione di tutti i restanti pareri di conformità alle vigenti norme in materia di igiene, sicurezza e conformità impiantistica.

Pertanto in linea tecnica non emergono elementi ostativi all'avvio della procedura di cui all'art. 34 del D.Lgs. 267/2000.

3. L'ACCORDO DI PROGRAMMA

L'accordo di programma è senza oneri a carico del Comune di Bari né di altri soggetti pubblici. Ai fini del perseguimento dell'interesse pubblico, con tale Accordo di Programma si ravvisano le seguenti finalità:

Incrementare il numero di parcheggi nel Quartiere Madonnella del Comune di Bari, come da Piano Parcheggi, Variante al PRG ai sensi dell'art. 6 della L. 122/89, approvato con delibera n. 97 del 25/03/1991 e successiva delibera della G.M. n. 33 del 31/01/92, nonché del successivo Piano Generale del Traffico Urbano approvato con delibera di Giunta Comunale n. 160 del 12/09/2003.

Il conseguimento degli effetti dell'accordo di programma consente l'insediamento in un'area attualmente con destinazione d'uso "verde di quartiere" e "viabilità" di realizzare un edificio multipiano che comprende attività terziarie - commerciali in aggiunta ai parcheggi ed ai servizi alla residenza destinati in compensazione al Comune di Bari.

Tali spazi potranno essere messi a disposizione della Circoscrizione così come espresso dalla stessa per via breve.

In merito alla valutazione economica in fase preistruttoria si è analizzata la documentazione presentata dalla Società SUDAREA srl e ALTRI per determinare il rapporto costi/benefici tra pubblico/privato. Dall'analisi effettuata sono stati definiti i seguenti parametri valutativi:

Parcheggi: il valore di mercato dei parcheggi che verranno realizzati in base all'analisi dell'area e della tipologia di intervento vengono così stimati:

- Box euro 35.000
- Parcheggi coperti euro 24.000
- Parcheggi scoperti euro 18.000

Commerciale/terziario: per determinare il valore delle superfici a destinazioni d'uso terziario/direzionale e commerciale si stimano coerenti i prezzi di mercato indicati dalla società proponente (2.650 a/mq per le sup. con destinazione ad uffici e 2.600a/mq per il commerciale),

Costi dell'iniziativa: l'analisi economica presentata dalla società proponente fornisce una dettagliata descrizione dei costi di costruzione:

Costo ipotizzato costruzione Parcheggi

a/mq 525 X 13.843 mq = 7.267.644 a

Costo ipotizzato costruzione Uffici

a/mq 1.071 X 1.891 mq = 2.025.277a

Costo ipotizzato costruzione Commerciale

a/mq 1.080 X 1.253 mq = 1.353.121 a

Costo ipotizzato sist. Esterne Via Capruzzi

a/mq 110 X 320 mq 35.200a

Costo ipotizzato sist. Esterne Via Tunisi

a/mq 110 X 353 mq 38.830 a

Costo ipotizzato galleria 387.009 a

TOTALE 11.107.081 a

Sinteticamente, da un punto di vista economico, l'Accordo di Programma può essere così schematizzato:

- Totale Ricavi Società

Proponente euro 15.162.670

- Totale costi Società Proponente euro 11.107.081

TOTALE VANTAGGIO ECONOMICO

PRIVATO euro 4.055.589

- Valore beni ceduti al COMUNE

DI BARI: euro 1.061.030

TOTALE VANTAGGIO ECONOMICO

PUBBLICO euro 1.061.030""

Con nota n. 23303 del 31.01.2011 il Direttore della Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata del Comune di Bari nel trasmettere copia del verbale della seduta di Conferenza di Servizi tenutasi in data 13.01.2011 comunicava l'aggiornamento della stessa al 15.02.2011.

Dal verbale della seduta del 13.01.2011 si rileva testualmente quanto segue:

""In data 13.01.2011, alle ore 10.00, sono convenuti presso il Palazzo di Città in sala Consigliare con sede in corso Vittorio Emanuele II n.84, i rappresentanti delle Amministrazioni e di altri soggetti pubblici interessati, i cui nominativi, previa verifica delle deleghe, sono indicati negli allegati.

Per RFI Spa -Ing. Quaglio Claudio; Ing. Roberto Pagone;

Per il Comune di Bari - Assessorato all'Urbanistica - Arch. Anna Maria Curcuruto; Per la SudArea srl - Ing. Salvatore Matarrese

Per la ASL.BA - Geom. Giuseppe Di Gioia (che consegna parere favorevole scritto)

Per i VVFF. Assenti (a seguito della comunicazione del Comando prot. 32785 del 14/12/10 la Società Sudarea trasmette copia del parere relativo al progetto rilasciato il 10/04/08 e successiva comunicazione del 16/10/20 10 per avvio del procedimento a completamento della variante apportata per sottopasso)

Funge da segretario verbalizzante:

Ing. Donald Lamberti - Comune di Bari

Presiede la Conferenza di Servizi: Arch. Arma Maria Curcuruto

Sono assenti i Rappresentanti delle tre Direzioni Regionali convocate.

L'ing. Giordano dell'Ass. Urbanistico Regionale, consultato telefonicamente fa sapere che farà pervenire una nota interlocutoria in merito.

Si procede comunque alla illustrazione del progetto evidenziando le relazioni con i lavori previsti da RFI per l'eliminazione del passaggio a livello di Via Mola.

Si concorda nell'evidenziare il vantaggio agli utenti fornito dalla galleria, che attraversa l'edificio proposto, in relazione alle opere di sottopasso sotto il profilo dell'inserimento, del decoro urbano e di una migliore mobilità. L'ing. Quaglio per quanto di competenza, nel ribadire l'interesse alla realizzazione dell'intervento e all'inclusa galleria di collegamento, esprime parere favorevole a condizione che RFI possa per l'intervento di sua competenza disporre delle aree private necessarie per la realizzazione dell'attraversamento dall'Estramurale Capruzzi alla ferrovia per la soppressione del passaggio a livello di Via Mola.

La Sudarea srl proprietaria delle aree confinanti la sede ferroviaria al fine di consentire la realizzazione dell'edificio così come proposto, dichiara la disponibilità all'occupazione temporanea delle suddette aree e offre la possibilità di realizzare un collegamento provvisorio nelle more di realizzare la galleria di collegamento nei termini e nei modi da definire in fase di definizione del progetto esecutivo da parte di RFI.

L'arch. Curcuruto rappresenta che comunque l'intervento di eliminazione del passaggio a livello, proposto da RFI e oggetto di separata procedura, si pone in maniera autonoma rispetto all'opera privata e non richiede nessuna variante urbanistica.

L'arch. Curcuruto acquisisce l'integrazione in merito alle problematiche del sottopasso (nota RFI del 13/1/2011), e si rende disponibile a individuare una soluzione congiunta per le dimensioni e i dettagli progettuali del collegamento entro i termini previsti dalla legge per la chiusura della relativa conferenza di servizi già convocata per il giorno 21 dicembre 2010 (20 marzo 2011).

La Conferenza si chiude alle ore 11.20.

La conferenza sarà riconvocata a data da destinarsi da concordare con la Regione senza la necessità della presenza degli Enti che abbiano espresso parere in questa sede o entro quella data.””

Il Servizio Urbanistica Regionale in ordine alla richiesta di Accordo di Programma in parola con nota n. 914 in data 01.02.2011 comunicava testualmente quanto segue:

“”... omissis ...

Ciò premesso, e con riferimento agli aspetti urbanistici, ove si ritenga l'intervento, finalizzato alla realizzazione dei parcheggi, conforme alla destinazione di zona (di cui al Piano Urbano dei Parcheggi) come asserito in atti, lo stesso intervento comporta tuttavia Variante al P.R.G. sia in quanto interessante le sole particelle di proprietà dei richiedenti sia in quanto interessato dalla allocazione di attività terziarie - commerciali non previste dallo stesso P.R.G. nell'ambito delle aree "servizi della residenza".

A tal proposito, appare necessario che la Relazione Istruttoria d'Ufficio sia integrata con specificazioni che chiariscano i rapporti intercorrenti tra il progetto in questione e le previsioni e norme del P.R.G. vigente (regolanti l'attività edilizia sulle aree d'intervento), nonché i rapporti tra detto progetto e la pianificazione/programmazione riveniente dai successivi Piano Urbano Parcheggi (PUP) e Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) cui si fa riferimento in atti, ove vigenti.

Quanto innanzi, atteso che non è rilevabile in atti quale sia la pianificazione -programmazione prevista nei citati PUP e PGTU ivi compresa la efficacia di detti piani.

Sempre con riferimento agli aspetti urbanistici, perplessità suscita la sottrazione di aree tipizzate nel P.R.G. "verde di quartiere" in un ambito in cui si registra la quasi totale assenza di aree verdi fruibili dai residenti, ovvero non v'è in atti alcuna effettiva dimostrazione della necessità di individuare, in alternativa al verde di quartiere spazi da destinare a parcheggi pubblici.

In ogni caso, si evidenzia che per poter attivare le procedure ex art. 34 D.Lgvo n° 267/2000 va prestata

particolare attenzione alla verifica preliminare del preminente interesse pubblico sotteso all'attuazione del progetto di cui trattasi, interesse pubblico da caratterizzare anche in termini di infrastrutture ed opere da realizzare e cedere gratuitamente al Comune.

A tal proposito, si evidenzia che l'unico onere posto in capo alla Società proponente riguarda la realizzazione e cessione al Comune di Bari di una quota parte degli uffici previsti (mq. 300,00) eventualmente da utilizzare quale sede della Circostrizione ed i relativi parcheggi pertinenziali oltre alla sistemazione esterna delle aree prospettanti via Capruzzi e via Tunisi.

Ancora, per quanto attiene le aree per parcheggi ex art. 5 del D.M. n. 1444/68, si rileva che gli stessi risultano pertinenziali alle attività commerciali/direzionali previste in progetto ed in atti non è chiarito se gli stessi vengono ceduti gratuitamente al Comune di Bari, così come stabilito dal decreto ministeriale 2.4.68 n. 1444.

Infine, si chiede di voler chiarire se la Società proponente realizzerà il sottopasso ferroviario ciclopedonale di collegamento tra le vie Dieta di Bari e Capruzzi ivi compreso i varchi di accesso/uscita o se trattasi solo di una previsione progettuale di adeguamento alla programmazione di Rete Ferroviaria Italiana.””

La suddetta richiesta regionale di chiarimenti e/o precisazioni veniva riscontrata dal Direttore della Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata comunale in data 15.02.2011 con nota n. 37647 da cui si rileva testualmente:

“”Con riferimento al procedimento in oggetto ed alla pervenuta Vs. comunicazione-richiasta chiarimenti che, stante la mancata partecipazione ai lavori della Conferenza di Servizi del 13.01.2011, è stata inoltrata alla scrivente in data 02.02.2011, si riporta quanto segue:

1) In merito alle “... specificazioni che chiariscano i rapporti intercorrenti tra il progetto in questione e le previsioni e norme del P. R. G. vigente.. nonché i rapporti tra detto progetto e la pianificazione/programmazione riveniente dai successivi... (PUP) e... (PGTU) cui si fa riferimento in atti, ove vigenti)...atteso che non è rilevabile in atti quale sia la pianificazione -programmazione prevista nei citati PUP e PGTU ivi compresa la efficacia di detti piani...”

Per “meglio integrare” il parere urbanistico espresso da questo Ufficio che testualmente riporta:

“Da un punto di vista urbanistico pur trattandosi d'intervento in relazione alla realizzazione dei parcheggi conforme alla destinazione di zona a causa della permanenza del vincolo conformativo riveniente dal P.U.P.- Variante al P.R.G. ai sensi dell'art. 6 della L. 122/89, il progetto presentato dovrà essere specificatamente approvato in variante secondo la procedura di cui all'art.34 del D.Lgs. 267/2000 sia in quanto parzializzato alle sole particelle di proprietà dei richiedenti sia in quanto ospitante attività terziarie -commerciali nonché a servizi della residenza (sulla parte oggetto di cessione)” si elenca puntualmente il combinato disposto normativo in base al quale è stato espresso, e viene riconfermato per quanto di competenza, il suddetto parere:

a) Il P.R.G. di Bari ovvero “La variante generale al piano regolatore generale” adottata con Del. C.C 991/73 ed approvata con D.P.G.R. 1475/78” tipizzava l'area interessata dalla proposta in parte a “viabilità di P.R.G.” in parte a “verde pubblico-verde di quartiere”

b) Con Del. 6647/89 la Giunta Regionale, ai sensi del IV° comma dell'art.6 della L. 122/89 ha approvato il P.U.P. proposto dalla Città di Bari comprendente tra le localizzazioni a ‘parcheggio pubblico” anche l'area interessata dalla proposta nell'ambito di un compendio più esteso denominato “Parcheggio Capruzzi”;

c) Ai sensi dell'art.6, VI° comma della L. 122/89 il P.U.P. ha, ove occorra come nel caso di specie, anche valenza di variante allo strumento urbanistico generale ed, alla stregua di uno strumento urbanistico esecutivo ha validità decennale;

d) Ai sensi dell'art. 17 comma II° della L.R. 20/01 e ss.mm.ii. la decorrenza dei termini di validità non riguarda l'efficacia conformativa della destinazione permanendone l'obbligo di osservarne le previsioni;

e) Con Del. G.R. 2415/08 è stata approvata la “Variante normativa alle N.T.A. del P.R.G. che disciplina ai sensi dell’art. 53 anche l’intervento privato nelle “Aree per i servizi della residenza delle zone omogenee A e B” e che, in osservanza delle attività elencate all’art. 40 III° comma e art. 43, comprendono anche le aree destinate a parcheggi;

f) Il progetto presentato, qualora sia verificata la possibilità di concordare l’attuazione per le finalità d’interesse generale dovrà essere specificatamente approvato in variante secondo l’attivata procedura di cui all’art.34 del D.Lgs. 267/2000 sia in quanto parzializzato alle sole particelle di proprietà dei richiedenti sia in quanto ospitante attività terziarie - commerciali nonché a servizi della residenza (sulla parte oggetto di cessione)”;

g) Il P.G.T.U., che ha ottenuto con Del. G. C. 160/03, l’approvazione in via definitiva con la seguente dicitura “- Si- al Consiglio Comunale”ma non ha efficacia in quanto il C. C. non si è ancora espresso:

2) In merito alla “...sottrazione di aree tipizzate nel P. R. G. “verde di quartiere” in un ambito in cui si registra la quasi totale assenza di aree verdi fruibili dai residenti, ovvero non v’è in atti alcuna effettiva dimostrazione delle necessità di individuare, in alternativa al verde di quartiere spazi da destinare a parcheggi pubblici...”-

Le generali valutazioni sottrattive delle aree a standard la cui dotazione e concretizzazione, ove occorresse specificarlo, restano quotidianamente prioritarie negli interessi e nelle responsabilità nei confronti dei residenti e del territorio da parte della scrivente, per l’area in esame evidenzia uno stato di fatto e di diritto che attende, da più di vent’anni, la evidenziata destinazione principale a “parcheggio”. Infatti tutta la programmazione e/o pianificazione esecutiva e generale successiva al 1976 (P.U.P., P.G.T.U., D.P.P. in fase di approvazione) ha evidenziato l’importanza strategica delle aree contermini alla “barriera ferroviaria” lato sud lungo tutta la direttrice est-ovest coincidente con la Via Capruzzi (da Bari-Parco Nord a Via E.Mola) al fine di (come testualmente riportato nella Relazione del D.P.P./Azioni strategiche integrate sul sistema insediativo/sella centrale):

“... favorire lo scambio intermodale nelle. Porte est ed ovest (nodi di scambio tra gomma privata, trasporto extraurbano su gomme e ferro, attrezzati con parcheggi, servizi e funzioni a supporto delle aree urbane limitrofe), nella parte centrale (nodo ferroviario passante con fermate urbane coincidenti di tutte le linee concesse FNB, FAL.FSE) e nella Stazione centrale...” Tale tendenza, naturalmente opinabile, è responsabilmente condivisa da questo ufficio nell’ottica di perseguire il miglioramento della qualità dell’ambiente urbano e della vita dei cittadini (cd. Sistema insediativo) attraverso il miglioramento della mobilità e degli “scambi” per l’accessibilità concreta ai servizi.

3) In merito alla “...particolare attenzione alla verifica preliminare del preminente interesse pubblico sotteso all’attuazione del progetto...da caratterizzare i termini di infrastrutture ed opere da realizzare e cedere gratuitamente al Comune...”

A tal proposito si riporta in estratto il testo delle valutazioni espresse dalla scrivente:

Sinteticamente, da un punto di vista economico, l’Accordo di Programma può essere così sintetizzato:

- Totale Ricavi Società

Proponente euro 15.162.670

- Totale costi Società Proponente euro 11.107.081

TOTALE VANTAGGIO ECONOMICO

PRIVATO euro 4.055.589

- Valore beni ceduti al COMUNE

DI BARI euro 1.061.030

TOTALE VANTAGGIO ECONOMICO

PUBBUICO euro 1.061.030

RAPPORTO BENEFICI PUBBLICO/PRIVATO:

L’analisi economica del rapporto pubblico privato è pari ai 26,2%; la nuova iniziativa inoltre esprime

anche un interesse in relazione all'incremento del numero di parcheggi nel Quartiere Madonnella come richiesto dal piano parcheggi, soddisfa le richieste da parte della Circoscrizione di poter usufruire di spazi ad uso uffici disponibili e muniti di parcheggi (Beni ceduti al Comune di Bari) e In generale garantisce una riqualificazione dell'intera area con la realizzazione della galleria ad uso pubblico che collegherà via Dieta a via Capruzzi.””

Con successiva nota prot. n. 39537 del 16.02.2011 sempre da parte del Direttore della Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata comunale è stato trasmesso il verbale della seduta di Conferenza di Servizi del 15.02.2011 nonché comunicato il suo aggiornamento al 28.02.2011.

Dal verbale della riunione del 15.02.2011 si rileva testualmente:

“”In data 15.02.2011, alle ore 9.00, sono convenuti presso la Sede dell'Assessorato all'Urbanistica ed Edilizia privata in Via Abbrescia n. 86, i rappresentanti delle Amministrazioni e di altri soggetti pubblici interessati, i cui nominativi, previa verifica delle deleghe, sono indicati negli allegati.

Per RFI Spa -Ing. Saverio Carone su delega dell'Ing. Claudio Quaglio;

Per il Comune di Bari - Assessorato all'Urbanistica - Arch. Anna Maria Curcuruto; Per la SudArea srl - Ing. Salvatore Matarrese

Per la Circoscrizione VII - Avv. Nicolò Muciaccia

Funge da segretario verbalizzante:

Ing. Donald Lamberti - Comune di Bari

Presiede la Conferenza di Servizi: Arch. Anna Maria Curcuruto

Sono assenti i Rappresentanti delle tre Direzioni Regionali convocate.

Successivamente alla convocazione della presente conferenza di servizi (31/12/2011 prot. n. 23303), l'Assessorato alla Qualità del Territorio ha inviato in data 01/02/2011 con prot. n. 37717 pervenuta il 10/02/2011, una richiesta di integrazione e chiarimenti in merito all'Accordo di programma. La Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata del Comune di Bari in data 15/02/2011 con protocollo n. 37647 ha fornito le informazioni integrative richieste.

La Società Sud Area esibisce e chiede di allegare al presente verbale una relazione integrativa in merito ai quesiti posti dalla Regione.

L'Avv. Muciaccia fa rilevare l'interesse pubblico dell'intervento: la sede della Circoscrizione attualmente risulta di impossibile accesso per i portatori di disabilità e comunque ha dei costi assolutamente insopportabili per la pubblica amministrazione che ammontano a circa 53.000 a/annui relativi alla locazione di uffici di superficie inferiore a 300 mq. Inoltre, fa presente come sia in corso una procedura di sfratto da parte degli attuali proprietari. Infine, evidenzia l'interesse pubblico alla creazione della galleria interna al manufatto, che garantisce un accesso permanente tra le due parti del quartiere con un collegamento ciclo pedonale e sottolinea la rilevanza della creazione di nuovi parcheggi pertinenziali per il quartiere.

L'ing. Carone per RFI conferma in toto il contenuto del parere inviato alla SUD Area in data 15/03/2010 che si allega, in merito alla compatibilità del progetto in esame con i propri programmi, precisando che la richiesta di deroga è stata presentata nel marzo 2010 e che la procedura è in corso e sarà conclusa agli esiti della conferenza di servizi, riguardando la possibilità successiva di eseguire i lavori.

Inoltre, RFI sottolinea la necessità di concludere la procedura della presente conferenza per non creare incompatibilità con la propria procedura di conferenza di Servizi tenutasi a Roma il 21 dicembre 2010 che deve concludersi entro il 20/03/2011. La conferenza suddetta ha riguardato l'eliminazione del passaggio a livello e ha recepito al proprio interno la galleria qui proposta in prosecuzione al sottopasso da realizzare a cura di RFI.

I VV.FF. hanno trasmesso in data odierna una nota che si allega che subordina la formulazione del parere richiesto al termine del loro periodo di istruttoria (90gg).

La Conferenza si chiude alle ore 11.00.

La conferenza sarà riconvocata, anche per la necessità manifestata da RFI, il 28/02/2011 alle 9.30 in

questa sede, senza la necessità della presenza degli Enti che abbiano espresso parere in questa sede o entro quella data.””

Ancora dalla relazione - integrativa presentata dalla società proponente l'intervento in questione, allegata al verbale di cui innanzi si evince quanto testualmente di seguito si riporta:

“”1 - Rapporti intercorrenti tra Il progetto e gli strumenti di pianificazione/programmazione urbanistica.

L'area oggetto dell'accordo di programma ha un'estensione totale di circa mq. 2.280, tipizzata nel vigente P.R.G. in parte come “viabilità di P.R.G.” e per la restante parte “verde pubblico - verde di quartiere”.

La stessa tipizzazione interessa l'intera maglia della quale fa parte che è interamente edificata con immobili ad uso residenziale e commerciale.

Queste previsioni originarie del P.R.G. sono state superate dalle successive determinazioni e programmazioni dell'Amministrazione Comunale a partire dal 1990 fino ad oggi. In particolare il Piano Urbano dei Parcheggi, di cui il Comune di Bari si è dotato, ha destinato l'area su via Capruzzi a parcheggio nell'ambito della Programma Triennale dei Parcheggi, variante al PRG ai sensi dell'art.6 L. 122/89, approvato con delibera Consiglio Comunale n. 97 del 25- 3-1991 e successiva Giunta Municipale n. 33 del 31-1-1992 e dal Piano Generale del Traffico Urbano approvato con delibera Giunta Municipale n. 160 del 12- 09-2003.

In merito si evidenzia che il citato Programma Urbano dei Parcheggi, ha anche una valenza di strumento di integrazione della pianificazione urbanistica comunale, atteso che l'art. 6 comma 6 della L. 122/89 così recita “il programma approvato (PUP) qualora contenga disposizioni in contrasto con quelle contenute negli strumenti urbanistici vigenti, costituisce variante degli strumenti stessi”. Pertanto la destinazione urbanistica a parcheggio impressa all'area dal PUP ha carattere permanente e sino a quando non intervenga una diversa destinazione impressa da un successivo strumento, generale o particolare o di settore avente valenza urbanistica.

Inoltre la Giunta Municipale con l'approvazione del progetto del nuovo nodo ferroviario ha modificato le originarie previsioni della viabilità di PRG eliminando la viabilità di PRG che interessava l'area in questione. Pertanto la Ripartizione della Mobilità Urbana, Traffico e Progetti speciali con nota del 4-8-2010 prot.190529 ha dichiarato la proposta progettuale oggetto dell'accordo di programma compatibile con la pianificazione di settore.

Infine si evidenzia che il Documento Programmatico Preliminare (D.P.P.) per il P.U.G. del Comune di Bari a pag. 121 della Relazione Generale, prevede per l'Estramurale Capruzzi a Sud e quindi in corrispondenza dell'area in questione” la necessità di un potenziamento del trasporto collettivo e dell'offerta di sosta pertinenziale...” “...con l'obiettivo di ricavare spazi da dedicare alla riqualificazione urbana e nell'intento di dare luogo ad una operazione di alleggerimento della pressione automobilistica che oggi soffoca le aree centrali recuperando spazi.

In merito si evidenzia che il progetto oggetto dell'accordo di programma risponde pienamente a queste finalità in quanto:

- riqualifica un'area attualmente degradata e caratterizzata da alcuni manufatti fatiscenti con un piazzale utilizzato come parcheggio a raso;
- realizza parcheggi pertinenziali per la residenza che decongestiona la viabilità esistente e riducono la pressione automobilistica.

2 - La necessità di individuare spazi da destinare a parcheggi per il miglioramento ambientale.

L'area oggetto d'intervento è su via Capruzzi una delle strade principali di accesso al centro della città. Tale strada è caratterizzata da un elevato traffico reso congestionato dalla mancanza di parcheggi pertinenziali. Tale circostanza restringe la carreggiata stradale per la presenza costante di auto parcheggiate su entrambi i lati della strada, cui si aggiungono parcheggi abusivi sui marciapiedi ed in doppia e tripla fila dovuti alla sosta temporanea per le numerose attività commerciali presenti sulla stessa strada.

La notevole carenza di parcheggi determina un'incidenza di traffico aggiuntivo dovuta alla percorrenza ripetuta della medesima strada e di quelle limitrofe per la ricerca del posto auto.

Tale circostanza, unitamente ai rallentamenti del traffico dovuti all'adiacente sottopasso di San Antonio, determinano un elevato inquinamento ambientale che necessita della realizzazione di parcheggi pertinenziali che riducano il numero di auto in sosta sulle strade e consentano un parcheggio a rotazione per i non residenti decongestionando la viabilità stradale e riducendo l'inquinamento. Pertanto la realizzazione di una piccola area a verde non ha la stessa valenza ambientale per il quartiere. Inoltre deve considerarsi che tale area risulterebbe compresa tra un'area di rispetto ferroviario ed una strada ad alta percorrenza quale via Capruzzi che di fatto la rendono poco accessibile e quindi poco fruibile da parte dei cittadini tenendo conto dei tassi di inquinamento da traffico innanzi evidenziati.

In altri termini il verde realizzato in un lembo residuale di terreno non ha alcuna valenza né alcun effetto sulle generali problematiche del verde di quartiere, ma rischia di penalizzare ulteriormente la vivibilità dello stesso quartiere.

Si evidenzia comunque che il progetto oggetto dell'intervento prevede, tra i benefici di interesse pubblico, la realizzazione della sistemazione delle aree pedonali sulla via Capruzzi e via Tunisi con la realizzazione di arredo urbano ed alberature che oltre a migliorare il decoro hanno un impatto sul miglioramento ambientale. Infine si sottolinea che la realizzazione di parcheggi pertinenziali nell'area in questione è in linea con la politica di mobilità sostenibile adottata dal Comune di Bari che prevede la realizzazione di parcheggi pertinenziali per i residenti ed il potenziamento dei mezzi pubblici di trasporto per ridurre il traffico di auto private.

Tale politica è stata ribadita nel citato D.P.P. per il P.U.G.

In merito lo stesso D.P.P. a pag. 122 della relazione Generale ritiene “..essenziale mettere in campo una strategia diversificata in base alla domanda da servire e alla sostenibilità tecnica economica ed ambientale delle soluzioni proposte in modo da garantire un equilibrio tra impegno di risorse pubbliche ed investimenti da parte dei privati indispensabile per dare concretezza e rapidità di attuazione ai progetti”.

In questo caso l'intervento oggetto dell'accordo di programma non prevede l'impiego di risorse pubbliche ma solo di quelle private che garantiscono concretezza e rapidità di attuazione di un progetto che consegue la pubblica utilità non solo nelle opere cedute gratuitamente al Comune, ma soprattutto nel contribuire alla risoluzione del problema generato dalla mancanza di parcheggi pertinenziali con tutti i conseguenti benefici sulla riduzione dell'inquinamento ambientale e sulla miglioramento della vivibilità e del decoro urbano per il quartiere.

3 - Precisazioni in merito all'interesse pubblico.

L'interesse pubblico si concretizza nella realizzazione dell'Accordo di Programma senza oneri per il Comune di Bari e nella cessione gratuita allo stesso Comune da parte del proponente di:

- mq. 300 ad uffici con relativi parcheggi pertinenziali da utilizzare quale sede della circoscrizione attualmente in affitto in altri locali, con conseguente aumento del patrimonio immobiliare del Comune e riduzione delle spese per affitti;
- sistemazione delle aree pedonali su via Capruzzi e via Tunisi con realizzazione di alberature ed arredo urbano;
- parcheggi pertinenziali che, se pur privati, assolvono all'interesse pubblico di decongestionare il traffico locale, ridurre l'inquinamento atmosferico e sopperire alla gravosa carenza di questa tipologia di parcheggi;
- realizzazione a cura e spese del proponente di una galleria di collegamento ciclopedonale, compresi i varchi di accesso/uscita, tra via Capruzzi e il sottopasso ferroviario che sarà realizzato da RFI a seguito della soppressione del passaggio a livello di via Mola. Tale galleria consentirà di ripristinare il collegamento tra le due parti del quartiere in maniera molto più funzionale in quanto consente l'arrivo diretto su via Capruzzi e non più su via Tunisi, strada senza uscita in adiacenza alla sede ferroviaria, così come previsto dall'originario progetto di RFI. La suddetta galleria è quasi del tutto illuminata

naturalmente ed accede su via Capruzzi in posizione centrale, ben visibile e di facile accessibilità da parte dell'utenza anche grazie all'arretramento dell'edificio che realizza uno slargo idoneo. La galleria è inoltre dotata di un sistema di videosorveglianza gestita dal proponente che ne consente l'utilizzo in sicurezza 24h/24h. Si evidenzia che lo stesso proponente si è dichiarato disponibile a realizzare e cedere gratuitamente tale opera al Comune, che invece ha preferito richiedere di realizzarlo a propria cura e spese sollevando lo stesso Comune da ogni relativo onere economico. Pertanto tale opera ha un uso ed una finalità esclusivamente pubblica e non è stata inserita nel quadro economico tra i benefici a favore del Comune in quanto si è richiesto che la proprietà rimanesse privata al fine di evitare ogni costo correlato alla gestione della stessa opera. Inoltre si evidenzia l'ulteriore beneficio derivante dalla riduzione nei tempi di attuazione del sottopasso ferroviario a cura di RFI (opera prevista nell'ambito del nodo ferroviario) in conseguenza della immediata disponibilità data dal privato delle proprie aree necessarie per realizzare la suddetta opera, qualora venga finalizzato la proposta di accordo di programma. Pertanto la galleria di collegamento non è una "previsione di adeguamento alla programmazione di RFI", ma è un'opera che sarà realizzata contestualmente all'edificio per autorimessa ed attività commerciali e terziarie.

In termini economici, non considerando il valore del suddetto sottopasso, il vantaggio economico per il Comune è pari al 26,20% del margine imprenditoriali.""

Sempre con riferimento alla seduta di conferenza di Servizi del 15.02.2011 si puntualizza che al relativo verbale risultano allegati i pareri in merito resi da RFI e dai VV.FF che di seguito testualmente si riportano:

""R.F.I.

In merito alla nota del 26.11.2009 e successive integrazioni tra cui l'ultima del 26.02.2010 da parte di Codesta Società, relativa alla richiesta di Parere di compatibilità e della eventuale autorizzazione in deroga in base all'art. 60 del DPR 753/80 si comunica quanto segue

1. Nell'ambito del progetto del nodo di Bari, è previsto, tra l'altro, la soppressione del P.L. al Km. 649+234 della linea Bari - Lecce mediante la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale al km 649+215 circa e delle necessarie rampe di raccordo alla viabilità esistente su via Tunisi lato monte e Via Dieta di Bari lato mare,
2. Con nota del 02.03.2010 RFI ha trasmesso al Comune di Bari, tra l'altro, la tavola progettuale degli interventi da apportare ai fini della soppressione del PL al km. 649+234 per l'approvazione della soluzione tecnica relativa alla realizzazione del futuro sottopasso ciclopedonale al fine di poter procedere alla successiva fase progettuale ed alla convocazione della relativa Conferenza di Servizi.

Per quanto sopra e visto il nuovo progetto presentato da Codesta società con nota del 26.02.2010, si rappresenta che lo stesso risulta compatibile con gli interventi connessi alla soppressione del PL. al km. 649+234, a condizione che venga recepita la soluzione progettuale del sottopasso ferroviario ciclopedonale che si allega e che tale soluzione sia formalmente approvata dagli Enti Territoriali preposti.

Si evidenzia, inoltre, che i futuri lavori per la realizzazione dell'autorimessa multipiano dovranno essere subordinati alla concessione in deroga in base all'art 60 del DPR 753/80 previa sottoscrizione di apposito Atto di Servitù ed alla preventiva realizzazione del suddetto sottopasso con l'interessamento delle aree così come evidenziato nella planimetria allegata.

VV.FF.

Con riferimento alla convocazione della Conferenza di Servizi indetta da codesto ufficio in data 15/02/2011 con nota prot. 23303 del 31/01/2011 riguardante l'oggetto, si evidenzia che il parere di conformità ex art. 2 del D.P.R. n. 37/98 sull'attività in oggetto. richiesto dalla Società Sudarea s.r.l. con

istanza presentata in data 13/12/2010, verrà reso noto entro in termini previsti dall'art. 2 del citato D.P.R. ovvero entro il 13/03/2011 (rifer. allegato comunicazione di avvio del procedimento prot n 33030 del 16/12/2010).

La partecipazione alla suddetta conferenza rimane pertanto subordinata alla formulazione del parere richiesto.” In data 14 febbraio 2012, presso la sede della Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata del Comune di Bari, via Abbrescia 86 - Bari, si è tenuta un'ulteriore riunione di conferenza di Servizi al fine di effettuare approfondimenti tecnici in ordine alla proposta in questione

Nel corso della riunione sono stati registrati gli interventi testualmente di seguito riportati:

”L'Ing. Nicola Giordano chiede che vada assicurata in termini di spazi pubblici, la stessa superficie già prevista nel PRG come verde di quartiere, in modo da non creare una diminuzione dello standard (a servizio della residenza).

Entrando nel merito del progetto si suggerisce di esplorare soluzioni alternative alla rampa elicoidale tramite mezzi automatici di sollevamento in relazione ai 7 livelli di percorso.

L'ing. Giordano inoltre, chiede di verificare l'applicabilità prospettata dal proponente del ricorso alle norme del DM 1444/68 art. 5 ultimo comma alla luce anche dell'apparato normativo di cui all'art. 39 comma 8 delle NTA del PRG di Bari.

Infine, ritiene opportuno precisare la destinazione pubblica dei parcheggi di cui al DM 1444/68.

L'Arch. Curcuruto ribadisce la posizione già chiarita dall'ufficio in base alla sufficienza degli standard, già integrati, sia in base all'ultimo comma dell'art. 5, sia in relazione alla considerazione che lo standard originario di circa 1200 mq (verde di quartiere) nella attuale proposta si trasforma in uno standard reale e “costruito” di maggior valenza pubblica. Si riserva comunque di approfondire ulteriormente e fornire integrazione scritta.

L'ing. Matarrese evidenzia che i tempi decorsi e la necessità di dover corrispondere al pubblico interesse ed alla necessità di dare avvio ai lavori di realizzazione del sottopassaggio ferroviario di Via Mola non giustificano ulteriori verifiche delle norme che sono state rispettate dal progetto.

Fa presente che ogni variazione di superficie relativa a standard comporterà le necessarie valutazioni sull'equilibrio economico e sulla fattibilità della proposta di accordo di programma.

Evidenzia infine la presenza di un contenzioso in essere al TAR che contrappone il proponente al Comune di Bari che non trae alcun vantaggio dal rinvio attuale di determinazione definitiva della conferenza di servizi in atto. Pertanto chiede che nel mese in corso possa chiudersi la conferenza di servizi per il proseguimento utile dell'accordo di programma avviato.

I presenti convengono che ad esito delle verifiche richieste al Comune la conferenza si riterrà conclusa.”

A seguito della suddetta riunione di Conferenza di Servizi, in data 9.3.2012 con nota prot. 57832 il Direttore della Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata del Comune di Bari comunicava testualmente quanto segue:

”Facendo seguito a quanto richiesto nel verbale di conferenza del 14/02/2012, di verificare l'applicabilità prospettata dal proponente del ricorso alla norma del DM 1444/68 art. 5 ultimo comma alla luce anche dell'apparato normativo di cui all'art. 39 comma 8 delle NTA del PRG di Bari, si specifica ulteriormente quanto asserito in conferenza.

Il lotto di proprietà della superficie di circa mq. 2.280, risulta tipizzato nel P.R.G. di Bari per una parte a “viabilità di PRG” e per un'altra parte a “verde pubblico - verde di quartiere”; dalla planimetria di PRG (1:10.000) si desume che la superficie a verde di quartiere è di circa mq. 1.170,00.

Ciò premesso l'intervento edilizio oggetto della Richiesta di Accordo di Programma garantisce una superficie complessiva di standards (a servizio della residenza) pari a mq. 1.431,00 superiore a quello previsto in PRG a verde (mq. 1.170). In particolare si evidenzia che lo standard realizzato è uno

standard reale e “costruito”, e quindi di maggior valore, costituito da:

- parcheggi pubblici mq. 876,00
- ufficio pubblico sede della circoscrizione mq. 300,00
- galleria di uso pubblico collegamento al sottopasso ferroviario mq. 120,00
- allargamento del marciapiede con arredo urbano dello stesso mq. 135,00

Totale superficie a standard mq. 1.431,00

I suddetti servizi pubblici inoltre sono ritenuti allo stato attuale (dall'amministrazione comunale, dall'ufficio tecnico e dalla circoscrizione del quartiere) strategici e prioritari, più vicini alle rinnovate esigenze di sviluppo, programmazione e pianificazione urbanistica della città e del quartiere (P.U.P., P.G.T.U., Nuovo Progetto Nodo Ferroviario, D.P.P.).

Dunque esiste una compensazione in esubero tra superficie standard sottratta (il verde) e superficie a standard integrato (parcheggi e servizi) su più livelli. Tale compensazione è ancora più evidente e vantaggiosa in termini economici se si considera il valore di realizzazione e di mercato degli standards da cedere al Comune.

In merito poi all'art. 5 comma 2 DM 1444/68 riferito a nuovi insediamenti a carattere commerciale e direzionale”, si considera il caso in questione, (media struttura) di una attività commerciale di 1137 mq, oltre a 1146 mq di uffici, piuttosto affina alle “destinazioni non specificatamente residenziali ma strettamente connesse con le residenze (negozi di prima necessità, servizi collettivi per abitazioni, studi professionali, ecc.)” indicati all'art. 3 del medesimo DM 1444/68.

In questo caso le aree destinate agli spazi previsti dell'art. 3 nelle zone A) e B) sarebbero computate in misura doppia a quelle effettive.

Del resto considerando l'intervento assimilabile ad una zonizzazione urbanistica specificamente terziaria (e non rientrante nella quota del 20% rispetto alla residenza dell'art. 3), anche l'art. 5 comma 2 ammette la riduzione dello standard “purché siano previste adeguate strutture integrative”.

La galleria di accesso al sottovia ferroviario, costituisce senza dubbio integrazione all'infrastrutture ferroviaria del sottovia, già previsto da RFI, meglio inserito nel tessuto urbano, decorosa ed attrezzata per rispondere ad una funzione di grande rilievo, soprattutto dopo la chiusura del passaggio a livello di via E Mola, come caldeggiata dalla stessa società RFI.

Ciò non significa che lo standard compensativo sia stato ridotto alla metà, ma che avrebbe potuto esserlo anche sulla base normativa comunale dell'39 delle NTA del PRG che conferma il dettato dell'art. 5 comma 2: “Le quantità degli spazi liberi e di autorimesse previsti nel comma precedente, si dimezzano nel caso in cui gli insediamenti direzionali - terziari sono il risultato del completamento di abitati esistenti e, comunque ubicate nella zona omogenea B, proprio come in questo caso.

Se ne conclude che:

- lo standard “costruito” da cedere al Comune è maggiore di quello previsto prima, mai realizzato;
- lo standard avrebbe potuto essere anche dimezzato;
- lo standard perché costruito, ha un valore di realizzazione e di mercato superiore; - sono previste anche le strutture integrative all'infrastruttura di RFI.

Permangono tutte le considerazioni sull'interesse pubblico dell'intervento già rappresentate negli atti precedenti con particolare riguardo alle necessità della circoscrizione ormai pressanti.””

Alla predetta nota com.le n. 57832/2012 sono allegati gli atti elaborati progettuali rimodulati, a seguito

della Conferenza di Servizi del 14.02.2012, presentati dalla Società proponente l'intervento in parola. Con successiva nota n. 223918 del 04.10.2012, sempre il direttore della ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata del Comune di Bari ha precisato testualmente quanto segue:

“...si ribadisce che l'intervento previsto in oggetto è coerente con i lavori del nodo ferroviario di Bari e con i lavori di eliminazione del passaggio a livello di via E. Mola, anzi è prevista la sua integrazione con questi ultimi.

A riprova di ciò si trasmettono nuovamente i verbali di conferenza sottoscritti dai rappresentanti di RFI che testimoniano il loro specifico interesse alla realizzazione dell'autosilo che include a piano terra l'accesso al sottopassaggio.”

Ciò premesso ed entrando nel merito della richiesta di Accordo di Programma, per gli aspetti urbanistici, si rappresenta quanto segue.

L'area oggetto dell'intervento, di proprietà della società SUDAREA S.r.l. ed altri, è ubicata nel Comune di Bari alla via G. Capruzzi tra via E. Mola e il sottopasso alla P.zza Luigi di Savoia e confina a nord con la proprietà ferroviaria. L'area è interamente recintata ed in parte edificata, lungo il muro di confine ad Ovest e a Sud, con basse costruzioni fatiscenti in muratura di tufo, per complessivi mc.500 circa ed interessata dalla presenza di un parcheggio per autovetture aperto al pubblico.

Il lotto ha una superficie di circa mq. 2.280 e si affaccia sulla via G. Capruzzi con un fronte di circa ml. 57,00; è identificato nel N.C.T. di Bari con le particelle 435 e 436 del Foglio 31.

Le suddette particelle risultano:

- comprese nel Piano Parcheggi, Variante al P.R.G. ai sensi dell'art. 6 della L.122/89, approvato con delibera n. 97 del 25/03/1991 e successiva delibera della G.M. n. 33 31/01/92 nonché nel successivo Piano Generale del Traffico Urbano approvato con delibera di Giunta Comunale n. 160 del 12/09/2003 ed in attesa del parere del Consiglio Comunale.

- inserite in quota parte nella progetto presentato dalle RFI - Direzione Territoriale Produzione Bari - relativo alla realizzazione del futuro sottopasso ciclopeditonale finalizzato alla soppressione del PL al km. 649+234 della tratta Bari-Lecce nell'ambito del progetto del nodo di Bari.

- destinate per una parte a viabilità e per mq. 1.170,00 a verde di quartiere.

Coerentemente con le suddette previsioni del Piano Parcheggi e della soluzione tecnica progettuale della RFI per la soppressione del PL al km. 649+234 della tratta Bari-Lecce mediante la realizzazione di un sottopasso ciclopeditonale al km. 649+215 circa e delle necessarie rampe di raccordo alla viabilità esistente, la Società SUDAREA s.r.l, intende realizzare sull'area un edificio multipiano con destinazione prevalente a parcheggi pertinenziali, con una quota parte ad uso commerciale e terziario, integrato con una galleria in rampa che raccorda il suddetto previsto sottopasso ferroviario direttamente alla Via Capruzzi.

Il progetto prevede la realizzazione di un edificio multipiano (piano terra, n. 6 piani fuori terra e n.2 piani entroterra) con destinazione d'uso ad autorimessa, attività commerciale, attività terziarie e galleria di collegamento al previsto sottopasso ferroviario.

L'autorimessa è costituita dall'intero 2° piano interrato nonché dal 2°, 3°,4° e 5° piano fuori terra dell'edificio e sviluppa una superficie complessiva di pavimento di circa mq. 6.450 (escluso gli spazi di accesso al piano terra, le rampe carrabili e i cavedi di aerazione).

Al piano terra sono ubicati gli ingressi e le uscite carrabili e pedonali, le aree distributive di pertinenza, la zona atrio ed il locale controllo.

In particolare l'area distributiva è costituita dalla viabilità carrabile perimetrale interna al lotto (in parte coperta ed in parte scoperta) che collega tra loro gli ingressi e le uscite carrabili ubicate rispettivamente su via G. Capruzzi (ingresso e uscita autorimessa con barriere e controllo magnetico) e su via Tunisi traversa di via E. Mola (solo ingresso riservato allo scarico merci delle attività commerciali).

Sempre al piano terra dell'edificio, fisicamente separati dall'autorimessa e dagli spazi di pertinenza della stessa, sono ubicati due locali ad uso commerciale, con una superficie lorda complessiva di mq. 1.253

pari a circa il 9% del totale delle superfici coperte da edificare.

Detti locali hanno accesso ed affaccio principale lungo la via G. Capruzzi:

- Il primo, di superficie lorda di circa mq. 1.137 (sup. di vendita + depositi e servizi), come Media Struttura Intermedia con superficie di vendita compresa tra mq. 601 e mq. 1500;
- il secondo, di superficie lorda di circa mq. 116, (sup. di vendita + depositi e servizi), come Esercizio di vicinato con superficie di vendita inferiore a mq. 250.

Lo stesso progetto prevede, altresì, di destinare ad uffici l'intero primo piano dell'edificio e parte del secondo e terzo piano; nello specifico:

- La superficie lorda di pavimento (al netto dell' atrio al piano terra, dei vani scala, pianerottoli di disimpegno e terrazzi) è pari a circa mq. 1.685; di questa superficie, mq. 300, posti al piano primo, saranno ceduti a titolo gratuito al Comune per essere destinati ad uffici comunali o circoscrizionali.
- L'accesso agli uffici avviene dal piano terra mediante l'atrio prospiciente la via G. Capruzzi utilizzando un blocco scala ed ascensore a servizio esclusivo dei locali con destinazione uffici.
- I parcheggi di pertinenza dei suddetti uffici, dimensionati nel rispetto della normativa, sono ubicati al 6° piano.

La galleria di collegamento al previsto sottopasso ferroviario e sistemazione esterna è costituita da un percorso rettilineo in rampa, direzione nord-sud, che si collega, coerentemente con la soluzione tecnico progettuale della RFI per la soppressione del PL di via Mola al km. 649+234 della tratta Bari-Lecce, al previsto sottopasso ciclopedonale ferroviario (km. 649+215) in corrispondenza della via Tunisi per uscire, al piano terra dell'edificio (autorimessa/attività terziarie oggetto dell'accordo di programma) fronte via G. Capruzzi.

Il progetto così concepito risulta di grande qualità e funzionalità in quanto sposta l'ingresso al sottopasso (lato sud) previsto da via Tunisi e/o via Mola (strade chiuse e secondarie) a via Capruzzi in posizione centrale, ben visibile, e di facile accessibilità da parte dell'utenza che si concentra per la gran parte su tale via e che proviene in gran numero dalle popolate vie limitrofe del quartiere San Pasquale.

La ubicazione, all'interno di un edificio destinato ad autorimessa pertinenziale con integrate attività commerciale al piano terra e uffici al piano primo consente alcuni vantaggi, come prospettati nella relazione di progetto in atti:

- interscambio automobile - pedone favorendo l'accesso a piedi al centro città da parte degli utenti della stessa autorimessa;
- realizzazione di un polo di attrazione rappresentato dall'attività commerciale di medie dimensioni e quindi visibilità dell'ingresso al sottopasso ferroviario posizionato in zona centrale rispetto gli ingressi alle attività commerciale e terziarie ed ingresso pedonale all'autorimessa;
- conseguente costante presidio diretto e indiretto della galleria e quindi vantaggi in termine di sicurezza personale e antivandalismo.

I collegamenti verticali tra i diversi livelli dell'edificio sono garantiti da:

- n. 2 blocchi scala opportunamente filtrati (REI 120) di cui uno con annesso ascensore (idoneo anche ai disabili) a servizio esclusivo di tutti i piani dell'autorimessa e parcheggi di pertinenza;
- n. 1 un ampio ascensore (idoneo anche ai disabili) opportunamente filtrato (REI 120) a servizio esclusivo dell'area commerciale per collegare direttamente il locale commerciale più grande ai relativi parcheggi di pertinenza del 1° piano interrato;
- n. 1 blocco scala con annesso ascensore (idoneo anche ai disabili) a servizio esclusivo degli uffici;
- una rampa carrabile, a doppio senso di marcia, con carreggiata di larghezza utile m.6,00, raggio esterno di m.9,50, raggio interno di m. 3,50 e con pendenza compresa tra l'8% e il 16% che serve tutti i piani dell'edificio destinati a parcheggio.

In definitiva l'intervento di cui trattasi consiste nel completamento di un isolato urbano esistente ubicato

entro il perimetro della zona B del PRG vigente. L'edificio è stato progettato nel rispetto del regolamento edilizio e delle normative tecniche vigenti di carattere urbanistico generali e specifiche delle destinazioni d'uso previste, in particolare:

- distanza dai confini Dc = non inferiore a Hx0,5 ed in ogni caso minimo ml. 5,00;
- distanza tra fabbricati Df = non inferiore alla somma delle altezze dei fabbricati prospicienti moltiplicata x 0,5 = ((H1 + H2) x 0,5) e comunque con una distanza minima di ml. 10;
- altezze interne utili:
 - I locali commerciali ubicati al P.T. dell'edificio avranno un' altezza sottotrave non inferiore a mt. 3,20;
 - i locali adibiti ad uffici ubicati al 1° piano dell'edificio avranno un' altezza sottotrave non inferiore a mt.2,70;
 - gli spazi destinati ad autorimessa e ubicati nei due piani interrati e dal 2° al 6° piano avranno un altezza sottotrave non inferiore a mt. 2,20;
- Spazi pubblici e pertinenziali (parcheggi ed attività collettive) Come rilevabile dalle tabelle seguenti risultano verificate la dotazione di spazi pubblici destinati alle attività collettive (ai sensi dell' art. 5 del D.M.1444/68 e del comma 8 dell'art. 39 delle N.T.A. del P.R.G.) e la dotazione dei parcheggi pertinenziale (ai sensi della legge 122/89 e R.R. n. 7/09 art. 4).

Di seguito si riportano i calcoli degli standards (spazi pubblici e parcheggi pertinenziali) e la verifica urbanistica:

SPAZI PUBBLICI DM 1444/68

Le superfici da destinare a spazi pubblici sono proporzionali alle superfici che il progetto in oggetto ha destinato alle attività commerciali e a quelle direzionali come previsto dal punto 2) dell'art. 5 DM 1444/68 (2):

PARCHEGGI PERTINENZIALI (L. 122/89 e R.R. 7/09)

Le superfici da destinarsi a parcheggi pertinenziali sono proporzionali alle superfici e/o ai volumi delle attività commerciali e direzionali previste nel progetto come esplicitato nella seguente tabella:

I parcheggi pertinenziali e pubblici relativi alla superficie di progetto terziario-direzionale sono così distribuiti:

- parcheggi di pertinenza del commerciale = mq. 1.007,00 ubicati al 1° piano interrato;
- parcheggio di pertinenza degli uffici privati e pubblici = mq. 487,82+mq. 108,00 ubicati piano 6°;
- parcheggio pubblico = mq. 876,00 ubicati al piano 7°.

Il progetto prevede inoltre di arredare con alberi e/o siepi ed arredo urbano l'area antistante l'ingresso dell'edificio, ricavata mediante l'arretramento del fronte dell'edificio stesso (circa mq. 135), e il marciapiede lungo via G. Capruzzi fino all'incrocio con via E. Mola per complessivi mq. 320 circa.

In estrema sintesi la proposta progettuale prevede:

- l'incremento del numero di parcheggi nel Quartiere Madonnella del Comune di Bari già contemplato nel Piano Parcheggi, Variante al PRG ai sensi dell' art. 6 della L 122/89, approvato con Del. G.M n. 97 del 25/03/1991 e successiva Del. G.M n. 33 del 31/01/92
- la cessione di ambienti per uffici da destinare alla Circoscrizione territoriale così come dalla stessa auspicato per le vie brevi a seguito delle attuali esigenze;
- garantire una riqualificazione dell'intera area tramite la realizzazione della galleria ad uso pubblico che collegherà via Dieta a via Capruzzi nell'ambito della prevista soppressione del P.L. lungo la Via E. Mola da parte di R.F.I..

Per una migliore identificazione del programma costruttivo e dell'area d'intervento deve farsi riferimento agli elaborati grafici (aggiornamento febbraio 2012) di seguito riportati:

- TAV. A0 Inquadramento urbanistico - Stralci planimetrici e documentazione fotografica

- TAV. A1 Planimetria generale dell'area e dati dimensionali
- TAV. A2 Pianta piano 2° interrato TAV. A3 Pianta piano 1° interrato TAV. A4 Pianta piano terra
- TAV. A5 Pianta piano 1°
- TAV. A6 Pianta piano 2°
- TAV. A7 Pianta piano 3°
- TAV. A8 Pianta piano 4°
- TAV. A9 Pianta piano 5°
- TAV. A10 Pianta piano 6°
- TAV. A11 Pianta piano 7°
- TAV. A12 Pianta piano copertura
- TAV. A13 Prospetti
- TAV. A14 Sezioni
- TAV. A15 Sistemazione esterna
- TAV. A16 Rendering

Con riferimento agli aspetti urbanistici, la variante proposta connessa all'Accordo di Programma in esame sostanzialmente si concretizza nella realizzazione di:

- un parcheggio multipiano, in parte pubblici e ceduti gratuitamente al Comune di Bari, in luogo dell'originario "verde di quartiere" di difficile realizzabilità stante lo stato dei luoghi esistente in data antecedente all'adozione della variante generale al P.R.G. vigente (1973), caratterizzato da edifici con destinazione residenziale e commerciale;
- realizzazione di superficie da destinare rispettivamente ad uffici pubblici (Comune di Bari) ed uffici privati;
- realizzazione di superficie per attività commerciali, nel rispetto delle vigenti disposizioni regionali in materia.

Il tutto coerentemente con le previsioni ed i lavori previsti per la realizzazione del c.d. "nodo ferroviario" così come attestato dal Comune di Bari con nota n. 223918 in data 04.10.2012.

In particolare la proposta in atti evidenzia che la realizzazione di parcheggi pubblici e pertinenziali alla residenza (utilizzabili a rotazione) consente di decongestionare la viabilità esistente riducendo la pressione automobilistica su una delle principali arterie di accesso al centro della città; il tutto in coerenza con la programmazione di settore (PUP - programma urbano dei parcheggi) ad oggi adottata dall'Amm.ne Comunale.

Tutto ciò premesso e preso atto della impossibilità pratica di realizzazione del "verde pubblico di quartiere" previsto dal P.R.G. e tenuto conto della complessiva riorganizzazione urbanistica delle aree interessate, attualmente in stato di degrado, unitamente ai vantaggi per l'Amministrazione Comunale in termini di opere ed infrastrutture pubbliche di cui si dota il quartiere, in coerenza con gli indirizzi assunti dall'Amm.ne Comunale e realizzate a totale carico dei privati, si ritiene la variante in questione, nei termini prospettati dall'Amm.ne Comunale e qui condivisi, ammissibile dal punto di vista tecnico urbanistico.

In particolare si prescrive che i parcheggi pubblici, ex art. 5 - punto 2 - del D.M. n. 1444/68, da cedere gratuitamente al Comune, comprensivi anche di quelli relativi alle previste attività commerciali vanno localizzati ai piani inferiori del proposto parcheggio multipiano, nelle quantità previste dallo stesso art. 5 - punto 2, non potendosi applicare nel caso di specie la riduzione a metà, atteso che non sono previste a tal fine adeguate attrezzature integrative che giustificano la stessa riduzione né peraltro il sottopasso pedonale può ritenersi una attrezzatura integrativa.

Per quanto attiene agli aspetti paesaggistici, v'è da rilevare che l'area in questione è da considerarsi inclusa nei "territori costruiti", atteso che trattasi di area ricompresa nel perimetro delle zone omogenee di tipo "B" e destinata a servizi della residenza per le stesse zone "B".

Per quanto attiene ai rapporti tra le previsioni di progetto ed il Piano di Bacino della Puglia - Stralcio Assetto Idrogeologico- approvato dal Comitato Istituzionale nel novembre 2005, per quanto accertabile dagli atti d'Ufficio si rileva che le aree in questione non sono interessate da prescrizioni del suddetto P.A.I..

Premesso quanto sopra, e sulla base delle valutazioni di carattere urbanistico innanzi riportate, si propone alla Giunta la sottoscrizione dell'“Accordo di Programma”, secondo lo schema alla presente allegato, da stipulare tra la Regione Puglia e lo stesso Comune di Bari per la realizzazione di un edificio multipiano con destinazione ad autorimessa con annessa attività commerciale e terziaria, ubicato alla via Capruzzi, ai sensi dell'art.34 del D.lvo n.267/2000.

Quanto innanzi in relazione agli aspetti di natura urbanistica, restando nelle competenze dell'Amministrazione Comunale di Bari gli aspetti contenutistici, procedurali e convenzionali connessi alla realizzazione delle opere nel loro complesso.

Il citato Accordo di Programma dovrà essere sottoscritto sulla base dello schema allegato al presente provvedimento.

Il presente provvedimento fa salvi eventuali ulteriori vincoli territoriali insistenti sulle aree in questione, per i quali, ove sussistenti, vanno richiesti i prescritti pareri e/o nulla osta ai sensi di legge.

Si dà atto, inoltre, sulla scorta degli atti d'Ufficio (PUTT/PBA) che le aree interessate dall'intervento non sono gravate da vincoli di uso civico e pertanto non sono applicabili le disposizioni della L.R. 7/98.

Per quanto attiene, infine, alle disposizioni del D.lvo n. 152/2006 in materia di Valutazione Ambientale Strategica, nel prendere atto di quanto comunicato dal competente Ufficio Programmazione VIA e Politiche Energetiche/VAS con nota prot. n. 6557 del 16.06.2011, resta inteso che gli adempimenti del citato D.lvo se ed in quanto applicabili nel caso di specie sono demandati all'Amm.ne Comunale di Bari e da porre in essere prima dell'emanazione del Decreto del Presidente della Giunta Regionale che sancisce l'efficacia della variante urbanistica al P.R.G. del Comune di Bari nei termini innanzi prospettati.””

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definite dall'art. 4 - comma 4° - lettera “d)” della l.r. n.7/97.

“COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N.28/2001 E S.M.I.”

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore alla Qualità del Territorio, sulla scorta delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone pertanto alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

UDITA la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore;

VISTE le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento da parte del Responsabile della P.O. e del Dirigente del Servizio Urbanistica;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

DI APPROVARE la relazione dell'Assessore;

DI AUTORIZZARE, per le considerazioni, le motivazioni e le prescrizioni di cui alla narrativa che qui per economia espositiva s'intendono integralmente trascritte, il Presidente della G.R. alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma, ai sensi dell'art.34 del D.lvo n.267/2000, per la realizzazione di un edificio multipiano con destinazione ad autorimessa con annessa attività commerciale e terziaria, ubicato alla via Capruzzi,, in variante al vigente strumento urbanistico generale, su progetto proposto dalle Società "Sudarea s.r.l.", secondo lo schema allegato, parte integrante del presente provvedimento;

DI PROVVEDERE alla pubblicazione sul B.U.R. del presente provvedimento.

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta
Avv.Davide F.Pellegrino Dott.Nichi Vendola