Osservazione al documento di VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Taranto pubblicato con Bollettino Ufficiale della Regione Puglia - n. 118 del 13-9-2018

Proposta inserimento area logistica

Il Comune di Taranto ha elaborato nell'Aprile 2018 il "Piano Urbano della mobilità sostenibile", che individua una Zona a Traffico di Attraversamento Limitato che si prefigge l'obiettivo di ridurre selettivamente il traffico nell'area centrale della città, impedendo il transito delle componenti di puro attraversamento, al fine di:

- ridurre la congestione e l'inquinamento del traffico urbano promuovendo, a livello locale urbano, sistemi di trasporto collettivi ad inquinamento ridotto;
- aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci, garantendo a tutti, entro il 2030, l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza;
- attivare un approccio "trans-scalare" nella pianificazione delle trasformazioni territoriali a livello comunale e di area vasta;
- tendere alla massima integrazione tra le diverse modalità, eliminando sovrapposizioni, parallelismi e duplicazioni nei percorsi e nei servizi tra le differenti modalità;
- minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera;
- ridurre i consumi energetici;
- ridurre le emissioni di gas climalteranti;
- evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario.

Oltre ciò, nell'analisi SWOT relativa alla "Logistica urbana delle merci" viene evidenziato un elemento di debolezza consistente nella: "Assenza di un impianto organizzativo - gestionale di distribuzione"

A tale scopo, tra le politiche indicate dal PUMS e valutate nel rapporto ambientale, si individua la possibilità di *Realizzare un sistema per la logistica urbana delle merci attuabile per fasi a partire da un progetto di consegna e ritiro delle merci ZTAL fondato sulla promozione di iniziative di Cargo Bike e* ***sulla valutazione della sostenibilità tecnico economica di una piattaforma logistica nell'area portuale prospicente la***

marittima immediatamente accessibile dalla viabilità extraurbana principale, oltre che indicare tra le misure di lungo periodo la *Fattibilità piattaforma logistica dedicata all'area centrale (Città Vecchia – Borgo) e l'eventuale estensione dell'area di interesse di piattaforma logistica con creazione secondo punto*.

In tale contesto si inserisce la proposta in oggetto che mira a rispondere alle esigenze plurime indicate dal PUMS ma anche di valorizzare un contesto che ben potrebbe accogliere funzioni pubbliche a supporto della mobilità sostenibile cittadina e dell'intera area interessata dalla ZTAL.

PROPOSTA

La proposta, atta ad avviare un progetto prototipale di logistica distributiva delle merci nell'area urbana centrale, ha come oggetto l'area contraddistinta al catasto terreni al Foglio n.200, p.lla n. 42 di mq. 20.658 e p.lla n. 224 di mq. 3.443, di superficie complessiva pari a mq. 24.101 e compresa nei confini ad ovest con la strada TARANTO-CIMITERO, a sud con l'area occupata dal Mercato Ortofrutticolo, a nord con Via Machiavelli ed a est con un'area di proprietà del Demanio Militare. L'area è accessibile da via Machiavelli che è direttamente connessa con lo svincolo terminale tra la SS 100 e la SS 106 direttamente interconnesse con la SS7, importante snodo di comunicazione del traffico su gomma per l'innesto all'Autostrada e la statale che porta a Grottaglie e quindi la comunicazione con il versante sud della regione (asse Brindisi-Lecce). Inoltre, a poche centinaia di metri, è collocato il fronte nord della stazione ferroviaria Centrale di Taranto, a ridosso del terminal bus della stessa.

Date le premesse e le collocazione dell'area, riteniamo opportuno, considerata la vocazione dell'area, inserire la stessa tra le previsioni del PUMS in merito alla collocazione di un complesso di strutture tipologicamente e funzionalmente dedicate allo sviluppo di un polo per la logistica urbana delle merci con l'obiettivo di ridurre il carico veicolare di mezzi pesanti nel contesto urbano in perfetta corrispondenza con le linee strategiche individuate dal PUMS (3.4.3) per la realizzazione di *un sistema per la logistica urbana delle merci attuabile per fasi a partire da un progetto di consegna e ritiro delle merci ZTAL fondato sulla promozione di iniziative di Cargo Bike e sulla valutazione della sostenibilità tecnico economica di una piattaforma logistica nell'area portuale prospiciente la marittima immediatamente accessibile dalla viabilità extraurbana principale.*

Oltre ciò la stessa area si presta ad accogliere un parcheggio di scambio per la mobilità delle persone che potrebbero fruire sia dei servizi di trasporto pubblico ivi collocati (stazione Bus) sia di sistemi a minor impatto ambientale per l'ingresso nell'area urbana centrale (auto elettriche o ad idrogeno, bici elettriche o a idrogeno).

Dal punto di vista progettuale si propone di realizzare un organismo edilizio tipologico e funzionale ad alta efficienza energetica dotato di sistemi di autoproduzione di energia rinnovabile per lo stoccaggio e l'interscambio di merci da mezzi impattanti a mezzi ad emissioni zero.

L'interscambio avviene all'interno di un edificio, potenzialmente automatizzabile, dove le merci provenienti dall'esterno su mezzi impattanti vengono ricollocate su mezzi più piccolo e snelli a zero emissioni per la distribuzione capillare all'interno del contesto urbano. La tipologia dei mezzi da utilizzare risponde a due esigenze fondamentali:

1) essere compatibili con la struttura urbana dell'isola e del borgo
2) ridurre a zero le emissione prodotte per la distribuzione delle merci.

Per fare questo sarà prevista già in fase di progettazione l'utilizzazione di mezzi ad idrogeno o elettrici ricaricabili con l'energia prodotta in situ dalle fonti rinnovabili.

ASPETTO TIPOLOGICO PREVISIONALE

Il modello tipologico della proposta consiste nell'ipotizzare di realizzare un edificio ad unica piastra destinato alla logistica delle merci, a struttura prefabbricata, che si sviluppa per una superficie coperta complessiva di circa 12.000 mq, con gli accessi per i mezzi in arrivo collocati su Via Machiavelli ed ulteriori edifici, destinati agli uffici e agli spazi di relazione con il pubblico, collocati sul lato opposto a via Machiavelli con gli affacci principali verso la stazione ferroviaria.

La piastra sarà realizzata con caratteristiche tipologiche tali da renderla adattabile alle esigenze dei fruitori, di modo che l'intero organismo edilizio si presenti come un complesso artigianale, logistico e multisettoriale, all'interno del quale le funzioni comuni vengono concentrate e gestite in maniera collettiva.

ASPETTO TECNOLOGICO/ENERGETICO

L'edificio verrà concepito, dal punto di vista tecnologico, per essere un organismo con un ***lento metabolismo*** e capace di alimentare il proprio fabbisogno energetico in maniera autonoma e indipendente dalla rete elettrica di distribuzione.

Per raggiungere tale obiettivo saranno utilizzate tecnologie costruttive edilizie ed impiantistiche che consentiranno di raggiungere obiettivi di ***efficienza energetica*** intrinseci di primario livello. Queste saranno affiancate da tecnologie di ***produzione di energia da fonte rinnovabile*** gestite da un unico sistema in grado di rendere possibile lo stoccaggio e il riutilizzo dell'energia elettrica e termica, prodotta dalle fonti rinnovabili ma non immediatamente consumata, durante la vita utile dell'edificio stesso.

Il concetto innovativo sta nel concepire l'intero complesso delle funzioni interne come un vero e proprio organismo gestito da un unico motore energetico capace di ***stoccare*** l'auto produzione di energia elettrica in surplus per i momenti di scarsa disponibilità di produzione.

Il modello energetico di riferimento avrà il suo cuore in un sistema di gestione e stoccaggio della produzione energetica da fonti rinnovabili che provvede a ***conservare*** il surplus di produzione sotto forma di ***idrogeno gassoso*** (H2) da rendere disponibile quale "combustibile" per la produzione di elettricità necessaria a sopperire ai fabbisogni primari degli edifici ovvero per alimentare direttamente o indirettamente il parco veicolare di supporto allo cambio modale gestito in totale simbiosi tecnologica con il parcheggio multipiano. L'energia disponibile consentirà infatti di alimentare ***veicoli elettrici*** a idrogeno o a batteria in modo da consentire la creazione di un nucleo di supporto alla mobilità urbana a ***impatto zero*** dove rendere possibile l'interscambio tra mezzi impattanti e mezzi non inquinanti per l'accesso alla ZTAL ovvero di sostenere la mobilità privata a impatto nullo attraverso modelli di zero-emmission car sharing.

L'elevata ***efficienza energetica*** dell'edificio affiancata da produzione da ***fonti rinnovabili***, l'innovazione tecnologica applicata alla gestione ed allo ***stoccaggio*** del fabbisogno energetico, ***l'integrazione funzionale*** quale caposaldo progettuale, la gestione tecnologica autonoma e integrata di un ***parco veicolare ad emissioni zero*** a supporto della mobilità urbana fanno della proposta un esempio concreto per attuare il paradigma operativo della ***Terza Rivoluzione Industriale***, indicata a livello comunitario come modello economico e industriale per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei gas climalteranti.

I PROPONENTI

La presente osservazione è stata redatta a supporto della proprietà dell'area, nella persona Avv. Vincenzo di Maggio, da un gruppo composito che si occupa di promuovere risposte

innovative alle differenti esigenze urbane coniugando gli aspetti funzionali, ambientali, energetici e architettonici all'interno dei propri lavori.

Il gruppo è composto da Arch. Roberto Ramicola e Ing. Fabio Cerino (Minerva srl) che sintetizzano il proprio concept operativo all'interno del marchio Officina Energetica Mediterranea, riferendosi per la parte di gestione energetica al modello elaborato da **befreest** s.r.l., startup innovativa tarantina che si occupa della produzione di modelli gestionali energetici basati su fonti rinnovabili e idrogeno.

Allegati:

- planimetria con inquadramento territoriale

CERINO FABIO
ORDINE INGEGNERI
PROV.TARANTO/80013760733
ingegnere
22.10.2018 08:41:38 UTC

Vincenzo Di Maggio

2018.10.25 18:44:2

CN=Vincenzo Di Maggio
C=IT
O=NON PRESENTE
2.5.4.46=2011149241[illegible]

RSA/2048 bits

STRALCIO AEROFOTOGRAMMETRICO