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 parcheggio urbano

PREMESSA

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.

A tale scopo, tra le politiche indicate dal PUMS e valutate nel rapporto ambientale, si individua la possibilità di valutare la *fattibilità di due parcheggi operativi di dimensioni significative alle estremità della ZTAL, rispettivamente in adiacenza alla stazione marittima e a ridosso dell'arsenale, e collegati all'area centrale mediante la rete portante BRT e la linea di navetta elettrica a servizio della ZTAL che avrebbe in corrispondenza di questi* parcheggi i suoi capolinea.

In tale contesto si inserisce la proposta in oggetto che mira a rispondere alle esigenze plurime indicate dal PUMS ma anche a valorizzare un contesto che ben potrebbe accogliere funzioni pubbliche a supporto della vivibilità della città e del quartiere in cui è collocata l'area.

PROPOSTA

Già con protocollo n. 1094 del 22 settembre 2008 il progetto veniva presentato nell'ambito del "Piano Strategico di AREA VASTA TARANTINA" con manifestazione di interesse da parte di soggetti privati in risposta all'avviso pubblico del 16/09/2008 e inserito nell'elenco dei progetti accolti dall'Amministrazione Comunale.

L'intervento di cui all'oggetto, e per il quale si propone l'introduzione all'interno delle previsioni del PUMS della città di Taranto, si colloca in un'area strategica per la Città di Taranto che assume:

valenza funzionale in relazione alle previsioni del PUMS trovandosi al confine della ZTAL, a ridosso della linea navetta prevista nelle politiche di trasporto pubblico (di fronte all'edificio scolastico dell'istituto Aristosseno), a 7 minuti dal percorso previsto per la linea BRT oltre che per la vicinanza di Uffici pubblici, Ospedale, Scuole ed edifici ad alta densità abitativa;

valenza tipologica perché risulta essere l'unica area prospiciente il fronte a mare non ancora interessata da processi di riqualificazione che le danno a tutt'oggi la conformazione di un "VUOTO URBANO" abbandonato;

valenza paesaggistica perché ubicata sul lungomare di Taranto e oggetto di un potenziale recupero volto alla valorizzazione del contesto;

valenza sociale, visto che l'area è collocata nel quartiere centrale del Comune di Taranto ma in una zona in cui si renderebbe necessaria l'implementazione di strutture a carattere aggregativo nella piena logica di interventi di rigenerazione urbana.

Questi dati risultano ancora più interessanti se si considera che l'area ha un'estensione di circa mq. 6.100,00 tali da poter dare alla proposta il giusto respiro per rispondere ad alcune carenze specifiche che si riscontrano nell'area e nel complesso sistema dei servizi connessi, rispondendo puntualmente a tutte le valenze precedentemente evidenziate e che

possono essere sviluppate e valorizzate attraverso un percorso progettuale che dovrà fondarsi sulle seguenti prerogative:

1. realizzare un fulcro urbano per mobilità ad emissioni 0 (parcheggio di interscambio, al confine con ZTAL, con il trasporto pubblico e con mezzi a zero emissioni a idrogeno o elettrici ricaricati in situ);
2. definire un luogo dell'integrazione funzionale, tecnologica ed urbanistica (riqualificazione fronte mare, spazi aggregativi multifunzione, spazi di servizio);
3. produrre un organismo edilizio e funzionale ad elevatissima efficienza ed autosufficienza energetica;
4. consentire un'elevata fruibilità sostenibile degli spazi pubblici esterni multifunzionali;
5. utilizzare un percorso progettuale tipologico e tecnologico nonché metodologico che consenta la sua replica in spazi similari;
6. adottare un percorso progettuale attento al processo di cantierizzazione dell'opera con l'adozione di modelli a basso impatto ambientale e basse emissioni puntando al pieno raggiungimento di elevati standard qualitativi individuati anche dal protocollo ITACA.

ASPETTO TIPOLOGICO

Rispettando le caratteristiche del progetto preliminare già presentato nell'ambito del programma di "AREA VASTA TARANTINA", che prevede come cardine dell'intervento quello di mantenere la visuale del fronte a mare, il progetto che sarà sviluppato a valle dell'eventuale e auspicabile accoglimento della presente osservazione dovrà sfruttare il naturale salto di quota oggi esistente tra il marciapiede di Viale Virgilio e l'area stessa, che è di circa mt. 9,00, consentendo di accedere alla piazza pubblica, prevista sulla copertura del parcheggio multipiano, direttamente dallo stesso Viale e, attraverso la rampa già esistente, ai 3 piani di parcheggi che risulteranno di fatto sottoposti rispetto alla quota stradale e sopraelevati rispetto alla banchina fronte mare, alla quota di mt. 1,90 dal livello del mare.

L'intero edificio sarà coperto da una ***pelle energetica*** composta da pannelli fotovoltaici che avranno il compito di fornire, in simbiosi con gli altri sistemi di cui l'edificio verrà dotato, l'energia primaria necessaria a rendere l'edificio autosufficiente.

Dal punto di vista tipologico l'intero edificio sarà completato con la sistemazione dello spazio posto al livello della quota stradale a piazza urbana multifunzionale.

Il tutto sarà sviluppato attorno alla centralità funzionale del parcheggio multifunzione che sarà dedicato alla sosta a rotazione a servizio dei fruitori delle funzioni urbane lì collocate, a parcheggio di scambio e area di sosta per car sharing con veicoli ad emissione 0 ma non escludendo la possibilità di creare un polmone di sosta pertinenziale, così come previsto dallo stesso PUMS.

In sintesi i dati riassuntivi del progetto sono:

- PARCHEGGI
    1. superficie totale mq. 10.700
    2. posti auto n. 300
    3. superficie aree a parcheggio per piano 3570 mq

- PIAZZA E SPAZI A VERDE
    1. superficie totale mq. 4.400

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-emission 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.

CONCLUSIONI

L'obiettivo dell'osservazione è quello di porre le premesse per la realizzazione di un edificio che, attraverso un processo rizomatico, produca effetti di sostenibilità su se stesso e sull'intero complesso urbano nel quale si colloca; una reintegrazione urbanistica dell'area che possa servire, all'interno del sistema città, alla modificazione sociale e tecnologica dell'uso della città stessa.

Il processo potrebbe partire già nella fase del cantiere, attraverso l'installazione della prima fonte rinnovabile, il mini eolico; si potrà infatti operare organizzando una forma di cantierizzazione sostenibile e di sostenibilità della cantierizzazione per cui l'edificio, prima ancora di nascere, inizierebbe a produrre energia per la sua autonomia già durante la fase realizzativa. Una volta terminata, la tecnologia produttiva già installata, oltre che per supportare l'intero sistema tecnologico, sarà utilizzata per sostenere la sua funzione ordinaria consentendo la concretizzazione di effetti positivi che si ripercuoterebbero sulla città intera attraverso la riduzione degli inquinamento prodotti da gas di scarico e dal

rumore dei mezzi a motore endotermico. Si creerebbe un circuito virtuoso di mobilità sostenibile laddove il modello ripetibile trovasse collocazione in altri ambiti urbani o extraurbani definendo una amplificazione spaziale della stessa sostenibilità.

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.

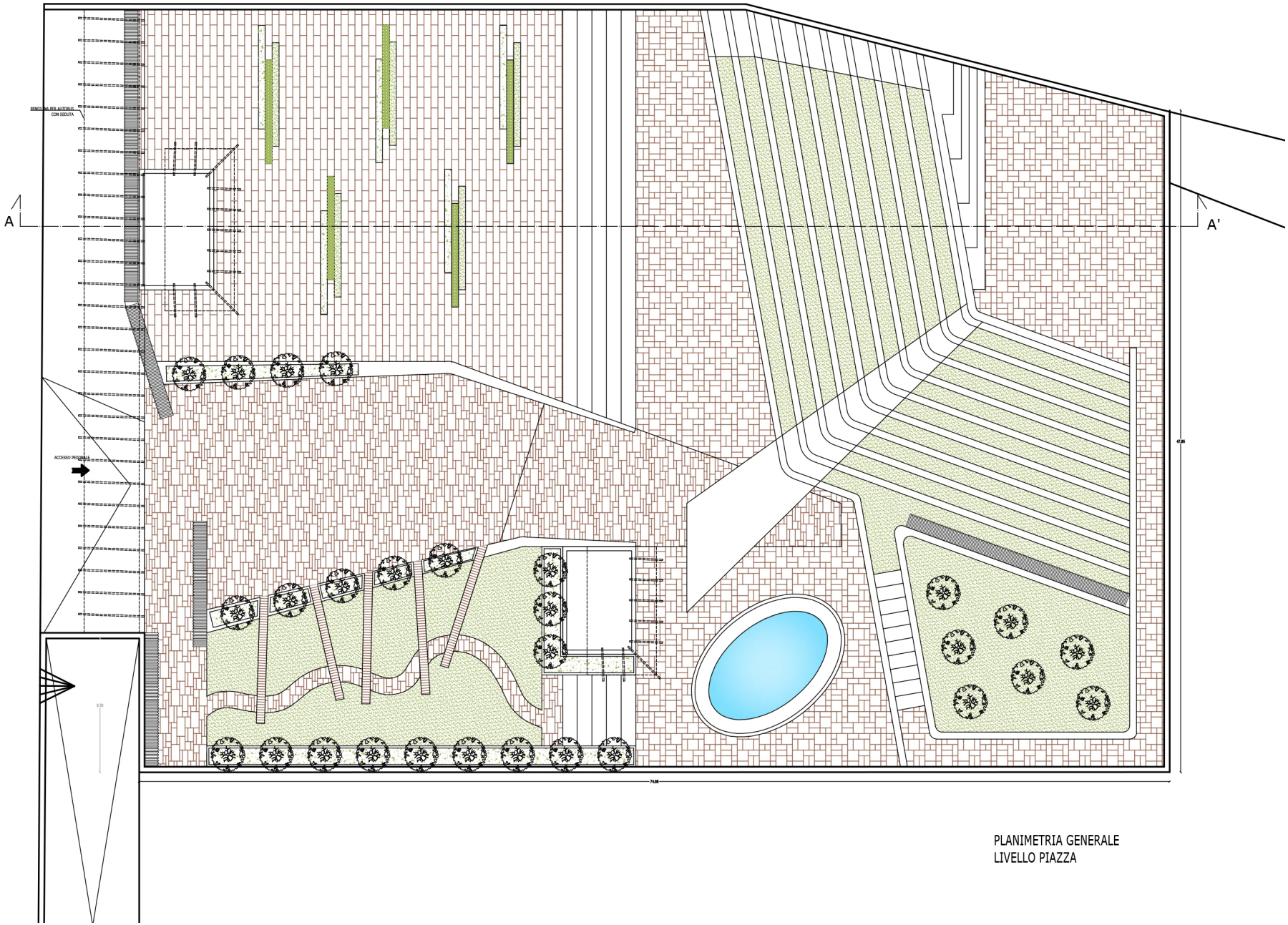
Allegati:

- planimetria con inquadramento territoriale
- pianta piazza
- pianta tipo parcheggi
- sezione trasversale

CERINO FABIO
ORDINE INGEGNERI
PROV.TARANTO/80013760733
ingegnere
22.10.2018 08:42:29 UTC

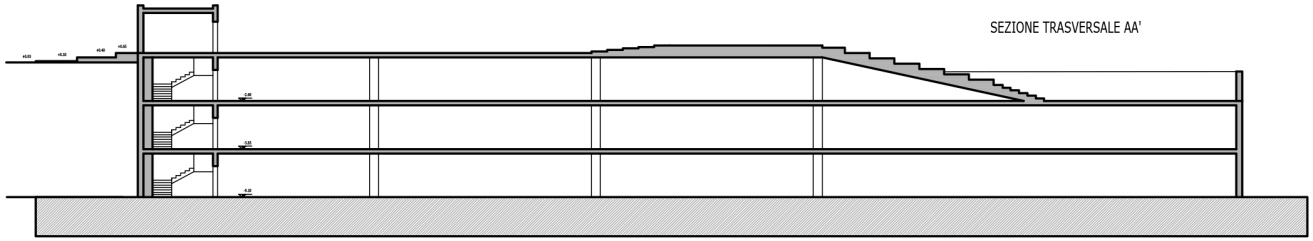
Vincenzo Di Maggio
2018.10.25 18:47:54
CN=Vincenzo Di Maggio
C=IT
O=NON PRESENTE
2.5.4.46=2011149241034
RSA/2048 bits

STRALCIO AEROFOTOGRAMMETRICO



PLANIMETRIA GENERALE
LIVELLO PIAZZA

SEZIONE TRASVERSALE AA'



PLANIMETRIA GENERALE
LIVELLO TIPO PARCHEGGI