

A conferma della scarsa appetibilità dei suoli vincolati nel territorio extraurbano occorre notare che nessuno dei ricorsi riguarda le aree suddette.

### 3.6. *Progetti in corso (QC6)*

L'analisi della progettualità individua tutti i progetti in corso: progetti di opere pubbliche e project financing.

I project financing presentati (bando del 2005) riguardano due proposte per porto turistico, un progetto per porto con cantieristica navale, tre progetti per la casa comunale, il mercato ittico, un'area verde attrezzata, la caserma dei vigili del fuoco, un autosilo.

Il primo progetto di porto turistico prevede la costruzione di un molo di sopraflutto costituito da un primo braccio banchinato (di circa 400 mt) a lieve curvatura e da un secondo braccio (di circa 200 mt.) con scogliera interna. Il bacino portuale previsto è di circa 70.000 mq. La ricettività prevista è di 700 posti barca più 250 posti barca dislocati a terra offrendo la possibilità di trasferire tutte le imbarcazioni da diporto che attualmente sono ormeggiate nel porto.

Il secondo progetto prevede un bacino portuale di circa 108.500 mq, una superficie complessiva di intervento di 44.000 mq di cui 29.364 mq destinati a servizi portuali ed insediamenti turistico residenziali e 14.636 mq destinati ad aree a standard. L'insediamento turistico residenziale è costituito da fabbricati per attività terziarie (19.875 mc), fabbricati turistico residenziali (19.425 mc), nuclei per uffici e circoli nautici (12.145 mc), albergo (10.000 mc). I posti barca previsti sono 640.

Il progetto per la cantieristica navale è previsto nella Cava Spina. L'imboccatura portuale è orientata ad est – sud/est. L'intervento prevede la costruzione di un molo di sopraflutto costituito da un braccio (di circa 250 mt.) con scogliera interna. L'istmo di collegamento con la zona di Cava Spina preventivamente scavata e predisposta con tutti i lavori di banchinaggio ha una larghezza di circa 80.000 metri (profondità media di pescaggio di circa 5.00 mt). Nella parte interna del porto-canale sono previsti due canali di allaggio e un piano inclinato destinato allo stesso scopo. In testata alla zona dei capannoni è previsto uno scalo d'allaggio per imbarcazioni a maggiore pescaggio. Nella banchina lato terra è previsto un altro scalo d'allaggio per imbarcazioni più piccole e con minor deriva. La ricettività prevista è di un blocco di 27.000 mq con capannoni alti 10.00 mt con campate di 15.00 mt e profondità di 120.00 mt e di un secondo blocco di 9.000 mq, con capannoni alti 10.00 mt con campate di 16.60 e profondità di 90.00 mt. La superficie totale interessata è di circa 60.000 mq. L'imboccatura portuale rivolta ad est/sud-est protegge notevolmente il porto-canale garantendo sia l'ingresso che la sosta e la navigazione interna.

Il progetto per il mercato ittico prevede una struttura di circa 1200 mq comprensivi di spazi destinati a uffici e casa del custode. La sua realizzazione è prevista a ridosso della viabilità di accesso alla zona dei cantieri con un collegamento nella zona retrostante con la banchina di attracco del porto-canale.

Il primo progetto di casa comunale è previsto su via A. Moro ed è costituito da una grande piazza coperta di accesso agli uffici. L'area a piano terra è attrezzata a verde e ospita una rampa di accesso alla piazza superiore su cui si affacciano gli uffici di rappresentanza. Il verde attrezzato separa l'area comunale dalla parte retrostante del lotto su cui si prevede un intervento di tipo residenziale.

Il secondo progetto di casa comunale (via Procaccia-via Puccini) prevede anche la realizzazione più a sud di edilizia convenzionata su una superficie di 87.360 mq e con un volume di 99.900 mc.

Infine il terzo progetto di casa comunale è previsto nei pressi della Lama Belvedere sull'asse Monopoli – Castellana Grotte nel cuore di un quartiere residenziale su un'area destinata dal PRG ad attrezzature di interesse collettivo. L'area ha una superficie di 11.200 mq. Il progetto prevede due edifici distinti collegati fra loro ai soli piani interrati e per i piani fuori terra separati da un'ampia piazza centrale. In uno dei due blocchi sono previsti due piani fuori terra da destinare ad attività commerciali.

### 3.3. Scelte per il sistema delle infrastrutture e dei servizi

Il sistema delle infrastrutture individua la linea ferroviaria, il porto commerciale, il nuovo porto turistico, la viabilità principale e urbana esistenti, gli interventi di riqualificazione della stessa viabilità urbana e la viabilità da realizzare ex novo.

Le scelte per ferrovia e stazione sono di sostanziale conferma dello stato di fatto, anche se in un'area prossima alla stazione (a monte della ferrovia) il PUG individuerà la realizzazione della stazione degli autobus extraurbani e un adeguato parcheggio d'interscambio, come meglio specificato successivamente.

Le scelte relative alla viabilità individuano, innanzitutto, interventi di riqualificazione della stessa, vale a dire interventi di adeguamento, razionalizzazione e ambientazione rispetto ai tessuti urbani interessati; tra questi interventi, il presente Documento individua come prioritari quelli relativi al viale Aldo Moro e alla viabilità costiera a Nord e a Sud della città.

Per quanto riguarda la nuova viabilità da realizzare, oltre al tratto di collegamento tra via Oberdan e viale A. Moro all'uscita del sottopasso ferroviario e di altri tratti di collegamento della viabilità esistenti al fine di completarla, vengono evidenziate le seguenti realizzazioni:

- una nuova strada di circonvallazione interna che, riprendendo alcuni tratti di viabilità esistente, innerverà l'ampia fascia di territorio compresa tra il viale Aldo Moro e la S.S. 16 che il PUG destinerà alla trasformazione urbanistica per usi produttivi e residenziali;
- la nuova viabilità a Nord conseguente alla realizzazione della nuova cantieristica nella cava Spina, ripristinando la continuità della via Marina del Mondo;
- una nuova strada di accesso al porto, sfruttando la complessiva ristrutturazione urbanistica che il PUG intende attuare sulle industrie dismesse nella zona Nord dello stesso ("Ambiti da riqualificare").

Anche il trattamento del tratto di S.S. 16 che lambisce la città lungo tutto il versante occidentale della stessa necessita di un adeguato intervento di ambientazione, in particolare per quelle zone che verranno interessate in futuro da una nuova trasformazione insediativa a fini residenziali. L'intervento più opportuno appare quello della realizzazione di una fascia di protezione alberata, integrata da idonei movimenti di terra, in grado di minimizzare gli impatti di inquinamento acustico e paesaggistico che l'infrastruttura oggettivamente comporta; tale intervento sarà realizzato contestualmente agli interventi di trasformazione urbanistica.

Tra le scelte per nuove infrastrutture, spicca quella destinata alla realizzazione di un area attrezzata, comprensiva di bacino e di strutture per il varo delle barche, destinata alla cantieristica navale, attualmente localizzata nel porto in condizioni di assoluta insostenibilità. Si tratta di una scelta già contenuta nel piano Piccinato, ma che non è stata mai attuata a causa della modalità attuativa allora individuata, un piano particolareggiato di iniziativa pubblica, con un intervento troppo oneroso per l'Amministrazione Comunale. La possibilità di realizzare tale infrastruttura in *project financing* o attraverso una Società di Trasformazione Urbana (STU) e le previsioni di trasformazione indicate dal presente Documento nell'area portuale, rendono oggi possibile questa importante realizzazione, che comporterà il complessivo riassetto del litorale a Nord della città, che anche se prevalentemente ineditato dovrà essere considerato dal PUG come un ambito di riqualificazione, relativo al sistema infrastrutturale, alle aree di possibile trasformazione a monte della viabilità costiera e al litorale marino.

Una seconda infrastruttura fondamentale per il futuro della città riguarda la realizzazione del porto turistico, già previsto dal Piano Piccinato ma in una localizzazione poi giudicata irrealizzabile. La realizzazione di tale infrastruttura appare assolutamente prioritaria ed importante per lo sviluppo della città, soprattutto se inserito in quella che si ritiene la collocazione ideale posta a Nord del porto commerciale, che appare meritevole di attenzione e di buona fattibilità, in special modo se inserita in un più ampio e complesso quadro di interventi di riqualificazione della zona localizzata tra l'attuale porto e l'area destinata alla cantieristica navale (cava Spina), capace di determinare un nuovo "fronte mare" ricco di corridoi verdi e centralità funzionali per le attività legate al commercio, al terziario direzionale,

al tempo libero, in parte anche alla residenza (per assicurare il mix funzionale e una redditività sufficiente a garantire gli interventi di caratterizzazione di aree dismesse), finalmente fruibile dai cittadini di Monopoli.

Per il sistema del verde, oltre al perseguimento di obiettivi quantitativi (opportuna identificazione di aree a standard, ottenute gratuitamente attraverso il metodo della perequazione) occorre sottolineare come scelta fondamentale del PUG, la volontà progettuale di organizzare tutte le aree verdi naturalistiche e artificiali presenti e previste nella città in una "rete ecologica urbana" relazionata a quella territoriale, secondo i risultati delle analisi specialistiche (si veda il paragrafo 4.2), prevedendo inoltre, gli interventi di trasformazione urbana o i necessari elementi di collegamento, al fine di aumentare gli effetti di rigenerazione ecologica delle stesse aree verdi e aumentare il livello di biodiversità. Pertanto il sistema del verde sarà costituito da una rete ecologica integrata da elementi di collegamento e ampi patch vegetazionali di elevato valore ambientale, diffusi tra territorio extraurbano ed urbano, fino ad includere le aree costiere dove possibile.

Il PUG indicherà la localizzazione dei principali servizi pubblici e di uso pubblico da realizzare nel periodo di validità dello stesso PUG; tale localizzazione riguarderà prevalentemente le aree di cessione compensativa relative agli "Ambiti da riqualificare" e agli "Ambiti di trasformazione prevalentemente residenziale" ritenute adatte ad accogliere tali servizi. In questa sede vengono specificate solo le localizzazioni di alcuni dei futuri servizi pubblici, quelli che insieme a quelli realizzati in project financing prima indicati rivestono una dimensione strutturale nella futura organizzazione urbana di Monopoli.

Tali servizi sono:

- la "cittadella dello sport", vale a dire l'insieme delle principali attrezzature sportive della città (tranne lo stadio), che verrà localizzata a Sud, ampliando gli impianti sportivi già esistenti o in corso di realizzazione (zona campi alternativi, palazzetto, piscina);
- una nuova struttura teatrale, la cui localizzazione più idonea appare quella all'interno del "Quartiere Piccinato" nell'ambito di un intervento di riqualificazione dello stesso di prossima attivazione (PIRP); in alternativa a tale localizzazione, il presente documento suggerisce anche di prendere in considerazione le aree di cessione compensativa degli "Ambiti da riqualificare", collegando la realizzazione di tale attrezzatura alla più generale riqualificazione dell'area portuale;
- la realizzazione della nuova caserma dei Carabinieri, localizzata in via del tutto indicativa su un'area nella zona Sud della città, già destinata a servizi pubblici e per la quale il presente Documento suggerisce l'acquisizione compensativa;
- la stazione degli autobus extraurbani, da collegare necessariamente con la stazione ferroviaria per creare le necessarie condizioni di scambio che favoriscano l'uso del mezzo pubblico e quindi integrata anche da un adeguato parcheggio di interscambio; il carattere di opera pubblica di tale intervento, slegato da una più generale trasformazione insediativa, potrà indurre ad acquisire l'area relativa direttamente (esproprio o acquisizione bonaria), senza utilizzare il meccanismo dell'acquisizione compensativa;
- l'ampliamento del cimitero (soluzione da preferire, almeno per il periodo di validità del PUG, alla realizzazione di una nuova struttura), possibile solo sul lato Sud dello stesso, previa riduzione della fascia di rispetto e con lo spostamento della attuale viabilità che costeggia lo stesso cimitero su quel lato; anche in questo caso, il carattere di opera pubblica non connessa ad altre trasformazioni, comporterà un'acquisizione diretta dell'area;