

### 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;

- un sistema di parcheggi pubblici o di uso pubblico a servizio della "Città Storica" per realizzare in futuro le necessarie misure di regolazione del traffico automobilistico; tale sistema riguarderà le indicazioni per la realizzazione di attrezzature di questo tipo contenute del progetto redatto dall'arch. Cucciolla per il borgo murattiano e potrà comprendere anche l'autosilo proposto in project financing, ma attualmente subjudice per le verifiche in corso relative al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI).

### **3.4. Scelte per il sistema turistico**

In riferimento alle analisi sviluppate nel paragrafo 7.3 e alle riflessioni emerse nella descrizione della geografia degli insediamenti turistici (paragrafo 5.3), le criticità evidenziate possono trovare le seguenti possibili soluzioni da definire ulteriormente in fase di redazione del PUG:

- potenziare l'offerta turistica con la realizzazione di nuove strutture ricettive (Hotel, b/b) nei Tessuti della Città Antica e del Murattiano utilizzando in special modo le aree dismesse e semplificando le procedure di cambio di destinazione d'uso;
- consolidare l'offerta alberghiera attuale consentendo l'ampliamento e/o la ristrutturazione degli esercizi esistenti;
- riordinare il sistema di accessi e di servizi al mare per tutta la costa sud, potenziando l'attuale Strada Provinciale 163 collegandola all'ingresso sulla statale 16 in prossimità della Masseria Lamalunga, attraverso l'allargamento delle strade esistenti Lamalunga, Trappetello, Santa Lucia a mare confluendo nella strada di penetrazione Schiuma recentemente ampliata;
- prevedere nel nuovo sistema di viabilità e di potenziamento di quella esistente l'integrazione della mobilità veicolare con quella ciclabile e pedonale, identificando appropriati livelli gerarchici nella rete stradale e riqualificando sul modello dei woonerf olandesi le strade di accesso al mare ed alle residenze con particolare attenzione alle necessità delle utenze deboli;
- attestare servizi, pubblici esercizi, parcheggi, nuove strutture alberghiere preferibilmente nelle aree comprese tra la litoranea e la nuova viabilità, completando i frammenti di tessuto finora realizzati, in un disegno urbanistico complessivo;
- indirizzare verso una fruizione libera e naturalistica del mare l'uso della costa, promuovendo interventi di riqualificazione con meccanismi compensativi capaci di incentivare, in special modo i proprietari delle case sparse nei limiti dei 300 m. dalla linea di battigia, a spostarsi sul lato monte della litoranea, identificando apposite aree di atterraggio dei diritti volumetrici;
- promuovere attraverso preliminari azioni di riqualificazione ambientale, il riuso a scopi turistici della parte di costa Nord, mettendola in relazione con le strutture turistiche già esistenti sia nel territorio del comune di Monopoli che con quelle in fase di realizzazione nel comune di Polignano a Mare.

Tutte le scelte proposte saranno elaborate nel PUG considerando elementi strutturali del progetto le invarianti ambientali identificate nelle analisi specialistiche con l'obiettivo di valorizzare e consolidare la rete ecologica oggi esistente imponendo nell'attuazione del piano non solo il rispetto delle attuali vie di deflusso idrologico ma l'attuazione di interventi contestuali alle trasformazioni che ne migliorino e ne integrino il funzionamento.