

PIANO URBANISTICO GENERALE



Franca
vill
a
Fontana



Regione Puglia



Provincia di Brindisi



Comune di
Francavilla Fontana

Sindaco: Dott. Vincenzo Della Corte

Assessore all’Urbanistica e Cittadinanza Attiva: Arch. Roberta Lopalco

Responsabile Unico del Procedimento: Arch. Pietro Incalza

Coordinamento progettuale: Prof. Arch. Francesca Calace

Consulenza tecnico-scientifica per attività di studio e ricerca: Dipartimento di Scienza dell’Ingegneria Civile e dell’Architettura (ICAR), Politecnico di Bari

Pianificazione urbanistica: Prof. Arch. Leonardo Rignanese (resp. scientifico) Arch. Carlo Angelastro (coord.), Arch. Anna Claudia Bufo, Arch. Alessandra Chimienti, Arch. Adriano Spada

Valutazioni economiche: Prof. Ing. Pierluigi Morano

Idrogeomorfologia: Dott. Pietro Pepe - Apogeo

Aspetti naturalistici e ruralità: Dott. Raffaele Laforzezza (resp. scientifico), Dott. Giuseppe Colangelo, Dott. Elena Gioscia, Dott. Luigi Roselli - GreenLab, Dip. di Scienze delle produzioni vegetali, Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”, con la collaborazione del Prof. Angelo Caliandro

Valutazione Ambientale Strategica: Arch. Mina Piazza

Fornitura e prima elaborazione dei dati amministrativi: Ufficio di Piano del Comune di Francavilla Fontana
Dott.ssa Maria Daniela Camarda, Sig.ra Rosaria Iurlaro, Arch. Dario Gaballo, Ing. Maria Antonietta Uggenti

LINEE GUIDA PER LA QUALITA' TERRITORIALE E URBANA

INDICE

Premessa	Pag. 3	2. LA NUOVA ARMATURA URBANA	Pag. 23
1. L'INFRASTRUTTURA VERDE	Pag. 5	2.1 Caratteristiche e indirizzi generali	" 23
1.1 Caratteristiche e finalità degli interventi	" 5	2.2 Elementi caratterizzanti lo spazio pubblico	" 25
1.2 Gli elementi costitutivi primari	" 7	2.2.1 Strade e viali strutturanti da riqualificare	" 25
1.2.1 Aree boscate e macchia mediterranea	" 7	2.2.2 Nuovi Viali strutturanti di completamento e qualificazione dell'armatura urbana	" 26
1.2.2 Oasi di protezione faunistica	" 8	Via Madonna delle Grazie	
1.2.3 Assetti culturali di pregio	" 9	Via Cavour - Via Germania	
1.2.4 Muretti a secco	" 10	Via S. Lorenzo - Viale Abbadessa	
1.2.5 Siepi e filari	" 10	Via Gorizia	
1.2.6 Canale Reale	" 10	Via Giordano	
1.2.7 Valloni	" 11	2.2.3 Elementi nodali urbani da riqualificare come spazi di relazione	" 31
1.2.8 Aree a massima idoneità	" 11	Piazza dei Cappuccini	
1.3 Le azioni e le strategie per la realizzazione della infrastruttura	" 12	Piazza Madonna delle Grazie - Ingresso Ospedale	
1.3.1 Interventi di gestione degli habitat esistenti	" 12	Piazza Castello	
Interventi selvicolturali		Piazza Maria SS. Della Croce - Porta della Croce	
Gestione agricola ecocompatibile		Piazza G. Verdi	
Valorizzazione di habitat specifici		2.2.4 Nuove centralità da configurare: Dotazioni Urbane e Territoriali di progetto	" 33
Tutela della viabilità rurale esistente		Area mercatale - Giardino delle Delizie	
Gestione programmata delle aree verdi urbane e periurbane		Nuovo ITIS	
1.3.2 Interventi di riqualificazione degli habitat esistenti	" 13	2.2.5 L'area produttiva urbana	" 33
Interventi di ingegneria naturalistica sul Canale Reale		La riqualificazione del PIP	
Rinaturalizzazione delle fasce di rispetto del Canale Reale		La nuova Fiera dell'Ascensione	
Riuso degli spazi residuali, in abbandono o degrado		2.3 L'Infrastruttura verde urbana	" 34
1.3.3 Costruzione di nuovi habitat	" 14	2.3.1 Il Canale Reale e la città	" 34
Isole biotiche		2.3.2 Nuovi spazi verdi attrezzati	" 35
Filari arborei stradali		2.3.3 Filari di arredo stradale	" 35
Siepi campestri		2.3.4 Verde di mitigazione delle infrastrutture	" 35
Fasce tampone vegetate		2.3.5 Schermature e tetti verdi	" 36
Recupero cave abbandonate		2.3.6 Margini e spazio periurbano: riqualificazione, forestazione, orti e verde agricolo di prossimità	" 36
Direttrici di collegamento delle aree a massima idoneità		2.4 Infrastrutture per una mobilità sostenibile	" 37
1.3.4 Interventi per la valorizzazione e la fruizione degli habitat	" 16	2.4.1 Strade di distribuzione	" 37
Rete della connettività ecologica		2.4.2 Strade di collegamento	" 37
Rete dei beni storici		2.4.3 Strade di penetrazione	" 38
Rete della accessibilità e fruizione pubblica		2.4.4 Strade locali	" 38
Rete del tessuto agricolo		2.4.5 Percorsi ciclopedonali	" 39
1.3.5 Interventi per la riqualificazione dell'insediato esistente	" 17	2.4.6 Elementi per la moderazione del traffico	" 40
L'insediato sparso		Chicane	
I Contesti rurali di Bax e Termitone		Intersezioni rialzate	
1.4 Il Parco del Canale Reale	" 19	Rotatorie	
1.4.1 Premessa: il Parco come infrastruttura blu	" 19	2.4.7 Parcheggi	" 41
1.4.2 Gli elementi costitutivi	" 19	Parcheggio di scambio multimodale	
Le fonti del Canale Reale e il Parco agricolo		Parcheggi urbani di scambio	
Il Parco Urbano		2.4.8 By-pass RFI	" 41
Il Parco attrezzato verso Torre Guaceto		2.5 Indirizzi progettuali per i nuovi impianti insediativi	" 42
1.5 Il Percorso Paesaggistico del Trattarello Martinese	" 21	2.5.1 Contesto CU7.1 Via Brindisi nord	" 42
1.5.1 Caratteri e potenzialità	" 21	2.5.2 Contesto CU7.2 Via Brindisi sud	" 42
1.5.2 Indirizzi progettuali	" 21	2.5.3 Contesto CU7.3 Via Ostuni	" 43
		2.5.4 Contesto CU7.4 Area mercatale - Via Francia	" 43

Premessa

Le previsioni strutturali del piano si compongono principalmente di prescrizioni per le Invarianti strutturali e di direttive per i Contesti territoriali. Tutto ciò non esaurisce i contenuti del PUG, soprattutto nella sua dimensione previsiva, ovvero di individuazione di scenari strategici cui tendere attraverso il complesso delle azioni del piano. In altre parole, le linee progettuali e i modelli di assetto che sottendono alle previsioni strutturali, definiti nel PUG “idee guida” o “progetti strutturanti”, comportano una visione al futuro e, al contempo una serie di strategie e regole per perseguirla, ambedue da esplicitare ai fini della loro condivisione.

Tali idee guida o progetti strutturanti riguardano la qualità territoriale e urbana e si sostanziano in due grandi scenari: il primo, riferito alla dimensione territoriale, vede i sistemi ambientale, paesaggistico e culturale declinati progettualmente come “infrastruttura verde”, ovvero come rete polivalente in grado di produrre sinergie positive con le varie politiche di settore che concorrono al governo del territorio e dell’ambiente e quindi come struttura portante i processi di conservazione, valorizzazione e fruizione sostenibile del territorio rurale; il secondo, relativo alla dimensione urbana, è basato sul ridisegno, sul completamento e sulla riqualificazione della “armatura urbana”, ovvero del sistema degli spazi pubblici, delle attrezzature, del verde e delle componenti edificate che costituiscono la struttura della città e che ne connotano i caratteri e le qualità.

Da queste due idee guida o progetti strutturanti ne derivano altri: l’infrastruttura blu, ovvero il sistema delle acque e, tra queste, in particolare il sistema ambientale del Canale Reale, l’infrastruttura verde urbana; il sistema delle centralità urbane, esistenti e di progetto; tutti progetti comunque riconducibili alle due idee guida, costituendone delle declinazioni specifiche per temi o per luoghi.

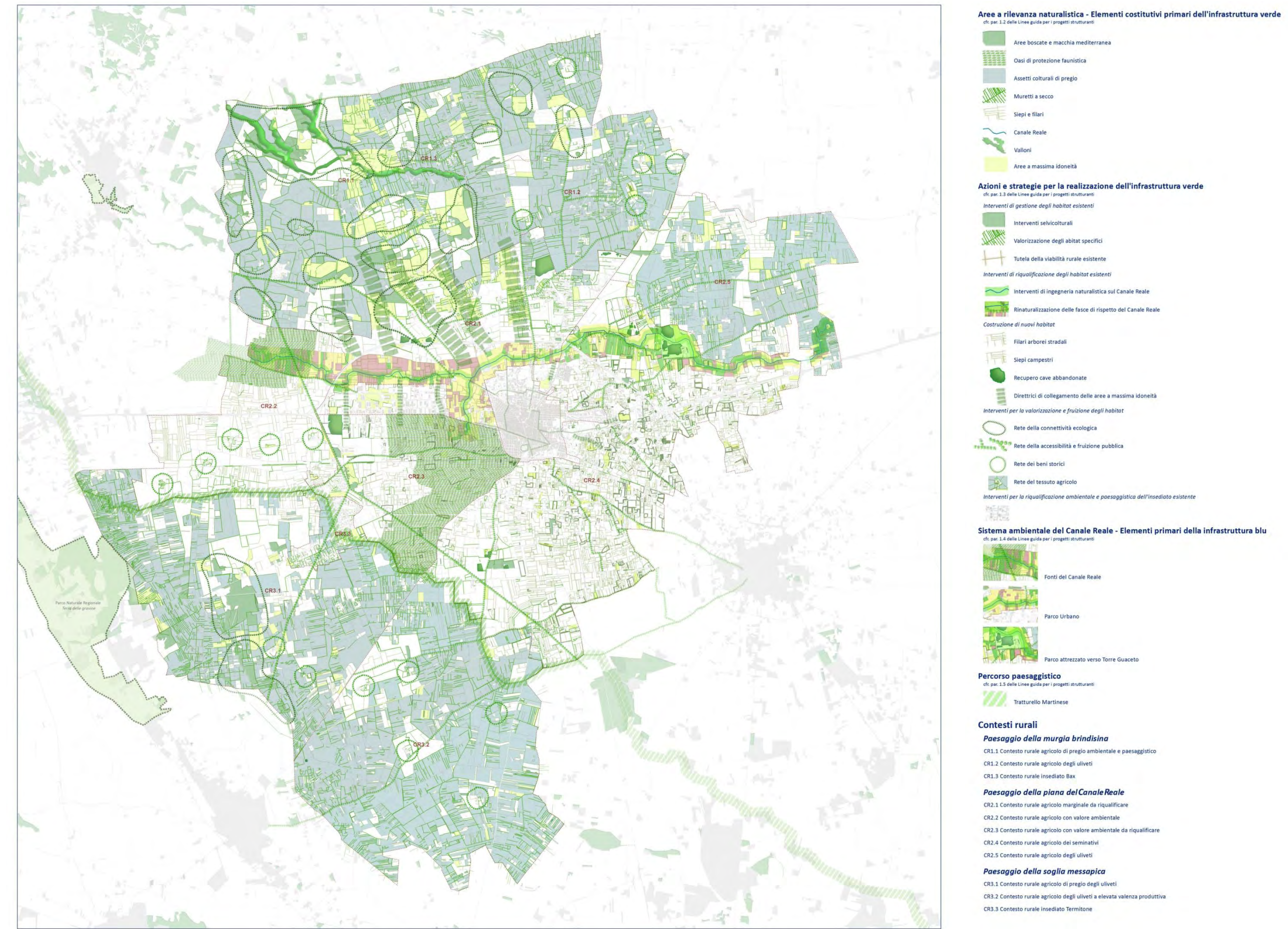
A partire da questi progetti strutturanti, il PUG definisce le presenti Linee Guida, da intendere come insieme di indicazioni mirate alla qualità ambientale, paesaggistica, urbana, sia diffuse che concentrate in particolari nodi e luoghi. Le Linee guida contengono direttive progettuali per il complesso delle azioni da realizzare nel territorio da parte dei diversi soggetti con la finalità di traghettare i progetti strutturanti e per il tramite di diversi strumenti: le previsioni programmatiche del PUG, i piani attuativi, gli atti della amministrazione e i progetti di opere pubbliche, i programmi urbanistici e le varie politiche locali, fino alle singole trasformazioni da parte di ogni cittadino.

Le Linee guida indirizzano l’interpretazione del piano e delle sue norme tecniche di attuazione. Costituiscono una direttiva ispiratrice dell’azione pubblica e una dichiarazione che impegna la comunità - amministrazione e cittadini - nel raggiungimento di obiettivi comuni e che definisce le principali regole di comportamento della città e delle sue diverse componenti. In questo senso le Linee guida sono norme di indirizzo che i differenti soggetti pubblici e privati sono tenuti a rispettare.

Le Linee guida sono costituite dal presente elaborato e dalle *Carte per la qualità territoriale e urbana*, (PUG_S_04.1 *Infrastruttura verde*, PUG_S_04.1.1 *Parco del Canale Reale*, PUG_S_04.2 *Nuova armatura urbana*) che rappresentano in modo completo l’insieme degli elementi e delle azioni per la realizzazione dei relativi progetti strutturanti, approfonditi e articolati nel presente documento.

Tecnicamente le Linee guida costituiscono degli Allegati alle Norme Tecniche di Attuazione del PUG, con valore di direttiva nei confronti del PUG_P e degli atti di programmazione, pianificazione e progettazione.

Ma il loro significato profondo vuole essere quello di uno strumento di riferimento per una progettazione più consapevole e sensibile alle questioni della qualità territoriale e urbana, nonché uno strumento di comunicazione degli obiettivi a cui tendere e delle idee progettuali che sono sottese alle norme del PUG. In quanto tali, esse appartengono alla dimensione strutturale del piano.



1. L'INFRASTRUTTURA VERDE

1.1 Caratteristiche e finalità degli interventi

L'analisi del territorio di Francavilla Fontana ha evidenziato come il prevalere quasi esclusivo dell'attività agricola sia all'origine del progressivo degrado delle risorse naturali e dell'impoverimento della diversità biologica e paesistica. Nell'intento di ribilanciare un equilibrio indispensabile tra la presenza antropica (attività colturale e strutture abitative) e la compagine naturale si rende necessaria la definizione e la progettazione di una rete di risorse naturali che, sinergicamente, vadano a costituire ciò che notoriamente viene chiamata Infrastruttura Verde (di seguito indicata con il suo acronimo I.V.)

L'obiettivo della conservazione della biodiversità è un tema prioritario delle azioni di programmazione, non solo a livello locale, ma anche e soprattutto a livello internazionale e comunitaria, avviate nell'ultimo decennio, con il fine di indirizzare e promuovere politiche ambientali di conservazione mirate alla valorizzazione e alla tutela delle risorse ecologiche e del paesaggio (Diploma Sites, C.E., 1991; European Network of Biogenetic Reserves, CE, 1992; Convenzione di Rio sulla Diversità Biologica, 1992; Piano d'Azione dell'IUCN di Caracas sui parchi e le aree protette, 1992). Nel 1996 il Consiglio d'Europa ha promosso la specifica Strategia Pan-Europea per la Diversità Biologica e Paesistica, definendo un importante strumento internazionale di coordinamento, condivisione e sperimentazione, in cui le politiche e le pratiche afferenti alle reti ecologiche trovano necessariamente un posto di rilievo. Viene così riconosciuto e sancito anche a livello istituzionale, oltre che a livello scientifico, l'importante principio dell'esistenza di relazioni fra la biodiversità e la diversità paesistica.

L' I.V., quindi è da intendersi come una rete polivalente in grado di produrre sinergie positive con le varie politiche di settore che concorrono al governo del territorio e dell'ambiente. Essa si inquadra come strumento strategico di pianificazione per uno sviluppo sostenibile.

Dal punto di vista operativo, per la definizione di una I.V. è necessario individuare quelle aree di interesse naturalistico che per caratteristiche e posizione geografica possono rappresentare i nodi (o punti focali) sui quali costruire le direttrici di collegamento o connessioni della maglia dell' I.V. che si vuole realizzare. Così facendo ci si pone l'obiettivo di riqualificare e mettere in rete le risorse del territorio ripensandone il valore che, altrimenti, è banalizzato o messo in pericolo dalla predominanza dell'interesse agricolo o abitativo.

Un primo livello di analisi territoriale ha verificato la presenza e consistenza (dimensioni, frammentazione, forma) di ambiti di rilevante interesse conservazionistico. È stata effettuata l'identificazione degli elementi areali e lineari dotati di elevati livelli di naturalità e particolare

interesse ambientale e paesaggistico quali: le superfici boscate, il sistema idrografico, il sistema delle siepi campestri, il sistema della macchia mediterranea; ovvero tutti gli elementi con capacità biotica superiore alla matrice a seminativi o a vigneti o a oliveti che caratterizzano lo spazio coltivato e che definiscono la rete ecologica in termini strutturali e funzionali.

Il territorio di Francavilla Fontana presenta una molteplicità di risorse a carattere naturale che rappresentano un primo sistema di riferimento per la realizzazione dell'I.V., descritte nel successivo p.to 1.2.

La distribuzione spaziale di dette risorse consente di individuare sommariamente tre ambiti territoriali (o sistemi) differenti che caratterizzano il territorio e che, ai fini della ripartizione territoriale operata a supporto del Piano Urbanistico Generale (PUG), rappresentano contesti distinti tra loro.

Nella parte a Nord, ovvero nell'ambito territoriale del Paesaggio della murgia brindisina, le aree boscate e a macchia (località Bottari) si connettono alle zone di diffusione degli oliveti (per lo più secolari) e dei frutteti. Nell'area si riscontra la presenza dei muretti a secco e delle specchie (accumuli di roccia calcarea sparsi nei campi) con evidenti fenomeni di colonizzazione da parte di specie arboree ed arbustive di origine naturale. Caratteri molto simili si ritrovano anche nell'ambito territoriale del Paesaggio della soglia messapica localizzato nella parte a Sud del territorio: in questo caso gli oliveti sono più giovani a sesto tendenzialmente regolare al fine di ottimizzare la produzione. La presenza di affioramenti di roccia ha favorito nel tempo la realizzazione dei muretti a secco e della vegetazione spontanea. In alcune zone vi è predominanza di seminativi con campi di grande estensione, solitamente all'intorno di masserie.

Nell'ambito territoriale del Paesaggio della piana del Canale Reale, frapposto tra i primi due, si assiste alla prevalenza di altre forme colturali (vigneti, colture orticole, seminativi, ecc) per cui il paesaggio agrario assume aspetti differenti e la vegetazione spontanea è spesso relegata ad aree molto frammentate e marginali. In questa zona intermedia è opportuno incentivare la presenza di aree a vegetazione spontanea (arborea ed arbustiva) che abbiano funzione di rifugio e passaggio di specie animali e che assicurino una maggiore biodiversità al contesto.

In questo senso può essere attribuito un ruolo fondamentale al Canale Reale che costituisce un sottosistema di grande importanza dal quale non si potrà prescindere nell'azione pianificatoria. Se si riuscirà, infatti, ad ovviare ai fattori di degrado della qualità delle acque il Canale potrà

costituire una direttrice aggiuntiva (Infrastruttura Blu) del sistema di connessioni pensate per la riqualificazione ecologica del territorio.

Partendo da questo primo inquadramento del territorio è stata realizzata una caratterizzazione delle aree a maggiore idoneità ambientale. Tale idoneità stima il grado di permeabilità biologica e di connettività ecologica delle aree analizzate al fine di individuare le connessioni ecologiche (rete ecologica) potenzialmente esistenti tra le diverse risorse in ragione della potenzialità degli ambiti territoriali, naturali o antropici, ad essere attraversati e colonizzati da specie animali (specie target) che fungono da indicatori di qualità ambientale.

Tale fase analitica porta alla definizione della rete ecologica e prevede, operativamente, l'individuazione degli habitat ottimali all'interno dei quali le specie target si muovono alla ricerca di riparo e nutrimento. Le aree di idoneità ambientale rappresentano uno strato informativo aggiuntivo e sovrapposto al sistema delle risorse. Tali aree danno orientamento alle potenziali vie di connessione e mettono in evidenza le direttrici degli spostamenti tra aree a maggiore naturalità. Dal punto di visto pianificatorio tali direttrici consentono di individuare quali aree e quali risorse ricoprano un ruolo di maggiore interesse dal punto di vista ecologico ed ambientale. La rete ecologica rappresenta l'asse portante (la spina dorsale) dell'I.V. sulla quale si individuano le direttrici di intervento.

È opportuno considerare, tuttavia, che talvolta la distanza o gli aspetti qualitativi di dette risorse sono tali da porre la necessità di realizzare nuovi interventi per la costituzione di punti nodali utili a raccorciare le distanze o riqualificare situazioni di particolare degrado. In particolare, nel paesaggio a zona intermedia è necessario incentivare la presenza di aree a vegetazione spontanea (arborea ed arbustiva) che abbiano funzione di rifugio e passaggio di specie animali e che assicurino una maggiore biodiversità al contesto.

Un ulteriore fase dell'analisi prevede la lettura ed interpretazione delle dinamiche evolutive che possono interagire con lo stato dei luoghi. La pianificazione del territorio deve prevedere i processi di sviluppo e di evoluzione legati ai processi economici e sociali gerarchicamente sovraordinati alle realtà locali. In questo senso l'analisi della forma della crescita urbana e dei modelli di organizzazione territoriale delle reti infrastrutturali (intese quale causa prima del processo di frammentazione) costituisce il passo fondamentale per una gestione sostenibile dell'organizzazione dello sviluppo insediativo e di integrazione progressiva tra spazi aperti e aree occupate dall'urbanizzazione.

Principali impatti di tale modello di urbanizzazione e di infrastrutturazione territoriale sono la presenza nell'agro di un'edificazione diffusa e

destrutturata (che risulta discontinuo e scarsamente integrato), la frammentazione e l'isolamento degli ambiti naturali e paesistici. A causa degli effetti incontrollati, in termini di qualità ambientale, su vaste porzioni di territorio, questo modello di sviluppo insediativo viene spesso identificato come uno dei principali fattori di insostenibilità ambientale.

Alla luce delle fasi analitiche e delle considerazioni appena espresse l'I.V. pone maggiore interesse sulle seguenti finalità:

- 1) mantenimento e potenziamento dei principali bacini di naturalità esistenti;
- 2) costruzione di un corridoio ecologico che ripercorre l'asse del Canale Reale e ne amplia le dimensioni e che in prossimità della città come Parco Urbano;
- 3) realizzazione di interventi integrati che valorizzino la valenza paesaggistica, storica e culturale di tutti gli elementi del territorio meritevoli di attenzione (es. masserie, tratturi, viabilità di servizio, aree naturali, ecc);
- 4) individuazione di specifici percorsi di fruizione del paesaggio e promozione di forme di mobilità lenta;
- 5) creazione di punti nodali nei contesti naturalisticamente più poveri;
- 6) realizzazione di aree naturaliformi con funzioni integrative o tampone in presenza di contesti connotati dalla presenza di detrattori della qualità ambientale (depuratori, cave, assi viari, aree industriali, frangia urbana, ecc).

Gli interventi proposti per la realizzazione di una infrastruttura verde sono riconducibili alle seguenti categorie:

1. interventi di gestione degli habitat esistenti
2. interventi di riqualificazione degli habitat esistenti;
3. costruzione di nuovi habitat.

Essendo finalizzati al miglioramento della qualità ambientale e alla conservazione e fruizione delle risorse paesaggistiche tali interventi potranno avere conseguenze di tipo sociale, culturale ed estetico-percettivo in funzione della loro localizzazione e dimensione.

Le risorse di carattere naturale presenti sul territorio rappresentano elementi costitutivi di base per le quali, nella pianificazione dell' I.V., saranno attuati interventi di valorizzazione e tutela con lo scopo di potenziare i punti nodali e le direttrici di connessione di questo sistema di valenza ambientale.

Gli elementi costitutivi del sistema sono:

- Aree boscate e macchia mediterranea
- Oasi di protezione faunistica
- Assetti culturali di pregio
- Muretti a secco
- Siepi e filari
- Canale Reale
- Lame

Detti elementi concorrono, inoltre, a definire il sistema delle aree a massima idoneità che rappresentano, quindi, un ulteriore strato informativo da considerare nell'atto pianificatorio.

1.2 Gli elementi costitutivi primari

1.2.1 Aree boscate e macchia mediterranea

Su tutto il territorio comunale si riconoscono i seguenti boschi.

- bosco Bottari (circa 32 ha)
- bosco Giovannella (circa 2 ha)
- bosco Forleo inferiore (circa 1 ha)
- bosco la Franca (circa 2 ha)
- lembi di boschi di conifere (circa 4 ha)
- lembi di boschi di latifoglie (circa 3.5 ha)

I boschi di latifoglie sono caratterizzati dalla presenza del *Quercus ilex* L.(leccio) sia in forma arbustiva, che arborea, mentre il sottobosco ospita specie arbustive appartenenti a diverse specie, per esempio *Asparagus officinalis* L. (asparago), *Laurus nobilis* L. (alloro), *Arbutus unedo* L.(corbezzolo), *Myrtus communis* L. (mirto), *Juniperus communis* L.(ginepro) e *Ruscus aculeatus* L. (pungitopo).

Sui suoli calcarei più aridi, la lecceta può essere sostituita dalla sughereta (*Quercus suber* L.) ,da *Pinus halepensis* Mill.(pino d'Aleppo), dalla *Quercus pubescens* Willd. (roverella) e dal *Quercus trojana* Webb (fragno).

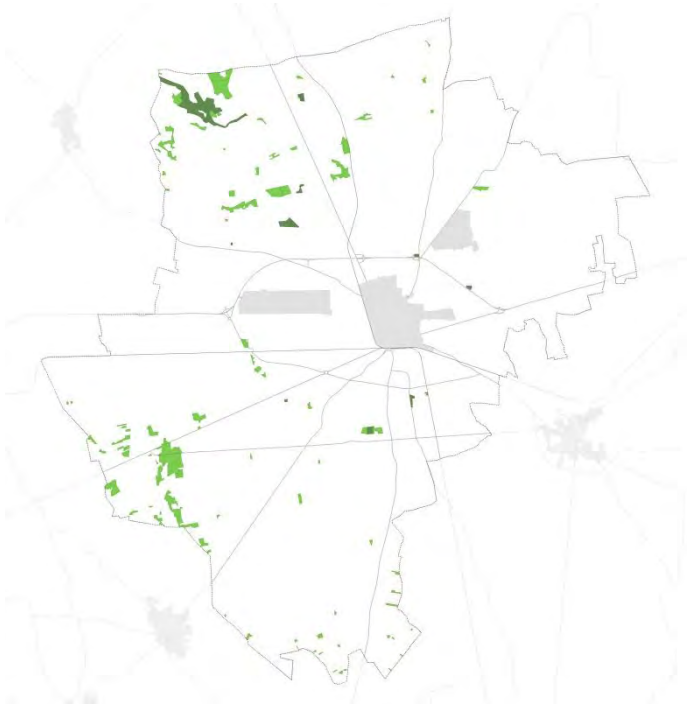
Un ruolo di primo piano spetta al *Pinus halepensis*, la specie più rustica e a maggiore accrescimento che meglio di ogni altra si adatta alle caratteristiche ecologiche della zona. Notevole è anche la presenza nella zona di *Eucalyptus camaldulensis* Schlecht.

Particolare attenzione merita il complesso di Bosco Bottari situato nei pressi dell'omonima masseria raggiungibile dalla provinciale Francavilla-Ceglie. L'area presenta caratteristiche botanico vegetazionali di grande interesse, specie se si considera l'esiguità delle superfici forestali presenti nel territorio comunale. Si tratta di un'area boschiva con caratteri di transizione tra le formazioni sempreverdi termofile della pianura brindisina e le formazioni submediterranee mesofite delle murge di Sud-Est. Nelle aree più calde o più esposte alla radiazione solare (zone cacuminali, esposizione a sud, maggiore presenza di roccia affiorante) ritroviamo formazioni forestali ed arbustive di tipo termofilo a prevalenza di *Quercus ilex* spesso ceduate e rinvenibili su substrati di tipo prevalentemente calcareo. Il bosco è completamente chiuso per l'intero corso dell'anno, con alberi a portamento colonnare e sottobosco povero di specie. Fra gli ecosistemi mediterranei è quello con il minor numero di specie vegetali a causa della forte competizione per la luce attuata dalle poche specie arboree nei confronti della vegetazione erbacea e arbustiva. La struttura del bosco è costituita prevalentemente da fustaie e ceduo matricinato. L'attuale evoluzione della mancanza di utilizzazioni forestali per cui il bosco ha raggiunto una densità colma che è facilmente riscontrabile nella impenetrabilità di molti suoi tratti anche per effetto del grado di diffusione di specie poco esigenti per l'intensità della luce (piante

sciafile) e lianose. Sulla superficie del terreno predomina il colore grigio-bruno dovuto alla lettiera, interrotto a tratti dal colore verde della rada vegetazione. La componente arborea del bosco, oltre che da *Quercus ilex* (leccio), è costituita da *Quercus virgiliana* e da *Quercus trojana*. Il sottobosco si presenta fitto e intricato e fra le specie arbustive predominano le sclerofile sempreverdi mediterranee. Le specie più tipiche sono: *Pistacia lentiscus*, *Phyllirea latifolia*, *Viburnum tinus*, *Rhamnus alaternus*, *Myrtus communis*, *Osyris alba*, *Smilax aspera*, *Hedera helix*, *Rosa sempervirens*. Fra le specie erbacee tipiche del sottobosco possiamo citare *Vinca difformis* Pourr., *Cyclamen hederifolium* Aiton, *Arum italicum* Mill; a tali specie si aggiungono compagini floristiche mesofile quali: *Pyrus piraster* Burgsd, *Crataegus monogyna* Jacq., *Anemone hortensis* L., *Ranunculus velutinus* Ten. L'area boschiva degrada in più punti verso formazioni di macchia nelle quali prevalgono specie eliofile quali: *Olea sylvestris* L.,*Calicotome infesta* (Presl)Guss, *Cystus* L.

Queste leccete mostrano una forte diversità floristica rispetto alle leccete tipiche della fascia mediterranea e una maggiore affinità con le vicine formazioni a *Quercus trojana*. Nelle aree con un maggiore tenore di umidità e mesofilia ritroviamo popolamenti o gruppi di alberi di *Quercus trojana* che è una specie appartenente al contingente di nord-est del mediterraneo e che, nell'ambito della penisola italiana, risulta localizzata esclusivamente nelle Murge pugliesi (elemento di notevole interesse fitogeografico). Nei processi di degradazione i boschi di fragno, in seguito alla distruzione dello strato arboreo e arbustivo, tende ad essere sostituito da formazioni di macchia mesofila. Il bosco è interamente delimitato da muri a secco ed è distribuito su un territorio omogeneo, di natura rocciosa, con dislivelli dovuti alla presenza delle caratteristiche lame. L'habitat della lecceta è un habitat di interesse comunitario secondo la Direttiva 92/43/CEE, meglio nota come "Direttiva Habitat".

Contesto di intervento



Elementi contermini

Aree agricole, prevalentemente a seminativo ed oliveto e aree con edificato sparso.

Habitat

Bosco di *Quercus ilex* L. (lecceta)
Macchia mediterranea alta e macchia mediterranea bassa

Flora

Quercus ilex L.(leccio) sia in forma arbustiva, che arborea, mentre il sottobosco ospita specie arbustive appartenenti a diverse specie, per esempio *Asparagus officinalis* L. (asparago), *Laurus nobilis* L. (alloro), *Arbutus unedo* L.(corbezzolo), *Myrtus communis* L. (mirto), *Juniperus communis* L.(ginepro) e *Ruscus aculeatus* L. (pungitopo). Sui suoli calcarei più aridi, la lecceta può essere sostituita dalla sughereta (*Quercus suber* L.) ,dal *Pinus halepensis* Mill.(pino d'Aleppo), dalla *Quercus pubescens* Willd. (roverella) e dal *Quercus trojana* Webb (fragno).
Pistacia lentiscus, *Phyllirea latifolia*, *Viburnum tinus*, *Rhamnus alaternus*, *Myrtus communis*, *Osyris alba*, *Smilax aspera*, *hedera elix*, *Rosa sempervirens*, *Pyrus piraster*, *Crataegus monigyna*, *Anemone hortensis*, *Olea sylvestris*, *Calicotome infesta*.

Fauna

Erinaceus europaeus, *Vulpes vulpes*, *Martes foina*, *Mustela nivalis*, *Falco naumanni*, *Upupa epops*, *Bubo bubo*, *Athene noctua*, *Tyto alba*, *Natrix natrix*, *Zamenis situla*, *Elaphe quatuorlineata*, *Hierophis viridiflavus*, *Lacerta bilineata*, *Hemidactylus turcicus*,*Tarentola mauritanica*, *Podarcis siculus*, *Pelophylax kl. Esculentus*, *Bufo bufo*, *Bufo viridis*, *Lissotriton italicus*.

1.2.2 Oasi di protezione faunistica

Le oasi presentano dimensioni limitate e prive di elementi connotativi cui riconoscere valore naturalistico. Gran parte del paesaggio agrario delle oasi è dominato da zone residenziali con villette, vigneti, seminativi, colture orticole, oliveti. Nelle colture agrarie a maggiore redditività (oliveti, orticoli) si assiste un uso cospicuo di presidi fitosanitari a supporto delle colture (fitofarmaci e diserbanti per la lotta alle specie infestanti)

I piani di gestione delle oasi riportano potenzialmente presenti nell’area specie animali riferibili alle seguenti famiglie:

- Accipitridi (Accipitridae)
- Irundinidi (Hirundinidae)
- Motacillidi (Motacillidae)
- Turdidi (Turdidae)
- Muscicapidi (Muscicapidae)
- Silvidi (SyMidae)
- Fringillidi (Fringiliidae).

Le Oasi di protezione hanno come finalità dichiarata quella della protezione delle popolazioni di fauna selvatica. In Puglia la legge 152/92 è stata recepita con la legge regionale 10/84, poi modificata dalla legge 20/94 ed infine con il nuovo Piano Faunistico Venatorio regionale del 30/07/2009.

Il Piano Faunistico Venatorio Regionale 2009-2014, è stato approvato con delibera del Consiglio Regionale n. 217 del 21/07/2009 (BURP n. 117 del 30/07/2009), e sostituisce il precedente più volte prorogato.

Gli obiettivi del Piano Faunistico Venatorio mirano prioritariamente al recupero, mantenimento e miglioramento degli habitat naturali presenti al fine di ottimizzare anche l’esercizio dell’attività venatoria. Nella sua elaborazione è stata posta particolare attenzione alla verifica dello stato di protezione ambientale delle Oasi di Protezione.

Infatti, per il comune di Francavilla Fontana, il piano propone:

- 1) la riduzione dell’estensione dell’oasi “S. Totaro” (confinante a nord con la S.S. Francavilla Fontana-Grottaglie, ad Ovest con la masseria Fontanelle, ad est con il centro abitato ed a sud con la C. da Santa croce di sopra) da 950 a 575 ettari. La modificazione di riduzione viene proposta in quanto è stata proposta l’istituzione di una nuova Oasi ricadente nei comuni di Francavilla Fontana e Villa Castelli (Fonte del Canale Reale).
- 2) l’istituzione di una nuova oasi di protezione denominata “Fonte del canale Reale” sita in agro di Villa Castelli e Francavilla Fontana (confinante a nord con S.P. 50, a ovest con la C. da Torre Geltrude, a est con la masseria Capitolo Superiore e a sud con la S.S. 7) della estensione 271 ha.

Il Piano individua nelle due aree gli elementi essenziali per le finalità delle oasi di protezione, ovvero queste ricadono in una “ zona è ricca di fonti naturali dove la selvaggina trova facile ristoro e sosta”.

Nel contempo le proposte presentate sono state approvate.

Oasi di protezione faunistica FONTE DEL CANALE REALE

Comuni Francavilla e Villa Castelli estensione 271 ha.

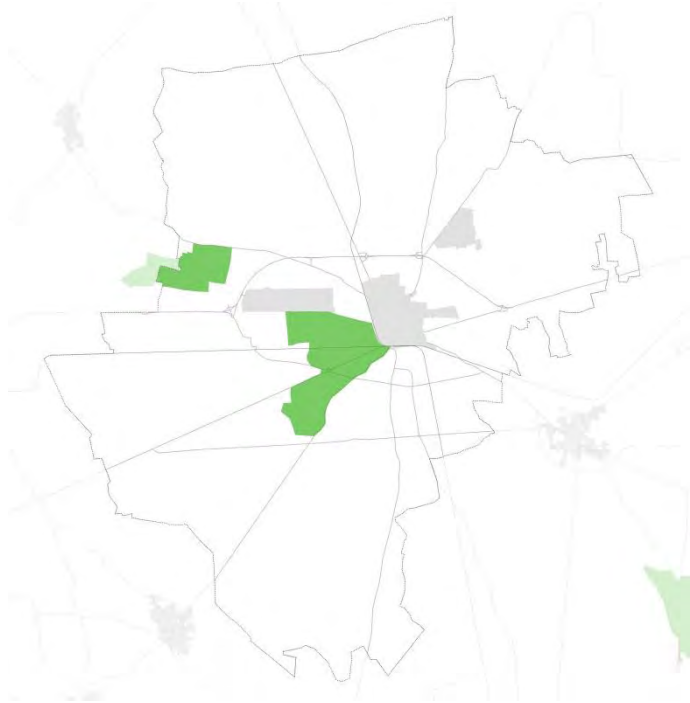
L’Oasi denominata “Fonte del Canale Reale” a nord confina con la S.P. n. 50; ad ovest confina la C.da Torre Geltrude; a est confina con la Masseria Capitolo Superiore; a sud in prossimità della S.S. n. 7.

Il territorio comunale risulta essere particolarmente carente di aree a spiccato interesse faunistico ed è per tale ragione che l’istituzione di queste Oasi di protezione può essere un importante punto di partenza per la realizzazione della rete ecologica locale.

Infatti, nonostante non siano previsti vincoli alle destinazioni d’uso dei territori compresi in questi ambiti territoriali, e sebbene assolvano ad una funzione di protezione della fauna selvatica limitatamente al contesto territoriale in cui sono collocate, se efficacemente affiancate ad altre zone di protezione, le Oasi possono fornire un utile contributo nell’ambito di una strategia globale di conservazione.

In base alla norma nazionale e regionale la valenza e il ruolo delle Oasi possono risultare rilevanti se esse sono ben distribuite sul territorio in punti strategici, come, ad esempio, lungo le principali rotte migratorie oppure nelle aree soggette a naturale espansione degli areali di specie stanziali, che rappresentano potenziali centri di irradiazione per un cospicuo numero di popolazioni selvatiche. Il Piano urbanistico ha voluto dare risalto alle risorse naturali del territorio di Francavilla valorizzando tutte le aree che potessero avere interesse ecologico ed ambientale. Dette oasi, quindi assolvono al ruolo di cerniera con i sistemi a Nord e a Sud del territorio in quanto ricadono nell’area intermedia connotata da un maggiore impatto della presenza antropica (tipologie colturali, presenza di infrastrutture, vicinanza alle aree urbane e periurbane)

Contesto di intervento



Elementi contermini

Aree agricole a seminativo, oliveto e vigneto, aree con edificato sparso, aree industriali e centro abitato di Francavilla Fontana.

Habitat

Paesaggio agrario costituito prevalentemente da oliveti e, in minor misura, da seminativi.

Fauna

Erinaceus europaeus, Vulpes vulpes, Martes foina, Mustela nivalis, Falco naumanni, Upupa epops, Bubo bubo, Athene noctua, Tyto alba, Natrix natrix, Zamenis situla, Elaphe quatuorlineata, Hierophis viridiflavus, Lacerta bilineata, Hemidactylus turcicus, Tarentola mauritanica, Podarcis siculus, Pelophylax kl. Esculentus, Bufo bufo, Bufo viridis, Lissotriton italicus.

Principali famiglie di avifauna: Accipitridi (Accipitridae), Irundinidi (Hirundinidae), Motacillidi (Motacillidae), Turdidi (Turdidae), Muscicapidi (Muscicapidae), Silvidi (SyMidae), Fringillidi (Fringiliidae).

1.2.3 Assetti culturali di pregio

Ubicati nella zona nord-ovest sono presenti olivi secolari che presentano conformazioni del tronco sinuose e contorte. A sud gli stessi oliveti sono caratterizzati da una maggiore produttività e, al contempo, da un valore paesaggistico di minore importanza, seppur ragguardevole. È auspicabile, tuttavia, che vengano condotte campagne di censimento degli alberi che per età, dimensione o conformazione possono rappresentare un valore paesaggistico o culturale da sottoporre a tutela. Una migliore conoscenza delle risorse e della loro localizzazione consente una migliore gestione degli spetti culturali, sociali ed economici delle colture.

Altre colture presenti sul territorio non possono ritenersi di particolare pregio paesaggistico o ambientale. I vigneti, ad esempio, hanno perso nel tempo le capacità produttive che in passato ne avevano giustificato l’impianto. Per cui i vigneti si presentano, oggi, con tipologie colturali sorpassate e con interventi manutentivi ridotti.

Alle colture orticole, invece, pur riconoscendo un maggior valore di redditività, è da attribuirsi un impatto maggiore in termini di inquinamento da presidi fitosanitari e di utilizzo delle risorse idriche.



Contesto di intervento	
Elementi contermini	Aree agricole a seminativo, oliveto e vigneto, aree con edificato sparso e infrastrutture stradali.
Flora	<i>Olea europea L.</i>
Fauna	<i>Erinaceus europaeus, Vulpes vulpes, Martes foina, Mustela nivalis, Falco naumanni, Upupa epops, Bubo bubo, Athene noctua, Tyto alba, Natrix natrix, Zamenis situla, Elaphe quatuorlineata, Hierophis viridiflavus, Lacerta bilineata, Hemidactylus turcicus, Tarentola mauritanica, Podarcis siculus, Pelophylax kl. Esculentus, Bufo bufo, Bufo viridis, Lissotriton italicus.</i>

1.2.4 Muretti a secco

Si tratta di elementi, perlopiù lineari, presenti in maniera diffusa nella parte a Nord e a Sud del territorio comunale. Inizialmente costruiti con la necessità di bonificare la terra e ridurre la presenza di roccia hanno assunto, nel tempo, forme, dimensioni e funzioni specifiche a seconda dello scopo col quale venivano edificati. Generalmente hanno la funzione di delimitare le proprietà fondiarie. Tuttavia per la presenza di vegetazione spontanea rigogliosa i muretti costituiscono un sistema misto artificiale-naturale in grado di espletare funzioni ecologiche (serbatoio di biodiversità animale e vegetale) e paesaggistiche di grande importanza. In quanto tali sono strutture meritevoli di tutela e di valorizzazione.

Contesto di intervento



Elementi contermini

Aree agricole a seminativo, oliveto e vigneto, aree con edificato sparso, infrastrutture stradali, aree boscate e a macchia mediterranea.

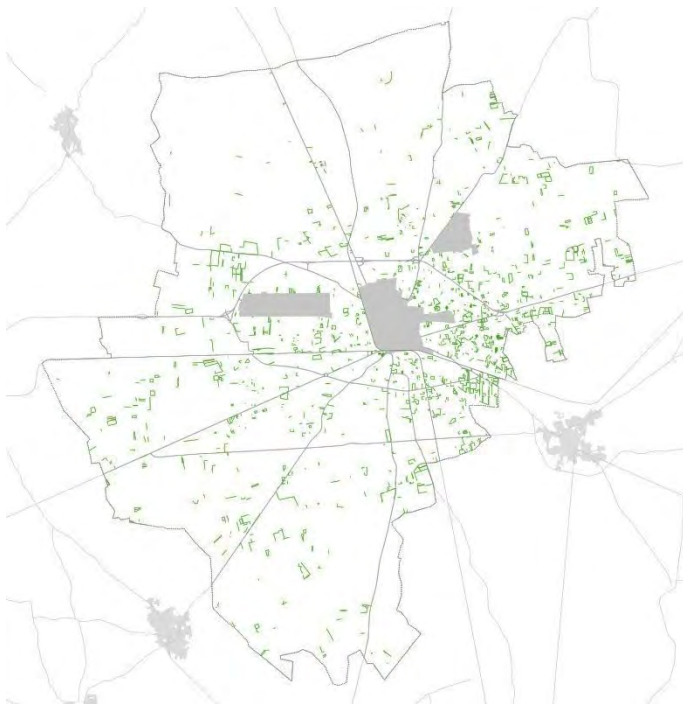
Flora

Pistacia lentiscus, *Phyllirea latifolia*, *Myrtus communis*, *Rosa sempervirens*, *Crataegus monigyna*, *Olea sylvestris*, *Rubus ulmifolium*.

1.2.5 Siepi e filari

Nella parte centrale del territorio comunale, per mancanza di materiale lapideo, i muretti a secco sono sostituiti da filari arborei (in prevalenza olivi) che fungono da delimitazione delle proprietà, coltura agricola accessoria a quella prevalente (coltura paracadute) e da frangivento. In virtù della forma lineare e dell'estensione questo sistema può essere considerato elemento di continuità con il sistema dei muretti a secco per cui su tutto il territorio comunale viene a costituirsi una maglia ampia e connessa di ambienti naturaliformi di pregio ambientale e paesaggistico.

Contesto di intervento



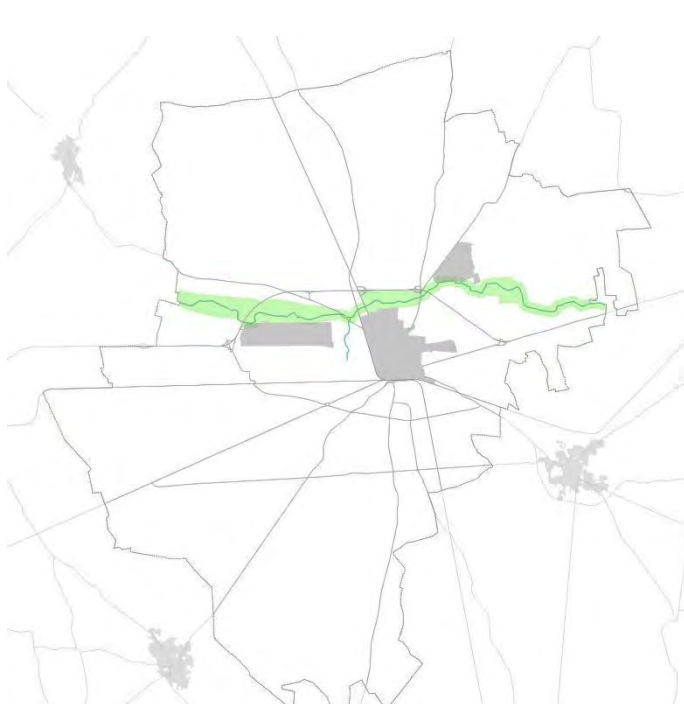
Elementi contermini

Aree agricole a seminativo, oliveto e vigneto, aree con edificato sparso, infrastrutture stradali, aree boscate, aree a macchia mediterranea, centro abitato.

1.2.6 Canale Reale

Il Canale Reale costituisce l'unico esempio di idrografia organizzata a regime perenne presente nel territorio comunale e provinciale. Esso raccoglie alle sue origini l'acqua scaturente da una grossa polla sorgiva; nasce in agro di Villa Castelli, prosegue il suo percorso lambendo vari centri abitati tra cui Francavilla Fontana, Latiano, Mesagne e dopo circa 40 km sfocia in mare alla foce di "Torre Santa Giovanna" a Nord di Brindisi. Il Canale costituisce una risorsa territoriale imprescindibile sulla quale è possibile riconoscere un asse di grande importanza per la costituzione dell'Infrastruttura Verde.

Contesto di intervento



Elementi contermini

Aree agricole a seminativo, oliveto e vigneto, aree con edificato sparso, infrastrutture stradali, aree boscate, aree a macchia mediterranea, centro abitato.

1.2.7 Valloni

Di notevole importanza sono le numerose incisioni fluvio - carsiche che corrono lungo tutta la superficie carsica della parte nord del territorio comunale. Le due principali incisioni sono il *Vallone Bottari* e il *Vallone Bax* che confluiscono in un unico alveo; esse sono vere e proprie "gravine", ossia incisioni con sezione longitudinale a V, con fianchi più o meno ripidi, generale dall'azione di corsi d'acqua effimeri su terreni carbonatici. Le incisioni fluvio - carsiche minori hanno orientazioni variabili NNO - SSE e Ovest - Est e spesso recapitano le acque in aree cieche o in doline, come nel caso delle gravine in vicinanza delle *Masserie Vizzo, Bax e Palmo*. Il fondo dei valloni è occupato da coltri di materiale residuale e più grossolano con ciottoli e brecce calcarei, oltre che da materiale di riporto di natura antropica. Prevala la vegetazione naturale (boschi e macchia) e , tra le aree di primario interesse ambientale, svolgono naturalmente la funzione di corridoi ecologici.

Contesto di intervento



Elementi contermini

Aree agricole a oliveto, aree con edificato sparso, infrastrutture stradali, aree boscate, aree a macchia mediterranea.

1.2.8 Aree a massima idoneità

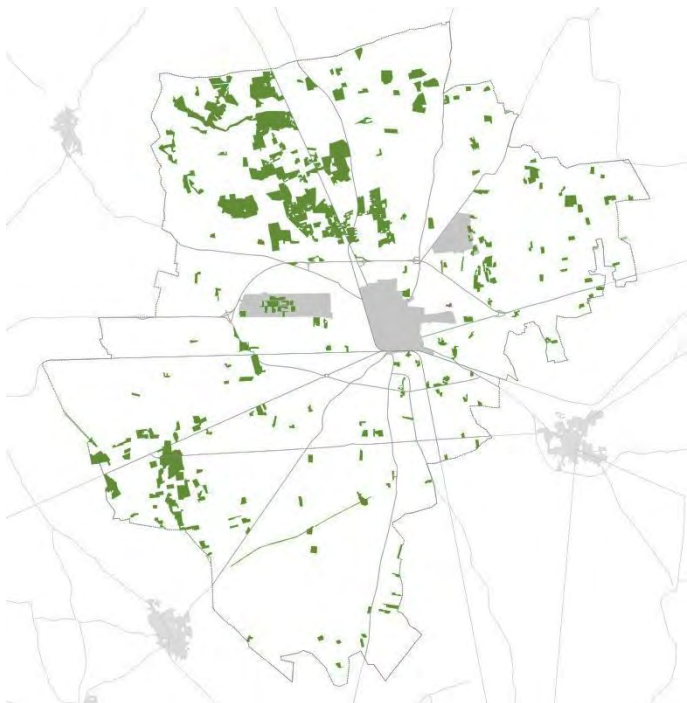
Le aree di primario interesse ambientale, corrispondenti agli ecosistemi più significativi, sono le aree centrali (core areas) della rete ecologica nelle quali attuare misure rivolte alla conservazione e al rafforzamento dei processi naturali che sostengono tali ecosistemi. Le aree a massima idoneità nella fattispecie, rappresentano delle porzioni di territorio caratterizzate dal clima e dalle altre condizioni fisiche, chimiche, biologiche ed ecologiche, all'interno del quale un dato organismo stabilisce una propria nicchia ecologica. L'insieme dei comportamenti e delle abitudini di una specie, che portano un animale a frequentare aree con opportuni requisiti ambientali, influenzano la scelta di tali habitat. Sulla base della letteratura di settore e della Carta d'uso del suolo, che rappresenta la matrice all'interno della quale le specie animali vivono e si riproducono, sono state individuate 8 habitat a massima idoneità riferiti alle 4 specie target sopramenzionate:

- Boschi di latifoglie (311)
- Boschi di conifere (312)
- Boschi misti di conifere e latifoglie (313)
- Prati alberati e pascoli alberati (314)
- Aree a pascolo naturale praterie e incolti (321)
- Cespuglieti e arbusteti (322)
- Aree a vegetazione sclerofilla (323)
- Aree a vegetazione rada (333)

cui, in funzione delle specie esaminate, possono essere aggiunte (cfr. Documento *Sistema delle conoscenze e Quadri interpretativi*, p.to 5.1):
Aree a vegetazione in evoluzione (324)

- Colture temporanee associate a colture permanenti (241)
- Frutteti e frutteti minori (222)
- Sistemi colturali e particellari complessi (242).

Contesto di intervento



Elementi contermini

Aree agricole, prevalentemente a seminativo ed oliveto e aree con edificato sparso.

Habitat

Lembi di habitat naturali a bosco, macchia e gariga di estensione superiore ad 1 ettaro, localizzati in aree rurali distanti dal centro abitato.

Flora

Quercus ilex L.(leccio), *Asparagus officinalis* L. (asparago), *Laurus nobilis* L. (alloro), *Arbutus unedo* L.(corbezzolo), *Myrtus communis* L. (mirto), *Juniperus communis* L.(ginepro), *Ruscus aculeatus* L., *Quercus suber* L., *Pinus halepensis* Mill.(pino d'Aleppo), *Quercus pubescens* Willd. (roverella), *Quercus trojana* Webb (fragno), *Pistacia lentiscus*, *Arbutus unedo*, *Olea europea* var. *sylvestris*, *Cistus* spp., *Smilax aspera*, *Rosa sempervirens*, *Edera elix* e *Rosmarinus officinalis* L.*Myrtus communis*, *Pistacia lentiscus*, *Arbutus unedo*, *Rhamnus alaternus*, *Smilax aspera*, *Rosa sempervirens*, *Edera elix* e *Rosmarinus officinalis* L., *Daucus carota* L., *Satureja cuneifolia* Ten., *Phlomis fruticosa* L., *Cistus incanus*, *Cistus salvifolius*, *Helichrysum italicum* (Roth), *Asphodelus ramosus* L., *Verbascum thapsus* L., *Verbascum blattaria* L., *Verbascum sinuatum* L., *Cirsium lanceolatum* Hill., *Carduus argyrea* Biv., *Carduus corymbosus* Ten., *Phoeniculum vulgare* Mill., *Carlina corymbosa* L., *Centaurea solstitialis* L., *Asphodelus ramosus* L., *Carduus argyrea*, Biv., *Acanthus spinosus* L..

Fauna

Erinaceus europaeus, *Vulpes vulpes*, *Martes foina*, *Mustela nivalis*, *Falco naumanni*, *Upupa epops*, *Bubo bubo*, *Athene noctua*, *Tyto alba*, *Natrix natrix*, *Zamenis situla*, *Elaphe quatuorlineata*, *Hierophis viridiflavus*, *Lacerta bilineata*, *Hemidactylus turcicus*, *Tarentola mauritanica*, *Podarcis siculus*, *Pelophylax kl. Esculentus*, *Bufo bufo*, *Bufo viridis*, *Lissotriton italicus*.

1.3 Le azioni e le strategie per la realizzazione della infrastruttura

1.3.1 Interventi di gestione degli habitat esistenti

Interventi selvicolturali

Sono da attivarsi interventi colturali che favoriscano le dinamiche naturali dei querceti e delle aree a macchia presenti nel territorio comunale.

Qualsiasi intervento a carico di queste aree dovrà:

- Favorire i processi di rinnovazione naturale;
- Aumentare e tutelare il livello di biodiversità (animale e vegetale);
- Avere carattere di sostenibilità economica ed ambientale;
- Preservare la multifunzionalità del bosco;
- Utilizzare specie autoctone nel caso di nuovi impianti.

Gestione agricola ecocompatibile

Gli interventi intendono stimolare gli agricoltori ad adottare pratiche agricole ecocompatibili favorendo colture e pratiche agronomiche ecosostenibili, che necessitano di minori quantità di fertilizzanti, presidi fitoiatrici e lavorazioni del terreno. Tra le finalità della gestione agricola ecocompatibile rientra anche l'incremento del numero di aziende agricole a conduzione biologica, e il drenaggio controllato delle superfici agricole per la riduzione dei fertilizzanti e dei pesticidi dilavati dai campi.

Sono previsti anche interventi mirati all' introduzione di elementi naturali (es. siepi, filari e superfici inerbite) in grado di aumentare il potere assorbente e filtrante dell'ambiente e, al contempo, aumentarne la tolleranza nei confronti dei carichi inquinanti di origine agricola. In questo modo sarà possibile contenere l'impatto dell'inquinamento diffuso di origine agricola sfruttando la capacità depurativa della vegetazione arborea ed erbacea, con dirette conseguenze anche sulla valorizzazione paesaggistica e sull'aumento della complessità ecosistemica dell'ambiente rurale.

Gli interventi descritti hanno l'intento di innervare, seppur in maniera graduale e nel lungo periodo, il territorio di Francavilla Fontana. Non si ha la pretesa di stravolgere gli ordinamenti colturali o apportare modifiche alla cultura e alle tradizioni dei luoghi. Tuttavia, partendo dalla consapevolezza che la presenza e la migliore qualità dell'ambiente ha ricadute importanti sulla qualità della vita si vuole innescare un processo virtuoso attraverso il quale piccoli interventi di riqualificazione (sostenibili in termini economici e ambientali) realizzano la matrice di nodi e connessioni utile a diffondere su tutto il territorio i benefici della presenza delle aree verdi.

Contesti		Azioni
Paesaggio della murgia brindisina	CR 1.1 CR 1.2	<ul style="list-style-type: none">• sviluppo di attività orientate al miglioramento delle tecniche produttive e alla maggiore diffusione delle produzioni di qualità a marchio di origine (es. Terra dei Messapi o altro)• valorizzazione delle masserie e delle dimore storiche per l'ospitalità turistica o agrituristica, per il tempo libero, per la promozione e la commercializzazione dei prodotti locali, anche con la finalità di integrazione del reddito agricolo• realizzazione di isole biotiche
	CR 2.1 CR 2.3 CR 2.4 CR 2.5	<ul style="list-style-type: none">• riqualificazione delle aree agricole mediante promozione di forme di coltivazione ecocompatibile• riqualificazione degli insediamenti diffusi: interventi di risanamento ambientale e accorpamento delle proprietà agricole, secondo quanto disposto nel p.to 1.3.5• realizzazione di isole biotiche• realizzazione di siepi e filari a margine delle colture agrarie (CR 2.1, CR 2.3)• formazione di filari frangivento con specie arboree ed arbustive autoctone (CR 2.4, CR 2.5)
Paesaggio della piana del Canale Reale	CR 2.2	<ul style="list-style-type: none">• riqualificazione delle aree agricole mediante promozione di forme di coltivazione ecocompatibile• sviluppo delle attività orientate al miglioramento delle tecniche produttive e alla maggiore diffusione delle produzioni di qualità a marchio di origine (Terra dei Messapi o altro)• realizzazione di isole biotiche
Paesaggio della soglia messapica	CR 3.1 CR 3.2	<ul style="list-style-type: none">• sviluppo delle attività orientate al miglioramento delle tecniche produttive e alla maggiore diffusione delle produzioni di qualità a marchio di origine (Terra dei Messapi o altro)• realizzazione di isole biotiche

Valorizzazione di habitat specifici

Sono proposti interventi finalizzati a mantenere la vegetazione naturale lungo i muretti a secco, localizzati lungo la viabilità e nei fondi coltivati. Questo al fine di mantenere micro-habitat per la vegetazione spontanea tipica della macchia mediterranea e per la fauna locale. In maniera diffusa su tutto il territorio si propone la riqualificazione dei muretti a secco creando una fascia di rispetto di 2-3 metri entro la quale promuovere e tutelare la diffusione della vegetazione arbustiva ed arborea esistente (compatibilmente con le esigenze colturali).

Tutela della viabilità rurale esistente

La viabilità a servizio delle condotte idriche percorre gran parte del territorio ad Ovest e a Sud e costituisce una direttrice di collegamento con il tratturo e con i territori dei comuni confinanti. Vanno realizzati interventi atti a mantenere e valorizzare la viabilità bianca già esistente attraverso opere di manutenzione, ordinaria e straordinaria, della sede stradale, dei margini e della vegetazione laterale che dovrà essere sostenuta e potenziata.

Gestione programmata delle aree verdi urbane e periurbane

Le modificazione che generalmente subisce il tessuto urbano in evoluzione sono tali da innescare fenomeni di cambiamento del rapporto tra città e territorio circostante, del sistema viario, della qualità degli spazi urbani, dei processi che regolano l'intero sistema ambientale. In conseguenza di queste variazioni la dotazione di verde non risulta essere soddisfacente sia per quantità sia per qualità. Tale situazione è dovuta anche ad una carenza nella pianificazione dell'assetto urbano e periurbano. Per superare questo deficit che non è solo di carattere funzionale, occorre promuovere l'adozione di strumenti di pianificazione (censimenti, regolamenti e piani del verde) che possano mitigare gli impatti delle attività antropiche e forniscano strumenti idonei ad una corretta gestione delle risorse ambientali urbane ed extraurbane.

1.3.2 Interventi di riqualificazione degli habitat esistenti

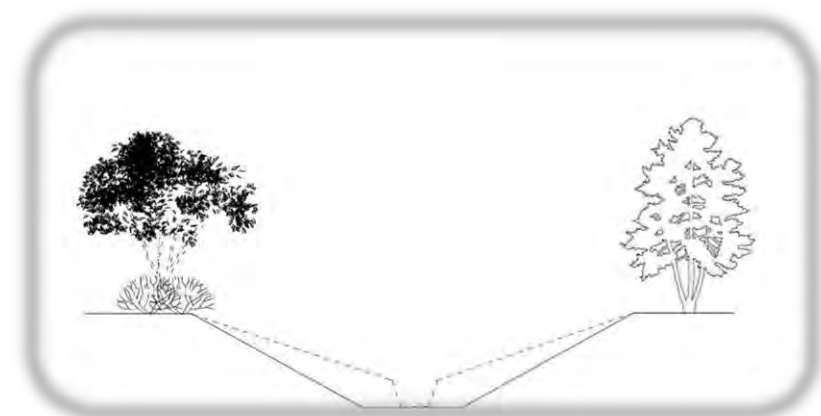
Interventi di ingegneria naturalistica sul Canale Reale

In un contesto di grande pressione antropica, il progetto intende valorizzare il ruolo fondamentale di connessione ambientale costituito dal Canale reale e dalle piccole lame presenti nel territorio.

Gli interventi interessano in particolare il Canale ripartendone il corso in più lotti e tipologie di intervento (cfr. 1.4 *Il Parco del Canale Reale*).

Una prima tipologia di intervento riguarda il tratto compreso tra le sorgenti in prossimità del territorio di Villa Castelli e l'area fino al Depuratore dell'AQP.

Gli interventi, da realizzare laddove possibile dal punto di vista idraulico, hanno l'obiettivo di ampliare il bacino idrografico di pertinenza del Canale, in coerenza con le indicazioni del PAI, e di sostituire la savanella in calcestruzzo con un alveo più largo e rivestito da materiale vegetale vivo (talee, rizomi, cespi, etc) e/o morto (ramaglia, biostuoie, rocce, etc). In tal modo si migliorerà la difesa spondale (altrimenti espletata dal calcestruzzo) e si renderà paesaggisticamente ed ecologicamente più attrattivo il contesto del Canale.

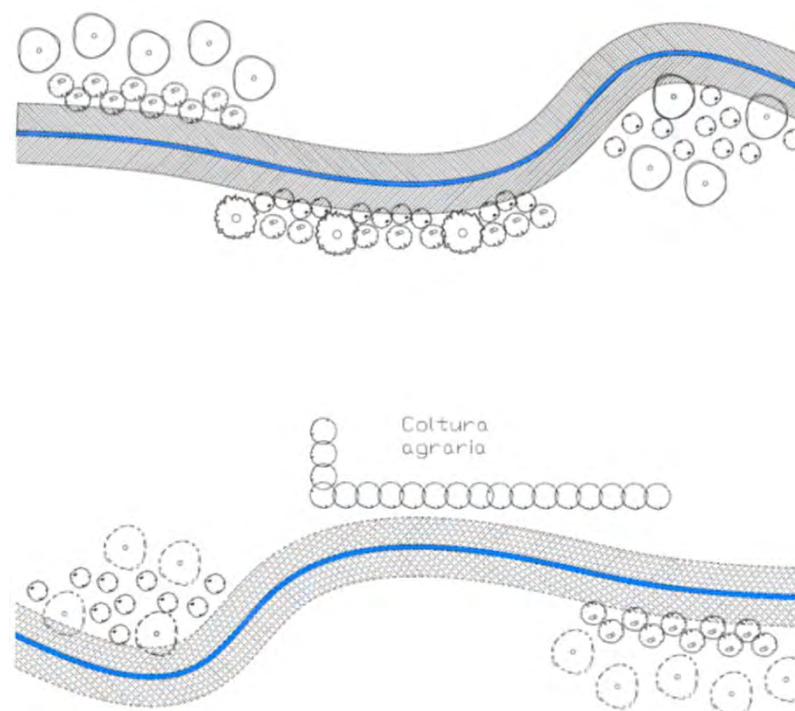


Rinaturalizzazione delle fasce di rispetto del Canale Reale

Queste opere interessano in particolar modo - ma non esclusivamente - il tratto del canale adiacente alla città ed hanno il fine di realizzare un parco di connessione tra il centro abitato e la zona extraurbana (cfr. 1.4 *"Il Parco del Canale Reale"*).

In ragione di una migliore qualità delle acque e della prossimità alla zona artigianale e alla periferia dell'abitato questo tratto verrebbe inserito in un circuito circolare di viabilità secondarie e di opere di riqualificazione che ne possano incrementare il valore ambientale e paesaggistico.

Vanno previsti interventi puntuali o lineari atti a riqualificare i lembi residuali di vegetazione naturale presenti lungo il corso d'acque e in un fascia di 300-500 metri su entrambi i lati. Il parco utilizzerà le viabilità secondarie attualmente a servizio dei poderi per costituire una prima infrastruttura viaria a mobilità lenta (piste ciclabili, ippovie, piste pedonali) che risulti connessa con la viabilità urbana.



Nuovi nuclei boscati extraurbani (isole biotiche) in zone agricole

Rinaturalizzazione di spazi residuali, in abbandono o degrado

Questa tipologia di intervento riguarda le aree che versano in stato di abbandono o degrado.

In questi casi è necessario intervenire a tutela degli eventuali processi di successione secondaria per i quali alle colture agricole si va sostituendo la vegetazione naturale (secondo un passaggio graduale da gariga a macchia e da macchia a piante arboree).

In taluni casi, in particolar modo in immediata vicinanza della città, si deve valorizzare, diffondere e promuovere l'esperienza degli orti sociali quale forma di aggregazione culturale e riscoperta dei legami con la terra e con i frutti che essa produce. Ad esempio, lo spazio intercluso tra area mercatale e cimitero presenta caratteristiche idonee a tal fine.

1.3.3 Costruzione di nuovi habitat

Isole biotiche

Le isole biotiche vengono proposte come interventi migliorativi dal punto di vista ecologico-paesaggistico. Se ne propone la realizzazione in aree a seminativi e oliveti ubicati nella zona ovest, sud/ovest e sud del territorio comunale, dove la matrice agricola è predominante ed i nuclei a vegetazione naturale sono molto sporadici. In particolare, si propone di realizzare interventi lineari sulle sponde del Canale Reale. Alla infrastruttura blu si affiancherebbe una rete di aree verdi che diano forma e consistenza all'idea del Parco con elementi diffusi.

Le figure qui di seguito rappresentano alcune tipologie di intervento.

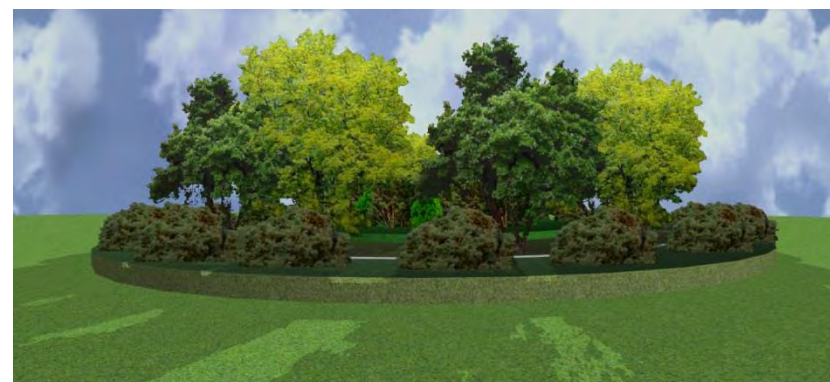
Si tratta di interventi puntiformi che interessano pochi metri quadrati di terreno e che possono essere localizzati in ambienti caratterizzati da agricoltura intensiva basati su monoculture (seminativi, oliveti) per creare una copertura vegetale permanente e per spezzare la monotonia.

Le isole biotiche possono essere per lo più collocati nelle seguenti posizioni:

- sfridi e zone marginali;
- punte di appezzamenti, meno facilmente lavorabili;
- strisce laterali.

La creazione di isole biotiche, consente la formazione di nuovi habitat per la fauna e la flora (arricchimento biologico) e dà la possibilità alla comunità vegetale di evolversi e consolidarsi verso uno stadio maggiormente in equilibrio con l'ambiente circostante (climax). Un'altra importante funzione è quella di valorizzazione degli aspetti paesaggistici e, attraverso la realizzazione di superfici boscate aventi elevati caratteri di naturalità, il raggiungimento dello scopo di migliorare nel suo complesso l'agro ecosistema.

Le isole biotiche minimali, invece, possono svolgere un ruolo interessante, come piccoli rifugi per la fauna selvatica, nelle aree di interesse conservazionistico (oasi di protezione faunistica S. Totaro) o nelle zone di interesse venatorio.



Schemi di isole biotiche:

- con elevata complessità, adatta alla conservazione di specie d'interesse gestionale e ad ambienti con agricoltura intensiva
- isola minimale realizzata attraverso la piantagione di arbusti sotto la copertura di un albero isolato.

Filari arborei stradali

Gli interventi prevedono la realizzazione di filari arborei continui ai lati delle infrastrutture viarie.

I filari potranno svilupparsi su uno o entrambi i lati delle strade, in relazione alla presenza di edifici o impianti. Dove possibile, in aree a maggiore valenza ecologica i filari potranno essere accompagnati da siepi arbustive di sclerofille autoctone.

Il filare è una struttura lineare costituita da esemplari arborei posti ad interasse di circa 8 m; il filare è in genere monospecifico o costituito da due specie alternate localizzati lungo strade, linee ferroviarie, canali, fossati o a confine tra proprietà diverse. La loro preponderante funzione è quella estetico-paesaggistica e quindi sono maggiormente utilizzati in zone limitrofe ai centri abitati (fascia periurbana).



Schemi di filari arborei:

- a specie alternate lungo entrambi i lati della strada
- filare arboreo/arbustivo a specie alternate lungo entrambi i lati della strada

1. L'INFRASTRUTTURA VERDE

Siepi campestri

La struttura di una siepe campestre polifunzionale deve essere piantumata ad una quota maggiore di quella di campagna (terrapieno) almeno per brevi tratti, per favorire la localizzazione di tane e nidi; deve inoltre essere caratterizzata dai seguenti elementi:

- zone senza vegetazione (terra lavorata);
- zone con accumulo di pietre o ramaglie (pile) utili per favorire la funzione di rifugio;
- zone con solo vegetazione erbacea alta e bassa;
- arbusti di varie dimensioni, per migliorare le possibilità di rifugio e la funzione trofica;
- alberi a diversi stadi di maturità e/o struttura verticale pluristratificata, elementi fondamentali per dare la possibilità a più specie per trovare rifugio e riprodursi;
- alberi morti, decadenti o marcescenti (necromassa);
- alberi mantenuti a ceduo;
- fasce in adiacenza alla siepe mantenute inerbite;
- ampiezza minima di 2m, per permettere un minimo di diversificazione ambientale;
- orientamento perpendicolare ai venti dominanti, che consente alla fauna selvatica di aver un lato protetto e più riparato dalle intemperie.

Oltre ad una funzione di carattere ecologico, la siepe arboreo/arbustiva plurifilare assume anche un ruolo di carattere ornamentale e paesaggistico. Per questo bisogna cercare di porre a dimora varie specie botaniche con fioriture scalari così da diversificare la struttura orizzontale e quella verticale.

Lo strato arbustivo può essere scomposto in due strati secondari:

- strato superiore, costituito da specie arbustive capaci di svilupparsi fino a 5 – 6 m di altezza. Questi alberi e arbusti possono creare un effetto barriera più o meno marcato, a seconda della collocazione spaziale ed alla densità delle singole piante.
- parte bassa della siepe, in cui si trovano i cespugli, che vanno a costituire lo strato inferiore. La funzione principale di questo strato è di andare a completare la “parete vegetale”, capace anche di controllare la crescita delle infestanti, inoltre può servire anche per la costituzione di una barriera vegetale capace di isolare il sistema siepe dalla matrice agricola presente intorno.

Per questo scopo è bene utilizzare cespugli capaci di addensarsi e costituire un efficace effetto barriera.



Schema di siepe campestre plurifilare

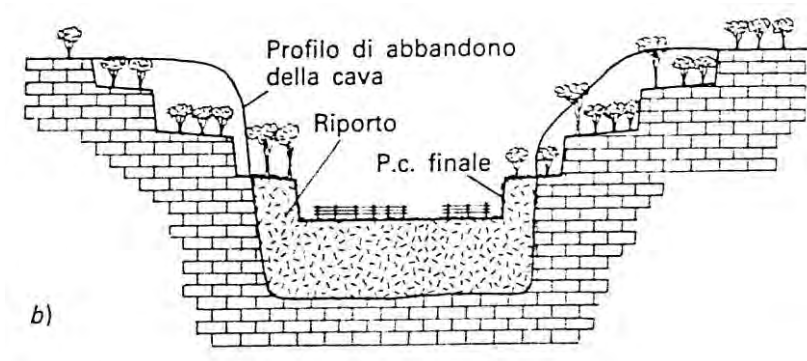
Fasce tampone vegetate

Le Fasce Tampone Vegetate (FTV) sono formazioni vegetali lineari, differentemente strutturate a seconda del contesto (arboree, arboreo-arbustive, arbustive ed erbacee) aventi la capacità di trattenere sedimenti fini, sostanze nutritive e inquinanti. Queste formazioni possono svolgere la tipica funzione di corridoio ecologico e connessione con aree caratterizzate da ecotopi diversi; inoltre possono fungere da barriera protettiva verso varie forme di inquinamento e da barriera visiva utile a mascherare strutture a forte impatto percettivo od ambientale.

L’impianto di siepi e filari arboreo-arbustivi nelle aree a prevalente uso agricolo (seminativi, vigneti ed oliveti) al confine delle proprietà agricole e lungo le infrastrutture viarie ha, inoltre, ricadute importanti per la protezione delle colture dalle specie animali dannose. Favorisce, infatti, la presenza di antagonisti naturali e riduce i volumi di fitofarmaci da impiegare per la lotta attiva. Analogamente avviene per gli ambienti urbani.

Recupero cave abbandonate

Gli interventi sono mirati al recupero ambientale delle cave abbandonate (secondo le definizioni del PRAE) al fine di ricostituire condizioni di equilibrio naturale e paesistico, con particolare riferimento alla difesa del suolo, alla messa a dimora di vegetazione propria dei luoghi, alla ricostituzione del patrimonio faunistico e alla riqualificazione di aree degradate. Le azioni proposte sono il rimodellamento a gradoni dei versanti di roccia lasciati scoperti dalla attività estrattiva, l’apporto di una quantità adeguata di terreno al fine di innescare un processo di colonizzazione dei versanti con essenze autoctone, la realizzazione di opere per la fruizione del luogo.



Esempio di recupero di cava con pareti terrazzate

Direttrici di collegamento delle aree a massima idoneità

Le direttrici sono costituite dalle linee ideali di connessione tra le aree naturali o di primario interesse ambientale, individuate con la metodologia indicata nel Documento *Sistema delle conoscenze e Quadri interpretativi*, p.to 5.1. Queste direttrici vanno preservate da trasformazioni intensive, anche di carattere culturale e vanno utilizzate come riferimento preferenziale per la realizzazione degli interventi di:

- riqualificazione degli habitat esistenti (rinaturalizzazione degli spazi residuali),
- realizzazione di nuovi habitat (isole biotiche, filari di alberi, siepi campestri, fasce tampone vegetate),
- riqualificazione ambientale e paesaggistica dell’insediato esistente, di cui alle presenti Linee Guida.

1.3.4 Interventi per la valorizzazione e la fruizione degli habitat

Rete della connettività ecologica

Tutti gli interventi di gestione, riqualificazione e costruzione di habitat descritti vengono a costituire la Rete della connettività ecologica, ovvero il sistema di paesaggi naturali che migliorano il patrimonio di naturalità e di qualità ambientale del territorio e della città.

Questa costituisce anche la prima rete per la valorizzazione e la fruizione degli habitat.

Rete dei beni storici

E' costituita dal sistema della memoria materiale incorporata nel territorio e costitutiva del paesaggio storico costruito, agricolo e naturale. Gli elementi costitutivi della rete sono individuati dal PUG come invarianti strutturali e disciplinati nell'art.1.30; essi sono:

- il patrimonio storico architettonico diffuso: masserie e casini, dimore rurali, chiese rurali, complessi produttivi rurali e i luoghi simbolici per la comunità;
- le aree archeologiche e, tra queste, il Tratturello martinese, per il quale è prevista la tutela e la valorizzazione come percorso paesaggistico, seguendo le direttive delle presenti Linee Guida, p.to 1.5 "Il percorso paesaggistico del Tratturello Martinese";
- il sistema dei muri a secco e, più in generale, delle opere in pietra a secco nel territorio rurale.



Rete della accessibilità e fruizione pubblica

E' costituita dal sistema di percorsi preferibilmente - anche se non esclusivamente - verdi, che deve consentire di accedere con sicurezza, a piedi o in bicicletta, ad una molteplicità di attività ricreative e lavorative, percorrendo luoghi di alta qualità ambientale e paesaggistica.

Il PUG individua i percorsi esistenti suscettibili di essere riqualificati come ciclabili, pedonali e ippovie, in coerenza con il progetto Cyronmed.

A questi tracciati vanno aggiunti i percorsi delle vie dell'Acquedotto Pugliese, anch'essi riutilizzabili in tal senso, in continuità con quanto già previsto in contesti territoriali limitrofi.

Un ruolo centrale riveste infine il Tratturello Martinese, da valorizzare come percorso paesaggistico secondo quanto già affermato a proposito della Rete dei beni storici, secondo quanto indicato nelle presenti Linee Guida, p.to 1.5 "Il percorso paesaggistico del Tratturello Martinese".

In tal modo l'intero territorio risulterebbe innervato e raggiungibile attraverso un sistema di mobilità alternativa, con il beneficio inoltre di una maggiore efficienza anche del sistema di mobilità tradizionale.

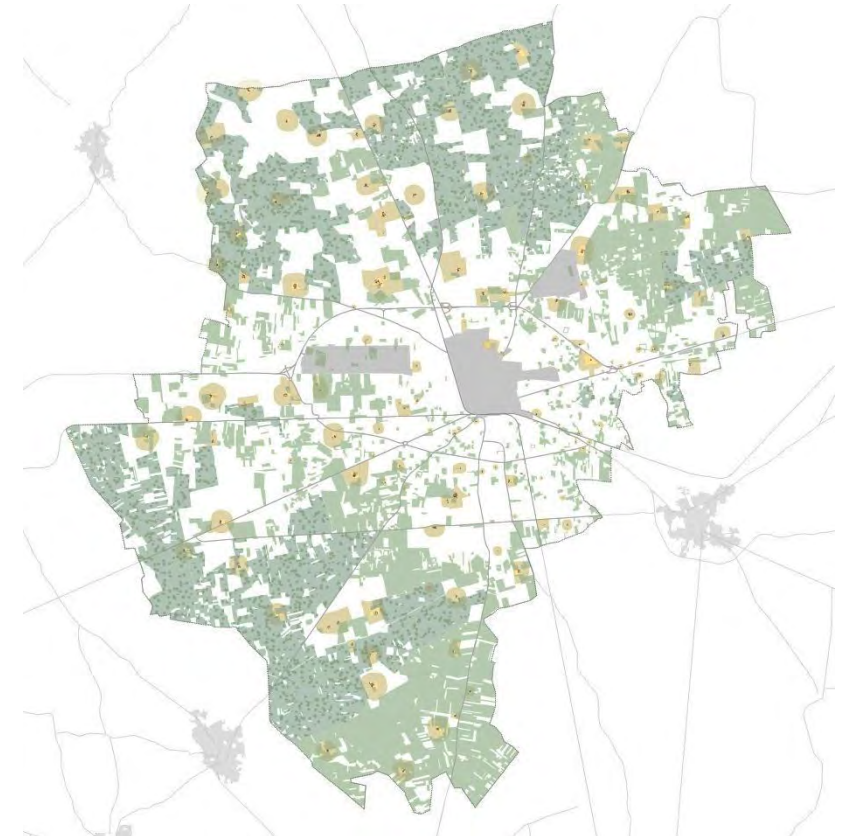
Pertanto tutti i progetti e i programmi per la mobilità sostenibile e la ciclabilità devono prioritariamente essere orientati all'uso delle infrastrutture segnalate nel PUG e nelle presenti linee guida.



Rete del tessuto agricolo

E' costituita dal sistema delle aziende agricole intese come unità produttive topologicamente organizzate secondo il reticolo stradale, quindi resa raggiungibili, anche partendo dalle reti per l'accessibilità appena descritte.

Per tale rete vanno previsti da un lato l'ampliamento e l'ammodernamento delle aziende agricole finalizzato al miglioramento dell'efficienza aziendale e alla valorizzazione delle produzioni di qualità; dall'altro lato il recupero e la valorizzazione a fini turistici delle numerose dimore rurali di valore storico ambientale (masserie, casini, ville). E' questo, infatti, un patrimonio di grande valore che offre rilevanti potenzialità e risorse di sviluppo economico integrato, ove si associno le attività produttive agricole in senso proprio alle iniziative turistiche e agrituristiche tese a valorizzare antiche dimore rurali, vecchie attrezzature produttive (palmenti e frantoi per la lavorazione dell'uva e delle olive) e paesaggi di rilevante interesse storico ambientale, accanto all'offerta di produzioni agroalimentari locali di qualità.



1.3.5 Interventi per la riqualificazione dell'insediato esistente

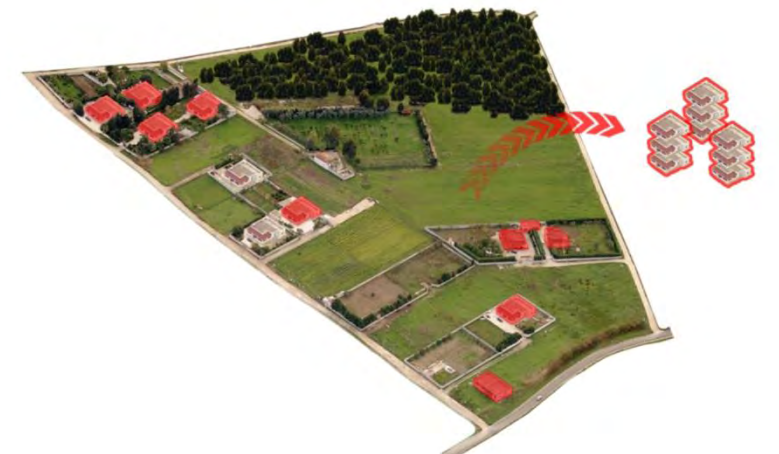
L'insediato sparso

Gli interventi dovranno essere mirati alla riqualificazione della componente della ruralità nelle aree che sono state oggetto di interventi insediativi diffusi e all'alleggerimento della pressione insediativa nei contesti rurali. Potranno consistere in:

- ripermabilizzazione dei suoli, attraverso la riduzione o la eliminazione delle superfici asfaltate o comunque impermeabili e la realizzazione di pavimentazioni drenanti o di terra battuta;
- riserva di quota parte delle superfici fondiari per interventi di rinaturalizzazione, da realizzarsi preferibilmente in prossimità degli elementi esistenti della infrastruttura verde, attraverso la piantumazione dei suoli con essenze tipiche del luogo, volte a realizzare isole biotiche, fasce tampone vegetate, filari di alberi;
- rinverdimento delle recinzioni da realizzare, in coerenza con il nuovo Regolamento edilizio, attraverso muri a secco con h max 80 cm e recinzione metallica, cui associare piantumazioni di rampicanti rustiche o alberi e arbusti in filari con essenze tipiche del luogo e non idroesigenti;
- gestione sostenibile del ciclo delle acque, attraverso il recupero delle acque piovane per fini irrigui, il risparmio della risorsa idrica attraverso l'adeguamento impiantistico degli immobili e la gestione dei reflui attraverso impianti di depurazione con vasche di lagunaggio per l'affinamento delle acque, finalizzata alla subirrigazione;
- rifusione fondiaria fino al raggiungimento della dimensione del lotto minimo previsto dal PUG nei Contesti rurali, con delocalizzazione degli edifici non più utilizzati o utilizzabili e conferimento delle materie prime seconde a centri per il riutilizzo; recupero ambientale delle aree oggetto di demolizione con significativa riduzione delle superfici impermeabili e ripristino delle superfici a verde, anche agricolo, o per interventi di rinaturalizzazione.



Interventi di ripermabilizzazione dei suoli, rinaturalizzazione, rinverdimento delle recinzioni, prediligendo le essenze tipiche del luogo per il verde ornamentale, in continuità con gli elementi esistenti della Infrastruttura verde



Interventi di rifusione fondiaria, con demolizione degli edifici e ripristino delle superfici a verde agricolo o naturalistico in continuità con gli elementi esistenti della Infrastruttura verde

I Contesti Rurali insediati di Bax e Termitone

Gli interventi previsti per le borgate rurali di Bax e del Termitone devono essere finalizzati, oltre che a garantire un presidio di servizi per i residenti nelle aree rurali, a valorizzare i caratteri costitutivi e identitari dei Contesti.

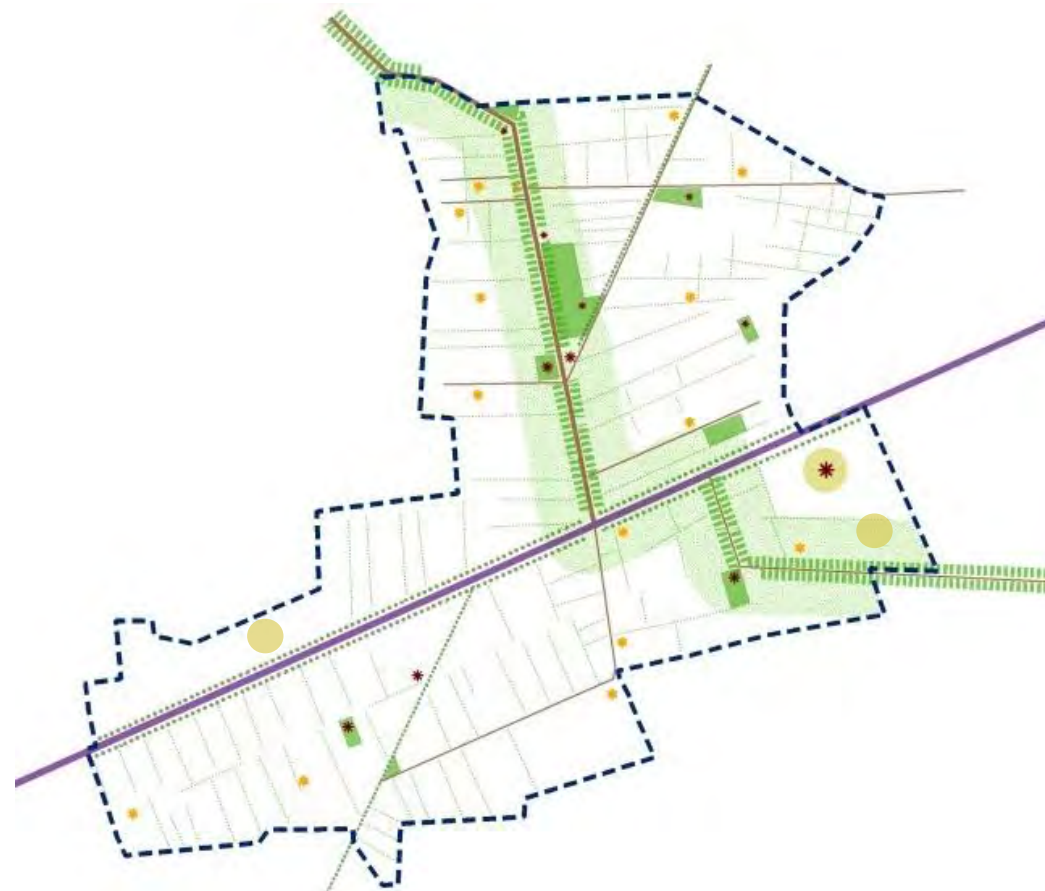
Pertanto nel Contesto Bax gli interventi dovranno essere mirati a:

- rispettare l'impianto morfologico esistente realizzando gli interventi di completamento secondo un sistema "a pettine" lungo la strada principale;
- valorizzare lo stesso viale attraverso il verde e gli elementi di arredo, nonché reperendo lungo lo stesso tracciato le aree per i piccoli servizi alla residenza;
- valorizzare la Fermata Capece delle FSE per servizi legati alla mobilità sostenibile (es: Piano Regionale di promozione alla mobilità sostenibile, per il riuso di stazioni e caselli a servizio della fruizione del territorio);
- valorizzare i siti panoramici e a contatto con il Vallone Bax attraverso la localizzazione di attrezzature per la fruizione pubblica;
- realizzare i servizi di tipo innovativo complementari alle attività agricole nelle aree più accessibili, anche valorizzando la vicinanza alla fermata FSE.



Gli interventi al Termitone, in coerenza con l'intero progetto della Infrastruttura verde e in particolare con l'obiettivo della realizzazione del Percorso paesaggistico, dovranno essere mirati a:

- valorizzare il tracciato del Tratturello martinese (Via Capitolo), su cui insiste il vincolo archeologico, attraverso gli elementi di arredo, il verde pubblico, i percorsi ciclopeditoni, la riqualificazione e il rinverdimento delle recinzioni che vi si affacciano, nonché reperendo lungo lo stesso tracciato le aree per i piccoli servizi alla residenza e spazi di relazione (es. per eventi, feste, sagre ecc.);
- promuovere la realizzazione e gestione consortile delle piccole aree per verde e servizi (parcheggi, isole ecologiche ecc.) all'interno del tessuto residenziale;
- localizzare i servizi per sport, tempo libero, cultura e ricettività nei luoghi più accessibili e a diretto contatto con il Percorso paesaggistico, comunque realizzando strutture a basso impatto ambientale e paesaggistico.



Gli elementi di struttura e gli indirizzi progettuali per la riqualificazione dei Contesti Rurali insediati di Bax e Termitone

1.4 Il Parco del Canale Reale

1.4.1 Premessa: il Parco come infrastruttura blu

All'interno della strategia progettuale della Infrastruttura Verde, il ruolo assunto dal Canale Reale è fondamentale: per le sue caratteristiche e la posizione geografica esso ha un ruolo di primo piano, associato al concetto di "Infrastruttura Blu", sul quale è possibile incardinare il sistema di aree a interesse naturalistico e sociale che andranno a costituire l'I.V. in progetto. Le scelte di intervento e metodologiche che si potranno porre in essere per la realizzazione di questo proposta progettuale si ispirano alle molteplici esperienze analoghe a livello nazionale ed internazionale (es. Torino città d'acque, progetto Riva a Firenze, ecc).

Dunque l'infrastruttura verde va integrata con l'Infrastruttura Blu del sistema ambientale del Canale Reale, che il PUG vuole valorizzare come Parco.

Ovviamente tutti gli interventi dovranno essere commisurati alle dimensioni e le portate del corso d'acqua e dovranno risolvere in primis gli aspetti relativi alla qualità delle acque e al conferimento di acque depurate. Dato che le condizioni attuali del Canale Reale sono largamente inadeguate a perseguire da subito la realizzazione di un vero e proprio parco, il PUG propone la definizione progressiva dei processi di formazione del parco, attraverso "successioni secondarie", da realizzarsi anche come interventi compensativi:

1.4.2 Gli elementi costitutivi

- 1^ fase: opere di sistemazione idraulica laddove il deflusso delle acque è compromesso dall'innalzamento degli argini;
- 2^ fase: interventi di ambientalizzazione e rinaturalizzazione degli argini anche con ampliamento delle aree golenali e realizzazione di zone umide;
- 3^ Fase: opere di riqualificazione ambientale: piantumazioni lineari, siepi campestri etc.

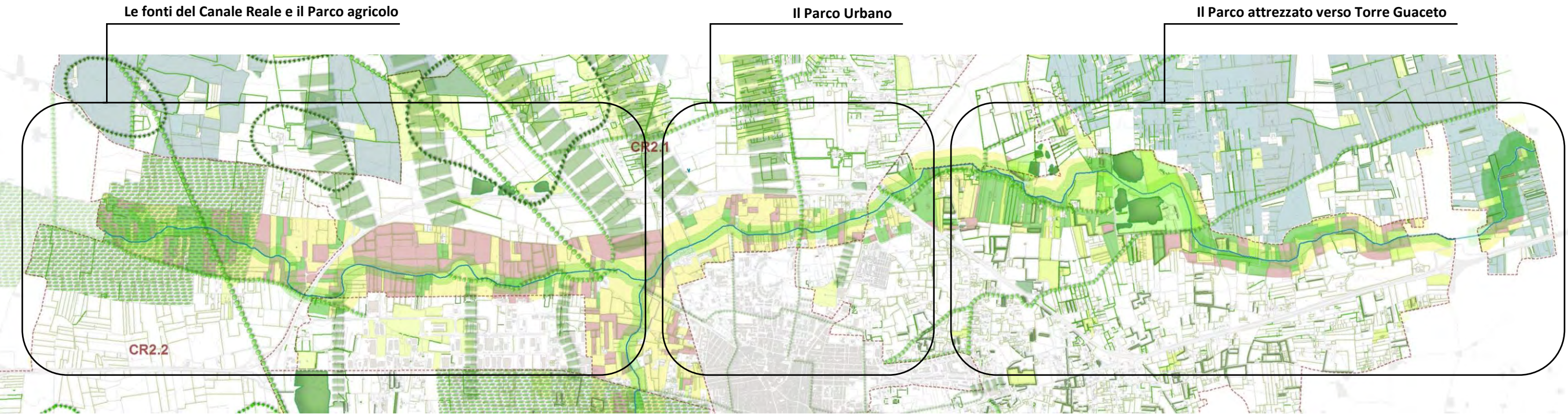
Contestualmente all'avvio del processo va operato il coinvolgimento della Regione Puglia, dei comuni contermini, del Consorzio di Gestione dell'area protetta di Torre Gauceto, del Consorzio di Bonifica dell'Arneo, dell'AdB della Puglia, dell'Area Vasta Brindisina, della Provincia di Brindisi, per azioni congiunte di riqualificazione ambientale del Canale Reale; il risanamento ambientale del canale Reale è infatti da intendersi non solo come intervento necessario per ripristinare gli equilibri ambientali di un ampio territorio, ma anche come preconditione per gli interventi progettuali del PUG mirati alla riqualificazione del margine nord del centro urbano. Se riuscirà ad integrare questi elementi l'infrastruttura sarà elemento di importanza strategica per lo sviluppo di una città più vivibile.

Le fonti del Canale Reale e il Parco agricolo

Il primo tratto del Canale Reale, compreso tra le fonti e il depuratore AQP, è il meno compromesso dal punto di vista ambientale e pertanto può essere proposto per la immediata realizzazione di un parco agricolo, ovvero un'area nella quale la conduzione delle attività colturali può essere orientata verso una maggiore sostenibilità e integrata a interventi di rinaturalizzazione e qualificazione ecologica.

Gli interventi di ingegneria naturalistica già definiti a proposito della riqualificazione degli habitat esistenti (cfr 1.3.2), consentono un ampliamento degli spazi naturalistici lungo le sponde e all'interno delle fasce di pertinenza fluviale, incrementandone la valenza ambientale e paesaggistica. Ciò vale particolarmente per la parte ricompresa all'interno dell'Oasi della Fonte del Canale Reale e per l'affluente del Canale stesso, la cui rinaturalizzazione consente di collegare ecologicamente l'infrastruttura blu all'Oasi S. Todaro.

Va prevista la formazione di fasce tampone vegetate tra il Parco e l'area PIP, per consentire di mitigare gli effetti della presenza delle attività produttive e per favorire i processi di ambientalizzazione previsti nello stesso PIP, da realizzarsi attraverso l'incremento della sua connettività ecologica (tetti verdi, siepi e filari lungo i confini dei lotti).



Per i suoli agricoli compresi nel parco, vanno incentivate le colture biologiche e tutte le forme che consentano una valorizzazione ambientale e sociale (es. incentivando l'uso per orti sociali nelle aree in abbandono). Dal punto di vista fruitivo, la viabilità rurale che lambisce i suoli agricoli prossimi al Canale può essere valorizzata come infrastruttura lenta, con percorsi ciclopeditoni e ippovie. E' auspicabile anche la realizzazione di attrezzature per turismo ambientale (es. apprestamenti per il birdwatching).

Il Parco Urbano

Nel tratto compreso tra il depuratore AQP e la via per S. Vito, vista la prossimità alla città, va promossa la realizzazione di aree a verde destinate prevalentemente alla fruizione. Ciò è ovviamente subordinato alle opere di risanamento ambientale dell'area e delle acque, da ottenersi sia incrementando il potere filtrante delle infrastrutture ecologiche (cfr. 1.3.2, 1.3.3.) sia attraverso l'adeguamento delle strutture del depuratore AQP e una più incisiva azione di controllo sugli scarichi abusivi.

Il tratto deve configurarsi come vero e proprio Parco Urbano, anche eventualmente attraverso l'acquisizione delle aree. Gli interventi devono essere mirati alla realizzazione di aree gioco, aree relax, campi sportivi, percorsi pedonali e ciclabili, orti urbani, etc. abbinati ad interventi di realizzazione e manutenzione di opere a verde (ciò compatibilmente con i vincoli ambientali dovuti alla presenza di ampie aree a pericolosità idraulica).

In particolare nelle aree già di proprietà pubblica del "Parapallo", area in posizione intermedia tra la periferia della città ed il Canale Reale, ovvero in una posizione strategica per cominciare a costruire connessioni tra i territori agricolo ed urbano, si propone di realizzare un intervento di riqualificazione ambientale e mirato alla fruizione pubblica. Tale area, congiuntamente all'altra area di proprietà pubblica dell'ex Mattatoio, possono costituire i punti di accesso attrezzati al Parco dalla città.

Il Parco attrezzato verso Torre Guaceto

L'ultimo tratto del Canale Reale all'interno del territorio comunale è attualmente il più compromesso dal punto di vista ambientale e pertanto la sua riqualificazione per la fruizione va costruita nel tempo, man mano

che procedono le opere di risanamento ambientale e di rinaturalizzazione dalla fonte verso la foce.

Questo tratto si caratterizza per la presenza di una molteplicità di potenzialità: per le condizioni di accessibilità; infrastrutture e attrezzature già esistenti (ad esempio la pista ciclabile realizzata dall'ASI sul sedime della condotta idrica, le aree sportive e per il tempo libero); aree da riqualificare (come le cave, per le quali si pone la questione della rinaturalizzazione e del riuso al termine del periodo di coltivazione). Esso va riorganizzato nel tempo come un parco comunque agricolo, ma dotato di attrezzature per il turismo, lo sport e il tempo libero, in connessione con una valorizzazione dell'intera asta idrica fino al parco di Torre Guaceto. Tale valorizzazione deve ricomprendere anche il recupero dei beni storici e architettonici connessi al tracciato di questo tratto della Infrastruttura Blu.

1.5 Il Percorso Paesaggistico del Tratturello martinese

1.5.1 Caratteri e potenzialità

All'interno della strategia progettuale per la realizzazione della infrastruttura verde un ulteriore elemento rilevante per la valorizzazione e la fruizione del paesaggio in una visione di area vasta è costituito dal Tratturello Martinese, per il quale il PUG_S prevede, in coerenza con la disciplina di tutela nazionale (D.lgs 42/2004) e regionale (Lr 29/2003), la realizzazione di un percorso paesaggistico, ovvero un percorso per la fruizione lenta e attrezzato e per l'attraversamento e la fruizione dei contesti e dei beni paesaggistici presenti nel territorio.

Il tratturo infatti, oltre ad avere una valenza storico-archeologica, si caratterizza anche come elemento di demarcazione e di connessione tra i diversi contesti rurali, e in particolare tra quelli del Paesaggio della piana del Canale Reale e quelli del Paesaggio della soglia messapica. Consente quindi di distinguere e di porre in relazione visiva, fruitiva e funzionale parti del territorio comunale che hanno caratteri distintivi diversi, nonché di porre in relazione le masserie, i beni storici e la rete del tessuto agricolo situati nella parte a sud ovest del territorio comunale.

1.5.2 Indirizzi progettuali

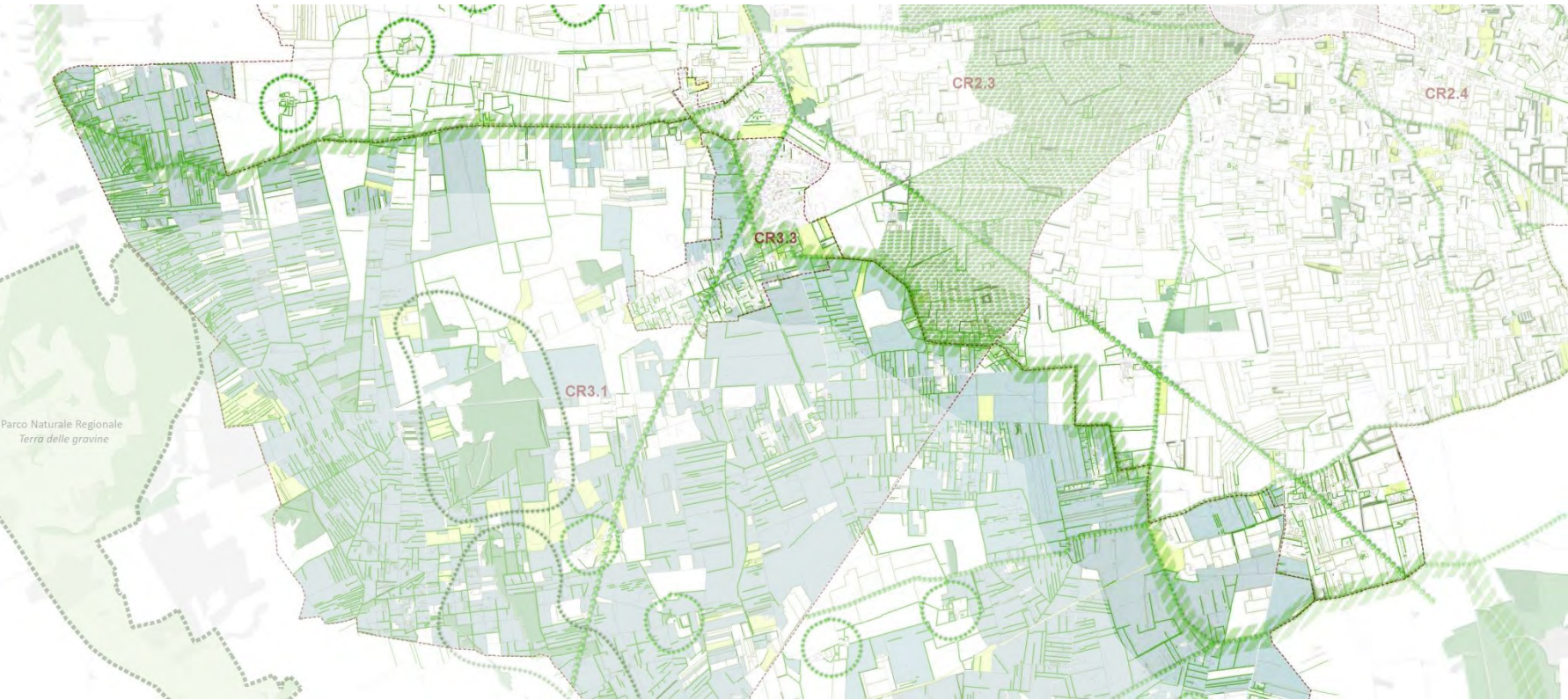
Il percorso dovrà essere riqualificato in modo da apprezzare i differenti paesaggi e luoghi attraversati, anche attraverso la reintegra dei tronchi armentizi che conservano l'originaria consistenza, nonché la loro destinazione in ordine alle possibilità di fruizione turistico-culturale in coerenza con la citata Lr 29/2003 e a seguito della redazione del Piano dei Tratturi.

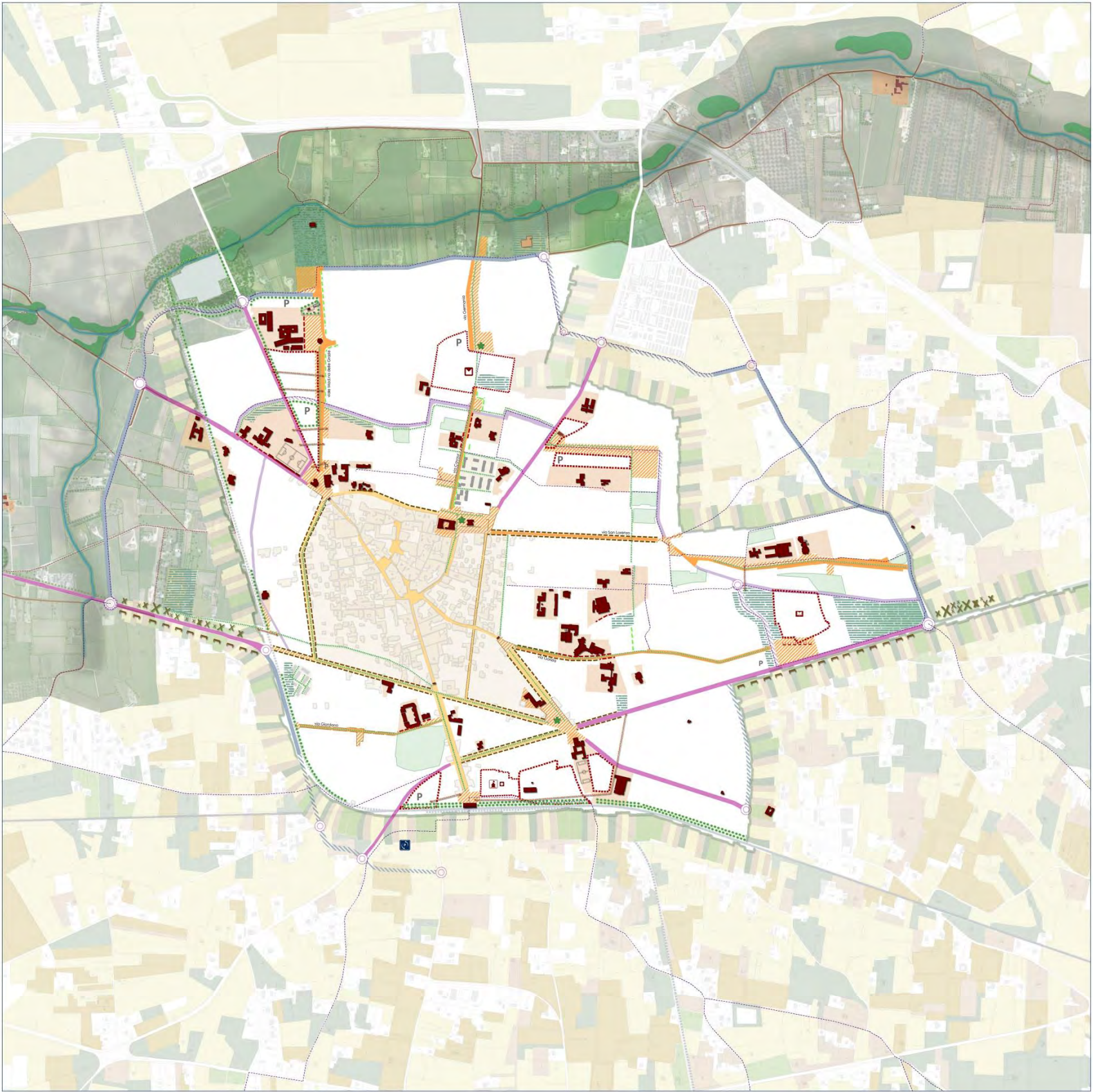
Gli interventi saranno pertanto da attuare sulla base di un progetto unitario che può assumere la forma di PUE, anche tematico (Piano dei Tratturi) e che ne preveda la reintegrazione e la riqualificazione di pertinenza e area annessa per la fruizione, seguendo le direttive delle presenti Linee guida per la realizzazione dell'infrastruttura verde;

Pertanto queste Linee guida hanno valore di indirizzo per la redazione del Piano comunale dei Tratturi.

In particolare il Piano dovrà:

- essere concepito in un orizzonte di area vasta, in modo che il percorso del tratturo sia adeguatamente considerato nelle sue valenze anche al di là del territorio comunale, ovvero come percorso che connette il parco naturale regionale "Terra delle gravine" all'agro francavillese e di Oria e quindi a Manduria e Avetrana; per tali motivazioni è auspicabile che il Piano dei Tratturi possa essere intercomunale;
- contemplare la realizzazione di diverse tipologie di percorsi (ciclo e ippovie, percorsi natura e passeggiate) in funzione dei diversi tratti attraversati e dello stato di conservazione dei tratti armentizi, prevedendo laddove esso sia utilizzato come strada carrabile (es. Sp 51), l'affiancamento a questa di spazi verdi attrezzati per la mobilità dolce;
- costituire l'elemento di riordino e riqualificazione dell'insediamento del Termitone, di cui costituisce l'asse principale, adeguandone la sezione come viale alberato e attrezzato;
- caratterizzarsi per la prevalenza degli interventi di rinaturalizzazione lungo i suoi margini nel tratto che costeggia l'Oasi naturalistica S. Totaro
- prevedere la qualificazione delle intersezioni con le altre direttrici della mobilità lenta (strade rurali, percorsi dell'Acquedotto) come nodi della Rete della accessibilità e fruizione pubblica.





Elementi caratterizzanti lo spazio pubblico

(cfr. par. 2.2 della Linea guida per i progetti strutturali)

- Strade e viali strutturali da riqualificare
- Nuovi viali di completamento e qualificazione dell'armatura urbana
 - Via Madonna della Grazie
 - Via Cavour - Via Germania
 - Via San Lorenzo - Viale Abbadesse
 - Via Gorko
 - Via Giordano
- Nodi urbani da riqualificare come spazi di relazione
 - Piazza dei Cappuccini
 - Piazza Madonna delle Grazie/Ingresso Ospedale
 - Piazza Castello
 - Piazza Maria SS. Della Croce/Porta della Croce
 - Piazza G. Verdi
- Nuove centralità
 - Area mercatale, Giardino delle Delizie
 - Nuovo ITS
- Centralità da riqualificare e riconnettere all'armatura urbana
- Nuovi fronti di attrezzature di interesse pubblico
- Fronti residenziali da riqualificare

Infrastruttura verde urbana

(cfr. par. 2.3 della Linea guida per i progetti strutturali)

- Parco del Canale Reale
- Nuovi spazi verdi attrezzati
- Giardini pubblici esistenti da riqualificare e riconnettere all'armatura urbana
- Filari di arredo stradale
- Verde di mitigazione delle infrastrutture
- Verde privato
- Forestazione, orti e verde agricolo di prossimità - Cintura verde periurbana
- Margini urbani da riqualificare
- Attività produttive da riqualificare
- Attività produttive da delocalizzare

Infrastrutture per una mobilità sostenibile

(cfr. par. 2.4 della Linea guida per i progetti strutturali)

- Strada di distribuzione
- Strada di collegamento
- Strada di penetrazione
- Percorsi ciclopeditoni
- Connessioni pedonali
- Intersezioni a rotatoria
- Parcheggi di scambio multimodale
- Parcheggi urbani di scambio

2. LA NUOVA ARMATURA URBANA

2.1 Caratteristiche e indirizzi generali

Il PUG introduce elementi di riorganizzazione strutturale dello spazio già costruito in modo da riconnettere le varie parti di città entro un unico disegno di insieme, caratterizzato da un linguaggio comune, ovvero da una rete unitaria e riconoscibile di spazi e percorsi che organizzano una “armatura urbana”. Gli interventi costitutivi la riorganizzazione della armatura urbana assumono caratteristiche differenti in funzione dei caratteri dei vari contesti urbani. Nelle aree a est e a nord della città consolidata, che appaiono ad oggi le più frammentate, i contesti urbani vanno riconnessi attraverso il ridisegno degli ampi spazi liberi, pubblici e non, che oggi sono in abbandono e in degrado e che rendono i luoghi distanti e scarsamente attrattivi. A ovest e a sud, nei quartieri più congestionati, in cui le barriere ferroviarie, pur ponendo grandi problemi di accessibilità, costituiscono un limite morfologico netto, al di là del quale i caratteri insediativi cambiano nettamente, lo spazio pubblico disponibile va ‘riconquistato’ all’uso collettivo, anche riorganizzando la sosta, e riqualificato in modo da migliorare il comfort abitativo del quartiere.

La strategia di riqualificazione è basata sulla riqualificazione morfologica e funzionale, sul risanamento ambientale a partire dalla qualificazione ecologica dell’insediamento, sul miglioramento delle caratteristiche della mobilità e della sosta, nella direzione di una maggiore sostenibilità.

L’armatura urbana è costituita da elementi esistenti e di progetto, individuati nell’elaborato PUG_S_0.4 *Nuova armatura urbana* e così articolati

Elementi caratterizzanti lo spazio pubblico

- *Strade e viali strutturanti da riqualificare e Nuovi viali di completamento e qualificazione dell’armatura urbana.* Per assolvere all’obiettivo del completamento e della qualificazione della armatura urbana è necessario, in primis, completare e qualificare il sistema dei viali, vere e proprie emergenze morfologiche e funzionali, che collegano il nucleo antico con punti nodali della città: le porte, i grandi incroci di strade, la Stazione, vera e propria regola della composizione e della gerarchia urbana, oltre che sede delle tradizionali passeggiate urbane; i nuovi viali, frutto della riqualificazione di tracciati viari esistenti, raggiungono le nuove centralità e innervano gli attuali quartieri periferici bisognosi di spazi riconoscibili e di legami formali e funzionali più stabili con la città consolidata.

- *Nodi urbani da riqualificare come spazi di relazione:* per tali aree, attualmente poco valorizzate a cause di usi impropri dello spazio pubblico e di congestione del traffico, sono individuati e delineati interventi di riqualificazione volti a rendere questi luoghi nuovamente spazi centrali e rappresentativi della città, ovvero nuove piazze, combinando in modo più razionale usi e funzioni e individuando soluzioni spaziali e morfologiche per la componente costruita.
- Analogamente, le *nuove centralità da configurare*, frutto o di interventi in itinere (nuova area mercatale del Giardino delle Delizie, nuovo ITIS), o di previsioni dello stesso PUG (nuova sistemazione dell’area della Stazione e della sede storica della Fiera dell’Ascensione, la nuova sede della stessa Fiera, le grandi zone da destinare a dotazioni urbane) sono concepite come nuovi luoghi urbani, centrali e rappresentativi della città. Per talune di queste aree, ovvero per quelle nelle quali già oggi sono già noti i nuovi usi (mentre per le zone per dotazioni non sono fissati già oggi i nuovi usi in quanto disponibili a soddisfare i bisogni man mano che questi vengano a manifestarsi), le linee guida definiscono i caratteri generali del disegno di assetto e le prestazioni che queste centralità devono svolgere nei confronti della città, in modo da massimizzare il beneficio pubblico delle trasformazioni.

Per tutti questi elementi le linee guida forniscono indicazioni progettuali caratterizzate da indicazioni che riguardano sia lo spazio pubblico che le cortine e le parti private che devono essere coinvolte negli interventi di riqualificazione e costruzione della nuova armatura urbana. Gli interventi, quindi, riguardano anche la individuazione di: centralità da riqualificare e riconnettere all’armatura urbana, nuove connessioni pedonali, fronti edilizi da riqualificare, anche tramite sopraelevazioni, nuovi fronti edilizi a carattere prevalentemente residenziale e/o per attrezzature di interesse pubblico.

L’Infrastruttura verde urbana

- *Parco Urbano del canale reale:* Qualificare l’insediamento dal punto di vista ambientale implica la necessità di integrare il disegno delle invarianti ambientali con la strategia di riqualificazione urbana e col sistema degli spazi pubblici, aperti e dei servizi. Pertanto gli elementi della infrastruttura verde

territoriale e in particolare l’infrastruttura blu costituita dal Parco del Canale Reale che, nel tratto prossimo alla città, va inteso anche come vero e proprio parco urbano, sono i punti di partenza per la penetrazione urbana della infrastruttura verde. In particolare lo spazio del “Parapallo” costituisce l’ingresso pubblico al Parco.

- A irrobustire la dotazione di spazi verdi concorrono anche i *Nuovi spazi verdi attrezzati*, costituiti dalle nuove aree a verde pubblico e per attrezzature, di rango urbano e di quartiere, che integrano le *nuove centralità da configurare*, le cui caratteristiche e prestazioni vengono appunto definite nelle presenti Linee guida
- I *Filari di arredo stradale*, che accompagnano i processi di riqualificazione dei viali e dei percorsi semi-anulari, alberati e dotati di spazi verdi, il *Verde di mitigazione delle infrastrutture*, che svolge un fondamentale ruolo di mitigazione ambientale e di qualificazione paesaggistica nelle fasce di rispetto dei tracciati stradali e ferroviari, insieme al verde privato pertinenziale, costituiscono i vettori per la penetrazione del sistema ambientale all’interno della città, fino a ricongiungersi con i viali storici alberati.
- Forestazione, orti e verde agricolo di prossimità, costituiscono gli elementi, esistenti e di progetto, da utilizzarsi per ridefinire il rapporto tra la città e la campagna; questo tipo di verde, che già ha caratteristiche miste, tra giardini e orti, e che costituisce, anche, elemento di connessione ecologica, va ricondotto alla forma di una “cintura verde periurbana”, secondo quanto disposto dalle NTA del PUG, così come integrate dalle presenti Linee Guida.

Per tutti questi elementi le linee guida forniscono indicazioni progettuali caratterizzate da indicazioni che riguardano la distribuzione, la forma e le caratteristiche prestazionali degli spazi. Agli elementi principali citati si aggiungono, a comporre l’*Infrastruttura Verde Urbana*, i giardini storici, i giardini pubblici esistenti da riqualificare e riconnettere all’armatura urbana, il verde privato di interesse collettivo per la sua funzione ecologica e paesaggistica.

Infrastrutture per una mobilità sostenibile

Obiettivi irrinunciabili del PUG di Francavilla Fontana sono la qualità dello spazio pubblico e la sostenibilità per il raggiungimento della quale il

potenziamento e la qualificazione della mobilità pedonale e ciclabile e del trasporto pubblico rappresentano, oggi, le principali azioni da attuare e che tra esse la mobilità pedonale costituisce il livello base, quindi irrinunciabile, da tutelare e valorizzare.

Le presenti linee guida si pongono l'obiettivo di attuare tali azioni, tenendo presente che la principale causa di congestione del traffico urbano, con un notevole abbassamento dei livelli di qualità di sostenibilità, è l'uso promiscuo dei tracciati viari:

- veicoli/pedoni;
- movimenti/sosta;
- veicoli pubblici collettivi/veicoli privati individuali.

Per riorganizzare la circolazione stradale,, in armonia con il Codice della Strada e con le Direttive emanate dal Ministero LL.PP. per la redazione dei Piani Urbani del Traffico, e di perseguire il miglioramento della qualità dello spazio pubblico, in coerenza con gli Artt. I.33-I.39 delle NTA del PUG_S, all'interno dello spazio urbano del comune di Francavilla Fontana, sono stati individuati 5 tipi di strade, caratterizzate da differenti tipi di utenza e di funzioni che ospitano e la loro equivalenza con quelle identificate dalle Direttive, emanate dal Ministero LL.PP., per la redazione dei Piani Urbani del Traffico:

- strada di distribuzione ovvero di quartiere;
- strada di penetrazione ovvero di quartiere;
- strada di collegamento ovvero locale interzonale;
- strade e viali strutturanti ovvero locale interzonale;
- strade locali.

Per garantire una migliore fruibilità dello spazio pubblico, secondo quanto previsto dalla normativa vigente (il combinato dei DM 236/89, L. 13/89, L. 104/92, DPR 503/96, D.P.R. 380/01 e DM 557/99 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili") tali tipi di strade sono stati, quindi, provvisti di adeguati spazi per il transito e la sosta delle utenze più deboli (pedoni e ciclisti).

Nuove attrezzature e impianti urbani

Per garantire la qualità degli insediamenti di nuovo impianto e per far sì che essi concorrano al completamento dell'armatura urbana, vengono forniti indirizzi morfologico-funzionali relativamente a quelle parti dei contesti rurali che il PUG_S riserva per nuove attrezzature e impianti urbani:

- Il CU7.1 Nuovo impianto per servizi e verde – Via Brindisi nord, funzionale a sostenere, qualificare e completare l'intervento di nuova localizzazione dell'ITIS, realizzando strutture complementari a supporto e contestualmente contribuendo alla rigenerazione del quartiere s. Lorenzo
- Il CU7.2 Nuovo impianto per servizi e verde – Via Brindisi sud, funzionale alla realizzazione del collegamento Via Oria- via Brindisi, necessario per alleggerire il traffico di attraversamento nella città che converge e intasa piazza delle Croci, oltre che per qualificare il margine urbano
- Il CU7.3 Nuovo impianto per servizi e residenza – Via Ostuni, finalizzato al completamento dell'anello interno urbano ponendo le attrezzature esistenti in una posizione centrale piuttosto che marginale e consolidando l'area con residenza e piccole attività artigianali e di servizio.
- Il CU7.4 Nuovo impianto per servizi e residenza – Area mercatale/Viale Francia, funzionale sia a creare una connessione qualificata tra la città esistente e il parco del Canale reale che alla rimozione dell'elettrodotto Tesla, che già oggi inficia l'utilizzabilità di aree pubbliche e nuoce alla salute pubblica.

Per questi elementi le presenti linee guida definiscono:

- una descrizione degli obiettivi specifici e delle caratteristiche che vanno assunti negli interventi
- gli schemi distributivi o gli abachi di riferimento per la progettazione degli interventi
- uno schema strutturale di riferimento, che chiarisce la proposta progettuale e il contributo di ciascun elemento alla definizione dell'intervento

Per gli elementi presenti nell'elaborato PUG_S_0.4 *Nuova armatura urbana* e non citati nelle presenti Linee guida, si rimanda alla disciplina delle previsioni del PUG.

2.2 Elementi caratterizzanti lo spazio pubblico

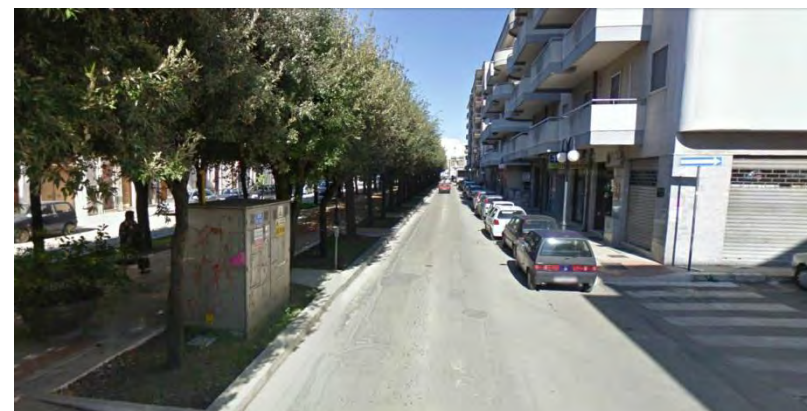
2.2.1 Strade e viali strutturanti da riqualificare

Sono i tracciati storici che hanno dato forma e struttura alla città storica e contemporanea: Via Barbaro Forleo, Via Giuseppe Di Vagno, Via San Francesco D'Assisi, Corso Giuseppe Garibaldi - Via Roma - Viale Vincenzo Lilla, Via Quinto Ennio, Corso Umberto I - Via Regina Elena - Corso Capitano di Castri, Via Michele Imperiali.

Costituiscono spazi riconoscibili e identitari, la cui qualità va preservata. Pertanto gli interventi di manutenzione e riqualificazione dello spazio pubblico e quelli relativi alle cortine edilizie che vi si affacciano devono prevedere:

- la conservazione delle pavimentazioni stradali storiche, ove esistenti, e dei manufatti di arredo (cippi, fontanelle ecc.)
- la conservazione delle alberature esistenti, quali elementi caratterizzanti lo spazio
- l'ampliamento degli spazi pedonali derivante da una più precisa delimitazione di quelli carrabili e/o dalla definizione di spazi pmoscui, pedonali-carrabili, adeguatamente trattati e arredati, o completamente pedonali
- la massima cura nella introduzione di nuovi elementi di arredo urbano, che devono essere rispettosi dei modi d'uso consolidati e identitari per la comunità
- la riqualificazione delle cortine edilizie con l'eliminazione degli elementi estranei e dissonanti (insegne, ringhiere, condizionatori, parabole, ...)
- nel caso di sopraelevazioni edilizie, la realizzazione del piano attico in arretrato e l'inserimento armonico della sopraelevazione nel prospetto dell'edificio

Tali indicazioni costituiscono indirizzo per la redazione dei PUE, anche tematici, per gli interventi diretti e per i lavori pubblici di manutenzione e riqualificazione urbana.



Interventi di riqualificazione dei viali storici, tesi ad ampliare gli spazi pedonali, meglio delimitare e attrezzare quali carrabili, aggiungere dotazioni di verde di arredo, eliminare o mascherare gli elementi di disturbo (impianti tecnologici, cartellonistica impattante ecc.)

2.2.2 Nuovi Viali strutturanti di completamento e qualificazione dell'armatura urbana

Via Madonna delle Grazie

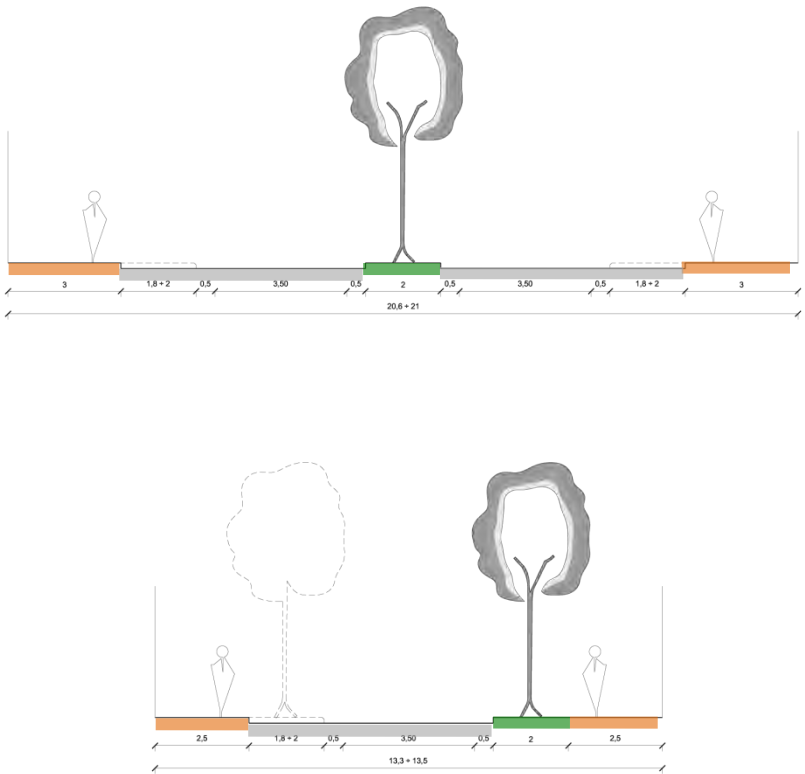
Il viale collega Piazza Spirito Santo all'Ospedale Camerlingo e quindi al Parco Urbano del Canale Reale, e costituisce l'asse principale del quartiere di Madonna delle Grazie su cui si affacciano le principali dotazioni urbane e di quartiere, gli spazi verdi e le residenze. Per favorire la sua caratterizzazione come passeggiata urbana, gli interventi dovranno essere rivolti a garantire continuità e comfort degli spazi pedonali, a rendere facilmente accessibili le dotazioni e valorizzare la chiesetta della Madonna delle Grazie, a offrire varietà dell'offerta di spazi e visuali nei vari tratti in cui si articola, secondo lo schema allegato.

I capisaldi del viale sono costituiti da:

- Piazza Spirito Santo, luogo storico extramoenia e di ingresso al centro storico;
- Piazza Madonna delle Grazie, caratterizzata dalla chiesetta, dallo spazio verde attiguo e dall'ingresso all'Ospedale Camerlingo dalla città;
- L'area attrezzata del "Parapallo", spazio verde a servizio della città e ingresso al Parco del Canale Reale.

A tali capisaldi potranno essere aggiunte le attrezzature pubbliche da realizzare nelle aree destinate a nuove dotazioni urbane.

I tratti del viale compresi tra i tre capisaldi vanno caratterizzati secondo le sezioni indicate nella presente scheda.



Via Madonna delle Grazie: strada ad unica o doppia carreggiata con banchine pavimentate e marciapiedi.

Larghezza delle corsie: 3,50 m.

Larghezza complessiva della banchina e/o cunetta:

- per strada ad una corsia per senso di marcia: 0,50 m;
- per strada a senso unico: 0,50 m.

La fascia di sosta per le autovetture, da realizzarsi oltre il margine della cunetta, potrà avere una larghezza compresa tra 1,80 m e 2,00 m.

Le alberature potranno essere ospitate o in una fascia, posta tra le due carreggiate, di larghezza di 2,00 m o, in alternativa, in una fascia, compresa tra la carreggiata ed il marciapiede, di larghezza di 2,00 m.

I marciapiedi dovranno avere larghezza minima di 2,50 m.

L'itinerario ciclabile sarà ospitato sulla sede stradale, del tipo promiscuo con traffico veicolare, prevedendo interventi localizzati e mirati alla limitazione e riduzione della velocità veicolare a 30km/h, con integrazioni della segnaletica orizzontale e verticale, con dissuasori di velocità.

Parco del Canale Reale

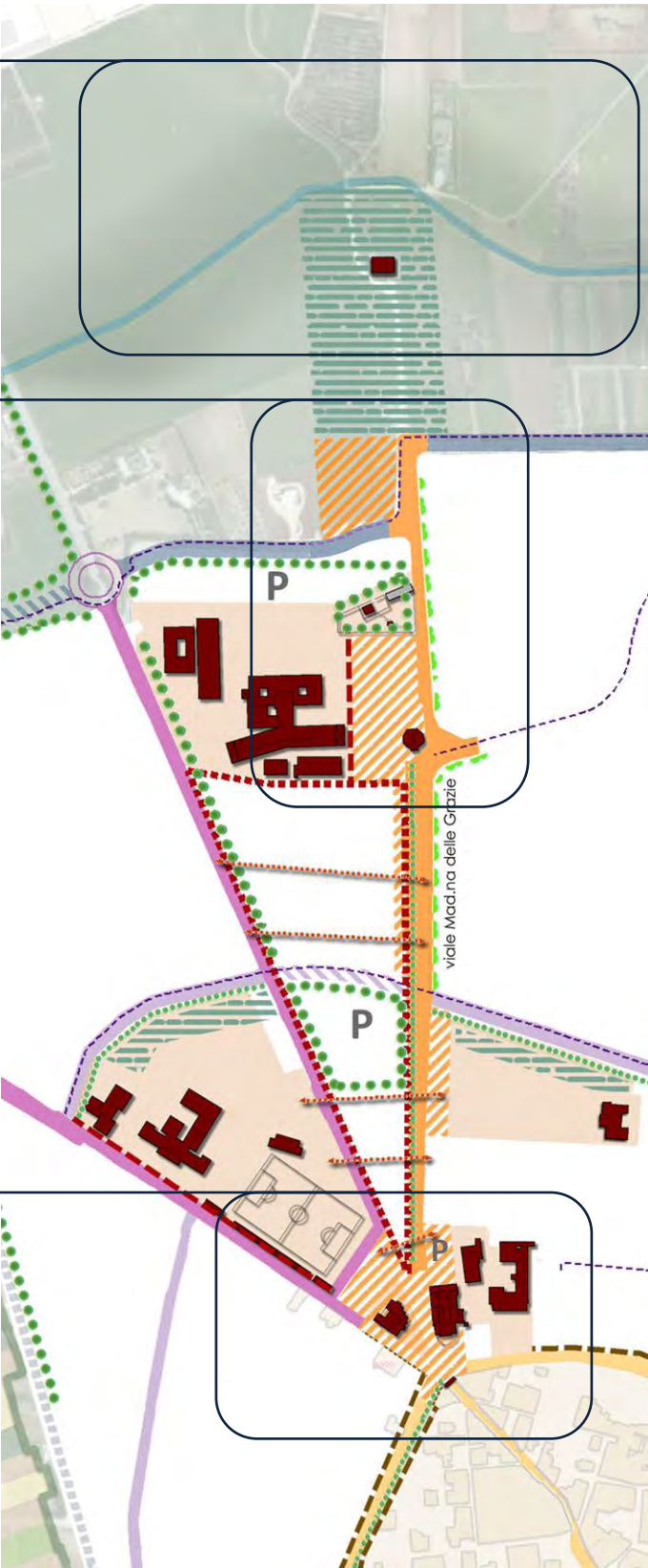
Cfr 2.3.1

P.za Mad.na delle Grazie

Cfr 2.2.3

Largo Cappuccini

Cfr 2.2.3



2. LA NUOVA ARMATURA URBANA

Via Cavour – Via Germania

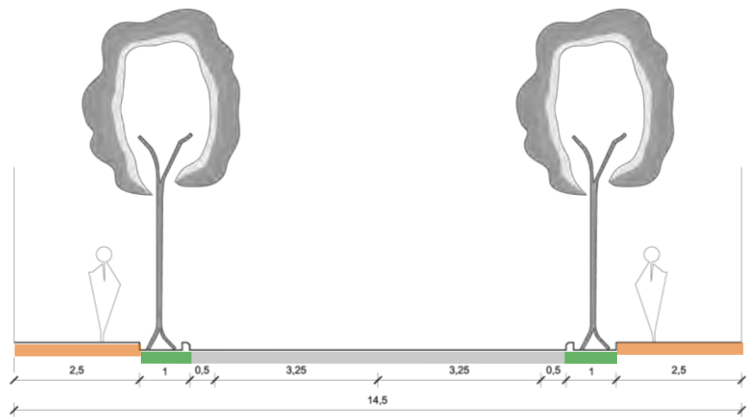
Il viale è costituito dall’antico asse scenografico che dal Castello degli Imperiali conduceva al Giardino delle Delizie, e dal suo prolungamento verso il Parco Urbano del Canale Reale. Gli interventi dovranno essere tutti volti a qualificare l’asse come passeggiata nel quartiere, luogo su cui affacciano residenze, giardini, attrezzature pubbliche, con una sezione ampia e attrezzata per i percorsi ciclabili e pedonali. Mentre nel primo tratto si caratterizza come viale residenziale, anche in virtù della presenza del quartiere INA Casa, in quello prossimo all’ingresso all’area mercatale e da questa fino al Parco, assume la forma di una piazza allungata, anche da caratterizzare attraverso nuovi fronti edilizi di uso collettivo. Dal viale prende avvio uno dei principali percorsi ciclopedonali per la fruizione del territorio rurale.

I capisaldi del viale sono costituiti da:

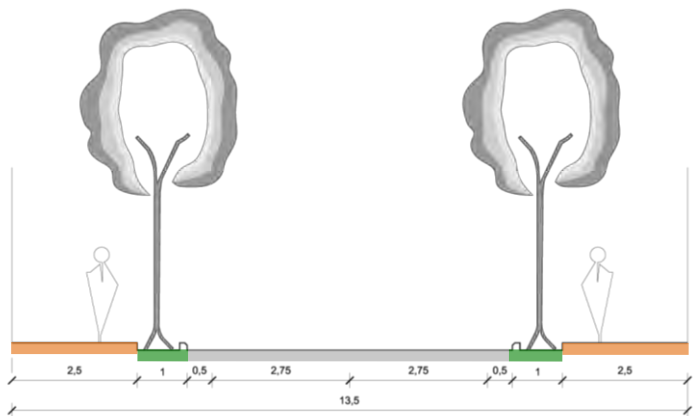
- Piazza Castello, lo spazio antistante il Palazzo degli Imperiali;
- l’area mercatale, ovvero l’antico Giardino delle Delizie degli Imperiali
- il Parco Urbano del Canale Reale

A tali capisaldi si accompagnano le aree di interesse pubblico esistenti e da realizzarsi nel contesto CU7.4.

I tratti del viale compresi tra i tre capisaldi vanno caratterizzati secondo le sezioni indicate nella presente scheda.



Via Germania: strada ad unica carreggiata con banchine pavimentate e marciapiedi.
Larghezza delle corsie: 3,25 m.
Larghezza complessiva della banchina e/o cunetta: 0,50 m;
Le alberature dovranno essere ospitate in una fascia, compresa tra la carreggiata ed il marciapiede, di larghezza di 1,00 m.
I marciapiedi dovranno avere larghezza minima di 2,50 m.
L’itinerario ciclabile sarà ospitato sulla sede stradale, del tipo promiscuo con traffico veicolare, prevedendo interventi localizzati e mirati alla limitazione e riduzione della velocità veicolare a 30km/h, con integrazioni della segnaletica orizzontale e verticale, con dissuasori di velocità.



Via Cavour: strada ad unica carreggiata con banchine pavimentate e marciapiedi.
Larghezza delle corsie: 2,75 m.
Larghezza complessiva della banchina e/o cunetta: 0,50 m.
Le alberature dovranno essere ospitate in una fascia, compresa tra la carreggiata ed il marciapiede, di larghezza di 1,00 m.
I marciapiedi dovranno avere larghezza minima di 2,50 m.
L’itinerario ciclabile sarà ospitato sulla sede stradale, del tipo promiscuo con traffico veicolare, prevedendo interventi localizzati e mirati alla limitazione e riduzione della velocità veicolare a 30km/h, con integrazioni della segnaletica orizzontale e verticale, con dissuasori di velocità.

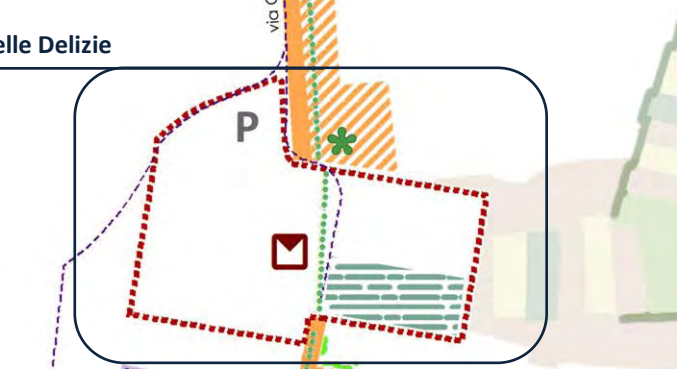
Parco del Canale Reale

Cfr 2.3.1



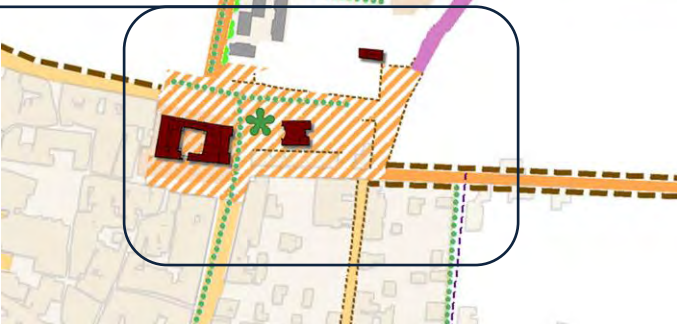
Area mercatale – Giardino delle Delizie

Cfr 2.2.4



Piazza Castello

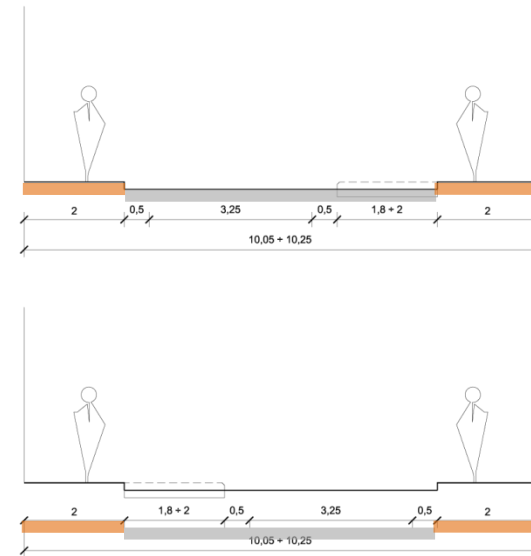
Cfr 2.2.3



Via San Lorenzo – Viale Abbadessa

Il Viale collega il centro della città con il quartiere S. Lorenzo, attraverso il suo prolungamento Viale Abbadessa nella zona PEEP. Nella sua parte più storica pur non avendo una sezione ampia, è più ricco di funzioni e relazioni rispetto alle altre strade della maglia ortogonale del quartiere. Passato l'incrocio tra Via S. Lorenzo, Via C. A. Dalla Chiesa, Via Don. R. Ribezzi, Via Pio la Torre, il percorso cambia completamente carattere, divenendo una tipica strada per il traffico veicolare, oggi in fase di parziale riorganizzazione grazie agli interventi di rigenerazione urbana, mirata a far divenire questo un viale con una significativa componente pedonale.

Il PUG prevede che questa riorganizzazione nella direzione di una maggiore vivibilità dello spazio pubblico possa essere estesa anche nel primo tratto di Viale Abbadessa e caratterizzare anche il tratto più storico, favorendo un uso da parte degli abitanti dei quartieri come asse centrale. Vanno quindi accuratamente ridisegnati gli spazi carrabili e gli elementi del verde di arredo stradale, in modo diversificato nei vari tratti, secondo quanto riportato nelle sezioni.

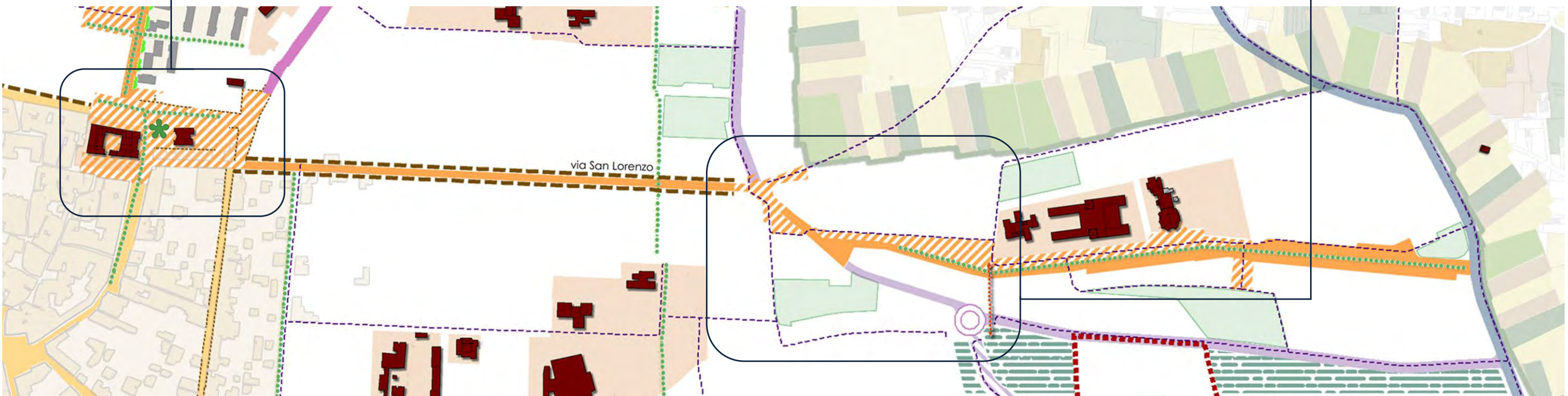


Via S. Lorenzo: strada ad unica carreggiata con banchine pavimentate e marciapiedi.
Larghezza delle corsie: 3,25 m.
Larghezza complessiva della banchina e/o cunetta: 0,50 m;
La fascia di sosta per le autovetture, da realizzarsi oltre il margine della cunetta, potrà avere una larghezza compresa tra 1,80 m e 2,00 m.
I marciapiedi dovranno avere larghezza minima di 2,00 m.
L'itinerario ciclabile sarà ospitato sulla sede stradale, del tipo promiscuo con traffico veicolare, prevedendo interventi localizzati e mirati alla limitazione e riduzione della velocità veicolare a 30km/h, con integrazioni della segnaletica orizzontale e verticale, con dissuasori di velocità.



Piazza Castello

Cfr 2.2.3



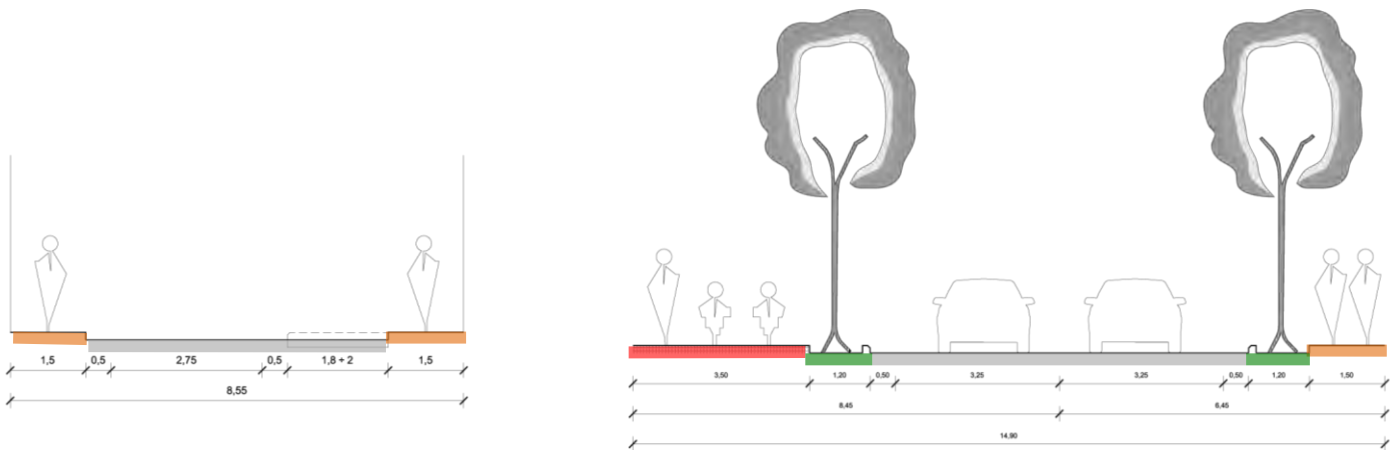
2. LA NUOVA ARMATURA URBANA

Via Gorizia

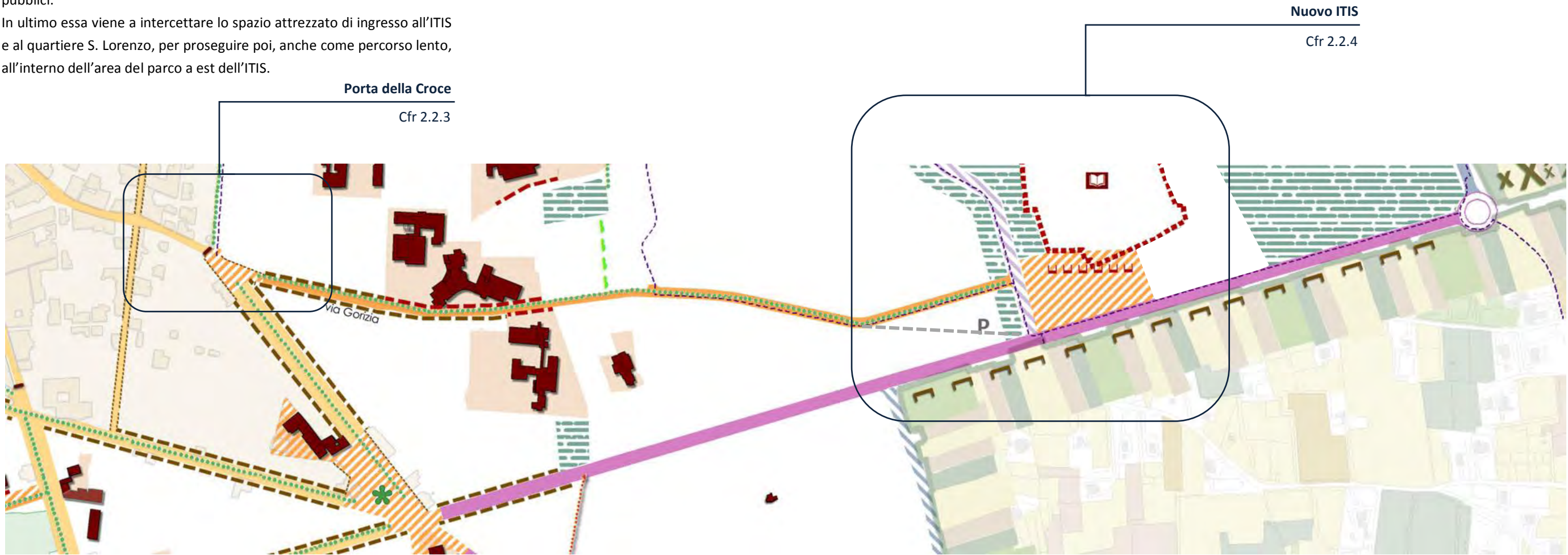
Via Gorizia costituisce una delle strade radiali che da Porta delle Croci conduce in periferia al quartiere Peraro e al gruppo delle scuole superiori; pur non essendo ampia la sua sezione è di grande importanza perché mette in collegamento diretto le attrezzature urbane al centro della città e ai quartieri occidentali; nelle previsioni del PUG essa viene prolungata fino a lambire e collegare anche il polo scolastico dell'ITIS e il sistema delle attrezzature connesse (cfr. p.to 2.2.4 Nuove centralità da configurare. Nuovo ITIS).

Pertanto gli interventi dovranno essere tutti volti a qualificare l'asse come percorso principale del quartiere e, contemporaneamente, principale asse di supporto al sistema scolastico francavillese. Mentre nel primo tratto, caratterizzato dalla sezione ridotta, vanno ricavati gli spazi per la pedonalità - particolarmente necessari per l'uso da parte degli studenti -, nella seconda parte essa diviene la spina centrale del Contesto destinato a nuovi impianti insediativi e si caratterizza per la sezione più ampia e alberata e per la previsione dei principali servizi pubblici.

In ultimo essa viene a intercettare lo spazio attrezzato di ingresso all'ITIS e al quartiere S. Lorenzo, per proseguire poi, anche come percorso lento, all'interno dell'area del parco a est dell'ITIS.



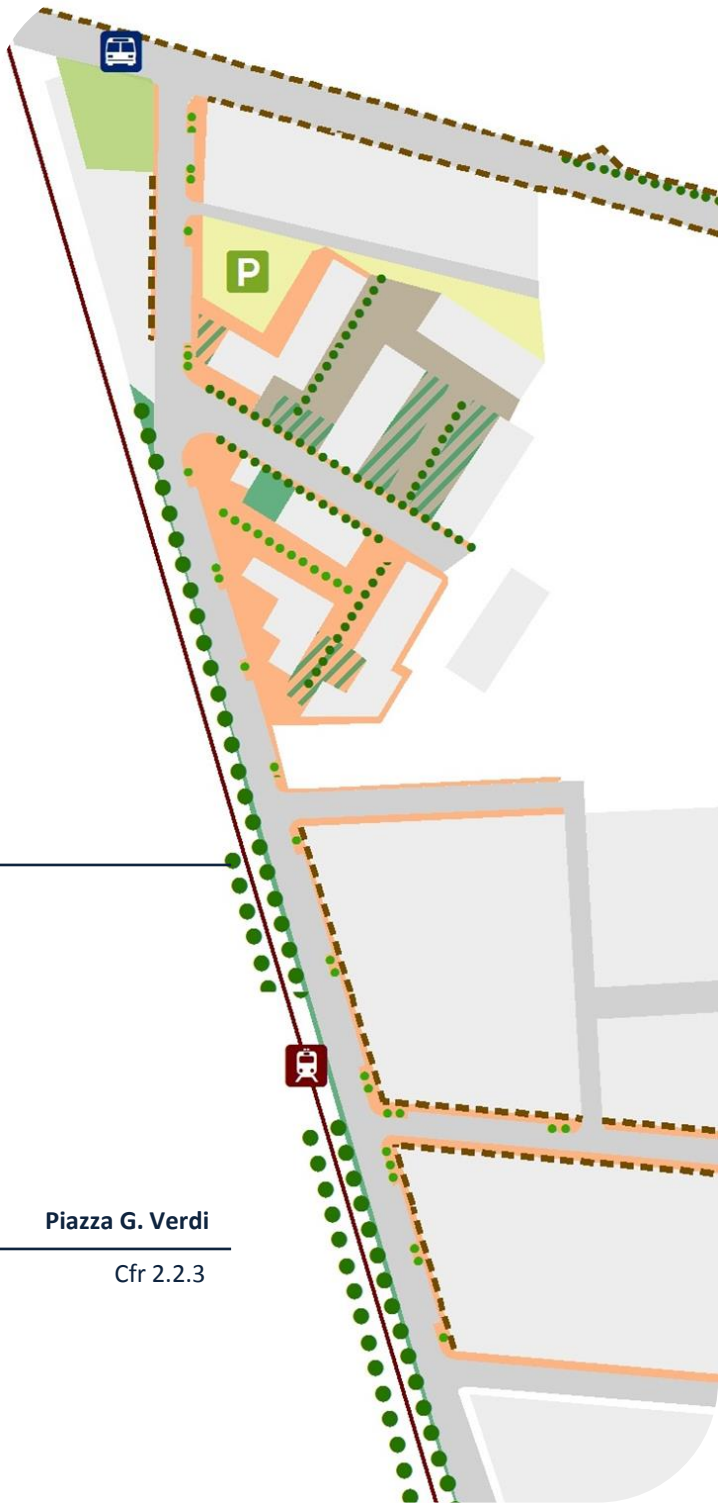
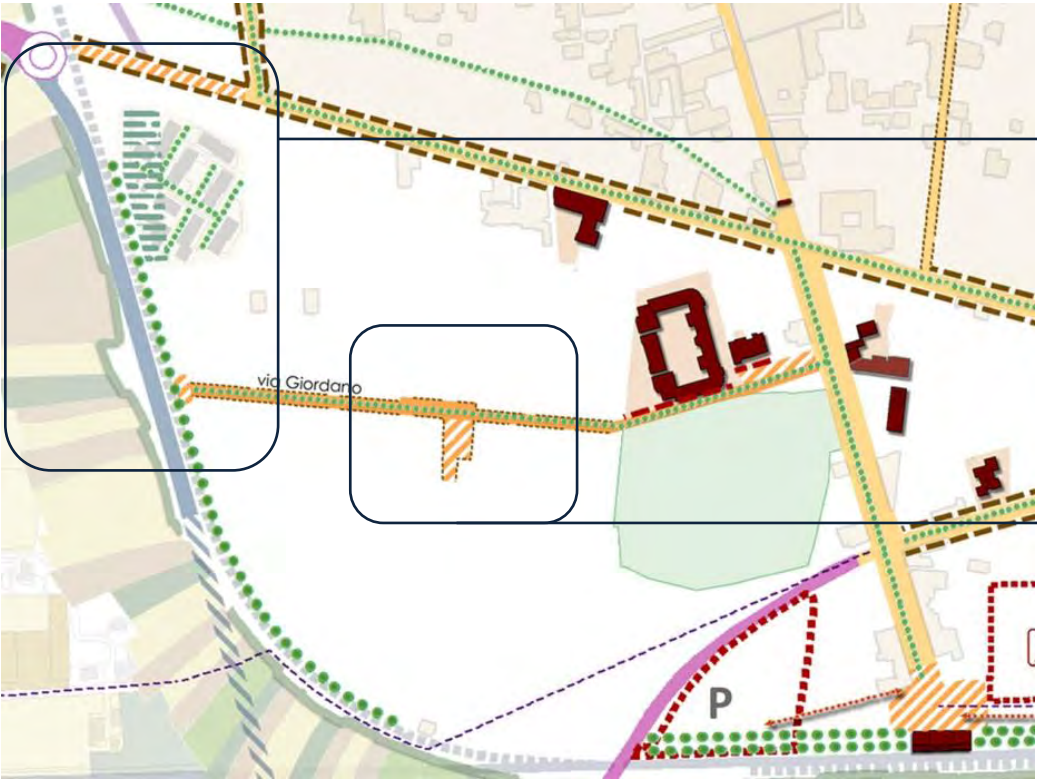
Via Gorizia: strada ad unica carreggiata con banchine pavimentate e marciapiedi.
Larghezza delle corsie: 2,75 m o 3,25 m.
Larghezza complessiva della banchina e/o cunetta: 0,50 m;
I marciapiedi dovranno avere larghezza minima di 1,50 m.
Larghezza minima dei marciapiedi: 1,50 m, eccezionalmente riducibile a 1,20 m.
Il percorso ciclopedonale dovrà essere realizzato su marciapiede e dovrà avere larghezza minima di 3,50 m al fine di ospitare un itinerario ciclabile a doppio senso.



Via Giordano

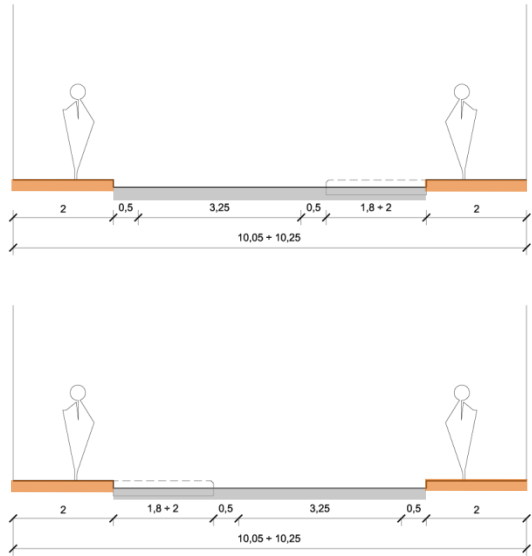
In uno dei quartieri meno dotati di spazi pubblici e attrezzature, come Paludi, gli interventi dovranno mirare a rafforzare il ruolo di via Giordano come asse centrale del quartiere, in quanto già unica strada che mostra alcuni segnali e potenzialità in tal senso: è infatti in posizione baricentrica nel quartiere, in diretta connessione con la Villa comunale e ha già una certa dotazione di servizi privati e una piccola piazza; al suo termine infine consente di raggiungere il piccolo insediamento di edilizia pubblica, tra i pochi luoghi del quartiere dotato di spazi aperti, suscettibili di riqualificazione.

Gli interventi pertanto hanno come oggetto il ridisegno della sezione stradale, con un incremento degli spazi pedonali e la dotazione di verde di arredo, intervallato agli spazi per la sosta; la riqualificazione di piazza Verdi (cfr. p.to 2.2.3 *Nodi urbani da riqualificare come spazi di relazione*. Piazza Verdi) e la risistemazione di via Refice sia con la realizzazione di verde di mitigazione lungo la linea ferroviaria che con la riorganizzazione della sezione stradale, delimitando lo spazio carrabile, riorganizzando il parcheggio e attrezzando a verde e gli spazi pedonali



Piazza G. Verdi

Cfr 2.2.3



Via Giordano: strada ad unica carreggiata con banchine pavimentate e marciapiedi.

Larghezza delle corsie: 3,25 m.

Larghezza complessiva della banchina e/o cunetta: 0,50 m;

La fascia di sosta per le autovetture, da realizzarsi oltre il margine della cunetta, potrà avere una larghezza compresa tra 1,80 m e 2,00 m.

I marciapiedi dovranno avere larghezza minima di 2,00 m.

L'itinerario ciclabile sarà ospitato sulla sede stradale, del tipo promiscuo con traffico veicolare, prevedendo interventi localizzati e mirati alla limitazione e riduzione della velocità veicolare a 30km/h, con integrazioni della segnaletica orizzontale e verticale, con dissuasori di velocità.

2.2.3 Elementi nodali urbani da riqualificare come spazi di relazione

Piazza Madonna delle Grazie - Ingresso Ospedale

Lo spazio va riprogettato con l’obiettivo di valorizzare le peculiarità del luogo, costituite da alcuni significativi elementi di riferimento per la comunità. La finalità è quella di creare, lungo il viale in direzione del Parco del Canale Reale, uno spazio pubblico di qualità caratterizzato dalla chiesa della Madonna delle Grazie, dallo spazio verde attiguo (attualmente all’interno del perimetro dell’area ospedaliera), dall’ingresso urbano all’ospedale stesso. Queste componenti vanno connesse attraverso un unico spazio pedonale pubblico attrezzato, luogo di sosta e di svago in adiacenza alla struttura ospedaliera, fino a raggiungere l’area attrezzata, del “Parapallo”, di ingresso al Parco del Canale Reale.



Largo Cappuccini

Costituisce il nodo di accesso al centro storico attraverso la Porta dei Cappuccini, su cui convergono i tracciati viari da Villa Castelli, Ceglie Messapica, Via Madonna delle Grazie, Via Barbaro Forleo, via Di Vagno. L’intervento prevede la riorganizzazione dei flussi in modo da limitare i punti di conflitto, la ridefinizione e l’incremento degli spazi a parcheggio, anche per i residenti nel centro storico, e contestualmente la riqualificazione delle quinte architettoniche e dello spazio pubblico come piazza di accesso al centro storico e come punto di partenza del Viale Madonna delle Grazie.



Piazza G. Verdi

L’intervento è teso a valorizzare Piazza Verdi, uno dei pochi spazi di relazione del quartiere Paludi, in quanto luogo centrale e alla scala locale, dotato di un piccolo spazio verde e di servizi privati. Pertanto, all’interno del processo di riqualificazione di via Giordano, nella piazza va ampliato lo spazio verde e riqualificato lo spazio pedonale, attraverso la creazione di una zona ad uso promiscuo, pedonale e carrabile, riorganizzando e rallentando i flussi carrabili in favore della mobilità pedonale. Va inoltre incentivata la presenza di attività commerciali e di servizio ai piani terra degli edifici, in quanto utili alla vitalità del quartiere e caratterizzanti la piazza stessa.



SPAZIO PUBBLICO

- pedonale
- promiscuo pedonale-carrabile
- carrabile
- di sosta

VERDE

- pubblico da riqualificare o da realizzare
- di arredo dello spazio pubblico
- privato
- agricolo di prossimità
- di arredo stradale
- di mitigazione delle infrastrutture

EDIFICATO

- fronti principali di attrezzature di interesse pubblico
- nuovi fronti di attrezzature di interesse pubblico
- fronti commerciali
- fronti da riqualificare

Piazza Maria SS. Della Croce/Porta della Croce

L'attuale spazio, percepito più come nodo di traffico che come spazio urbano a causa della convergenza di numerose strade, è invece un luogo molto significativo della città, formatosi a partire dai tracciati e dalle preesistenze extramoenia e ora determinante ai fini dell'orientamento e dell'accesso al centro storico e a tutti i settori urbani. Gli interventi devono valorizzare questo suo valore di elemento nodale urbano, anche in funzione dell'aver operato 'a monte' un intervento di alleggerimento del traffico di attraversamento costituito dal bypass tra via Oria e via Brindisi. E' prevista quindi la diminuzione dei punti di conflitto, da realizzarsi anche attraverso la regolazione del traffico ed eventualmente restituendo all'uso pedonale parte di via Capitano di Castri, anche riqualificando e ampliando lo spazio verde, e la formazione di uno spazio pedonale attrezzato, fronteggiante il sagrato della chiesa di Maria SS. Della Croce, destinato a qualificare l'accesso alle attrezzature esistenti e da riqualificare. Analoga soluzione di riqualificazione è prevista per l'ingresso al centro storico da Porta delle Croci.



Piazza Castello

Gli spazi antistanti il Castello degli Imperiali, lungo via Barbaro Forleo, l'innesto di via Cavour, anticamente asse scenografico verso il Giardino delle Delizie, e di Corso Umberto I, congiuntamente alle aree che circondano l'edificio delle Poste, costituiscono un nodo urbano di grande importanza, in parte compromesso nella sua qualità dal traffico di attraversamento. Gli interventi dovranno rispettare la peculiarità del sito, attraverso la razionalizzazione dei flussi di traffico e l'incremento e la valorizzazione degli spazi pedonali. In particolare è prevista la riorganizzazione dello spazio compreso tra il Castello e l'edificio delle Poste, finalizzata a costruire uno spazio aperto collegato visivamente e funzionalmente al castello. Il tratto iniziale di Corso Umberto I può essere quindi pedonalizzato, riorganizzando contestualmente i flussi di traffico di ingresso al centro storico. È prevista inoltre la riqualificazione dei fronti urbani che affacciano sulle aree del nodo e la riqualificazione e ampliamento dello spazio verde che introduce a via Cavour e si sviluppa lungo via Barbaro Forleo che definiscono e arredano ad uno degli spazi più rappresentativi della città.



SPAZIO PUBBLICO

- pedonale
- promiscuo pedonale-carrabile
- carrabile
- di sosta

VERDE

- pubblico da riqualificare o da realizzare
- di arredo dello spazio pubblico
- privato
- agricolo di prossimità
- di arredo stradale
- di mitigazione delle infrastrutture

EDIFICATO

- fronti principali di attrezzature di interesse pubblico
- nuovi fronti di attrezzature di interesse pubblico
- fronti commerciali
- fronti da riqualificare

2.2.4 Nuove centralità da configurare: Dotazioni Urbane e Territoriali di progetto

Area mercatale – Giardino delle Delizie

L’area del “Marancino”, il Giardino delle Delizie del Castello degli Imperiali, oggi caratterizzato dal solo muro perimetrale, verrà riqualificata e rifunzionalizzata a seguito di un concorso di idee; l’area sarà destinata a mercato, spazio per eventi e a playground da realizzarsi attraverso l’apporto della partecipazione della comunità, oltre che da aree a rilevanza naturalistica. Dunque, divenendo il luogo una nuova centralità urbana, deve essere dotato degli opportuni spazi a servizio (parcheggi, aree verdi di rispetto) e caratterizzarsi per un uso allargato e per l’accessibilità diffusa. Esso inoltre rappresenta un elemento della infrastruttura verde urbana e va pertanto connesso agli altri elementi costitutivi, assicurando la continuità degli spazi verdi di progetto all’interno dei contesti di trasformazione.



Nuovo ITIS

Il sito del nuovo ITIS consente di configurare la struttura scolastica come un vero e proprio Campus, dotato di servizi aggiuntivi al nucleo scolastico, quali laboratori aperti al mondo del lavoro, spazi e attrezzature anche per la comunità, foresterie, il tutto improntato al principio della ecosostenibilità e del risparmio energetico. Inoltre la struttura e tutti gli spazi circostanti devono contribuire al ridisegno e al completamento del settore urbano del quartiere San Lorenzo, attraverso la realizzazione di strutture e spazi complementari, nonché tramite una rete di percorsi ciclopeditoni e di trasporto pubblico per il collegamento con la città. In particolare, mentre la struttura scolastica è strutturata attorno ad un plesso centrale, le attrezzature e gli spazi che gli sono attorno dovranno costituire una ‘corona’ accessibile e fruibile da parte dell’intera città e destinata a servizi culturali, formativi, sportivi e ricreativi.



SPAZIO PUBBLICO

- pedonale
- promiscuo pedonale-carrabile
- carrabile
- di sosta

VERDE

- pubblico da riqualificare o da realizzare
- di arredo dello spazio pubblico
- privato
- agricolo di prossimità
- di arredo stradale
- di mitigazione delle infrastrutture

EDIFICATO

- fronti principali di attrezzature di interesse pubblico
- nuovi fronti di attrezzature di interesse pubblico
- fronti commerciali
- fronti da riqualificare

2.2.5 L’area produttiva urbana

La riqualificazione del PIP

La riqualificazione del PIP assume i seguenti obiettivi:

- è volta ad assicurare una maggiore sostenibilità ambientale all’impianto, attraverso interventi che consentano l’incremento della sua connettività ecologica: tetti verdi, siepi e filari lungo i confini dei lotti sono gli interventi che, senza modificare la struttura distributiva attuale, consentono di migliorare le performance ambientali dell’intero insediamento; inoltre è possibile individuare, in prossimità della testata ovest, una direttrice di connettività ecologica al suolo, da qualificare anche come verde di interesse collettivo;
- è finalizzata a qualificare Viale del Commercio come “spina centrale” dell’area PIP, ovvero come viale attrezzato su cui si affacciano i servizi dell’area e attraverso il quale fruire di tutta l’offerta di attività produttive, commerciali e di servizio presenti;
- è mirata infine a orientare l’uso delle aree a nord dell’insediamento, non ancora utilizzata, per usi produttivi e commerciali “en plein air” (es. vivaismo, arredo esterni, esposizioni, tempo libero), in modo da valorizzare anche il vicino Parco del Canale Reale e connetterlo allo stesso PIP.

La nuova Fiera dell’Ascensione

La nuova localizzazione della Fiera dell’Ascensione è prevista nella testata ovest dell’area PIP, in diretto collegamento con il centro urbano di Francavilla e con le infrastrutture di area vasta, in modo da massimizzarne l’accessibilità. In effetti, l’affaccio diretto di quest’area sulla via per Grottaglie, l’immediata vicinanza agli svincoli della S.S.7, l’esistenza delle urbanizzazioni della stessa area PIP, la disponibilità di suoli liberi già di proprietà pubblica, per una superficie di circa 6 ha, individuano condizioni favorevoli per realizzarvi un polo fieristico. Tale ubicazione, per di più, favorirebbe la riqualificazione e il rilancio della zona PIP, sulla quale insistono attualmente delle attività che potrebbero essere rivitalizzate proprio dalle relazioni con il nuovo complesso fieristico.

Il polo fieristico deve inoltre essere integrato agli spazi di pregio ambientale e paesaggistico del Parco del Canale Reale e alle potenzialità logistiche del Centro Intermodale che, recuperato, potrebbe costituire un importante supporto alla Fiera.

Proprio per la presenza delle risorse paesaggistiche e la localizzazione non propriamente urbana, il modello insediativo dovrà differire da quello della attuale sede ed essere orientato verso una bassa densità e la sostenibilità ambientale ed energetica.

2.3 L'infrastruttura verde urbana

2.3.1 Il Canale Reale e la città

Il Canale Reale, nei tratti compresi tra la curva della SS. 7 in prossimità dello svincolo ovest di Francavilla e il Depuratore e tra questo e via S. Vito, è a stretto contatto rispettivamente con l'area PIP e con la città. Pertanto, in questi tratti il progetto di "infrastruttura blu" e di Parco, già descritto nel p.to 1.5, deve assumere anche gli obiettivi di qualificare gli ambienti antropizzati e costituire una infrastruttura fruibile e attrattiva.

Per tali motivi, il progetto del Parco del Canale Reale, oltre quanto indicato nel p.to 1.3.2 *Interventi di riqualificazione degli habitat esistenti* e alla realizzazione di isole biotiche e siepi campestri di cui al p.to 1.3.3 *Costruzione di nuovi habitat*, prevede la realizzazione di:

- un progressivo arricchimento di attrezzature sia per la fruizione (spazi di sosta, percorsi ciclopeditoni, veri e propri spazi attrezzati per il tempo libero e lo sport all'aria aperta, come nel caso del "Parapallo", area attrezzata per l'ingresso al Parco urbano dalla città, o del secondo ingresso pubblico al Parco, sul suolo dell'ex

macello comunale);

- fasce tampone vegetate lungo il margine dell'area PIP, in modo da mitigarne l'impatto ambientale e visivo e fornire al contempo una dotazione di verde alla stessa area, in grado di rendere fruibile il parco a partire anche dal tessuto delle aree produttive; come già affermato nel p.to 2.2.5, per rafforzare tale componente verde nell'area PIP, le attività ancora da insediare lungo il margine del Parco possono essere preferenzialmente dedicate ad usi per usi produttivi e commerciali "en plein air" (es. vivaismo, arredo esterni, esposizioni, tempo libero), in modo da garantire la continuità e la permeabilità degli elementi del verde;
- verde di mitigazione delle infrastrutture, con particolare riferimento gli attraversamenti della Ss 7, al depuratore AQP;
- sistemazioni a parco anche nelle aree del reticolo idrografico affluente del Canale Reale, situato nello spazio tra area PIP e città,

anche in attuazione degli interventi di mitigazione del rischio idraulico condivisi con l'Autorità di Bacino della Puglia.



2. LA NUOVA ARMATURA URBANA

2.3.2 Nuovi spazi verdi attrezzati

I nuovi spazi verdi attrezzati devono essere caratterizzati dalla elevata permeabilità del suolo, anche in presenza di impianti sportivi, dall’uso di essenze autoctone e dalla elevata accessibilità e, ove possibile, dalla assenza di recinzioni.

Le alberature vanno disposte in modo da creare zone d’ombra nelle ore più calde nella stagione estiva e a formare siepi di separazione da elementi di disturbo (strade trafficate, attività produttive, ecc.).

Gli ingressi devono essere disposti lungo i tracciati dei viali o delle seminaturali, ed essere caratterizzati da una coppia di alberi ad alto fusto, in modo da renderli riconoscibili nel paesaggio urbano.

Ogni area deve essere dotata di spazi di parcheggio permeabile (cfr p.to 2.4.7 *Parcheggi*) e può contenere piccole attrezzature.

Tra questi spazi verdi attrezzati, assumono valenza primaria e strategica non solo per la formazione dell’armatura urbana, ma anche per la connessione ecologica tra le aree agricole e la città e tra l’infrastruttura verde territoriale e quella urbana:

- L’area del “Parapallo”, per la quale si rimanda al punto 2.3.1 *Il Canale Reale e la città*;
- Il verde attrezzato a integrazione tra ITIS e città, per il quale si rimanda al punto 2.2.4 *Nuove centralità da configurare* – Nuovo ITIS e alla scheda del Contesto CU7.1 *Via Brindisi Nord*.

2.3.3 Filari di arredo stradale

I filari alberati di arredo stradale costituiscono elementi di qualificazione dello spazio urbano e, al contempo, “infiltrazioni” dell’infrastruttura verde all’interno della città.

I filari esistenti lungo i viali urbani, prevalentemente di lecci, hanno un carattere ormai storicizzato e vanno tutelati in quanto elementi connotativi dei viali stessi. Per i nuovi viali e per l’insieme degli spazi pubblici che costituiscono l’armatura urbana, in ragione delle sezioni stradali disponibili e delle esigenze di ombreggiamento, vanno realizzati filari alberati secondo le seguenti modalità:

- Filare unico, anche alternato a spazi per parcheggi in linea (es. Via Giordano, Via S. Lorenzo);
- Doppio filare sui due lati della carreggiata, laddove la sezione stradale lo consente, anche alternato a spazi per i parcheggi in linea (V. Gorizia, via Cavour);
- Superficie verde alberata ad andamento lineare, in modo da creare delle zone ombreggiate e permeabili, veri e propri giardini lineari lungo i percorsi (viale Germania, Viale Abadessa, viale del Commercio nel PIP).

Per la geometria e la scelta delle essenze si rimanda alle indicazioni espresse nel DRAG_Criteri per la formazione e localizzazione dei PUE.



2.3.4 Verde di mitigazione delle infrastrutture

Le schermature di verde di mitigazione delle infrastrutture possono essere utilizzate per svolgere differenti funzioni nello spazio urbano: come filtri visivi, barriere antirumore e antinquinamento. A ciascuna di queste funzioni vanno associate specifiche essenze e sesti di impianto, secondo quanto indicato nel DRAG_Criteri per la formazione e localizzazione dei PUE. A titolo di esempio, le barriere antirumore e antipolvere vanno sviluppate su più file, e con altezze crescenti, dagli arbusti fino agli alberi ad alto fusto.

Il verde di mitigazione va disposto lungo la ferrovia nel suo tratto urbano, soprattutto nei tratti non corredati delle barriere antirumore già esistenti, e nella fascia di rispetto del depuratore delle acque, in modo da mitigare l’impatto della infrastruttura.



Nuovi filari di alberi nella riqualificazione di Via Cavour e mitigazione ambientale del Depuratore AQP attraverso schermature verdi

2.3.5 Schermature e tetti verdi

Laddove gli spazi aperti siano esigui e le aree notevolmente impermeabilizzate, la funzione mitigatrice del verde può comunque essere presente utilizzando le tecniche delle schermature vegetali e dei tetti verdi, ovvero di superfici edificate “tradizionali”, cui vanno aggiunti elementi che ne incrementino le prestazioni ambientali. Mentre la proposta dei tetti verdi interessa tutte le coperture dell’area PIP, in modo da assicurare anche la connessione ecologica tra le parti a nord e a sud dell’insediamento, le schermature e le pareti possono migliorare di molto anche l’aspetto e il comfort urbano della città consolidata e da rigenerare.



Schermature e pareti verdi nella città consolidata e da rigenerare

2.3.6 Margini e spazio periurbano: riqualificazione, forestazione, orti e verde agricolo di prossimità

Per operare con la finalità dell’alleggerimento della pressione insediativa nei contesti rurali intorno alla città il PUG prevede che qualsiasi intervento di trasformazione sia subordinato alla realizzazione di interventi di recupero ambientale, conservazione e ripristino della ruralità. Gli interventi sono dunque mirati alla realizzazione di una “cintura verde periurbana”, nella quale l’insediamento esistente - che dovrebbe tendere ad essere progressivamente ridimensionato o, quanto meno, a non subire ulteriori accrescimenti - possa convivere con la tutela dell’ambiente, soprattutto della risorsa acqua, del paesaggio e della ruralità in generale.

Per tali motivazioni le azioni consentite nello spazio periurbano vanno orientate secondo quanto già disposto nel p.to 1.3.5 *Interventi per la riqualificazione dell’insediato esistente*, considerando come il maggiore livello di artificializzazione delle presenti aree, congiuntamente alla superficialità della falda, imponga una maggiore attenzione nella gestione delle trasformazioni e della risorsa idrica stessa.

Pertanto vanno messe in opera tutte le strategie utili a tali fini, anche in attuazione del *Patto città Campagna*, uno dei cinque progetti strategici previsti dal nuovo Piano Territoriale Paesaggistico Regionale della Regione Puglia:

- interventi di forestazione urbana, anche in attuazione del Piano di Sviluppo Rurale della Puglia e del relativo Piano di Sviluppo Locale;
- interventi atti alla realizzazione di orti, anche sociali, sui terreni abbandonati, incentivando così la pratica agricola a scopo sociale, didattico, per autoconsumo; ciò può essere anche favorito dalla formazione di cooperative di consumo, che possono gestire direttamente o indirettamente i suoli agricoli per la autoproduzione;
- interventi di gestione agricola sostenibile, mirati alla qualificazione delle produzioni e alla distribuzione locale dei prodotti, secondo la formula già consolidata dei Farmer Market.

Dal punto di vista spaziale, le presenti Linee Guida non tendono a definire un “disegno” dello spazio periurbano, in quanto esso viene a costituirsi come risultante della combinazione delle diverse azioni previste sull’insediato sparso, sulle aree agricole e sugli spazi naturali residui, in una sorta di mosaico in cui aree agricole e naturali convivano con case, orti, giardini e connotino il paesaggio della “cintura verde periurbana”.

Invece, lungo le strade di margine dei Contesti urbani o di quelli rurali da destinare a nuove attrezzature e impianti urbani la presenza di numerose strutture edificate, per scopi produttivi, residenziali e commerciali, rende necessaria la riqualificazione del margine urbano.

In questo caso il PUG prevede che lungo tali strade gli interventi di trasformazione siano subordinati a opere di riqualificazione delle recinzioni, delle pertinenze e delle volumetrie esistenti, al fine di migliorare complessivamente l’interfaccia città/campagna.

Pertanto gli interventi consentiti dovranno essere subordinati a:

- eliminare gli elementi di disturbo: tettoie, ruderi, depositi a cielo aperto ecc.;
- qualificare gli spazi pertinenziali antistanti l’edificio attraverso il verde o la realizzazione di parcheggi permeabili, se si tratta di funzioni commerciali o produttive;
- arretrare, riqualificare e rinverdire le recinzioni, in coerenza con il nuovo Regolamento edilizio e secondo quanto già indicato nel p.to 1.3.5;
- ridurre ove possibile gli accessi carrabili diretti, attraverso l’uso di ingressi posteriori o la realizzazione di tratti di controviali che coinvolgano più unità.

In alcune particolari situazioni, coincidenti con gli ingressi alla città, la presenza di numerose attività e il livello di compromissione degli spazi che ne deriva, insieme alla necessità di valorizzare le risorse patrimoniali esistenti, comportano anche che i previsti interventi di delocalizzazione dell’edificio siano mirati alla realizzazione di “ingressi verdi” alla città.

2.4 Infrastrutture per una mobilità sostenibile

2.4.1 Strade di distribuzione

La Strada di distribuzione ha la funzione di collegamento tra i vari settori ed i quartieri urbani al fine di servire le varie attrezzature, urbane e di quartiere.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra, e ha sua sezione, caratterizzata da marciapiede e da pista ciclabile che si sviluppano, senza soluzione di continuità, lungo tutto il tracciato, in corrispondenza del parco del Canale Reale, per il quale costituisce elemento di fruizione e di accesso, si arricchisce di anche di una alberatura filtro.

Caratteristiche geometriche

Strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi.

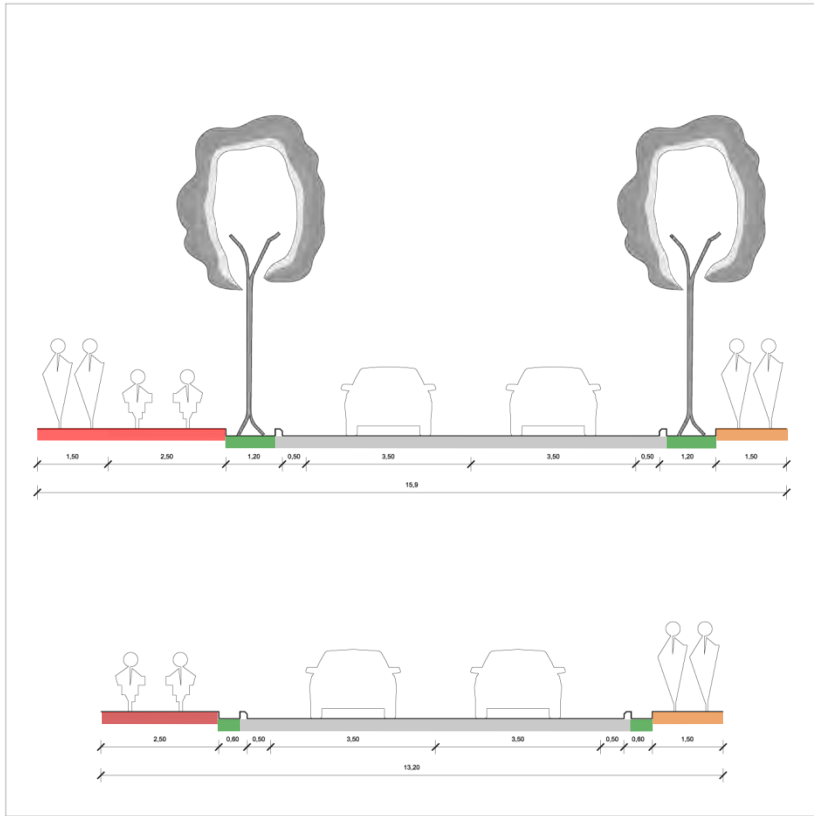
Larghezza delle corsie: 3,50 m.

Larghezza della banchina e/o cunetta: 0,50 m.

Larghezza minima dei marciapiedi: 1,50 m.

Larghezza minima della pista ciclabile: 2,50 m.

Nel caso venga previsto un percorso ciclopedonale questo sarà da realizzarsi sempre su marciapiede e dovrà avere larghezza minima di 3,50 m.



2.4.2 Strade di collegamento

La Strada di collegamento, anello di congiunzione tra la rete principale urbana e la rete locale, ha funzione di servizio rispetto alle strade di quartiere, in quanto a diretto contatto di edifici e di attrezzature urbane e di quartiere, e serve a permettere gli spostamenti pedonali e la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa la sosta delle autovetture a lato corsia, in appositi spazi ricavati ai margini della carreggiata, caratterizzati da materiali diversi da quest’ultima, quali pavimentazioni semi-permeabili o in materiale lapideo, e separati visivamente da apposita cunetta per lo smaltimento delle acque meteoriche, anche senza corsia di manovra. Ad essa si accompagnano una serie di percorsi ciclabili e pedonali, ove possibile in sede protetta, che consentono la mobilità e l’accessibilità alle attrezzature di quartiere in condizioni di sicurezza. Quando i percorsi ciclo-pedonali non dovessero poter essere accolti all’interno della sua sezione, la strada di collegamento entrerà a sistema con le strade locali, la cui sezione stradale dovrà essere realizzata, preferibilmente, con pavimentazione lapidea su un unico piano, da preferirsi ad asfalto e bitume, per meglio identificare lo spazio urbano come estensione dello spazio domestico.

Caratteristiche geometriche

Strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi.

Larghezza delle corsie: 3,00 o 3,25 m.

Il modulo di 3,25 m deve essere adottato sulle strade percorse da mezzi di trasporto pubblico.

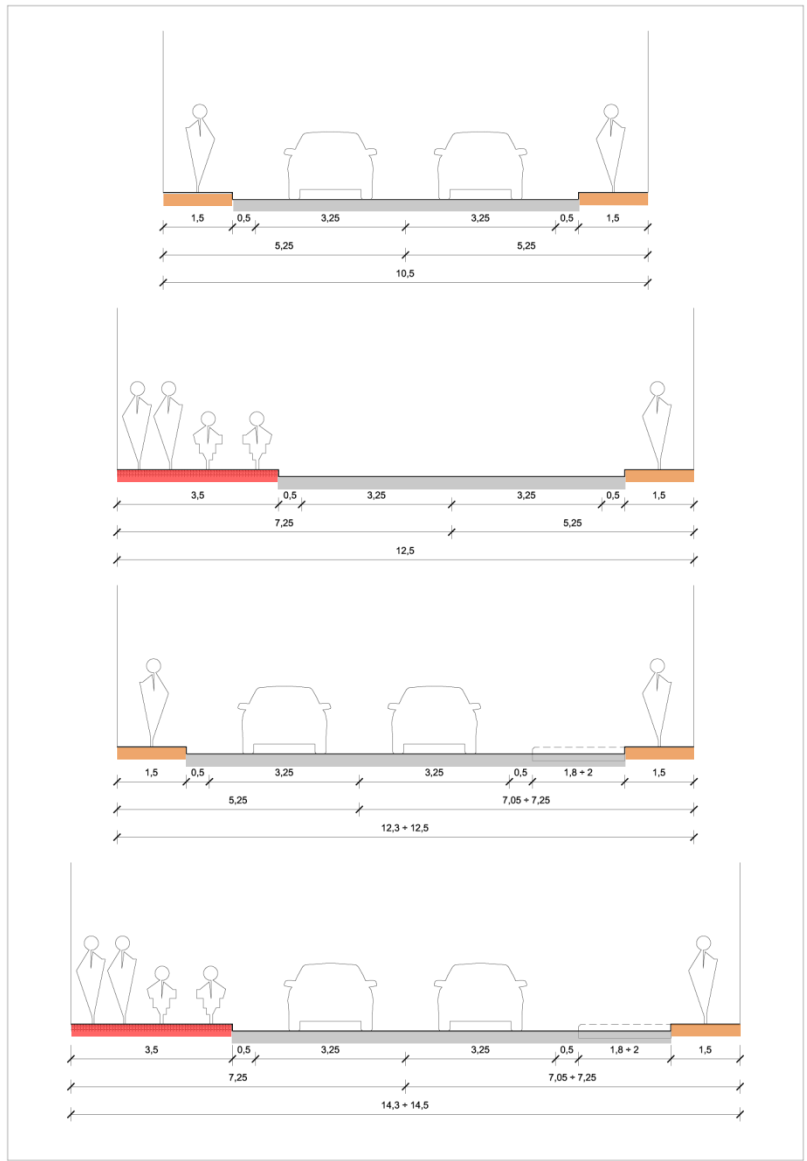
Larghezza della banchina e/o cunetta:

- 0,75 m con 3,00 m di corsia;
- 0,50 m con 3,25 m di corsia.

La larghezza della fascia di sosta per le autovetture, da realizzarsi oltre il margine della cunetta, potrà essere compresa tra 1,80 m e 2,00 m.

Larghezza minima dei marciapiedi: 1,50 m, eccezionalmente riducibile a 1,20 m.

Nel caso venga previsto un percorso ciclopedonale questo sarà da realizzarsi sempre su marciapiede e dovrà avere larghezza di 3,50 m. Tale valore potrà, eccezionalmente, essere ridotto a 2,50 m a condizione che sia prevista una transennatura verso la carreggiata e che tali porzioni del percorso siano debitamente segnalate.



2.4.3 Strade di penetrazione

La Strada di penetrazione costituisce il prolungamento urbano delle radiali di collegamento con i comuni limitrofi ed ha la funzione di accesso ai vari settori ed i quartieri.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa la sosta delle autovetture, purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra e, al fine di migliorare la qualità urbana e la fruibilità da parte delle utenze più deboli (pedoni e ciclisti), ha sezioni provviste di marciapiede e, ove possibile, di pista ciclabile o, in alternativa, di percorso ciclopedonale.

Caratteristiche geometriche

Strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi.

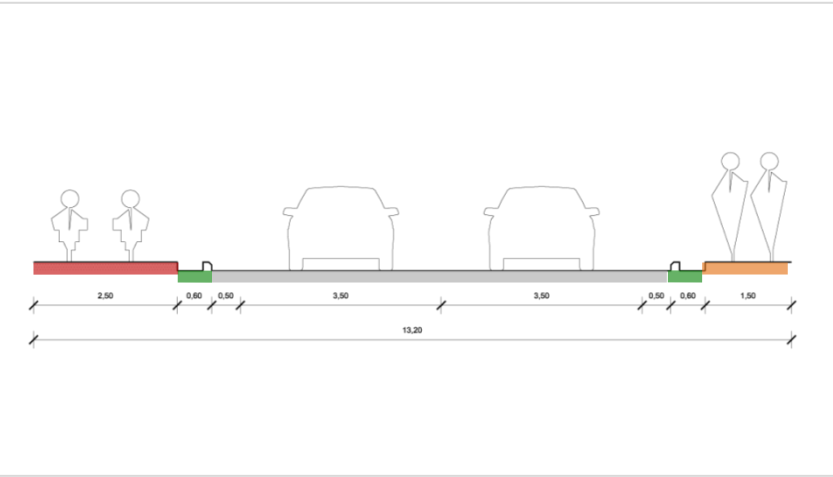
Larghezza delle corsie: 3,25.

Larghezza della banchina e/o cunetta: 0,50 m.

Larghezza minima dei marciapiedi: 1,50 m, eccezionalmente riducibile a 1,20 m.

Larghezza minima della pista ciclabile: 2,50 m. Tale valore potrà, eccezionalmente, essere ridotto a 2,00 m a condizione che sia prevista una transennatura verso la carreggiata e che tali porzioni del percorso siano debitamente segnalate.

Nel caso venga previsto un percorso ciclopedonale questo sarà da realizzarsi sempre su marciapiede e dovrà avere larghezza minima di 3,50 m. Tale valore potrà, eccezionalmente, essere ridotto a 2,50 m a condizione che sia prevista una transennatura verso la carreggiata e che tali porzioni del percorso siano debitamente segnalate.



2.4.4 Strade locali

Le strade locali costituiscono il tessuto connettivo e sono a servizio diretto degli edifici, per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. Su di esse è ammessa la sosta delle autovetture a lato corsia, anche senza corsia di manovra, in appositi spazi ricavati ai margini della carreggiata, caratterizzati da materiali diversi da quest'ultima, quali pavimentazioni semi-permeabili o in materiale lapideo, e separati visivamente da apposita cunetta per lo smaltimento delle acque meteoriche rimanendo esclusa la circolazione, salvo deroghe per scuolabus e servizio di trasporto disabili, dei mezzi di trasporto pubblico collettivo.

La sezione stradale dovrà, preferibilmente, essere caratterizzata da pavimentazione lapidea su un unico piano, da preferirsi ad asfalto e bitume, per meglio identificare lo spazio urbano come estensione dello spazio domestico. Su tali strade la velocità massima deve essere ridotta a 30 km/h.

Caratteristiche geometriche

Strada ad unica carreggiata con banchine pavimentate e marciapiedi.

Larghezza della carreggiata: 5,50 m per strade a doppio senso di marcia; 3,50 m per strade a senso unico.

La larghezza della fascia di sosta per le autovetture, da realizzarsi oltre il margine della cunetta, potrà essere compresa tra 1,80 m e 2,00 m.

Larghezza minima dei marciapiedi: 1,50 m, eccezionalmente riducibile a 1,20 m.

I marciapiedi dovranno, sempre, essere separati dalla carreggiata da apposita transennatura.

Il percorso ciclabile potrà essere ospitato sulla sede stradale, del tipo promiscuo con traffico veicolare, prevedendo interventi localizzati e mirati alla limitazione e riduzione della velocità veicolare a 30km/h, con integrazioni della segnaletica orizzontale e verticale, con dissuasori di velocità.

2.4.5 Percorsi ciclopeditoni

I percorsi pedonali, disciplinati dal DM236/89, devono garantire la mobilità delle persone con ridotte o impedito capacità motorie assicurando loro l'utilizzabilità diretta delle attrezzature e delle dotazioni urbane. Devono, pertanto, presentare andamento quanto più possibile semplice e regolare ed essere privi di strozzature, arredi, ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile o che possano causare infortuni garantendo la mobilità a tutte le utenze deboli.

I percorsi ciclabili, parimenti, sono itinerari ciclistici opportunamente segnalati e attrezzati. La loro realizzazione in ambito rurale, attraverso l'utilizzo dei numerosi tratti della viabilità rurale, con l'obiettivo di integrare le direttrici della rete ciclabile regionale, i cui itinerari principali sono stati individuati con il progetto di cooperazione CYRONMED), ed in ambito urbano, utilizzando principalmente i tracciati viari da adeguare o di progetto, è considerata azione strategica da perseguire, concentrando tutte le risorse disponibili per tale scopo, al fine di perseguire e raggiungere l'obiettivo della sostenibilità.

Disciplinati dal DM557/99 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" si dividono in:

Percorsi ciclabili specializzati: percorsi ciclabili destinati ai soli ciclisti con divieto di transito alle altre categorie di veicoli e ai pedoni.

- "Corsia ciclabile" (corsia stradale riservata alle biciclette)
- "Pista ciclabile" (separazione fisica dalla carreggiata)
- "Pista ciclabile autonoma" (esterna alla strada)

Percorsi ciclabili promiscui: percorso ciclabile condiviso da altri utenti della strada.

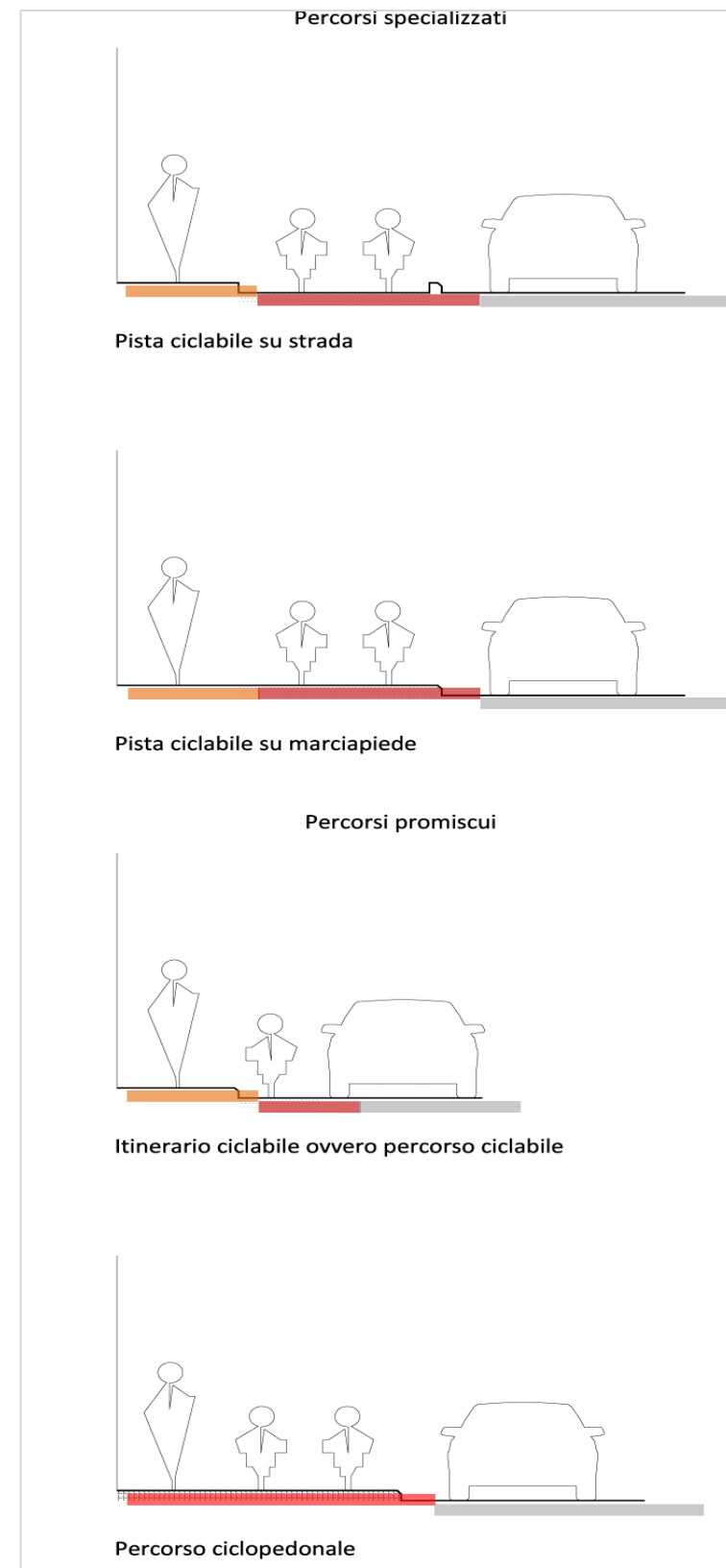
- In strada durante l'attraversamento di luoghi centrali, centri storici, zone 30.
- "Percorso ciclopeditonale"
- In aree pedonali con l'accesso garantito anche alle biciclette

La sezione del percorso ciclabile dovrà avere una dimensione il più possibile omogenea lungo tutto il tracciato.

La larghezza del percorso ciclabile è funzione della tipologia adottata e va intesa sempre al netto di eventuali elementi di separazione.

La sezione *normale* potrà, per brevi tratti, essere ridotta al fine di garantire continuità della rete, con un sufficiente livello di sicurezza.

La sezione *ristretta*, così ottenuta, sarà, pertanto, applicabile a situazioni sfavorevoli ed inevitabili, potendosi protrarre per una lunghezza limitata e dovendo, sempre, essere opportunamente segnalata. (cfr. schema)



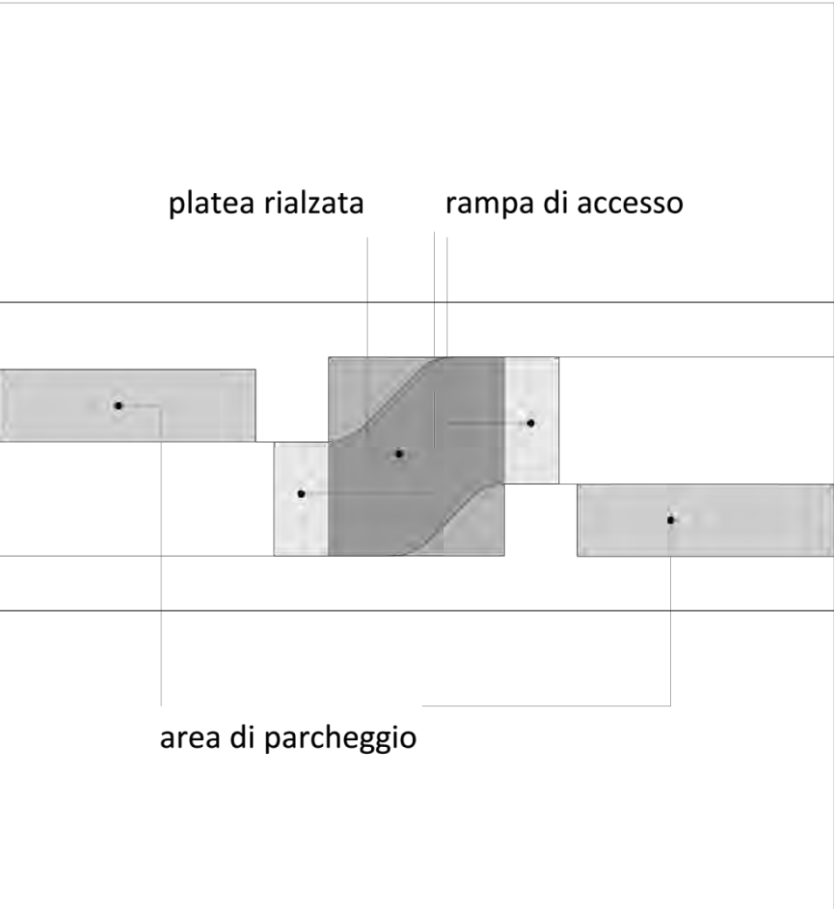
2.4.6 Elementi per la moderazione del traffico

Chicane

Al fine di moderare la velocità, in prossimità di luoghi particolarmente affollati quali scuole e zone pedonali, nelle strade *locali interzonali* ed in quelle *locali* si possono realizzare opportuni disassamenti delle corsie rispetto all’asse stradale al fine di indurre un rallentamento di tutti i veicoli e quindi aumentare le condizioni di sicurezza della strada.

Pertanto, tali elementi di moderazione del traffico non potranno essere usati sulle *strade di quartiere* ovvero sulla *strada di distribuzione* e sulle *strade di penetrazione*.

L’allargamento del marciapiede deve, in via generale, determinare un angolo di deflessione di circa 45° ed uno spostamento trasversale dell’asse stradale pari alla larghezza di una corsia. Tuttavia, al fine di permettere il posizionamento di parcheggi in linea ed elementi di verde pubblico, è permesso anche un allargamento del marciapiede di dimensioni maggiori.



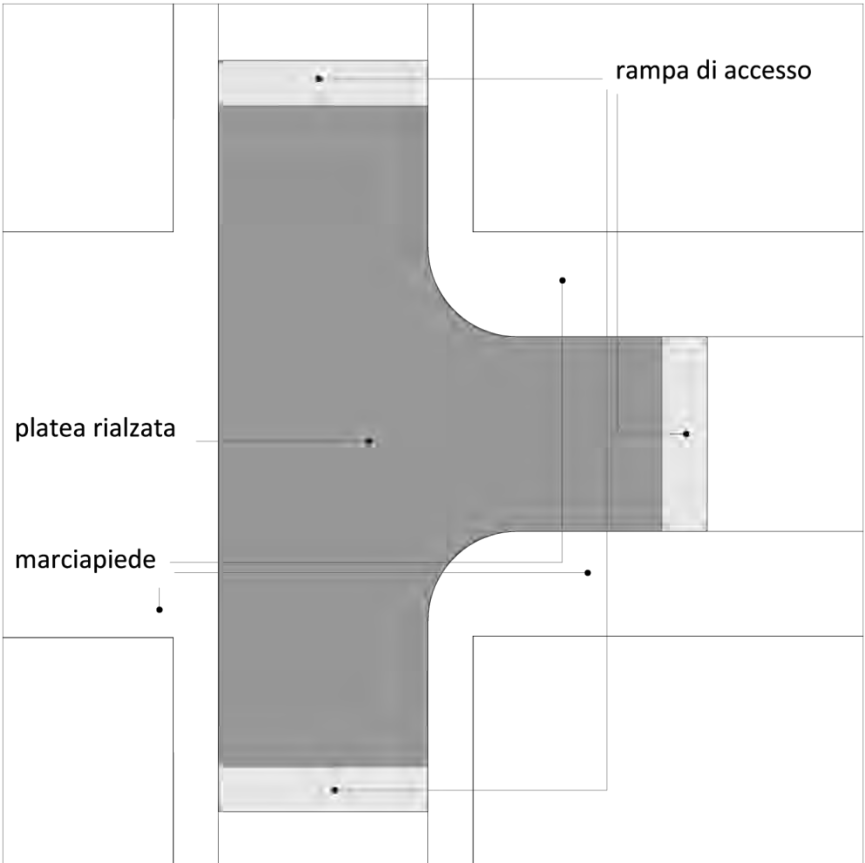
Intersezioni rialzate

L’intersezione rialzata è un’area piana sopraelevata che copre l’intero spazio dell’intersezione, con rampe in tutti i punti di approccio accompagnata, sempre, da un allargamento dei marciapiedi, volto a produrre un restringimento della carreggiata tale da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza dell’intersezione.

Platea e rialzata e rampe sono evidenziate con pavimentazione, che si differenzia dal resto della strada per colore e per materiale, in materiale lapideo.

Tale elemento di moderazione del traffico ha lo scopo fondamentale di rendere più sicuro l’attraversamento pedonale in quanto afferma il principio che, all’intersezione, il veicolo a motore “sale sul marciapiede”, contrariamente a quanto accade per la viabilità tradizionale dove è il pedone che, per attraversare, “scende sulla strada veicolare”.

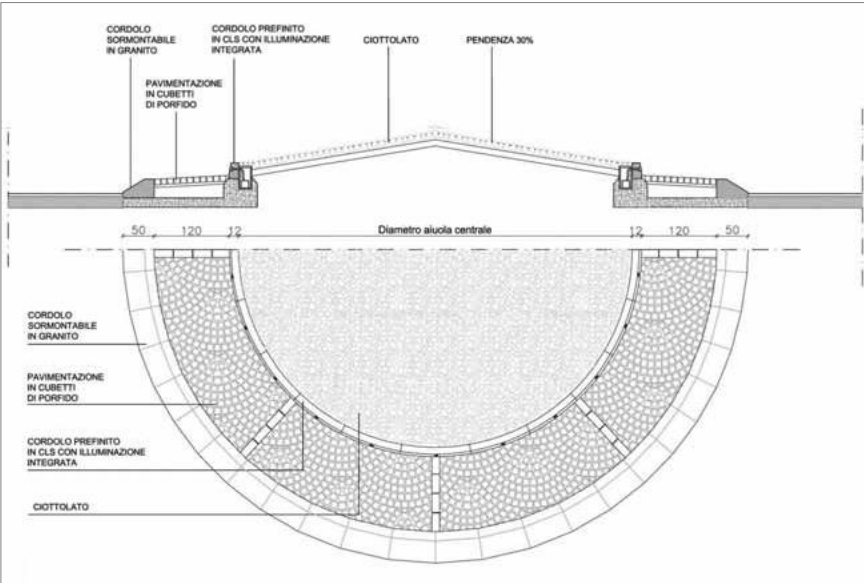
Le rampe devono avere una pendenza compresa tra il 7% e il 10%.



Rotatorie

Le rotatorie identificano un particolare tipo di organizzazione delle intersezioni stradali a raso dove i punti di conflitto principali fra le correnti (tipicamente le incidenze a 90°) sono sostituiti da semplici manovre di confluenza e diversione attorno ad un anello con circolazione a senso unico.

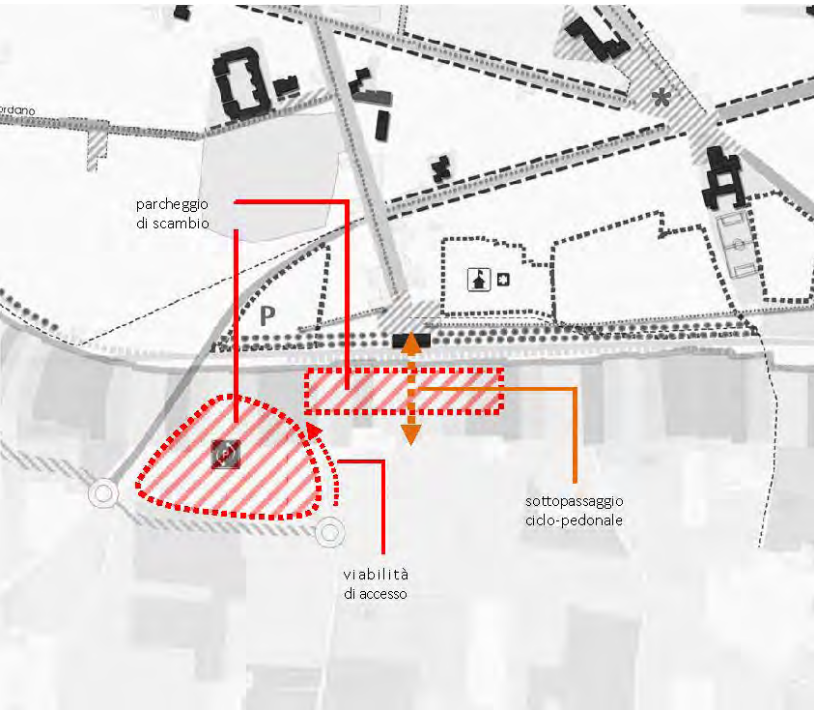
Possono essere utilizzate sia in ambito urbano che suburbano od extraurbano, ove risulti opportuna una moderazione delle velocità e/o in corrispondenza di zone di transizione tra diversi ambiti urbanistici avendo la capacità di rafforzare l’impatto visivo e il ruolo delle intersezioni.



2.4.7 Parcheggi

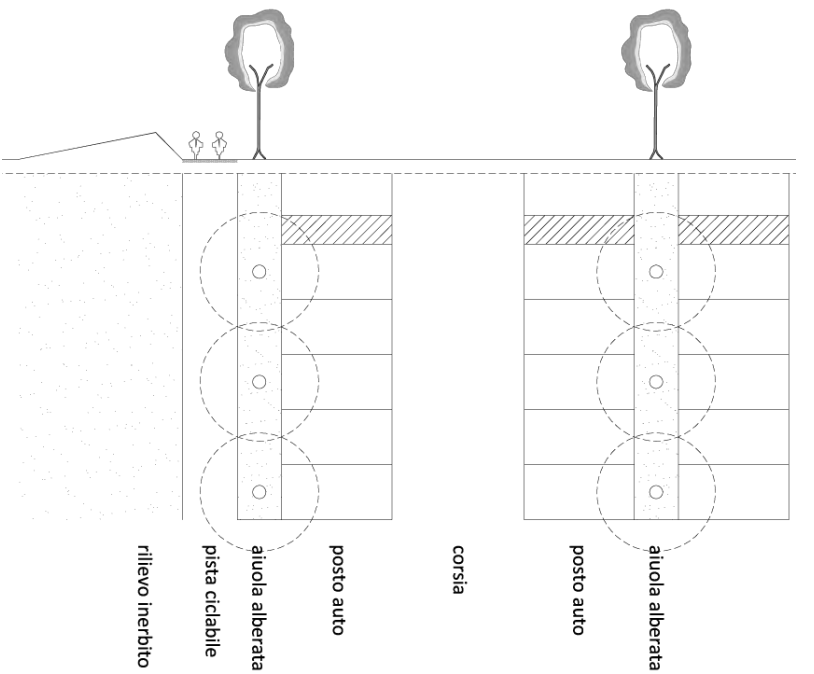
Parcheggio di scambio multimodale

Posto in prossimità della stazione di Francavilla Fontana, unico comune dell'are a presentare la confluenza tra le linee FSE Martina Franca - Lecce ed RFI Taranto - Brindisi, nelle ampie aree poste a sud e ottimamente servite dal sistema viario extraurbano. Tale parcheggio può essere realizzato con una struttura lineare, non di grandi dimensioni, in modo da realizzare uno scambio osmotico diffuso con la/le banchine viaggiatori, utilizzando una parte del sedime ferroviario poco o scarsamente utilizzata, rivedendo la funzione della stazione e delle sue parti (ambienti di sosta, locali viaggiatori, sottopassaggio) quali parti uniche di un sistema più ampio con molteplici funzioni: viaggio, interscambio, commercio e sosta. Il prolungamento dell'attuale sottopasso ferroviario può permettere il raggiungimento di tale aerea, posta subito a sud dei binari, direttamente dal fabbricato viaggiatori e quindi dal centro abitato. Al fine di perseguire l'obiettivo della sostenibilità per tale area di parcheggio dovranno essere messe in atto tutte le pratiche e disposizioni volte alla riduzione dell'impermeabilizzazione superficiale con tecniche costruttive che consentano l'infiltrazione, la ritenzione anche temporanea delle acque o attraverso il convogliamento delle acque piovane in aree adiacenti con superficie permeabile senza provocare danni da ristagno, in conformità con quanto disposto dal D.lgs 152/06 e dal Piano di Tutela delle Acque (PTA), approvato dalla Regione Puglia con D.C.R. n. 677 del 20/10/2009.



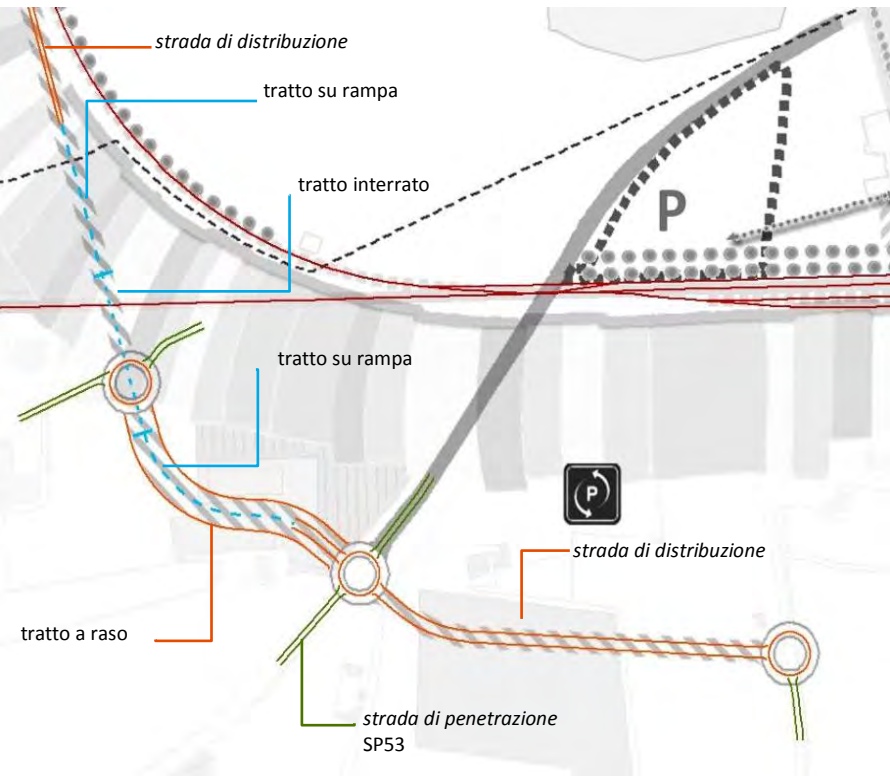
Parcheggi urbani di scambio

Il PUG individua, a ridosso della strada di distribuzione, delle strade di penetrazione e della strada di collegamento, sei aree dove localizzare i parcheggi urbani di scambio attrezzati in modo da garantire e favorire l'intermodalità ciclabile, pedonale e con il trasporto pubblico. Al fine di perseguire l'obiettivo della sostenibilità per tali area di parcheggio dovranno essere messe in atto tutte le pratiche e disposizioni al fine di ridurre l'impermeabilizzazione superficiale con tecniche costruttive che consentano l'infiltrazione, la ritenzione anche temporanea delle acque o attraverso il convogliamento delle acque piovane in aree adiacenti con superficie permeabile senza provocare danni da ristagno, in conformità con quanto disposto dal D.lgs 152/06 e dal Piano di Tutela delle Acque (PTA), approvato dalla Regione Puglia con D.C.R. n. 677 del 20/10/2009. Pertanto la progettazione delle superfici a parcheggio, dovrà garantire l'uso di materiali naturali e permeabili almeno per le aree di sosta (posti auto) e l'integrazione di idonee alberature con funzione di ombreggiamento e mitigazione ambientale salvaguardando, sempre e comunque, quelle preesistenti o, in alternativa, attraverso coperture provviste di strutture fotovoltaiche integrate al fine anche di ridimensionare l'impatto visivo che hanno le macchine nel contesto urbano.



2.4.8 By-pass RFI

Il PUG attribuisce alla *Strada di distribuzione* la funzione di distribuire i flussi extraurbani, garantendo loro un migliore attraversamento dell'abitato o, in alternativa, una migliore penetrazione nei settori urbani. Realizzata a partire dall'adeguamento funzionale di vari tratti di viabilità esistenti necessita, tuttavia, di alcuni nuovi tratti stradali e di opere infrastrutturali per superare la barriera costituita dalla linea ferroviaria RFI, nel tratto compreso tra via Grottaglie e la SS603, al fine di collegare il suo tracciato con il *parcheggio di scambio multimodale* previsto dal PUG subito a sud della stazione di Francavilla Fontana. La soluzione tecnica prevede che in prossimità del passaggio a livello, la *strada di distribuzione* corra parallelamente alla linea ferroviaria FSE fino ad incontrare la Strada Vecchia Grottaglie, a partire dalla quale si interra passando sotto la linea ferroviaria RF e la SS603, per riemergere, subito dopo la SS603, affiancandosi al tratto a raso di collegamento tra le SS603 stessa e la SP52; passa subito a sud del *parcheggio di scambio multimodale* e termina in corrispondenza della SP53.



2.5 Indirizzi progettuali per i nuovi impianti insediativi (*)

2.5.1 Contesto CU7.1 Via Brindisi nord



Obiettivi: completamento del tessuto insediativo dei quartieri Peraro e S.Lorenzo; realizzazione di attrezzature di interesse comune (direzionali, sociali, ricreative, sportive, culturali) integrate alla nuova sede dell’ITIS; riqualificazione dell’accesso alla città e costruzione di un nuovo margine urbano qualificato

Modalità attuative: il contesto è articolato in sei Comparti di attuazione.

Indirizzi progettuali:

Articolazione in Comparti	Realizzazione di:
CU7.1_Comparto 1: St: mq 45.556	<ul style="list-style-type: none">- un tessuto ad isolati in continuità con i Contesti CU2.1 e CU4.2, comprensivo di edilizia sociale;- servizi di interesse collettivo, anche finalizzati a sopperire al deficit pregresso di zone F;- interventi di adeguamento e riqualificazione lungo via Gorizia, che collegherà tra loro numerose scuole;
CU7.1_Comparto 2: ST: mq 42.208	
CU7.1_Comparto 3: ST: mq 43.216	<ul style="list-style-type: none">- un tessuto ad isolati in continuità con quello del CU7.1.1- servizi di interesse collettivo integrati al campus ITIS (spazi per lo sport, la cultura, il tempo libero) lungo la semianulare interna- accesso al campus ITIS da via Brindisi, attraverso un nodo urbano (piazza, parcheggi anche di interscambio con la mobilità dolce, viale di accesso).
CU7.1_Comparto 4: ST: mq 49.912	
CU7.1_Comparto 5: ST: mq 63.082	<ul style="list-style-type: none">- un tessuto a bassa densità a completamento del quartiere S. Lorenzo- un grande parco pubblico di ingresso alla città

2.5.2 Contesto CU7.2 Via Brindisi sud





Obiettivi: riordino dell’area compresa tra la città esistente e il tracciato di progetto che collega via Oria a via Brindisi, attraverso un tessuto insediativo a bassa densità e servizi di interesse collettivo; realizzazione del tracciato stesso allo scopo di costruire un nuovo margine urbano qualificato

Modalità attuative: il contesto è articolato in 2 Comparti di attuazione.

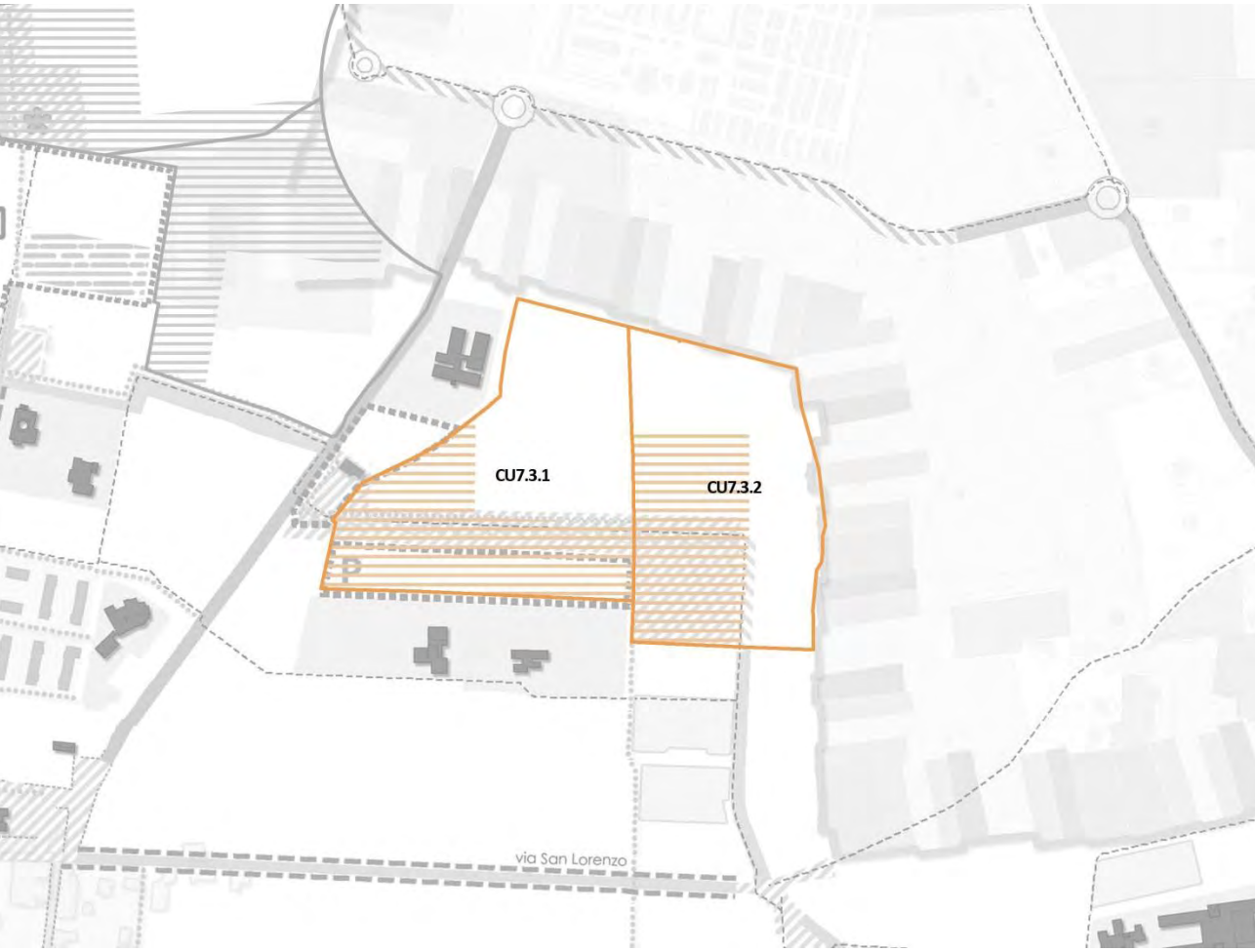
Indirizzi progettuali:

Articolazione in Comparti	Realizzazione di:
CU7.2_Comparto 1: ST mq 45.996	<ul style="list-style-type: none">- un tessuto a bassa densità di completamento e qualificazione del margine urbano e la valorizzazione delle invariati presenti- un tracciato di collegamento tra Via Oria e Via Brindisi mirato ad alleggerire il traffico di attraversamento del centro urbano e a qualificare il margine della città- attrezzature di interesse pubblico a basso impatto e integrate nel paesaggio
CU7.2_Comparto 2: ST mq 66.673	

(*) Per garantire la coerenza degli interventi e per assicurare che le attrezzature, il verde e l’edilizia sociale siano opportunamente localizzati e integrati al sistema insediativo esistente, nonché per garantire che in ogni comparto ci sia equilibrio tra la parte da cedere e quella che resta nella disponibilità del consorzio, per ciascun Comparto sono definiti:

-  i perimetri dei comparti di Attuazione;
-  gli ambiti preferenziali per la cessione del 50% delle aree, prevista dalle NTA del PUG_S (Titolo IV, Capo 7°)

2.5.3 Contesto CU7.3 Via Ostuni



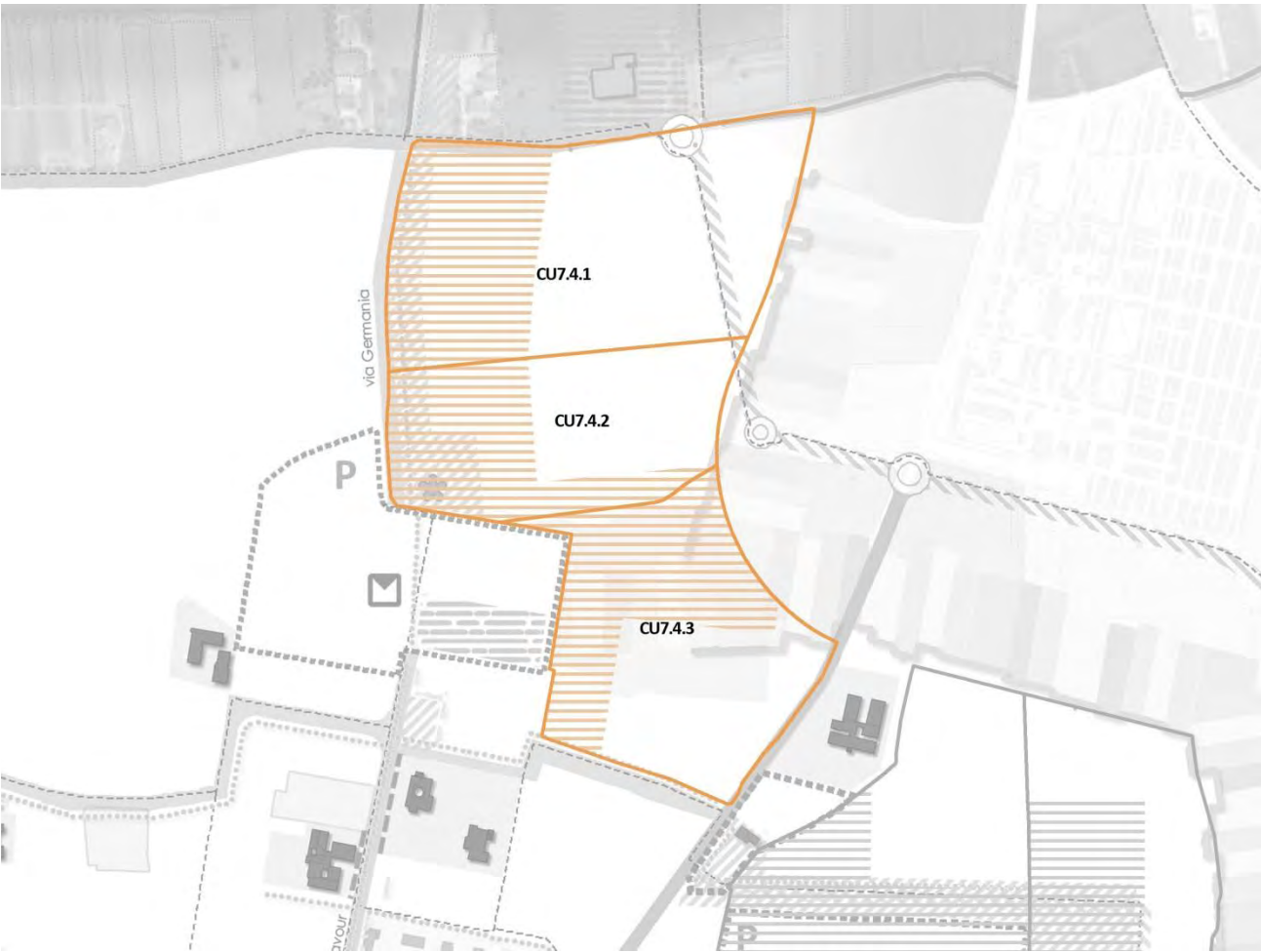
Obiettivi: realizzazione di un nuovo impianto insediativo a completamento della città; integrazione delle attrezzature già esistenti con quelle del nuovo impianto lungo un asse centrale da adeguare come semianulare interna; costruzione di un nuovo margine urbano

Modalità attuative: il contesto è articolato in 2 Comparti di attuazione.

Indirizzi progettuali:

Articolazione in Comparti	Realizzazione di:
CU7.3_ Comparto 1: ST mq 54.980	- un tessuto ad isolati di completamento del margine urbano con destinazioni miste
CU7.3_ Comparto 2: ST mq 48.775	- un insieme di spazi attrezzati da integrare con le zone a servizi già presenti sul margine sud del contesto

2.5.4 Contesto CU7.4 Area mercatale - Via Francia





Obiettivi: realizzazione di un nuovo impianto insediativo a completamento della città a nord e posto in contatto con il parco del Canale Reale, allo scopo di costruire un nuovo margine urbano qualificato in grado di mettere in relazione la città esistente con il parco urbano del Canale Reale.

Modalità attuative: il contesto è articolato in 3 Comparti di attuazione.

Indirizzi progettuali:

Articolazione in Comparti	Realizzazione di:
CU7.4_ Comparto 1: ST mq 77.111	- un tessuto edilizio misto, che comprenda diverse tipologie (case in linea, palazzine, case a schiera) orientato lungo il viale di collegamento tra l'area mercatale e il parco - del viale, caratterizzato da cortine edilizie con servizi privati (commerciali ecc) e da due polarità di interesse pubblico in prossimità dell'area mercatale e dell'accesso al parco del Canale Reale
CU7.4_ Comparto 2: ST mq 46.231	
CU7.4_ Comparto 3: ST mq 55.688	- un completamento del tessuto edilizio lungo via Gobetti e via Ostuni - la salvaguardia del mardorleto quale elemento della infrastruttura verde caratterizzato dall'alta connettività ecologica

(*) Per garantire la coerenza degli interventi e per assicurare che le attrezzature, il verde e l'edilizia sociale siano opportunamente localizzati e integrati al sistema insediativo esistente, nonché per garantire che in ogni comparto ci sia equilibrio tra la parte da cedere e quella che resta nella disponibilità del consorzio, per ciascun Comparto sono definiti:

-  i perimetri dei comparti di Attuazione;
-  gli ambiti preferenziali per la cessione del 50% delle aree, prevista dalle NTA del PUG_S (Titolo IV, Capo 7°)