



DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

Linee guida per il progetto di “Recupero e rifunzionalizzazione dell’Ex Deposito
Carburanti del Comune di Monopoli”.

Comune di Monopoli

Angelo Annese
Sindaco

Ing. Amedeo D'Onghia
Dirigente Ripartizione Urbanistica, Edilizia e Lavori
RESPONSABILE UNICO del PROCEDIMENTO

INDICE

PREMESSA E DATI GENERALI

Premessa

Scopo e forma del presente documento

Dati generali

PARTE I - OGGETTO DEL PROGETTO DI RIUSO

1.1 INQUADRAMENTO

1.1.1 Cenni storici

1.1.2 Situazione giuridica della proprietà

1.1.3 Stato dei luoghi: l'Ex Deposito Carburanti

1.1.4 Oggetto dell'intervento

1.2 OBIETTIVI GENERALI DELL'OPERA E BISOGNI DA SODDISFARE

1.2.1 Analisi delle esigenze e dei bisogni da
soddisfare

1.2.2. Obiettivi generali dell'intervento

1.3 NORMATIVE E VINCOLI DA RISPETTARE

1.3.1 Tutela del bene culturale

1.3.2 Normativa strutturale e programmatica

1.3.3 Normativa in materia di contratti
pubblici

1.3.4 Norme in materia igienico-sanitaria e di
sicurezza

1.3.5 Accessibilità alle persone con disabilità

PARTE II - FATTIBILITÀ E SOSTENIBILITÀ DELL'INTERVENTO

2.1. STIMA SOMMARIA DEI COSTI DELL'INTERVENTO

2.1.1 La stima delle trasformazioni



Premessa e dati generali



PREMESSA

La presente relazione è redatta ai sensi degli artt. 23 del D. Lgs. n.50/2016 e s.m.i. e dell'art. 15, commi 5 e 6 del D.P.R. n.207/2010 e costituisce il Documento Preliminare alla Progettazione ove vengono definite le Linee Guida per il "Recupero e rifunzionalizzazione del sito e degli immobili denominati Ex Deposito Carburanti del Comune di Monopoli, individuandone criteri, modalità e tempi.

I presupposti determinanti per la redazione di questo documento sono costituiti dalla Delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 10/10/2016 e la conclusione del processo di partecipazione attivato, dall'amministrazione comunale di Monopoli, in seno alla misura regionale "Puglia Partecipa" che ha avuto, tra gli altri, l'obiettivo di prefigurare uno scenario di riuso "condiviso" finalizzato alla rigenerazione e alla valorizzazione dell'area militare - Ex Deposito Carburanti - sita tra via Arenazza e viale Aldo Moro.

La Delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 10/10/2016 sanciva: 1) l'attribuzione al Comune di Monopoli (ente) a titolo non oneroso l'immobile in catasto FG. 11 G P.IIa 2564, ai sensi dell'art.56 bis del D.L. 21 giugno 2013 n. 69; 2) l'onere, a carico dell'ente comunale, relativi a qualsivoglia intervento di bonifica da effettuare sul bene; 3) a seguito della dismissione da parte del Ministero

della Difesa della particella n.2564 del foglio 11 G a favore del Comune, la stessa è stata classificata nella parte programmatica del piano ai sensi e per gli effetti dell'art.19/S delle NTA del PUG, come "Parchi e servizi pubblici a standard urbano" con la disciplina di cui all'articolo 39/P.

THINK TANK è stato, e lo è tutt'ora, il processo/ laboratorio di partecipazione attivatosi ad ottobre 2020 con una tre giorni evento in cui il sito è stato aperto al pubblico per la prima volta a seguito della sua dismissione e conclusosi ad ottobre del 2021 con la presentazione al pubblico degli esiti del percorso partecipato.

Il presente documento interviene in una fase propedeutica alla definizione dei successivi livelli di progettazione previsti dal D. Lgs. 50/2016, al fine di supportare con i dati raccolti durante il processo l'elaborazione di proposte alternative relativamente al riassetto urbanistico (nuove funzioni) e alla qualità paesaggistica - architettonica del sito inserito nell'intero contesto urbano della città di Monopoli.

SCOPO E FORMA DEL PRESENTE

DOCUMENTO PRELIMINARE

Il Documento Preliminare per la Progettazione (DPP) contiene le linee guida per la trasformazione dell'area Ex Deposito Carburanti di Monopoli e si costituisce sostanzialmente di due parti.

La PARTE I in cui viene descritto lo stato dei luoghi dell'opera oggetto di intervento; descritte sia le analisi delle esigenze da soddisfare che gli obiettivi generali dell'intervento; descritti vincoli, regole e normative da rispettare.

La PARTE II in cui, in relazione agli scenari di trasformazione condivisi al termine del processo partecipato, si è elaborata la definizione sommaria dei costi degli interventi di rifunzionalizzazione.

DATI GENERALI

Il lotto su cui insistono gli immobili dell'Ex Deposito Carburanti - intendendo quello risultante dalla divisione tra l'area destinata alla cittadella della Polizia e quella di competenze dell'amministrazione comunale - si estende circa per 30.000 mq, 7.800 mq dei quali sono coperti dagli hangar dismessi. L'intero lotto del Ex Deposito Carburanti è recintato, attualmente da un muro in pietra

alto circa 3.50 m che ne occulta la vista da strada e la dividente tra l'area destinata alla cittadella della Polizia e la restante parte non è ancora stata realizzata.

Gli ex Deposito si configurano in due blocchi rialzati rispetto al piano di campagna di circa 1.00 m e distanziati tra loro di circa 20.00 m. Ciascun blocco a sua volta è suddiviso in due spazi, alle volte comunicanti tra loro attraverso aperture alle volte completamente interclusi, coperti da una struttura a volta (a profilo curvilineo) con piano di imposta e chiave collocati, in riferimento al piano di calpestio, rispettivamente ad una quota di 4.65 m e 7.00 m. Il salto di quota dei due blocchi rispetto la quota del piazzale antistante, che misura circa 3.000 mq, è colmato dalla presenza di 4 rampe poste in asse alle grandi aperture di accesso e da piccole scale poste ai due lati estremi del basamento rialzato; stessa situazione si presenta nella parte posteriore dei capannoni dove il sistema di rampe, atte a superare una differenza di quota più rilevante (+ 4.00 m circa), si protende nell'ampia area scoperta e connette le strutture a questo grande spazio aperto retrostante che si estende per circa 7.700 mq. Lo spazio tra i due blocchi, di circa 1.900 mq e leggermente inclinato verso la

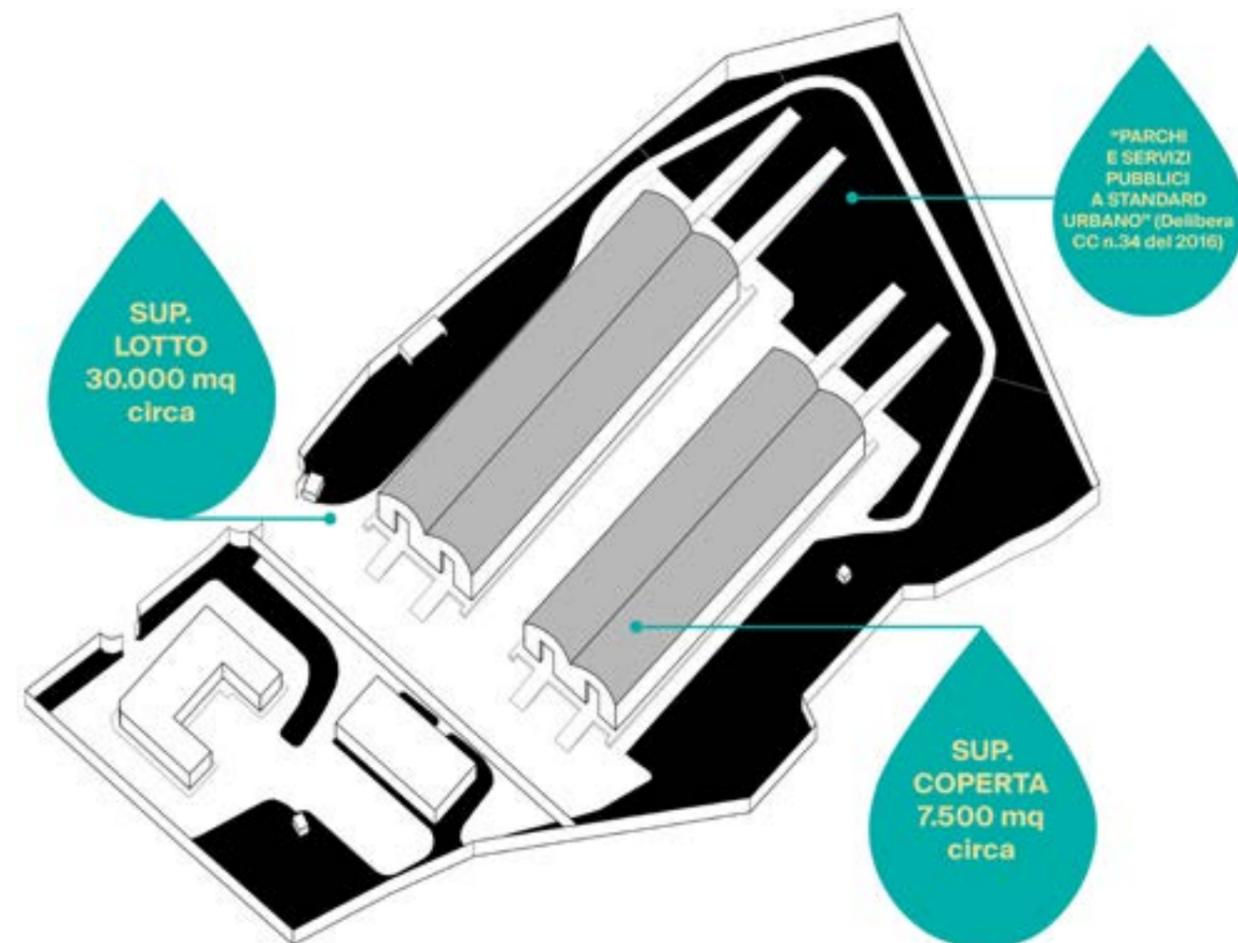


Immagine 1 - Assonometria generale del sito con indicazione delle superfici globali

parte posteriore del lotto, connette lo spazio antistante ai capannoni (accessibile da via Arenazza) e quello retrostante che si pone però ad una quota inferiore. Dal punto di vista costruttivo i capannoni si caratterizzano per la loro struttura perimetrale di muratura in pietra (spessore 55.0 cm) che sostiene una copertura a volta a sesto ribassato che conferisce allo spazio un carattere monumentale non presentando all'interno particolari sistemi di ripartizione degli spazi;

lungo l'asse longitudinale dei capannoni, infatti, sono presenti dei diaframmi sempre murari che ripartiscono la superficie degli hangar in relazione a quella che era la loro funzione originaria.



PARTE I

Oggetto del progetto di riuso



1.1 INQUADRAMENTO

Inquadramento territoriale: un sistema integrato dalla costa all'entroterra

La città di Monopoli, per effetto di un forte incremento del turismo, è stata protagonista nel corso degli ultimi cinquant'anni di un percorso di crescita del suo contesto urbano tale da ritagliandosi, soprattutto nel passato decennio e ancora oggi, un ruolo cardinale nello sviluppo e nel consolidamento di un sistema territoriale integrato che unisce il paesaggio costiero all'entroterra: quel tratto costiero della Puglia centrale che comprende, in successione da nord a sud, i comuni di Polignano a mare, Monopoli, Fasano, Ostuni e Carovigno.

Questo straordinario tratto costiero si propone come un ideale affaccio sul mare di tutta l'area della Valle d'Itria: descrivendo di fatto un territorio che naturalmente si sta affermando con la denominazione territoriale di "Costa dei trulli".

Gli ultimi dati Istat disponibili relativi alle presenze del 2019 in Puglia, riportano per l'intera regione il dato complessivo di 15.440.297 presenze e 4.258.308 arrivi. L'ultimo quinquennio ha un costante trend di crescita esponenziale delle presenze turistiche in Puglia ed in particolare nella Città di Monopoli.

La Regione Puglia ha registrato dal 2015 (3,4 milioni di arrivi e 13,5 milioni di presenze) al 2019 (4,258 milioni di arrivi e 15,440 milioni di presenze) una crescita del 25,2% degli arrivi e 14,3% delle presenze. La Città di Monopoli nello stesso periodo è passata da 64.413 arrivi e 256.471 presenze registrate nel 2015 a 129.127 arrivi e 442.795 presenze registrate nel 2020 che rappresentano una crescita nel quinquennio di riferimento del 100,00% per gli arrivi e del 72,65% per le presenze.

Su 258 comuni pugliesi circa il 75% delle presenze si concentra in soli 20 Comuni con 11.580.223 presenze; l'analisi ai primi 20 comuni più visitati in Puglia, registra che ben 18 sono comuni costieri e che questi attraggono l'82% dei visitatori. Questa tendenza è sostanzialmente confermata a livello generale, infatti, se si estende questa analisi all'intero territorio regionale, dei 258 comuni pugliesi, i comuni costieri attraggono circa l'85% delle presenze complessive.

Questi dati confermano che la nostra regione è scelta dai visitatori prevalentemente per la bellezza del suo mare e della sua costa, ma in termini di competitività turistica anche l'entroterra pugliese offre spunti paesaggistici, culturali, storici e architettonici di grandissimo pregio e interesse. Pertanto, i territori che riescono a coniugare in



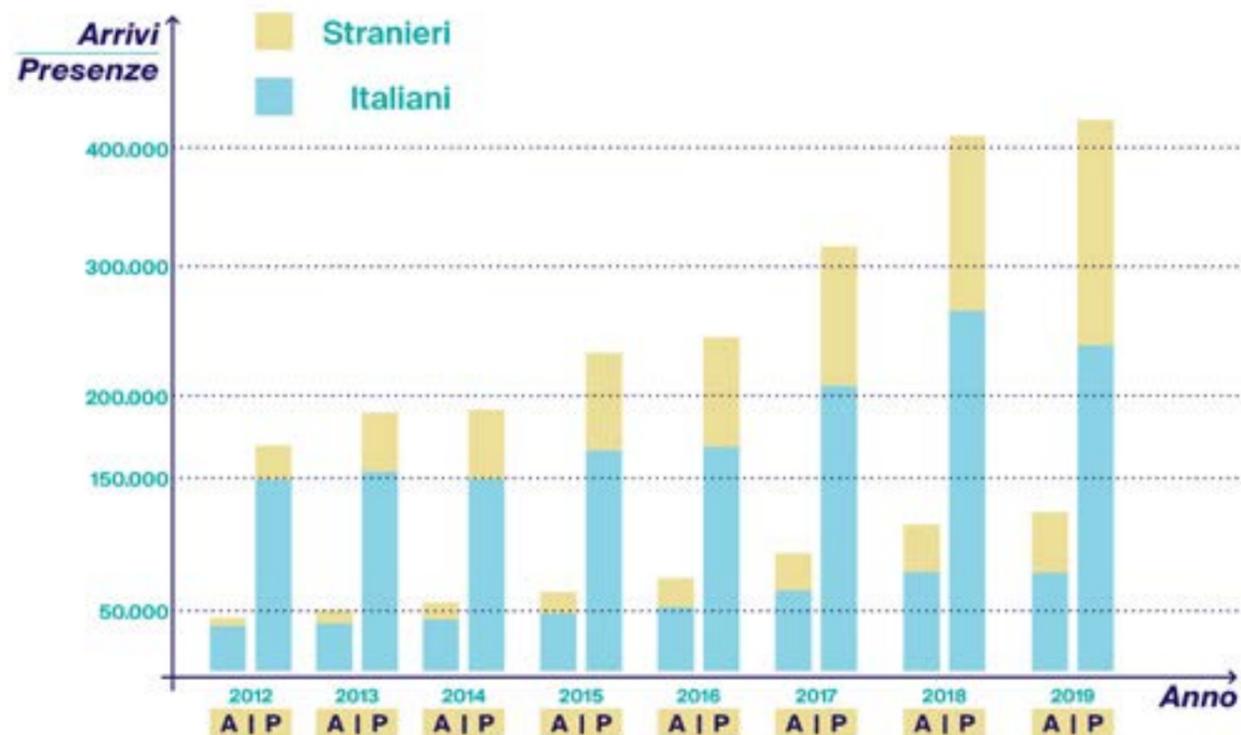


Immagine 2 - Dati relativi alle presenze del 2019 in Puglia
Arrivi - Presenza, Fonte dati ISTAT

modo organico queste prerogative stanno attraendo in modo sempre più importante. Sotto tale profilo, accanto alla conferma delle destinazioni turistiche regionali storiche (Gargano e Salento), i 5 comuni costieri della Costa dei Trulli hanno registrato nel 2019 ben 2.366.563 presenze (Polignano a mare 292.750, Monopoli 442.795, Fasano 670.576, Ostuni 410.661 e Carovigno 549.781) a cui si uniscono le 691.265 presenze registrate da tutti i comuni dell'intera Valle d'Itria (Alberobello, Castellana Grotte, Cisternino, Locorotondo, Martina Franca, Noci, Putignano e Conversano).

Ad oggi il progetto "Costa dei Trulli" ha aggregato già 7 comuni (Monopoli, Fasano, Polignano a mare, Conversano, Noci, Alberobello e Castellana Grotte) che hanno compreso che il punto di forza di questo tratto di Puglia è rappresentato dalla consapevolezza di proporsi sul mercato turistico puntando sull'elemento statisticamente più attrattivo: la costa. Tuttavia è indispensabile essere al contempo riconoscibili in tutto il mondo, per questo si è scelta la Valle d'Itria come punto di forza dell'entroterra di questo progetto, perché la Valle d'Itria è la patria dei Trulli riconosciuti in tutto il mondo come simbolo

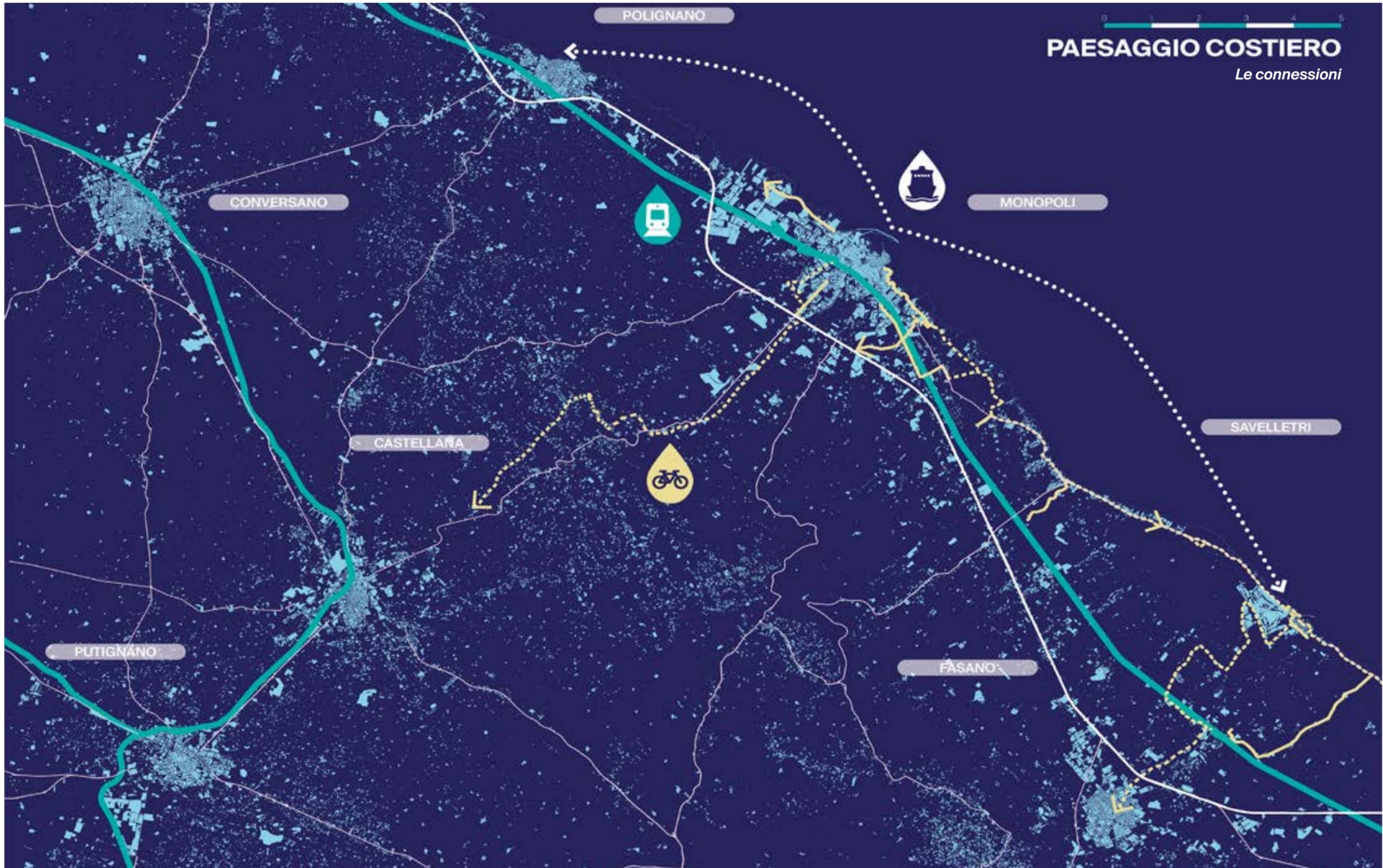
ANNO	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
2012	37.078	153.650	7.473	28.664	44.551	182.314
2013	39.310	160.292	11.806	48.397	51.116	208.689
2014	42.342	154.127	14.571	56.676	56.913	210.803
2015	46.971	177.343	18.442	79.128	65.413	256.471
2016	52.181	180.347	24.261	88.386	76.442	268.733
2017	65.602	228.955	30.855	112.430	96.457	341.385
2018	80.436	289.005	38.791	140.801	119.227	429.806
2019	79.853	261.494	49.274	181.301	129.127	442.795

Immagine 3 - Dati relativi alle presenze (2019) in Monopoli
Arrivi - Presenza, Fonte dati ISTAT

della Puglia e patrimonio Unesco. Nel caso specifico della città di Monopoli, la COSTA è lunga circa 15 km, alta e frastagliata a nord con poche cale sabbiose, bassa con cale e ampie distese sabbiose a sud. All'interno di questo sistema naturalistico si colloca anche il porto della città che per la sua posizione baricentrica, rispetto ad altri rilevanti porti (Bari e Brindisi) ha rappresentato da sempre un valore aggiunto per l'approdo dei naviganti. L'interno bacino portuale comprende ben quattro insenature: "porto vecchio", cala "Batteria o delle Batterie", cala "Fontanelle" e cala "Curatori". La parte

nord, quella più moderna, è adibita al traffico commerciale e, più recentemente, a quello turistico. Qui è anche presente la sede della locale Lega Navale, presso cala "Curatori", con una sua base nautica attrezzata con pontili nella darsena e a seguire diversi i cantieri navali che si affacciano sul porto e gli spazi riservati alla diportistica. A sud c'è il porto vecchio che si incastona nella città antica. Il sistema delle cale, rappresenta certamente una caratteristica del paesaggio costiero delle Puglia centrale e nel caso della città di Monopoli ne comprende, da nord a





sud, numerose dal sorprendente valore paesaggistico; da cala "Curatori" – sede della Lega Navale – si passa a nord per le Calette del Clio, cala Susca, cala Monaci, cala Corvino; a sud invece si aggiungono cala porta vecchia, cala porto Bianco, cala Porto Rosso, Porto Nero, cala Paradiso; questo sistema paesaggistico si ripete ancora più a sud della città anche in località Santo Stefano – dove vi sono Porto Ghiacciolo e Lido Santo Stefano – e in località Capitolo – con le calette di Torre Cintola.

Agganciato alla rete infrastrutturale storica, che collega Monopoli alle città confinanti – Conversano, Castellana Grotte, Fasano

– e a quella ecologica rappresentata dalle lame, l'entroterra della città di Monopoli è caratterizzato da un agro molto esteso (la città delle 100 contrade) che misura oltre 140 km². Il tipo di insediamento predominante è quello a nucleo sparso, caratterizzato dalla presenza di antiche masserie fortificate, chiese, insediamenti rupestri, trulli, ville neoclassiche, case coloniche e costruzioni secondarie che si sviluppano in maniera diffusa annesse ai terreni coltivati.

La coltivazione dominante è costituita da ulivi e mandorli, ma vi sono anche alberi da frutta come agrumi, ciliegi e fichi, e soprattutto ampie coltivazioni di ortaggi. Inoltre è



Immagine 4 – Immagine del Porto vecchio della città di Monopoli e vista della città storica



Immagine 5 – Immagine di Cala tre buchi lungo la costa della città di Monopoli







**Immagine 6 - PUG/S: Invarianti strutturali a prevalente valore paesistico - ambientale
Stralcio Struttura antropica e storico culturale**



**Immagine 7 - PUG/S: Invarianti strutturali a prevalente valore paesistico - ambientale
Stralcio Struttura ecosistemica-ambientale**

ancora presente in diverse zone dell'agro vegetazione spontanea, in prevalenza di macchia mediterranea. il territorio, seppur bagnato dalle acque dell'adriatico, ha avuto da sempre una forte vocazione agricola, divisa tra cerealicoltura nell'interno e olivicoltura lungo la costa, che si ritrova nelle tradizioni gastronomiche di tutta l'area.

Il contesto urbano: la crescita della città

Nel corso dell'ultimo ventennio si è assistito a trasformazioni urbane capaci di investire numerose risorse in progetti di rigenerazione del paesaggio urbano - patrimonio edilizio e spazi pubblici - e sul potenziamento degli aspetti infrastrutturali e logistici.

Il Piano Urbanistico Generale (PUG) del Comune di Monopoli - ai sensi dell'articolo 9 comma 1 della legge regionale 20/2001 (LR) e del Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) "indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto dei Piani Urbanistici Generali (PUG)" approvato definitivamente dalla Giunta Regionale con deliberazione del 03 agosto 2007, pubblicato sul BURP N°120/2007 - si articola in "previsioni strutturali" (PUG/S) e "previsioni programmatiche" (PUG/P).

Il PUG è adeguato al PPTR recepisce e fa propri i principi e le finalità del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale approvato dalla Giunta

Regionale con delibera n.176 del 16 febbraio 2015, ai sensi dell'art.97 delle sue NTA.

Il Piano Urbanistico Generale "previsioni strutturali" (PUG/S)

- persegue l'obiettivo della sostenibilità ambientale e territoriale, della salvaguardia e della tutela dell'ambiente e del paesaggio, della tutela e della valorizzazione delle invarianti strutturali e infrastrutturali;
- indica le grandi scelte di assetto di medio e lungo periodo del territorio comunale
- detta gli indirizzi per le "previsioni programmatiche" (PUG/P) e per la pianificazione attuativa;
- detta i criteri generali della perequazione urbanistica come modalità ordinaria di attuazione del piano.

Le indicazioni del PUG/S sono articolate in Invarianti Strutturali, Invarianti Infrastrutturali e Contesti Territoriali. Le Invarianti Strutturali, quelle Infrastrutturali e i Contesti Territoriali esistenti identificano le linee fondamentali di assetto del territorio comunale, mentre le Invarianti Infrastrutturali di progetto e i Contesti Territoriali della trasformazione identificano le direttrici di sviluppo dello stesso.

Le Invarianti strutturali a prevalente valore paesistico - ambientale riguardano parti di territorio dotate di caratteristiche intrinseche che richiedono specifiche limitazioni d'uso



e trasformazione come disposto dai vincoli ricognitivi ad esse associati e dalle relative leggi di riferimento, oltre che possibili interventi di valorizzazione; tali vincoli non sono soggetti ad indennizzo né a decadenza. I riferimenti normativi delle Invarianti Strutturali a prevalente valore paesistico - ambientale sono:

- a) Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) redatti dalle Autorità di Bacino approvati o in itinere, di cui alla legge 183/1989;
- b) le Aree naturali protette regionali e nazionali, di cui alla legge 394/1991 e alla legge regionale 19/1997;
- c) il sistema di tutela della Rete Natura 2000

- (SIC Siti di Importanza Comunitaria e ZPS Zone di Protezione Speciale);
- d) i vincoli di cui all'Art. 55 comma 4 del Codice della Navigazione e al relativo Regolamento d'Esecuzione;
- e) il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al D.Lgs. 42/2004.

In base a quanto esposto fino a questo punto, nella tavola appena rappresentata le invarianti strutturali sono suddivise come città consolidata, edifici della stazione ferroviaria scalo merci (classificata ai sensi del D.Lgs. 42/2004), il prolungamento della Strada provinciale SP237 (individuata nel PPTR all'interno della Struttura Antropica e Storico



Immagine 8 - PUG/S: Invarianti strutturali a prevalente valore paesistico - ambientale Stralcio PAI



Immagine 9 - PUG/S: Invarianti strutturali a prevalente valore paesistico - ambientale Stralcio Struttura idrogeomorfologica



Immagine 10 - PUG/S: Invarianti infrastrutturali





Immagine 11 – PUG/S: Contesti territoriali



Immagine 12 – PUG/P: Contesti urbani

– Culturale/Componenti dei valori percettivi, classificata come strada panoramica e relativa area di rispetto di 20 m), il parco agricolo multifunzionale di valorizzazione degli ulivi monumentali ricadente all'interno della lama (individuato sempre nella stessa struttura del PPTR come componenti culturali ed insediative), come anche il giardino Galderisi sul quale è apposto un vincolo architettonico ai sensi della L. 1089 e la casina del Serpente. Inoltre il PPTR classifica la Lama Belvedere nella Struttura Ecosistemica-Ambientale/Componenti botanico-vegetazionali, poi nella sezione Strutture Idrogeomorfologiche/Componenti Geomorfologiche. La stessa Lama è inserita all'interno del PAI con un'alta pericolosità idraulica.

Sempre per la componente Strutturale del PUG a proposito delle Invarianti Infrastrutturali, l'intera zona è classificata come area militare, mentre le altre Invarianti individuate all'interno della tavola appena mostrata sono la ferrovia – con relativa fascia di rispetto –, in adiacenza della quale il PUG Strutturale individua il progetto della stazione autobus, le strade adiacenti – viabilità esistente da potenziare. Per i Contesti territoriali (le parti di territorio connotate da uno o più specifici caratteri dominanti sotto il profilo ambientale, paesistico, storico – culturale, insediativo e infrastrutturale) il sito si pone in un ambito indicato come Contesti consolidati e da

consolidare, mantenere e qualificare, che riguardano le parti di città esistente edificate con continuità, che presentano un sufficiente livello di qualità urbana e ambientale, tale da non richiedere radicali interventi di riqualificazione urbana, ma, in generale, interventi di “manutenzione qualitativa” del patrimonio edilizio esistente, oltre che un sostanziale adeguamento della disponibilità di aree per attrezzature e servizi pubblici. Comprendono inoltre, aree già interessate da fenomeni di insediamento diffuso di carattere periurbano nei pressi della città esistente che necessitano di essere consolidati e qualificati.

Gli interventi previsti sono, di norma, quelli del Recupero edilizio e della Nuova costruzione, con esclusione degli Interventi di Trasformazione urbanistica. Mentre poi in corrispondenza del borgo murattiano, la zona è classificata come Contesti consolidati da tutelare, che riguardano le parti di città esistente che mantengono i segni della stratificazione insediativa e delle relative funzioni abitative, economiche, sociali e culturali e che rappresentano, inoltre, un patrimonio significativo della cultura locale.

Il Piano Urbanistico Generale “previsioni programmatiche” (PUG/P)

- contiene gli obiettivi specifici e la disciplina delle trasformazioni territoriali e della gestione



delle trasformazioni diffuse in coerenza con il PUG/S e la programmazione comunale, in particolare con il Piano Triennale delle Opere Pubbliche:

- definisce, in coerenza con il dimensionamento dei fabbisogni nei settori residenziale e produttivo e infrastrutturale operato dal PUG/S, le localizzazioni delle aree comprese nei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE), stabilendo le trasformazioni fisiche e funzionali ammissibili sottoposte alla previa redazione dei PUE
- detta i criteri operativi della perequazione urbanistica.

Le previsioni del PUG/P hanno carattere

prescrittivo e valore conformativo dei diritti proprietari.

Nel corso degli ultimi quindici anni si è assistito a trasformazioni urbane capaci di investire numerose risorse in progetti di rigenerazione del paesaggio urbano (patrimonio edilizio e spazi pubblici) oltre che al potenziamento degli aspetti infrastrutturali e logistici. La gran parte degli interventi delle opere pubbliche progettate - visto dal rapporto Opere Pubbliche 2008-2020 - sono state già collaudate (66%) la restante parte è in fase di esecuzione lavori o progettazione esecutiva.

I temi della sostenibilità incidono nelle



Immagine 13 - Monitoraggio delle Opere Pubbliche
Progettazione e collaudo delle Opere 2008 - 2013



Immagine 14 - Monitoraggio delle Opere Pubbliche
Progettazione e collaudo delle Opere 2014 - 2018



Immagine 15 - Monitoraggio delle Opere Pubbliche
Progettazione e collaudo delle Opere 2019 - oggi



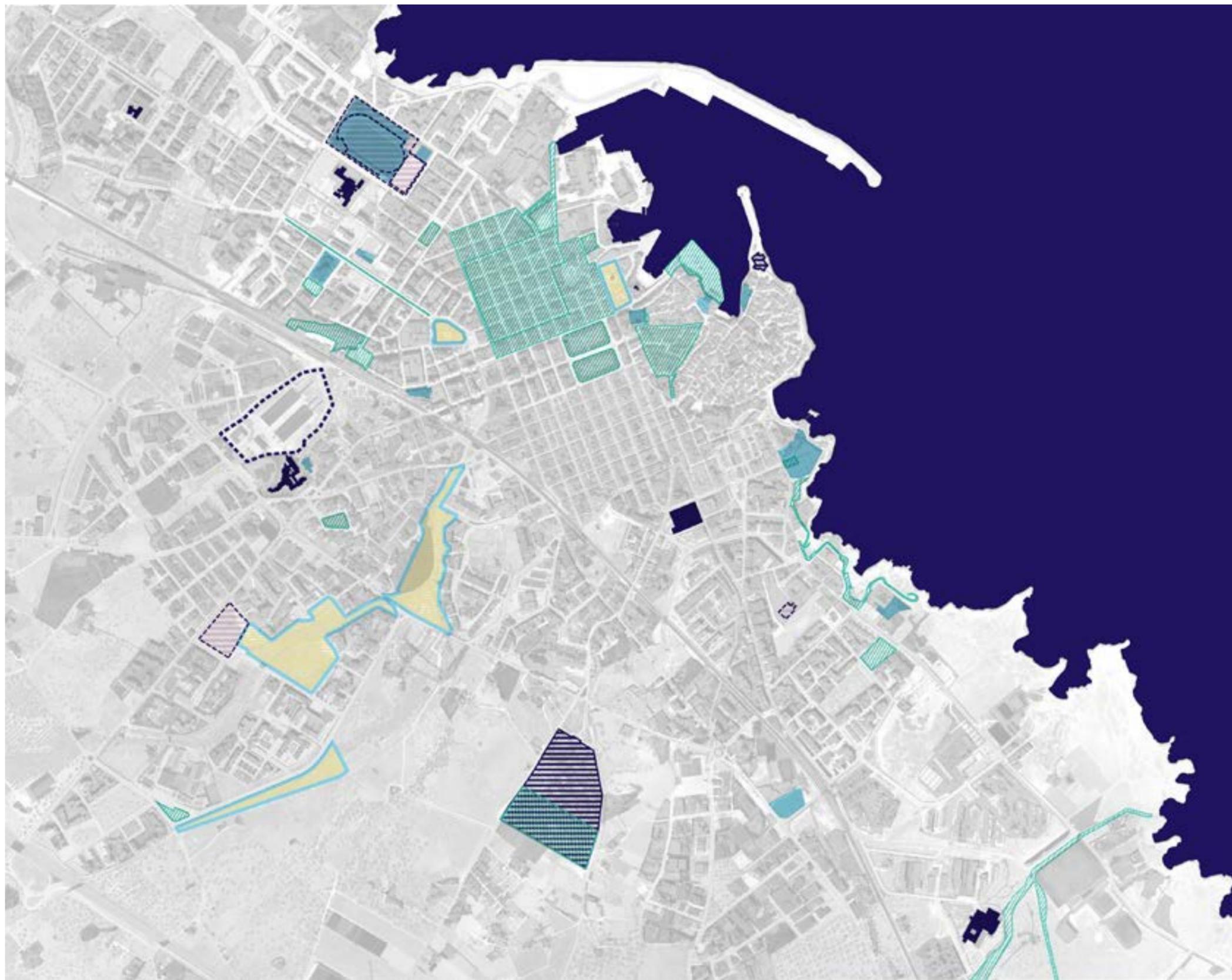


Immagine 16 - Monitoraggio delle Opere Pubbliche 2008 - 2020.
 Planimetria globale degli interventi progettati dal 2008 ad oggi, distinti per categoria.

soluzioni progettuali sia alla scala di intervento urbano, per reti e paesaggio, che alla scala puntuale del patrimonio edilizio.

Patrimonio e infrastrutture, con circa l'80% delle OOPP realizzate e il 100% di copertura finanziaria dimostra una capacità amministrativa specifica della città Monopoli: il dato interessante è che le coperture sono solo per 30% finanziamento pubblico e per il 70% sono finanziate attraverso flussi di cassa ordinari, derivanti per lo più dall'urbanistica. Questo indica un equilibrio e una sinergia tra i flussi di cassa ordinari dell'ente e la programmazione straordinaria, che rendono l'Ente e la comunità che amministra pronti ad aprirsi a una dimensione territoriale.



Azioni urbane integrate

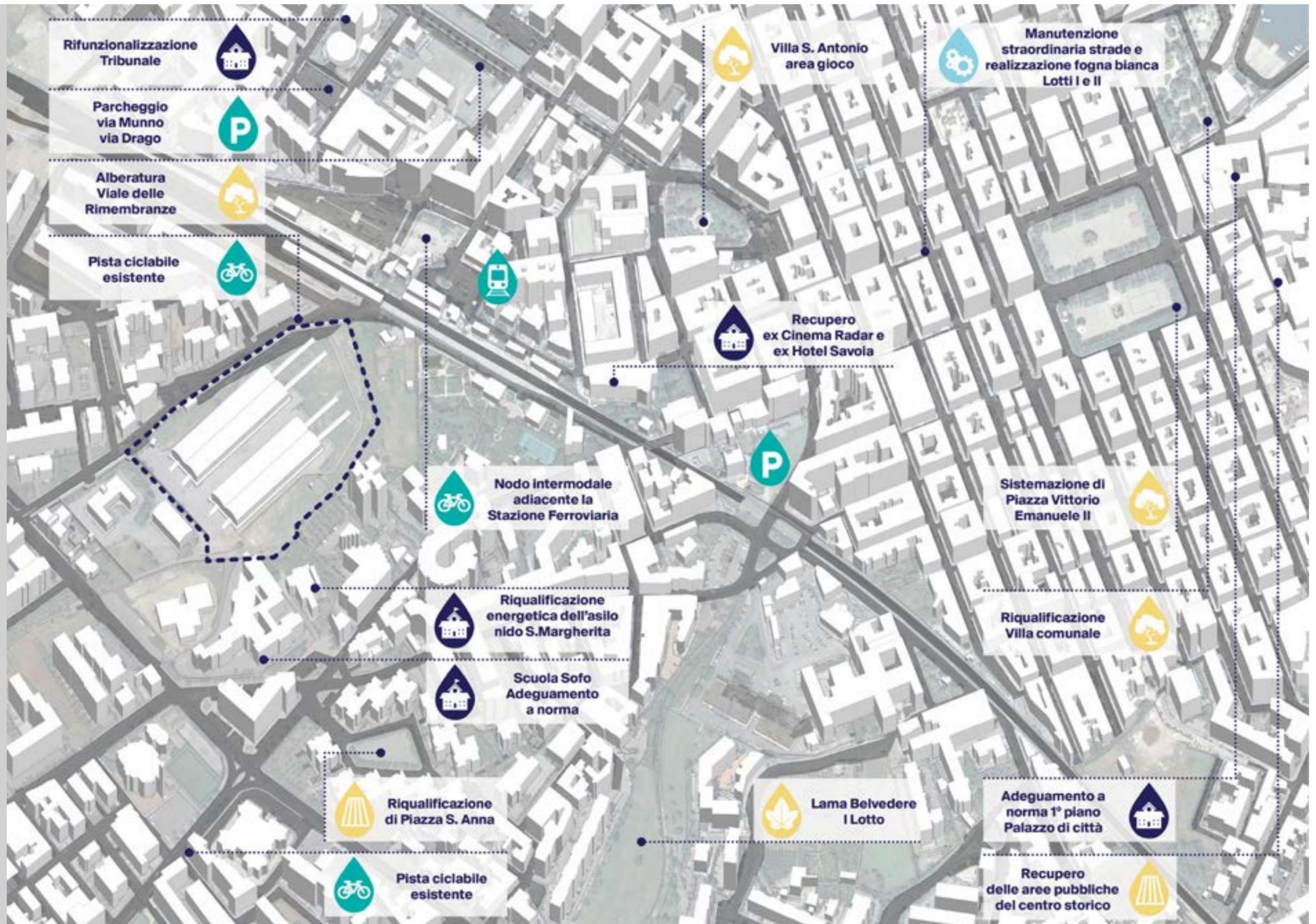


Immagine 17 - Azioni urbane integrate
Strategie di trasformazione dell'ambito urbano



1.1.1 Cenni storici

La nascita dell'attuale città affonda le sue radici già in epoca preistorica (XVI secolo a.C.) dove, nella zona occupata oggi dalla parte più antica del centro storico della, esisteva già un il piccolo villaggio fortificato lungo la riva al mare.

L'antica Monopoli risulta essere stata un importante porto fortificato messapico al confine con la Peucezia. La città infatti esisteva certamente in epoca Messapica (V sec. a.C.) ed in epoca romana, come dimostrano le numerose e ricche tombe messapiche e la grande porta romana del primo secolo a.C. completa di corpi di guardia e torri ottagonali, inglobata all'interno del Castello Carlo V (XVI secolo). Il primo, significativo, incremento demografico della città con conseguente espansione da piccola città-fortezza a centro urbano si deve però allo spostamento degli abitanti di Egnazia verso nord, iniziato con la distruzione di quella città da parte dei Goti nel 545 d.C. Il medioevo fu caratterizzato dalla dominazione longobarda – la storia di Monopoli, i suoi personaggi e la sua toponomastica è ricca di nomi longobardi – sia pure sotto la costante minaccia bizantina e araba, fino all'arrivo dei Normanni e poi quello degli Angioini che nel 1266 conquistarono la città.

I confini monopolitani erano vastissimi già nel

XIV secolo. Nel 1495, il territorio monopolitano si estendeva così dall'antica stazione postale romana, Dertum (a nord della città), fino alle propaggini di Ostuni in direzione sud, includendo l'attuale Locorotondo ad ovest.

Alla dominazione spagnola che si concluse nel 1713 subentrò quella austriaca che terminò nel 1734, quando i Borbone si insediarono a Napoli per cingere la corona meridionale. Alla fine del XVIII secolo Monopoli era una città economicamente in espansione, ma stretta da un complesso sistema di fortificazioni urbano.

Sono gli anni in cui si sviluppò il nuovo borgo che venne sollecitato da un'attenta e ordinata programmazione di aggregazione di edifici, fino a che l'espansione urbana approdò al di là delle mura intorno al 1796. Questa espansione diede origine ai numerosi impianti a scacchiera strutturati con grandi strade e piazze. Le prime difficoltà sorsero dopo la demolizione delle mura che si affacciavano sul mare, dato che bisognava adesso riempire i vuoti venutisi a creare e spezzare le sequenze degli isolati secondo il modello ottocentesco. La soluzione si prefigurò come l'introduzione di luoghi vuoti residuali, volutamente predisposti a ricucire le due parti urbane. Il borgo murattiano ha delle particolari connotazioni e stili, in quanto



Immagine 18 – Mappa della città di Monopoli (1600)

le nuove costruzioni civili si impongono a partire dai primi decenni dell'Ottocento per proseguire fino alla fine degli anni Quaranta del XX secolo accanto ai grandi edifici religiosi. Le dimore rientrano in un complesso di scelte architettoniche fortemente gerarchizzate, a seguito della forte stratificazione sociale della città e si riscontra una vasta gamma di stili come il neoclassicismo, il neogotico, ecc. Nel nuovo Borgo si affacciano i rappresentanti di una borghesia commerciale o agraria, che inaugurano e consolidano la prassi di costruire in proprio l'abitazione. Nel contempo, e già a partire nel corso del XVIII secolo, la campagna diventa meta

ambita per sfuggire all'insalubrità dell'abitato, a causa della forte pressione demografica all'interno dell'abitato. Accanto alle tradizionali masserie e alle costruzioni agricole dei trulli vengono costruite imponenti ville suburbane che mixano lo scultoreo stile neoclassico a soluzioni pertinentziali verdi che rimandano allo schema del giardino all'italiana: è il caso ad esempio di villa Meo Evoli, di villa Profilo o villa Brescia Simone – Veneziani. Altre ville si ha la possibilità di ammirare, sempre in contrada Cozzana: Villa Palmieri, di più recente costruzione e di minori pretese architettoniche, con un bel giardino; Villa Visciglio, residenza estiva della nobile





**Immagine 19 - Villa Meo Evoli in contrada Cozzana
Vista del complesso architettonico della villa**

famiglia dei Palmieri, costruita nella seconda metà del XIX secolo, uno stupendo edificio neoclassico con timpano sul frontale, colonne ioniche, finestre bifore simmetriche in corrispondenza del piano nobile.

Successivamente, nel XIX secolo, la città seguì con viva passione tutte le vicissitudini che interessarono il Regno di Napoli; dalla forzata accettazione della costituzione spagnola da parte del Re Ferdinando I Borbone e del Principe ereditario e Vicario Generale Francesco, ai moti del 1848, fino a quando fu annessa al regno d'Italia, seguendo le sorti di tutta la Nazione.

La sua storia recente ci mostra una città

che, durante la prima guerra mondiale, si estendeva fino ai bordi dell'attuale snodo ferroviario, cioè a ben 2 km dalla costa. Vi furono due bombardamenti da mare nel 1916 che produssero ingenti danni alle arterie di comunicazione municipali facendo registrare anche un morto. Divenuta parte integrante del regime fascista, durante il secondo conflitto bellico, Monopoli vide la presenza, nei quartieri della città, delle milizie naziste tedesche. Avevano il controllo della stazione, del IV Deposito Carburanti dell'allora Regio Esercito, nonché del porto ma non delle principali vie d'accesso al centro urbano, a causa del loro esiguo numero. In seguito

all'armistizio dell'8 settembre 1943 i tedeschi si diedero alla fuga mentre su Monopoli, sino a quel giorno, erano imperversati i bombardamenti aerei delle truppe alleate provocando distruzioni e morti. Ottenuto lo status di cobelligerante, il Regio Esercito Italiano riottenne il controllo della città sotto l'egida del Comando di guerra inglese per il sud Italia.

L'espansione contemporanea e la nuova infrastrutturazione hanno inglobato alcuni di quei tasselli urbani tra cui l'area dell'Ex Deposito Carburanti, un lotto di circa 3 Ha circondato da nuovi blocchi residenziali e attività commerciali.

L'area, dismessa da quasi mezzo secolo, ai sensi dell'art. 56 bis del D.L. n. 69 21 giugno 2013 n.69 - federalismo demaniale - fu oggetto di richiesta di attribuzione a titolo non oneroso dell'immobile sito in via Arenazza noto come "Zona Capannoni Deposito Carburanti" dal Comune di Monopoli nel 2013. Trascorsi tre anni e con una fitta interlocuzione con l'Agenzia del Demanio, nell'ottobre del 2016, si ha il trasferimento di parte dell'area - quella identificata in catasto al FG. 11 G p.lla 2564 - a titolo non oneroso al Comune di Monopoli, stralciando come da ipotesi avanzata dall'Agenzia del Demanio la parte da destinare a caserma della PS e della GdF che rimaneva di sua proprietà.

Con la medesima Delibera il Consiglio

comunale ha proceduto alla modifica della destinazione d'uso delle aree oggetto di dismissione e acquisizione da aree militari a "parchi e servizi pubblici a standard urbano".

1.1.2 Situazione giuridica della proprietà

L'area Ex Deposito Carburanti, identificata catastalmente in FG. 11G p.lla 2564 (comprensiva degli immobili e degli spazi aperti adiacenti ad essi annessi) sono di proprietà dell'Amministrazione Comunale della città di Monopoli per effetto del trasferimento a titolo non oneroso dal Ministero della Difesa approvato, ai sensi dell'art. 56 bis del D.L. n. 69 21 giugno 2013, in Delibera del Consiglio Comunale n. 34 del 10 ottobre 2016.

Nella medesima Delibera si precisava che rimanevano a carico dell'ente comunale gli oneri relativi a qualsivoglia intervento di bonifica da effettuare sul bene, in quanto lo stesso veniva trasferito nello stato di fatto e di diritto in cui si trovava con tutte le servitù attive, passive, apparenti e non apparenti, continue e discontinue, pertinenze e dipendenze, accessori, oneri e pesi.

Allo stato attuale circa le operazioni di BONIFICA, si evidenzia risalente all'aprile del 2013 - Prot. 19591 del 16.04.2013 - il completamento delle operazioni di ripristino delle coperture dei capannoni presenti



nell'area dell'Ex Deposito Carburanti con la contestuale rimozione delle parti di eternit del tetto e rifacimento della guaina per opera di una impresa specializzata.

1.1.3 Stato dei luoghi: l'Ex Deposito Carburanti

L'ambito di intervento è caratterizzato da una vasta area, situato nei pressi della stazione ferroviaria di Monopoli, la quale attualmente divide il borgo murattiano dalle aree di nuova espansione. Il sito è compreso tra via Arenazza e Viale Aldo Moro, attualmente cinto da un alto muro esterno di protezione dell'ex area militare.

L'ex area militare denominata "Zona Capannoni - Deposito Carburanti", è caratterizzata dalla presenza di 4 hangar e pertinenze annesse, come spazi verdi e di manovra. In seguito al frazionamento, cioè il distacco delle aree per la realizzazione della nuova sede del comando della GdF e del commissariato della P.S., l'area oggetto di studio consta di un lotto di circa 30.000 mq e di una superficie coperta di circa 7.500 mq. Andando a chiarire più nello specifico la situazione dello stato di fatto, i 4 hangar sono accoppiati e posti ad una quota di circa +1.00 m rispetto al piazzale antistante.

I volumi interni dei capannoni sono caratterizzati dalla copertura a volta ribassata, ad unica campata, e sono scansionati



Immagine 20 - Vista frontale dei capannoni dallo spazio aperto antistante annesso all'ingresso di via Arenazza



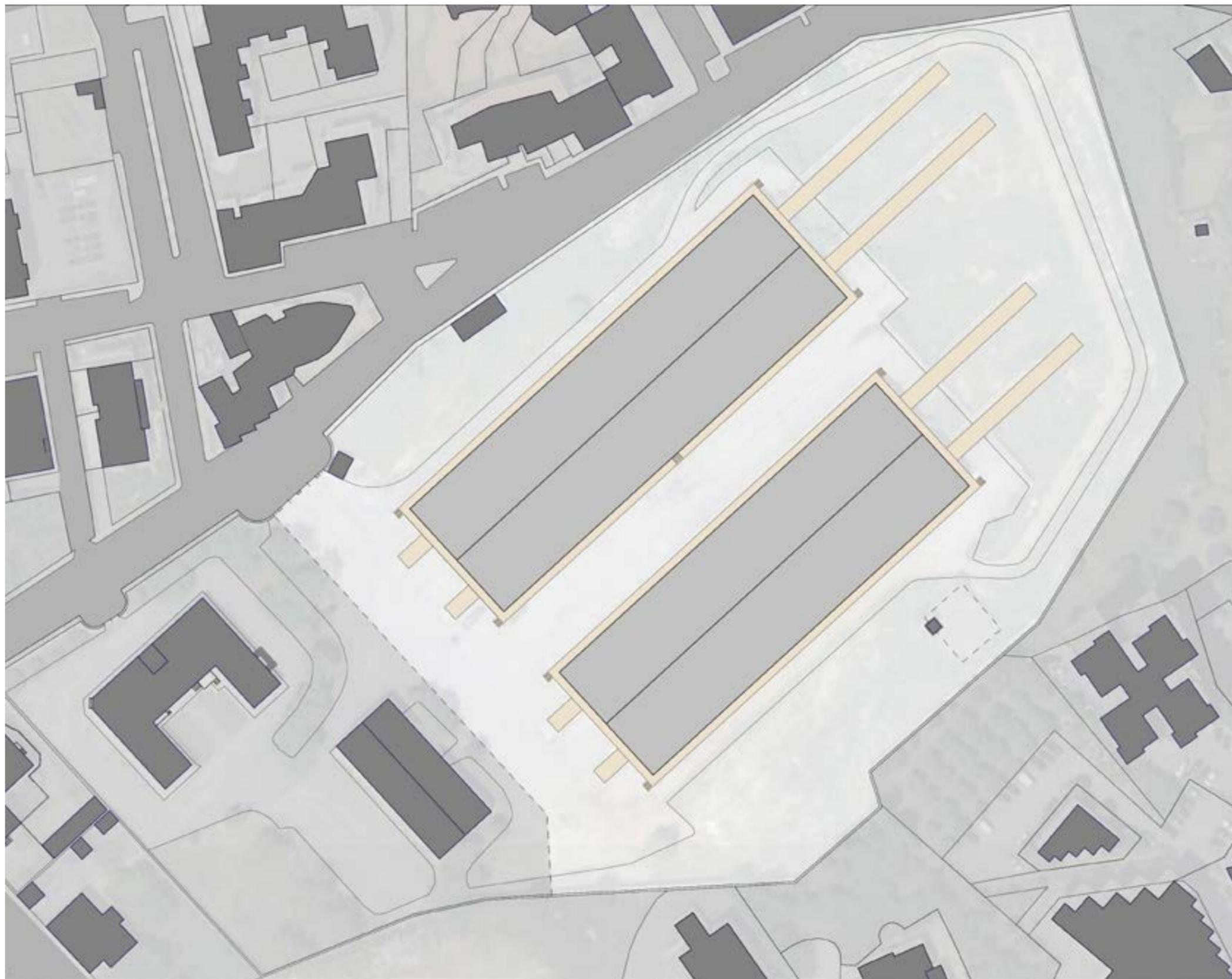


Immagine 21 - Planimetria generale dell'area Ex Deposito Carburanti (lotto con indicazione della dividente tra l'area trasferita al Comune di Monopoli e quella da destinarsi al comando di PS e della GdF)

longitudinalmente da una serie di diaframmi murari che in alcuni casi parzializzano i vari ambienti del medesimo capannone in altri casi frazionano fisicamente gli spazi per confinare quegli ambienti che durante il loro originario funzionamento compartimentavano i materiali e prodotti maggiormente pericolosi. Tra le due coppie di capannoni vi è frapposto uno spazio asfaltato di pertinenza, sempre posto ad una quota inferiore rispetto al piano di calpestio degli hangar, che si estende circa per 1.900 mq.

Lo spazio aperto retrostante all'ingresso di via Arenazza presenta, rispetto alla quota del piazzale antistante e le sue pertinenze un dislivello altimetrico sostanziale di circa +2.00 m superato con 4 grandi rampe che in origine consentivano ai mezzi di accedere all'interno dei capannoni stessi.





Immagine 22 - Vista frontale ingresso primo hangar
Blocco C



Immagine 23 - Vista interna degli hangar
Componenti impiantistiche originarie



Immagine 25 - Vista frontale dello spazio esterno
Piazzale tra i due blocchi dei capannoni



Immagine 24 - Vista interna degli hangar
Campata unica con copertura a sesto ribassato e diaframmi murari di separazione



Immagine 26 - Vista dello spazio aperto retrostante rispetto all'ingresso di via Arenazza
Presenza del muro di cinta che perimetra l'area e dietro la stazione ferroviaria con le pensiline dei binari



1.1.4 Oggetto dell'intervento

Oggetto dell'intervento sono i capannoni e tutte le sue pertinenze esterne inclusa la sua attuale recinzione che delimita il lotto lungo via Arenazza e i lotti limitrofi.

Per quanto riguarda le planimetrie in particolare i due capannoni presentano entrambi delle ampie entrate che si affacciano su di un percorso basamentale largo 2 m, il quale circonda l'intera struttura. Ad esso vi si accede tramite sia delle rampe di larghezza 4,5 m, che in origine erano utilizzate probabilmente per l'accesso dei mezzi, che tramite delle scale esterne poste ai quattro angoli del basamento, alto circa 1,2 m. Le murature esterne ed interne hanno uno spessore di 0,7 m per entrambi i capannoni, e l'ampiezza del vano porta degli accessi principali è 4,5 m di larghezza che corrisponde alla larghezza della rampa di accesso.

Il primo capannone dopo l'ingresso principale su via Arenazza è suddiviso in 6 grandi volumi interni non comunicanti tra loro, dei quali quelli centrali sono più estesi.

Il secondo capannone, più piccolo, è invece organizzato in quattro grandi volumi uguali e comunicanti, con ognuno due porte laterali. Entrambi i capannoni presentano delle finestre alte, con una larghezza fissa di 2,8 m, distanziate tra loro per un minimo di 0,6 m.

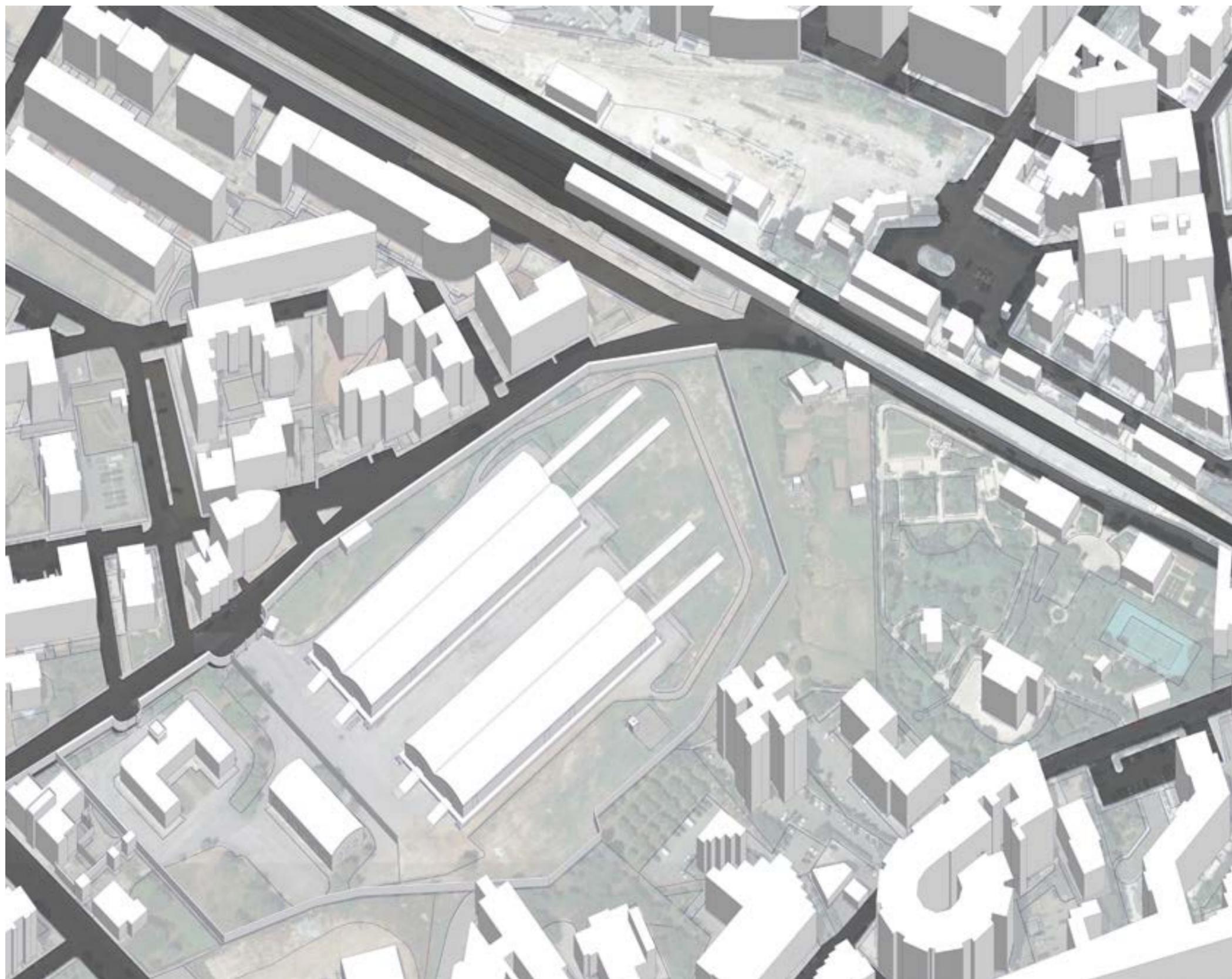


Immagine 27 - Vista assonometria
Area Ex Deposito Carburanti



Per quanto riguarda il livello di copertura, gli hangar sono costituiti da un tetto curvo con un raggio di circa 15 m che viene a creare un profilo ad arco ribassato.



Immagine 28 - Planimetria capannoni
QUOTA + 2.50



1.2 OBIETTIVI GENERALI DELL'OPERA E BISOGNI DA SODDISFARE

Il processo di partecipazione attivato mediante la misura regionale Puglia Partecipa e finalizzato alla valorizzazione dell'ex Area Deposito Carburanti della città di Monopoli sin dalle prime fasi ha previsto un'azione di ascolto della comunità (intervenuta come singole persone o come gruppi informale e formali) per far emergere un potenziale ventaglio di bisogni che potessero trovare senso nella ridefinizione del ruolo di questa area dismessa.

1.2.1 Analisi delle esigenze e dei bisogni da soddisfare

L'analisi delle esigenze e dei fabbisogni si è svolta durante il processo partecipato - Think Tank - sia attraverso un'azione di survey online che ha permesso di raccogliere e poi elaborare una serie di dati circa le esigenze e i bisogni espressi dalla comunità (organizzata o come semplice cittadini) sia attraverso lo svolgimento di tavoli tecnici.

La comunità di Monopoli ha espresso in maniera chiara, attraverso il form online, la volontà di passare ad uno status di città di mare di livello territoriale, non schiacciata entro i margini che ne fanno una provincia. Difatti, le prospettive emerse dai questionari convergono verso un processo

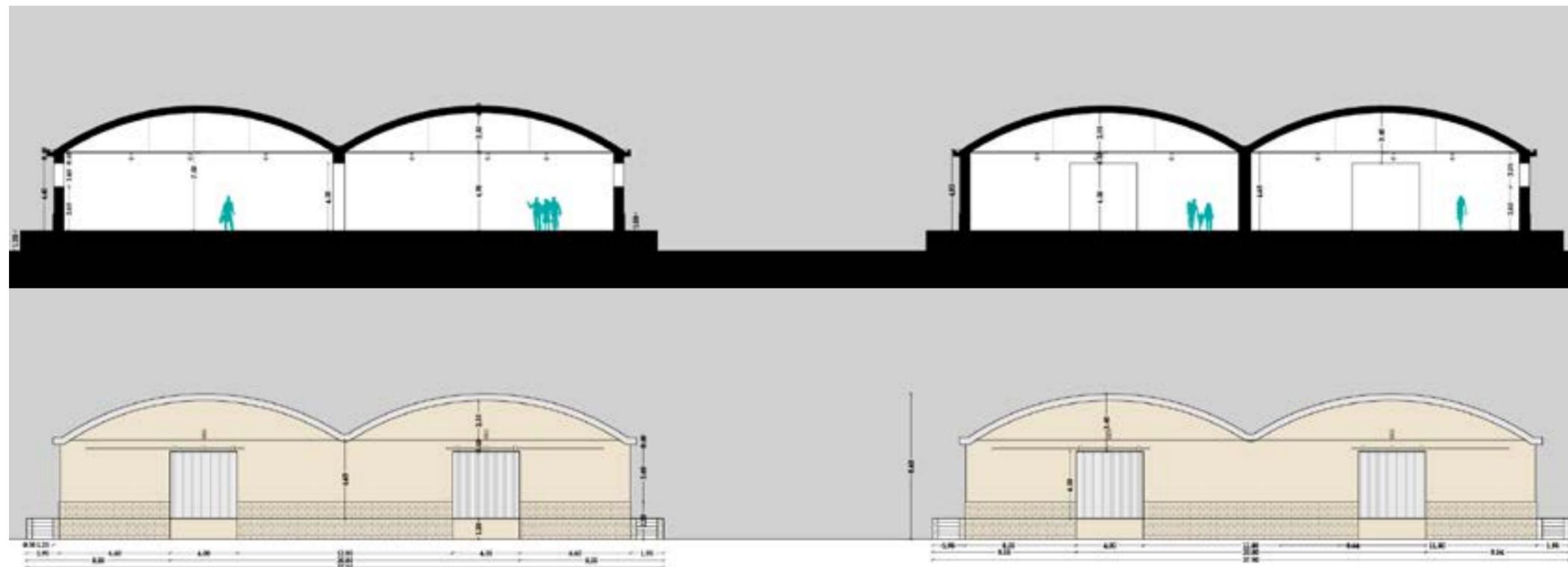


Immagine 29 – Capannoni Ex Deposito Carburanti
Prospetti e sezioni trasversali

di ricollocazione/ri-orientamento territoriale tracciando, nella sostanza, un allineamento tra le aspirazioni della comunità e quelle del Comune di Monopoli.

La comunità conferisce un valore simbolico all'area come punto di partenza per una sostenibilità ambientale, sociale ed economica, in equilibrio tra gli spazi di vita antropizzati e i valori percettivi del contesto storico, architettonico e paesaggistico. Nella lettura d'insieme dei dati raccolti emerge che:

- è ampiamente riconosciuta la strategicità logistica del luogo e del ruolo che potrebbe avere nel riposizionamento dell'intera area

urbana all'interno dei flussi regionali e nazionali, soprattutto turistici;

- esiste da parte della comunità la voglia di esplorare le possibilità di natura economica di queste caratteristiche strategiche, non solo in chiave turistica, ma anche per il settore dell'economia blu, quello agroalimentare e quello dell'innovazione economica e sociale;

- l'obiettivo prioritario è stato individuato nella cultura, quale driver sia del processo di rigenerazione urbana sia come leva di sviluppo economico e sociale in chiave di innovazione.

Sintetizzando le idee proposte attraverso i questionari i principali ambiti per la futura trasformazione dello spazio, concepiti però come

aspetti che si integrano l'uno con l'altro, sono quelli: Culturale; Turistico; Economico; Ambientale.

I tavoli tecnici aperti alla cittadinanza libera e organizzata) e al partenariato del progetto candidato alla misura Puglia Partecipa, ha prodotto e condiviso una serie di scenari di riuso che, pur attraverso una modalità differente di partecipazione, presentano diversi tratti comuni con quelli emersi dalla fase di survey. Nello specifico le suggestioni proposte all'interno dei vari tavoli di lavoro ribadivano per quest'area:

1. un nodo di scambio intermodale tra mezzi



- che viaggiano sia su gomma che su ferro, implementato fortemente con i sistemi di mobilità sostenibile (ciclabile, microelettrica);
2. contenitore culturale per la produzione e la promozione di mostre ed eventi di carattere artistico, musicale, teatrale, etc. che possano avere rilevanza a livello nazionale ed internazionale;
 3. contenitore per la formazione avanzata e specializzata in particolar modo nei settori del turismo, della cultura e del “saper fare” prevedendo spazi per l’incubazione di nuove start-up e coworking;
 4. attività commerciali (ristorative, ricettive,

- legate al tempo libero, etc.) a supporto delle funzioni principali in grado di garantire flussi di utenti nell’arco dell’intero anno;
5. caratterizzazione degli spazi aperti del sito attraverso l’incremento e la tematizzazione delle aree verdi e la multifunzionalità degli spazi destinati alla socialità e al tempo libero;
 6. connessione del sito al resto del tessuto urbano circostante incrementando la permeabilità fisica e visiva dell’area.

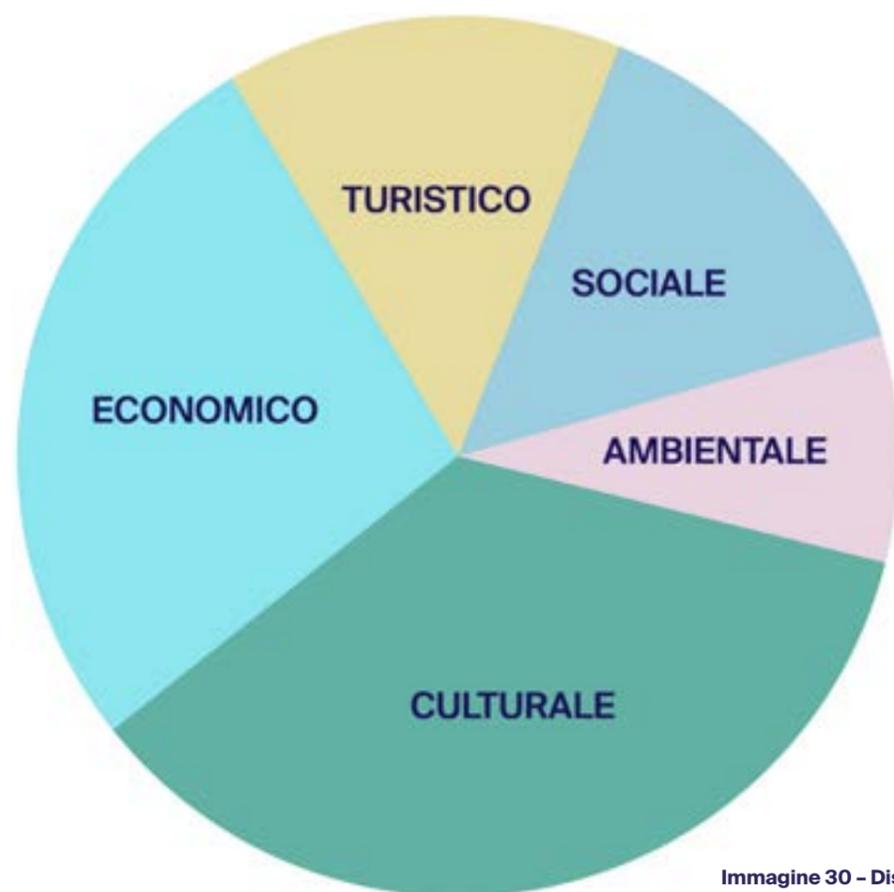


Immagine 30 – Distribuzione degli ambiti per la futura trasformazione dell’area Ex Deposito Carburanti.



1.2.2 Obiettivi generali dell’intervento

La riqualificazione dell’ex Area Deposito Carburanti sarà un progetto strategico dell’Amministrazione Comunale di Monopoli prospettando un intervento non solo in stretto dialogo con il contesto urbano e le trasformazioni in atto nell’ambito della città in cui si inserisce, ma anche relazionato ad un’area più vasta che coinvolge tutti i comuni limitrofi.

L’intervento si configurerà intorno a azioni strategiche volte a ridefinire la qualità e le caratteristiche tanto degli spazi interni che esterni.

CONNETTERE

Sono azioni finalizzate ad integrare gli interventi a farsi, e più in generale il sito dell’ex Deposito Carburanti, con il suo contesto urbano circostante sia dal punto di vista visivo/percettivo che dal punto di vista fisico:

- Incrementare la permeabilità tra il sito e il tessuto urbano adiacente attraverso una valutazione circa la presenza dell’attuale muro di recinzione con la possibilità di rendere il bordo dell’area maggiormente permeabile;
- Configurazione delle nuove aree pavimentate ossia rileggere il contesto per far in modo che il disegno di suolo, ed in particolar modo quello relativo alle parti pavimentate, enfatizzi la logica di connessione tra gli spazi aperti di

- pertinenza dei capannoni quelli del tessuto aperto urbano attiguo;
- Inserimento di presidi per la mobilità sostenibile prevedendo diversi punti, diffusi nell’area, da destinarsi alla sosta/sharing di mezzi destinati alla mobilità ecologica (velocipedi meccanici ed elettrici) interconnessi con i sistemi e gli hub urbani destinati alla mobilità sostenibile;
 - Realizzazione degli impianti a rete dei sottoservizi inserendo i sistemi impiantistici che connettano l’area dell’ex Deposito Carburanti all’reti impiantistiche della città con la necessità di prevedere un potenziamento dell’infrastruttura per assecondare non solo la pubblica illuminazione ma anche il ventaglio di altre tipologie di impianto (impianti speciali);
 - Valorizzazione degli immobili attraverso l’uso di illuminazione scenografica prevedendo l’installazione di sistemi di illuminazione complementari a quelli presenti negli spazi aperti per enfatizzare i caratteri iconici delle strutture da riutilizzare.
- A questo proposito rilevante risulta il nuovo assetto infrastrutturale che oltre alla presenza della Stazione ferroviari, la realizzazione della nuova Velostazione e la possibilità di connettere il polo aeroportuale di Bari con un sistema di metropolitana ad alta frequenza prevede la realizzazione del progetto del sottopasso, condiviso con RFI, di via Arenazza che nei fatti consentirà

di collegare fisicamente l'area dell'attuale stazione ferroviaria con l'area oggetto di intervento (Immagine 31) in parte lambisce l'area e pone un tema critico circa la presenza della recinzione attuale dell'ex area militare.

RIFUNZIONALIZZARE

Sono azioni volte a rendere i le strutture fruibili in chiave funzionale e secondo una logica che reinterpreta questi edifici come un sistema unico integrato:

- Configurazione degli spazi in maniera modulare e flessibile immaginando spazi adattivi a esigenze mutevoli nel tempo capaci di ospitare un ampio ventaglio di eventi con possibilità di capacità differenti;
- Configurare degli spazi in maniera più strutturata e stabile immaginando, anche, spazi che rispondano ad un set di funzioni stabili e permanenti all'interno delle strutture capaci di assicurare un presidio funzionale nell'arco dell'anno;
- Inserimento di elementi che favoriscano la connessione tra i volumi esistenti immaginando la possibilità di collegare tra loro i capannoni attraverso sia un sistema di percorsi e aree di sosta collocate in continuità con l'elemento basamentale, sia attraverso la realizzazione di elementi di copertura che proteggano l'area interstiziale tra i capannoni dagli agenti atmosferici;
- Organizzazione di spazi ibridi fortemente

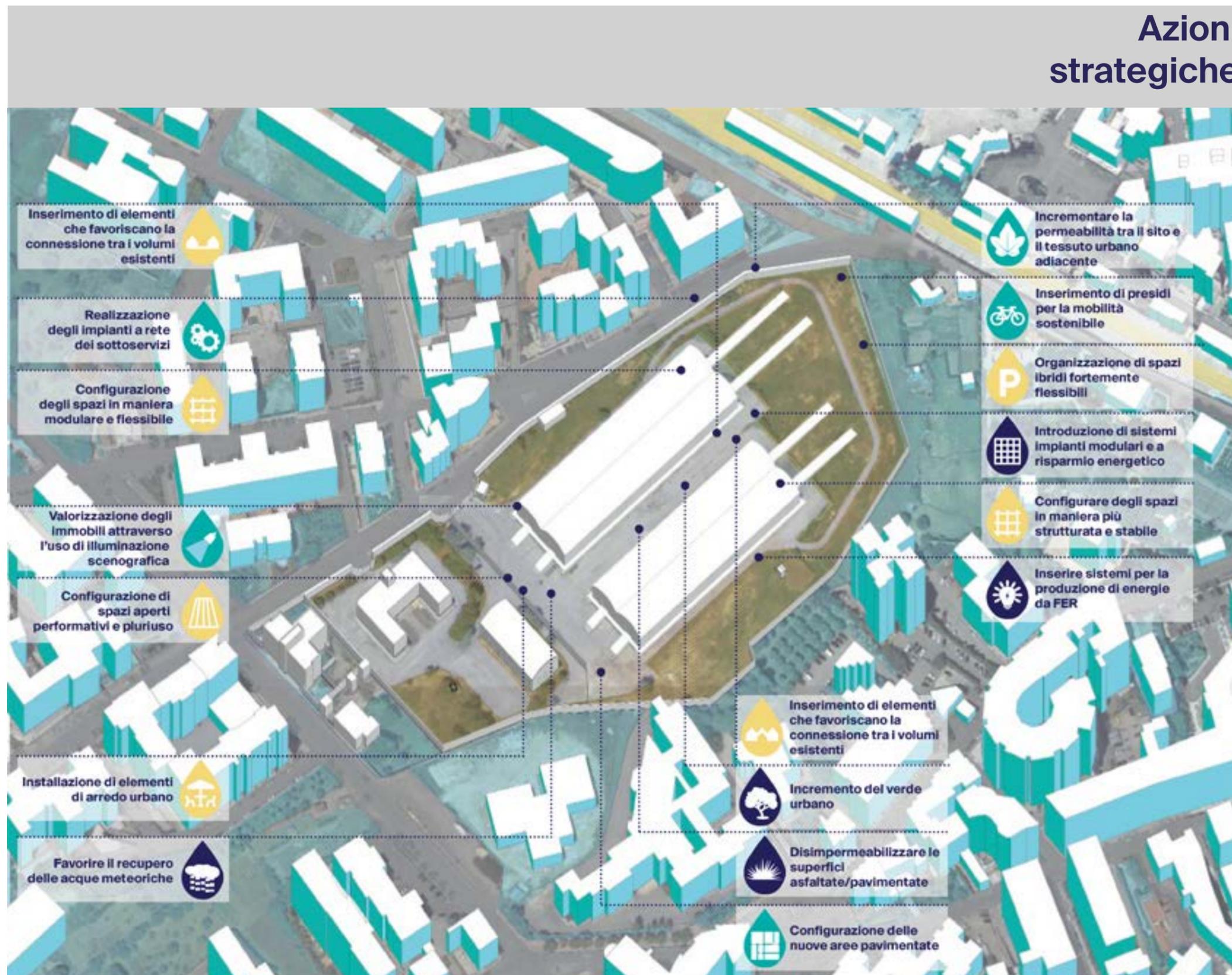


Immagine 31 - Azioni strategiche
Scenari di riuso dell'aerea Ex Deposito Carburanti



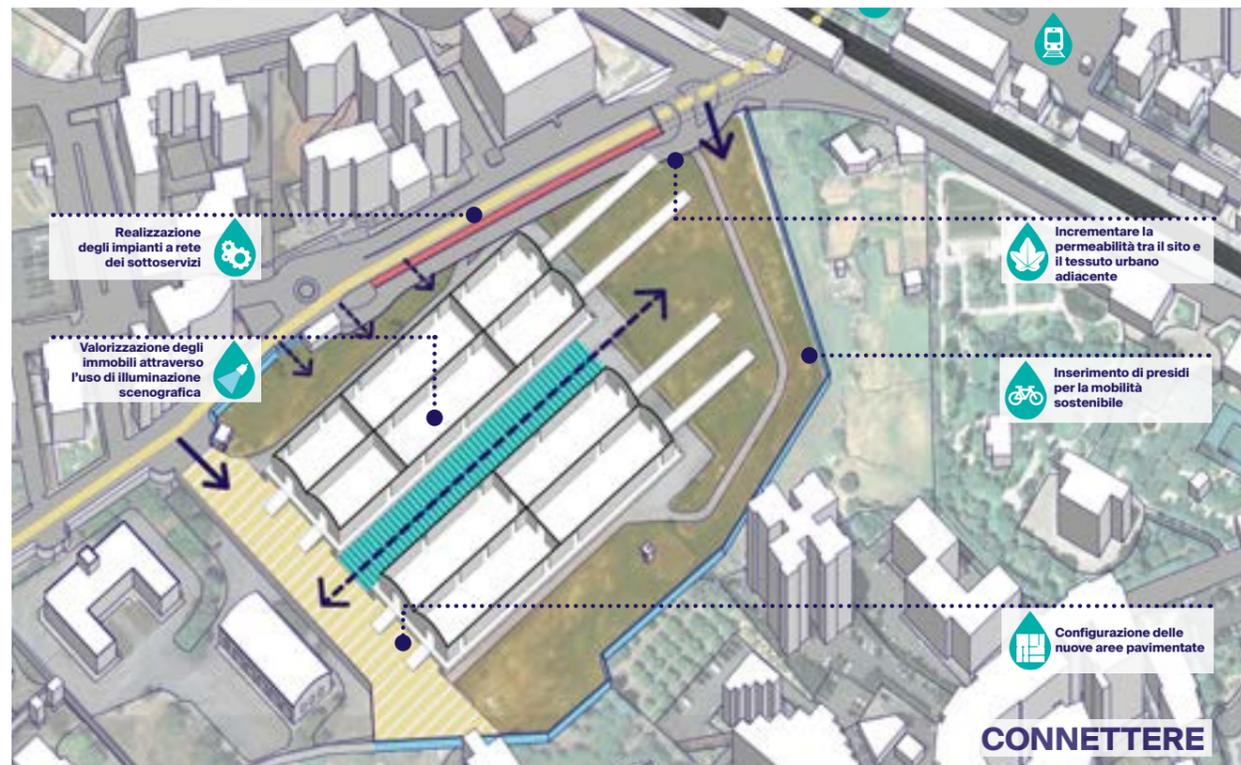


Immagine 32 - CONNETTERE
Scenari di riuso dell'area Ex Deposito Carburanti

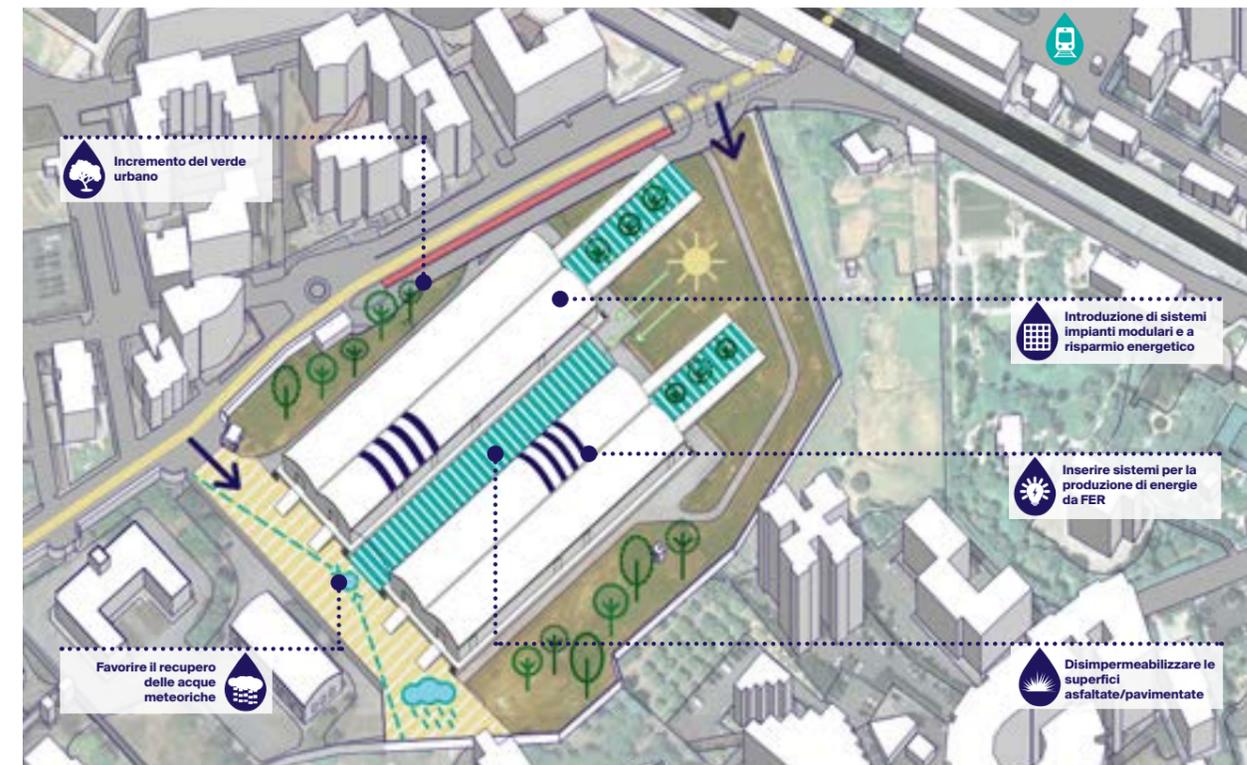


Immagine 34 - EFFICIENTARE
Scenari di riuso dell'area Ex Deposito Carburanti

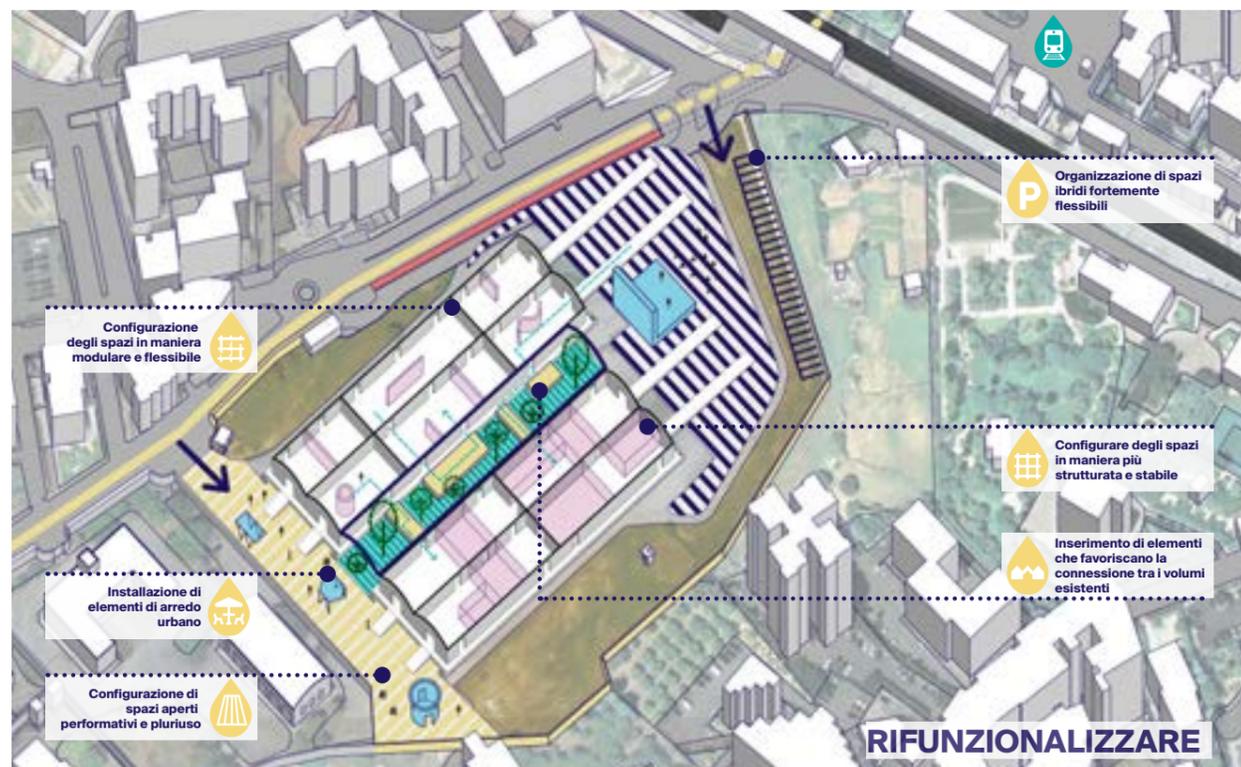


Immagine 33 - RIFUNZIONALIZZARE
Scenari di riuso dell'area Ex Deposito Carburanti

flessibili definendo aree destinate prevalentemente alla sosta dei veicoli (parcheggi) e configurabili all'occorrenza per eventi all'aperto;

- Configurazione di spazi aperti performativi e pluriuso ossia spazi pubblici destinati alla socialità dalle funzioni miste (leisure, sport, etc.) caratterizzati dalla presenza di arredi urbani capaci di monitorare/alterare le condizioni di comfort microambientali e di favorire l'interazione con i suoi utenti;
- Installazione all'interno degli spazi aperti (di connessione rispetto al tessuto circostante) capaci di assicurare una fruizione multitarget e multifunzione.

EFFICIENTARE

Sono azioni finalizzate a perseguire interventi di sostenibilità ambientale e che impattano sulla vivibilità delle aree esterne e degli spazi indoor:

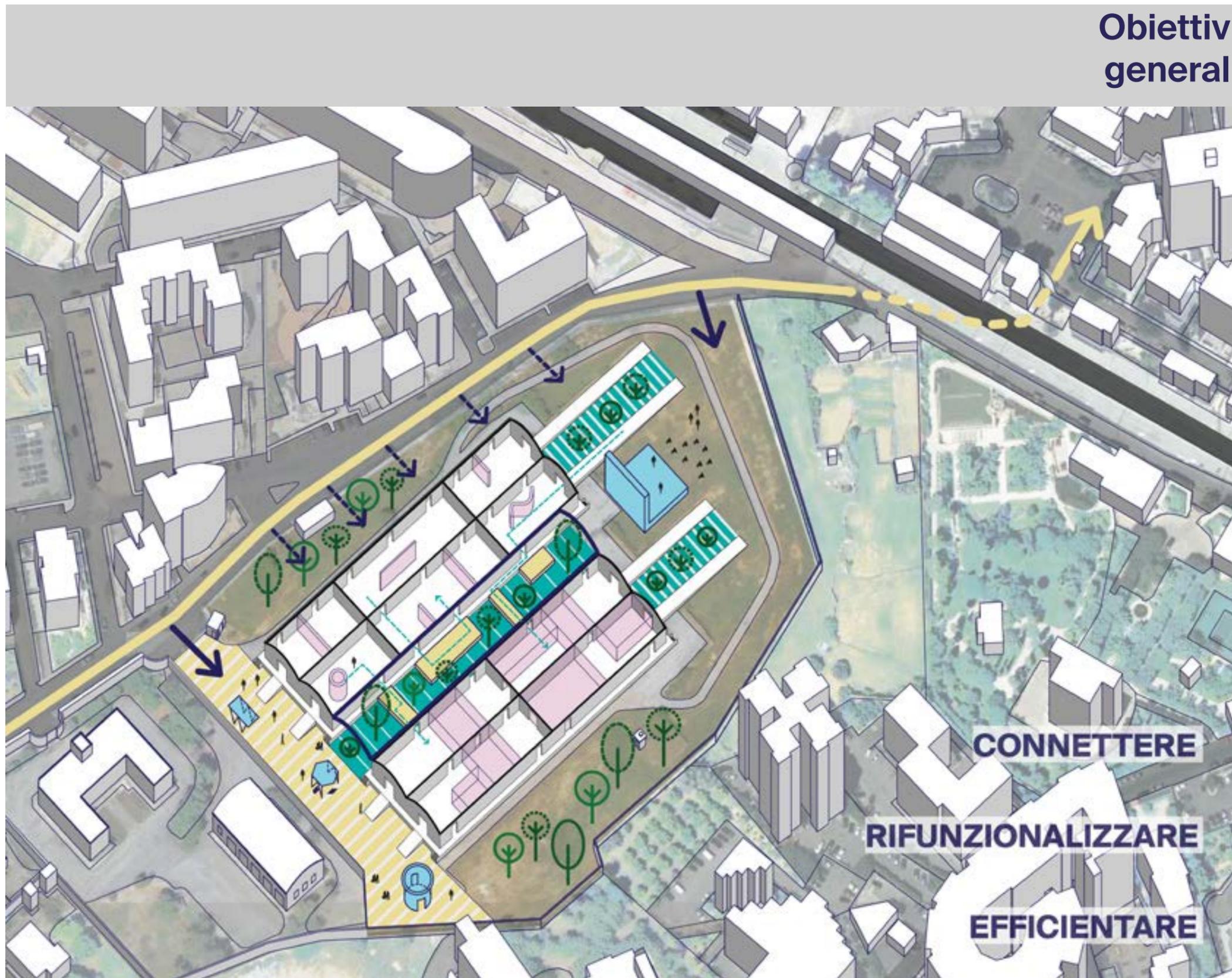
- Introduzione di sistemi impianti modulari e a risparmio energetico optando una infrastrutturazione a rete con soluzioni impiantistiche che oltre a consentire la possibilità di sezionare il funzionamento siano in grado di ridurre i consumi energetici;
- Inserire sistemi per la produzione di energie da FER attraverso l'introduzione di impianti per la produzione di energia per autoconsumo e comunque finalizzata ad



abbattere la domanda di energia;

- Disimpermeabilizzare le superfici asfaltate/pavimentate operando, laddove possibile, un riequilibrio delle aree permeabili e impermeabili privilegiando soluzioni di totale o parziale disimpermeabilizzazione a favore della costituzione di nuove aree verdi;
- Incremento del verde urbano mediante l'inserimento di elementi di verde urbano per caratterizzare le diverse aree permeabili caratterizzandone diverse tipologie d'uso;
- Favorire il recupero delle acque meteoriche prevedendo sistemi di recupero accumulo e riuso delle acque meteoriche (prevedendo opportuni sistemi di trattamento) per fini irrigui e igienico sanitario.

Le tre macro-azioni, così descritte, prevedono naturalmente una logica integrata e complementare degli interventi finalizzati ad un riuso consapevole che non alteri i caratteri degli edifici, che si presti (spazi interni ed esterni) ad un'adattività di usi anche temporanei e che sia quanto più connesso con il tessuto urbano in cui si inserisce per fomentarne l'uso, in primis, da parte delle comunità locali.



Obiettivi generali

Immagine 35 - Obiettivi generali
Scenari di riuso dell'area Ex Deposito Carburanti



1.3 NORMATIVE E VINCOLI DA RISPETTARE

1.3.1 Tutela del bene culturale

Allo stato attuale sugli edifici dell'Ex Deposito Carburanti non sono presenti vincoli formali - decreto di vincolo - dal punto di vista storico-architettonico; tuttavia essendo gli stessi di proprietà pubblica e avendo un'età superiore ai 70 anni la tutela dell'interesse culturale opera automaticamente *ope legis*.

Sarà cura dell'Amministrazione Comunale (ente proprietario), avviare una verifica di interesse (art. 12 del D.Lgs. 42/2004) nel contempo ai fini della raccolta di proposte, secondo la procedura che l'Ente deciderà di intraprendere, si dovrà tener conto delle peculiarità spaziali dei capannoni, delle caratteristiche costruttive e delle componenti impiantistiche, le quali si inseriscono in una tradizione tipica delle strutture militari (con particolare riferimento a quelle di carattere più industriale) e che dovranno essere quanto più preservate e quantomeno valorizzate nella nuova riconfigurazione degli spazi.

1.3.2 Normativa strutturale e programmatica

L'area dell'Ex Deposito Carburanti è classificata in questa parte programmatica del piano ai sensi e per gli effetti dell'art. 19/S delle NTA del PUG, come "PARCHI E SERVIZI

PUBBLICI A STANDARD URBANO" con la disciplina di cui all'art. 39/P.

Nella parte strutturale del piano l'art. 19/S regola e individua le AREE MILITARI, nello specifico:

19.01 - Comprendono le aree di proprietà del Demanio militare. In tali aree non si applicano le norme di cui al presente PUG/S;

19.02 - In caso di dismissione e alienazione da parte del Demanio militare le nuove destinazioni d'uso e le modalità attuative sono definite dal PUG/P art. 39.

L'art. 39/P della parte programmatica del PUG disciplina Parchi e servizi pubblici a standard urbano:

39.01 Le aree per Servizi pubblici a standard urbano comprendono gli immobili di proprietà pubblica e privata utilizzate per servizi di livello urbano alla data di adozione del PUG, computate quindi come standard urbanistici ai sensi vigente normativa nazionale e regionale; tali aree sono individuate negli elaborati del PUG/P e classificate come Contesti urbani consolidati per servizi pubblici a standard urbano (Art. 17/P) e tutte le SC previste negli Art. 19, 20, 20 bis, 23, 26, 27 e 28 delle NTA/P.

39.02 In tutte le aree destinate a Servizi

pubblici a standard urbano l'eventuale sostituzione di un servizio con altro dello stesso livello non è soggetta a variante urbanistica.

39.03 L'attuazione del PUG/P avviene tramite intervento diretto, sulla base degli indici di seguito specificati per ciascun servizio.

Istruzione superiore

- Ef = 0,50 mq/mq | Ip = 40%

- Parcheggi privati = 1mq/20 mq Sul

- Parcheggi pubblici = 1mq/5 mq Sul

- Da = 1 albero/200 mq Sf

Attrezzature sanitarie (ospedali, cliniche, attrezzature assistenziali)

- Ef = 0,70 mq/mq | Ip = 30%

- Parcheggi privati = 1mq/20 mq Sul

- Parcheggi pubblici = 1mq/5 mq Sul

- Da = 1 albero/200 mq Sf

Parchi urbani e territoriali (parchi e giardini, aree per il gioco dei ragazzi e dei bambini, aree per il tempo libero degli adulti; eventualmente attrezzate con chioschi, punti di ristoro e servizi igienici)

- Ef = 0,025 mq/mq | Ip = 90%

39.04 Gli standard per Parchi urbani e territoriali sono da reperire, secondo la normativa nazionale e regionale vigente all'interno delle Invarianti infrastrutturali a prevalente valore paesistico - ambientale individuate negli elaborati progettuali del

PUG/S e in particolare nelle seguenti tipologie di Invarianti: Lame e relative aree di pertinenza, Lame e relative aree annesse, Area litoranea, Aree litoranea e relativa fascia annessa, Aree del demanio militare in caso di dismissione.

1.3.3 Normativa in materia di contratti pubblici

La progettazione dovrà essere svolta in conformità alle disposizioni di cui al D. Lgs. n.50/2016 e alle disposizioni vigenti di cui al D.P.R. 207/10. Si dovrà inoltre fare riferimento ai Decreti attuativi del D.Lgs. 50/16 e alle Linee guida ANAC.

1.3.4 Norme in materia igienico-sanitaria e di sicurezza

La progettazione dovrà tenere conto delle prescrizioni di cui al D.Lgs. 81/08 e s.m.i. e relative norme tecniche di settore.

1.3.5 Accessibilità alle persone con disabilità

La riqualificazione dell'ex area Deposito Carburanti dovrà garantire l'accesso da parte di persone con disabilità. La progettazione dovrà, pertanto, svilupparsi ai sensi del D.P.R. 380/2001, della Legge 13/89, D.M. 236/89, D.P.R. 503/96 e s.m.i.



PARTE II

Fattibilità e sostenibilità d'intervento



3.1. STIMA SOMMARIA DEI COSTI DELL'INTERVENTO

La riattivazione dell'area Ex Deposito Carburanti prevede la riqualificazione tanto degli spazi interni che esterni, entro la sagoma definita dalla dividente che separa l'area di proprietà del Comune di Monopoli da quella di proprietà della GdF e Polizia di Stato. Considerato che lo stato di conservazione degli immobili non è profondamente degradato e che negli ultimi anni sono stati eseguiti lavori di ripristino localizzati (ad esempio quello eseguito sulle coperture) gli interventi a farsi interessano particolarmente la infrastrutturazione impiantistica dei capannoni; le aree esterne conservano la configurazione funzionalista originaria per cui sono quelle che, in previsione, dovrebbero essere oggetto di un profondo ridisegno.

Gli interventi preliminari ipotizzati per ripristinare e implementare la funzionalità degli immobili e delle aree esterne di pertinenza tengono conto dell'analisi delle esigenze e dei fabbisogni e in particolare delle azioni strategiche per connettere, rifunzionalizzare e efficientare l'intera area dell'Ex Deposito Carburanti.

Nello specifico per ciò che riguarda i capannoni si è considerato un intervento di manutenzione straordinaria che contempla:

- verifiche strutturali sugli elementi portanti degli edifici;
- una forte implementazione impiantistica a partire dall'eventuale recupero dell'impianto di illuminazione esistente e prevedendo un'integrazione dello stesso con tutta una serie di reti impiantistiche mancanti;
- implementazioni di sistemi impiantistici per la produzione attiva di energia.

Per quanto riguarda invece le aree esterne si è prevista una combinazione di interventi finalizzati ad incrementare le aree verdi, l'allestimento di spazi aperti con arredi non standard che possano renderli fortemente performativi.

L'importo totale di questi lavori ammonta a € 6.165.000,00 e rappresenta una prima determinazione sommaria da verificare con valutazioni progettuali di tipo analitico demandate alle successive fasi di progettazione così come le singole categorie omogenee di lavorazioni.

Il quadro complessivo preliminare dell'opera, frutto di una stima preliminare delle opere, può essere così sommariamente sintetizzato:

Categoria d'Opera	ID. Opere		Grado Complessità <<G>>	Costo Categorie (€) <<V>>	Parametri Base <<P>>
	Codice	Descrizione			
EDILIZIA	E.20	Interventi di manutenzione straordinaria, ristrutturazione, riqualificazione, su edifici e manufatti esistenti	0,95	2.970.000,00 €	5,5757127055 %
EDILIZIA	E.19	Arredamenti con elementi singolari, Parchi urbani, Parchi ludici attrezzati, Giardini e piazze storiche, Opere di riqualificazione paesaggistica e ambientale di aree urbane	1,20	900.000,00 €	7,1524364654 %
STRUTTURE	S.03	Strutture o parti di strutture in cemento armato - Verifiche strutturali relative - Ponteggi, centature e strutture provvisorie di durata superiore a due anni	0,95	200.000,00 €	10,578582832 %
IMPIANTI	IA.01	Impianti per l'approvvigionamento, la preparazione e la distribuzione di acqua nell'interno di edifici o per scopi industriali - Impianti sanitari - Impianti di fognatura domestica od industriale ed opere relative al trattamento delle acque di rifiuto - Reti di distribuzione di combustibili liquidi o gassosi - Impianti per la distribuzione dell'aria compressa del vuoto e di gas medicali - Impianti e reti antincendio	0,75	500.000,00 €	8,2530556088 %
IMPIANTI	IA.02	Raffrescamento, climatizzazione, trattamento dell'aria - Impianti meccanici di distribuzione fluidi - Impianto solare termico	0,85	850.000,00 €	7,2484687657%
IMPIANTI	IA.03	Impianti elettrici in genere, impianti di illuminazione, telefonici, di rivelazione incendi, fotovoltaici, a corredo di edifici e costruzioni di importanza corrente - singole apparecchiature per laboratori e impianti pilota di tipo semplice	1,15	745.000,00 €	7,4785506571 %

COSTO COMPLESSIVO DELL'OPERA	6.165.000,00 €
Percentuale forfettaria spese <<S>>	19,80%

Sulla base del quadro delle opere viene determinato il corrispettivo da porre a base di garanzie procedure di affidamento di contratti pubblici dei servizi relativi all'architettura ed all'ingegneria di cui all'art.46 del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50.

Il corrispettivo, costituito dal compenso e dalle spese ed oneri accessori, è stato determinato in funzione delle prestazioni professionali relative ai predetti servizi ed

applicando i seguenti parametri generali per la determinazione del compenso (come previsto dal DM 17/06/2016):

- parametro «V», dato dal costo delle singole categorie componenti l'opera;
- parametro «G», relativo alla complessità della prestazione;
- parametro «Q», relativo alla specificità della prestazione;
- parametro base «P», che si applica

al costo economico delle singole categorie componenti l'opera.

Il compenso «CP» è determinato dalla sommatoria dei prodotti tra il costo delle singole categorie componenti l'opera «V», il parametro «G» corrispondente al grado di complessità delle prestazioni, il parametro «Q» corrispondente alla specificità della prestazione distinto in base alle singole categorie componenti l'opera e il parametro base «P», secondo l'espressione che segue:
 $CP = \sum(V \times G \times Q \times P)$

L'importo delle spese accessorie è calcolato in maniera forfettaria; per opere di importo fino a € 1.000.000,00 è determinato in

misura non superiore al 25% del compenso; per opere di importo pari o superiore a € 25.000.000,00 è determinato in misura non superiore al 10% del compenso; per opere di importo intermedio in misura massima percentuale determinata per interpolazione lineare.

Le fasi prestazionali previste sono relative allo **a.I) Studio di fattibilità** e di seguito sono riportate quelle previste per ogni categoria con la distinta analitica delle singole prestazioni e relativi Parametri <<Q>> di incidenza, desunti dalla tavola Z-2 allegata alla vigente normativa.

Fissate le singole prestazioni previste per

EDILIZIA - E.20		
a.I) STUDIO DI FATTIBILITÀ		
Codice	Descrizione singole prestazioni	Param. <<Q>>
Qal.02	Relazione illustrativa, Elaborati progettuali e tecnico economici	0,090

EDILIZIA - E.19		
a.I) STUDIO DI FATTIBILITÀ		
Codice	Descrizione singole prestazioni	Param. <<Q>>
Qal.02	Relazione illustrativa, Elaborati progettuali e tecnico economici	0,090

STRUTTURE - S.03		
a.I) STUDIO DI FATTIBILITÀ		
Codice	Descrizione singole prestazioni	Param. <<Q>>
Qal.02	Relazione illustrativa, Elaborati progettuali e tecnico economici	0,090

IMPIANTI - IA.01		
a.I) STUDIO DI FATTIBILITÀ		
Codice	Descrizione singole prestazioni	Param. <<Q>>
Qal.02	Relazione illustrativa, Elaborati progettuali e tecnico economici	0,090



IMPIANTI - IA.02		
a.I) STUDIO DI FATTIBILITÀ		
Codice	Descrizione singole prestazioni	Param. <<Q>>
Qal.02	Relazione illustrativa, Elaborati progettuali e tecnico economici	0,090

IMPIANTI - IA.03		
a.I) STUDIO DI FATTIBILITÀ		
Codice	Descrizione singole prestazioni	Param. <<Q>>
Qal.02	Relazione illustrativa, Elaborati progettuali e tecnico economici	0,090

ciascuna categoria d'opera si determinano i corrispettivi corrispondenti (vedere tab. sulla pagina accanto) che concorrono alla definizione, nel caso specifico, dei premi del Concorso di idee.

Ai sensi del disciplinare tipo per i Concorsi di idee, predisposto dal Consiglio Nazionale Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori (CNAPPC), considerata la sostanziale coincidenza della proposta

ideativa di un concorso di idee con uno studio di fattibilità, il montepremi sarà determinato, facendo riferimento a quanto previsto dal D.M. 17 giugno 2016 per il suddetto Studio di fattibilità (prestazione parziale Qa-I.02), riservando al vincitore un'aliquota dello stesso, pari al 70%, mentre la quota residua del 30% costituirà il montepremi, da ripartire ai rimanenti premiati.

Si rimanda al sottostante riepilogo.

RIEPILOGO	
FASI PRESTAZIONALI	CORRISPETTIVI (CP+S)
a.I) STUDIO DI FATTIBILITÀ	43.348,00 €
Aliquota IVA (22%)	9.918,00 €
Aliquota Cassa Previdenziale (4%)	1.734,00 €
AMMONTARE COMPLESSIVO DEL CORRISPETTIVO (con arrotondamento)	55.000,00 €

Il montepremi è pari al 100%: 55.000,00 €
Di cui il primo premio: 30.344,00 € più oneri previdenziali pari ad € 1.214,00 (se dovuti) più IVA pari a € 6.942,00 (se dovuta), per un totale di € **38.500,00**;

Per il secondo classificato è riconosciuto

un rimborso spese di importo di € 3.251,00 più oneri previdenziali pari ad € 130,00 (se dovuti) più IVA pari a € 744,00 (se dovuta), per un totale di € **4.125,00**;

Per il terzo classificato è riconosciuto un rimborso spese di importo di € 3.251,00

ID. Opere	Categoria d'Opera	Costo Categorie (€)	Parametri Base	Grado Complessità	Codici Prestazioni	Sommaria Parametri Prestazioni	Compensi <<CP>>	Spese Oneri accessori K=19,80%	Corrispettivi
E.20	EDILIZIA	2.970.000,00 €	5,5757127055 %	0,95	Qal.02	0,090	14.480,31 €	2.802,77 €	16.961,45 €
E.19	EDILIZIA	900.000,00 €	7,1524364654 %	1,20	Qal.02	0,090	6.592,17 €	1.376,21 €	8.328,38 €
S.03	STRUTTURE	200.000,00 €	10,578582832 %	0,95	Qal.02	0,090	1.808,94 €	358,08 €	2.167,02 €
IA.01	IMPIANTI	500.000,00 €	8,2530556088 %	0,75	Qal.02	0,090	2.785,41 €	551,38 €	3.336,79 €
IA.02	IMPIANTI	850.000,00 €	7,2484687657 %	0,85	Qal.02	0,090	4.713,32 €	933,02 €	5.646,33 €
IA.03	IMPIANTI	745.000,00 €	7,4785506571 %	1,15	Qal.02	0,090	5.766,52 €	1.141,50 €	6.908,02 €

più oneri previdenziali pari ad € 130,00 (se dovuti) più IVA pari a € 744,00 (se dovuta), per un totale di € **4.125,00**;

Per il quarto classificato è riconosciuto un rimborso spese di importo di € 3.251,00 più oneri previdenziali pari ad € 130,00 (se dovuti) più IVA pari a € 744,00 (se dovuta), per un totale di € **4.125,00**;

Per il quinto classificato è riconosciuto un rimborso spese di importo di € 3.251,00 più oneri previdenziali pari ad € 130,00 (se dovuti) più IVA pari a € 744,00 (se dovuta), per un totale di € **4.125,00**.



