



**Finanziato  
dall'Unione europea**  
NextGenerationEU



**Italiadomani**  
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

**Comune di Triggiano**  
*Città Metropolitana di Bari*

**INTERVENTO DI RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO  
VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI  
ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE**  
PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO (PAESAGGIO / FORESTAZIONE /  
EDUCAZIONE AMBIENTALE / QUALITÀ DELLA VITA/CARBON LOW)  
CUP: J41G22000000001



**STAZIONE APPALTANTE**

**COMUNE DI TRIGGIANO**  
Settore Assetto del Territorio

Piazza Vittorio Veneto, 46 - 70019 Triggiano (BA)  
Codice Fiscale: 00865250724

Contatti: +39 0804628111

Pec: protocollo@pec.comune.triggiano.ba.it  
c.ronzino@pec.comune.triggiano.ba.it

**RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: ING. CARLO RONZINO**

**PROGETTAZIONE**

**RTP FèRiMa**

Arch. Fernando Russo (mandataria)  
Arch. Riccardo Russo (mandante)  
Arch. Luigi Falbo (mandante)  
Arch. Andrea Paone (mandante)  
Arch. Rossella Ferorelli (mandante)  
Ing. Umberto Gallo (mandante)  
Ing. Stefano Dal Sasso (mandante)  
Ing. Geo Sblendorio (mandante)  
Arch. Maria G. Fioriello (mandante)  
Arch. Stefania Cappa (mandante)  
Arch. Silvia Sbisà (mandante)

**COORDINAMENTO:**

**PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA :**

**PROGETTAZIONE IMPIANTISTICA:**

**PROGETTAZIONE VIABILISTICA:**

**COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:**

Dott. Arch. Fernando RUSSO

Dott. Arch. Fernando RUSSO  
Dott. Arch. Riccardo RUSSO  
Dott. Arch. Luigi FALBO  
Dott. Arch. Andrea PAONE  
Dott. Arch. Rossella FERORELLI  
Dott. Arch. Stefania CAPPÀ  
Dott. Arch. Silvia SBISÀ  
Dott. Arch. Maria Giuseppina FIORIELLO

Dott. Ing. Geo SBLENDORIO

Dott. Ing. Stefano DAL SASSO  
Dott. Ing. Umberto GALLO

Dott. Arch. Riccardo RUSSO

**PROGETTO DEFINITIVO**

ELABORATO

Relazioni generali

Relazione paesaggistica



	DATA	NOME	FIRMA
REDATTO	06/11/2023		
VERIFICATO			
APPROVATO			
DATA	06/11/2023	CODICE BREVE	
SCALA	-	<b>Rel.Paesag.</b>	
CODICE ELABORATO			
CODICE FILE			

REVISIONE	DATA	AGGIORNAMENTI
Rev. 1		
Rev. 2		
Rev. 3		



**PROGETTO DEFINITIVO**

<b>1. PREMESSA</b>	<b>3</b>
<b>2. INQUADRAMENTO NORMATIVO</b>	<b>5</b>
<b>3. INQUADRAMENTO URBANISTICO</b>	<b>6</b>
<b>4. INQUADRAMENTO TERRITORIALE</b>	<b>9</b>
4.1 CORSO V. EMANUELE	9
4.2 VIA DATTOLI	10
4.3 AREA DA DESTINARE A PARCHEGGIO: VIA FIRENZE	11
4.4 AREA DA DESTINARE A PARCHEGGIO: VIA ALDO MORO	11
4.5 AREA DA DESTINARE A PARCHEGGIO: VIA MARINA VECCHIA	12
4.6 RICERCHE D'ARCHIVIO	12
<b>5. IL CONTESTO PAESAGGISTICO</b>	<b>15</b>
5.1 L'AMBITO PAESAGGISTICO "PUGLIA CENTRALE"	15
5.2 LA FIGURA TERRITORIALE "LA CONCA DI BARI E IL SISTEMA RADIALE DELLE LAME"	16
<b>6. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI</b>	<b>18</b>
6.1 CORSO V. EMANUELE	18
6.2 VIA DATTOLI	22
6.3 PARCHEGGI	22
<b>7. COERENZA DELL'INTERVENTO CON IL P.P.T.R.</b>	<b>24</b>
7.1 COERENZA CON GLI OBIETTIVI GENERALI DEL P.P.T.R.	25
7.2 COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA E TERRITORIALE D'AMBITO	26
<b>8. COMPATIBILITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI DEL P.P.T.R.</b>	<b>38</b>
8.1 CITTÀ CONSOLIDATA	38

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –  
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI  
E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO  
2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



**Finanziato  
dall'Unione europea**  
NextGenerationEU

**PROGETTO DEFINITIVO**

## **9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

**40**

R.T.P.

MANDATARIA: **arch. Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –  
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

### 1. PREMESSA

A seguito dell'aggiudicazione della procedura indetta dalla C.U.C. di Montedoro, in qualità di Centrale di Committenza, per conto del Comune di Triggiano, per l'appalto di servizi di architettura e ingegneria, per la progettazione definitiva, esecutiva e il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione dell'intervento denominato "Rigenerazione del sistema di spazi di corso Vittorio Emanuele, viale Aldo Moro, via Dattoli e alcuni spazi accessori direttamente connessi a tale direttrice" (C.I.G.: 9329509A5F, C.U.P.: J41G22000000001).

In data 21.01.2023, l'appalto è stato aggiudicato all' R.T.P. composto dai seguenti professionisti: arch. Fernando Russo, arch. Riccardo Russo, ing. Umberto Gallo, ing. Stefano Dal Sasso, ing. Geo Sblendorio, arch. Andrea Paone, arch. Stefania Cappa, arch. Rossella Ferorelli, arch. Luigi Falbo, arch. Maria Giuseppina Fioriello, arch. Silvia Sbisà. In data 24.02.2023, con protocollo n. 6808, il R.U.P. ing. Carlo Ronzino, ha effettuato la consegna, in via d'urgenza, del servizio di progettazione, ai sensi dell'art. 32, comma 8 del D.Lgs. 50/2016. L'importo lavori dell'intervento ammonta a € 3.912.000,00 complessivi. Il presente progetto trova copertura nell'ambito delle risorse individuate dal P.N.R.R. M5C2, investimento 2.2., verde metropolitano (paesaggio/forestazione/educazione ambientale/qualità della vita/carbon low).

In data 03.07.2023 e, successivamente, in data 19.07.2023, da parte del R.U.P. e dell'Amministrazione Comunale, sono stati organizzati due incontri di progettazione partecipata, presso la Casa della Cultura di Triggiano, con l'obiettivo di organizzare un confronto di idee e suggestioni tra i progettisti e la cittadinanza. In tale occasione, sono state presentate le soluzioni progettuali elaborate nei mesi precedenti, costituite da due ipotesi differenti relativamente alla riconfigurazione della mobilità veicolare su corso Vittorio Emanuele; in particolare, la prima ipotesi prevedeva di suddividere il corso in due tratti, con via Carbonara come limite di demarcazione, rendendo il primo tratto a senso unico di marcia e mantenendo, invece, il secondo a doppio senso. La seconda ipotesi, invece, prevedeva di rendere a senso unico l'intero tracciato di corso Vittorio Emanuele, favorendo la pedonalizzazione dello stesso.

La discussione e il confronto con l'Amministrazione e la cittadinanza ha portato all'individuazione di una sorta di compromesso che, da un lato, permette agevolmente di perseguire gli obiettivi alla base del progetto, legati alla pedonalizzazione e alla creazione della "greenway", e dall'altro, asseconda le necessità avanzate da parte della cittadinanza. L'assetto di compromesso, dunque, prevede la divisione di corso Vittorio Emanuele in due tratti, utilizzando via Faenza come limite di demarcazione e la trasformazione, solamente del tratto 1, in un unico senso di marcia. Tale assetto permetterebbe di migliorare la viabilità generale della città consolidata di Triggiano,

R.T.P.

MANDATARIA: arch. Fernando Russo

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI  
E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO  
2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G22000000001



**Finanziato  
dall'Unione europea**  
NextGenerationEU

#### PROGETTO DEFINITIVO

attraverso la ridefinizione dei sensi di marcia di alcune strade, come via F. Gioia, via Faenza e via Lanza, e il rafforzamento di viale Addison, una strada parallela al corso, a scorrimento veloce, con un'ampia sezione, che meglio riuscirebbe a reggere il traffico in ingresso e in uscita da Triggiano. Infine, negli incontri di progettazione partecipata, è stata sollevata anche la questione della sostenibilità del progetto di riqualificazione, giungendo alla proposta di aumentare la componente verde prevista, compatibilmente con la rete dei sottoservizi, e di prevedere l'inserimento di una pista ciclabile sul lato Sud del corso (in collegamento con quella presente nel progetto per viale Aldo Moro), da progettare come un percorso promiscuo, segnato da un semplice cambio di colore della pavimentazione.

R.T.P.

MANDATARIA: **arch. Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –  
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

### 2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

Con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul B.U.R.P. n. 40 del 23.03.2015, la Giunta Regionale ha approvato il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia (P.P.T.R.) adeguato al “Codice dei Beni Culturali” D.Lgs. 42/2004.

Ai fini del controllo preventivo in ordine al rispetto delle norme ed alla conformità degli interventi con gli obiettivi di tutela, l'art.89 “Strumenti di controllo preventivo” delle N.T.A. del P.P.T.R. disciplina i seguenti strumenti:

- l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del Codice, relativamente ai beni paesaggistici come individuati all'art. 38 co. 2 delle N.T.A. del P.P.T.R.
- l'accertamento di compatibilità paesaggistica, ossia quella procedura tesa ad acclarare la compatibilità con le norme e gli obiettivi del Piano degli interventi:
  - b.1) che comportino modifica dello stato dei luoghi negli ulteriori contesti come individuati nell'art. 38 co. 3.1 delle N.T.A. del P.P.T.R.;
  - b.2) che comportino rilevante trasformazione del paesaggio ovunque siano localizzate.

L'intervento di cui alla presente relazione rientra tra gli interventi che comportano modificazione dello stato dei luoghi sui beni paesaggistici e pertanto resta subordinato all'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 90 “Autorizzazione Paesaggistica” delle N.T.A. del P.P.T.R.

Al fine del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, l'Amministrazione competente verifica la conformità e la compatibilità dell'intervento rispetto alle disposizioni normative del P.P.T.R., ivi comprese quelle di cui all'art. 37 delle N.T.A. del P.P.T.R. “Individuazione degli obiettivi di qualità ed alla specifica disciplina di cui all'art. 140, comma 2, del Codice.

Sull'istanza di autorizzazione paesaggistica si pronuncia la Commissione Locale per il Paesaggio, su delega della Regione, dopo avere acquisito il parere vincolante del soprintendente in relazione agli interventi da eseguirsi su immobili ed aree sottoposti a tutela dalla legge. Il parere del soprintendente assume natura obbligatoria non vincolante ed è reso nel rispetto delle previsioni e delle prescrizioni del piano paesaggistico, entro il termine di quarantacinque giorni dalla ricezione degli atti, decorsi i quali l'amministrazione competente provvede sulla domanda di autorizzazione.

La presente relazione paesaggistica è redatta ai sensi degli artt. 90 (“Autorizzazione paesaggistica”) e 92 (“Documentazione e contenuto della relazione paesaggistica”) delle N.T.A. del P.P.T.R. approvato. In attesa dell'emanazione del regolamento regionale relativo alle modalità di redazione della Relazione Paesaggistica la stessa è redatta secondo quanto disposto dall'allegato al D.P.C.M. 12.12.2005.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



**PROGETTO DEFINITIVO**

### 3. INQUADRAMENTO URBANISTICO

Il Piano Regolatore Generale approvato ai sensi dell'art. 16 della L.R. n. 56/80 con Determinazione di Giunta Regionale n. 480 del 13.04.2007 è lo strumento di pianificazione vigente nel territorio comunale di Triggiano.

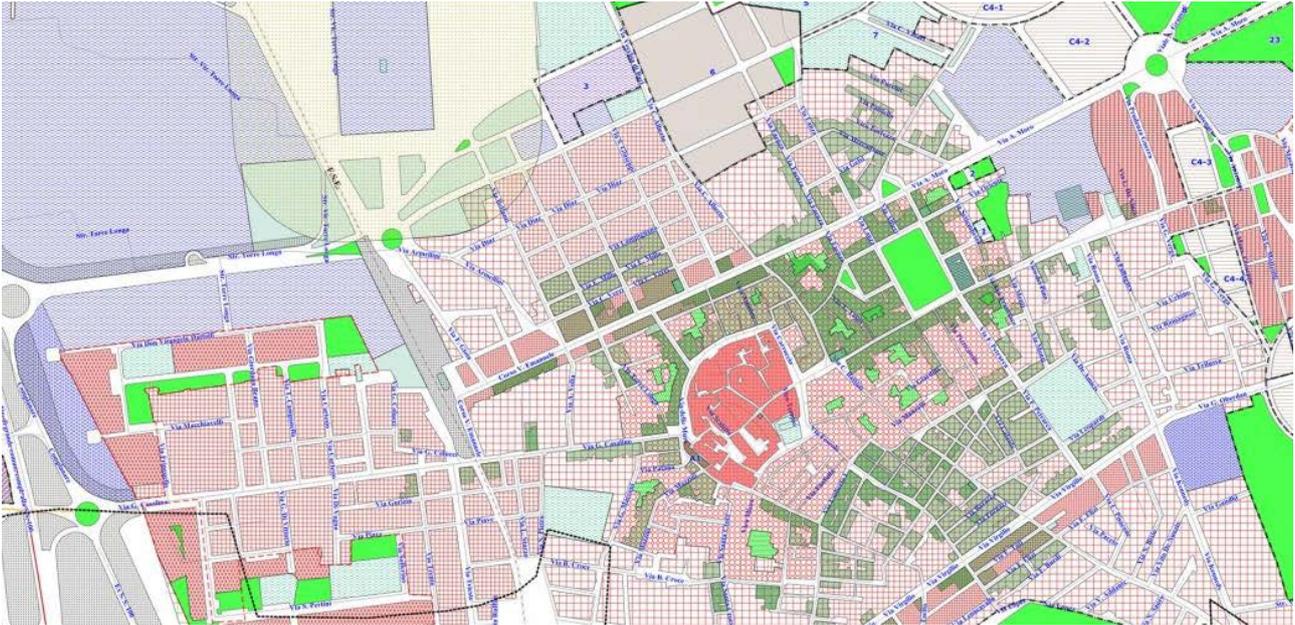


Figura 1 – Piano Regolatore Generale del Comune di Triggiano

Considerando la lunghezza del tracciato e il ruolo principale nell'armatura viaria del Comune di Triggiano, corso Vittorio Emanuele è lambito da numerose Z.T.O. Il P.R.G. individua e perimetra i bordi dell'area di progetto prevalentemente come “Zona di interesse ambientale ed architettonico A2”, “Zona di completamento B”, “Zone di espansione C” e “Zone per attrezzature F”.

La “Zona di interesse ambientale ed architettonico A2” è conformata prevalentemente da edifici tipici e peculiari della tradizione storica e architettonica di Triggiano. Pertanto con la finalità di consentire sia il rispetto dimensionale dei rapporti altimetrici tra questa edilizia ed il contiguo Centro Storico, sia per perpetuare il loro alto significato culturale, gli interventi costruttivi devono essere finalizzati al miglioramento delle qualità abitative ed igieniche anche degli spazi interni delle fabbriche esistenti. In questa zona sussiste l'obbligo di mantenere inalterate le facciate esterne e quelle prospicienti gli spazi interni, nonché devono rimanere integri i cortili, gli androni, i loggiati, le coperture, le strutture portanti e le volte, la sagomatura e la volumetria degli ambienti interni. Nell'area di progetto tali zone si distribuiscono lungo il lato sud del corso a partire da via C. Alberto fino a via L. Settembrini.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

La “Zona di completamento B1” sono zone caratterizzate da tipologie edilizie realizzate tra la metà del 1800 ed i primi decenni del 1900 pertanto di interesse ambientale ed architettonico. È consentito l'intervento edilizio diretto oppure l'intervento urbanistico esecutivo e devono essere rispettati un Indice di fabbricabilità fondiaria di 5mc/mq, un rapporto di copertura del 70% e un'altezza massima di 10,50 m più attico. Nell'area di progetto le Zone B1 corrispondono agli isolati che costituiscono il fronte nord e sud da viale della Stazione a via C. Alberto.

La “Zona di completamento B2” corrisponde ai tessuti urbani formalizzati su maglie ortogonali. Su queste superfici è consentito l'intervento edilizio diretto, oppure l'intervento urbanistico e devono essere rispettati un Indice di fabbricabilità fondiaria di 5mc/mq, un rapporto di copertura del 70% e un'altezza massima di 10,50 m più attico. Nell'area di progetto l'isolato del fronte nord di corso Vittorio Emanuele e in particolare quello tra via Faenza e via Lanza è individuato come Zona B2.

La “Zona di completamento B4” coincide con le zone edificate ed in corso di edificazione con andamento intensivo. Su queste superfici è consentito l'intervento edilizio diretto, oppure l'intervento urbanistico e devono essere rispettati un Indice di fabbricabilità fondiaria di 5mc/mq, un rapporto di copertura del 60% e un'altezza massima di 14,50 m più attico. Nell'area di progetto le zone B4 si localizzano prevalentemente a nord di corso Vittorio Emanuele da via C. Alberto a via Guerra Prudenza Giannuzzi.

La “Zona di espansione residenziale C2” sono zone a carattere semintensivo rivenienti dal P. d. F. per le quali l'intervento edilizio è subordinato alla redazione di Piani Particolareggiati o Piani di Lottizzazioni e nelle quali sono consentite le destinazioni specifiche mista abitazioni-terziario. Su queste superfici devono essere rispettati un Indice di fabbricabilità fondiaria di 1,25mc/mq (di cui 1,00 mc destinati alla residenza e 0.25 mc al terziario), un rapporto di copertura del 50% e un'altezza massima di 12,00 m. La zona C2 corrisponde all'area di sosta di via Firenze.

Tra le zone dal carattere prevalentemente residenziale trovano spazio le zone F destinate alle attrezzature. Le zone definite “Verde di quartiere”, individuate in piazza Papa Giovanni XXIII e in due frammenti a sud di viale Aldo Moro, sono di uso e proprietà pubbliche e devono essere destinate a parco, gioco e sport. Sulle superfici di proprietà pubblica deve essere curata la sussistenza delle alberature esistenti e la posa in opera di nuove piante ed inoltre è consentita la realizzazione di:

- 1) piazze e zone alberate;
- 2) impianti sportivi per allenamenti;
- 3) attrezzature per il gioco;
- 4) costruzioni provvisorie da adibire a bar e ristoro.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI  
E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO  
2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G22000000001



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU

#### PROGETTO DEFINITIVO

Su queste superfici il P.R.G. si attua per intervento diretto per le aree di proprietà pubblica, (osservando un indice di fabbricabilità fondiaria di 0,05 mc/mq, un'altezza massima dei fabbricati di 5,00 m salvo impianti speciali e un rapporto di copertura del 2% dell'area) mentre per le aree di proprietà privata è necessaria la redazione di un Piano Attuativo esteso all'intera area omogeneamente tipizzata.

Le due macro isole delle “*attrezzature sanitarie ed ospedaliere*” occupano a nord e a sud la parte finale del tracciato di progetto. Mentre l'area individuata per la realizzazione della sosta di via Marina Vecchia è definita da P.R.G. come “*Superfici destinate a parcheggio*” e quindi tra le aree di cui all'Art.3 del D.M. 2/4/68 che possono essere di proprietà pubblica o privata, ma comunque di uso pubblico e inedificabili.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –  
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

### 4. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area di intervento si inserisce nel contesto urbano della città di Triggiano, più precisamente, nella zona appartenente alla città consolidata, fuori dalle mura del centro storico. Corso Vittorio Emanuele, dunque, costituisce un principale asse urbano che collega la stazione ferroviaria ad Ovest (negli ultimi anni, le Ferrovie del Sud Est hanno avviato l'interramento dei binari con il conseguente recupero degli spazi in superficie, per consentire la connessione tra i quartieri periferici e le aree più centrali della città), con le aree ad Est della città (una delle quali, ospitanti la struttura ospedaliera) e lambisce il centro storico e la sua prima espansione, sino ai quartieri residenziali sorti nei primi anni del Novecento.

#### 4.1 Corso V. Emanuele

In quanto primo asse di impianto fuori delle mura del centro storico, corso Vittorio Emanuele risulta, gerarchicamente, il primo elemento connettivo e l'asse viario con la sezione più ampia all'interno del contesto consolidato della città. Il ruolo di principale arteria stradale rivestito dal corso ha portato ad una progressiva appropriazione della sede stradale, da parte dei veicoli, con la necessità di destinare numerosi spazi di sosta che, spesso, invadono le aree pedonali e di rendere la carreggiata a due corsie. Da un punto di vista tecnico, corso Vittorio Emanuele presenta la configurazione di una strada urbana di quartiere o locale, riconducibile alla categoria E ed F del D.Lgs 285/92, "Codice della Strada" e al D.M. 5/11/2011, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". Presenta una sezione media di 13 m circa, con una corsia per senso di marcia ed una fascia per la sosta in linea. Nella configurazione attuale, il sistema viario costituito da corso Vittorio Emanuele e viale Aldo Moro consente il transito degli autoveicoli con doppio senso di marcia su tutta la sua estensione. Il restringimento della sezione stradale, nell'area occidentale, verso la stazione e il suo dilatarsi nell'area orientale, in prossimità dell'ospedale, determinano situazioni di criticità, legati ad una forte contrazione degli spazi pedonali e ad un aumento della velocità di percorrenza. Le aree pedonali sono unicamente collocate sui marciapiedi in quota e presentano un'ampiezza di circa 1,30 m. In prossimità degli attraversamenti stradali, sono presenti dispositivi per il superamento delle barriere architettoniche, alcune alberature di recente piantumazione, segnaletica verticale e pali per l'illuminazione pubblica.



## PROGETTO DEFINITIVO



*Figura 2 – Configurazione attuale di corso Vittorio Emanuele*

### 4.2 Via Dattoli

Per quanto concerne via Dattoli, la sezione stradale è stata recentemente riconfigurata, attraverso l'inserimento di una pista ciclabile, a doppio senso di marcia, che costeggia l'accesso agli istituti scolastici. L'asse stradale ha inizio dal Parco Caduti di Nassyria, ad Ovest e termina, ad Est in corrispondenza di via Casalino, dove era presente il passaggio a livello, rimosso in seguito all'interramento del fascio ferroviario. Da un punto di vista tecnico, via Dattoli si configura come una strada locale, riconducibile alla categoria F del D.Lgs 285/92, "Codice della Strada" e al D.M. 5/11/2011, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". Presenta una sezione media di 5,30 m, con un'unica corsia di marcia ed una fascia per la sosta in linea. Le aree pedonali sono unicamente collocate sui marciapiedi in quota, presentano un'ampiezza di 3 m ed ospitano una mobilità promiscua, pedonale e ciclabile a doppio senso. In prossimità degli attraversamenti stradali, sono presenti dispositivi per il superamento delle barriere architettoniche, quali ampie rampe.



*Figura 3 – Configurazione attuale di via Dattoli*

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

### 4.3 Area da destinare a parcheggio: via Firenze

L'area in oggetto è sita a Nord di corso Vittorio Emanuele, delimitata da via Carlo Alberto ad Ovest e via Faenza ad Est, sulla quale si innesta via Firenze, da cui prende l'area stessa prende il nome. Si configura come una superficie ineditata ed inutilizzata.

Cinta su due lati da muretti alti oppure muretti bassi con ringhiera metallica sovrapposta, al suo interno ospita semplicemente vegetazione arborea non curata ed erba incolta e spontanea.



Figura 4 – Configurazione attuale dell'area da destinare a parcheggio in via Firenze

### 4.4 Area da destinare a parcheggio: via Aldo Moro

L'area in oggetto è sita anch'essa a Nord di corso Vittorio Emanuele, delimitata dall'ospedale Fallacara ad Est (e dalle sue aree di pertinenza), da edilizia residenziale ad Ovest, che affaccia su vicolo Fortezza, da viale Aldo Moro e da via Marina Vecchia a Nord. Si configura come una superficie ineditata ed inutilizzata.

Delimitata ad Ovest e a Sud da un muro alto di confine e ad Est da un muretto basso con una ringhiera metallica sovrapposta, al suo interno si mostra come una superficie in terra battuta, utilizzata esclusivamente per parcheggi non regolamentati.



## PROGETTO DEFINITIVO



Figura 5 – Configurazione attuale dell'area da destinare a parcheggio in via Aldo Moro

### 4.5 Area da destinare a parcheggio: Via Marina Vecchia

L'area in oggetto è sita anch'essa a Nord di corso Vittorio Emanuele, delimitata da via Marina Vecchia a Nord e dalla struttura ospedaliera, con le sue aree di pertinenza, a Sud. Si configura come una superficie ineditata ed inutilizzata.

Delimitata ad Ovest da un muro alto di confine e a Sud da un muretto basso con una ringhiera metallica sovrapposta, di mostra come una superficie in terra battuta, con una fascia di vegetazione arbustiva spontanea, utilizzata unicamente per parcheggi non regolamentati.



Figura 6 – Configurazione attuale dell'area da destinare a parcheggio in via Marina Vecchia

### 4.6 Ricerche d'archivio

La progettazione dell'intervento per la riqualificazione di corso Vittorio Emanuele è stata preceduta da una ricerca archivistica, svolta con l'obiettivo di ricostruire le vicende storiche dell'area di interesse e visionarne gli spazi, ai fini di un'adeguata conoscenza materica e costruttiva.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

Dall'analisi delle foto storiche e dal loro confronto con lo stato attuale di corso Vittorio Emanuele, sono emersi alcuni elementi che hanno caratterizzato l'arteria stradale, sin dai primi anni del Novecento. Innanzitutto, emerge come corso Vittorio Emanuele sia sempre stato contraddistinto da un'articolazione molto semplice della sezione stradale, costituita da marciapiedi molto larghi, da un'ampia fascia carrabile, ad un unico senso di marcia, con parcheggi a raso, paralleli ed esterni ai marciapiedi, senza sporgenze o rientranze di quest'ultimi. In questa configurazione stradale semplice e lineare dal punto di vista compositivo, si inseriscono delle alberature, sporadiche in alcuni punti, che si susseguono con un ritmo costante, definendo una sorta di "buffer" di protezione e mediazione tra lo spazio pedonale e quello carrabile. La componente verde, dunque, seppur sottoforma di singole alberature piantumate in piccole aiuole circolari, ha, da subito, caratterizzato corso Vittorio Emanuele, sottolineando la scansione spaziale della sezione stradale e donandogli una veste moderna, per l'epoca, di ispirazione quasi europea, sulla scia dei boulevard francesi, contestualizzati alla tradizione costruttiva e materica italiana e pugliese (fig. 9 e 12).

Ulteriori elementi peculiari che emergono dall'analisi fotografica riguardano prettamente l'ambito materico-costruttivo. Nello specifico, l'area pedonale, i marciapiedi, erano realizzati interamente in pietra, secondo i costumi dell'epoca, con un basolato di colore chiaro, interrotto soltanto in prossimità delle alberature e del loro sedime di piantumazione circolare (fig.10,11 e 12); inoltre, anche il cordolo risulta essere lapideo, della stessa tipologia di quello attualmente presente su corso Vittorio Emanuele. La carreggiata, invece, è caratterizzata da un trattamento omogeneo della superficie, probabilmente realizzata in terra battuta, di colore chiaro, ed è definita da una fascia marcapiano in basole lapidee (presumibilmente le stesse dei marciapiedi), presente su entrambe le estremità (fig. 11 e 12); tale fascia marcapiano, seppur in forme e materiali diversi, è ancora riconoscibile su diversi tratti del corso (nel tratto dalla stazione a via A. Volta vi è una fascia in masselli autobloccanti grigi, mentre nel tratto successivo, fino a via Faenza, vi sono dei veri e propri elementi lapidei che rievocano, sotto un aspetto compositivo e tipologico, il basolato di inizio Novecento).

In conclusione, le caratteristiche che emergono dall'analisi fotografica e che potrebbero essere considerate di maggiore impatto visivo e compositivo, riguardano la presenza del "buffer verde", da intendere come la fascia ospitante le alberature che funge da filtro rispetto alla carreggiata, e il trattamento superficiale dell'area pedonale e di quella carrabile: discontinuo nel primo caso ed uniforme nel secondo. Da tali considerazioni muove il progetto di riqualificazione del corso, con l'obiettivo di dare una nuova configurazione spaziale alla strada che possa rievocarne l'immagine storica fissa nella memoria dei cittadini più anziani. Una rievocazione da non confondere con una

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –  
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU

### PROGETTO DEFINITIVO

rigida reintegrazione dell'immagine, piuttosto da intendere come un'interpretazione del passato in chiave contemporanea, con scelte progettuali e materiche più sostenibili e facilmente fruibili ed accessibili.



Figura 7 – Corso V. Emanuele in una cartolina d'epoca



Figura 8 – Chiesa di S. Giuseppe, su corso V. Emanuele



Figura 9 – Corso Vittorio Emanuele in foto storiche



R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

### 5. IL CONTESTO PAESAGGISTICO

#### 5.1 L'ambito paesaggistico "Puglia centrale"

L'ambito della Puglia Centrale è caratterizzato dalla prevalenza di una matrice olivetata che si spinge fino ai piedi dell'altopiano murgiano. La delimitazione dell'ambito si è attestata principalmente lungo gli elementi morfologici costituiti dalla linea di costa e dal gradino murgiano nord-orientale, individuabile nella fascia altimetrica, compresa tra i 350 e i 375 metri slm, in cui si ha un infittimento delle curve di livello e un aumento delle pendenze.

Questa fascia rappresenta la linea di demarcazione tra il paesaggio della Puglia centrale e quello dell'Alta Murgia sia da un punto di vista dell'uso del suolo (tra la matrice olivetata e il fronte di boschi e pascoli che anticipa l'altopiano murgiano), sia della struttura insediativa (tra il sistema dei centri corrispondenti della costa barese e il vuoto insediativo delle Murge). A sud e ad ovest, a causa della mancanza di delimitazioni morfologiche evidenti, sono stati considerati prevalentemente i confini comunali. Il perimetro che delimita l'ambito segue, a Nord-Ovest, i confini dei comuni della Valle dell'Ofanto (Canosa e parte del Comune di Barletta, includendo l'insediamento), a Sud-Ovest, la viabilità interpodereale che delimita i boschi e i pascoli del costone murgiano orientale, a Sud e Sud-Est, i confini del Comune di Gioia del Colle e quelli della Valle d'Itria, a Nord-Est la linea di costa fino alla foce dell'Ofanto.

L'ambito della Puglia centrale è contraddistinto da due differenti sistemi insediativi di lunga durata: il primo, a Nord, fortemente polarizzato e attestato su un pianoro inclinato che collega l'alta Murgia alla linea di costa; il secondo, a Sud, caratterizzato da una struttura radiale che vede al suo centro la città di Bari.

Da Nord verso Sud, le lame tagliano trasversalmente il pianoro, articolandolo altimetricamente e definendo un ritmo riconoscibile sia sulla costa che nell'entroterra tra centri urbani e solchi carsici dai quali l'insediamento storico prende le distanze.

Nella conca barese il sistema delle lame diventa radiale e assume il ruolo di limite e di vuoto rispetto al sistema insediativo dei centri di prima e seconda corona, disposti ad anfiteatro intorno alla città di Bari.

La polarizzazione urbana e la rete viaria, riconoscibili come invarianti territoriali di lungo periodo, si presentano a tutt'oggi come gli elementi strutturanti l'ambito della Puglia Centrale. I processi di antropizzazione di lunga durata alla scala d'ambito hanno privilegiato la direttrice costiera, con le grandi infrastrutture che tagliano il territorio per fasce parallele alla costa: tra quest'ultima e la



## PROGETTO DEFINITIVO

SS16, tra SS16 e ferrovia, tra ferrovia e SS 16 bis, tra SS16 bis e autostrada, tra autostrada e SS 96 -98.

La dominante agricola della maglia olivetata risulta ancor oggi strutturante e caratterizzante l'intero ambito. Interruzioni e cesure alla matrice olivetata si riconoscono in prossimità delle grandi infrastrutture ed intorno ai centri urbani, dove le tensioni e le attese sui suoli in prossimità del margine urbano creano condizioni di promiscuità tra costruito e spazio agricolo alterando il rapporto storico tra città e campagna.

### 5.2 La figura territoriale “La conca di Bari e il sistema radiale delle lame”

La figura territoriale è caratterizzata fortemente dal ruolo della città di Bari, collocata sul mare al centro di una conca: è un sistema insediativo di lunga durata, caratterizzato da una struttura radiale. Sull'antico sistema insediativo che articolava la costa adriatica, composto da una teoria di città-porto di una dimensione ragguardevole e con scarsa gerarchia, si è innestato il fenomeno della crescita della città capoluogo. Oggi l'area metropolitana si sviluppa lungo questa struttura radiale che organizza le relazioni tra il centro più importante e le città disposte a prima e a seconda corona, con alcune pendici di penetrazione che si sviluppano verso l'altopiano murgiano.

Questa figura territoriale è strutturata sulla successione delle gradonate dei terrazzamenti marini alle quale si sovrappone la struttura radiale del sistema delle lame, che ordina, limita e separa il sistema insediativo.

Questo sistema di lame riveste un'importanza strutturale anche dal punto di vista ecologico, con gli alvei caratterizzati dalla presenza di vegetazione spontanea, in un contesto da sempre intensamente coltivato. La bonifica di ampie superfici sulla costa ha permesso in passato l'espansione urbana e l'incremento delle superfici agricole coltivate, cancellando pressoché totalmente i caratteri naturalistici.

Tutti i corsi d'acqua che confluiscono a raggiera verso la costa hanno origine sulle alture dell'altopiano murgiano e entro la conca di Bari formano una superficie a ventaglio in corrispondenza dell'abitato. Questa rete, osservandola da nord verso sud, costituita dalla Lama Balice, Lama Lamasinata, Lama Picone, Lama Montrone, Lama Valenzano, Lama San Giorgio.

Il modello insediativo presenta i centri disposti a corona e distribuiti in base alle precise traiettorie corrispondenti ai percorsi delle lame.

In particolare si distingue una prima corona di insediamenti che si sono sviluppati a partire dagli antichi casali intorno a Bari ed una seconda corona costituita da borghi a vocazione rurale capisaldi dell'entroterra olivato dell'entroterra barese. Un fitto sistema insediativo minore composto

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



#### PROGETTO DEFINITIVO

da masserie si colloca lungo le lame con una disposizione funzionale al completo presidio territoriale, dal mare fino ai territori più interni. Una diffusa presenza di ville suburbane si ritrova intorno alla città di Bari sia in direzione sud verso Torre a Mare, sia a nord verso il centro di Santo Spirito. L'oliveto coltivato in modo intensivo occupa i terreni agricoli più esterni della corona mentre, avvicinandosi all'area urbana il paesaggio rurale assume le caratteristiche del mosaico agrario periurbano e penetra nella città lungo le lame. A sud di Bari l'oliveto lascia il posto alla coltivazione a tendone dell'uva da tavola.

Le trasformazioni in atto riguardano l'alterazione e la compromissione dei profili morfologici dei terrazzi marini, attraverso la coltivazione di cave e la costruzione di impianti tecnologici.

L'occupazione antropica e i frequenti interventi di regimazione dei flussi torrentizi (costruzione di dighe, infrastrutture, artificializzazione di alcuni tratti) hanno alterato i profili e le dinamiche idrauliche ed ecologiche delle lame, e hanno spesso compromesso il pregio paesaggistico e la riconoscibilità della figura territoriale. Sulla costa si assiste ad una forte artificializzazione (moli, porti turistici, strutture per la balneazione, ecc...), e ad una spinta urbanizzazione dei litorali che ha concorso a aggravare i fenomeni di erosione costiera.

Per quanto riguarda il mosaico agrario, si assiste ad una eccessiva semplificazione, specie dei mosaici periurbani a vantaggio dell'espansione urbana di Bari e dei centri della prima corona. Il paesaggio rurale presenta un alto grado di alterazione dei suoi connotati tradizionali per l'uso di tecniche intensive di coltivazione dell'uva dal tavolo, quali il tendone coperto con film di plastica. Fenomeni di abbandono si possono trovare nella fascia pedemurgiana, dove le componenti seminaturali caratterizzano i mosaici agricoli.

La leggibilità della struttura radiale del sistema insediativo è fortemente compromessa dalla tangenziale di Bari e dalle piattaforme produttive e commerciali sviluppatasi lungo i tracciati infrastrutturali radiali: questi elementi interrompono il sistema di strade che si sviluppano a ventaglio verso i centri di prima e seconda corona.

Le espansioni residenziali e la costruzione di piattaforme produttive e commerciali sono state localizzate lungo le principali direttrici storiche.

Si assiste ad una alterazione dell'integrità dei caratteri morfologici e funzionali delle masserie storiche, con dinamiche di parcellizzazione del fondo, aggiunta di corpi edilizi incongrui, demolizioni. Si assiste anche ad un abbandono e progressivo deterioramento dell'edilizia rurale storica e degli spazi di pertinenza, spesso inglobati e isolati all'interno dell'espansione urbana di Bari.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –  
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

### 6. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

L'intervento è incentrato sulla riqualificazione diffusa degli spazi aperti, quali strade e piazze, della città di consolidamento che si sviluppa appena fuori delle mura del centro storico.

Il progetto consiste, sinteticamente, nella riconfigurazione della sede stradale e dei marciapiedi esistenti lungo l'importante asse viario di corso Vittorio Emanuele, nella riconfigurazione della sua viabilità, nella creazione di nuovi parcheggi satellitari rispetto al corso stesso e nella piantumazione di nuove alberature su via Dattoli.

Il progetto di riqualificazione e recupero urbano interessa i seguenti ambiti cittadini:

- Corso Vittorio Emanuele
- Via Dattoli
- Parcheggio in via Firenze
- Parcheggio in via Aldo Moro
- Parcheggio in via Marina Vecchia

Di seguito si descrivono **in forma sintetica gli interventi previsti**. Per una descrizione più puntuale si rimanda agli elaborati del progetto definitivo.

#### 6.1 Corso V. Emanuele

Il progetto di riqualificazione di Corso Vittorio Emanuele si pone strettamente in continuità con gli strumenti di pianificazione precedentemente citati, quali il P.U.M.S., e con le prescrizioni contenute all'interno del P.F.T.E., approvato dall'Amministrazione Comunale nel Marzo 2022. I temi ripresi da quest'ultimo riguardano la creazione di nuovi spazi pubblici, ad uso pedonale, l'implementazione della componente verde, con l'obiettivo di creare una "greenway", una vera e propria infrastruttura verde, elemento progettuale che accomuna e lega tra loro il corso, via Dattoli e le aree, ad ora in disuso, individuate per la realizzazione di nuovi parcheggi pubblici, per via della loro vicinanza al corso (si stima un tempo di percorrenza di cinque minuti a piedi).

Il progetto comporta, in primis, una ridefinizione dei limiti del tratto 1 e del tratto 2, definiti sulla base del tipo di mobilità consentita: senso unico di marcia nel primo caso (da viale Stazione a via Faenza) e doppio senso di marcia nel secondo (da via Faenza a viale Aldo Moro); in secundis, vi è, come intervento collaterale, la riconfigurazione della viabilità anche lungo le strade limitrofe, che comporta un cambio del senso di marcia su via F. Gioia, via Faenza e via Lanza, con il macro obiettivo ultimo di creare un collegamento diretto con viale Addison, un'arteria stradale a scorrimento veloce parallela al corso, con una sezione molto ampia, che, proprio per queste motivazioni, si presta maggiormente a divenire una delle principali strade di collegamento e

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

scorrimento della città e ad accogliere il traffico in ingresso ed uscita dalla città di Triggiano, quasi sostituendosi a corso Vittorio Emanuele, che, trasformandosi in zona 30, non potrà più reggere ingenti volumi di traffico.

Il progetto si pone in continuità con gli esiti della ricerca archivistica e del confronto tra le foto storiche rintracciate nelle collezioni private e la configurazione attuale del corso, perseguendo l'obiettivo di **richiamare la memoria e l'immagine storica dell'arteria stradale** in questione, conferendole, naturalmente, una chiave di lettura nuova e moderna.

Entrando nel merito del progetto architettonico del tratto 1 di corso Vittorio Emanuele, i temi fondamentali riguardano, innanzitutto, l'inserimento della componente verde, elemento cardine nella riqualificazione del corso e degli spazi accessori ad esso connessi, l'implementazione e la conseguente ridefinizione dello spazio pubblico, migliorandone anche la fruibilità e l'accessibilità.

Per quanto concerne lo spazio pedonale, il progetto si pone l'obiettivo di implementare quest'ultimo, ridefinendo la spazialità del corso e creando dei veri e propri spazi pubblici, ad ora assenti che permettano di sopperire ad una presenza di veicoli sul corso, preponderante rispetto a quella pedonale. Tale obiettivo viene perseguito mediante **l'allargamento dei marciapiedi** con la conseguente creazione di bulb-out, in prossimità degli angoli, possibile anche grazie alla riconfigurazione dell'assetto della mobilità carrabile con l'introduzione del senso unico di marcia.

La sezione stradale del corso è stata, dunque, ripensata in modo tale che **in prossimità degli edifici di particolare rilevanza storico-culturale e/o architettonica, si verifichi l'allargamento del marciapiede**, che occupa interamente gli angoli di ciascun isolato, con un raggio di curvatura pari a 3,50 m, che si allarga sino a 5 m, in modo da garantire un agevole passaggio dei mezzi di soccorso in prossimità degli incroci particolarmente trafficati, tra il corso e le diramazioni gerarchicamente più importanti (si tratta di via F. Gioia, via padre A. da Triggiano, via Vomero, via Carbonara, via Carlo Alberto); in maniera alternata, si collocano le aree di sosta, pensate come una fila di parcheggi in linea, di larghezza pari a 2 m (è possibile andare in deroga rispetto alla dimensione standard di 2,50 m, prescritta nelle normative, in quanto vi è una carreggiata molto ampia da 4 m ed uno spazio pedonale altrettanto largo), parallele rispetto ai marciapiedi, la cui larghezza, in questi punti, si riduce a 2,50 m, garantendo sempre lo spazio minimo necessario per il passaggio di un disabile (la normativa prescrive un passaggio di almeno 1,20 m).

Lo spazio pubblico pedonale è stato progettato in chiave moderna ed innovativa, in modo tale che potesse ospitare funzioni differenti, garantendo sempre una **flessibilità degli spazi**, senza individuare, rigidamente, delle fasce con specifici usi. Gli usi ipotizzati sono legati al passeggio, sia a piedi, sia in bici (è stato previsto, infatti, una porzione di marciapiede, individuata da un

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

semplice cambio di colore nella pavimentazione posta sul lato Sud, da dedicare potenzialmente alle biciclette dando continuità di flusso con quella già presente per viale Aldo Moro), alla sosta (con una previsione di disposizione di panchine ed arredo urbano) e al ristoro, laddove sorgono bar e locali di ristorazione.

Elemento cardine nel progetto di riqualificazione di corso Vittorio Emanuele, come precedentemente accennato, è la componente verde, pensata e progettata in modo tale da poter creare una vera e propria infrastruttura verde, la **“greenway”** per l'appunto, che potesse fungere da collante tra due importanti nuovi nodi per la città di Triggiano: parco San Lorenzo ad Est e parco Caduti di Nassyria ad Ovest. Scendendo nel dettaglio, dal punto di vista compositivo, il progetto del verde riprende l'analisi fotografica svolta preliminarmente, durante la fase di ricerca archivistica, da cui emerge come, sin da inizio Novecento, il verde ha caratterizzato corso Vittorio Emanuele, fungendo da **filtro tra la parte carrabile e quella pedonale**. Si è, dunque, pensato di riproporre tale concetto, quello del “buffer”, conferendogli una veste differente, più contemporanea rispetto alla basilare piantumazione di essenze arboree secondo un ritmo costante. In un **nuovo rapporto tra minerale e naturale** si è ridefinita una gerarchia di spazi e forme: la componente “dura” delle pavimentazioni pedonali e carrabili sono caratterizzate da forme più rigide e geometriche, proprie delle infrastrutture stradali, mentre la componente “soft” delle aiuole verdi si contrappone con forme sinuose e mistilinee. Il “buffer” verde si articola, quindi, in una serie di aiuole disposte sulla base del medesimo schema concettuale dello spazio pedonale, in prossimità degli edifici storici o di interesse storico-architettonico e dei servizi di ristorazione, laddove vi sono i bulb-out. Le aiuole si configurano con geometrie morbide e sviluppi curvilinei e creano rientranze concave, ospitanti elementi di arredo urbano, ed oggetti convessi, in relazione con le facciate urbane per conferirgli maggior “respiro” e dare la possibilità di apprezzarle maggiormente anche dalla strada. L'andamento sinuoso della componente verde si pone in netto contrasto con le geometrie rettilinee e rigide dei marciapiedi, in un rapporto di complementarità e incastro tra i due spazi. Inoltre, la morbidezza delle aiuole (sottolineata dalle essenze vegetazionali) crea un effetto ottico, una sorta di “finta chicane” tale per cui l'automobilista che percorrerà il corso percepirà, idealmente, la presenza di tali curve lungo l'asse stradale e sarà portato a rallentare, incentivato anche dal trovarsi in una zona 30. Al contrario, la disposizione di alberature in successione, con ritmo costante, sottolinea l'effetto ottico del viale alberato rettilineo che induce l'automobilista ad aumentare la propria velocità di percorrenza. Le alberature quindi non solo ridefiniscono un **“ritmo vegetale”** al Corso, ma al contempo definiscono dei **landmark urbani** in funzione delle gerarchie di flussi e importanza che ciascuna

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

strada perpendicolare al Corso possiede. Infatti alcune aiuole alberate sono poste a conclusione di un'arteria ortogonale al Corso e la presenza di alberature definisce percettivamente la presenza di tale arteria (si veda ad esempio la parte terminale tra via Gioia e il Corso).

Da un punto di vista vegetazionale, le aiuole avranno un carattere spontaneo, come se la campagna che circonda Triggiano entrasse in città, provando ad invadere lo spazio pubblico pedonale; pertanto, ospiteranno, principalmente, essenze arbustive basse o piante tappezzanti locali ed autoctone, tipiche della macchia mediterranea, come la lavanda, il mirto, il rosmarino. In maniera controllata, sulla base della posizione dei sottoservizi (posti abbastanza superficialmente, soprattutto la rete di fogna bianca) e della necessità di garantire visibilità agli incroci, nelle aiuole verranno piantumate anche essenze arboree, con tronchi esili, radici non troppo profonde ed una chioma ampia, in grado di garantire ombre, senza fungere da ostacolo coi propri rami e senza richiedere eccessiva manutenzione. Inoltre, si prevede la ripiantumazione, quando possibile, delle poche specie arboree attualmente esistenti, identificate come giovani lecci.

L'ultimo tema sviluppato dal progetto riguarda la **fruibilità e l'accessibilità dei nuovi spazi pedonali** di corso Vittorio Emanuele, da parte di tutti gli utenti fruitori, siano essi disabili visivi o motori, con difficoltà temporanee e non. L'accessibilità degli spazi pubblici è stata perseguita prestando accurata attenzione a elementi quali gli attraversamenti stradali, la disposizione dell'arredo urbano e la presenza di un **percorso tattile**, per segnalare ostacoli e salti di quota.

Infine, ultimo avvertimento adottato al fine di garantire la fruibilità e l'accessibilità della nuova configurazione di corso Vittorio Emanuele è relativo alla disposizione dell'arredo urbano. Elementi quali panchine, cestini per la spazzatura e rastrelliere, saranno disposti in una "fascia buffer", pensata idealmente come la prosecuzione dell'ingombro occupato dalle aiuole verdi, lungo il bordo esterno del marciapiede, ad un'altezza da terra tale da non rappresentare un ostacolo al passaggio di disabili motori e/o visivi.

Il progetto di riqualificazione del Corso, che per ragioni di semplificazione di lettura è stato suddiviso in due tratti in funzione della sezione stradale (tratto 1 unica corsia di marcia – tratto 2 doppio senso di marcia), prevede interventi suddivisi nelle seguenti categorie di opere:

1. demolizioni e rimozioni;
2. scavi e rinterri;
3. trasporti e smaltimenti;
4. impermeabilizzanti e tnt;
5. vespai, riempimenti e massetti;

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –  
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

6. pavimenti e rivestimenti;
7. opere a verde;
8. arredi urbani.

### 6.2 Via Dattoli

Per quanto concerne la riqualificazione di via Dattoli, il progetto prevede semplicemente la creazione di un'infrastruttura verde, costituita da alberature di media grandezza, disposte unicamente sul lato destro della strada, laddove sorge il marciapiede più ampio di nuova realizzazione, in grado di assicurare una continuità verde rispetto a corso Vittorio Emanuele e ai parcheggi satellitari, ombreggiatura ed assorbimento di CO<sub>2</sub>.

Si prevede pertanto la realizzazione di nuove aiuole che si incastonano tra i parcheggi. Tali aiuole sono realizzate mediante cordoli in cls.

### 6.3 Parcheggi

Il progetto di riqualificazione del sistema viario di corso Vittorio Emanuele, viale Aldo Moro e via Dattoli, coinvolge anche alcuni spazi accessori, disposti in maniera satellitare rispetto al sistema stesso, con l'obiettivo di trasformarli in aree adibite a parcheggio pubblico. Si tratta delle aree in via Aldo Moro, via Marina Vecchia e via Firenze, precedentemente descritte.

Il progetto delle aree a parcheggio si pone anch'esso in linea con la matrice ecologica delle prescrizioni del P.F.T.E., in modo da poter creare un'infrastruttura verde uniforme e continua con via Dattoli e corso Vittorio Emanuele.

L'intervento si basa su una volontà progettuale e paesaggistica ben chiara e definita: **porsi in collegamento con il paesaggio rurale circostante, richiamando la trama delle coltivazioni e dei fondi agricoli**. Tale volontà è perseguita tramite l'individuazione di una griglia modulare, dettata dalle misure standard di un parcheggio, sulla quale si basa l'intera organizzazione spaziale dei parcheggi. Tale griglia identifica gli stralli per la sosta dei veicoli, le corsie di manovra e le aree pedonali, solitamente collocate in prossimità degli accessi alle aree per il parcheggio, in continuità con il marciapiede, pensate per la sosta dei pedoni ed il loro ristoro. Ogni strallo presenta una pavimentazione di colore differente: è proprio questa differenziazione a richiamare la **"texture paesaggistica"** che caratterizza i territori agricoli. Nello specifico, la pavimentazione carrabile è costituita da un elemento grigliato in materiale riciclato, riempito fino a costipamento con ghiaia o granulati.

La matrice ecologica dell'intervento è, dunque, riscontrabile nella scelta delle pavimentazioni, pensate come costituite da materiali drenanti e permeabili, ma, anche, nella presenza della R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI  
E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO  
2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU

#### PROGETTO DEFINITIVO

componente verde, generalmente disposta lungo i bordi dei parcheggi, come filtro tra questi ultimi e le aree pedonali e/o residenziali circostanti.

Gli interventi generali sui parcheggi sono suddivisi nelle seguenti categorie di opere:

1. demolizioni e rimozioni;
2. scavi e rinterrì;
3. trasporti e smaltimenti;
4. vespai, riempimenti e massetti;
5. pavimenti e rivestimenti;
6. opere a verde;
7. arredi urbani.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –  
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

### 7. COERENZA DELL'INTERVENTO CON IL P.P.T.R.

L'obiettivo di sviluppo che si propone per la città di Triggiano colloca al centro il rafforzamento del settore economico e commerciale ed il miglioramento della vivibilità e della coesione sociale. Sostenere l'economia locale ed individuare nuove linee di sviluppo sostenibile, attraverso il riassetto di vie di transito strategiche, favorirebbe la valorizzazione del patrimonio architettonico e artistico esistente ed il rafforzamento del turismo culturale e religioso. La riqualificazione degli spazi pubblici, infatti, incidendo sulla qualità della vita degli abitanti e sul loro senso di appartenenza ai luoghi contribuirebbe a promuovere una maggiore coesione sociale e ad innescare dinamiche economiche durevoli e fortemente inclusive.

Per riqualificare il Corso si è proposta una strategia che operi sulla definizione di nuove centralità, creando nuove condizioni di urbanità condivisa. Il Corso diventerà non solo un semplice asse di transito, ma nuovo luogo urbano, ricco di potenzialità e contenuti, uno spazio della città in cui i percorsi pedonali e le piste ciclabili rendano diversa l'intera sezione stradale; un ambiente fisico dove le criticità sociali individuano, rispetto alla città, soluzioni dotate di forza e carattere. L'intervento chiave del progetto generale è la ridefinizione del nuovo asse urbano come elemento collettivo, che cambia radicalmente le proprie vestigia e che ricompono le diverse identità.

Il progetto di recupero e riqualificazione urbana definisce, quindi, una strategia di interventi volti sia alla ricucitura degli ambiti urbani coinvolti nel presente progetto sia al potenziamento della rete ecologica urbana, al fine di contenere gli effetti del cambiamento climatico, puntando alla creazione di una "greenway", un'infrastruttura verde di collegamento tra due poli importanti della città consolidata e di espansione di Triggiano, come Parco San Lorenzo, in fase di realizzazione, ad Est e Parco Caduti di Nassyria ad Ovest, che possa fungere anche da supporto alla valorizzazione dello spazio pubblico, elemento di coesione sociale e di sviluppo economico.

Il progetto identifica gli interventi lungo il principale asse di collegamento viario della città, ovvero, corso Vittorio Emanuele, e gli spazi accessori ad esso connessi. Nello specifico, l'intervento si estenderà sino a via Dattoli, posta ad Ovest della città, oltre i binari ferroviari e comprenderà alcune aree attualmente in disuso, da trasformare in parcheggi pubblici a supporto della riqualificazione del corso, come: l'area tra l'ospedale Fallacara e viale Aldo Moro, quella che affaccia su via Marina Vecchia e, infine, quella posta tra via Carlo Alberto e via Faenza, su cui si innesta via Firenze.

Il progetto di recupero urbano e di riqualificazione di corso Vittorio Emanuele comporterà, inoltre, una riconfigurazione della mobilità veicolare sia lungo il corso stesso sia lungo le arterie stradali secondarie di collegamento tra il corso, il centro storico e la zona di espansione della città. Tale

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

riconfigurazione fungerà da supporto al progetto di “suolo” e alla creazione di una “greenway”, rendendo il corso maggiormente a fruizione pedonale e sarà volta a rafforzare viale Addison, un’arteria stradale parallela all’area di intervento, a scorrimento veloce e con una sezione stradale tale da poter ospitare un ingente volume di traffico veicolare.

### 7.1 Coerenza con gli obiettivi generali del P.P.T.R.

Gli interventi previsti dal presente progetto perseguono, quindi, i seguenti obiettivi specifici:

OBIETTIVI SPECIFICI DEL PROGETTO	
<b>OB. A</b>	Miglioramento della vivibilità e della coesione sociale
<b>OB. B</b>	Valorizzazione del patrimonio architettonico e artistico esistente
<b>OB. C</b>	Riqualificazione degli spazi pubblici
<b>OB. D</b>	Potenziamento della rete ecologica urbana

Tabella 1 – Obiettivi specifici del progetto

Al fine di verificare la coerenza degli obiettivi del progetto con quelli generali del P.P.T.R. è stata utilizzata una **matrice** che consente di mettere in evidenza in quale misura **il complesso degli effetti potenziali del progetto siano coerenti con gli obiettivi assunti nella programmazione paesaggistica regionale**.

La simbologia utilizzata è la seguente:

	<b>Coerenza:</b> gli obiettivi sono coerenti tra di loro
	<b>Incoerenza:</b> gli obiettivi non sono coerenti tra di loro
	<b>Indifferenza:</b> non c'è una correlazione significativa tra gli obiettivi

Tabella 2 – Simbologia utilizzata per la verifica di coerenza

Ai sensi dell’art. 27 delle N.T.A., il P.P.T.R. individua i seguenti obiettivi generali:

OBIETTIVI GENERALI DEL P.P.T.R.	
<b>OB. 1</b>	Garantire l’equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici
<b>OB. 2</b>	Migliorare la qualità ambientale del territorio
<b>OB. 3</b>	Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata
<b>OB. 4</b>	Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici
<b>OB. 5</b>	Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo
<b>OB. 6</b>	Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee
<b>OB. 7</b>	Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia
<b>OB. 8</b>	Favorire la fruizione lenta dei paesaggi
<b>OB. 9</b>	Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia
<b>OB. 10</b>	Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



**PROGETTO DEFINITIVO**

<b>OB. 11</b>	Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture
<b>OB. 12</b>	Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali

*Tabella 3 – Obiettivi generali del P.P.T.R.*

	OB. 1	OB. 2	OB. 3	OB. 4	OB. 5	OB. 6	OB. 7	OB. 8	OB. 9	OB. 10	OB. 11	OB. 12
<b>OB. A</b>	☹️	☹️	😊	☹️	☹️	😊	😊	☹️	☹️	☹️	☹️	😊
<b>OB. B</b>	☹️	☹️	😊	☹️	😊	☹️	😊	☹️	☹️	☹️	☹️	😊
<b>OB. C</b>	☹️	😊	😊	☹️	😊	😊	😊	☹️	☹️	☹️	☹️	😊
<b>OB. D</b>	☹️	😊	☹️	☹️	☹️	😊	😊	☹️	☹️	☹️	☹️	😊

*Tabella 4 – Matrice di coerenza tra gli obiettivi del progetto e quelli generali del P.P.T.R.*

## 7.2 Coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale d'Ambito

Gli interventi di progetto risultano coerenti con il quadro degli obiettivi specifici di cui all'Elaborato 4.1 del P.P.T.R., nonché con quello degli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale di cui all'Elaborato 5 – Sezione C2 “Ambito 5 – Puglia centrale”.

Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale d'Ambito	Normativa d'uso		Compatibilità delle azioni di progetto
	Indirizzi	Direttive	
<b>A.1 Struttura e componenti Idro-Geo-Morfologiche</b>			
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici 1.3. Garantire la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando le specificità degli assetti naturali	Garantire l'efficienza del reticolo idrografico drenante con particolare riguardo alla tutela delle lame e delle relative aree di pertinenza;	Assicurano adeguati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del reticolo idrografico finalizzati a incrementarne la funzionalità idraulica	☹️
		Prevedono misure per favorire la rilocalizzazione di opere ed infrastrutture insediate nelle aree di pertinenza fluviale	☹️
		Riducono l'artificializzazione dei corsi d'acqua	☹️
		Realizzano le opere di difesa del suolo e di contenimento dei fenomeni di esondazione a basso impatto ambientale ricorrendo a tecniche di ingegneria naturalistica	☹️



PROGETTO DEFINITIVO

		Assicurano la continuità idraulica impedendo l'occupazione delle aree di deflusso anche periodico delle acque e la realizzazione in loco di attività incompatibili quali l'agricoltura	☹️
<p>1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici</p> <p>1.3. Garantire la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando le specificità degli assetti naturali</p> <p>1.1 Promuovere una strategia intersettoriale, integrata e a valenza paesaggistica</p> <p>1.4 Promuovere ed incentivare un'agricoltura meno idroesigente</p>	<p>Salvaguardare gli equilibri idrici dei bacini carsici endoreici al fine di garantire la ricarica della falda idrica sotterranea e preservarne la qualità</p>	Individuano e valorizzano naturalisticamente le aree di recapito finale di bacino endoreico	☺️
		Individuano e tutelano le manifestazioni carsiche epigee e ipogee, con riferimento particolare alle doline e agli inghiottitoi carsici	☺️
		Prevedono misure atte ad impedire l'impermeabilizzazione dei suoli privilegiando l'uso agricolo estensivo, e a contrastare l'artificializzazione dei recapiti finali (vore e inghiottitoi) e il loro uso improprio come ricettori delle acque reflue urbane	☺️
<p>1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici</p> <p>1.4 Promuovere ed incentivare un'agricoltura meno idroesigente</p> <p>1.5 Innovare in senso ecologico il ciclo locale dell'acqua</p>	<p>Promuovere tecniche tradizionali e innovative per l'uso efficiente e sostenibile della risorsa idrica</p>	Individuano i manufatti in pietra legati alla gestione tradizionale della risorsa idrica (cisterne, pozzi, canali, norie) al fine di garantirne la tutela e la funzionalità	☺️
		Incentivano il recupero delle tradizionali tecniche di aridocoltura, di raccolta dell'acqua piovana e riuso delle acque	☺️
		Incentivano un'agricoltura costiera multifunzionale a basso impatto sulla qualità idrologica degli acquiferi e poco idroesigente	☺️
		Incentivano nelle nuove urbanizzazioni la realizzazione di cisterne di raccolta dell'acqua piovana, della relativa rete di distribuzione e dei conseguenti punti di presa per il successivo utilizzo nella rete duale	☺️
		Limitano i prelievi idrici in aree sensibili ai fenomeni di salinizzazione	☺️

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici 9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri	Valorizzare e salvaguardare le aree umide costiere, le sorgenti carsiche e gli sbocchi a mare delle lame, al fine della conservazione degli equilibri sedimentari costieri	Individuano cartograficamente le aree umide costiere (ad esempio l'area umida di Ariscanne-Boccardo e della Vasca di Trani), le sorgenti carsiche e gli sbocchi a mare delle lame da tutelare e rinaturalizzazione anche attraverso l'istituzione di aree naturali protette	☹️
		Favoriscono l'uso di tecniche a basso impatto ambientale e tali da non alterare gli equilibri sedimentologici litoranei negli interventi per il contenimento delle forme di erosione costiera e di dissesto della falesia	☹️
		Limitano gli impatti derivanti da interventi di trasformazione del suolo nei bacini idrografici sugli equilibri dell'ambiente costiero	☹️
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici 9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri	Tutelare gli equilibri morfodinamici degli ambienti costieri dai fenomeni erosivi indotti da opere di trasformazione	Prevedono una specifica valutazione della compatibilità delle nuove costruzioni in rapporto alle dinamiche geomorfologiche e meteo marine	☹️
9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri 9.2 Il mare come grande parco pubblico	Tutelare le aree demaniali costiere dagli usi incongrui e dall'abusivismo	Promuovono la diffusione della conoscenza del paesaggio delle aree demaniali costiere al fine di incrementare la consapevolezza sociale dei suoi valori e di limitarne le alterazioni	☹️
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici	Recuperare e riqualificare le aree estrattive dismesse.	Promuovono opere di riqualificazione paesaggistica, naturalistica e di valorizzazione fruitiva nei territori interessati da attività estrattive dismesse	☹️
<b>A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali</b>			
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio 2.2 Aumentare la <i>connettività</i> e la <i>biodiversità</i> del sistema ambientale regionale 2.7 Contrastare il consumo di suoli agricoli e naturali a fini infrastrutturali ed edilizi	Salvaguardare e migliorare la funzionalità ecologica	Approfondiscono il livello di conoscenza delle componenti della Rete ecologica della biodiversità e ne definiscono specificazioni progettuali e normative al fine della sua implementazione e conservazione	☹️
		Individuano anche cartograficamente il reticolo dei muretti a secco al fine di tutelarli integralmente da fenomeni di trasformazione e alterazione	☹️
		Incentivano la realizzazione del Progetto territoriale per il paesaggio regionale Rete ecologica polivalente	☹️

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

		Evitano trasformazioni che compromettano la funzionalità della rete ecologica per la Biodiversità, in particolare relativamente alle lame, ai pascoli, ai boschi residui ed al sistema dei muretti a secco	☹️
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici 2.2 Migliorare la qualità ambientale del territorio 2.3 Valorizzare i corsi d'acqua come corridoi ecologici multifunzionali	Valorizzare o ripristinare la funzionalità dei corridoi ecologici costituiti dalle lame (ad esempio lame Ciapetta-Camaggi, Palumbariello, Paterno tra Barletta e Trani; Lama di Bisceglie, Lama Macina, Lama Marcinasee Lama Le Sedelle tra Trani e Molfetta; la Lama Martina, Lama Le Carrese, Lame di Giovinazzo, Lame di Castello, Lama Caldarese, Cala D'Oria, Lama Balice, canale Lamasinata tra Molfetta e Bari; il Canale Valenzano, Lama Cutizza, Lama S. Giorgio, Lama Giotta, Rinaldi)	Individuano anche cartograficamente le aree di pertinenza fluviale delle lame, ai fini di una loro tutela e rinaturalizzazione	☹️
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici 9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri	Salvaguardare i valori ambientali delle aree di bonifica presenti lungo la costa attraverso la riqualificazione in chiave naturalistica delle reti dei canali	Individuano anche cartograficamente il reticolo dei canali della bonifica al fine di tutelarli integralmente da fenomeni di semplificazione o artificializzazione	☹️
		Prevedono interventi di valorizzazione e riqualificazione naturalistica delle sponde e dei canali della rete di bonifica idraulica	☹️
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio 2.2 Aumentare la connettività e la biodiversità del sistema ambientale regionale	Valorizzare le funzioni di connessione ecologica delle fasce di rispetto dei percorsi ciclopedonali e dei tratturi	Individuano, anche cartograficamente, adeguate fasce di rispetto dei percorsi ciclopedonali e dei tratturi e ne valorizzano la funzione di connessione ecologica come previsto dai Progetti territoriali per il paesaggio regionale Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce e La rete ecologica regionale polivalente	☹️
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio 2.4 Elevare il gradiente ecologico degli agro ecosistemi	Salvaguardare le pratiche agronomiche che favoriscono la diversità ecologica e il controllo dei processi erosivi	Incentivano l'estensione, il miglioramento e la corretta gestione di pratiche agro ambientali (come le colture promiscue, l'inerbimento degli oliveti) e le formazioni naturali e seminaturali (come le aree boscate della fascia pedemurgiana e le aree naturali a pascolo), in coerenza con il Progetto territoriale per il paesaggio regionale Rete ecologica regionale polivalente	☹️

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri	Potenziare la resilienza ecologica dell'ecotono costiero	Prevedono misure atte a riorganizzare, ricompattare e/o arretrare le superfici attrezzate e i parcheggi connessi al turismo balneare, tramite l'uso di tecniche costruttive eco-compatibili e non invasive	☹️
		Prevedono misure atte a eliminare le opere incongrue e favorire la rimozione invernale delle infrastrutture	☺️
<b>A.3 Struttura e componenti antropiche e storico-culturali</b> <b>A.3.1 Componenti dei paesaggi rurali</b>			
4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici 4.1 Valorizzare i caratteri peculiari dei paesaggi rurali storici	Salvaguardare l'integrità delle trame e dei mosaici culturali dei territori rurali di interesse paesaggistico che caratterizzano l'ambito, con particolare riguardo a (i) i paesaggi della monocultura dell'oliveto, (ii) i mosaici agricoli integri intorno a Ruvo e Corato; (iii) i mosaici agricoli periurbani intorno a Bari (sovente lungo le aste delle lame e del reticolo idrografico); (iv) gli orti irrigui costieri segnati dalla rete di viabilità storica di accesso e dalle barriere di filari frangivento poste a corredo delle murature a secco	Riconoscono e perimetrano nei propri strumenti di pianificazione, i paesaggi rurali caratterizzanti e individuano gli elementi costitutivi al fine di tutelarne l'integrità, con particolare riferimento alle opere di rilevante trasformazione territoriale, quali i fotovoltaici al suolo che occupano grandi superfici	☹️
		Incentivano la conservazione dei beni diffusi del paesaggio rurale quali le architetture minori in pietra e i muretti a secco	☺️
		Incentivano le produzioni tipiche e le cultivar storiche presenti	☺️
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio 4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici	Tutelare la continuità della maglia olivata e del mosaico agricolo periurbano	Prevedono strumenti di valutazione e di controllo del corretto inserimento nel paesaggio rurale dei progetti infrastrutturali, nel rispetto della giacitura della maglia agricola caratterizzante, e della continuità dei tracciati dell'infrastrutturazione antica	☺️
		Limitano ogni ulteriore edificazione nel territorio rurale che non sia finalizzata a manufatti destinati alle attività agricole	☺️
5. Valorizzare il patrimonio identitario-culturale insediativo 5.2 Promuovere il recupero delle masserie, dell'edilizia rurale e dei manufatti in pietra a secco	Tutelare e promuovere il recupero della fitta rete di beni diffusi e delle emergenze architettoniche nel loro contesto, con particolare attenzione alle ville e ai casali storici suburbani e in generale alle forme di	Individuano anche cartograficamente i manufatti edilizi tradizionali del paesaggio rurale e in genere i manufatti in pietra a secco, inclusi i muri di partitura delle proprietà, al fine di garantirne la tutela	☹️

R.T.P.

MANDATARIA: arch. Fernando Russo

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

	insediamento extraurbano antico	Promuovono azioni di salvaguardia e tutela dell'integrità dei caratteri morfologici e funzionali dell'edilizia rurale con particolare riguardo alla leggibilità del rapporto originario tra i manufatti e la rispettiva area di pertinenza	☹️
		Promuovono azioni di restauro e valorizzazione dei giardini storici produttivi delle ville suburbane	☹️
5. Valorizzare il patrimonio identitario-culturale insediativo	Tutelare la leggibilità del rapporto originario tra i manufatti rurali e il fondo di appartenenza	Tutelano le aree di pertinenza dei manufatti edilizi rurali, vietandone l'occupazione da parte di strutture incoerenti	☹️
4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici 9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri 9.1 Salvaguardare l'alternanza storica di spazi ineditati ed edificati lungo la costa pugliese	Tutelare e valorizzare le aree orticole costiere al fine di conservare dei varchi all'interno della fascia urbanizzata costiera	Riconoscono e individuano, anche cartograficamente, le aree agricole residuali lungo le coste al fine di preservarle da nuove edificazioni (con particolare riferimento alla fascia Barletta-Andria-Bisceglie)	☹️
		Incentivano l'adozione di misure agroambientali all'interno delle aree agricole residuali al fine di garantirne la conservazione	☹️
4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici 5. Valorizzare il patrimonio identitario-culturale insediativo 5.4 Riqualificare i beni culturali e paesaggistici inglobati nelle urbanizzazioni recenti come nodi di qualificazione della città contemporanea 6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee	Valorizzare la funzione produttiva delle aree agricole periurbane per limitare il consumo di suolo indotto soprattutto da espansioni insediative lungo le principali vie di comunicazione	Individuano e valorizzano il patrimonio rurale e monumentale presente nelle aree periurbane inserendolo come potenziale delle aree periferiche e integrandolo alle attività urbane	☹️
		Incentivano la multifunzionalità delle aree agricole periurbane previste dal Progetto territoriale per il paesaggio regionale "Patto città-campagna"	☹️
		Limitano la proliferazione dell'insediamento nelle aree rurali	☹️
<b>A3 - Struttura e componenti antropiche e storico-culturali</b> <b>3.2 componenti dei paesaggi urbani</b>			
3. Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata 5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale insediativo 6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee	Tutelare e valorizzare le specificità e i caratteri identitari dei centri storici e dei sistemi insediativi storici e il riconoscimento delle invarianti morfotipologiche urbane e territoriali così come descritti nella sezione B	Prevedono la riqualificazione dei fronti urbani dei centri baresi, con il mantenimento delle relazioni qualificanti (fisiche, ambientali, visive) tra insediamento, costa e spazio rurale storico	😊
		Salvaguardano la mixité funzionale e sociale dei centri storici con particolare attenzione alla valorizzazione delle tradizioni produttive artigianali	☹️

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



**PROGETTO DEFINITIVO**

		Tutelano i manufatti storici e gli spazi aperti agricoli relittuali inglobati nei recenti processi di edificazione	☹️
		Salvaguardano i varchi inedificati lungo gli assi lineari infrastrutturali, in particolare lungo il sistema di prima e di seconda corona e lungo le radiali del sistema a raggiera che si diparte dal centro capoluogo	☹️
		Evitano la costruzione di nuove infrastrutture che alterino la struttura radiale della raggiera di Bari, e le relazioni visive e funzionali tra Bari e i centri a corona	☹️
		Contrastano l'insorgenza di espansioni abitative in discontinuità con i tessuti urbani preesistenti, e favoriscono progetti di recupero paesaggistico dei margini urbani	☹️
<p>2. Migliorare la qualità ambientale del territorio</p> <p>9.3 Salvaguardare la diversità e varietà dei paesaggi costieri storici della Puglia</p> <p>9.4 Riqualificare ecologicamente gli insediamenti a specializzazione turistico – balneare</p>	<p>Valorizzare i sistemi di relazioni tra costa e interno</p>	Individuano, anche cartograficamente, le urbanizzazioni paesaggisticamente improprie e abusive, attraverso la loro delocalizzazione anche tramite apposite modalità perequative o ne mitigano gli impatti	☹️
		Promuovono il miglioramento dell'efficienza ecologica dei tessuti edilizi a specializzazione turistica e dei complessi residenziali-turistico-ricettivi presenti lungo il litorale adriatico	☹️
		Salvaguardano i caratteri di naturalità della fascia costiera e riqualificano le aree edificate più critiche in prossimità della costa, attraverso la dotazione di un efficiente rete di deflusso delle acque reflue e la creazione di un sistema di aree verdi che integrino le isole di naturalità e agricole residue	☹️
<p>6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee</p> <p>6.3 Definire i margini urbani e i confini dell'urbanizzazione</p> <p>6.4 Contenere i perimetri urbani da nuove espansioni edilizie e promuovere politiche per contrastare il consumo di</p>	<p>Potenziare le relazioni paesaggistiche, ambientali, funzionali tra città e campagna riqualificando gli spazi aperti periurbani e interclusi (campagna del ristretto)</p>	Specificano, anche cartograficamente, gli spazi aperti interclusi dai tessuti edilizi urbani e gli spazi aperti periurbani	☹️
		Ridefiniscono i margini urbani attraverso il recupero della forma compiuta dei fronti urbani verso lo spazio agricolo	☹️

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

<p>suolo 6.5 Promuovere la riqualificazione, la ricostruzione, e il recupero del patrimonio edilizio esistente 6.6 Promuovere la riqualificazione delle urbanizzazioni periferiche 6.7 Riqualificare gli spazi aperti periurbani e/o interclusi 6.8 Potenziare la multifunzionalità delle aree agricole periurbane 6.11 Contrastare la proliferazione delle aree industriali nel territorio rurale</p>		<p>Potenziano il rapporto ambientale, alimentare, fruitivo, ricreativo, fra città e campagna ai diversi livelli territoriali anche attraverso la realizzazione di parchi agricoli a carattere multifunzionale, in coerenza con quanto indicato dal Progetto territoriale per il paesaggio regionale Patto città/campagna</p>	<p>😊</p>
<p>1.2 Salvaguardare e valorizzare la ricchezza e la diversità dei paesaggi regionali dell'acqua 4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici 5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale -insediativo 5.1 Riconoscere e valorizzare i beni culturali come sistemi territoriali integrati 5.7 Valorizzare il carattere policentrico dei sistemi urbani storici 8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi 8.2 Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico - percettiva ciclo-pedonale</p>	<p>Tutelare e valorizzare il patrimonio di beni culturali nei contesti di valore agro-ambientale</p>	<p>Individuano, anche cartograficamente, e tutelano le testimonianze insediative della cultura idraulica (come le norie nell'agro di Mola, antichi manufatti per la captazione dell'acqua)</p>	<p>😊</p>
<p>6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee 11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture</p>	<p>Riqualificare le aree produttive dal punto di vista paesaggistico, ecologico, urbanistico edilizio ed energetico</p>	<p>Individuano, anche cartograficamente, le aree produttive da trasformare prioritariamente in APPEA (Aree Produttive Paesaggisticamente e Ecologicamente Attrezzate, come le grandi aree industriali e commerciali che si dispongono lungo la S.S. 16 (Barletta, Trani, Bisceglie) e S.S. 98 (Andria, Corato, Bitonto) e la grande zona ASI tra Modugno – Bari e Bitonto, secondo quanto delineato dalle Linee guida sulla progettazione e gestione di aree produttive paesisticamente e ecologicamente attrezzate</p>	<p>😊</p>

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

		Promuovono la riqualificazione delle aree produttive e commerciali di tipo lineare lungo le strade mercato come la S.S. 100, la S.S.16 tra Bari e Mola, attraverso progetti volti a ridurre l'impatto visivo, migliorare la qualità paesaggistica ed architettonica, rompere la continuità lineare dell'edificato e valorizzare il rapporto con le aree agricole contermini	☹️
<b>A.3.3 le componenti visivo percettive</b>			
3. Salvaguardare e Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata.	Salvaguardare e valorizzare le componenti delle figure territoriali dell'ambito descritte nella sezione B.2 della scheda, in coerenza con le relative Regole di riproducibilità (sezione B.2.3.1)	Impediscono le trasformazioni territoriali (nuovi insediamenti residenziali turistici e produttivi, nuove infrastrutture, rimboschimenti, impianti tecnologici e di produzione energetica) che alterino o compromettano le componenti e le relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche ed ecologiche che caratterizzano la struttura delle figure territoriali	☹️
		Individuano gli elementi detrattori che alterano o interferiscono con le componenti descritte nella sezione B.2 della scheda, compromettendo l'integrità e la coerenza delle relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche, ecologiche, e ne mitigano gli impatti	☹️
7. Valorizzare la struttura estetico - percettiva dei paesaggi della Puglia 7.1 Salvaguardare i grandi scenari caratterizzanti l'immagine regionale	Salvaguardare gli orizzonti persistenti dell'ambito con particolare attenzione a quelli individuati dal PPTR (vedi sezione A.3.6 della scheda)	Individuano cartograficamente ulteriori orizzonti persistenti che rappresentino riferimenti visivi significativi nell'attraversamento dei paesaggi dell'ambito al fine di garantirne la tutela	☹️
		Impediscono le trasformazioni territoriali che alterino il profilo degli orizzonti persistenti o interferiscano con i quadri delle visuali panoramiche	☹️



PROGETTO DEFINITIVO

<p>5.2 Trattare i beni culturali (puntuali e areali) in quanto sistemi territoriali integrati nelle figure territoriali e paesistiche di appartenenza per la loro valorizzazione complessiva</p> <p>7. Valorizzare la struttura estetico - percettiva dei paesaggi della Puglia</p> <p>7.2 Salvaguardare i punti panoramici e le visuali panoramiche (bacini visuali, fulcri visivi)</p>	<p>Salvaguardare, riqualificare e valorizzare i punti panoramici posti in corrispondenza dei nuclei insediativi principali, dei castelli e di qualsiasi altro bene architettonico e culturale posto in posizione orografica privilegiata, dal quale sia possibile cogliere visuali panoramiche di insieme dei paesaggi identificativi delle figure territoriali dell'ambito, nonché i punti panoramici posti in corrispondenza dei terrazzi naturali accessibili tramite la rete viaria o i percorsi e sentieri ciclo-pedonali. Con particolare riferimento alle componenti elencate nella sezione A.3.6 della scheda</p>	<p>Verificano i punti panoramici potenziali indicati dal PPTR ed individuano cartograficamente gli altri siti naturali o antropico-culturali da cui è possibile cogliere visuali panoramiche di insieme delle "figure territoriali", così come descritte nella Sezione B delle schede, al fine di tutelarli e promuovere la fruizione paesaggistica dell'ambito</p>	☹️
		<p>Individuano i corrispondenti con visuali e le aree di visuale in essi ricadenti al fine di garantirne la tutela anche attraverso specifiche normative d'uso</p>	☹️
		<p>Impediscono modifiche allo stato dei luoghi che interferiscano con i con visuali formati dal punto di vista e dalle linee di sviluppo del panorama</p>	☹️
		<p>Riducono gli ostacoli che impediscano l'accesso al belvedere o ne compromettano il campo di percezione visiva e definiscono le misure necessarie a migliorarne l'accessibilità</p>	☹️
		<p>Individuano gli elementi detrattori che interferiscono con i con visuali e stabiliscono le azioni più opportune per un ripristino del valore paesaggistico dei luoghi e per il miglioramento della percezione visiva dagli stessi</p>	☹️
		<p>Promuovono i punti panoramici come risorsa per la fruizione paesaggistica dell'ambito in quanto punti di accesso visuale preferenziali alle figure territoriali e alle bellezze panoramiche in coerenza con le indicazioni dei Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce e Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali</p>	☹️
<p>7. Valorizzare la struttura estetico - percettiva dei paesaggi della Puglia</p> <p>7.1 Salvaguardare i grandi scenari caratterizzanti l'immagine regionale</p>	<p>Salvaguardare le visuali panoramiche di rilevante valore paesaggistico, caratterizzate da particolari valenze ambientali, naturalistiche e storico culturali, e da contesti rurali di particolare</p>	<p>Individuano cartograficamente le visuali di rilevante valore paesaggistico che caratterizzano l'identità dell'ambito, al fine di garantirne la tutela e la valorizzazione</p>	☹️

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

	valore testimoniale	Impediscono le trasformazioni territoriali che interferiscano con i quadri delle visuali panoramiche o comunque compromettano le particolari valenze ambientali storico culturali che le caratterizzano	☹️
		Valorizzano le visuali panoramiche come risorsa per la promozione, anche economica, dell'ambito, per la fruizione culturale-paesaggistica e l'aggregazione sociale	😊
3. Salvaguardare e Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata	Salvaguardare e valorizzare le componenti delle figure territoriali dell'ambito descritte nella sezione B.2 della scheda, in coerenza con le relative Regole di riproducibilità (sezione B.2.3.1)	Impediscono le trasformazioni territoriali (nuovi insediamenti residenziali turistici e produttivi, nuove infrastrutture, rimboschimenti, impianti tecnologici e di produzione energetica) che alterino o compromettano le componenti e le relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche ed ecologiche che caratterizzano la struttura delle figure territoriali	☹️
		Individuano gli elementi detrattori che alterano o interferiscono con le componenti descritte nella sezione B.2 della scheda, compromettendo l'integrità e la coerenza delle relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche, ecologiche, e ne mitigano gli impatti	😊
5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale insediativo 5.6 Riqualificare e recuperare l'uso delle infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi) 7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia 7.3 Salvaguardare e valorizzare le strade, le ferrovie e i percorsi panoramici e di interesse paesistico ambientale	Salvaguardare, riqualificare e valorizzare i percorsi, le strade e le ferrovie dai quali è possibile percepire visuali significative dell'ambito. Con particolare riferimento alle componenti elencate nella sezione A.3.6 della scheda	Implementano l'elenco delle strade panoramiche indicate dal PPTR (Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce)	😊
		Individuano cartograficamente le altre strade da cui è possibile cogliere visuali di insieme delle figure territoriali dell'ambito	😊
		Individuano fasce di rispetto a tutela della fruibilità visiva dei paesaggi attraversati e impediscono le trasformazioni territoriali lungo i margini stradali che compromettano le visuali panoramiche	😊

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

		Definiscono i criteri per la realizzazione delle opere di corredo alle infrastrutture per la mobilità (aree di sosta attrezzate, segnaletica e cartellonistica, barriere acustiche) in funzione della limitazione degli impatti sui quadri paesaggistici	😊
		indicano gli elementi detrattori che interferiscono con le visuali panoramiche e stabiliscono le azioni più opportune per un ripristino del valore paesaggistico della strada	😊
		Valorizzano le strade panoramiche come risorsa per la fruizione paesaggistica dell'ambito in quanto canali di accesso visuale preferenziali alle figure territoriali e alle bellezze panoramiche, in coerenza con le indicazioni dei Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce	😊
<p>5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale - insediativo</p> <p>5.5 Recuperare la percettibilità e l'accessibilità monumentale alle città storiche</p> <p>7. Valorizzare la struttura estetico - percettiva dei paesaggi della Puglia</p> <p>7.4 Salvaguardare e riqualificare i viali storici di accesso alla città</p> <p>11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture</p>	<p>Salvaguardare, riqualificare e valorizzare gli assi storici di accesso alla città e le corrispettive visuali verso le "porte" urbane</p>	Individuano i viali storici di accesso alle città, al fine di garantirne la tutela e ripristinare dove possibile le condizioni originarie di continuità visiva verso il fronte urbano	😊
		Impediscono interventi lungo gli assi di accesso storici che comportino la riduzione o alterazione delle visuali prospettiche verso il fronte urbano, evitando la formazione di barriere e gli effetti di discontinuità	😊
		Impediscono interventi che alterino lo skyline urbano o che interferiscano con le relazioni visuali tra asse di ingresso e fulcri visivi urbani	😊
		Attuano misure di riqualificazione dei margini lungo i viali storici di accesso alle città attraverso la regolamentazione unitaria dei manufatti che definiscono i fronti stradali e dell'arredo urbano	😊
		Prevedono misure di tutela degli elementi presenti lungo i viali storici di accesso che rappresentano quinte visive di pregio (filari alberati, ville periurbane)	😊

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



## PROGETTO DEFINITIVO

### 8. COMPATIBILITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI DEL P.P.T.R.

Il Piano Paesaggistico della Regione Puglia (P.P.T.R.) ha condotto, ai sensi dell'articolo 143 co.1 lett. b) e c) del d.lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) la **ricognizione sistematica delle aree sottoposte a tutela paesaggistica** (B.P.), nonché l'**individuazione**, ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del Codice, di **ulteriori contesti che il Piano intende sottoporre a tutela paesaggistica** (U.C.P.).

Le aree sottoposte a tutele dal P.P.T.R. si dividono pertanto in **beni paesaggistici**, ai sensi dell'art.134 del Codice, e **ulteriori contesti paesaggistici** ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del Codice.

I **beni paesaggistici** si dividono ulteriormente in due categorie di beni:

- gli **immobili ed aree di notevole interesse pubblico** (ex art. 136 del Codice), ovvero quelle aree per le quali è stato emanato un provvedimento di dichiarazione del notevole interesse pubblico;
- le **aree tutelate per legge** (ex art. 142 del Codice).

L'insieme dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti paesaggistici è organizzato in **tre strutture**, a loro volta articolate in componenti:

#### 6.1 **Struttura idrogeomorfologica:**

6.1.1 Componenti idrologiche;

6.1.2 Componenti geomorfologiche.

#### 6.2 **Struttura ecosistemica e ambientale:**

6.2.1 Componenti botanico-vegetazionali:

6.2.2 Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici.

#### 6.3 **Struttura antropica e storico-culturale:**

6.3.1 Componenti culturali e insediative

6.3.2 Componenti dei valori percettivi.

È stata effettuata la verifica delle interferenze tra gli interventi previsti dal progetto ed il sistema delle tutele individuato dagli elaborati del P.P.T.R. approvato con D.G.R. n. 176 del 16.02.2015 e aggiornato il 20.10.2020 per recepire integrazioni e modifiche a seguito della D.G.R. n. 1632/2020.

L'area oggetto di intervento è interessata dai seguenti beni ed ulteriori contesti paesaggistici:

- UCP – Città consolidata.

#### 8.1 Città consolidata

La **città consolidata**, così come definita dall'art. 76 delle N.T.A. del P.P.T.R., consiste in quella parte dei centri urbani che va dal nucleo di fondazione fino alle urbanizzazioni compatte realizzate nella prima metà del novecento.

Gli interventi proposti appaiono compatibili con gli indirizzi e le direttive per le componenti culturali e insediative, di cui alle N.T.A. del P.P.T.R.

L'intervento si incentra sulla riqualificazione diffusa degli spazi aperti, piazze e strade, della città consolidata di Triggiano, appena fuori l'impianto del nucleo antico.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI  
E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO  
2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU

#### PROGETTO DEFINITIVO

**Il progetto di “suolo” muove, dunque, dalla necessità di rendere fruibile e vivibile uno spazio urbano, recuperando, per quanto possibile, l'immagine storica della città consolidata mediante segni e materiali contemporanei.** Il progetto si pone come intervento di “ricucitura urbana” dei pavimenti conferendo agli spazi pedonali una nuova trama di collegamento tra i vari ambiti.

R.T.P.

MANDATARIA: **arch. Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –  
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

## 9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

In conclusione, **la realizzazione delle opere previste e l'utilizzazione delle stesse non avrà incidenze rilevanti sulle diverse componenti paesaggistiche descritte che caratterizzano il contesto territoriale in esame.**

**Gli interventi**, oggetto della presente relazione, **risultano perfettamente compatibili con gli indirizzi di tutela individuati dal P.P.T.R.**, in quanto orientati alla salvaguardia ed alla riqualificazione del contesto assicurando le migliori condizioni di conservazione e fruizione pubblica.

Bari, lì 03/11/2023

Per conto dell'RTP

Arch. Fernando Russo

I mandanti

R.T.P.

MANDATARIA: [arch. Fernando Russo](#)

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –  
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà