RELAZIONE

I1 quartiere Cappuccini può senza dubbio essere considerato la prima espansione della città fuori le mura. Fino agli inizi del '900 vi era un territorio prevalentemente agricolo, coltivato a vigneto. A partire dalle mura della città era delimitato verso nord-ovest - sud-est dalla naturale depressione del Cillarese prima e dalla linea ferroviaria poi; a sud confinava con le campagne della contrada "Commenda".

I1 toponimo "Cappuccini" deriva senza ombra di dubbio dall'omonima chiesa dei Cappuccini costruita nel XVI secolo per ospitare i padri dell'omonimo ordine francescano che avevano abbandonato alcuni decenni prima il convento della "Pietà".

Tale chiesa fu costruita nei pressi della basilica di San Leucio, primo vescovo di Brindisi e patrono della città, utilizzando gli stessi materiali di risulta. Iniziarono a sorgere quindi tra Porta Mesagne e la chiesa dei Cappuccini le prime case sparse dei contadini i quali coltivavano la terra pianeggiante e ricca d'acqua della contrada.

Con l'avvento della ferrovia, nella seconda metà del secolo scorso molti opifici e stabilimenti vinicoli si attestarono in adiacenza ai binari lungo la via Osanna, la via Cappuccini e altri lungo la via Appia.

Durante la costruzione degli stabilimenti vennero scoperti i resti della antica via Appia romana (la via Appia romana infatti non coincide con l'attuale via Appia) e dell'acquedotto romano. Agli inizi del secolo la parte dei "Cappuccini" che aveva ormai assunto connotati da "borgo" o rione, per la frequenza delle costruzioni edilizie, può considerarsi quella compresa tra le attuali via Appia, via Lucio Strabone, via Mogadiscio, via Cappuccini e via Congregazione.

La densificazione edilizia avvenne tra le due guerre per esplodere poi nel secondo dopoguerra. In particolare gli stessi nomi delle vie rievocavano o le località della 1° Guerra Mondiale come via Piave, via Tagliamento, via Vittorio Veneto, via Monte Grappa, via Monte San Michele, o le aspirazioni "imperiali" del "Ventennio" come via Malta, via Corsica, via Mogadiscio.

Negli anni '59-'60 venne allargato il ponte sopra la ferrovia ed inaugurato il sotto-passo ferroviario di via Appia, dando nuovo impulso all'attività di espansione edilizia della città in tale zona.

Negli stessi anni fu costruita l'attuale caserma dei VV. FF. lungo la via Provinciale San Vito, per cui i Vigili del Fuoco che fino al 1960 erano nei locali di proprietà della provincia adiacenti il passaggio a livello di via Osanna si trasferirono.

Nelll'incrocio tra via Cappuccini e via Osanna sono state individuate alcune necropoli di età romana e messapica. In particolare negli anni '80 di fronte all'ospedale "Di Summa" è stata messa in luce una parte di necropoli romana con sepolture a partire dal III secolo a.C..

In adiacenza a tali ritrovamenti l'Amministrazione Comunale di Brindisi, una volta demolite le baracche di via Adamello ha destinato tale zona a parco archeologico, dando quindi una nuova centralità di uno spazio aperto e pubblico in un rione densamente edificato.

Con deliberazione consiliare n°4 del 18-1-2000, è stato disposto, a seguito della ricognizione normativa delle zone di recupero come individuate dalla Deliberazione CC n° 250/82 di reindividuare, ai sensi dell'art.27, comma 3° dellla L.457/78, le aree così come identificate dal PRG vigente da sottoporre a piano di recupero.

I contenuti salienti di tale deliberazione sono quelli di dare soluzione ai problemi rivenienti dalla indeterminazione normativa causata dalla mancata definizione dei piani di recupero, con il fine di superare situazioni di incompatibilità verificatisi tra le necessità di rispettare le previsione del PRG e dal dare garanzia al privato per la piena potestà e disponibilità del bene immobile perimetrato.

Si tratta in estrema sintesi di mediare tra previsioni di PRG che demanda ai piani di recupero la gestione delle aree e la impossibilità per l'Amministrazione Comunale di intervenire direttamente, poiché le previsioni stesse del PRG, assurdamente interessano vaste parti di territorio già costruito.

In particolare, per il rione Cappuccini, il PRG prevede la redazione di un piano di recupero definito cartograficamente dalla stessa deliberazione CC n°250/82 e compreso tra la Via cappuccini attraversando l'area della Scuola elementare Via Cappuccini e la ferrovia, immettendosi sino alla Via Prov.le S.Vito, sino alla stazione Mobil comprendendola e seguendo la linea orografica dell'edificato in coincidenza con la viabilità progettata sino al margine del demanio militare, immettendosi sulla via Ponte ferroviario lambendo la rete ferroviaria penetrando sulla Via Appia, Via Torpisani, Via G.Cesare, Via O.Flacco, Via Mecenate, Via Germanico, Via Romolo, Viale S.Giovanni Bosco, Via G.Balsamo, Via Fulvia, Via Monte Sabotino per ritornare su via Cappuccini meglio individuato nella cartografia che si allega e che fa parte integrante della delibera. Tale zona ha una superficie di territorio cittadino estesa per 62 ettari circa.

Dalla citata deliberazione si rileva altresì, la necessità di consentire, ove possibile, l'attuazione degli interventi da parte di privati, in quanto le precedenti proposizioni progettuali pianificavano anche interi isolati coinvolgendo numerose proprietà con interventi di ristrutturazione urbanistica generalizzata che evidentemente, dovevano comportare interventi a totale carico dell'Amministrazione Comunale.

L'Ufficio, incaricato alla pianificazione, attraverso le opportune indagine ed analisi, ha proceduto a verificare, per l'intera area in argomento, le condizioni di degrado esistenti.

I criteri ed i metodi di indagine della ricerca, in primo luogo devono prevedere l'analisi; dei caratteri peculiari dell'edilizia antica; delle condizioni abitative della popolazione insediata; del quadro delle attività economiche; dei rapporti fra l'area interessata e le altre zone territoriali limitrofe. La ricerca è stata svolta con una metodologia che privilegi l'indagine diretta, per unità abitativa e per nuclei familiari allo scopo di raccogliere le informazioni di base, costituenti fonte primaria dei dati stessi.

Tutti i dati tratti dall'indagine diretta sono stati confrontati con le fonti indirette come l'ISTAT; il confronto ha costituito una operazione di arricchimento e di maggiore precisazione dell'analisi complessiva.

Il metodo di indagine diretta eseguito a mezzo di sopralluoghi, ha evidenziato particolari fenomeni localizzativi ed in particolare di degrado, per i quali è possibile predisporre interventi di risanamento urgenti.

In effetti, l'analisi del degrado urbano ed edilizio ha avuto lo scopo di stimare lo stato di conservazione delle strutture edilizie sulla base delle condizione proprietarie, d'uso e statiche strutturali, in modo tale che da una lettura delle tavole rappresenti la traduzione grafica dei dati raccolti ed elaborati.

Le indagini quindi, si sono articolate nel rilevamento, nella ricerca ed elaborazione dei dati e nelle risultanze e proposte operative.

Le informazioni ed i dati rilevati sul posto sono stati riportati in apposite schede contenenti le caratteristiche fisiche e planovolumetriche, demografiche, abitative e le destinazioni d'uso di tutti gli edifici e di tutti i comparti così come suddivisi. Tale rilevamento ha un riscontro sia planimetrico che fotografico, in modo da stabilire l'effettivo stato sia fisico che conservativo. Sono state rilevati, altresì, tutti i proprietari così come definiti catastalmente e riportati in apposite schede. Quest'ultimo rilavamento ha portato a non pochi problemi di sovrapposizione delle mappe catastali con il rilievo aerofotogrammetrico dell'anno 1996, dovuti anche alle notevoli difficoltà che si sono create per l'assoluta imprecisione delle mappe catastali rispetto alle effettive consistenze e situazioni dei luoghi..

L'analisi catastale ha posto in evidenza l'aspetto notevolmente parcellizzato dell'area, oltre alla conformazione irregolare dei lotti di proprietà stessi da un lato, e dall'altro da una prevalenza di lotti di una consistente dimensione riferiti a vecchi capannoni, vecchi stabilimenti vinicoli, laboratori artigianali, ecc. attualmente in completo stato di abbandono o non più destinati alle originarie funzioni.

Tutta la fase procedimentale adottata ha consentito un'approfondita conoscenza della consistenza fisica e sociale del rione Cappuccini che ha portato ad interpretare la dinamica dei fenomeni, le tendenze future e le linee di una politica di risanamento e riqualificazione.

Dall'analisi storica è emerso che le vocazioni agricole produttive originarie dell'area d'intervento sono state superate, a cavallo delle due guerre, da una dinamica socio-abitativa dettata dalla necessità di aggregare residenze, per lo più costituite da una tipologia di case indipendenti costituite da piano terra e primo piano con piccolo cortile retrostante, di proprietà di coltivatori diretti. Tale fenomeno ha comportato nel tempo una saturazione dell'edificazione residenziale, estremamente priv di urbanizzazioni secondarie e servizi per la residenza da un lato e dall'altro da un completo abbandono di vaste aree destinate a stabilimenti vinicoli tutt'oggi in disuso, in quanto hanno perduto la originaria funzione, o l'utilizzo per altri usi.

Su queste tematiche lo scollamento organizzativo e gestionale dell'Ente si è manifestato anche nelle situazioni di emarginazione e desocializzazioni endemiche dell'area, ormai fortemente radicate anche all'interno dei rapporti di socializzazione della cittadinanza.

Con grandi difficoltà, generate dalla commistione di forti interessi privatistici e dal superamento "storico" delle scelte di PRG date dall'individuazione di vaste aree da assoggettare a piano di recupero, emerge oggi, nel dibattito politico-culturale attorno alle tematiche del recupero urbano, la convinzione secondo la quale gli

unici interventi risolutori –in senso positivo- del degrado socio ambientale sono quelli legati all'attuazione di progetti complessi ed organici di strutturazione ed infrastrutturazione della parte di territorio comunale.

Tali progetti potranno essere attuati con obiettivi specifici legati all'attivazione di fonti di finanziamento sia statali che comunitarie quali URBAN 2 , Agenda 2000, oppure regionali quali POR ecc., atteso che l'Amministrazione Comunale non può disporre di notevoli somme a disposizione tali da fronteggiare i costi per una radicale riqualificazione urbana.

D'altra parte non si riscontra alcuna differenza tra l'area del piano con le zone immediatamente limitrofe, per cui la riqualificazione urbana potrebbe interessare altri ambiti forse diversi da quelli previsti per il Piano in questione.

A ciò va aggiunto l'estesa area di intervento che anche se raggruppata in n°20 comparti interessa in totale n°87 isolati, per cui l'attuazione del piano di recupero diventa improponibile per le motivazioni innanzi riportate.

Con queste difficoltà, la fase propositiva-operativa si è mossa su due direttrici: la prima tendente ad assicurare il giusto diritto di edificare, in particolare nei comparti con una edilizia ormai già definita ed in gran parte consolidata; la seconda tendente attraverso alcune limitate aree di intervento, proposte su lotti corrispondenti alle effettive proprietà, a migliorare, l'assetto morfologico di contorno e le condizioni di vivibilità generali.

Si tratta per tali isolati di meglio definire gli interventi, quali altezze massime su fronti stradali ed eventuali nuovi allineamenti nel caso di interventi di sostituzione edilizia in lotti che fronteggino strade con previsione di allargamento già previste dal precedente strumento urbanistico (PdF), nel rispetto del limite volumetrico consentito per le zone B/2 di completamento.

Per quanto attiene la prima direttrice indicata, si fa riferimento a tutte quelle aree caratterizzate da un'edilizia residenziale definita da maglie viarie che individuano isolati compiuti e che per conformazione dei lotti per l'edilizia esistente e per tutti gli interventi autorizzati negli ultimi anni non consentono di proporre alcun tipo di intervento diverso da quello relativo alla saturazione dell'indice di fatto.

La seconda direttrice, attraverso limitati interventi di ristrutturazione urbanistica è finalizzata al reperimento di spazi pubblici, per quanto possibile, mediante strumenti di cessione volontaria di aree da destinare sia ad urbanizzazioni primarie (allargamenti stradali con previsioni di parcheggi di quartiere) che secondarie (verde di quartiere ecc.) con contestuale sfruttamento della possibilità edificatoria a favore dell'edilizia privata.

Nella zona dove si sono previsti interventi di tale genere si è spesso rilevata la mancanza di opere di urbanizzazione primaria e ancora peggio, ad esempio, la presenza di sistemi di smaltimento non conformi alle leggi o, ancora, allacciamenti abusivi alle reti pubbliche.

Tali ambiti, nei quali sono stati indicati dei profili regolatori, servono da un lato a prefigurare degli allineamenti futuri di sviluppo delle sedi stradali con creazione, laddove possibile, di piccoli polmoni

destinati a verde rivenienti dalle cessioni volontarie di porzioni di aree, e dall'altro, a garantire equità in termini di sfruttamento volumetrico di aree rimaste in completo abbandono da diversi anni.

Tale opportunità, mira a migliorare le condizioni di vivibilità della zona, ma soprattutto, mira a consentire la creazione di spazi pubblici necessari in una prospettiva in corso di definizione necessari per modifiche connesse con l'approvazione del piano della mobilità urbana e di parcheggi.

Si pensa in particolare all'accordo in corso con le Ferrovie dello Stato per la cessione della porzione di area interessata dai binari da dismettere lungo la Via Torpisana, alla previsione di sottopassi pedonali, necessari a garantire il collegamento con il centro cittadino, alla eventuale previsione di attraversamento della linea ferrata nella zona di Via Osanna, con conseguente riassetto dei sensi di marcia della viabilità.

L'Ufficio ha comunque organizzato degli incontri con i professionisti incaricati alla redazione del PUM per stabilire i necessari allargamenti stradali per migliorare i flussi di traffico.

In sintesi, si è cercato di esaminare l'intera area oggetto di piano di recupero, articolando la stessa in più comparti che comprendono anche più isolati, individuando quelli che presentano caratteristiche pressocché unitarie, per i quali è stato sufficiente puntualizzare norme analoghe a quelle della zona B/2 integrandole con prescrizioni in merito alle altezze massime ed eventuali futuri allineamenti.

Per i restanti comparti, di seguito specificati, posti sulle direttrici principali e sulle intersezioni nevralgiche del quartiere si è cercato attraverso pochi, mirati e possibili interventi, da attuarsi per lo più da parte di privati, di porre in essere nuovi nuclei intorno ai quali organizzare, nel tempo, la futura edificazione.

Dall'analisi demografica dell'area interessata dal piano di recupero risulta che gli abitanti al 1999 (dato ufficio Anagrafe comunale dall'elaborazione settore UAT) risultano di n.11.840.

I nuclei risultano equivalenti a n. 3.839 con un numero di componenti pari a 11.748.

Considerando che il numero delle abitazioni risulkta a tutt'oggi pari a n° 3980 di cui 452 non occupate, risulta che i vani occupati ammontano a n° 17950 con un numero medio di stanze su abitanti pari a 4,510; l'indice di affollamento risulta pari a 0,654 ab/vani.

La superficie dell'area del perimetro del piano di recupero risulta pari amq.625.600, mentre l'area effettiva degli isolati risulta pari a 5.590.442 con un indice di utilizzazione fondiaria pari a 4,751 mc/mq.

L'intervento progettuale di cui al presente piano, pur prevedendo l'inserimento di organismi rivenienti da ristrutturazione urbanistica di alcuni ambiti, nonché prevedendo la diffusa possibilità di ampliamenti e sopraelevazioni a saturazione dell'indice fondiario consentito, configurandosi esclusivamente come sostituzione edilizia di volumetrie esistenti, non comporta un aumento sostanziale del carico insediativo dell'area in argomento.

Per quanto inerente il rispetto dei limiti di standard urbanistico di cui al DM 1444/68, le quantità pregresse di aree da destinare a servizi di interesse pubblico sono equivalenti a quelle già analizzate nello Studio particolareggiato dei Servizi approvato con deliberazione di C.C. n°33 del 19-3-99, con un leggero

miglioramento dovuto alle aree previste in cessione che potranno essere utilizzate esclusivamente per l'incremento delle aree a verde e per i parcheggi.

Nel merito si riportano le considerazioni scaturite dall'analisi dei singoli comparti:

Comparto 1- Il comparto comprende due isolati caratterizzati prevalentemente da un'edificazione di tipo residenziale. Dalla parte di Via Monte Sabotino vi è una tipologia in linea articolata mediamente du tre livelli fuori terra; mentre su Via Malta, dove è già stato previsto l'allargamento stradale dettato dal precedente strumento urbanistico (PDF), l'edificazione, risulta anch'essa di tipo residenziale in genere a due livelli fuori terra con giardino antistante. Si prevede per tale comparto l'applicazione delle norme previste per la zona B/2 con la sola puntualizzazione relative alle altezze massima consentite pari a :

-mt 13 sulle Vie Malta, Monte Sabotino, Fulvia e Carbonia;

-mt 19 sulla Via Cappuccini.

Su Via Malta è previsto l'allargamento per interventi di sostituzione edilizia pari a ml. 5,00 Dall'asse stradale. Su Via Fulvia è previsto l'allargamento per interventi di sostituzione edilizia pari a ml. 6,00 Dall'asse stradale.

Comparto 2- Il comparto comprende cinque isolati caratterizzati prevalentemente da un'edificazione di tipo residenziale articolata su mediamente su due livelli con l'inserimento di alcuni corpi di fabbrica costituiti da tipologia in linea su quattro livelli. Si prevede l'espropriazione di una porzione di suolo, attualmente adibito a giardino privato, tale da consentire il collegamento tra Via Udine e Via Malta. L'isolato tra le Vie Piave, Fulvia, Malta e Trento, di proprietà della Curia Arcivescovile, si prevede l'eventuale costruzione di un edificio a corte, opportunamente arretrato sulle pubbliche vie, in modo da consentire lo sfruttamento dell'indice consentito di tutta l'area fondiaria e nel contempo la conservazione del fabbricato esistente, attualmente adibito a ricovero delle monache di clausura, per destinarlo a servizio pubblico quale centro di aggregazione sociale oltre a verde di quartiere. Il fabbricato esistente, costruito tra le due guerre, munito anche di una piccola cappella ecclesiastica è oggi occupato da una sola suora di clausura.

La costruzione del nuovo edificio da adibire ad attività commerciale ed a residenze potrà avvenire previa cessione della parte esistente e del giardino retrostante. Si prevede per l'intero comparto l'applicazione delle norme previste per la zona B/2 con la sola puntualizzazione relative alle altezze massima consentite pari a :

-mt 13 sulle Vie Malta, Trento, Corsica, Monte Nero, Udine, Piave e Fulvia;

-mt 19 sulla Via Cappuccini.

Su Via Malta è previsto l'allargamento per interventi di sostituzione edilizia pari a ml. 5,00 Dall'asse stradale.

Comparto 3- Il comparto comprende otto isolati caratterizzati prevalentemente da un'edificazione di tipo residenziale articolata su mediamente su due livelli con l'inserimento di alcuni corpi di fabbrica costituiti da

tipologia in linea su quattro livelli. Si prevede per l'intero comparto l'applicazione delle norme previste per la zona B/2 con la sola puntualizzazione relative alle altezze massima consentite pari a :

-mt 13 sulle Vie Trento, Addis Abeba, Carso, Corsica, Monte Nero, Udine, Piave e Fulvia;

-mt 19 sulla Via Cappuccini.

Su Via Fulvia è previsto l'allargamento per interventi di sostituzione edilizia pari a ml. 6,00 Dall'asse stradale.

Comparto 4- Il comparto comprende cinque isolati caratterizzati prevalentemente da un'edificazione di tipo residenziale articolata mediamente su sei livelli, rivenienti da una lottizzazione convenzionata. Su un isolato è stata realizzata la chiesa con centro parrocchiale di aggregazione di tutto il quartiere Cappuccini. L'indice da rispettare è dato da quello previsto negli atti di lottizzazione, per i due isolati compresi tra le Vie Pola, Udine, Monte San Michele, Capodistria e Cappuccini, e comunque non superiore alle norme previste per le zone B/2. Per i restanti isolati del comparto, con eccezione di quello occupato dalla chiesa, si prevede l'applicazione delle norme previste per la B2 con la sola puntualizzazione relativa alle altezze massime pari a mt.13 lungo le Vie Pola, Monte San Michele, Capodistria e Monte Nero, mentre mt.19 sulla Via Cappuccini.

Comparto 5- Il comparto comprende nove isolati caratterizzati prevalentemente da un'edificazione di tipo residenziale articolata mediamente su due livelli con l'inserimento di alcuni corpi di fabbrica costituiti da tipologia in linea su quattro livelli. Alcuni piani terra sono destinati ad attività commerciale ed artigianale di servizio del quartiere. Si prevede per l'intero comparto l'applicazione delle norme previste per la zona B/2 con la sola puntualizzazione relative alla altezza massima consentite pari a :

-mt 13 sulle Vie Addis Abeba, Vittorio Veneto, Monte san Michele, Arione, Monte Nero, Udine, Piave e Fulvia

Su Via Fulvia è previsto l'allargamento per interventi di sostituzione edilizia pari a ml. 6,00 Dall'asse stradale.

Comparto 6- Il comparto comprende l'intero complesso del vecchio ospedale Civile "Di Summa" da riutilizzare a servizi sanitari da parte della stessa Azienda. Eventuali modificazioni dei volumi esistenti formeranno oggetto di specifici protocolli d'intesa e accordi di programma con questa Amministrazione. Nello stesso comparto vi è su Via cappuccini angolo Piazza di Summa la Chiesa dei Cappuccini sorta intorno al XVI secolo, attualmente chiusa e oggetto di restauro da parte della Curia Arcivescovile. In origine la chiesa faceva parte del Convento dei Cappuccini che si estendeva su gran parte dell'attuale sede dell'ex ospedale.

Comparto 7- Il comparto comprende tre isolati. Gli isolati sono differentemente caratterizzati, in quanto risultano edificati in maniera casuale ed in epoche molto diverse. Gli interventi di diversa natura succedutesi nel tempo, hanno determinato situazioni di estrema casualità e conferiscono all'insieme un aspetto di disordine edilizio e di deterioramento generale. Nel comparto son presenti proprietà e strutture pubbliche,

quali la Scuola materna comunale di Via Podgora e la proprietà dell'Amministrazione provinciale, già destinate dal PRG ad attrezzature di quartiere, un istituto scolastico superiore, sulla Via congregazione ed un altro edificio comunale destinato a delegazione comunale (ex sede dazio), ubicato all'incrocio tra la Via Osanna e Via Cappuccini. Si rilevano, inoltre, due fabbricati multipiano per civili abitazioni di proprietà comunale ed altri interventi edilizi risalenti agli anni '50- '70, oltre ad alcuni capannoni alcuno dei quali in disuso.

Per il comparto si è ritenuto di operare specificamente in direzione del miglioramento dei collegamenti del quartiere, tenendo conto della ipotesi di risoluzione del nodo ferroviario di Via Osanna a mezzo dello scavalcamento della ferrovia e della apertura di nuova viabilità parallela a Via Congregazione. Le eventuali necessarie acquisizioni si è ritenuto di ottenerle consentendo nuove edificazioni con cessione volontaria dei sedimi da destinarsi ad allargamento e miglioramento della viabilità esistente e futura.

Per il comparto si prevedono in generale l'applicazione delle norme previste per le zone B2 con altezze massime eventuali di mt.13. Su tutte le Vie, ad eccezione degli interventi di ristrutturazione edilizia, che dovranno rispettare il numero di piani indicati nei profili regolatori riportati sugli elaborati grafici di progetto.

Comparto 8 – Il comparto comprende nella sua attuale consistenza quindici isolati disposti in modo ortogonale di strade che si innestano tutte lungo la Via provinciale per S.Vito. L'intero comparto è compreso tra la Marina Militare e la Ferrovia.

La predetta Via pertanto, assume il ruolo di asse portante oltre del comparto anche per il collegamento tra il quartiere Casale ed il centro cittadino, peraltro con notevole sovraccarico di flusso di traffico. A tal proposito, i progettisti del piano di mobilità stanno procedendo all'individuazione di un percorso alternativo tale da alleggerire il flusso di traffico giornaliero.

Anche per questo comparto si rileva un edificato abbastanza casuale con alcuni edifici risalenti agli anni 50 e 60, che si attestano sulla Via prov. Per San Vito, impedendo qualsiasi ipotesi di allargamento della sede stradale. La maggior consistenza dell'edificato risulta essere variamente parcellizzata e disposta per lo più a piano terreno, con una forte presenza di vecchi capannoni, vecchi stabilimenti vinicoli e depositi, molti in stato di avanzato degrado, oltre ad abitazioni ad uno o due piani. Le attività insediate sono in prevalenza di tipo artigianale.

Per quanto attiene alle urbanizzazioni, si è riscontrato che l'intero comparto risulta privo della rete fognante sia bianca che nera.

Per il comparto si è ritenuto, esaminate le proprietà catastali, di proporre limitati interventi di sostituzione edilizia su alcuni lotti di notevoli dimensioni, in maniera tale da attivare un processo di miglioramento delle condizioni generali dell'intorno. Con l'attuazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica proposti e desumibili dagli elaborati grafici allegati, si potrà ottenere con ridotti impegni economici da parte dell'Amministrazione Comunale, un miglioramento generalizzato dell'accessibilità e del collegamento tra i

lotti a nord di via prov; per S.Vito, mediante allargamento di alcune sedi stradali ortogonali all'arteria principale e mediante apertura di un piccolo tratto stradale necessario a garantire il collegamento tra Vico Rotto con Vico Lungo. Si prevedono, oltre all'acquisizione di alcune aree private da destinare a sedi di quartiere, lungo il perimetro nord del comparto, alcune cessioni volontarie con sfruttamento dell'indice consentito di tutta l'area fondiaria finalizzato agli allargamenti stradali ed a sistemazioni a verde. Tra gli isolati e la recinzione della Marina Militare vi è una piccola lingua di terreno verde con andamento degradante verso il porto, che sarà acquisita per essere destinata a verde. Tutti gli interventi consentiti verranno realizzati nel rispetto della norma della zona B2 del PRG. Le altezze massime consentite saranno di ml.19 su Via provinciale per S.Vito, ml.13 sulle strade interne al comparto e per quelle ove sono previste degli interventi di sostituzione edilizia si fa riferimento al planovolumetrico rappresentato nelle tavole. Saranno comunque ammesse altezze sino ad un massimo di ml.19, qualora i progetti interesseranno interi isolati o interi fronti stradali, compresi tra due incroci, che consentano allargamenti stradali confacenti con le sistemazioni a contorno e che prevedano cessioni per urbanizzazioni secondarie..

Comparto 9 – Il comparto a forma di mezzaluna nella sua consistenza attuale è composta da n°2 isolati racchiusi a sud dalla Via Osanna ed a nord dalla ferrovia divisi da Via Ponte Ferroviario.

L'isolato tra la Via Ponte Ferroviario, Via Osanna e Via Appia si presenta completamente edificato con fabbricati pluripiano realizzati tra gli anni 50 e 80. L'altro isolato, compreso tra Via Ponte Ferroviario, Via osanna e la ferrovia, presenta un edificato con fabbricati multipianoAl centro dell'isolato vi è un vecchio stabilimento vinicolo attualmente in disuso e notevolmente degradato. In tale isolato si sono insediate in prevalenza attività artigianali e commerciali. Anche per questo comparto si è ritenuto di proporre interventi di ristrutturazione urbanistica con sfruttamento dell'indice massimo consentito per le zone B2, con recupero di spazi per parcheggi e viabilità, finalizzati a consentire, ove possibile, una migliore percorribilità all'interno dell'isolato ed un aumento degli spazi di parcheggio pubblico. Le altezze massime saranno apri a ml.19 su tutto il comparto e con indice pari a quello consentito per le zone B2 del PRG.

Comparto 10 – Il comparto, nella sua attuale consistenza è composto da tre isolati formati dalle Vie osanna, S.Leucio, Adamello,Piazza Di Summa e Via Asiago. Gli isolati si presentano quasi completamente edificati e consolidati e con allineamenti stradali sufficientemente definiti; in particolare sulla Via Osanna, Via Cappuccini e Via Adamello. L'edificazione è avvenuta attraverso la trasformazione dei capannoni esistenti, sopraelevazioni e realizzazioni di edifici pluripiano. Nell'isolato formato tra le Vie Osanna, S.Leucio e Via Adamello si rileva di un edificio scolastico superiore di proprietà dell'Amm.ne Provinciale.

L'isolato tra le Vie Adamello, S.Leucio, Piazza Di Summa e Via Asiago, di proprietà comunale risulta libero da edifici, mentre il terzo isolato è ormai anch'esso definito nella sua consistenza volumetrica. Si è ritenuto di proporre un intervento di ristrutturazione urbanistica con definizione di nuovi allineamenti solamente sul fronte dell'isolato all'incrocio tra le Vie Osanna e San Leucio, ove si è riscontrato la presenza di alcune proprietà, impegnata da capannoni fatiscenti a piano terreno. Si è ritenuto di proporre tali nuovi allineamenti per consentire l'ampliamento della sede di marciapiede sulla Via S.Leucio, la quale, in futuro potrà essere

modificata sino a Piazza Di Summa, rilevato l'arretramento esistente dell'edificio di proprietà provinciale. Si dovranno comunque rispettare l'allineamenti previsti dalle tavole ed il rispetto dell'indice previsto per le zone B2. Le altezze massime consentite per l'intero comparto saranno pari a ml.19.

Comparto 11- Il comparto è composto da due isolati compresi tra le Vie S.Leucio, Osanna, Appia, L.Strabone, Mogadiscio, Asmara e Adamello. Il primo isolato, tra le Vie Mogadiscio S.leucio, Adamello e Asmara, si presenta completamente edificato, con edifici in buono stato di conservazione, mentre l'altro compreso tra le Vie Adamello, Asmara, Strabone, Appia, Osanna e S.Leucio si presenta con lotti notevolmente frazionati e proprietà notevolmente polverizzata. Solamente su due lotti ubicati all'intersezione tra le Vie osanna, S.Leucio, Strabone e Appia si è proposto un intervento di ristrutturazione urbanistica finalizzato a generare un nuovo allineamento tra le Vie Osanna , Appia e Strabone con recupero di sedimi stradali. Ciò per facilitare in futuro tutte le sistemazioni viarie di connessione, data l'importanza strategica del nodo, con le aree che saranno immesse al patrimonio comunale dopo la dismissione di binari di proprietà delle ferrovie dello Stato, lungo la Via Tor pisana. All'interno di un isolato vi è un lotto di modesta entità di proprietà della Fondazioni Giannelli, pressocché inedificato nel quale non sono stati previsti interventi per consentire alla Fondazione stessa la sagoma necessaria all'utilizzo che se ne prevede. Si dovranno comunque rispettare l'allineamenti previsti dalle tavole progettuali. Gli indici massimi saranno analoghi a quelli previsti per le zone B2 e le altezze massime saranno pari ml.13,00 ad esclusione dei fabbricati dove sono previsti interventi di ristrutturazione urbanistica.

Comparto 12- Il comparto comprende n°4 isolati tra le Vie Appia, G.Balsamo, Fulvia e M.Sabotino. L'analisi catastale ha rilevato un notevole frazionamento delle proprietà. Gli isolati si presentano edificati con tipologie edilizie in linea articolata mediamente su tre livelli fuori terra. Solo alcune proprietà risultano ancora inedificate. In tale comparto è presente una scuola media di proprietà comunale. Gli indici massimi saranno analoghi a quelli previsti per le zone B2 e le altezze massime saranno pari ml. 19 su Via Appia e Via G. Balsamo, mentre le restanti a ml.13.

Comparto 13- Il comparto comprende n°7 isolati tra le Vie Appia, M.Sabotino, M.Grappa, V.Veneto, Arione, Strabone, Fulvia e Tagliamento. Alcuni isolati si presentano completamente edificati, mentre altri presentano ancora proprietà libere o occupate da vetusti capannoni destinati inprevalenza ad attività artigianali. Per tale comparto si prevede l'applicazione delle norme della zona B2 con altezze massime di mt.19 su Via Appia e mt.13 sulle altre.

Comparto 14- Il comparto è composto da tre isolati tra le Vie Appia, Strabone, Arione, Fulvia, Mogadiscio e Piave. L'edificato si presenta notevolmente compatto sui fronti stradali, con edifici di varia consistenza volumetrica. L'analisi catastale, in generale, ha rappresentato un notevole frazionamento dei lotti ed una estrema polverizzazione della proprietà, fatta eccezione per alcuni lotti individuati; in particolare, nell'isolato compreso tra le Vie Appia, Arione e Strabone. Non si è ritenuto di proporre interventi di particolare rilevanza se non quelli previsti dalla normativa delle zone B2 del vigente PRG. Per tutti gli solati del comparto si prevedono altezze massime di mt.13 per le vie interne e ml.19 sulla Via Appia.

Comparto 15- Il comparto comprende tre isolati tra le Vie S.G.Bosco, Svetonio, Tertulliano, Pace Brindisina e Romolo, quasi completamente edificati e saturati. Si prevede per tale comparto l'applicazione delle norme previste per la zona B2 con la sola puntualizzazione delle altezze massime consentite: su Via Appia ml.19 e ml.13 sulle restanti.

Comparto 16- Il comparto comprende l'intero isolato occupato dall'Istituto religioso dei Salesiani tipizzato F1 dal vigente PRG e soggetto alle disposizioni di cui alle NTA del PRG.

Comparto 17- Il comparto comprende sei isolati compresi tra le vie Appia, G.Cesare, O.Flacco, Andronico, Sallustio, Cicerone, Plinio, Mecenate e Germanico. Gli isolati sono caratterizzati da edilizia residenziale pluripiano. All'interno di un isolato vi è una scuola elementare di proprietà comunale. Si prevede per tale comparto l'applicazione delle norme previste per la zona B2 con la sola puntualizzazione delle altezze massime consentite: su Via Appia ml.19 e ml.13 sulle restanti.

Comparto 18- Il comparto comprende l'intero isolato occupato dalle Carceri Giudiziarie.

Comparto 19- Il comparto comprende sette isolati caratterizzati da un'edificazione di tipo residenziale, notevolmente differente come articolazione volumetrica con mediamente tre livelli fuori terra. Si prevede per tale comparto l'applicazione delle norme previste per la zona B2 con la sola puntualizzazione delle altezze massime consentite: su Via Appia ml.19 e ml.13 sulle restanti.

Comparto 20- Il comparto è composto da cinque isolati compresi tra le Vie Appia, Tor Pisana, G.Cesare, Dei Gracchi, Tibullo, Properzio e C.Nerva. Il comparto risulta completamente saturo nella sua edificazione. L'intervento di ristrutturazione urbanistica avviene dalla necessità di consentire l'allargamento dell'attuale Via Tor Pisana, sempre con l'obiettivo strategico di migliorare il nodo di Via Appia, nella intersezione con Via Osanna e Tor Pisana ed in considerazione delle future cessioni di parte del Parco ferroviario parallelo a Via Tor pisana e attualmente in disuso. Si è prevista l'espropriazione di un'area occupata da fabbricati lungo Via Tor pisana necessaria a consentire l'allargamento dell'attuale sede stradale e per l'eliminazione del pericolo per la pubblica incolumità fisica dovuta alle precarie condizioni statiche del fabbricato soprastante. Si prevede per tale comparto l'applicazione delle norme previste per la zona B2 con la sola puntualizzazione delle altezze massime consentite: su Via Appia ml.19 e ml.13 sulle restanti.

In definitiva, l'analisi generale della struttura urbanistica ed edilizia evidenzia l'aspetto differentemente parcellizzato dell'intera zona oggetto di studio. Le tipologie risultano spesso di difficile definizione, poiché l'unico riferimento diventa spesso l'allineamento con la strada che lambisce il lotto. L'esigenza abitativa nel tempo ha comportato da prima una tipologia caratterizzata da solo piano terra e poi uno sviluppo in altezza con sopraelevazioni che arrivano ad una media di due o tre piani.

Il riferimento urbanistico di maggiore rilievo risulta essere quello dell'impianto viario. Quest'ultimo si è costituito nel tempo con una serie di collegamenti ortogonali che si innestano sulla spina portante, Via Appia e sulle direttrici principali che sono Via Cappuccini, Via Osanna, Via Tor Pisana, e Via Prov. Per S.Vito.

Gli interventi edilizi di varia natura realizzati in particolare negli ultimi cinquanta anni, hanno conferito all'insieme del paesaggio costruito un aspetto non uniforme. Il degrado edilizio si presenta certamente più diffuso in particolari zone dove per la perdita di funzioni originarie, molti capannoni sono stati lasciati in completo abbandono, oppure hanno subito delle modificazioni delle destinazioni d'uso, per essere adibiti ad attività artigianali e commerciali.

I motivi dell'insoddisfacente funzionamento dell'amministrazione urbanistica sono molteplici e coinvolgono, sia pure in misura diversa, il pubblico ed il privato che partecipa ai processi di trasformazione urbana. Tra questi motivi un ruolo di rilievo è svolto dal quadro normativo che regola la materia. Quest'ultimo ha prodotto un sistema di pianificazione rigido, incapace di adeguarsi al mutamento dei bisogni dei consumatori e ai programmi degli investitori è, pertanto, destinato a costituire un freno e un ostacolo invece di uno stimolo e un sostegno alle trasformazioni urbane. La rigidità di sistema, d'altronde, non è una caratteristica specifica della sola dell'urbanistica italiana.

Nell'urbanistica nazionale, un aumento di flessibilità implica un aumento di discrezionalità amministrativa e di responsabilizzazione delle burocrazie pubbliche.

Nel nostro sistema di pianificazione una riduzione della rigidità, peraltro, non è necessariamente condizionata alla possibilità di introdurre innovazioni legislative. La revisione delle norme tecniche di attuazione del piano regolatore generale di Brindisi potrebbe ricercare una semplificazione normativa compatibile con le leggi vigenti. L'introduzione di ulteriori elementi di flessibilità è condizionata non solo al cambiamento delle regole e delle norme, — dove con regole si intendono soprattutto le procedure per assumere le decisioni—, ma soprattutto al cambiamento della cultura amministrativa, tecnica e imprenditoriale maturata in più di cinquant'anni, durante i quali l'obiettivo principale è sempre stato la certezza dei diritti in maniera formale.

Il principio della certezza comporta, infatti, la necessità di rendere i progetti conformi alle norme urbanistiche predeterminate dal piano regolatore, ed è questa la ragione principale della rigidità del sistema decisionale.

E' proprio questo l'obiettivo del piano di recupero. Senza entrare nel merito delle scelte che hanno guidato la formazione di un'area così vasta da assoggettare a piano di recupero, è di tutta evidenza l'improponibilità di un'area che interessa circa n°87 isolati, quando la legge 457/78 circoscrive il piano all'immobile o al complesso di edifici o all'isolato.

D'altra parte anche il legislatore nazionale dopo la legge 457/78 relativa ai piani di recupero ha introdotto degli strumenti di pianificazioni alternativi, quali programmi di recupero urbano, programmi integrati di intervento, programmi di riqualificazione urbana, ecc.,che permettano, non di dare attuazione alla pianificazione stessa, ma di discostarsene 'in variante' rispetto alle previsioni di piano. Il tutto avviene con il concorso di operatori pubblici e privati per i quali è stato previsto un obbligo di collaborazione per

rispondere alle necessità di sviluppo delle città che la rigidità dei piani urbanistici tradizionali non poteva né prevedere, né tanto meno soddisfare. La legge 8 giugno 1990, n. 142, introduce all'articolo 27 l'istituto dell'*Accordo di Programma* il quale, com'è noto, può anche determinare la variante dello strumento urbanistico vigente.

E pur essendo, secondo la legge 142, le sole parti pubbliche competenti a promuovere l'accordo, nulla impedisce che — secondo l'orientamento della nota sentenza del Consiglio di Stato n. 182, del 7 febbraio 1996 — sia un soggetto privato interessato a presentare istanza per l'approvazione di un programma.

Non a caso questi nuovi strumenti urbanistici, per la presenza di fasi di proposta, di accordo o di intesa tra amministrazioni pubbliche e privati, costituiscono veri e propri modelli consensuali di amministrazione e gestione del territorio. Il superamento della pianificazione urbanistica tradizionale, che i nuovi strumenti spesso comportano, non rappresenta il frutto di uno scontro tra opposti interessi, ma il comune riconoscimento della sua inadeguatezza, ammessa anche dalle stesse amministrazioni locali che quella pianificazione avevano adottato. Le amministrazioni predispongono i nuovi strumenti di intervento, con la collaborazione, non solo finanziaria, dei soggetti privati per risolvere problemi che la pianificazione tradizionale non riesce affrontare. La portata innovativa dei nuovi istituti è già stata riconosciuta dalla giurisprudenza amministrativa. La sentenza n. 22, del 14 gennaio 1999, del TAR Emilia Romagna-Bologna, Sezione I, sottolinea, in particolare, ma non esclusivamente, l'aspetto della 'integrazione funzionale' tra le destinazioni urbanistiche sul territorio comunale proprio dei nuovi strumenti di programmazione.

La trasformazione normativa introdotta negli ultimi anni comporta da parte di ogni ente competente il riconoscimento che l'esercizio del potere di pianificazione del territorio non esclude, anzi implica il coinvolgimento diretto dei soggetti privati nella fase progettuale delle scelte di pianificazione, e non limita l'accordo con gli stessi alla sola fase esecutiva o attuativa. Negli ultimi anni sono state anche le profonde trasformazioni dell'economia a indurre e sviluppare dei modelli di pianificazione 'contrattata' che ha assunto forme e contenuti diversi, definiti dai diversi istituti previsti dall'articolo 2 della legge 662/96 (programmazione negoziata, intesa istituzionale, accordo di programma quadro, patto territoriale, contratto di programma e contratto di area). Si tratta di istituti di prevalente contenuto economico di cui però non è possibile negare la valenza urbanistica, in quanto anche in questo caso si giunge ad attribuire all'accordo valore di variante del piano regolatore generale. Tutti gli strumenti di pianificazione sin qui citati contribuiscono a modificare il concetto di zonizzazione del piano regolatore generale.

Il quadro normativo richiamato sottolinea che il processo di cambiamento sarà graduale e che, in qualche misura, sarà un processo che razionalizza e dà forma esplicita a pratiche già in atto.

Il traguardo ultimo del processo è un piano regolatore che non comprenda determinazioni specifiche circa le trasformazioni future, ma esclusivamente i diritti d'uso del suolo conformati e le loro salvaguardie. La proposta delle trasformazioni è lasciata all'iniziativa del comune e dei soggetti, pubblici e privati.

L'obiettivo principale non è quindi quello del solo recupero fisico dell'alloggio, ma anche quello del miglioramento delle condizioni di vivibilità delle aree per i residenti, attraverso una serie di interventi di ristrutturazione urbanistica limitata ad alcuni ambiti specifici.

Le tavole di piano redatte sono di seguito elencate:

1	TAV. S/1	inquadramento storico dell'area di intervento	
2	TAV. I/1	inquadramento urbanistico e particolare in scala	1/25000 e 1/5000
3	TAV. I/2	identificazione dei comparti di analisi e delle proprietà pubbliche su aerofotogrammetria	1/2000
4	TAV. I/3	identificazione dei comparti di analisi e delle proprietà pubbliche su catastale	1/2000
5	TAV. R/1	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 1**	1/1000
6	TAV. R/2	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 2**	1/1000
7	TAV. R/3	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 3**	1/1000
8	TAV. R/4	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 4**	1/1000
9	TAV. R/5	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 5**	1/1000
10	TAV. R/6	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 6**	1/1000
11	TAV. R/7	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 7**	1/1000
12	TAV. R/8	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 8**	1/1000
13	TAV. R/9	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 9**	1/1000
14	TAV. R/10	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 10**	1/1000
15	TAV. R/11	aerofoogrammetria. –ortofotocarta –catastale **comparto 11**	1/1000
16	TAV. R/12	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 12**	1/1000

17	TAV. R/13	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 13**	1/1000
18	TAV. R/14	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 14**	1/1000
19	TAV. R/15	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 15**	1/1000
20	TAV. R/16	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 16**	1/1000
21	TAV. R/17	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 17**	1/1000
22	TAV. R/18	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 18**	1/1000
23	TAV. R/19	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 19**	1/1000
24	TAV. R/20	aerofotogrammetria –ortofotocarta –catastale **comparto 20**	1/1000
25	TAV. A/1	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 1** foto da n.1 a n.39	1/1000
26	TAV. A/2a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 2** foto da n.1 a n.32	1/1000
27	TAV. A/2b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 2** foto da n.33 a n.46	1/1000
28	TAV. A/3a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 3** foto da n.1 a n.27	1/1000
29	TAV. A/3b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 3** foto da n.28 a n.47	1/1000
30	TAV. A/4	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 4** foto da n.1 a n.24	1/1000
31	TAV. A/5a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche	1/1000

		comparto 5 foto da n.1 a n.21	
32	TAV. A/5b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 5** foto da n.22 a n.36	1/1000
33	TAV. A/6 A/16-A/18	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 6** foto da n.1 a n.4 **comparto 16** foto da n.1 a n.4 **comparto 18** foto n.1	1/1000
34	TAV. A/7	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 7 foto** da n.1 a n.15	1/1000
35	TAV. A/8a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 8** foto da n.1 a n.21	1/1000
36	TAV. A/8b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 8** foto da n.22 a n.41	1/1000
37	TAV. A/8c	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 8** foto da n.42 a n.58	1/1000
38	TAV. A/8d	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 8** foto da n.59 a n.74	1/1000
39	TAV. A/9a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 9** foto da n.1 a n.15	1/1000
40	TAV. A/9b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 9** foto da n.16 a n.23	1/1000
41	TAV. A/10	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 10** foto da n.1 a n.18	1/1000
42	TAV. A/11a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 11** foto da n.1 a n.12	1/1000
43	TAV. A/11b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche	1/1000

		comparto 11 foto da n.13 a n.24	
44	TAV. A/12a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 12** foto da n.1 a n.18	1/1000
45	TAV. A/12b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 12** foto da n.19 a n.33	1/1000
46	TAV. A/13a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 13** foto da n.1 a n.18	1/1000
47	TAV. A/13b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 13** foto da n.19 a n.33	1/1000
48	TAV. A/13c	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 13** foto da n.34 a n.42	1/1000
49	TAV. A/14a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 14** foto da n.1 a n.15	1/1000
50	TAV. A/14b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 14** foto da n.16 a n.28	1/1000
51	TAV. A/15	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 15** foto da n.1 a n.13	1/1000
52	TAV. A/17a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 17** foto da n.1 a n.15	1/1000
53	TAV. A/17b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione d'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 17** foto da n.16 a n.26	1/1000
54	TAV. A/19a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione 'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 19** foto da n.1 a n.15	1/1000
55	TAV. A/19b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)- destinazione 'uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 19** foto da n.16 a n.30	1/1000
56	TAV. A/19c	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)-	1/1000

		destinazione ’uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 19** foto da n.31 a n.40	
57	TAV. A/20a	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)-destinazione d’uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 20** foto da n.1 a n.15	1/1000
58	TAV. A/20b	rilievo fotografico -planimetria con individuazione dei fabbricati (ID)-destinazione d’uso al P.T. e identificazione delle viste fotografiche **comparto 20** foto da n.16 a n.27	1/1000
59	TAV. R/21	urbanizzazione primaria rete idrica esistente	1/1000
60	TAV. R/22	urbanizzazione primaria fogna nera esistente	1/1000
61	TAV. R/23	urbanizzazione primaria fogna bianca esistente	1/1000
62	TAV. R/24	urbanizzazione primaria illuminazione pubblica esistente	1/1000
63	TAV. P/21	urbanizzazione primaria di progetto: rete idrica	1/1000
64	TAV. P/22	urbanizzazione primaria di progetto: fogna nera	1/1000
65	TAV. P/23	urbanizzazione primaria di progetto: fogna bianca	1/1000
66	TAV. P/24	urbanizzazione primaria di progetto: illuminazione pubblica	1/1000
67	TAV. P/2a	progetto nuovo intervento, inserimento aerofotogrammetrico, profili nuovi fabbricati con situazione preesistente **comparto 2**	1/500
68	TAV. P/2b	vista assonometrica e inserimento catastale **comparto 2**	1/500
69	TAV. P/7	progetto nuovo intervento, inserimento aerofotogrammetrico e catastale, profili nuovi fabbricati con situazione preesistente, vista assonometrica **comparto 7**	1/500
70	TAV. P/8a	progetto nuovo intervento, profili nuovi fabbricati con situazione preesistente **comparto 8**	1/500
71	TAV. P/8b	inserimento aerofotogrammetrico **comparto 8**	1/500
72	TAV. P/8c	vista assonometrica e inserimento catastale **comparto 8**	1/500
73	TAV. P/9a	progetto nuovo intervento, profili nuovi fabbricati con situazione preesistente **comparto 9**	1/500

74	TAV. P/9b	inserimento aerofotogrammetrico e catastale, vista assonometrica **comparto 9**	1/500
75	TAV. P/10a	progetto nuovo intervento, inserimento aerofotogrammetrico, profili nuovi fabbricati con situazione preesistente **comparto 10**	1/500
76	TAV. P/10b	vista assonometrica e inserimento catastale **comparto 10**	1/500
77	TAV. P/11a	progetto nuovo intervento, inserimento aerofotogrammetrico, profili nuovi fabbricati con situazione preesistente **comparto 11**	1/500
78	TAV. P/11b	vista assonometrica e inserimento catastale **comparto 11**	1/500
79	TAV. P/14a	progetto nuovo intervento, inserimento aerofotogrammetrico **comparto 14**	1/500
80	TAV. P/14b	inserimento catastale, profili nuovi fabbricati con situazion preesistente e vista assonometrica **comparto 14**	1/500
81	TAV. P/20a	progetto nuovo intervento, inserimento aerofotogrammetrico, profili nuovi fabbricati con situazione preesistente **comparto 20**	1/500
82	TAV. P/20b	vista assonometrica e inserimento catastale **comparto 20**	1/500
83	TAV. P/1	planimetria di progetto	1/2000

ALLEGATI

a- RELAZIONE TECNICA

b- RELAZIONE FINANZIARIA

c- NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

d- SCHEDE DI ANALISI:

Comparto 1: schede per unità immobiliari

Comparto 2: schede per unità immobiliari e relative proprietà catastali

Comparto 3: schede per unità immobiliari

Comparto 4: schede per unità immobiliari

Comparto 5: schede per unità immobiliari

Comparto 7: schede per unità immobiliari e relative proprietà catastali

Comparto 8: schede per unità immobiliari e relative proprietà catastali

Comparto 9: schede per unità immobiliari e relative proprietà catastali

Comparto 10: schede per unità immobiliari e relative proprietà catastali

Comparto 11: schede per unità immobiliari e relative proprietà catastali

Comparto 12: schede per unità immobiliari

Comparto 13: schede per unità immobiliari

Comparto 14: schede per unità immobiliari e relative proprietà catastali

Comparto 15: schede per unità immobiliari

Comparto 17: schede per unità immobiliari

Comparto 19: schede per unità immobiliari

Comparto 20: schede per unità immobiliari e relative proprietà catastali