

POLITECNICO DI TORINO

Corso di Laurea Magistrale in
Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio

Tesi di Laurea Magistrale

KALLÍPOLIS

una città di terra in mezzo al mare



Relatori

prof.ssa Silvia Gron
prof.ssa Cristina Coscia

Candidato

Matteo Costantini

Febbraio 2021

A Renata Fonte

che con le sue battaglie in difesa del territorio è diventata un modello di vita.

L'impegno politico e la devozione alla causa di Porto Selvaggio

sono esempi immortali di coraggio e legalità.

INDICE

00 - PREFAZIONE	3
01 - QUADRO STORICO	4
01.1 - LE FORTIFICAZIONI	4
01.2 - IL CENTRO URBANO	35
02 - QUADRO COMPETITIVO	50
02.1 - INQUADRAMENTO TERRITORIALE	51
02.2 - ESPANSIONE URBANA	53
02.3 - INDIVIDUAZIONE DELL'AMBITO	55
02.4 - DEMOGRAFIA	64
02.5 - SERVIZI AL CITTADINO	68
02.6 - PROCESSUALITÀ	79
03 - QUADRO STRATEGICO	89
03.1 - ANALISI SWOT	89
03.2 - CONFRONTO CON GLI ESPERTI	90
03.3 - STRATEGIE D'INTERVENTO	95
04 - PROGETTO	99
04.1 - AMBITO MACRO-URBANO	101
04.2 - AMBITO MICRO-URBANO	112
04.3 - AMBITO DELL'INTORNO	118
05 - QUADRO ECONOMICO	121
CONCLUSIONI	125
ALLEGATI	127
BIBLIOGRAFIA	152
SITOGRAFIA	154

00 - PREFAZIONE

Una città che vive nel presente, immemore del suo passato non conosce il suo futuro.

Gallipoli vive sospesa tra ciò che è stato e ciò che avrebbe potuto essere, guarda al futuro con gli occhi stanchi dei suoi pescatori, ma vive nei cuori dei giovani turisti che giungono per la stagione estiva. È questa una città bizzarra, nella quale passato e futuro si intrecciano indissolubilmente in un presente accattivante, tanto ambito dai forestieri quanto scomodo per i giovani del posto. Questi si vedono costretti a partire per trovare lo spazio del quale hanno bisogno, allontanati dalla propria terra, la stessa che nonostante tutto riserva loro lo spazio di un abbraccio materno, comodo abbastanza da spingerli sempre a ritornare.

“L’acqua non entra in Gallipoli: i bastioni non lo permettono. Resta, Gallipoli, una città di terra dentro il mare, avventurata sul mare, circondata dai suoi bastioni come un bambino nella carriola.” Cesare Brandi, 1960 ⁽¹⁾.

Quella che vediamo oggi non è la solida roccaforte medievale, e nemmeno la fedelissima città aragonese. La Gallipoli contemporanea è qualcosa di nuovo, giovane e mutevole, acerba nei suoi tratti salienti e per questo in balia della modernità, che la lega più ai turisti che ai suoi stessi figli. Verrebbe da dire che forse non esiste una sola città, ma che ognuno di noi ne costruisce una propria versione, fatta di ricordi, aspettative, esperienze e opportunità.

L’oggetto di questo lavoro di tesi non è né la città che fu e nemmeno quella che sarà, ma una chiave di lettura che va oltre il resoconto dettagliato di una guida turistica o le linee strategiche di un piano regolatore. La natura mutevole del caso in oggetto mi ha spinto a lavorare sulla “mia” Gallipoli, punto di contatto tra la città tramandata dalla storiografia e quella derivante dall’esperienza diretta. La convinzione che muove il progetto è che in un futuro relativamente prossimo le diverse anime di questa città possano trovare una crasi, dando vita a un organismo maturo, consapevole delle proprie origini ma proiettato in avanti, polo culturale e grande attrattore turistico.

“Inutilmente, magnanimo Kublai, tenterò di descriverti la città di Zaira dagli alti bastioni. Potrei dirti di quanti gradini sono le vie fatte a scale, di che sesto gli archi dei porticati, di quali lamine di zinco sono ricoperti i tetti; ma so già che sarebbe come non dirti nulla. Non di questo è fatta la città, ma di relazioni tra le misure del suo spazio e gli avvenimenti del suo passato.” Italo Calvino, 1972 ⁽²⁾.

Nel tentativo di gettare un ponte tra le città esistite e quelle percepite, questo progetto cerca di dare forma a uno degli infiniti possibili scenari di sviluppo urbano. Così come il ponte seicentesco collega il Borgo alla Città vecchia, allo stesso modo è stato ricercato tra i pennoni delle imbarcazioni, sotto i teli-mare e all’ombra di un ulivo un filo invisibile in grado di legare le varie anime di *Kallipolis*, la *perla dello Ionio*.

In particolare, il progetto si articola su tre scale differenti: l’ambito macro-urbano, legato alla riqualificazione del patrimonio ferroviario in ottica di una mobilità più sostenibile, l’ambito micro-urbano del Seno del Canneto, che ha nel Rivellino il proprio punto nevralgico, collegamento ideale tra la città del passato e quella del futuro, e l’ambito dell’intorno, un’accurata progettazione dell’arredo urbano, inteso come elemento fondamentale per l’interazione tra progetto urbano e società. Le leve progettuali che sono alla base di tale intervento sono la mobilità dolce, la promozione del territorio e la valorizzazione del patrimonio architettonico e ferroviario.

(1) CESARE BRANDI, *Pellegrino di Puglia*, Editori Laterza, Bari 1960, p. 90.

(2) ITALO CALVINO, *Le città invisibili*, Einaudi, Torino 1972, pp. 10, 11.

01 - QUADRO STORICO

01.1 - LE FORTIFICAZIONI

Trattando dello sviluppo urbano della città di Gallipoli è indispensabile tenere conto del suo apparato difensivo. Nonostante comunemente l'origine della città si faccia risalire all'età messapica (VIII secolo a.C.), non sono tutt'ora presenti fonti in grado di avvalorare questa teoria ⁽³⁾. La questione della fondazione rimane ancora oggi aperta, ma si ritiene tuttavia che Gallipoli abbia immediatamente acquisito un importante ruolo strategico, ben presto divenne infatti un importante avamposto commerciale e militare.

Nonostante le fonti documentarie risalenti al Medioevo siano piuttosto esigue, si è certi che alla fine del IX secolo Gallipoli fosse già da tempo il punto nevralgico delle rotte ioniche. La posizione strategica della città l'aveva resa particolarmente appetibile alle popolazioni provenienti dall'Egeo, per questo motivo Gallipoli si è immediatamente dotata di un apparato difensivo, più volte rimaneggiato nel corso dei secoli, che comprendeva il primo nucleo dell'attuale castello e le mura urbane. Non si sa molto riguardo la conformazione delle strutture difensive, era tuttavia presente un perimetro murario che veniva ciclicamente distrutto o reso obsoleto dagli innumerevoli attacchi alla città, primo tra tutti l'assedio dei coloni greci ⁽⁴⁾.

È necessario specificare che Gallipoli non è sempre stata un'isola, originariamente non era presente alcun istmo tra il luogo in cui sorge oggi la città vecchia e la terraferma. La città si sviluppava all'estremità di una penisola molto affusolata protesa nello Ionio, lo spazio a disposizione della città era quindi limitato e si rendeva necessario edificare le nuove fortificazioni sullo stesso tracciato delle precedenti. Questo, sommato al graduale complessificarsi delle strutture difensive, che diventavano via via più imponenti, ha portato alla scomparsa di ogni traccia di stratificazione.

“La Città è così circondata di mura, che dal livello del mare s'innalzano al di sopra l'altezza dello scoglio, che la rendono simile ad una fortezza. In differenti distanze ritrovansi delle Torri e Bastioni” Bartolomeo Ravenna, 1836 ⁽⁵⁾.

In età medievale Gallipoli ha continuato a espandersi entro il limite imposto dalla cinta muraria, generando un articolato dedalo di strade dal tracciato molto irregolare. La limitata superficie a disposizione della città ha implicato che, per fare spazio ai nuovi palazzi, molti degli edifici preesistenti dovessero essere demoliti, è il fenomeno, in atto ancora oggi, della “sostituzione edilizia” ⁽⁶⁾. Se da un lato si è assistito alla totale cancellazione di interi quartieri, dall'altro si è mantenuto il tortuoso andamento di derivazione medievale. Le esigenze belliche e difensive hanno sempre ostacolato l'espansione della città al di fuori della cinta muraria, ciò non ha tuttavia impedito la nascita di piccoli edifici nelle campagne e in prossimità delle aree portuali. Si tratta di strutture rurali di modeste dimensioni, legate prevalentemente alla pesca e all'agricoltura, e destinate a ospitare un esiguo numero di persone.

⁽³⁾ AURORA QUARTA, *Il Torrione Poligonale e lo sviluppo della porzione orientale del Castello di Gallipoli*, in ÁNGEL BENIGNO GONZÁLES AVILÉS (a cura di), *Defensive architecture of the Mediterranean, XV to XVIII centuries*, Vol. 6, Publicacions Universitat d'Alcant, Alicante 2017.

⁽⁴⁾ MARIO CAZZATO, *Gallipoli*, in MARCELLO GUAITOLI, VINCENZO CAZZATO (a cura di), *Insedimenti del Salento dall'antichità all'età moderna*, «Lo sguardo di Icaro. Le collezioni dell'Aerofototeca Nazionale per la conoscenza del territorio», Congedo, Galatina 2005, p. 112.

⁽⁵⁾ BARTOLOMEO RAVENNA, *Memorie storiche della città di Gallipoli*, Miranda, Napoli 1836, p. 47.

⁽⁶⁾ MARIO CAZZATO, *Gallipoli* cit., pp. 112-116.



Figura 1 - Gallipoli, l'isola vista dal mare in una foto prospettica del 1956. Non compare ancora, al di là del ponte, la mole del "grattacielo".



Figura 2 - Planimetria del centro storico con evidenziate le fortificazioni e la porta d'accesso alla città (rielaborazione grafica).

Nell'immaginario collettivo nasce l'idea di una netta distinzione di stampo classista tra gli abitanti della città e quelli della campagna, i primi, che abitavano lo "scoglio", si occupavano esclusivamente di commercio e non vedevano di buon occhio agricoltori e pescatori (7).

"Le vecchie manoscritte memorie ed il Micetti osservano, che negli andati tempi le persone primarie della Città si riunivano in questo Scoglio come luogo di divertimento, escludendone l'infima gente. Se ne derivò da questo tra Gallipolitani l'adagio come un'ingiuria: "Voi non siete del Campo", e prevalse per moltissimi anni, intendendosi significare: "Voi siete degl'infami della plebe, ed uomo immeritevole di essere del numero di quelli che vanno al Campo". Bartolomeo Ravenna, 1836 (8).

Lo scavo del fossato, ideato dai veneziani nel 1484 e realizzato dagli Aragonesi alcuni anni dopo, produsse la creazione di un istmo che separava il Castello dalla città e la città dalla terra ferma (9). Gallipoli assume quindi l'attuale conformazione ad isola-penisola, tenuta assieme da un sistema di ponti lignei che, in caso di assedio, potevano essere demoliti molto facilmente. Il taglio dell'istmo ha accresciuto di molto sia il potenziale offensivo che difensivo della città, mettendo in comunicazione i due mari e fortificando l'intero nucleo abitato.

Alla fine del XVI secolo la città era ancora racchiusa all'interno del perimetro murario, comprensivo di bastioni e fortezza dotata di rivellino (10). L'aspetto strategico rimase fondamentale, attraverso Gallipoli gli aragonesi intrattenevano rapporti commerciali con i Catalani, i Veneziani, i Fiorentini e i Genovesi. La "perla dello Ionio" divenne quindi lo snodo marittimo privilegiato delle rotte commerciali del XVIII secolo. In ottica difensiva il castello risultava essere il cuore della città, era infatti considerato inespugnabile per via del fossato scavato tra XVI e XVII secolo. In questa zona il collegamento con la terra ferma era garantito da un sistema di ponti in legno e muratura rivolti ad est, lungo l'asse che collegava Gallipoli alla vicina Alezio (11).

Nel 1836 Gallipoli aveva una densità edilizia tale da rendere indispensabile un piano di espansione fuori dalle mura urbane (12). Dal XVI secolo, infatti, la città non ha smesso di mutare, sedimentandosi all'interno del perimetro fortificato aragonese. Prima di allora il dibattito su una possibile espansione veniva affrontato ciclicamente, senza aver mai portato ad un accordo definitivo. Alla metà dell'Ottocento il tessuto urbano estremamente stratificato risultava essere particolarmente insalubre. Le strutture difensive, che avevano ormai perso ogni genere di funzione strategica, rappresentavano un rischio per la comunità gallipolina, erano infatti diventate un limite invalicabile e, ostacolando l'espansione della città, aggravavano fortemente la condizione igienico-sanitaria. L'espansione extra-moenia era diventata ormai inevitabile (13).

"La città è costruita a tufo e carparo poroso e saligno, cinta di mura, di castello e di 12 baluardi, un tempo temuti, ora derisi, in parte abbattuti, tutti disarmati." Giacomo Arditi, 1879 (14).

(7) BARTOLOMEO RAVENNA, *Memorie storiche della città di Gallipoli* cit., p. 38.

(8) *ivi*, p. 37.

(9) ETTORE VERNOLE, *Il castello di Gallipoli: illustrazione storica architettonica*, Istituto di Architettura Militare, Roma 1933, pp. 14-15.

(10) *Pianta di una porzione della cinta della piazza di Gallipoli*, in VINCENZO CAZZATO, *La Provincia di Lecce*, «Atlante storico della Puglia 4», Capone editore, Cavallino di Lecce 1989.

(11) EUGENIO GIUSTIZIERI, *Jonica, cinque centri tra territorio e storia*, Grafo 7 Editrice, Taviano 1988.

(12) MARIO CAZZATO, *Gallipoli* cit., pp. 112-116.

(13) *ibidem*

(14) COSIMO PERONE, *Gallipoli... a corte, Nel borgo antico tra corti, vicoli, mignani e portali*, Martignano Litografica Editrice, Parabita 2009.



Figura 3 - Castello aragonese di Gallipoli visto dalla Fontana greca, in primo piano il Rivellino e subito dietro la torre poligonale, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 4 - Fortificazioni della Baia della Purità di Gallipoli, a destra quel che resta della Torre Sant'Agata e il Baluardo San Francesco, foto scattata il 13/05/2020.

Con il Piano Lamonica del 1858 si assiste alla nascita del Borgo e alla radicale trasformazione della città vecchia. Questa, pur conservando la peculiare maglia viaria medievale, non era più rivolta verso l'interno, ma si apriva al mondo esterno. L'esempio più calzante di questo fenomeno è la trasformazione delle fortificazioni da strutture difensive, che sigillavano completamente l'edificato, a strada panoramica, belvedere in grado di ospitare le passeggiate dei gallipolini. Nonostante le vestigia dell'antica città-roccaforte siano in parte visibili ancora oggi, la vocazione militare di Gallipoli si è persa quasi completamente, favorendo l'instaurarsi di una vita pacifica basata sugli scambi commerciali, la pesca e l'agricoltura.

“E se anche Gallipoli fu fortezza, niente più lo ricorda, con quei bastioni ridotti a passeggiata: né certamente le sue case, dalla fronte liscia e dai colori rosei e giallini, che nulla hanno di accigliato o di militare, neppure di militare in borghese; anzi, così teneramente assortite fra la fragola, la banana e il pistacchio, riescono a produrre una temperie loro, che solo in certe placide cittadine si gusta, le quali non si assomigliano, beninteso, se non per questa risonanza segreta che svegliano quando ci si incappi.” Cesare Brandi, 1960⁽¹⁵⁾.

Il sistema delle fortificazioni parzialmente visibili ancora oggi risale ai primi del Cinquecento ed è costituito dal castello aragonese e da dodici capisaldi⁽¹⁶⁾. L'accesso alla città vecchia era garantito da una struttura in legno che terminava in un ponte levatoio in corrispondenza della Porta di Terra. Nonostante le interpretazioni tradizionali narrino dell'esistenza di una Porta di mare, non è mai esistito un doppio accesso alla città, la comune convinzione dell'esistenza di questa seconda porta deriva da un'erronea interpretazione del nome “Porta di Terra”. Con questo toponimo, infatti, non si voleva operare una distinzione tra i due ipotetici accessi, il termine “terra” era infatti impiegato come sinonimo di “città”, e pertanto non sussisteva nessuna allusione all'esistenza di un'altra porta⁽¹⁷⁾. Attualmente non esiste più la Porta di terra, al suo posto è presente uno slargo direttamente connesso alla piazza del mercato, alla quale si giunge per mezzo di un ponte in pietra edificato nel Seicento⁽¹⁸⁾.

IL CASTELLO

Nelle rappresentazioni sei-settecentesche il Castello di Gallipoli era considerato il tratto distintivo della città. Il primo nucleo della struttura è il torrione poligonale, elemento che nel corso del Novecento è stato completamente ignorato dalla storiografia⁽¹⁹⁾. Le origini di questo primo nucleo restano tutt'ora incerte, ma si tende a datarlo antecedentemente al periodo svevo, età in cui si è certi che abbia rivestito un ruolo di primaria importanza delle dinamiche belliche dell'Italia meridionale. A questo primo nucleo, tra XII e XIII secolo, si sono aggiunti altri edifici di modeste dimensioni, come le tre case della pergamena (1167, 1195 e 1203) e un antico castello andato completamente perduto⁽²⁰⁾. La roccaforte gallipolina è stata a più riprese oggetto di attacchi da parte delle potenze straniere che avessero l'intenzione di controllare i traffici commerciali del Mediterraneo.

(15) CESARE BRANDI, *Pellegrino di Puglia* cit., pp. 89-90.

(16) AURORA QUARTA, *Il Torrione Poligonale e lo sviluppo della porzione orientale del Castello di Gallipoli*, in ÁNGEL BENIGNO GONZÁLES AVILÉS (a cura di), *Defensive architecture of the Mediterranean, XV to XVIII centuries*, Vol. 6, Publicacions Universitat d'Alcant, Alicante 2017, p.91.

(17) ETTORE VERNOLE, *Il castello di Gallipoli: illustrazione storica architettonica*, Istituto di Architettura Militare, Roma 1933, p. 16.

(18) BARTOLOMEO RAVENNA, *Memorie storiche della città di Gallipoli* cit., pp. 35-36.

(19) AURORA QUARTA, *Il Torrione Poligonale e lo sviluppo della porzione orientale del Castello di Gallipoli*, in ÁNGEL BENIGNO GONZÁLES AVILÉS (a cura di), *Defensive architecture of the Mediterranean, XV to XVIII centuries*, Vol. 6, Publicacions Universitat d'Alcant, Alicante 2017, p.91.

(20) ETTORE VERNOLE, *Il castello di Gallipoli* cit., p. 26.



Figura 5 - Gallipoli, veduta prospettica dell'isola (1956); in primo piano la fortezza aragonese e il ponte seicentesco. In Guaitoli e Cazzato, *Insedimenti nel Salento dall'antichità all'età moderna*, Galatina 2005.

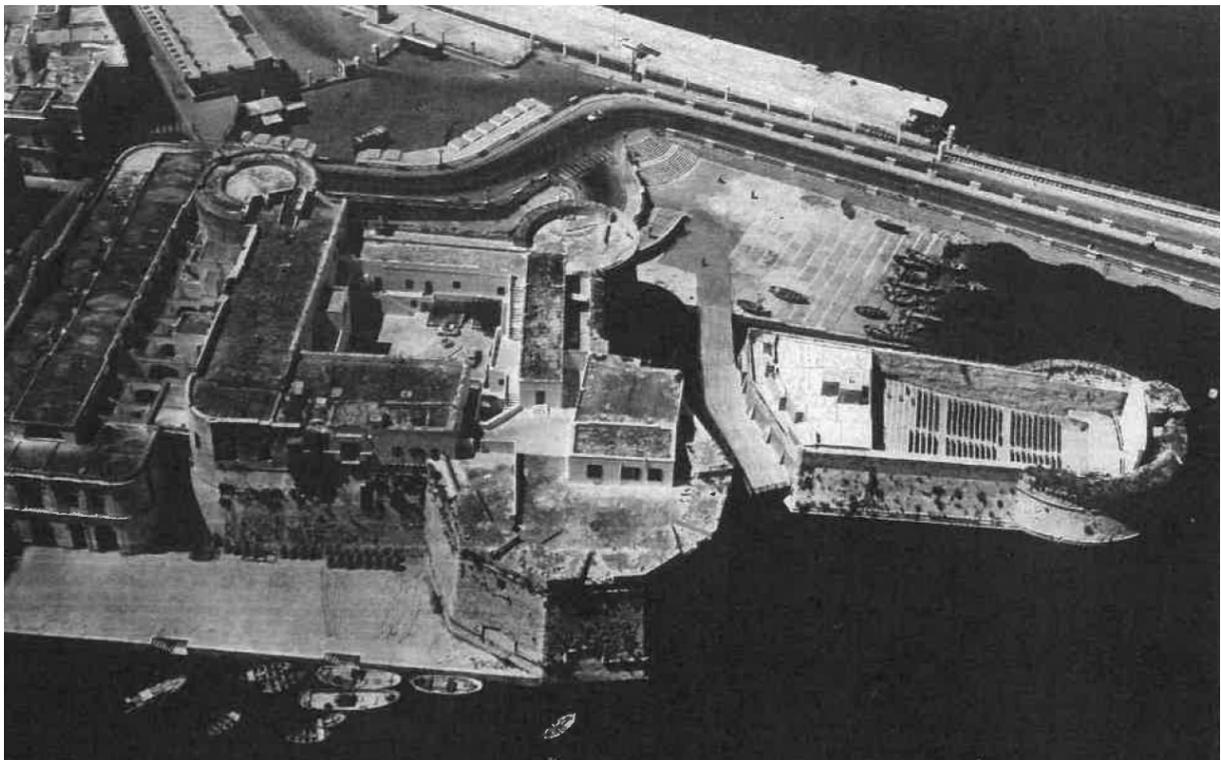


Figura 6 - Gallipoli, veduta prospettica del castello (1964) con il rivellino adibito a sala cinematografica all'aperto. In Guaitoli e Cazzato, *Insedimenti nel Salento dall'antichità all'età moderna*, Galatina 2005.

La struttura, definita da Gennaro Bacile di Castiglione un “*palinsesto dell’architettura militare salentina*”⁽²¹⁾, ha subito ingenti danni e innumerevoli sono stati gli interventi di recupero. Le informazioni che riguardano questi restauri scarseggiano, molti vengono tradizionalmente attribuiti a personaggi che probabilmente operarono sul territorio, ma il cui coinvolgimento nelle vicende del castello non viene avvalorato da fonti certe⁽²²⁾.

«*Gallipoli, fino al Governo dei Borboni, era considerata una Piazza d’Armi, e le sue fortificazioni consistevano nel Castello, in sette fortini disposti intorno alla città, nelle mura di cinta, e nel ponte che congiungeva questa alla terraferma.*» Cosimo Perone, 2009⁽²³⁾.

Il castello che vediamo oggi è il frutto di una ricostruzione operata nel XVI secolo dagli spagnoli. Questi, conquistata la città, entrarono in possesso di un progetto di ampliamento ed efficientamento commissionato a Francesco di Giorgio Martini dai precedenti dominatori aragonesi. Il progetto prevedeva l’inclusione delle strutture esistenti all’interno di un nuovo edificio dalla pianta pentagonale, per fare ciò il progettista proponeva la realizzazione di un rivellino e di quattro torri poste a fortificare gli angoli dell’edificio. Visitando il torrione poligonale Francesco di Giorgio Martini decide di salvaguardarlo inserendolo nella nuova struttura, una scelta motivata da un effettivo pregio del torrione e dalla necessità di venire incontro alla committenza, che aveva espresso la necessità di contenere il più possibile le spese. Gli aragonesi, tuttavia, non riuscirono a realizzare questo ambizioso progetto, tant’è che al loro arrivo in città gli spagnoli trovarono una situazione molto simile a quella che trovò a suo tempo, circa un decennio prima, l’architetto senese⁽²⁴⁾.

Le tre torri progettate da Francesco di Giorgio dovevano avere pianta circolare ed essere collocate in corrispondenza dei tre angoli del castello ancora sprovvisti di fortificazioni (sul quarto era rimasto il torrione poligonale). Due di queste torri sono tutt’ora visibili, la torre della bandiera e la torre della vedetta, la terza è crollata nel 1755 e i suoi resti giacciono ancora oggi in fondo al canale.

IL RIVELLINO

A completamento dell’ideale pentagono emerge un puntone dalle dimensioni considerevoli, se proporzionate a quelle del castello. Realizzato attorno al 1522⁽²⁵⁾, il rivellino è stato posizionato a Est, proteso verso la terra ferma allo scopo di mantenere i nemici a portata di artiglieria. La forma derivante dall’ideale costruzione geometrica del puntone avrebbe portato a un edificio estremamente affusolato, troppo snello per poter resistere alle incursioni nemiche; per ovviare a tale spiacevole inconveniente il progettista ha pensato di accorciare la struttura inserendo una quinta torre cilindrica, con forme affini a quelle delle altre torri ma dalle dimensioni decisamente maggiori. Questo accorgimento ha reso la struttura molto più compatta e solida, separata dalla terra ferma ma, al tempo stesso, direttamente collegata ad essa⁽²⁶⁾. In origine il rivellino era direttamente connesso al castello, in questo modo ne aumentava considerevolmente superficie e volume, consentendo di ospitare guarnigioni più consistenti e migliorando l’approvvigionamento di risorse in vista di eventuali futuri assedi.

(21) GENNARO BACILE DI CASTIGLIONE, *Castelli pugliesi*, Buona Stampa, Roma 1927.

(22) AURORA QUARTA, *Il Torrione Poligonale e lo sviluppo della porzione orientale del Castello di Gallipoli*, in ÁNGEL BENIGNO GONZÁLES AVILÉS (a cura di), *Defensive architecture of the Mediterranean, XV to XVIII centuries*, Vol. 6, Publicacions Universitat d’Alcant, Alicante 2017.

(23) COSIMO PERONE, *Gallipoli... a corte cit.*, p.44.

(24) ETTORE VERNOLE, *Il castello di Gallipoli: illustrazione storica architettonica*, Istituto di Architettura Militare, Roma 1933, pp. 118-127.

(25) *ivi*, p. 132.

(26) *ivi*, pp. 134-136.

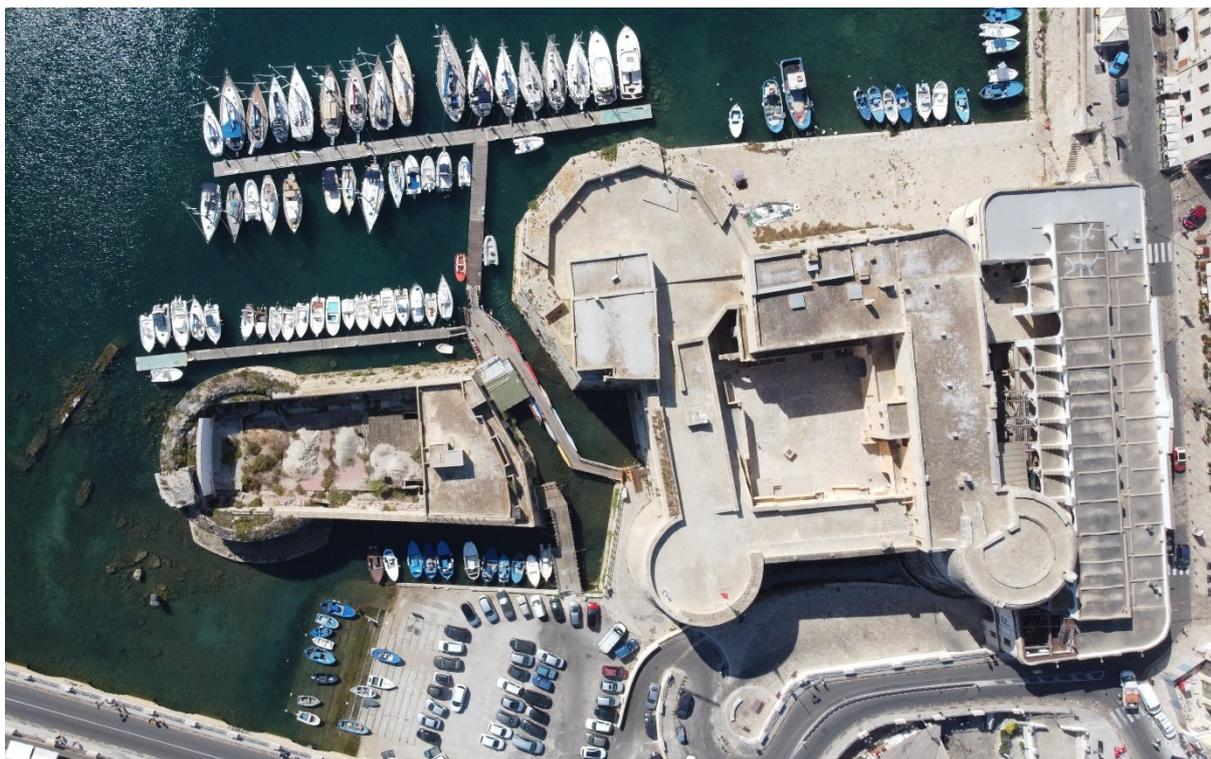


Figura 7 - Gallipoli, vista zenitale del castello e del rivellino, foto scattata il 10/09/2020.



Figura 8 - Gallipoli, vista aerea del castello e del rivellino, foto scattata il 10/09/2020.

“Il credere di poter stabilire l'epoca di una costruzione qualsiasi in base ai soli caratteri della sua struttura muraria, o anche ai soli caratteri stilistici, è convinzione che può condurre spesso a conclusioni false. E ciò è specialmente qui in Puglia dove, come altre volte abbiamo avuto agio di sostenere, si hanno frequenti e caratteristici esempi di arte ritardataria.” Bacile di Castiglione, 1927 ⁽²⁷⁾.

Una lunga serie di crolli ha portato, nel 1613, al distacco del rivellino dal castello; da quel momento la frequenza dei crolli è molto aumentata, rendendo necessari un gran numero di rifacimenti. La parte del rivellino maggiormente interessata da tali interventi è stata la cortina meridionale, le motivazioni sono da rintracciare nell'ulteriore perdita di stabilità conseguita alla separazione dal castello e, al tempo stesso, dall'azione delle mareggiate ⁽²⁸⁾.

I continui crolli e le ricostruzioni che ne sono conseguite hanno portato alla perdita di qualunque traccia della cortina originale. Di contro, la cortina settentrionale, meno esposta ai moti ondosi e a riparo dalle incursioni marittime, è rimasta pressoché intatta nel corso degli anni. Attualmente il prospetto Nord del rivellino presenta ancora la stessa scansione orizzontale del torrione circolare, sono ben visibili i beccatelli e i piombatoi. Questi elementi non sono in alcun modo individuabili nel prospetto Sud, che presenta una muratura liscia di fattura dichiaratamente successiva a quella del torrione. Le due cortine originariamente dovevano essere delle medesime dimensioni, sono stati gli interventi di manutenzione e ripristino che hanno portato alla configurazione attuale ⁽²⁹⁾.

I BALUARDI

“L'assieme della fortificazione perimetrale, in qualunque tempo affaticato da guerre, sotto qualunque regola d'arte, doveva: 1 – costituire come un'integrazione del Castello sito a levante dell'assieme, e Castello e cinta perimetrale formare un compendio di vera e propria cittadella organicamente fortificata. 2 – Al Castello orientato ad est, contrapporre al punto opposto un altro piccolo Castello, un poderoso punto forte sullo sperone che si protende verso il mare esterno incontro agli attacchi nemici, e lungo i due percorsi fiancheggianti disseminare fortilizi accessori, distanziati l'uno dall'altro per quanto richiedevano le lunghezze di tiro a seconda delle epoche. 3 - Render più poderosi che gli altri, i Fortilizi di sud-ovest perché essi dovevan difendere la parte della Città più esposta al mare esterno e perciò agli attacchi più temibili.” Ettore Vernole, 1933 ⁽³⁰⁾.

Il sistema delle fortificazioni visibile oggi è solo una minima parte di quello che dev'essere stato tra XVI e XVIII secolo. Alcuni dei fortini originari sono andati completamente perduti, di altri è invece rimasta la porzione inferiore, il basamento. Attualmente, lungo il percorso della riviera, è possibile trovare traccia di otto “baluardi”:

1. il Fortino di San Giorgio;
2. il Fortino di San Benedetto;
3. la Torre Sant'Agata;
4. il Bastione San Francesco;
5. la Torre del Quartararo (o Bastione degli angeli);
6. il Bastione di San Domenico (o degli arsi vivi);
7. il Bastione delle anime;
8. il Baluardo di Santa Venardia.

⁽²⁷⁾ GENNARO BACILE DI CASTIGLIONE, *Castelli pugliesi*, Buona Stampa, Roma 1927, p. 41.

⁽²⁸⁾ ETTORRE VERNOLE, *Il castello di Gallipoli* cit., pp. 146-147.

⁽²⁹⁾ *ivi*, p. 103.

⁽³⁰⁾ *ivi*, pp. 146-147.



Figura 9 - Architetture militari visibili ancora oggi nella città vecchia di Gallipoli: 1 - Fortino di San Giorgio, 2 - Fortino di San Benedetto, 3 - Torre Sant'Agata, 4 - Bastione San Francesco, 5 - Torre del Quartararo (o Bastione degli angeli), 6 - Bastione di San Domenico (o degli arsi vivi), 7 - Bastione delle anime, 8 - Baluardo di Santa Venardia. Foto scattate il 13/05/2020.

A seguito delle demolizioni ottocentesche di queste strutture non rimane molto, il fenomeno della sostituzione edilizia ha comportato una graduale cancellazione delle preesistenze e, ciononostante, nell'attuale riviera è ancora ben visibile la traccia di questo imponente sistema difensivo, che si è trasformato in uno scenografico piedistallo sul quale si erge Gallipoli.

Percorrendo in senso antiorario la passeggiata lungo il tracciato delle antiche mura urbiche, partendo dalla Porta di Terra, si incontra in primo luogo il Fortino di San Giorgio ⁽³¹⁾ (*figura 14*). Questa struttura difensiva si configura come un elemento turrato con muratura a scarpa posto a rinforzare le mura urbiche. È collocato sul vertice più settentrionale del centro storico, in collegamento diretto con il porto mercantile, del quale costituisce attualmente un accesso pedonale secondario grazie a una rampa di scale di fattura moderna che corre lungo il suo perimetro.

“Baluardo di S. Giorgio, un falconetto di palla di ferro di libbre 3; un falconetto di palla di ferro di libbre 2; un altro falconetto di palla di ferro di libbre 1; quattro petrerri di palla di pietra di libbre 4 ciascuno.” Francesco D’Elia, 1916 ⁽³²⁾.

Proseguendo lungo la riviera, dopo circa 100 metri, si incontra il Fortino di San Benedetto (*figura 15*). Anche questo è costituito da un torrione con muratura a scarpa ed è collegato al molo che delimita il Bacino di San Giovanni, separandolo dalla Baia della Purità. Proprio come il Fortino di San Giorgio presenta i segni di interventi moderni che ne hanno sostanzialmente cambiato la percezione. Questo secondo torrione sembra quasi essere stato fagocitato dalla strada, della quale costituisce un’appendice creata appositamente come punto panoramico. La terrazza del Fortino costituisce un punto di respiro per chiunque percorra la strada panoramica che, avendo una larghezza ridotta ed essendo quasi sprovvista di marciapiedi, necessita di un luogo che agevoli la sosta senza intralciare il transito. La stessa funzione viene parzialmente assolta anche dal Fortino San Giorgio.

“Baluardo S. Benedetto, una petrerri di palla di pietra di libbre 17”» Francesco D’Elia, 1916 ⁽³³⁾.

Nella *figura 16* vengono analizzate le fortificazioni delle quali si era dotata Gallipoli nel XVI secolo, in modo particolare nell’area della Baia della Purità ⁽³⁴⁾. Si tratta di una zona che, essendo rivolta verso il mare aperto, è sempre stata particolarmente esposta alle invasioni. Per questo motivo l’area ospita un gran numero di elementi turrati, in poco più di 300 metri si trovano, oltre al già citato Fortino di San Benedetto, i monumentali contrafforti della Baia della Purità (*figura 17*), la Torre Sant’Agata (*figura 20*), e il Baluardo di San Francesco (*figura 21*).

Le fortificazioni si configurano come interventi infrastrutturali atti alla bonifica dello scoglio sul quale sorge la città, impiegando una cortina in materiale lapideo e terrapieni di rinforzo. Nelle sezioni è ben visibile come alla cinta muraria si affianchi una strada perimetrale che racchiude l’intero edificato ⁽³⁵⁾.

⁽³¹⁾ BARTOLOMEO RAVENNA, *Memorie storiche della città di Gallipoli*, Miranda, Napoli 1836, p. 47.

⁽³²⁾ COSIMO PERONE, *Gallipoli... a corte, Nel borgo antico tra corti, vicoli, mignani e portali*, Martignano Litografica Editrice, Parabita 2009.

⁽³³⁾ *ibidem*

⁽³⁴⁾ *Pianta di una porzione della cinta della piazza di Gallipoli*, in VINCENZO CAZZATO, *La Provincia di Lecce*, «Atlante storico della Puglia 4», Cavallino di Lecce, Capone editore, 1989.

⁽³⁵⁾ VINCENZO CAZZATO, *La Provincia di Lecce*, «Atlante storico della Puglia 4», Cavallino di Lecce, Capone editore, 1989.

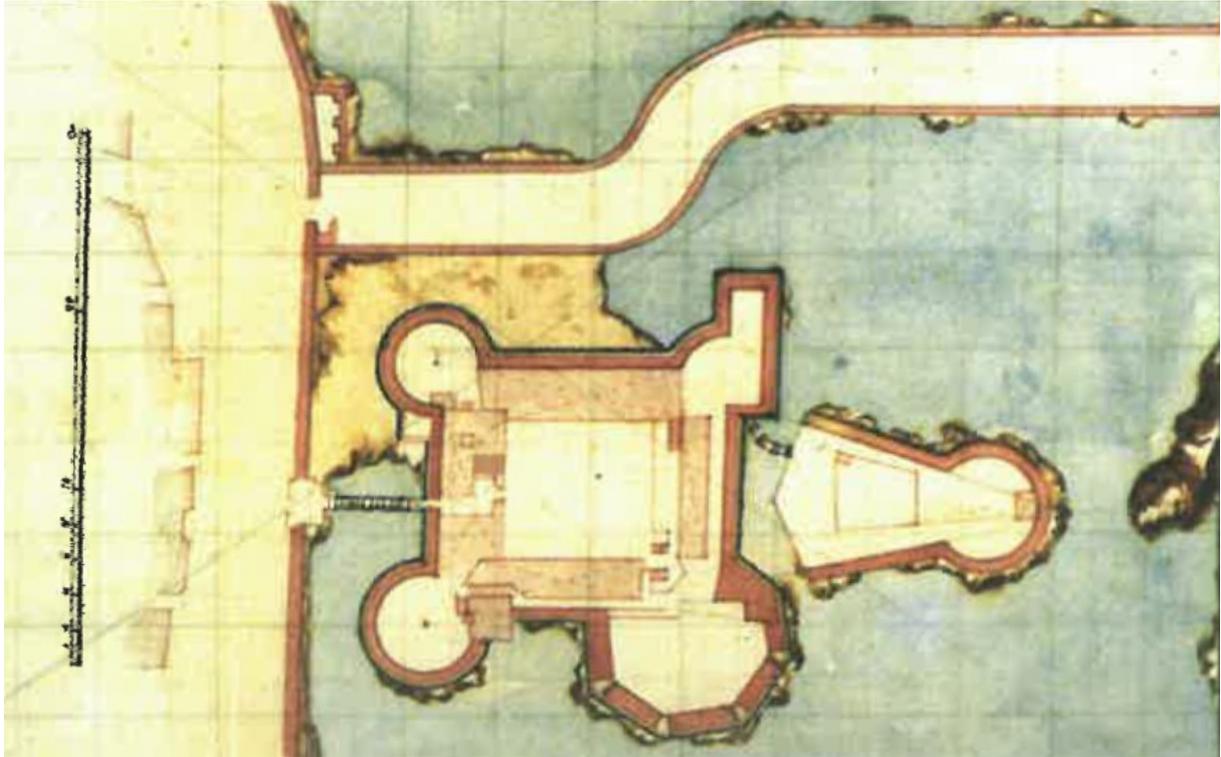


Figura 10 - Pianta del Castello di Gallipoli, inizi del XIX secolo.



Figura 11 - Facciata nord del Castello aragonese di Gallipoli, foto scattata il 13/05/2020.

I monumentali archi in muratura visibili lungo la baia della Purità sono delle strutture che fungono da contrafforte alla cinta muraria e alla strada che su di essa è stata edificata. Tale struttura è stata realizzata solo in un secondo momento, probabilmente con l'insorgere dei primi problemi di natura statica. Gli otto fornicci hanno una profondità variabile, arrivando a creare dei veri e propri ambienti esposti a Maestrale. Sono stati costruiti in parte in aggetto rispetto al perimetro murario, in parte scavando nella pietra viva. Guardando le pareti di fondo delle camere che si sono venute a creare è facile notare superfici irregolari e grossolanamente lavorate (*figura 18*) o elementi in pietra viva che sporgono rispetto al filo del muro (*figura 19*).

Proseguendo lungo la riviera, dopo gli archi della Purità ci si imbatte nella Torre Sant'Agata ⁽³⁶⁾, della quale rimangono sparute tracce archeologiche. Di questa fortificazione non si conosce molto, il volume della torre è sporgente rispetto al filo delle fortificazioni e ha una muratura a scarpa. In facciata sono visibili delle bocche di fuoco rivolte verso il mare e la baia, e gli scavi archeologici hanno restituito parte della cortina che schermava le sentinelle mentre erano di vedetta nella torre.

A pochi metri di distanza dalla Torre Sant'Agata si trova il Bastione di San Francesco ⁽³⁷⁾, ex avamposto di ponente fortemente segnato dalle trasformazioni che hanno investito la cinta muraria di Gallipoli. Nel Bastione di San Francesco trova la sua massima espressione il fenomeno della sostituzione edilizia, a differenza delle fortificazioni precedentemente citate, infatti, questo baluardo è estremamente stratificato.

“Il menzionato Baluardo di S. Francesco forma la metà delle mura e fortezze della Città. Nel 1819 si venne a togliere e a diroccare una gran parte del medesimo, e avvenne lo stesso per l'antichissima Chiesa di Cassopo. Si riparò in tal modo a ciò che il mare aveva distrutto, e che minacciava ulteriore rovina.” Bartolomeo Ravenna, 1836 ⁽³⁸⁾.

Malgrado le enormi dimensioni della struttura originaria, ai giorni nostri è rimasto ben poco di tale imponente opera: la muratura a scarpata che dal livello del mare raggiunge la quota stradale e, conseguentemente, la forma in pianta. Dal livello stradale in su non è più presente alcuna traccia della fortificazione cinquecentesca, fatta eccezione per una porzione di muratura perimetrale rivolta ad est.

In prospetto la progressiva sedimentazione è riscontrabile nella mancanza di un unico filo di facciata e nella presenza di edifici di matrice completamente diversa: verso la purità è presente un palazzo di pregio, con bugnato al piano terra e balconcini finemente decorati al piano superiore (*figura 22*), verso la Torre del Quartararo invece sono presenti edifici di fattura molto modesta, con un disegno di facciata unitario ma del tutto privi di ornamenti, fatta eccezione per le cornici che cingono porte e finestre (*figura 23*).

“Baluardo di S. Francesco, una petraera di palla di pietra di libbre 17; tre pezzi di palla di ferro di libbre otto ciascuno; una mezza colubrina di palla di ferro di libbre 21; una mezza colubrina di palla di ferro di libbre 18; un mezzo sacro di palla di ferro di libbre 6; un mezzo sacro di palla di ferro di libbre 5; una petraera con una camera di palla di pietra di libbre 47.” Francesco D'Elia, 1916 ⁽³⁹⁾.

⁽³⁶⁾ BARTOLOMEO RAVENNA, *Memorie storiche della città di Gallipoli*, Miranda, Napoli 1836, p. 48.

⁽³⁷⁾ *Ivi*, pp. 47-50.

⁽³⁸⁾ *Ivi*, p. 51.

⁽³⁹⁾ COSIMO PERONE, *Gallipoli... a corte cit.*, p.46.



Figura 12 - Il rivellino e il torrione nord-est del castello aragonese di Gallipoli visti dal Ponte Papa Giovanni Paolo II, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 13 - Passerelle di collegamento del castello al rivellino e accesso alla darsena della Lega Navale Italiana, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 14 - Fortino di San Giorgio e rampa di scale di accesso al parcheggio del porto mercantile dalla via Cristoforo Colombo Riviera, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 15 - Fortino di San Benedetto e tratto di mura difensive visti dalla rampa di accesso alla Baia della Purità, foto scattata il 13/05/2020.

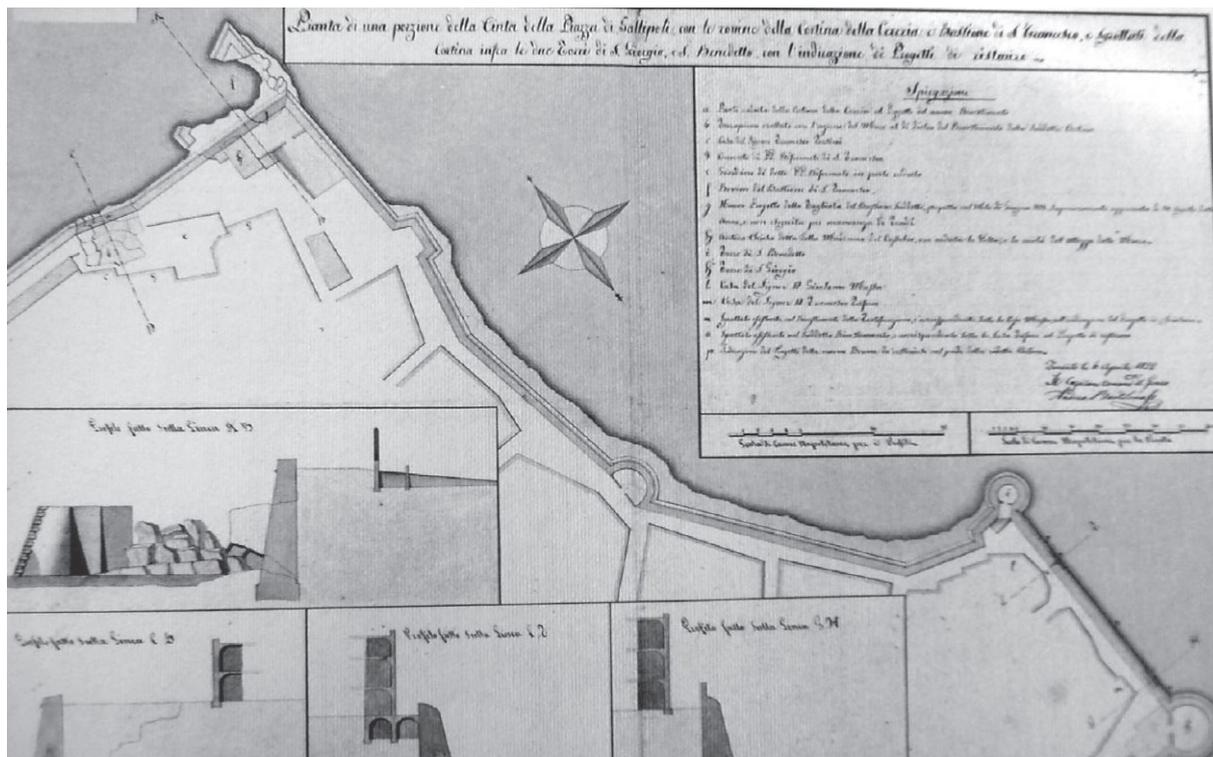


Figura 16 - Pianta di una porzione della cinta della piazza di Gallipoli [1822].



Figura 17 - Archi monumentali di contrafforte alla cinta muraria nella Baia della Purità, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 18 - Parete di fondo di un'arcata della Baia della Purità, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 19 - Porzione di muratura in pietra viva che emerge dalla parete di fondo di un'arcata della Baia della Purità, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 20 - Resti archeologici della Torre di Sant'Agata, sullo sfondo i contrafforti della Baia della Purità, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 21 - Bastione di San Francesco e strutture di rinforzo di fattura moderna, vista dalla Torre del Quartararo, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 22 - Bastione di San Francesco, foto scattata il 02/06/2020.



Figura 23 - Bastione di San Francesco, Riviera Sauro 4, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 24 - Torre del Quartararo, vista dal bastione di San Domenico, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 25 - Torre del Quartararo, vista della piazzola panoramica, foto scattata il 13/05/2020.

Dopo circa cento metri, proseguendo lungo la riviera, è presente la Torre del Quartararo, anticamente chiamata Bastione degli angeli (*figura 24*). Collocata a Sud-Ovest della cinta muraria, presenta la tipica geometria di un bastione pentagonale e, anche in questo caso, resta poco della fortificazione originaria, soltanto la muratura a scarpa compresa tra il piano stradale e il livello del mare.

Come per i fortini di San Giorgio e San Domenico, anche la Torre del Quartararo si configura come uno spazio panoramico, un'appendice che conferisce maggior respiro alla fruizione dell'area. Presenta una muratura a scarpa, segnata profondamente dagli interventi di consolidamento succedutisi nel corso dei secoli. Sono state recentemente sostituite intere porzioni della muratura originaria in pietrame, sono ben visibili i nuovi paramenti murari in blocchi squadrate di pietra carpara e pietra leccese ⁽⁴⁰⁾.

Proseguendo il giro delle mura verso il castello si incontra il bastione di San Domenico, anticamente noto con il nome di baluardo di Santa Maria delle Servine e di Torre degli arsi, per via di un incidente mortale successo nel 1595 nella vicina polveriera, costato la vita a tredici persone ⁽⁴¹⁾. Si tratta di un caso molto simile a quello del bastione di San Francesco, entrambe le strutture erano infatti di grandi dimensioni, ed entrambe sono giunte ai giorni nostri con una morfologia profondamente differente rispetto a quella originaria. Ciò che rimane della fortificazione aragonese è la muratura scarpata compresa tra il livello del mare e il livello della strada, al di sopra di quest'ultimo si collocano edifici di piccole dimensioni e modesta fattura (*figura 26*).

Il tessuto edilizio si è stratificato a partire dalla fine dell'Ottocento fino alla seconda metà del Novecento, età in cui sono stati presumibilmente costruiti gli edifici visibili ancora oggi. Il Bastione di San Domenico, a differenza di quello di San Francesco, non ha attualmente una prevalente vocazione residenziale, bensì commerciale. Al livello della costa, sul versante occidentale del bastione, è stata realizzata una piattaforma semi-permanente atta a ospitare una parte dei coperti del ristorante presente nei volumi di recente realizzazione. La piattaforma in legno è direttamente collegata agli ambienti interni per mezzo di una scala, anch'essa in legno, a uso esclusivo della clientela (*figura 27*).

Ciò che rimane del Bastione di San Domenico ha subito ingenti trasformazioni, sono facilmente distinguibili almeno due differenti tipologie di paramento murario. L'edificio porta i segni delle aperture presenti originariamente, ormai murate, e delle parziali ricostruzioni che sono conseguite agli innumerevoli assedi via mare della città.

"Fino al 1691 Gallipoli era così armata, attraverso i suoi baluardi: Baluardo di S. Domenico, una mezza colubrina di portata di palla di ferro di libbre 13 e di peso Cantara 15; un sacro imperiale di palla di ferro di libbre 12; un mezzo sacro di palla di ferro di libbre 6, peso Cantara 3,52." Francesco D'Elia, 1916 ⁽⁴²⁾.

Gli ultimi due elementi turrati che si incontrano proseguendo lungo Riviera sono il Bastione delle anime (*figura 28*) e il Baluardo di Santa Venardia (*figura 29*). La funzione di queste strutture difensive era molto specifica, erano infatti collocate a protezione del fossato del castello e del bacino portuale.

⁽⁴⁰⁾ Il carparo, generalmente definito "tufo", è una pietra che deriva dalla cementazione di roccia calcarea. Le caratteristiche estetiche e geotecniche variano a seconda del luogo di estrazione e della dimensione dei grani elementari, le qualità impiegate in edilizia sono la pietra carpara e la pietra leccese. La prima, estratta dalle cave tra Alezio e Gallipoli, ha un'intensa colorazione gialla, è tenace, difficilmente segabile e lavorabile solo con ascia e scalpello. La seconda ha un aspetto leggermente ambrato, è molto più lavorabile della pietra carpara, e viene estratta agevolmente in tutta la penisola salentina. Al momento dell'estrazione la pietra leccese è malleabile ma con il passare del tempo acquisisce durezza e resistenza, fattori che la rendono particolarmente indicata per scopi ornamentali.

⁽⁴¹⁾ BARTOLOMEO RAVENNA, *Memorie storiche della città di Gallipoli* cit., p. 52.

⁽⁴²⁾ COSIMO PERONE, *Gallipoli... a corte* cit., p.46.



Figura 26 - Bastione di San Domenico, vista da Est, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 27 - Bastione di San Domenico, vista da Ovest, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 28 - Bastione delle anime, foto scattata il 13/05/2020.



Figura 29 - Baluardo di Santa Venardia, vista dal molo del Bacino delle Scale nuove, foto scattata il 13/05/2020.

Anticamente noto come Giardino del Governatore o Torre del Cerato, il Baluardo delle anime è collocato a poco più di centocinquanta metri dal Bastione di San Domenico. Si tratta di un elemento turrato fortemente rimaneggiato già in età moderna, nato come torre venne convertito in giardino nel 1727 e ospitò i lavoratori della cera a partire dal 1755 ⁽⁴³⁾.

A seguito della demolizione delle mura urbiche, anche in questo caso, è andata perduta la porzione superiore dell'edificio; ciò che ancora oggi resta visibile è la singolare pianta trapezoidale e la muratura a scarpa che dal livello della strada giunge direttamente sugli scogli. La Torre del Governatore genera un ulteriore spazio di respiro per la viabilità pedonale, esattamente come avviene in corrispondenza dei fortini di San Giorgio e San Benedetto e della Torre del Quartararo.

Infine, si giunge al Baluardo di Santa Venardia, anticamente noto come Baluardo di San Basilio, situato in corrispondenza dell'imbocco del Seno del Canneto, ad appena cento metri dal Castello Aragonese. In corrispondenza di questa fortificazione sorgeva un tempo la Porta di Mare, l'antico varco d'accesso alla città. Un primo ampliamento del bastione avviene con il benestare del Vicerè Don Pedro da Toledo e al 1544, su commissione del Presidente della Provincia di Terra d'Otranto Don Ferdinando Loffredo ⁽⁴⁴⁾.

Esattamente come avvenuto per gli altri baluardi, anche quello di Santa Venardia è andato quasi completamente distrutto. Le tracce della travagliata vita di questa fortificazione sono ancora oggi visibili nella tessitura muraria. I segni dei molteplici interventi di ricostruzione sono ben visibili nel tratto di mura in cui vennero realizzate le così dette Scale nuove, punto d'accesso secondario che si affiancava alla Porta di Terra appena edificata ⁽⁴⁵⁾.

LE TORRI COSTIERE

I territori del Regno di Napoli amministrati da Carlo V dal 1530 al 1556 comprendevano la totalità del mezzogiorno continentale dell'Italia ed erano organizzati in dodici circoscrizioni ⁽⁴⁶⁾:

1. Terra di Lavoro;
2. Abruzzo Ultra;
3. Abruzzo Citra;
4. Contado di Molise;
5. Principato Citra;
6. Capitanata;
7. Terra di Bari;
8. Terra d'Otranto;
9. Basilicata;
10. Principato Ultra;
11. Calabria Citra;
12. Calabria Ultra.

⁽⁴³⁾ BARTOLOMEO RAVENNA, *Memorie storiche della città di Gallipoli* cit., p. 52.

⁽⁴⁴⁾ *Ivi*, p. 54.

⁽⁴⁵⁾ *Ivi*, pp. 35-36.

⁽⁴⁶⁾ SCIPIONE MAZZARELLA, *Descrizione del Regno di Napoli*, Gio. Battista Cappello, Napoli 1601, pp. 184-199.

Questi possedimenti nel XVI secolo costituivano un regno amministrativamente dipendente dal Sacro Romano Impero, caratterizzato da una vastissima fascia costiera. Ciò consentiva di esercitare una forte influenza su tutto il bacino del Mediterraneo ma rendeva il regno particolarmente vulnerabile agli assedi via mare, specialmente nel caso di attacchi multipli coordinati. I turchi dell'Impero Ottomano e i corsari costituivano le principali preoccupazioni degli amministratori locali, erano frequenti, infatti, le incursioni via mare finalizzate al saccheggio dei piccoli centri urbani e allo sfruttamento delle risorse locali.

Era necessario un protocollo difensivo in grado di controllare capillarmente il territorio, facendo affidamento su un fitto apparato difensivo e un numero esiguo di personale. Questa modalità di difesa del territorio doveva essere universale, applicabile in ciascuna delle circoscrizioni con affaccio sul mare, e costantemente in funzione.

Al fine di prevenire qualsiasi tipo di incursione, l'imperatore Carlo V approntò un grandioso piano di difesa delle coste ⁽⁴⁷⁾. Questo implicava la realizzazione di un immenso apparato difensivo, costituito da centinaia di torri costiere con la funzione di vedetta in diretto contatto tra loro. Questi edifici dovevano essere ben fortificati per resistere a eventuali assedi e facilmente gestibili da un numero esiguo di persone. La loro collocazione ideale era sulle alte scogliere rocciose o ai margini di anse insenature, posizioni strategicamente perfette che consentivano di avere una visuale completa del paesaggio circostante e di mantenere il contatto visivo con le torri più vicine. Erano questi requisiti fondamentali per individuare tempestivamente le minacce e trasmettere immediatamente il segnale di pericolo.

Gli addetti alla sorveglianza e alla manutenzione della torre erano i *torrieri*, al quale si affiancava un numero più o meno consistente di *cavallari*, incaricati di perlustrare le coste e le campagne limitrofe. Le dimensioni della guarnigione d'istanza presso la vedetta erano proporzionate all'importanza strategica e alle disponibilità economiche del territorio che doveva essere salvaguardato, erano infatti gli abitanti del posto a dover corrispondere un salario adeguato a ciascuno dei *torrieri* e *cavallari*.

Il protocollo difensivo prevedeva che, in caso di assedio, i *torrieri* dovessero radunare le popolazioni delle campagne nelle masserie dell'entroterra. Queste, dedite prevalentemente all'agricoltura e all'allevamento, rivestivano quindi a loro volta un importante ruolo strategico, diventando di fatto dei piccoli fortini a disposizione della comunità. Lo stesso ruolo strategico delle masserie era rivestito, in caso di necessità, dai grandi conventi e monasteri presenti in tutto il Regno.

Del progetto originario venne inizialmente realizzata solo una minima parte, sotto l'amministrazione del viceré Don Pedro di Toledo. Fu il suo successore, Don Parafan di Ribera, che conferì al sistema delle torri il suo aspetto definitivo. Per la realizzazione di questa opera ciclopica vennero coinvolti alcuni dei migliori architetti del tempo: Benvenuto Tortelli, Tommaso Scala, Giacomo Cantieri e il leccese Paduano Schiero. Nella sola Provincia di Terra d'Otranto, nel 1590, sorgevano 66 torri costiere, e nel 1748, una volta ultimato il progetto, si è arrivati a ottanta fortini ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁷⁾ Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato in via definitiva con D.G.R. 2 agosto 2013, n. 1435, pubblicata sul B.U.R.P. n. 108 del 06/08/2013.

⁽⁴⁸⁾ ANNIBALE DE LEO, *Atlante salentino, ossia la Provincia di Otranto nelle sue diocesi ecclesiastiche*, Brindisi 1803.



Figura 30 - Giuseppe Pacelli, Mappa topografica della Provincia di Lecce. Biblioteca Pubblica Arcivescovile (B.P.A.) Brindisi.



Figura 31 - Giuseppe Pacelli, Diocesi di Nardò e di Gallipoli. B.P.A. Brindisi.

Le fortificazioni ancora oggi presenti in tutto il Salento portano i segni degli innumerevoli assedi che hanno interessato la zona. La paventata efficienza del sistema difensivo voluto da Carlo V ha inevitabilmente fatto i conti con la realtà. Per due secoli il sistema delle torri costiere è rimasto incompiuto, rendendo impossibile la trasmissione del messaggio di allarme e, conseguentemente, l'approntamento di adeguate contromisure. Questo, sommato a una diffusa povertà che rendeva impossibile il sostentamento della guarnigione, ha generato una condizione di insofferenza generale.

I *torrieri* divennero inefficienti e corruttibili, non era raro infatti che prendessero accordi con gli invasori per consentire il loro sbarco e ottenere in cambio laute ricompense. In molti casi alle minacce straniere si sommarono quelle indigene, i pirati locali approfittavano della situazione estremamente confusionale nella quale versava il governo del territorio e depredavano i territori sorvegliati dalle torri sapendo che sarebbero rimasti impuniti. La somma di tutte queste problematiche ha messo in crisi sin da subito il sistema delle torri costiere, rendendolo inefficace per circa due secoli ⁽⁴⁹⁾.

Il Castello di Gallipoli era in diretto contatto, a Sud con la Torre San Giovanni, e a Nord con la Torre Sabea ⁽⁵⁰⁾. A queste torri, attualmente comprese nel Comune di Gallipoli, bisogna aggiungere la Torre del Pizzo, posta a conclusione del bacino meridionale del litorale gallipolino ⁽⁵¹⁾.

La Torre del Pizzo (*figura 33*), nota anche con il nome di Torre del Cotriero, sorge a poco più di 10 chilometri da Gallipoli. Si tratta di un edificio in pietra a pianta circolare costituito da un volume a tronco di cono, ottenuto con l'impiego di muratura a scarpa, sul quale si innesta un cilindro. Non sono presenti motivi decorativi, gli unici elementi che spiccano in facciata sono il marcapiano di raccordo tra i due volumi e la rampa di accesso che corre lungo il perimetro della torre. La tipologia circolare spinge a collocare l'edificazione di questo fortino nella prima metà del Cinquecento, durante il governo del viceré Don Pedro di Toledo ⁽⁵²⁾.

La collocazione geografica di Torre del Pizzo era molto vantaggiosa, era direttamente collegata sia alla Torre San Giovanni che al Castello di Gallipoli, grazie all'assenza di impedimenti visivi che, ancora oggi, caratterizza questa porzione di territorio del tutto incontaminato. La torre è immersa nel parco naturale di Baia di Gallipoli e isola di Sant'Andrea, è collocata a cinquanta metri dalla costa e venti metri sul livello del mare, poco distante da una masseria fortificata che, in caso di assedio, fungeva da roccaforte, ospitando tutta la popolazione che abitava nelle campagne circostanti. Attualmente lo stabile è di proprietà del Comune di Gallipoli e negli ultimi anni è stato restaurato e adibito ad abitazione.

La Torre San Giovanni la Pedata (*figura 35*) è situata tre chilometri a Sud di Gallipoli, a guardia di un tratto di costa che anticamente veniva perlustrato con estrema scrupolosità dai *torrieri* e *cavallari* d'istanza presso la torre. L'edificio presenta una pianta quadrata (*figura 34*) di circa dieci metri di lato ed è costituito da un volume tronco-piramidale con tre grandi caditoie per lato realizzato in blocchi squadriati in pietra. La costruzione del fortino è stata decisa nel 1582, ma la mancanza di fondi ha ritardato l'inizio dei lavori fino al 1608 ⁽⁵³⁾.

(49) TOMMASO LEOPIZZI, *Le torri costiere intorno a Gallipoli*, in <http://www.bpp.it/Apulia/html/archivio/1984/1/art/R84I006.html>, consultato il 17/05/2020;

(50) SCIPIONE MAZZARELLA, *Descrizione del Regno di Napoli*, Gio. Battista Cappello, Napoli 1601, pp. 184-199.

(51) Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), cit.

(52) TOMMASO LEOPIZZI, *Le torri costiere intorno a Gallipoli*, cit.

(53) *ibidem*

Originariamente la torre sorgeva su un tratto di costa del tutto incontaminato, distante dalla città di Gallipoli che, all'epoca, era ancora racchiusa all'interno delle mura urbiche. Nel corso dei secoli, tuttavia, l'espansione smisurata del Borgo ha inglobato questa porzione di costa, arrivando ad assediare la stessa Torre San Giovanni. Il contesto in cui questa sorge è oggi completamente cementificato. Il fortino seicentesco è separato dalle grandi palazzine residenziali di recente edificazione dalla sola strada litoranea, ed è a diretto contatto con uno stabilimento balneare che ne rimarca il nome.

La Torre Sabea (*figura 37*) è situata ad appena quattro chilometri di distanza dal centro storico di Gallipoli, lungo il tratto di costa che porta a Santa Maria al bagno. L'edificio è del tutto simile per forma e dimensioni alla Torre San Giovanni, entrambe le costruzioni hanno pianta quadrata e volume tronco-piramidale con tre caditoie per lato. Anche in questo caso si tratta di una costruzione in pietra, restaurata nel corso della seconda metà del Novecento. L'edificazione di Torre Sabea è antecedente a quella di Torre San Giovanni la Pedata, il suo completamento risale infatti al 1569, con l'effettiva entrata in funzione nel 1570 ⁽⁵⁴⁾. La costa che anticamente veniva sorvegliata dalla Torre Sabea era molto brulla e franosa, peculiarità che mantiene ancora oggi, e attualmente non è stata interessata da un massiccio processo di cementificazione. Sono tuttavia presenti strutture ricettive, un parco acquatico e un'area *camping*, strutture che legano saldamente quest'area al centro cittadino. La torre è di proprietà del Comune di Gallipoli, ma è stata data in concessione a una famiglia del posto che la impiega come residenza privata.

(54) *ibidem*



Figura 32 - Torri e castelli nei pressi di Gallipoli (rielaborazione grafica). Da Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.) tav. 3.2.4.7 – La struttura di lunga durata: castelli e torri (XI-XVI sec.).



Figura 33 - Torre del Pizzo, foto scattata il 30/05/2020.

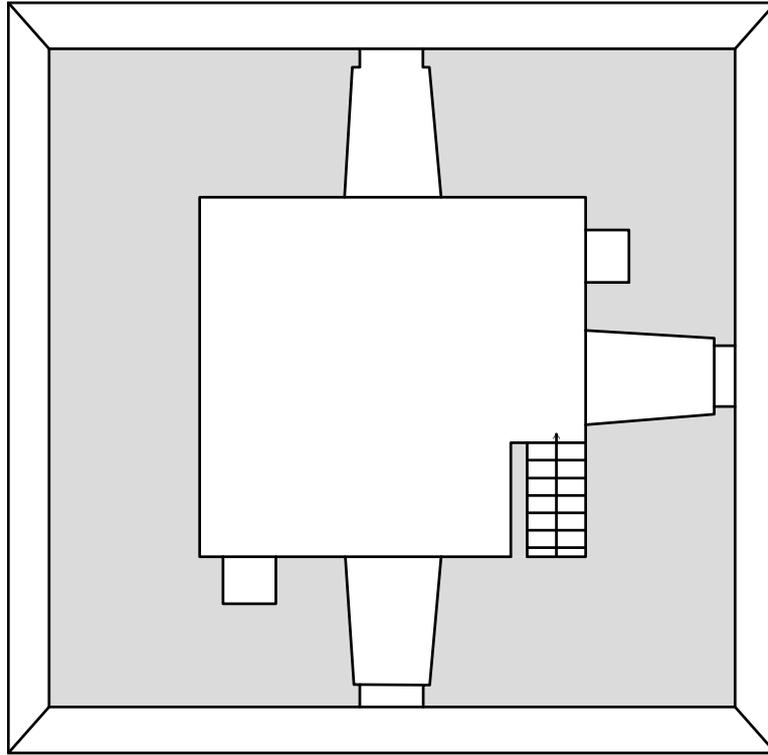


Figura 34 - Torre San Giovanni, pianta del piano primo (rielaborazione grafica).



Figura 35 - Torre San Giovanni la Pedata vista da Nord-Ovest, foto scattata il 30/05/2020.

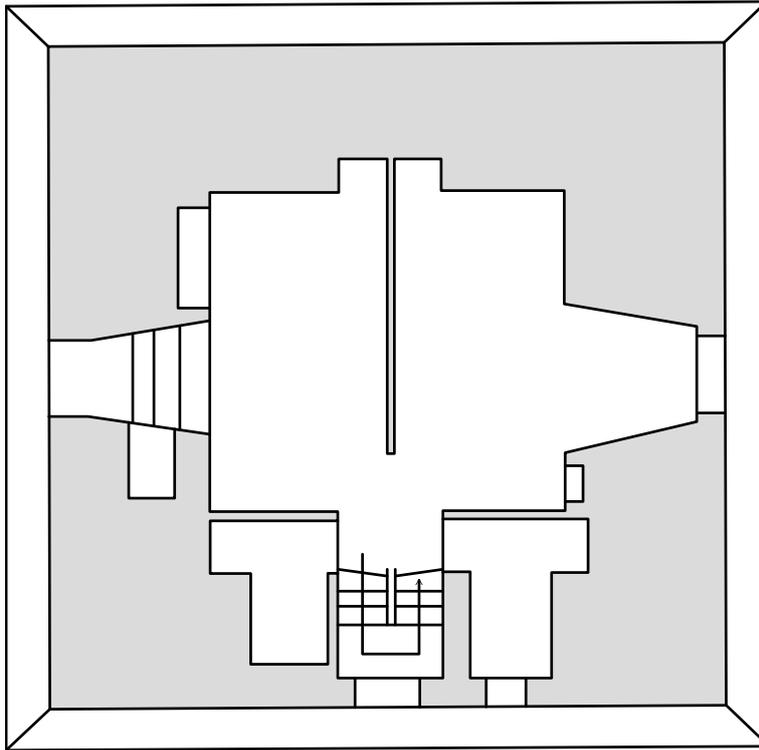


Figura 36 - Torre Sabea, pianta del piano primo (rielaborazione grafica).



Figura 37 - Torre Sabea vista da Nord-Ovest, foto scattata il 30/05/2020.

01.2 - IL CENTRO URBANO

Il sistema delle fortificazioni ha ricoperto un ruolo fondamentale nello sviluppo urbano di Gallipoli, indirizzandone gli esiti a partire dalla fondazione stessa della città. Le mura urbane sono la dimostrazione lampante di questo profondo legame tra l'architettura civile e militare, la loro presenza ha limitato l'espansione urbana per secoli, con inevitabili risvolti economici e sociali.

Al fine di questo lavoro di tesi, ciò che è necessario analizzare in ambito urbano, è lo sviluppo della Gallipoli moderna, quella città che più di tutte ha condizionato il nucleo urbano attuale. Per far ciò è necessario tornare al cantiere delle fortificazioni aragonesi, le stesse che nell'Ottocento sono state abbattute per fare spazio alla modernità.

Il XV secolo è stato disastroso per Gallipoli, nel 1484 le ostilità tra gli Aragonesi e la Serenissima sfociarono in un assedio duraturo, in quella circostanza la flotta veneziana mise in luce tutte le fragilità delle fortificazioni esistenti, dimostratesi inadeguate e facilmente espugnabili. Gallipoli rimase fedele alla corona aragonese e resistette a oltranza, con un enorme dispendio di risorse. A causa delle vicende belliche la città visse un lento calo demografico che si protrasse fino all'inizio del XVI secolo, la ripresa fu però molto rapida. Nel 1545 Gallipoli era infatti il secondo centro più popoloso della provincia dopo Lecce ⁽⁵⁵⁾.

“Un alto scoglio, ridotto in perfetta isola, forma la base, ove trovasi edificata la città di Gallipoli. Sembra aver gareggiato la natura e l'arte per renderla forte, a cagione dell'elevatezza del suo sito, e delle solide mura e bastioni, da' quali è cinta.” Bartolomeo Ravenna, 1836 ⁽⁵⁶⁾.

Dopo due secoli a dir poco travagliati, Gallipoli visse un periodo di relativa tranquillità. Nella prima metà del Cinquecento si prospettava una serena vita domestica, alla quale si affiancava l'apertura di numerosi cantieri per la ricostruzione della cinta muraria. Lentamente la popolazione gallipolina diminuì per poi crescere repentinamente nella seconda metà del secolo ⁽⁵⁷⁾. È questo il periodo in cui si è delineato il profilo della nuova Gallipoli, che si è lasciata alle spalle il medioevo e si proietta nella modernità.

“Candida soleggiante protesa sul mare nel ceruleo suo abbraccio, che cinge i resti della antica “Città”, un tempo gran fortezza marittima, e il bel porto e il ponte che la unisce al “Borgo” e alla terra, Gallipoli gaia amena e bellicosa a un tempo, riceveva da terra, dai lunghi e rettilinei gradini delle “serre” salentine fertili e luminose digradanti in lene pendio, la brezza notturna, che nelle due vaste rade lunate a settentrione e a mezzogiorno della città, veniva forse a morire, forse a riprendere vita col sole dell'alba, fino alla bonaccia della mattina piena.” Riccardo Bacchelli, 1969 ⁽⁵⁸⁾.

Nel XVI secolo la città appariva fortemente segnata dalla presenza delle nuove strutture fortificate; queste, oltre a migliorare la difendibilità del nucleo urbano, puntavano a prevenire gli assedi fungendo da deterrenti, poiché da secoli la principale vocazione gallipolina era quella di punto di riferimento per le rotte commerciali con l'Egeo. Nell'illustrazione di Gianbattista Crispi del 1591 (*figura 29*) è ben visibile tale la vocazione; la presenza di imbarcazioni sottolinea l'esistenza di due aree portuali, destinate al commercio e alla pesca e collocate rispettivamente a nord e a sud del ponte ligneo di collegamento alla terra ferma.

(55) MARIO CAZZATO, *Gallipoli*, in MARCELLO GUAITOLI, VINCENZO CAZZATO (a cura di), *Insedimenti del Salento dall'antichità all'età moderna*, «Lo sguardo di Icaro. Le collezioni dell'Aerofototeca Nazionale per la conoscenza del territorio», Congedo, Galatina 2005, p. 115.

(56) BARTOLOMEO RAVENNA, *Memorie storiche della città di Gallipoli*, Miranda, Napoli 1836, p. 37.

(57) MARIO CAZZATO, *Gallipoli* cit., p. 115.

(58) RICCARDO BACCHELLI, *L'«Afradite»: un romanzo d'amore*, Mondadori, Milano 1969.



Figura 38 - Pianta della piazza di Gallipoli agli inizi del sec. XIX.



Figura 39 - Giambattista Crispi, Natale Bonifacio, La fedelissima Città di Gallipoli, Roma, Nicolas van Aelst, 1591.

Nelle viste aeree della Gallipoli tardo-cinquecentesca (*figure 29 e 30*), basate sul disegno di Giambattista Crispi del 1591, si nota una particolare attenzione verso ciò che circonda l'isolotto sul quale è arroccata la città.

"l'abbondanza della pesca, de' vegetabili, delle frutta, del vino, delle legna, dell'olio, e di tutto ciò, che principalmente abbisogna la vita umana, giunge ad un grado soddisfacente. Il commercio ne ha accresciuto il pregio." Bartolomeo Ravenna, 1836 ⁽⁵⁹⁾.

Le rappresentazioni delle città fortificate avevano una forte valenza propagandistica. Nel caso di Gallipoli, infatti, è molto probabile che apparisse come un grande cantiere a cielo aperto, ma ciononostante l'artista la rappresenta come se fosse già ultimata, inserendo anche un cartiglio in cui descrive la città come salubre e molto popolosa, arroccata su uno scoglio e dotata di fortificazioni che fungono da ornamento oltre che da strutture difensive ⁽⁶⁰⁾. Travalicando i confini amministrativi, l'illustrazione sancisce la separazione della campagna dalla città, che si concentra all'interno del perimetro murario, ma al contempo riconosce una particolare attenzione verso ciò che sta oltre tale confine ⁽⁶¹⁾.

Nel Cinquecento la città di Gallipoli aveva raggiunto una forma compiuta, l'isola era ormai completamente urbanizzata e il tessuto urbano era già particolarmente denso. Gli edifici presenti all'interno della cinta muraria erano tutti di piccole dimensioni, da due o tre piano fuori terra, e seguivano l'andamento irregolare del terreno. Le uniche emergenze architettoniche presenti nel Cinquecento sono i baluardi, il Castello Aragonese, il ponte seicentesco e, in posizione baricentrica, la maestosa Concattedrale di Sant'Agata. Nonostante l'acceso dibattito sull'espansione extra-moenia, Gallipoli era ancora una città rivolta verso l'interno, legata alla tradizionale funzione strategica del piccolo centro bagnato dallo Jonio ⁽⁶²⁾.

"L'aria salubre, temperata e benefica, che vi si respira, contribuisce moltissimo a prolungar la vita de' suoi abitanti. La fertilità del territorio, e le strade che conducono a varj luoghi della Provincia, senza imbattersi ne' ristagni, han fatto fiorire sin dai tempi lontani il suo commercio" Bartolomeo Ravenna, 1836 ⁽⁶³⁾.

Anticamente il sito dove sorge Gallipoli non era l'isola che oggi conosciamo ma una penisola circondata da un gran numero di scogli e isolotti. L'istmo che attualmente separa la città vecchia dalla terra ferma è stato realizzato artificialmente al fine di dotare il castello di un fossato, in parte sfruttando la morfologia del terreno, paludoso e ricco di insenature, in parte intervenendo sui terreni della fascia costiera meridionale ⁽⁶⁴⁾. Fuori dalla cinta muraria erano presenti le prime opere di bonifica dell'area dove oggi sorge il Borgo. Le campagne venivano intensamente coltivate e piantumate, irrorate da una rete di strade dal tracciato irregolare che asseconda l'andamento del terreno. Gallipoli era circondata da un sistema di ponti d'accesso che conducevano direttamente alle due porte: la Porta di mare e la Porta di terra. Il ponte presente attualmente risale al XVII secolo, prima era presente un'altra struttura in legno ad una campata, alla quale si affiancavano un ponte in muratura di modeste dimensioni e due piccoli ponti lignei, uno dei quali levatoio ⁽⁶⁵⁾.

⁽⁵⁹⁾ BARTOLOMEO RAVENNA, *Memorie storiche della città di Gallipoli* cit., p. 38.

⁽⁶⁰⁾ GIAMBATTISTA CRISPI, NATALE BONIFACIO, *La fedelissima Città di Gallipoli*, Roma, Nicolas van Aelst, 1591.

⁽⁶¹⁾ GIAMBATTISTA CRISPI, GEORG BRAUN, *Gallipolis*, in GEORG BRAUN, FRANZ HOGENBERG, *Civitates Orbis Terrarum*, Colonia 1598.

⁽⁶²⁾ VINCENZO CORONELLI, *Taranto Fortezza*, in VINCENZO CORONELLI, *Teatro della Guerra diviso in XXXVIII parti*, Venezia, 170.

⁽⁶³⁾ BARTOLOMEO RAVENNA, *Memorie storiche della città di Gallipoli* cit., p. 38.

⁽⁶⁴⁾ *Ivi*, pp. 29-30.

⁽⁶⁵⁾ *Ivi*, pp. 34-36.



Figura 40 - Giambattista Crispi, Georg Braun, Gallipolis.



Figura 41 - Vincenzo Coronelli, Taranto Fortezza.

Il tessuto della città vecchia appare oggi molto simile a quello descritto dalle illustrazioni ottocentesche. Gli isolati avevano una conformazione molto irregolare e davano vita a strade tortuose strette. Questa conformazione delle strade aveva però uno scopo molto pratico, l'andamento sinuoso e irregolare, infatti, fungeva da schermo per i forti venti che provenivano dal mare. L'unica strada rettilinea era ed è tuttora via Antonietta De Pace, l'asse generatore dell'intera maglia viaria ⁽⁶⁶⁾. La mancanza di spazio all'interno del circuito delle mura urbane ha innescato la stratificazione che, a sua volta, ha portato le abitazioni a fagocitare grandi porzioni di strade.

"Fin dal 1785 l'amministrazione civica di Gallipoli aveva infatti espresso la volontà di recuperare nuove zone da destinare alla residenza e ad attività economiche e produttive nell'ampia spianata situata sulla terraferma, attraversata longitudinalmente in direzione est-ovest dall'unico accesso via terra all'abitato." Mario Cazzato, 2005 ⁽⁶⁷⁾.

I primi anni del XIX secolo hanno segnato per Gallipoli l'ingresso nella modernità, si delinea infatti un'attenzione particolare verso il mondo esterno, in netta contrapposizione con la tradizionale chiusura della città ⁽⁶⁸⁾. I primi segni di questo nuovo sentimento si hanno a partire dagli anni Cinquanta dell'Ottocento, periodo in cui si definisce l'idea di città che i gallipolini avevano in mente per il proprio futuro. La concretizzazione di questo fenomeno però inizierà solo un decennio più tardi, con l'effettiva edificazione del Borgo ⁽⁶⁹⁾.

La veduta tratta dall'atlante dello Zuccagni riportata in *figura 40* rappresenta Gallipoli in una fase precedente rispetto a quella dell'espansione. La città viene rappresentata vista da Sud-Est, dal Seno del Canneto. Sulla destra un piccolo edificio religioso, mentre nel mezzo è visibile la città racchiusa nelle mura urbane ⁽⁷⁰⁾. Il centro cittadino appare ancora una volta arroccato su uno scoglio in mezzo al mare, ma l'unico accenno al passato fortificato della città viene dato dal castello aragonese posto a sorvegliare l'ingresso. L'attenzione dell'autore si sofferma sull'estrema densità del tessuto edilizio, caratteristica che lo spinge a rappresentare una città che si sviluppa in altezza, come se le case si ammassassero letteralmente le une sulle altre. La cornice in cui è inserita Gallipoli è quella della brulla campagna salentina, rocciosa e spoglia, con una bassa e rada vegetazione mediterranea che contrasta con le esotiche palme posizionate nei pressi della chiesetta.

Nella veduta da levante della città tardo-ottocentesca (*figura 42*) l'artista descrive il territorio gallipolino come segnato appena dalle infrastrutture dell'uomo ⁽⁷¹⁾. Come si è visto nelle illustrazioni seicentesche è ricorrente il tema della città arroccata su uno scoglio, ma in questo caso la separazione tra l'isolotto e la terra ferma viene a mancare, nonostante il fossato fosse già stato scavato. I tratti somatici di Gallipoli sono riscontrabili unicamente nella sua cinta muraria, anche questa però appare mutata, non più inespugnabile fortezza ma quasi piedistallo sul quale si erge il centro urbano.

L'espansione extra-moenia di Gallipoli è stata sancita nel 1858 ⁽⁷²⁾, anno in cui venne approvato il Piano Lamonica (*figura 44*). Il progetto dell'ingegnere gallipolino era molto semplice, e ricalcava i tratti principali del precedente piano di Vincenzo Ferrarese.

⁽⁶⁶⁾ *Ivi*, p. 116.

⁽⁶⁷⁾ *ibidem*

⁽⁶⁸⁾ EUGENIO GIUSTIZIERI, *Jonica, cinque centri tra territorio e storia*, Grafo 7 Editrice, Taviano 1988.

⁽⁶⁹⁾ MARIO CAZZATO, *Gallipoli cit.*, p. 116.

⁽⁷⁰⁾ ATTILIO ZUCCAGNI ORLANDINI, *Atlante illustrativo, ossia Raccolta dei principali monumenti italiani antichi, del Medioevo e moderni e di alcune vedute pittoriche, per servire di corredo alla corografia, volume 3*, 1845.

⁽⁷¹⁾ ANTONIO COSTANTINI, MICHELE PAONE, *Guida di Gallipoli. La città il territorio e l'ambiente*, «Le Guide Verdi», Galatina, Congedo, 2007, p. 6.

⁽⁷²⁾ MARIO CAZZATO, *Gallipoli cit.*, p. 116.



Figura 42 - Attilio Zuccagni Orlandini, Veduta di Gallipoli nella Provincia di Otranto, 1840.



Figura 43 - Luigi Consiglio, Gallipoli, fine Ottocento.

La maglia viaria del nuovo Borgo aveva un impianto rigorosamente ortogonale e orientamento Est-Ovest, parallelo all'attuale Corso Roma. Tale asse viario, che collegava Gallipoli alla vicina Alezio fin da quando queste città vennero fondate, con il Piano Lamonica perdeva il suo carattere extra-urbano e assumeva i connotati di un'arteria principale della nuova città.

“Il centro urbano nel 1800 assume forma stretta ed allungata, percorso generalmente da un asse viario principale dal quale si dipartono altre strade secondarie che successivamente servono vicoli e corti interne. A Gallipoli lo sviluppo del Borgo (a scacchiera) ad isolati uguali è organizzato secondo percorsi uguali: tipico del periodo, si differenzia totalmente con la struttura urbana di Gallipoli-isola la quale riveste caratteristiche prettamente islamiche.” Eugenio Giustizieri, 1988 ⁽⁷³⁾.

Secondo il progetto di Lamonica i lotti dovevano essere tutti rettangolari e delle stesse dimensioni, mentre la nuova chiesa sarebbe dovuta sorgere in posizione baricentrica rispetto all'edificato, preceduta da una piazza. La realizzazione dell'ampliamento non iniziò subito, nel 1861 nessun edificio era ancora stato realizzato, la concessione dei lotti avvenne a partire dal 1863 ⁽⁷⁴⁾.

Nei rilievi effettuati tra il 1873 e il 1874 il Borgo appare nella sua forma compiuta; l'area rappresentata in questo particolare è quella in cui oggi sorge la stazione ferroviaria. Il tessuto urbano della nuova Gallipoli è molto diverso rispetto a quello della città vecchia. Gli edifici sorgono sull'intera superficie del lotto sul quale insistono, hanno pertanto una forma regolare e omogenea. Le strade invece hanno un andamento regolare e un'ampiezza decisamente maggiore rispetto a quella tradizionale ⁽⁷⁵⁾.

“La strada perde i connotati di strumento funzionale ai rapporti extraurbani con la campagna (come lo era stato nell'età greco-romana e medievale dove la strada «attraversava», tagliandolo, l'intero abitato) e diviene un insieme di strade come strumento funzionale alla crescita del paese o della città” Eugenio Giustizieri, 1988 ⁽⁷⁶⁾.

In questa porzione di città si può notare una particolare attenzione verso le aree pubbliche. Queste vengono pensate come cuori pulsanti del nuovo edificato e si collocano perfettamente all'interno della griglia modulare di Lamonica. La piazza antistante la stazione, infatti, occupa la superficie di due interi lotti. Anche la piazza antistante alla chiesa parrocchiale, collocata in continuità con quella della stazione, dall'altro lato di corso Roma, non fa altro che inserirsi in uno schema planimetrico molto rigoroso ⁽⁷⁷⁾. Si viene quindi a configurare un sistema di spazi pubblici direttamente collegati agli edifici a servizio della comunità. La dicotomia tra la tradizione locale e l'innovazione, tipica delle città che nell'Ottocento si affacciano alla modernità, investe anche Gallipoli. Tale fenomeno è riscontrabile nella peculiare conformazione degli spazi pubblici: al polo religioso, la Parrocchia del Sacro Cuore, fa da contraltare il polo civico, costituito dalla stazione ferroviaria ⁽⁷⁸⁾.

Il borgo (*figura 46*) si presenta come un'area urbana dai tratti ben delineati, caratterizzata da edifici bassi, a uno o due piani fuori terra, che affacciano su ampi spazi pubblici. La compiutezza del tessuto edilizio però non è assoluta. Sono visibili edifici molto disomogenei che, seppur insistendo sull'intera superficie del proprio lotto, generano un'irregolarità nell'altezza dei fronti su strada che mal si combina alle rigide e austere simmetrie della stazione ferroviaria.

⁽⁷³⁾ EUGENIO GIUSTIZIERI, *Jonica, cinque centri tra territorio e storia*, Grafo 7 Editrice, Taviano 1988.

⁽⁷⁴⁾ MARIO CAZZATO, *Gallipoli cit.*, p. 116.

⁽⁷⁵⁾ *ibidem*

⁽⁷⁶⁾ EUGENIO GIUSTIZIERI, *Jonica, cit.*

⁽⁷⁷⁾ COSIMO PERRONE, *Monumento ai Caduti di Gallipoli*, «Biblioteca di Cultura Pugliese», Gallipoli, REGIONE PUGLIA - CRSEC LE/48, 2004, pp. 12-14.

⁽⁷⁸⁾ ANTONIO COSTANTINI, MICHELE PAONE, *Guida di Gallipoli cit.*, pp. 113-115.

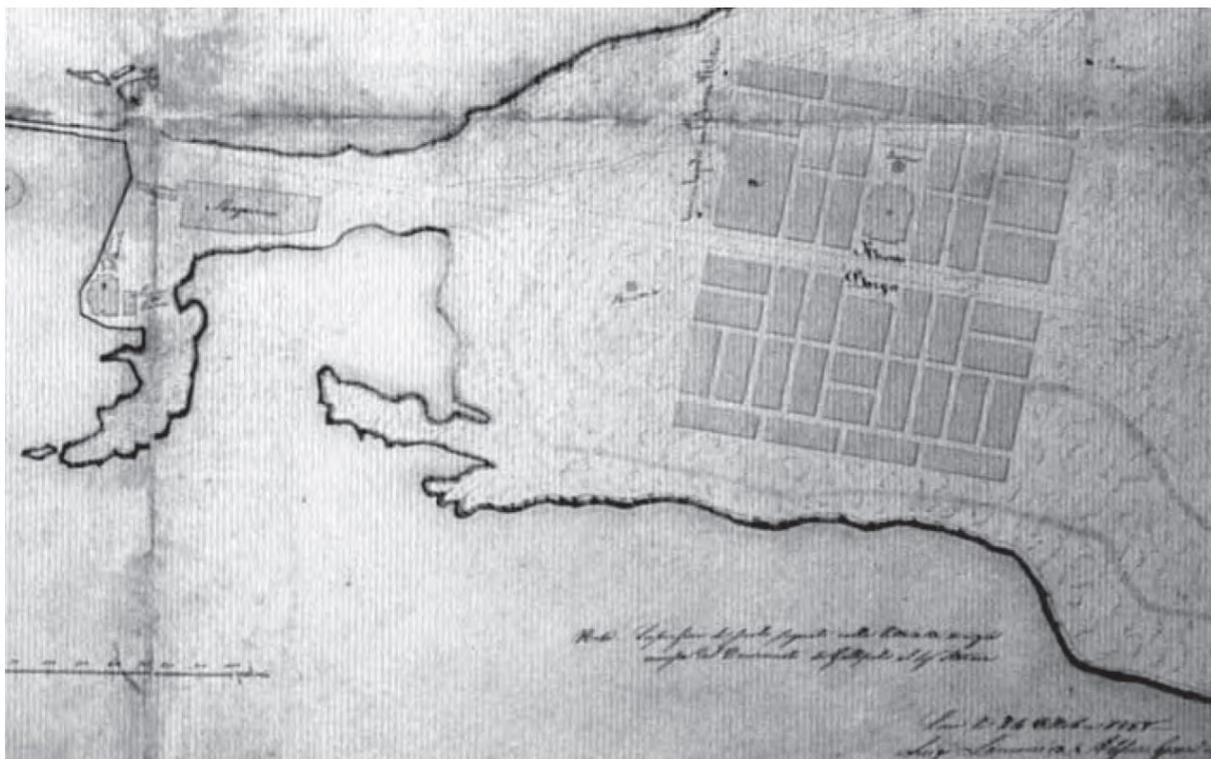


Figura 44 - Luigi Lamonica, Particolare del progetto del nuovo Borgo, 1858 circa, in Cosimo Perrone, Monumento ai Caduti di Gallipoli, «Biblioteca di Cultura Pugliese», Gallipoli, REGIONE PUGLIA - CRSEC LE/48, 2004.

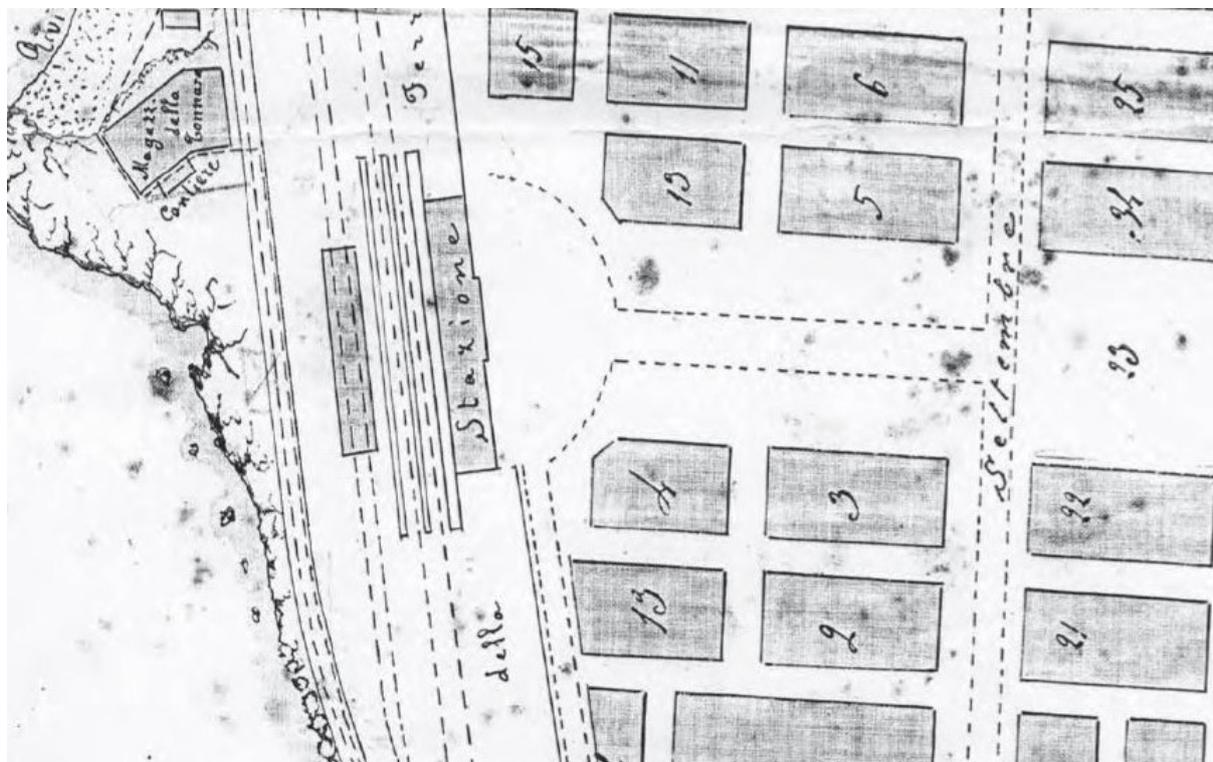


Figura 45 - Particolare dell'area della stazione ferroviaria del rilievo del Borgo, 1899, in Cosimo Perrone, Monumento ai Caduti di Gallipoli, «Biblioteca di Cultura Pugliese», Gallipoli, REGIONE PUGLIA - CRSEC LE/48, 2004.

Le ragioni di questo fenomeno sono da rintracciare nella tardiva espansione della città, che, in appena settant'anni, ha visto quasi raddoppiare la propria superficie, con una rapidità tale da rendere impossibile qualunque ragionamento in merito alla qualità spaziale ed estetica del nuovo centro urbano ⁽⁷⁹⁾.

“Per la prima volta nel 1800 si evidenzia nettamente il contrasto tra città e campagna e si sancisce una differenziazione tipologica degli edifici e di posizione (nelle zone) che corrisponde all'accentuata divisione delle classi sociali all'interno dell'insediamento urbano.” Eugenio Giustizieri, 1988 ⁽⁸⁰⁾.

Il Mercato coperto di Gallipoli (*figura 48*) venne realizzato negli anni Novanta dell'Ottocento su progetto dell'ingegnere gallipolino Giuseppe Franco ⁽⁸¹⁾. L'edificio era situato all'ingresso della città vecchia, laddove un tempo sorgeva il ponte che consentiva l'accesso al Castello dalla piazza. La sua posizione, in completa aderenza alla roccaforte aragonese, faceva percepire il volume del mercato come una superfetazione, un'appendice estranea alla storica fortezza aragonese; ciò innescò un acceso dibattito.

Nel corso del Novecento il mercato aveva perso la funzione originaria; era stato infatti adibito a deposito per i pescatori e lo stato di abbandono era talmente diffuso da rendere impossibile percepire il suo valore storico-architettonico. Vennero avanzate numerose proposte per il recupero e la rifunzionalizzazione, in molti proponevano addirittura la completa demolizione della struttura tardo-ottocentesca al fine di svelare il prospetto occidentale del Castello. Fortunatamente questa ipotesi non trovò sufficiente sostegno e l'edificio non venne in alcun modo demolito. Negli anni l'incuria ha continuato ad aggravare lo stato di conservazione, già pessimo, tanto da rendere improrogabile un intervento di restauro che si è concluso nel 2012 ⁽⁸²⁾.

Il progetto di restauro prevedeva il ripristino degli spazi della galleria, della piazza antistante e il distacco della struttura dal corpo del Castello. Ciò ha permesso di restituire la visione completa della fortificazione aragonese e al tempo stesso di conservare l'integrità della galleria.

Il progetto di rifunzionalizzazione prevedeva l'inserimento di nuove strutture in legno atte a ospitare i sistemi distributivi (*figura 49*). Gli ambienti che circondano la corte centrale dovevano essere destinati a piccole attività commerciali, legate prevalentemente al turismo. Ad oggi gli spazi espositivi sono fruibili indipendentemente dal castello oppure come naturale prosecuzione di quest'ultimo. L'ampia corte ospita invece aree destinate a eventi e piccoli concerti; spesso viene anche invasa da tavoli e sedie.

La struttura è molto duttile e si presta a ospitare un gran numero di funzioni diverse, gli ambienti sono ben curati e proporzionati alla dimensione urbana di Gallipoli. Nel complesso il progetto si colloca in continuità con la tradizione del posto e quindi con lo spirito della struttura. L'impiego del legno e del ferro sembra evocare la storia passata del luogo. Gli interventi di restauro sono ben distinguibili e reversibili; perfettamente compatibili con l'architettura in cui sono inseriti. I lavori si sono conclusi con l'inaugurazione della nuova struttura nel settembre del 2012.

Agli inizi del Novecento la città di Gallipoli si presentava molto diversa rispetto agli ultimi decenni dell'Ottocento. Nella vista aerea (*figura 55*) è ben visibile l'area del Borgo in contrapposizione al centro storico. Dal 1863, anno in cui è iniziata l'assegnazione dei lotti, la città nuova non ha più smesso di crescere ⁽⁸³⁾.

⁽⁷⁹⁾ MARIO CAZZATO, *Gallipoli cit.*, p. 116.

⁽⁸⁰⁾ EUGENIO GIUSTIZIERI, *Jonica cit.*

⁽⁸¹⁾ COSIMO PERRONE, *Giuseppe Franco*, Grafiche Corsano, Alezio 2006, p. XV.

⁽⁸²⁾ <http://www.gruppogedi.it/project/mercato-coperto-gallipoli-le/>, consultato il 09/04/2020;

⁽⁸³⁾ MARIO CAZZATO, *Gallipoli cit.*, p. 116.

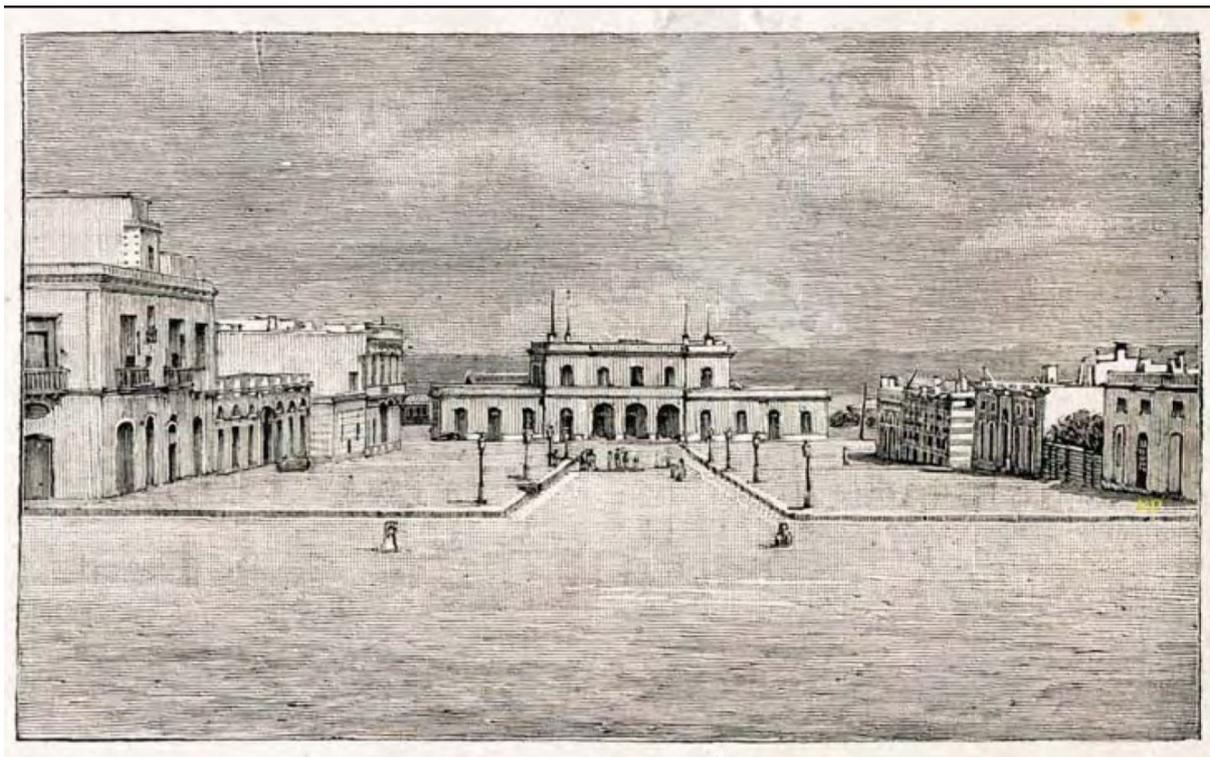


Figura 46 - Palazzo Candia e Stazione ferroviaria, 1901.



Figura 47 - Progetto di costruzione del nuovo mercato a Gallipoli (Progetto di G. Franco).

Dopo un'iniziale fase di stallo, durata fino alla metà degli anni Settanta, la costruzione di nuovi edifici iniziò ad aumentare costantemente, la superficie consumata dal Borgo in meno di settant'anni era poco inferiore a quella della città vecchia. Si erano formati quindi due poli ben distinti tenuti assieme dall'attuale corso Roma, che attraversava longitudinalmente il nuovo centro edificato e lo collegava all'isolotto attraverso il ponte seicentesco.

Le aree portuali erano ancora lontane dalla conformazione che hanno attualmente, solo il porto vecchio negli anni Trenta era effettivamente dotato di tutte le strutture di cui necessita uno scalo portuale. L'area dell'attuale porto mercantile, a Nord del Ponte Giovanni Paolo II, era ancora sgombra da ogni genere di infrastruttura portuale. Era solo presente una via litoranea che collegava un paio di piccoli moli per imbarcazioni di modestissime dimensioni. La città non ha mai perso il contatto con il mare. La pesca è sempre stata, assieme all'agricoltura, il motore dell'economia di Gallipoli ⁽⁸⁴⁾.

(84) ANTONIO COSTANTINI, MICHELE PAONE, *Guida di Gallipoli* cit., pp. 110-112.



Figura 48 - Galleria del Mercato Coperto.



Figura 49 - Gruppo Gedi, Mercato coperto, sezione longitudinale di progetto passante per la corte interna, Gallipoli 2012.



Figura 50 - Vista della corte che separa il Castello dal Mercato coperto, foto scattata il 02/06/2020.



Figura 51 - Vista interna della galleria del Mercato coperto, foto scattata il 02/06/2020.



Figura 52 - Vista della muratura esterna del Castello, segni della demolizione delle superfetazioni collegate al Mercato coperto, foto scattata il 02/06/2020.



Figura 53 - Vista dalla corte interna del piano interrato del Mercato coperto, foto scattata il 02/06/2020.



Figura 54 - Vista del portale d'accesso al Castello, foto scattata il 02/06/2020.



Figura 55 - Cartolina riportante una veduta aerea di Gallipoli, 1930 circa, archivio digitale Touring Club Italiano.

02 - QUADRO COMPETITIVO

L'elaborazione del quadro competitivo deriva dal *marketing territoriale* e ha lo scopo di fornire un profilo dettagliato di una specifica regione, indagandone gli aspetti più rappresentativi. Ma se nel *marketing territoriale* l'obiettivo è far emergere le migliori qualità di un'area geografica, in questo caso sono le questioni più controverse ad avere il maggior risalto, nell'ottica di una rappresentazione il più possibile fedele alla realtà. La necessità di declinare il modello teorico nello specifico caso studio porta a non poter avere un approccio univoco a questa metodologia di indagine.

Nel caso specifico, l'analisi territoriale effettuata con le modalità del quadro competitivo consente di delineare un quadro interpretativo d'insieme a supporto delle strategie ipotizzate negli scenari d'intervento. Così facendo si è in grado di sopperire all'impossibilità di effettuare sopralluoghi mirati causata dall'emergenza sanitaria. È tuttavia necessario filtrare il gran numero di informazioni, reperibili *online*, su libri di testo e studi di settore, attraverso la conoscenza empirica del territorio. Anche l'individuazione di dati incorretti e notizie fuorvianti è un aspetto di primaria importanza non solo per la ricerca tramite fonti documentarie ma anche, e soprattutto, per la ricerca *on-line*. A tal fine ritorna certamente utile una valutazione preliminare sull'affidabilità delle fonti. Per le finalità perseguite da questa trattazione si considerano molto affidabili i dati statistici forniti dall'Istituto nazionale di statistica ⁽⁸⁵⁾ e da Tuttitalia.it ⁽⁸⁶⁾, tali informazioni sono oggettive, inquanto derivanti da studi di settore e censimenti ufficiali, aggiornate e autorevoli. In seconda istanza si considerano fonti sufficientemente attendibili i siti ufficiali dei degli enti territoriali (ASL ⁽⁸⁷⁾, Comuni, Provincia ⁽⁸⁸⁾, Regione ⁽⁸⁹⁾), della Camera di Commercio ⁽⁹⁰⁾, di Unioncamere ⁽⁹¹⁾, delle aziende e delle testate giornalistiche locali e nazionali.

Per individuare pregi e criticità dell'ambito territoriale gallipolino è necessario operare dei progressivi salti di scala. Una prima analisi viene effettuata a livello provinciale e successivamente si individuano dei *cluster* di Comuni, così da fornire un giudizio critico di quanto studiato. Con l'incrocio di tali informazioni viene effettuata un'ulteriore scrematura, mirata alla definizione di un ambito ristretto. Lo scopo di quest'ultimo gruppo di Comuni è quello di effettuare delle analisi maggiormente approfondite su un campione rappresentativo della popolazione. L'ultimo campo di analisi, la processualità, servirà ad analizzare l'aspetto della pianificazione sia alla scala dell'ambito ristretto, per mezzo del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, che alla scala comunale, studiando le strategie del Piano Regolatore Generale Comunale. In questo modo è possibile mettere a sistema tutte le informazioni reperite ed effettuare un ulteriore salto di scala per analizzare nel dettaglio l'ambito del castello di Gallipoli. Questi progressivi salti di scala hanno lo scopo di declinare lo studio di tematiche particolarmente rilevanti, come la mobilità, l'offerta di servizi e la demografia, arrivando a fornire un quadro d'insieme il più dettagliato possibile.

(85) <http://ottomilacensus.istat.it/>, consultato il 04/12/2020.

(86) <https://www.tuttitalia.it>, consultato il 04/12/2020.

(87) <https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce>, consultato il 06/12/2020.

(88) <http://www.provincia.le.it/web/provincialecce;jsessionid=F6321EDDF2C68B50466E31D8101C3F5B>, consultato il 06/12/2020.

(89) <http://www.sit.puglia.it/>, consultato il 06/12/2020.

(90) <https://www.le.camcom.gov.it/>, consultato il 04/12/2020.

(91) <https://www.unioncamere.gov.it/>, consultato il 04/12/2020.

02.1 - INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Gallipoli è un comune di 20.182 abitanti ⁽⁹²⁾ (31/12/2019 - Istat) situato 40 km a sud di Lecce, è composto dalle località Baia Di Gallipoli, Baia Verde, Conchiglie-Alto Lido, Ospedale, Padula Bianca, Perez, Pizzo e Rivabella ⁽⁹³⁾, e confina con i Comuni di Galatone, Sannicola, Alezio, Matino e Taviano. Protesa verso Ovest sul Mar Ionio, Gallipoli ha storicamente avuto una posizione strategica per il controllo commerciale e militare dell'area; ciò ha accresciuto l'importanza della città, facendola emergere rispetto alla gran parte degli altri Comuni della provincia di Lecce. Attualmente, nell'immaginario collettivo, Gallipoli riveste ancora un ruolo di primaria importanza, non più strategico ma legato squisitamente al turismo.

L'economia e la cultura del posto sono state fortemente influenzate dal sempre crescente numero di visitatori che ogni anno, durante la stagione estiva, popolano la città. Le ragioni di questo fenomeno sono sicuramente da ricercare nelle tradizioni e nello stile di vita salentino, tuttavia negli ultimi anni sono state le bellezze naturalistiche e paesaggistiche a monopolizzare l'attenzione del grande pubblico. L'alternanza di litorali rocciosi e sabbiosi costituisce un *unicum* assoluto, in grado di innescare il turismo di massa che oggi minaccia la salvaguardia delle poche terre incontaminate rimaste in Salento. Il valore culturale e ambientale di questi luoghi viene oggi preservato per mezzo del Parco Naturale Regionale di Porto Selvaggio e Palude del Capitano, istituito con L.R. n. 6 del 15 marzo 2006 ⁽⁹⁴⁾, del Parco Naturale Regionale Isola di Sant'Andrea e litorale di Punta Pizzo, istituito con L.R. n. 20 del 10 luglio 2006 ⁽⁹⁵⁾ e del Parco Naturale del Litorale di Ugento, istituito con L.R. n.13 del 28 maggio 2007 ⁽⁹⁶⁾. Nel 1997 ⁽⁹⁷⁾ è stata inoltre istituita l'Area Marina Protetta di Porto Cesareo, con decreto del Ministero dell'Ambiente del 12 dicembre 1997 (G.U. 24 febbraio 1998, n. 45) ⁽⁹⁸⁾.

"Mamma aveva certamente scoperto qualcosa su oscure speculazioni edilizie a Porto Selvaggio, aveva ricevuto minacce. Ma per amore della sua terra non si sarebbe mai fermata. Solo noi figlie le avremmo potuto chiedere di non insistere. Ma la vedevamo felice di lottare. E non lo chiedemmo mai" Sabrina Matrangola - figlia di Renata Fonte ⁽⁹⁹⁾.

La città di Gallipoli costituisce uno snodo fondamentale per la viabilità della provincia di Lecce. Le principali arterie stradali che partono da Gallipoli sono la SS 101 Salentina, strada statale lunga circa 40 km che collega Gallipoli al capoluogo salentino, e la SS 274 Salentina Meridionale, strada statale lunga circa 42 km che giunge fino a Santa Maria di Leuca. A queste principali arterie stradali si affianca una fitta rete di strade provinciali e comunali. Gallipoli è inoltre servita dalla rete ferroviaria di Ferrovie del Sud Est (F.S.E.) ⁽¹⁰⁰⁾; sono due le linee che giungono in territorio gallipolino: la linea Gallipoli - Casarano e la linea Zollino - Gallipoli, lunghe rispettivamente 22 km e 34 km. Attualmente i trasporti ferroviari costituiscono una minima parte del transito veicolare della provincia. Gli spostamenti su rotaia sono impiegati unicamente per lunghe percorrenze e prevalentemente da studenti e lavoratori pendolari.

⁽⁹²⁾ <http://dati.istat.it/Index.aspx>, consultato il 21/03/2020.

⁽⁹³⁾ <https://www.tuttitalia.it>, consultato il 21/03/2020.

⁽⁹⁴⁾ <https://www.portoselvaggio.net/>, consultato il 29/11/2020.

⁽⁹⁵⁾ <https://www.comune.gallipoli.le.it/vivere-il-comune/territorio/da-visitare/item/parco-naturale-regionale-isola-di-s-andrea-e-litorale-di-punta-pizzo>, consultato il 29/11/2020.

⁽⁹⁶⁾ [https://www.viaggiareinpuglia.it/at/30/parco/3712/it/Parco-naturale-regionale-Litorale-di-Ugento-Ugento-\(Lecce\)](https://www.viaggiareinpuglia.it/at/30/parco/3712/it/Parco-naturale-regionale-Litorale-di-Ugento-Ugento-(Lecce)), consultato il 29/11/2020.

⁽⁹⁷⁾ <http://www.ampportocesareo.it/ente/a-m-p>, consultato il 29/11/2020.

⁽⁹⁸⁾ <https://www.minambiente.it/normative/decreto-ministeriale-12-dicembre-1997-istituzione-dellarea-naturale-marina-protetta-2>, consultato il 29/11/2020.

⁽⁹⁹⁾ https://vivi.libera.it/storie-507-renata_fonte, consultato il 29/11/2020.

⁽¹⁰⁰⁾ <https://www.fseonline.it/>, consultato il 29/11/2020.

A questi, nella stagione estiva, si sommano i turisti che soggiornano nell'entroterra ma, anche in questo caso, la stragrande maggioranza di essi trova di gran lunga più agevole il noleggio di un mezzo proprio. Questa situazione è lo specchio di una problematica ricorrente in tutto il Mezzogiorno: la mancanza di una reale integrazione tra i differenti sistemi di trasporto. Nel caso della provincia di Lecce il problema principale non è la capillarità, garantita da un gran numero di stazioni ferroviarie, ma l'obsolescenza dei treni e le intersezioni con la maglia stradale. Le Ferrovie del Sud Est hanno un'altissima concentrazione di passaggi a livello (416 passaggi a livello con un indice PPLL/km pari a 0,87)⁽¹⁰¹⁾ in area urbana ad alta densità abitativa. Ciò comporta un enorme disagio per i trasporti su gomma, al quale si somma il gran numero di vetuste e malridotte stazioni ferroviarie e treni fatiscenti. È inevitabile tutto questo contribuisca anche al rallentamento degli spostamenti su rotaia.

La grande carenza riscontrata in questa prima fase di analisi è sicuramente di natura organizzativa. Nonostante il rapporto esistente tra Gallipoli e i Comuni limitrofi suggerisca che l'offerta turistica sia organica e ben consolidata, si assiste a una caotica gestione della stagione estiva e delle ricorrenze che maggiormente attraggono turisti. Manca una visione d'insieme, un progetto unitario in materia di promozione del territorio e sviluppo economico. Per una città come Gallipoli, fortemente segnata dal turismo e al tempo stesso dall'inadeguatezza della propria offerta di servizi, il riordino dei sistemi di trasporto e la loro integrazione nel tessuto viario cittadino sono questioni imprescindibili. Intervistando la popolazione residente⁽¹⁰²⁾ è emerso che le amministrazioni comunali succedutesi negli ultimi dieci anni hanno dichiarato di aver compreso l'importanza di questo principio, tuttavia attualmente non è presente un progetto organico e ben avviato. Questo lavoro di tesi si inserisce all'interno di tale vuoto e propone di colmarlo con interventi mirati, economicamente sostenibili e culturalmente coerenti con il contesto urbano gallipolino.

⁽¹⁰¹⁾ <https://www.borderline24.com/2020/08/23/via-passaggi-livello-dai-comuni-castellana-galatina-rutigliano-conversano-investimento-30-milioni/>, consultato il 29/11/2020.

⁽¹⁰²⁾ Nell'ambito di questo lavoro di tesi sono state effettuate delle interviste ad alcuni rappresentanti della popolazione residente e operante nella città di Gallipoli. Sono stati elaborati tre differenti modelli di intervista, destinati all'amministrazione comunale, agli operatori culturali e agli operatori economici. I risultati di tale indagine territoriale non hanno la pretesa di fornire un profilo dettagliato e attendibile della vita cittadina, ma forniscono importanti considerazioni qualitative in merito alle dinamiche attualmente in essere.



INQUADRAMENTO TERRITORIALE

CONFINI

Gallipoli è un comune di 20.182 abitanti situato 40 km a sud di Lecce, è composto dalle località Baia Di Gallipoli, Baia Verde, Conchiglie-Alto Lido, Ospedale, Padula Bianca, Perez, Pizzo e Rivabella, e confina con i comuni di Galatone, Sannicola, Alezio, Matino e Taviano.

AMBIENTE

Le coste gallipoline sono caratterizzate dall'alternanza di litorali rocciosi e sabbiosi. Il valore culturale e ambientale di questi luoghi viene oggi preservato per mezzo del Parco Naturale Regionale di Porto Selvaggio e Palude del Capitano, del Parco Naturale Regionale Isola di Sant'Andrea e litorale di Punta Pizzo, del Parco Naturale del Litorale di Ugento e dell'Area Marina Protetta di Porto Cesareo.

MOBILITÀ

La città di Gallipoli è uno snodo fondamentale per la viabilità della provincia di Lecce. Le principali arterie stradali che partono da Gallipoli sono la SS 101 Salentina e la SS 274 Salentina Meridionale. A queste si affianca una fitta rete di strade provinciali e comunali. Gallipoli è inoltre servita dalla rete ferroviaria di Ferrovie del Sud Est (F.S.E.). Sono due le linee che giungono in territorio gallipolino: la linea Gallipoli - Casarano e la linea Zollino - Gallipoli.

FONTI

- <http://dati.istat.it/Index.aspx>, consultato il 21/03/2020.
- <https://www.tuttitalia.it>, consultato il 21/03/2020.
- <https://www.portoselvaggio.net/>, consultato il 29/11/2020.
- <https://www.comune.gallipoli.le.it/vivere-il-comune/territorio/davisitare/item/parco-naturale-regionale-isola-di-s-andrea-e-litorale-di-punta-pizzo>, consultato il 29/11/2020.
- [https://www.viaggiareinpuglia.it/at/30/parco/3712/it/Parco-naturale-regionale-Litorale-di-Ugento-Ugento-\(Lecce\)](https://www.viaggiareinpuglia.it/at/30/parco/3712/it/Parco-naturale-regionale-Litorale-di-Ugento-Ugento-(Lecce)), consultato il 29/11/2020.
- <http://www.ampportocesareo.it/ente/a-m-p>, consultato il 29/11/2020.
- <https://www.minambiente.it/normative/decreto-ministeriale-12-dicembre-1997-istituzione-dellarea-naturale-marina-protetta-2>, consultato il 29/11/2020.
- <https://www.fseonline.it/>, consultato il 29/11/2020.
- <https://www.borderline24.com/2020/08/23/via-passaggi-livello-dai-comuni-castellana-galatina-rutigliano-conversano-investimento-30-milioni/>, consultato il 29/11/2020.

AREA NATURALE
MARINA PROTETTA DI
PORTO CESAREO

PARCO NATURALE
REGIONALE PORTO
SELVAGGIO E PALUDE
DEL CAPITANO

LEGENDA

CONFINI

..... Comuni limitrofi

AMBIENTE

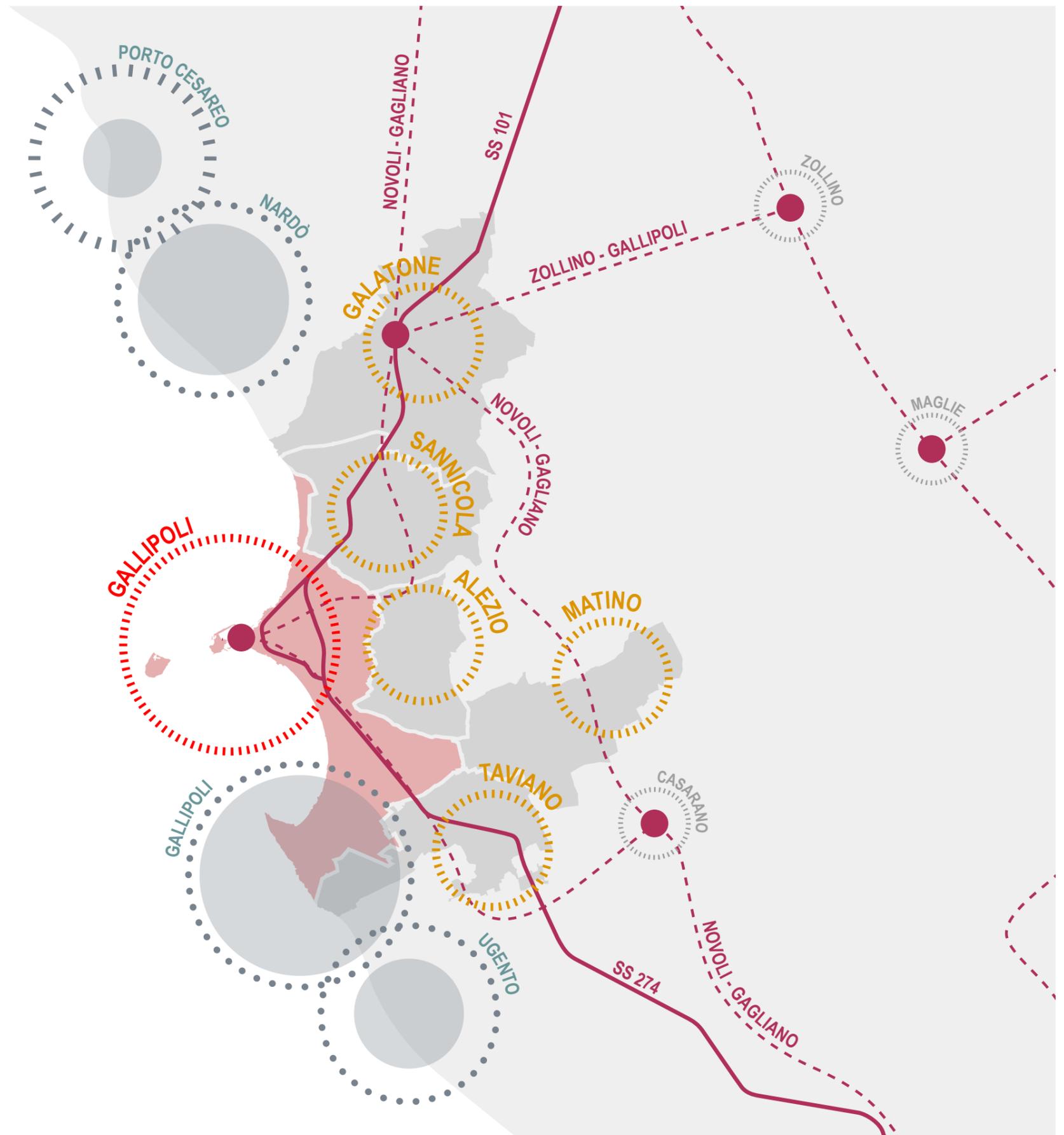
..... Parco naturale
| | | | Area marina

MOBILITÀ

— Strade Statali
- - - Linee ferroviarie
● Stazioni ferroviarie

PARCO NATURALE
REGIONALE ISOLA
DI SANT'ANDREA E
LITORALE DI PUNTA
PIZZO

PARCO NATURALE
LITORALE DI UGENTO



02.2 - ESPANSIONE URBANA

Il primo nucleo di Gallipoli sorgeva all'estremità di una penisola protesa nello Ionio, si trattava di un insediamento dalle modestissime dimensioni e di carattere prettamente rurale. Non si conoscono con certezza le circostanze che hanno portato alla fondazione di Gallipoli ⁽¹⁰³⁾, ma si ipotizza che sia nata come porto a servizio del vicino centro messapico di Alezio.

Prima che si trasformasse in un'isola, Gallipoli si era già dotata di un sistema di fortificazioni, risalenti presumibilmente all'epoca della dominazione bizantina. Il nucleo urbano si sviluppava entro il tracciato delle mura urbane ⁽¹⁰⁴⁾ attorno al luogo di culto, una chiesa intitolata a San Giovanni Crisostomo. Nel XVII secolo questo edificio religioso è stato soppiantato dalla concattedrale di Sant'Agata. La cinta muraria e le altre strutture difensive sono andate completamente distrutte durante il conflitto veneto-aragonese del 1484 ⁽¹⁰⁵⁾.

Tra il XVI e il XVII secolo Gallipoli si è dotata di un nuovo sistema difensivo ⁽¹⁰⁶⁾: una cinta muraria moderna dotata di bastioni e un castello con fossato. Quest'ultimo è stato fondamentale per la trasformazione della penisola in isola, si è deciso di sfruttare la peculiare morfologia del territorio per rendere la città inespugnabile sia da terra che da mare. A tal fine venne inoltre edificato, su progetto di Francesco di Giorgio Martini ⁽¹⁰⁷⁾, il Rivellino, struttura dalle notevoli dimensioni protesa ad oriente. Nei secoli successivi Gallipoli ha continuato a crescere entro la cinta fortificata, saturando gli spazi disponibili e, in molti casi, sostituendo edifici vecchi con nuove costruzioni ⁽¹⁰⁸⁾.

Tra XVII e XVIII secolo la città ha vissuto un periodo di grandi difficoltà, prevalentemente dovute alle pessime condizioni igienico-sanitarie di un nucleo urbano incredibilmente denso di edifici e decisamente sovrappopolato. A partire dalla metà del XIX secolo Gallipoli si espande al di fuori della cinta muraria, seguendo il piano urbanistico messo a punto da Luigi Lamonica ⁽¹⁰⁹⁾. Nasce il quartiere del Borgo, con una maglia viaria ortogonale, orientata lungo l'asse che collegava Gallipoli alla vicina Alezio, ed isolati di grandi dimensioni. Il centro della nuova città era la grande piazza rettangolare posta a separare la stazione dalla Parrocchia del Sacro Cuore.

Dopo alcuni anni di stallo il Borgo ha cominciato a consolidarsi e, dalla fine dell'Ottocento agli anni Cinquanta del Novecento, a espandersi in tutte le direzioni consentite dalla morfologia del luogo. La maglia ortogonale del Piano Lamonica è stata ampliata verso l'entroterra e verso il centro storico, caratterizzando fortemente la città, che ancora oggi viene percorsa principalmente in direzione longitudinale ⁽¹¹⁰⁾.

(103) AURORA QUARTA, *Il Torrione Poligonale e lo sviluppo della porzione orientale del Castello di Gallipoli*, in ÁNGEL BENIGNO GONZÁLES AVILÉS (a cura di), *Defensive architecture of the Mediterranean, XV to XVIII centuries*, Vol. 6, Publicacions Universitat d'Alcant, Alicante 2017.

(104) *Pianta di una porzione della cinta della piazza di Gallipoli*, in VINCENZO CAZZATO, *La Provincia di Lecce*, «Atlante storico della Puglia 4», Capone editore, Cavallino di Lecce 1989.

(105) MARIO CAZZATO, *Gallipoli cit.*, pp. 115.

(106) AURORA QUARTA, *Il Torrione Poligonale cit.*, p.92.

(107) ANTONIO COSTANTINI, MICHELE PAONE, *Guida di Gallipoli cit.*, pp. 22-25.

(108) MARIO CAZZATO, *Gallipoli cit.*, pp. 112-116.

(109) *Ivi*, p. 116.

(110) *ibidem*

Per oltre nove secoli, dalla costruzione delle prime strutture fortificate alla nascita del Borgo, Gallipoli è cresciuta all'interno del suo perimetro, saturando gli spazi e sostituendo via via gli edifici più vetusti ⁽¹¹¹⁾. Dalla prima espansione *extra-moenia* ha impiegato appena cinquant'anni per raddoppiare l'estensione del proprio nucleo urbano e dagli anni Settanta dell'Ottocento è stato teatro di una costante e incontrollata espansione ⁽¹¹²⁾.

Ciò che deriva da tale situazione è una città frammentata, con due grandi agglomerati urbani densi e consolidati, la città vecchia e il borgo, e una miriade di piccoli tasselli dal tessuto rarefatto. Le fratture all'origine di questo assetto sono di natura sociale, economica e speculativa. Per secoli il centro storico è rimasto prerogativa del ceto più abbiente, mentre la popolazione residente nelle campagne è stata spinta a migrare verso le aree portuali, generando l'urbanizzazione delle fasce costiere. La speculazione edilizia ha segnato a Gallipoli, come in tutte le città italiane, l'esplosione dei nuclei urbani. Il consumo di suolo ha generato una città rarefatta e di bassissima qualità architettonica e urbanistica.

La riconnessione delle periferie alla città consolidata è imprescindibile se si vuole proiettare Gallipoli verso il futuro. Lo scollamento esistente tra le varie parti del tessuto urbano è la principale causa dei disservizi legati alla mobilità. La congestione del traffico e l'assenza di una fitta e consolidata rete di trasporto pubblico urbano sono i principali sintomi, mentre le problematiche legate all'assenza di parcheggio e all'invivibilità del centro città a causa dell'inquinamento acustico e luminoso ne sono le conseguenze più vistose.

(111) *ivi*, p. 115.

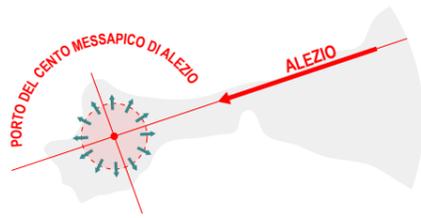
(112) *ivi*, p. 116.



I FASE - FONDAZIONE MESSAPICA

Il primo nucleo di Gallipoli sorgeva all'estremità di una penisola protesa nello Ionio, si trattava di un insediamento dalle modestissime dimensioni e di carattere prettamente rurale.

Non si conoscono con certezza le circostanze che hanno portato alla fondazione di Gallipoli, ma si ipotizza che sia nata come porto a servizio del vicino centro messapico di Alezio.



II FASE - PRIMO SISTEMA DIFENSIVO

Prima che si trasformasse in un'isola, Gallipoli si era già dotata di un sistema di fortificazioni, risalenti alla dominazione bizantina. Il nucleo urbano si sviluppava entro il tracciato delle mura urbane attorno al luogo di culto, una chiesa intitolata a San Giovanni Crisostomo.

La cinta muraria e le altre strutture difensive sono andate completamente distrutte durante il conflitto veneto-aragonese del 1484.



III FASE - SISTEMA DIFENSIVO ARAGONESE

Tra il XVI e il XVII secolo Gallipoli si è dotata di un nuovo sistema difensivo: una cinta muraria moderna dotata di bastioni e un castello con fossato. Quest'ultimo è stato fondamentale per la trasformazione della penisola in isola.

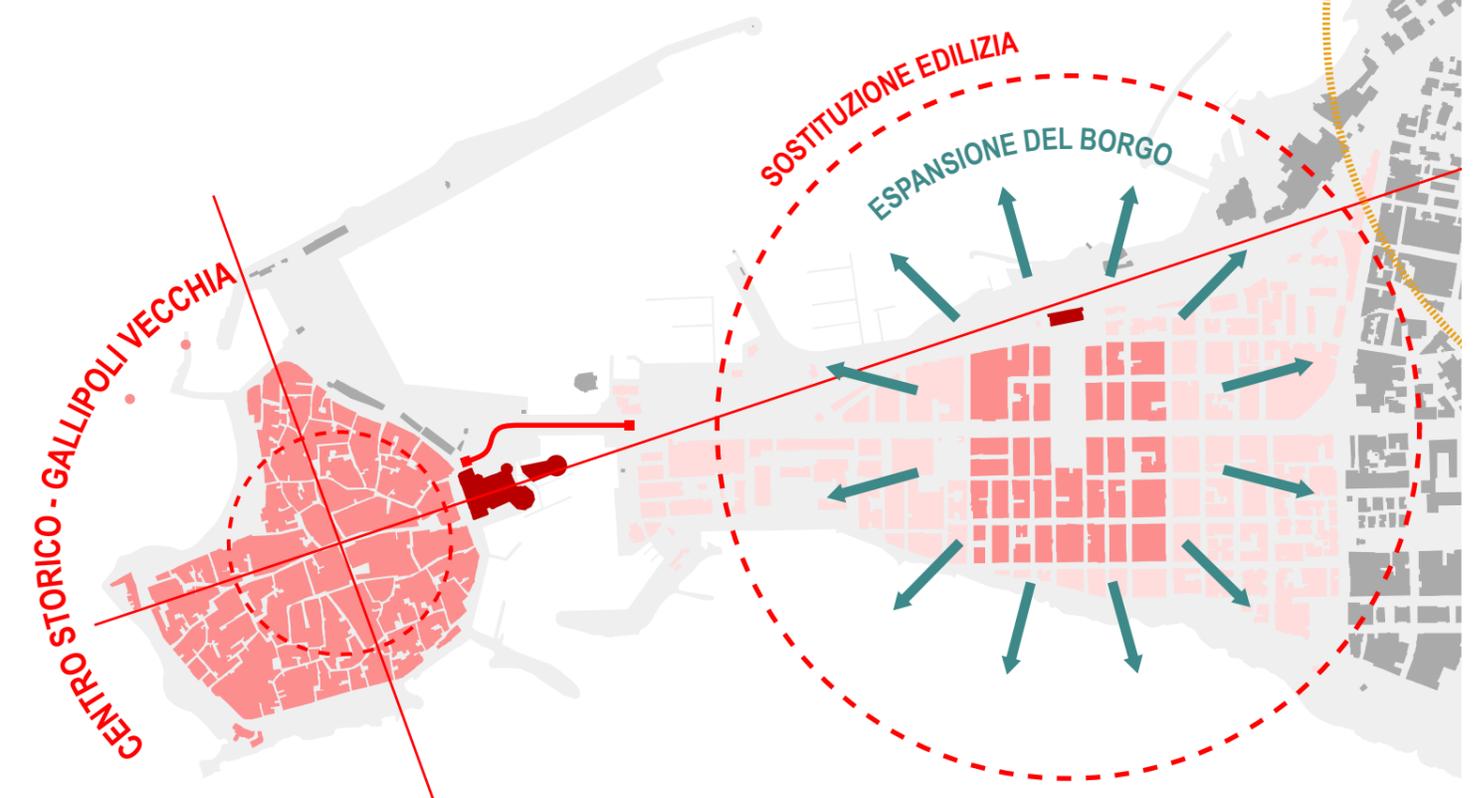
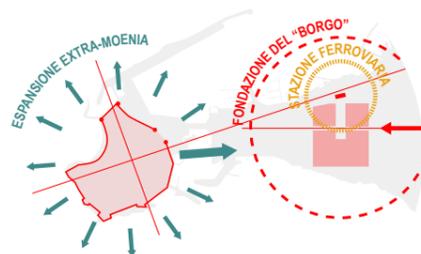
Per sfruttare la peculiare morfologia del territorio, e rendere la città inespugnabile sia da terra che da mare, venne inoltre edificato, su progetto di Francesco di Giorgio Martini, il Rivellino, struttura dalle notevoli dimensioni protesa ad oriente.



IV FASE - ESPANSIONE EXTRA-MOENIA

Tra XVII e XVIII secolo la città ha vissuto un periodo di grandi difficoltà dovute alle pessime condizioni igienico-sanitarie di un nucleo urbano estremamente denso sovrappopolato.

A partire dalla metà del XIX secolo Gallipoli si espande al di fuori della cinta muraria, seguendo il piano urbanistico messo a punto da Luigi Lamonica. Nasce il quartiere del Borgo, con una maglia viaria ortogonale, orientata lungo l'asse che collegava Gallipoli alla vicina Alezio.



NASCITA DELLE MARINE
CREAZIONE DI NUOVI QUARTIERI
SPECULAZIONE EDILIZIA
RAREFAZIONE DEL TESSUTO URBANO

VIII sec. a.C.

IX sec.

XVI sec.

XVII sec.

XX sec.

V FASE - ESPANSIONE DEL BORGO

Per oltre nove secoli Gallipoli è cresciuta all'interno del suo perimetro fortificato, dalla prima espansione extra-moenia ha impiegato appena cinquant'anni per raddoppiare l'estensione del proprio nucleo urbano, e dagli anni '70 dell'Ottocento è stato teatro di una costante e incontrollata espansione. Ciò che deriva da tale situazione è una città frammentata, con due grandi agglomerati urbani densi e una miriade di piccoli tasselli dal tessuto rarefatto.

FONTI

- Aurora Quarta, Il Torrione Poligonale e lo sviluppo della porzione orientale del Castello di Gallipoli, in Ángel Benigno González Avilés (a cura di), Defensive architecture of the Mediterranean, XV to XVIII centuries, Vol. 6, Publicacions Universitat d'Alcant, Alicante 2017.
- Mario Cazzato, Gallipoli, in Marcello Guaitoli, Vincenzo Cazzato (a cura di), Insediamenti del Salento dall'antichità all'età moderna, «Lo sguardo di Icaro. Le collezioni dell'Aerofototeca Nazionale per la conoscenza del territorio», Congedo, Galatina 2005, pp. 115.
- Antonio Costantini, Michele Paone, Guida di Gallipoli. La città il territorio e l'ambiente, «Le Guide Verdi n°7», Congedo, Galatina 2007 (Ristampa), pp. 22-25.



02.3 - INDIVIDUAZIONE DELL'AMBITO

Un nucleo urbano estremamente frammentario e una sostanziale sconnessione spaziale e funzionale tra le sue parti sono le principali peculiarità emerse da questa prima parte dell'analisi territoriale. Quanto appena analizzato sottende l'esistenza di un gran numero di dinamiche interne, in grado di condizionare fortemente lo sviluppo della città e, in alcuni casi, la sua stessa vivibilità. Per ottenere un quadro competitivo il più fedele possibile alla realtà è necessario esplicitare tali meccanismi, così da declinare nel miglior modo possibile la proposta di intervento. A tal fine occorre suddividere il campo di indagine in uno o più ambiti di analisi; la suddivisione in Sistemi Turistici Locali e Distretti Socio-Sanitari dell'ASL di Lecce è una delle possibili strade. Sono questi, i due discriminanti maggiormente rappresentativi dell'economia e della cultura locale, specialmente se relazionati alla contingente emergenza sanitaria legata alla pandemia di SARS-CoV-2 Covid-19.

Agli ambiti appena citati, legati al turismo e alla sanità, se ne possono sommare molti altri, nel corso di questa trattazione ne sono stati selezionati due: la mobilità e l'accessibilità. Questi quattro campi di studio sono eterogenei in quanto all'impatto sul territorio e alla scala del fenomeno che rappresentano, ciò che ne consegue è l'individuazione di quattro diversi *cluster* di Comuni ⁽¹¹³⁾, la cui sovrapposizione critica porta alla definizione di un ultimo ambito ristretto, oggetto di studio alla scala intercomunale.

SISTEMI TURISTICI LOCALI

La Legge n. 135 del 2001 sulla Riforma della legislazione nazionale del turismo ⁽¹¹⁴⁾ definisce i Sistemi Turistici Locali (S.T.L.) come "contesti turistici omogenei o integrati, comprendenti ambiti territoriali appartenenti anche a regioni diverse, caratterizzati dall'offerta integrata di beni culturali, ambientali e di attrazioni turistiche, compresi i prodotti tipici dell'agricoltura e dell'artigianato locale, o dalla presenza diffusa di imprese turistiche singole o associate". La Provincia di Lecce è stata suddivisa in cinque S.T.L.: Lecce, Terre d'Arneo e Valle della Cupa, Otranto e Centro Salento, Gallipoli e fascia costiera ionica, Santa Maria di Leuca e Sud Salento ⁽¹¹⁵⁾.

Il S.T.L. di Gallipoli include diciotto Comuni, otto dei quali hanno un affaccio sul mare e costituiscono la fascia costiera ionica. All'interno di questo S.T.L. è presente il Comune di Nardò che con i suoi 31.276 abitanti e 193,24 km² ⁽¹¹⁶⁾ è il secondo più popoloso e più esteso della provincia dopo Lecce. Gallipoli invece conta appena 20.182 abitanti e 41,44 km² ⁽¹¹⁷⁾, ciononostante emerge nettamente rispetto agli altri Comuni del medesimo S.T.L., grazie grande consistenza dei flussi turistici che monopolizzano la stagione estiva, i quali attrattori principali sono gli stabilimenti balneari, le discoteche la ristorazione.

Nonostante il turismo sia un fatto ormai consolidato per i centri più importanti (Gallipoli, Lecce, Otranto, Nardò, Galatina, Maglie e Santa Maria di Leuca), a Gallipoli si è assistito, negli ultimi anni, a un repentino aumento del costo della vita; ciò ha portato i paesi più piccoli, come Tuglie, Racale e Alezio, a costituirne un vero e proprio *hinterland*.

(113) La definizione dei *cluster* è un'operazione arbitraria che deriva dall'interpretazione dei dati. L'intento di questa pratica è quello di conferire sistematicità ad un'operazione che, seppur arbitraria, non può rischiare di essere soggettiva. In tale ottica è fondamentale che le fonti impiegate siano il più possibile aggiornate e rispettino i requisiti di affidabilità, autorevolezza e oggettività.

(114) <http://www.ontit.it/opencms/opencms/ont/it/documenti/archivio/01435#:~:text=135%20del%2029%20marzo%202001,e%20della%20collettivita%20e%20per>, consultato il 30/11/2020.

(115) <http://www3.provincia.le.it/statistica/ambienteterritorio/superficie.html>, consultato il 30/11/2020.

(116) <https://www.tuttitalia.it/puglia/provincia-di-lecce/54-comuni/popolazione/>, consultato il 30/11/2020.

(117) <https://www.tuttitalia.it/puglia/25-gallipoli/>, consultato il 21/03/2020.

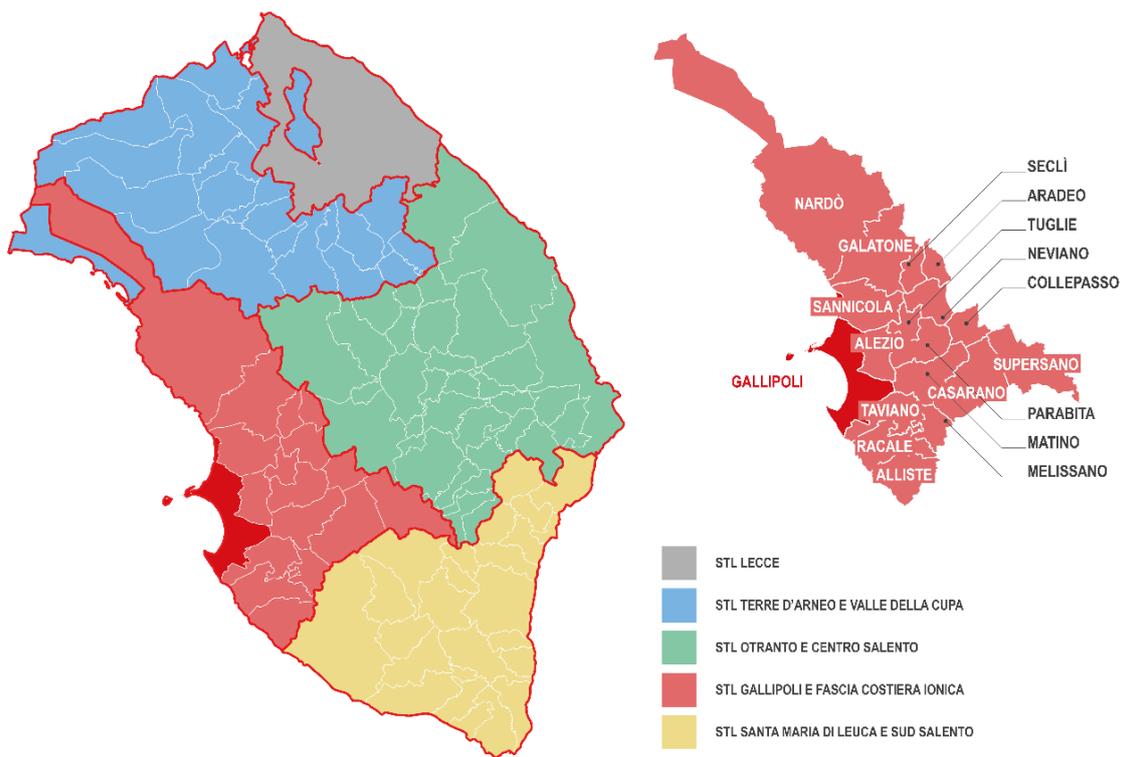


Figura 56 - Sistemi Turistici Locali (S.T.L.) della Provincia di Lecce. A sinistra: quadro d'insieme, a destra: S.T.L. Gallipoli e fascia costiera ionica (rielaborazione grafica). Dal sito "Conoscere la Provincia di Lecce".

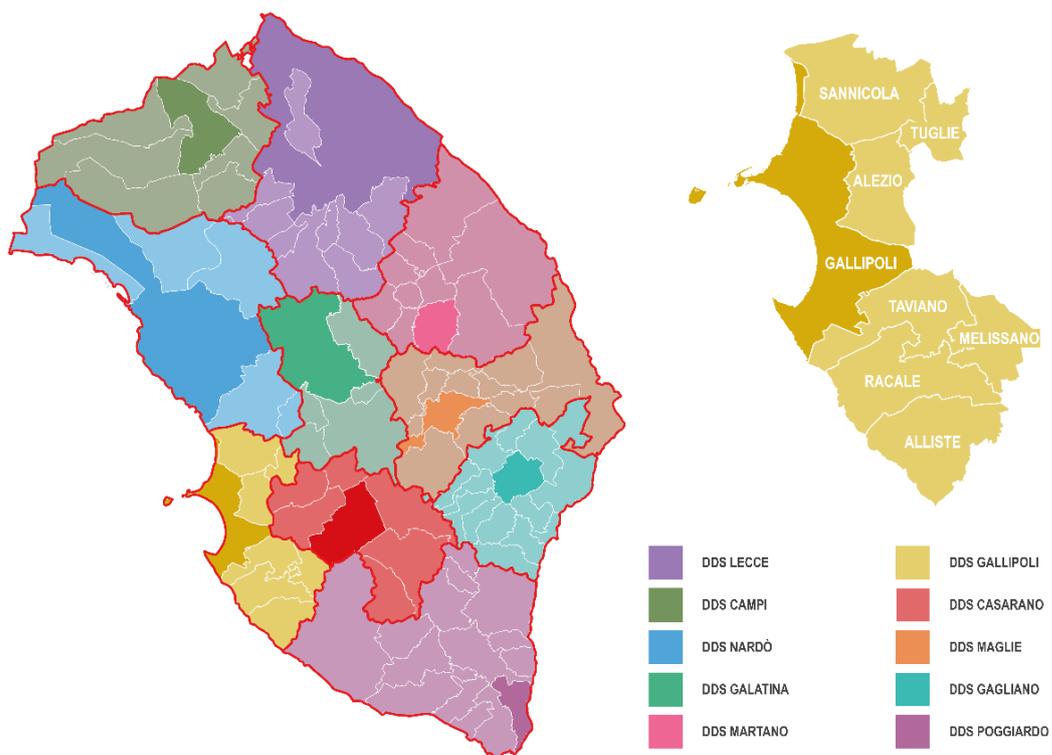


Figura 57 - Distretti Socio-Sanitari (D.S.S.) della ASL di Lecce. A sinistra: quadro d'insieme, a destra: D.S.S. di Gallipoli (rielaborazione grafica). Dal sito "A.S.L. Lecce Puglia Salute".

Questi luoghi, grazie ad affitti vantaggiosi e a un costo della vita relativamente più basso, riescono ad attrarre molti dei turisti provenienti da fuori regione e diretti a Gallipoli. Nei piccoli Comuni si vengono infatti a creare le circostanze ideali per la villeggiatura.

La tendenza a soggiornare nell'entroterra per poi spostarsi al fine della balneazione è sempre esistita in Salento, la presenza di due mari, lo Ionio e l'Adriatico, spinge da sempre gli abitanti del posto, e di conseguenza i visitatori, a scegliere la località in cui recarsi in base alla direzione del vento. Nel caso di Gallipoli questo diventa particolarmente rilevante per via della peculiare conformazione a isola-penisola.

Ciò che emerge da quanto appena analizzato è l'esistenza di un agglomerato di Comuni che orbita attorno a Gallipoli, nonostante questo non sia il polo più popoloso e tantomeno il più esteso. Quello che tiene assieme tali Comuni è la necessità di soddisfare una richiesta di servizi legati all'aspetto turistico e ricreativo, in quest'ottica Gallipoli funge da catalizzatore sociale ed economico.

Il *cluster* che deriva dallo studio di questo primo ambito non può che coincidere con il S.T.L. della fascia costiera ionica. Tuttavia, rispetto alla definizione fornita dalla Riforma della legislazione nazionale del turismo ⁽¹¹⁸⁾ del 2001, questa prima classificazione assume una valenza ipotetica più che effettiva. Dalle interviste ai residenti emergono delle grandi potenzialità in materia di offerta turistica e culturale, tuttavia non si ritiene perfettamente compiuto il processo di rilancio del territorio che ha portato Gallipoli ad essere una delle mete turistiche più ambite del panorama europeo. In tal senso la definizione del *cluster* assume una forte valenza potenziale, e il progetto di questo lavoro di tesi non può che perseguire tali finalità.

DISTRETTI SOCIO-SANITARI

I Distretti Socio Sanitari (D.S.S.) sono le unità essenziali che compongono l'Azienda Sanitaria Locale (A.S.L.) "Ad essi è demandato il compito di rispondere in modo unitario e globale ai bisogni di salute della popolazione residente nei Comuni ricompresi nei rispettivi ambiti territoriali ed è loro assegnata la responsabilità di assicurare, secondo criteri di equità, accessibilità ed appropriatezza, la disponibilità di servizi sanitari e sociosanitari ad alta integrazione sanitaria." ⁽¹¹⁹⁾. L'A.S.L. di Lecce è suddivisa in dieci D.S.S.: Lecce, Campi, Nardò, Galatina, Gallipoli, Martano, Casarano, Maglie, Gagliano e Poggiardo.

I D.S.S. sono fondamentali nell'offerta sanitaria locale, specialmente in questo periodo storico; la pandemia di Covid-19 ha messo in luce tutte le fragilità del Servizio Sanitario Nazionale, specialmente in merito alla medicina di territorio. Questa tesi non intende contestare specifiche politiche regionali o provinciali, ciò che interessa è la tendenza, negli ultimi vent'anni, ad accentrare l'offerta sanitaria in pochi grandi poli ospedalieri. Per la provincia di Lecce ciò ha significato la graduale riduzione dei servizi erogati dagli ospedali minori, come Gallipoli, Galatina, Tricase e Nardò, e l'espansione del polo ospedaliero leccese del "Vito Fazzi".

Con il Covid-19, in Puglia così come nel resto d'Italia, abbiamo assistito a un'inversione di tendenza: al fine di decongestionare gli ospedali più grandi alcune delle strutture sanitarie più piccole sono state destinate al trattamento esclusivo di pazienti con patologie riconducibili al Covid-19. Nella provincia di Lecce sono stati destinati a questa attività il nuovo DEA di Lecce e l'Ospedale "Santa Caterina Novella" di Galatina ⁽¹²⁰⁾. Al fine di intensificare lo *screening* su tutto il territorio, sono state inoltre attivate delle postazioni *drive-in* per i tamponi nell'Ospedale "Antonio Galateo" di San Cesario di Lecce, nell'Ospedale "G. Panico" di Tricase ed una

⁽¹¹⁸⁾ <http://www.ontit.it/opencms/opencms/ont/it/documenti/archivio/01435#:~:text=135%20del%2029%20marzo%202001,e%20della%20collettivita%20e%20per,consultato il 30/11/2020.>

⁽¹¹⁹⁾ <https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/distretti-socio-sanitari,consultato il 30/11/2020.>

⁽¹²⁰⁾ <https://www.regione.puglia.it/documents/65725/218377/Riordino+ospedaliero+agosto-V0.4-rev+graf.pdf/c6fa89ed-cdf7-e5dc-5583-88315186c2d4?t=1596451934470,consultato il 30/11/2020.>

postazione *drive-through* a Nardò ⁽¹²¹⁾. Con questa strategia di riordino è stata garantita, in toto o in parte, la regolare erogazione dei servizi essenziali; è il caso dell'Ospedale "Sacro Cuore di Gesù" di Gallipoli.

La definizione del *cluster* riguardante l'ambito sanitario non può che partire dall'attuale suddivisione in D.S.S., l'ospedale di Gallipoli continua ad essere l'incrollabile punto di riferimento per gli otto comuni che ne fanno parte.

Da una prima sovrapposizione dei *cluster* fino a ora identificati emerge che tutti i comuni appartenenti al D.S.S. di Gallipoli fanno parte del medesimo S.T.L. Questa osservazione non implica una diretta corrispondenza tra i fattori che hanno portato alla definizione dei due gruppi, ma sottende un basilare principio di prossimità tra comuni con affini vocazioni funzionali. La mobilità e l'accessibilità assumono quindi un ruolo di primo piano nel processo di indagine territoriale.

MOBILITÀ

Gli ambiti analizzati finora forniscono le prime informazioni in merito ai rapporti intercomunali che hanno in Gallipoli il proprio punto nevralgico. Lo studio della mobilità è il passo successivo in direzione di un'accurata conoscenza del territorio. Prima di procedere in questa analisi occorre specificare che il tema trattato necessita di due differenti livelli di analisi: la scala provinciale e quella locale. La prima, come nel caso dei S.T.L. e dei D.S.S., include tutti i Comuni della penisola salentina e fornisce un quadro complessivo della situazione, la seconda mira all'individuazione del *cluster* di centri abitati che, per offerta di servizi e presenza di infrastrutture, risultino tra loro naturalmente collegati. Il principio di prossimità è ancora di primaria importanza, ma in questo caso assume una declinazione specifica che lo lega alla dimensione temporale più che a quella spaziale.

In materia di mobilità l'aspetto più significativo non è la distanza geografica ma il tempo di percorrenza. Quando ci si riferisce a luoghi percepiti come "vicini", molto spesso, si intende che per raggiungerli sia necessario un breve lasso di tempo. Ne deriva che la semplice misurazione dello spazio non rispecchia l'effettiva percezione da parte dell'utente, ciò che influisce maggiormente su questo aspetto è la presenza di infrastrutture e servizi in grado di abbattere i tempi di percorrenza e, in questo modo, avvicinare idealmente due punti geograficamente distanti. Le infrastrutture presenti in provincia di Lecce costituiscono una fitta rete stradale, composta da strade statali e provinciali, mentre i servizi offerti in materia di trasporto pubblico sono legati all'impiego di autobus e navette. A cavallo tra queste due componenti si colloca il trasporto su rotaia.

La rete infrastrutturale della provincia di Lecce nasce dall'intersezione tra una fitta rete di strade e un discreto numero di assi ferroviari. Data l'assenza di autostrade, la viabilità principale della provincia di Lecce è costituita dalle strade statali gestite da Anas ⁽¹²²⁾ (strade extraurbane principali - tipo B). A questa prima maglia viaria se ne sovrappone un'altra, molto più fitta, costituita dalle provinciali (strade extraurbane secondarie - tipo C). Le strade statali rimarcano il tracciato delle antiche rotte messapiche e romane, lungo le quali sono sorti i più importanti Comuni della Provincia. Tali assi viari percorrono la penisola salentina in direzione Nord-Sud, collegando i due poli: Lecce e Santa Maria di Leuca. I collegamenti trasversali sono invece garantiti dalle strade provinciali, che con un percorso più o meno tortuoso collegano il punto più occidentale, Gallipoli, a quello più orientale, Otranto.

La rete ferroviaria si estende per circa 474km ⁽¹²³⁾ e rimarca pressappoco il tracciato delle strade statali e provinciali. La gestione è affidata alle Ferrovie del Sud Est (F.S.E.), società appartenente al gruppo Ferrovie dello Stato, che dal 1931, anno della sua fondazione, si fa promotrice della mobilità ferrata nelle provincie di Bari, Brindisi e Lecce.

⁽¹²¹⁾ <https://regione.puglia.it/web/speciale-coronavirus/tamponi>, consultato il 30/11/2020.

⁽¹²²⁾ <https://www.stradeanas.it/it/le-strade/anas-regione>, consultato il 07/12/2020.

⁽¹²³⁾ <https://www.fseonline.it/chisiamo.aspx>, consultato il 01/12/2020.

Oltre ai tre capoluoghi, la rete F.S.E. arriva a toccare ben 85 Comuni dei rispettivi circondari. Sul territorio della Provincia di Lecce sono presenti sei linee ferroviarie: Gallipoli - Casarano, Zollino - Gallipoli, Lecce - Otranto, Maglie - Gagliano del Capo, Martina Franca - Lecce e Novoli - Gagliano del Capo ⁽¹²⁴⁾.

Il sistema dei trasporti pubblici consta della componente stradale, il sistema degli autobus extraurbani, e ferrata, la rete delle F.S.E.; non è infatti presente una vera e propria viabilità ciclabile. I pochi Comuni che hanno investito in mobilità dolce lo hanno fatto solo negli ultimi anni e hanno elaborato progetti a scala comunale, prevalentemente nelle località marittime. Ne è un esempio il caso della pista ciclabile tra Santa Maria al Bagno e Santa Caterina, Marine del comune di Nardò ⁽¹²⁵⁾.

Gli autobus extraurbani sono, assieme ai treni provinciali, la spina dorsale della mobilità pubblica salentina, tuttavia la loro gestione è affidata a CO.TR. A.P. (Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi), un consorzio privato di aziende che opera su tutto il territorio regionale. Nella provincia di Lecce le aziende facenti parti di tale consorzio sono: Autoservizi Chiffi (Nardò), Baglivi Tours (Lecce), Blanco F.lli e C.S.A. (Cutrofiano), Borman Autoservizi (Racale), Chiriatti Aldo (Galatina), Coltellacci s.r.l. (Lecce), D'Anna s.r.l. (Squinzano), De Vitis Arturo (Lecce), Elios (Calimera), Leo s.a.s. (Uggiano La Chiesa), Marsichio e Malerba (Maglie), S.T.P. Lecce (Lecce), Seat s.r.l. (Tricase), SGM s.p.a. Lecce (Lecce) e Zecca (Leverano) ⁽¹²⁶⁾. Queste aziende coprono prevalentemente il territorio del proprio Comune e i collegamenti con i Comuni limitrofi, eccezion fatta per la Società dei Trasporti Pubblici di Terra d'Otranto s.p.a. (S.T.P.) che ha una maggiore copertura e arriva a collegare i tre capoluoghi dell'ex Terra d'Otranto, vale a dire Lecce, Taranto e Brindisi ⁽¹²⁷⁾. È necessario inoltre precisare che nel periodo estivo vengono attivati dei servizi accessori di trasporto pubblico extraurbano, Salentoinbus ⁽¹²⁸⁾ è sicuramente quello più diffuso e radicato sul territorio.

La città di Gallipoli è servita da due strade statali, la SS 101 e la SS 274, e da due linee ferroviarie, la Gallipoli - Casarano e la Zollino - Gallipoli. Le aziende di trasporto pubblico che operano maggiormente sul territorio sono F.S.E., che gestisce i trasporti su rotaia, S.T.P. e Salentoinbus, che gestiscono rispettivamente i servizi di autobus e navetta.

Passando alla scala locale è necessario stabilire dei criteri in base ai quali selezionare i Comuni da includere nel *cluster* relativo alla mobilità. Il primo fattore da considerare è quello dei flussi, turistici e non solo, che vengono incanalati dalla viabilità principale. In quest'ottica la città di Lecce è una realtà che non può assolutamente essere ignorata in quanto funge da collegamento tra il Salento e il resto d'Italia; da Lecce hanno origine le strade che portano ai centri più importanti, Maglie, Otranto e Gallipoli. La Statale 101 sottolinea questo collegamento diretto tra il centro della vita economica e amministrativa della provincia, e Gallipoli, il principale porto mercantile. All'estremità più meridionale della provincia, Santa Maria di Leuca rappresenta l'altro grande polo attrattore che, analogamente a Gallipoli, ha una vocazione prettamente turistica. La Statale 274 congiunge queste due importanti mete turistiche e costituisce la prosecuzione verso Sud della già citata SS 101.

(124) http://www.trail.unioncamere.it/scheda_ente.asp?id=511, consultato il 30/11/2020.

(125) <https://www.corrieresalentino.it/2018/11/cambia-il-lungomare-ecco-la-pista-ciclabile-tra-santa-maria-e-santa-caterina/>, consultato il 30/11/2020.

(126) <http://www.cotrap.it/aziende.asp?start=61>, consultato il 30/11/2020.

(127) <https://www.stplecce.it/>, consultato il 30/11/2020.

(128) <http://www.provincia.le.it/web/provincialecce/trasporti>, consultato il 30/11/2020.

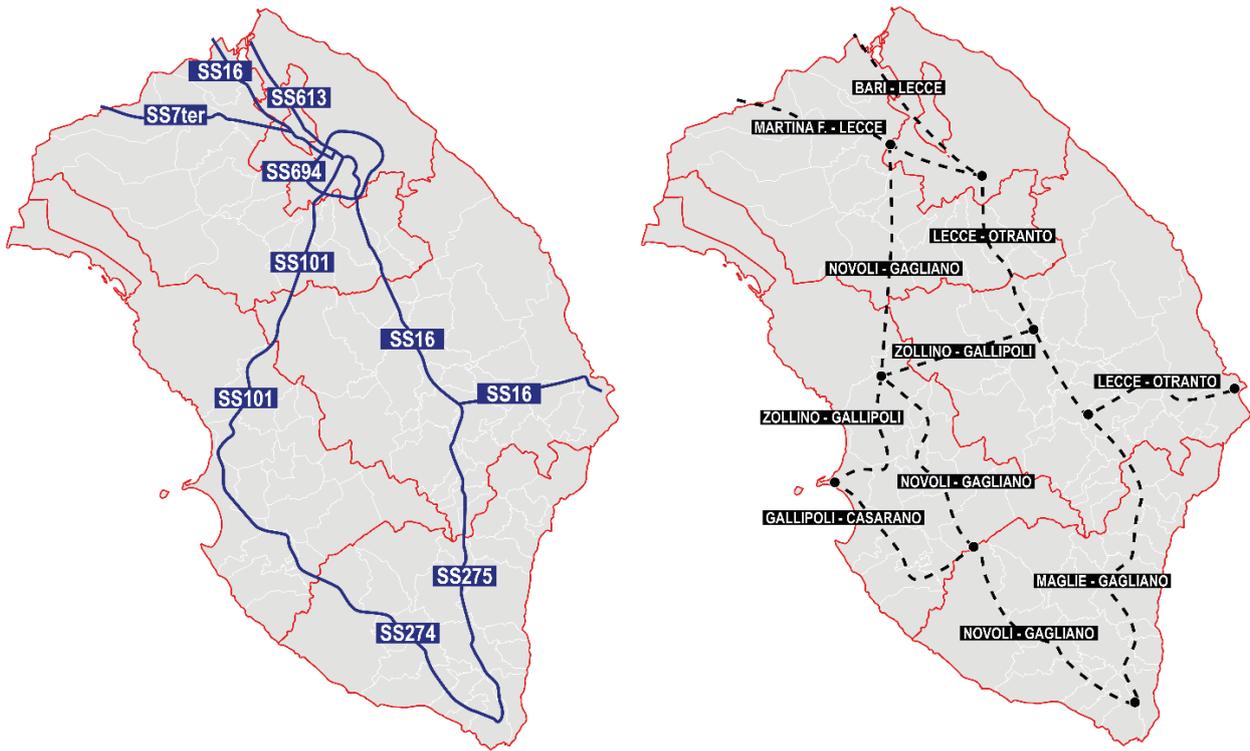


Figura 58 - Rielaborazione grafica del sistema dei trasporti. A sinistra: viabilità carrabile principale - strade statali, a destra: viabilità ferroviaria.

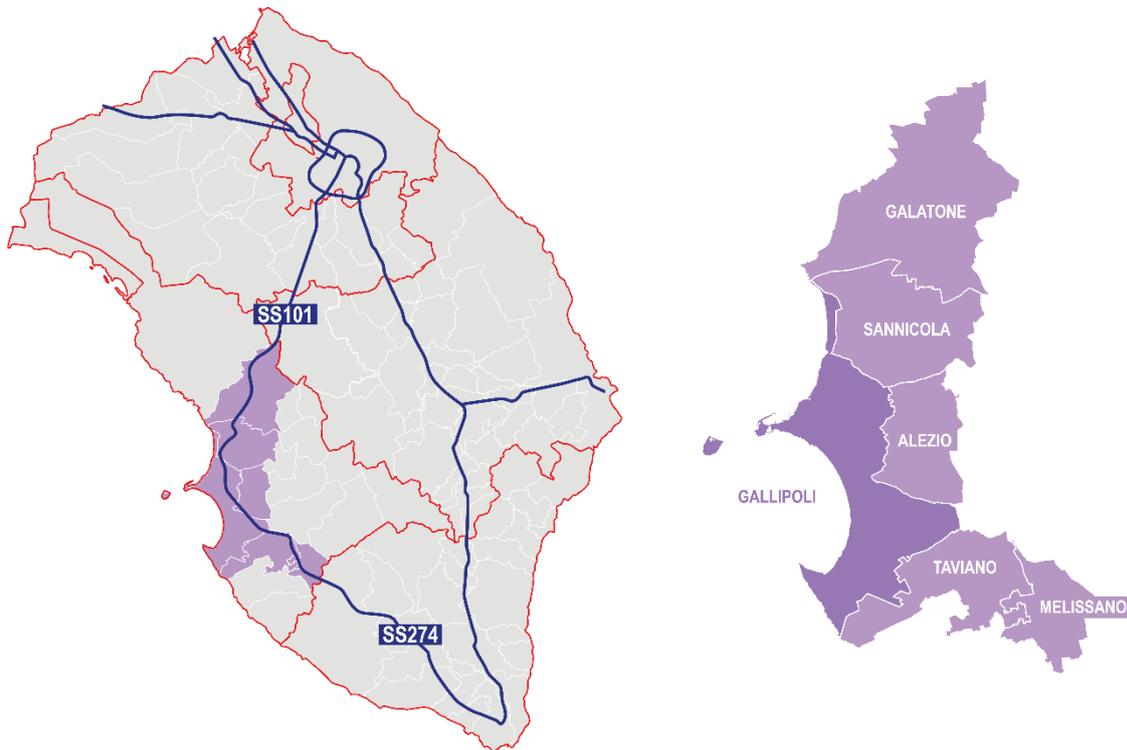


Figura 59 - Individuazione delle principali arterie stradali collegate a Gallipoli. A sinistra: individuazione dei comuni all'interno della rete viaria principale, a destra: terzo ambito - individuazione del cluster.

La presenza, sul territorio comunale, di un tratto della SS 101 o della SS 274 non è un fattore sufficientemente esplicativo di quanto appena trattato, Lecce e Santa Maria di Leuca hanno infatti una propria area di influenza sui Comuni limitrofi. Per circoscrivere ulteriormente i confini di questo *cluster* è opportuno ricorrere alla suddivisione in Sistemi Turistici Locali, il criterio più adatto per esplicitare questi rapporti intercomunali.

Il *cluster* che si viene così a creare include Gallipoli, Alezio, Galatone, Sannicola, Taviano e Melissano. Questi comuni appartengono al S.T.L. della fascia costiera ionica e si collocano lungo il tracciato delle strade statali che da Gallipoli portano a Lecce e Santa Maria di Leuca.

ACCESSIBILITÀ

Dal quadro appena illustrato emerge un'estrema frammentazione dei sistemi di mobilità, questi, a causa di una gestione differenziata tra pubblico e privato, non sono assolutamente integrati tra loro e tendono a disincentivare l'impiego dei mezzi pubblici. Basti pensare che fino al 2016, anno in cui F.S.E. è entrata a far parte di Ferrovie dello Stato, era necessario possedere due diversi abbonamenti per usufruire dei vettori ferroviari e automobilistici della medesima azienda di trasporto pubblico. Attualmente questa situazione non sussiste più a causa della soppressione delle linee degli autobus effettuata a seguito del riassetto societario.

Malgrado negli ultimi anni sia nata l'idea di riorganizzare l'intero sistema dei trasporti provinciali nell'ottica di creare un'unica metropolitana di superficie, non esiste attualmente una reale pianificazione a livello provinciale e regionale. I vertici di Ferrovie del Sud Est si sono dimostrati riluttanti all'idea e hanno espresso perplessità anche in merito alla sostituzione dei vettori diesel attualmente in uso ⁽¹²⁹⁾. In attesa di scoprire se questo progetto vedrà mai la luce, l'unico sistema di trasporto in grado di garantire un rapido spostamento tra i Comuni resta quello stradale.

Per avere un riscontro di quanto appena osservato sono stati analizzati i collegamenti che legano Gallipoli agli altri comuni facenti parte del medesimo S.T.L.; a questi diciassette paesi, accomunati dall'offerta turistica, si sommano Galatina e Lecce, selezionati in base alla presenza dei due poli ospedalieri rispettivamente dell'Ospedale "Santa Caterina Novella" e dell'ospedale "Vito Fazzi". Il polo galatinese, con il suo reparto maternità, è storicamente il punto nascita di riferimento per tutto il Salento ionico e l'Ospedale "Vito Fazzi", a seguito della politica di accentramento precedentemente illustrata, resta il riferimento per tutti gli ospedali dell'ASL.

Ma non sono solo sanitarie le ragioni che spingono a includere Lecce e Galatina in questa analisi; quelli appena citati sono infatti, assieme a Nardò, i due Comuni più popolosi della provincia e ospitano alcuni degli attrattori turistici più importanti e rappresentativi. In determinati periodi dell'anno, in occasione delle sagre cittadine e in prossimità delle feste, si assiste alla canalizzazione dei flussi di visitatori in maniera trasversale ai rispettivi S.T.L. Per Galatina tali attrattori sono la Basilica di Santa Caterina d'Alessandria, il culto del Tarantismo e la storica pasticceria Ascalone. Il capoluogo invece ospita i più importanti esempi del Barocco Leccese: la Basilica di Santa Croce, il Duomo e la Chiesa di Sant'Irene. Inoltre, l'anfiteatro romano, il Castello Carlo V e le specialità gastronomiche contribuiscono fortemente ad accrescere l'attrattività di Lecce.

Una volta individuato l'ambito allargato sono stati analizzati i collegamenti tra Gallipoli e i singoli Comuni, con i relativi tempi di percorrenza. Le distanze sono state calcolate considerando il percorso stradale, mentre i tempi di percorrenza fanno riferimento all'impiego dell'auto e dei mezzi di trasporto (autobus e/o treno).

Per i Comuni appartenenti al S.T.L. di Gallipoli, i tempi di percorrenza si aggirano mediamente attorno ai 17 minuti, non si riscontrano infatti sostanziali differenze derivanti dalla variazione del chilometraggio. Ciò avviene

⁽¹²⁹⁾ <http://www.trnews.it/2020/11/20/metropolitana-di-superficie-attendesi-nel-2016-sudest-contro-il-salento/304462>, consultato il 01/12/2020.

grazie all'estrema capillarità della rete stradale che, con un grandissimo numero di strade provinciali, sopperisce efficacemente alla bassa concentrazione di strade a elevata percorrenza.

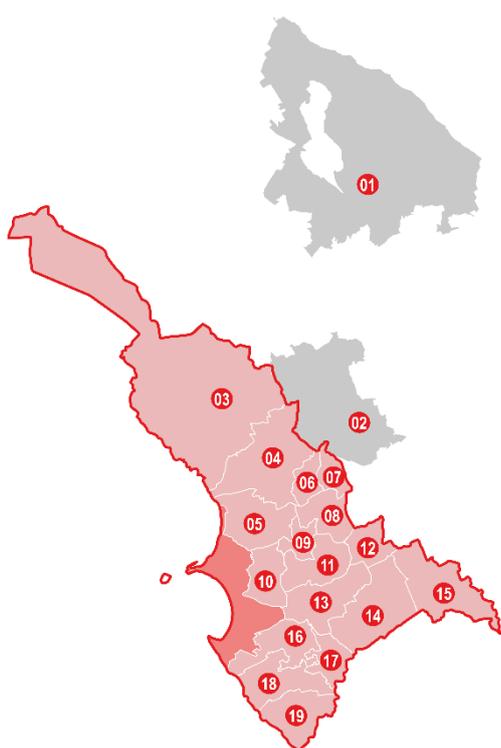
Per quanto riguarda il trasporto pubblico emerge chiaramente l'importanza delle statali, i Comuni che da queste sono collegati risultano raggiungibili molto più agevolmente, pur essendo più distanti geograficamente rispetto agli altri. È inoltre evidente la distribuzione molto disomogenea delle linee di trasporto pubblico, ciò è facilmente riscontrabile comparando i Comuni di Lecce e Neviano. Il primo, distante circa 40 km, può essere raggiunto con i mezzi pubblici in poco meno di un'ora, mentre il secondo, non essendo collegato a Gallipoli per mezzo di un'apposita linea di trasporto pubblico, richiede circa un'ora e 45 minuti, pur essendo distante appena 16 km, meno della metà rispetto a Lecce.

I Comuni collegati in maniera più efficace sono Sannicola, Alezio, Parabita, Collepasso e Taviano, distanti tra i 10 km e i 20km. Ciascuno di essi è posizionato lungo il tracciato di una strada statale o provinciale, nello specifico, assumono un ruolo particolarmente importante la SP 361 Gallipoli - Maglie, la SS 101 Lecce - Gallipoli e la SS 274 Gallipoli - Santa Maria di Leuca.

Con i mezzi pubblici si registra in media un tempo di percorrenza maggiore di 28 minuti rispetto all'auto, ciò rende sconsigliabile l'uso degli autobus e dei treni per percorrere brevi distanze. Questi, tuttavia, restano vantaggiosi nel caso di lunghe percorrenze occasionali e di medie percorrenze sistematiche, come la tratta Gallipoli - Lecce. Nonostante la rete ferroviaria, con i suoi 474 km, costituisca, dopo le Ferrovie dello Stato, la più estesa rete omogenea italiana ⁽¹³⁰⁾, l'impiego del treno risulta comunque essere marginale.

L'impiego dei mezzi pubblici è un aspetto sicuramente critico del territorio gallipolino, malgrado le distanze siano generalmente ridotte si registrano tempi di percorrenza decisamente elevati. Emerge un netto scollamento tra la mobilità pubblica e quella privata, la prima è legata esclusivamente al pendolarismo e al turismo, la seconda riguarda qualsiasi altro spostamento al di fuori dei confini comunali. Ciò risulta particolarmente evidente osservando il transito dei treni mentre si è fermi al passaggio a livello, nella maggior parte dei casi si tratta di vettori composti da 2/3 vagoni che trasportano una manciata di persone. Questo progetto di tesi propone un'integrazione tra i vari sistemi di trasporto in ottica di una fruizione sostenibile e compatibile della città, passando per l'efficientamento dell'attuale rete infrastrutturale e il rilancio della pedonalità e della ciclabilità come principali forme di mobilità all'interno del territorio comunale.

(130) <https://www.fseonline.it/chisiamo.aspx>, consultato il 01/12/2020.



		DISTANZA	AUTO	TRA. PUB.
		[km]	[min]	[min]
01	Lecce	40	40	52
02	Galatina	30	28	90
03	Nardò	18	22	54
04	Galatone	13	18	96
05	Sannicola	8	13	31
06	Seclì	17	21	90
07	Aradeo	16	25	-
08	Neviano	16	23	105
09	Tuglie	11	18	77
10	Alezio	8	12	25
11	Parabita	13	18	20
12	Collepasso	19	25	26
13	Matino	17	23	60
14	Casarano	21	26	46
15	Supersano	29	36	-
16	Taviano	13	17	27
17	Melissano	17	18	38
18	Racale	18	21	32
19	Alliste	20	25	-

Figura 60 - Primo cluster atto alla definizione delle distanze tra i comuni e dei relativi tempi di percorrenza in auto e con i mezzi di trasporto pubblico. A sinistra: inquadramento territoriale, a destra: tabella esplicativa.

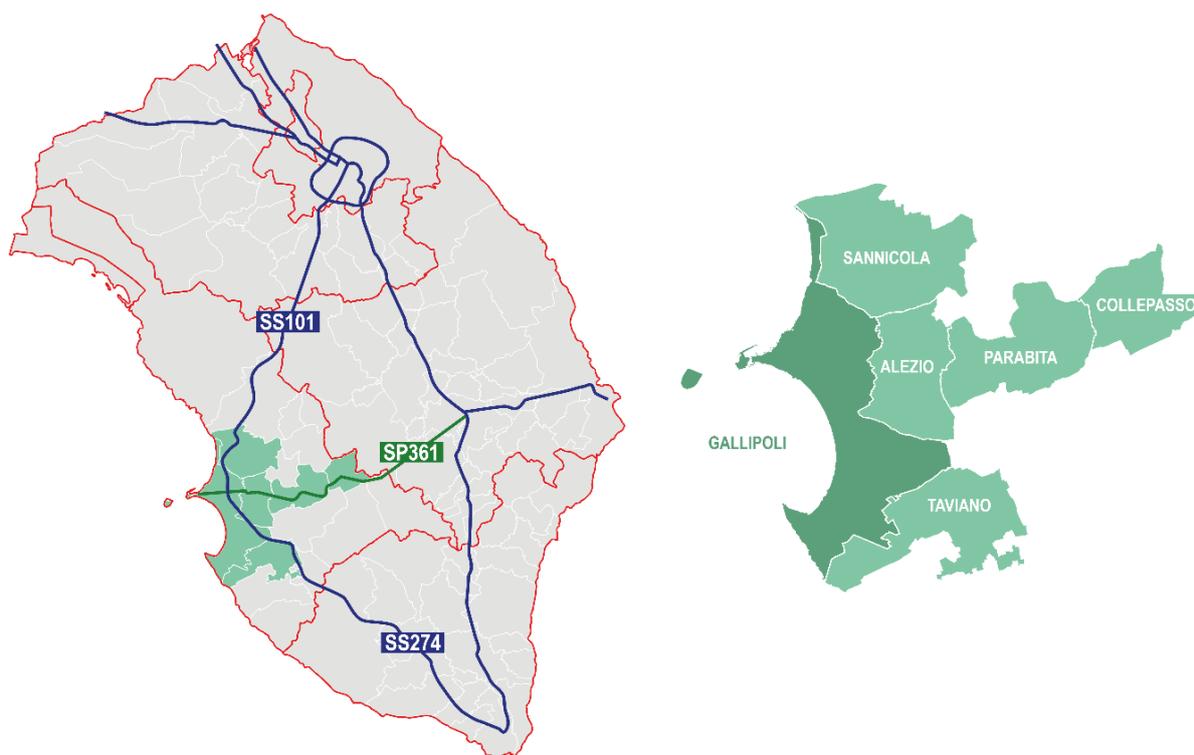


Figura 61 - Individuazione dei comuni collegati a Gallipoli in maniera più efficace. A sinistra: individuazione dei Comuni all'interno della rete viaria principale, a destra: quarto ambito - individuazione del cluster.

02.4 - DEMOGRAFIA

Una volta individuati i *cluster* riferiti ai quattro macro-ambiti analizzati, è necessario operare una loro sovrapposizione al fine di determinare l'ambito ristretto: l'area più adatta per l'indagine territoriale a scala locale. Il primo *cluster* fornisce indicazioni riguardanti l'offerta di servizi legati al turismo, è l'ambito allargato all'interno del quale vengono operate le successive fasi di scrematura. Il secondo *cluster* è legato all'offerta sanitaria, anche in questo caso i comuni selezionati orbitano attorno al polo ospedaliero di Gallipoli, pertanto la successiva selezione avverrà all'interno dei confini del medesimo Distretto Socio-Sanitario. Il terzo e il quarto *cluster* forniscono indicazioni in merito alla prossimità dei comuni rispetto a Gallipoli; in particolare il primo valuta la rapidità degli spostamenti, mentre il secondo esprime un giudizio sull'efficienza dei mezzi di trasporto pubblico.

Il risultato di questa selezione è un gruppo formato da Gallipoli e i tre Comuni che ne costituiscono l'*hinterland*: Sannicola, Alezio e Taviano. Tuttavia, questo procedimento non può limitarsi a fornire un giudizio qualitativo sui singoli comuni, è necessario che l'analisi venga effettuata su una porzione sufficientemente rappresentativa del territorio. A tal fine si deve effettuare preliminarmente una riflessione di natura demografica.

		POPOLAZIONE	SUPERFICIE	DENSITÀ
		[abitanti]	[km ²]	[ab/km ²]
01	Nardò	31.276	193,2	162
02	Gallipoli	20.182	41,2	490
03	Casarano	19.802	38,7	511
04	Galatone	15.419	47,1	328
05	Taviano	11.805	22,1	533
06	Matino	11.407	26,6	428
07	Racale	10.977	24,3	452
08	Aradeo	9.258	8,6	1.079
09	Parabita	8.916	21,1	423
10	Melissano	7.064	12,5	563
11	Alliste	6.693	23,5	284
12	Collepasso	5.885	12,8	460
13	Sannicola	5.783	27,6	209
14	Alezio	5.609	16,8	334
15	Tuglie	5.207	8,5	612
16	Neviano	5.201	16,3	319
17	Supersano	4.342	36,4	119
18	Seclì	1.873	8,8	196
	S.T.L. "GALLIPOLI E FASCIA COSTIERA IONICA"	186.699	586,1	319

Figura 62 - Classifica dei Comuni appartenenti al S.T.L. di Gallipoli e fascia costiera ionica in base a numero di abitanti, superficie territoriale e densità abitativa (fonte: <https://www.tuttitalia.it/>).

Il S.T.L. di Gallipoli conta 186.699 abitanti, mentre la popolazione residente nei quattro Comuni finora selezionati si aggira attorno alle 43.379 unità, il 23% della popolazione complessiva. Una simile percentuale non consente di effettuare riflessioni accurate su un campione sufficientemente rappresentativo, per questo motivo si rende necessario includere i Comuni più popolosi: Nardò (31.276 abitanti) e Casarano (19.802 abitanti) ⁽¹³¹⁾. Il risultato è un *cluster* di sei Comuni e 94.457 abitanti che rappresenta il 51% dei residenti all'interno del S.T.L. di Gallipoli.

(131) <https://www.tuttitalia.it/puglia/provincia-di-lecce/54-comuni/popolazione/>, consultato il 08/12/2020.

L'inclusione di Nardò e Casarano aumenta significativamente anche l'estensione territoriale dell'ambito ristretto, che arriva a includere il 58% della superficie complessiva del Sistema Turistico Locale. La presenza di questi due Comuni, inoltre, fornisce un grande apporto in materia di servizi sanitari, l'ospedale di Casarano e la postazione *drive-through* di Nardò completano l'offerta sanitaria lavorando a stretto contatto con l'ospedale di Gallipoli.

L'ambito ristretto così individuato consente di effettuare delle riflessioni maggiormente approfondite in merito all'andamento demografico, ai servizi al cittadino e alla processualità.

		POPOLAZIONE [abitanti]	SUPERFICIE [km ²]	DENSITÀ [ab/km ²]
01	Nardò	31.276	193,2	162
02	Gallipoli	20.182	41,2	490
03	Casarano	19.802	38,7	511
04	Taviano	11.805	22,1	533
05	Sannicola	5.783	27,6	209
06	Alezio	5.609	16,8	334
	TOT.	94.457	339,6	278
S.T.L. "GALLIPOLI E FASCIA COSTIERA IONICA"		186.699	586,1	319

Figura 63 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, informazioni generali in merito a popolazione, estensione territoriale e densità demografica. (fonte: <https://www.tuttitalia.it/>).

Dall'analisi delle statistiche demografiche fornite da Tuttitalia.it emerge che tutti e sei i Comuni dell'ambito ristretto abbiano mantenuto, negli ultimi dieci anni, un andamento demografico pressoché costante, fenomeno in controtendenza rispetto a quanto registrato a livello nazionale. In Italia, tra il 2001 e il 2019 si è assistito a un aumento della popolazione pari circa a cinque punti percentuali, passando da 56.993.742 di persone a 60.244.639 ⁽¹³²⁾. Parallelamente la popolazione residente nei comuni appartenenti all'ambito ristretto è calata dell'1%, passando da 97.089 a 96.476 unità.

Se complessivamente si assiste a un lieve calo demografico, scorporando i dati, si ottengono scenari molto diversi tra i singoli Comuni. Nardò e Alezio dal 2001 hanno visto aumentare la propria popolazione rispettivamente del 2% e 11%, mentre Casarano, Taviano e Sannicola hanno subito un calo rispettivamente del 4%, 6% e 6%. Gallipoli si colloca in una posizione intermedia, la sua popolazione infatti è diminuita di poco meno di un centinaio di unità, registrando uno scostamento percentuale inferiore all'1%.

		ETÀ MEDIA [anni]	0 - 14 [%]	15 - 64 [%]	> 65 [%]
01	Nardò	45,6	12	64,7	23,3
02	Gallipoli	45,9	11,8	64,5	23,7
03	Casarano	44,5	13,1	64,9	22
04	Taviano	45,6	12,6	62,6	24,8
05	Sannicola	47,7	11,3	61,1	27,6
06	Alezio	45,1	14,1	62,4	23,5

Figura 64 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, età media e struttura della popolazione. (fonte: <https://www.tuttitalia.it/>).

(132) <https://www.tuttitalia.it/statistiche/popolazione-andamento-demografico/>, consultato il 08/12/2020.

Le ragioni di questo fenomeno sono da rintracciare nella struttura della popolazione ⁽¹³³⁾ dei singoli comuni, in quest'ottica l'età media fornisce sicuramente un'informazione molto esplicativa se comparata al dato nazionale.

Nel 2019 in Italia l'età media era di 44,9 anni, mentre nell'ambito ristretto era di 45,5 anni. Solo Casarano e Alezio registravano un valore in linea con l'andamento nazionale (rispettivamente di 44,5 e 45,1 anni), gli altri Comuni hanno superato abbondantemente tale valore arrivando a toccare, nel caso di Sannicola, quota 47,7 ⁽¹³⁴⁾. Ma l'analisi dell'età media non è esaustiva, al fine di ottenere un quadro completo dell'assetto anagrafico dei Comuni analizzati, occorre valutare l'incidenza della popolazione anziana ⁽¹³⁵⁾, vale a dire il rapporto tra il numero complessivo di residenti e quello dei cittadini con un'età maggiore o uguale a 65 anni ⁽¹³⁶⁾.

Osservando la struttura della popolazione di ciascun Comune appare evidente come la fascia d'età con la maggiore incidenza sia anche quella più ampia, che include i cittadini in età attiva, compresa tra i 15 e i 64 anni. Nel caso di Gallipoli la popolazione anziana si attesta al 23,7%, a Sannicola, il paese con l'età media più alta, raggiunge il 27,6%, mentre a Casarano ha un valore del 22%. Confrontando l'incidenza degli anziani e quella dei giovani di età compresa tra 0 e 14 anni emerge un rapporto 2 a 1, ciò significa che, oltre a una graduale riduzione della popolazione, nei prossimi anni si assisterà a un progressivo invecchiamento degli abitanti.

La struttura della popolazione fornisce informazioni fondamentali per la pianificazione territoriale, prevedere quale saranno le esigenze dei cittadini nel medio-lungo termine consente di adeguare l'offerta di servizi (pubblici e privati) all'interno del territorio comunale. Ad esempio, una popolazione anziana necessita di grandi investimenti in materia di assistenzialismo, quindi l'offerta sanitaria e la presenza di sufficienti posti letto all'interno delle R.S.A. ⁽¹³⁷⁾ sono fattori imprescindibili. Nel caso di specie, malgrado la tendenza sia quella al progressivo invecchiamento della popolazione, l'incidenza della fascia attiva della società è di gran lunga superiore alle altre. Questo, sommato ad un turismo prevalentemente giovane, spinge a investire le risorse a disposizione in direzione di un progressivo efficientamento dei servizi fondamentali per il 64% della popolazione, vale a dire i trasporti, i servizi professionali, i servizi finanziari, le attività ricettive ecc.

Occorre sottolineare che anche per territori indissolubilmente legati al turismo l'offerta dei servizi essenziali è un fattore non trascurabile. La qualità della vita dipende molto dalla capacità di fronteggiare le emergenze e rispondere in maniera soddisfacente alle richieste della popolazione residente. Questo lavoro di tesi punta proprio a destagionalizzare l'offerta di servizi, partendo dalla convinzione che ciò possa produrre un apporto benefico anche per il settore della ricettività.

⁽¹³³⁾ <http://demo.istat.it/altridati/indicatori/index.html>, consultato il 09/12/2020.

⁽¹³⁴⁾ <https://www.tuttitalia.it/puglia/95-sannicola/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/>, consultato il 08/12/2020.

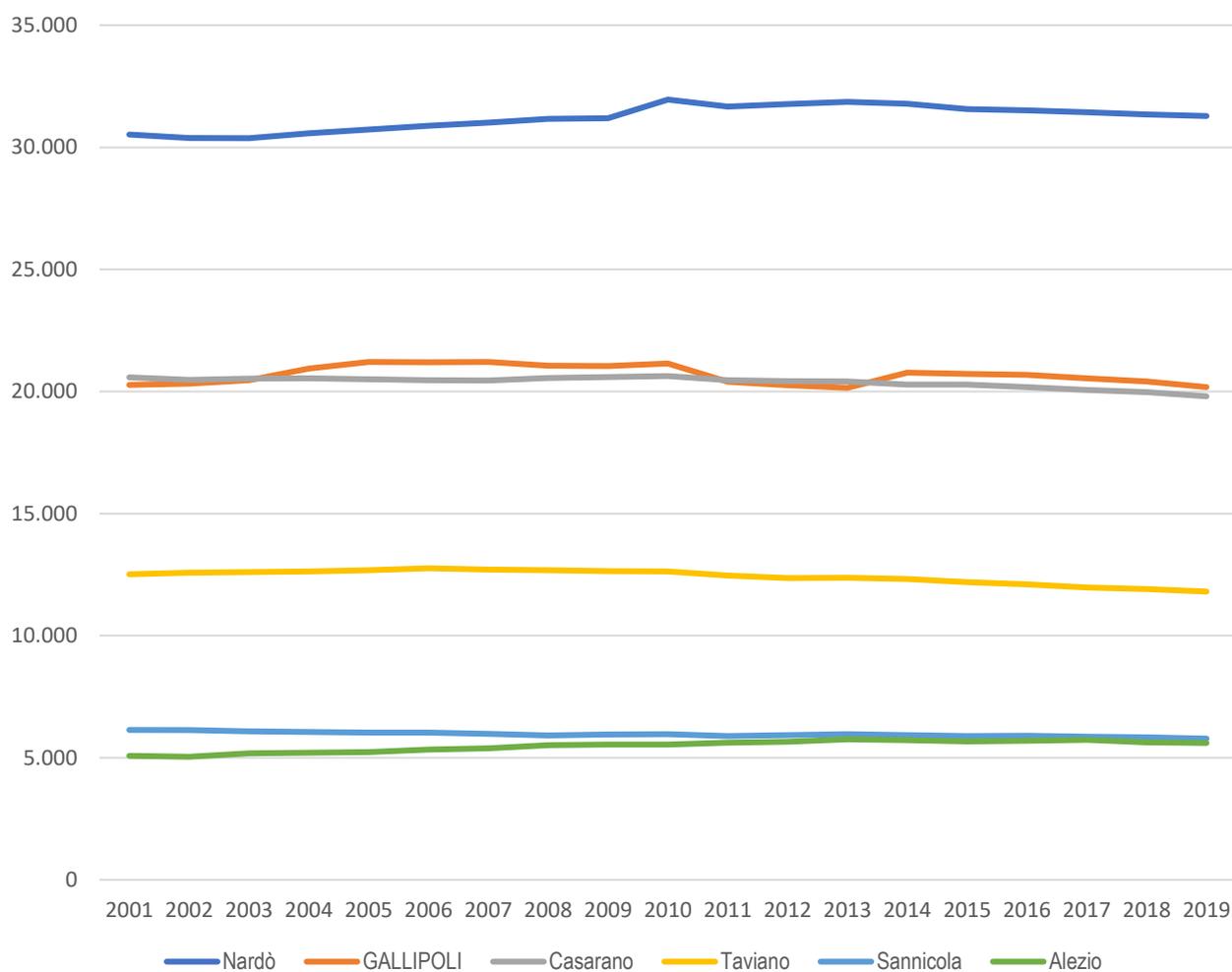
⁽¹³⁵⁾ <https://www.tuttitalia.it/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/>, consultato il 08/12/2020.

⁽¹³⁶⁾ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing/it, consultato il 08/12/2020.

⁽¹³⁷⁾ Residenza Sanitaria Assistenziale.

ANDAMENTO DEMOGRAFICO

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nardò	30.516	30.385	30.372	30.578	30.723	30.886	31.006	31.170	31.195	31.952	31.664	31.768	31.862	31.785	31.564	31.511	31.431	31.344	31.276
GALLIPOLI	20.274	20.324	20.461	20.935	21.204	21.201	21.208	21.051	21.038	21.139	20.399	20.259	20.150	20.766	20.724	20.678	20.545	20.405	20.182
Casarano	20.579	20.469	20.528	20.544	20.506	20.457	20.453	20.549	20.593	20.632	20.461	20.419	20.413	20.276	20.285	20.176	20.070	19.976	19.802
Taviano	12.508	12.581	12.604	12.632	12.678	12.759	12.711	12.684	12.642	12.632	12.458	12.355	12.374	12.314	12.186	12.098	11.972	11.906	11.805
Sannicola	6.138	6.133	6.075	6.058	6.025	6.034	5.977	5.914	5.959	5.965	5.892	5.927	5.972	5.924	5.890	5.905	5.864	5.836	5.783
Alezio	5.073	5.040	5.178	5.212	5.233	5.329	5.390	5.512	5.540	5.547	5.615	5.662	5.756	5.722	5.668	5.695	5.732	5.629	5.609



VARIAZIONE ASSOLUTA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nardò	-	-131	-13	206	145	163	120	164	25	757	-288	104	94	-77	-221	-53	-80	-87	-68
GALLIPOLI	-	50	137	474	269	-3	7	-157	-13	101	-740	-140	-109	616	-42	-46	-133	-140	-223
Casarano	-	-110	59	16	-38	-49	-4	96	44	39	-171	-42	-6	-137	9	-109	-106	-94	-174
Taviano	-	73	23	28	46	81	-48	-27	-42	-10	-174	-103	19	-60	-128	-88	-126	-66	-101
Sannicola	-	-5	-58	-17	-33	9	-57	-63	45	6	-73	35	45	-48	-34	15	-41	-28	-53
Alezio	-	-33	138	34	21	96	61	122	28	7	68	47	94	-34	-54	27	37	-103	-20

Figura 65 - Statistiche demografiche. In alto: andamento demografico dei comuni appartenenti all'ambito ristretto, in basso: variazione assoluta del numero di abitanti.

02.5 - SERVIZI AL CITTADINO

Prima di procedere con lo studio dei servizi al cittadino è necessario operare una netta distinzione tra la gestione pubblica o privata, legata alla natura di colui eroga un determinato servizio, e la fruizione pubblica o privata del servizio stesso. Nel primo caso emerge l'incidenza degli enti territoriali sull'erogazione di servizi a livello locale, nel secondo caso l'eterogeneità dell'offerta di servizi a disposizione del cittadino. Nel corso di questa trattazione si ritiene opportuno adottare il secondo criterio, in ottica di un progetto di tesi che non intenda intervenire propriamente sui servizi, ma sulle modalità di fruizione degli stessi, sulla capacità di individuare in maniera efficace le attività delle quali si ha bisogno, e riuscire a goderne nel migliore dei modi. Il soggetto che eroga tali prestazioni può quindi essere di natura pubblica o privata, ma ciò che ne determina la classificazione è la natura pubblica o privata dell'utente. Per questo motivo aspetti come la sanità, lo sport e l'istruzione vengono considerati pubblici nonostante la presenza di strutture convenzionate, impianti sportivi privati, scuole paritarie e così via.

SALUTE E SANITÀ

La sanità è il primo servizio di natura pubblica che ci si appresta a trattare. Tutti e sei i Comuni appartenenti all'ambito ristretto fanno parte dell'A.S.L. di Lecce, ma fanno capo a Distretti Socio-Sanitari differenti ⁽¹³⁸⁾. Gallipoli costituisce il punto di riferimento per il D.S.S. che include Taviano, Alezio e Sannicola, allo stesso modo Nardò e Copertino, con i rispettivi poli sanitari, costituiscono i punti di riferimento dei rispettivi distretti. All'interno dell'ambito ristretto sono presenti due ospedali, il "Sacro Cuore di Gesù" ⁽¹³⁹⁾ di Gallipoli e il "Francesco Ferrari" di Casarano ⁽¹⁴⁰⁾. Nello stabile dell'ex ospedale di Nardò, invece, è attivo un Presidio Territoriale di Assistenza ⁽¹⁴¹⁾, un centro polifunzionale che assolve funzione amministrativa rispetto al Distretto Socio-Sanitario, è una struttura in grado di erogare tutti i basilari servizi di prima necessità ⁽¹⁴²⁾. Sempre a Nardò, in località Boncuri, è attualmente attivo un presidio *drive-through* ⁽¹⁴³⁾ per l'effettuazione dei tamponi per il Covid-19. In ciascun comune è inoltre garantito il Servizio di Continuità Assistenziale (guardia medica), che fornisce l'assistenza medica di base nelle ore notturne e nei giorni festivi e prefestivi ⁽¹⁴⁴⁾.

AZIENDA SANITARIA LOCALE DI LECCE							
D.S.S.	COMUNE	OSPEDALE	P.T.A.	GUARDIA MEDICA	POSTAZIONE TAMPONI	R.S.A.	R.S.S.A.
GALLIPOLI	Gallipoli	SI	NO	SI	NO	NO	NO
	Alezio	NO	NO	SI	NO	NO	SI
	Sannicola	NO	NO	SI	NO	NO	NO
	Taviano	NO	NO	SI	NO	NO	NO
NARDÒ	Nardò	NO	SI	SI	SI	NO	NO
CASARANO	Casarano	SI	NO	SI	NO	SI	SI

Figura 66 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione delle strutture sanitarie presenti sul territorio.

⁽¹³⁸⁾ <https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/distretti-socio-sanitari>, consultato il 09/12/2020.

⁽¹³⁹⁾ https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/ospedali_det/-/journal_content/56/25176/ospedale-sacro-cuore-di-gesu-, consultato il 09/12/2020.

⁽¹⁴⁰⁾ https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/ospedali_det/-/journal_content/56/25176/ospedale-francesco-ferrari-casarano, consultato il 09/12/2020.

⁽¹⁴¹⁾ https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/presidi-territoriali-di-assistenza-pta_det/-/journal_content/56/25176/presidio-territoriale-di-assistenza-nardo, consultato il 09/12/2020.

⁽¹⁴²⁾ <https://www.sanita.puglia.it/web/asl-brindisi/presidi-territoriali-assistenziali-p.t.a.>, consultato il 09/12/2020.

⁽¹⁴³⁾ <https://regione.puglia.it/web/speciale-coronavirus/tamponi>, consultato il 09/12/2020.

⁽¹⁴⁴⁾ <https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/continuita-assistenziale>, consultato il 09/12/2020.

Sul territorio dell'ASL di Lecce sono presenti dieci Strutture Assistenziali, distinte in Residenze Sanitarie Assistenziali (R.S.A.) e Residenze Socio-Sanitarie Assistenziali (R.S.S.A.) ⁽¹⁴⁵⁾. Di queste strutture tre sono collocate all'interno dei comuni dell'ambito ristretto, nello specifico a Casarano sono presenti l'R.S.S.A. "Fondazione Edoardo Filograna" ⁽¹⁴⁶⁾ e l'R.S.A. "Euroitalia" ⁽¹⁴⁷⁾, mentre ad Alezio è presente l'R.S.S.A. "Santa Rita" ⁽¹⁴⁸⁾.

Oltre alle Residenze Sanitarie e Socio-Sanitarie il territorio dell'ambito ristretto presenta un'ampia offerta anche di strutture gestite da privati ⁽¹⁴⁹⁾. Osservando la distribuzione sul territorio emerge che la quasi totalità dei servizi privati legati alla sanità si concentra nei Comuni di Nardò, Gallipoli e Casarano, i tre più popolosi dell'area. In queste tre città sono presenti ambulatori privati, laboratori di analisi e centri di radiologia, ma solo a Casarano sono presenti anche le strutture psichiatriche, i centri di riabilitazione e le case di cura. Se i Comuni appena citati hanno un'offerta pressoché completa, Alezio e Sannicola sono completamente sprovvisti di tali servizi. Taviano si colloca in una posizione intermedia, sono infatti presenti un laboratorio di analisi e un ambulatorio privato.

COMUNE	AMBULATORI PRIVATI	LABORATORI DI ANALISI	CENTRI DI RADIOLOGIA	STRUTTURE PSICHIATRICHE	RIABILITAZIONE FKT	CASE DI CURA
Nardò	7	3	1	0	1	0
Gallipoli	2	1	1	0	0	0
Casarano	5	2	2	4	1	1
Taviano	1	1	0	0	0	0
Sannicola	0	0	0	0	0	0
Alezio	0	0	0	0	0	0

Figura 67 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione delle strutture sanitarie private presenti sul territorio.

Da questa analisi emerge con ancora più forza lo stretto rapporto che lega i Comuni dell'*hinterland* gallipolino ai centri più popolosi; le carenze riscontrate a Taviano, Sannicola e Alezio vengono sistematicamente compensate dai servizi offerti dai Comuni limitrofi, nel caso di specie Nardò e Casarano. Inizia a delinearsi un quadro che travalica i confini amministrativi dei Comuni e dei D.S.S.

SPORT E TEMPO LIBERO

Anche i servizi legati allo sport e al tempo libero, analogamente a quanto fatto con quelli sanitari, vengono considerati pubblici. Gli impianti riconosciuti dal Coni ⁽¹⁵⁰⁾ all'interno dell'ambito ristretto sono settantadue e si distribuiscono prevalentemente nei Comuni più popolati ⁽¹⁵¹⁾. Casarano è la città in cui si ha la maggiore concentrazione di impianti sportivi, seguono Gallipoli e Nardò.

Le strutture censite dal Coni sono prevalentemente palestre, palazzetti comunali, istituti scolastici provvisti di palestre, parchi con dotazioni sportive e stadi. Questi ultimi sono un elemento di particolare rilievo, all'interno dell'ambito ristretto sono infatti presenti tre stadi comunali: lo stadio "Antonio Bianco" di Gallipoli, il "Giovanni Paolo II" di Nardò e il "Giuseppe Capozza" di Casarano. Queste tre città hanno infatti delle proprie squadre di

⁽¹⁴⁵⁾ <https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/strutture-socio-sanitarie-convenzionate>, consultato il 09/12/2020.

⁽¹⁴⁶⁾ https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/strutture-socio-sanitarie-convenzionate_det/-/journal_content/56/25176/rssa-fondazione-edoardo-filograna-casarano, consultato il 09/12/2020.

⁽¹⁴⁷⁾ https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/strutture-socio-sanitarie-convenzionate_det/-/journal_content/56/25176/rsa-euroitalia-casarano, consultato il 09/12/2020.

⁽¹⁴⁸⁾ https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/strutture-socio-sanitarie-convenzionate_det/-/journal_content/56/25176/rssa-santa-rita-alezio, consultato il 09/12/2020.

⁽¹⁴⁹⁾ <https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/elenco-strutture-private-sanitarie-accreditate>, consultato il 09/12/2020.

⁽¹⁵⁰⁾ Comitato Olimpico Nazionale Italiano

⁽¹⁵¹⁾ <https://dovefaresport.coni.it/ricerca-impianti.html>, consultato il 10/12/2020.

calcio, di cui il “Gallipoli 1909” milita in Eccellenza, mentre il “Nardò” e il “Casarano Calcio” disputano il campionato di Serie D ⁽¹⁵²⁾.

Nel comune di Alezio è presente la sezione locale del Tiro a Segno Nazionale ⁽¹⁵³⁾, si tratta dell'unico poligono di tiro presente in provincia oltre a quello di Lecce. In questa struttura si pratica attività sportiva amatoriale, si erogano corsi di formazione professionale e si rilascia il porto d'armi. Dal 1998 sono molti i riconoscimenti conseguiti dagli atleti locali che hanno disputato competizioni regionali e nazionali.

A Gallipoli è presente la sezione locale della Lega Navale Italiana ⁽¹⁵⁴⁾, ente preposto a servizi di pubblico interesse che opera sotto la vigilanza dei Ministeri della Difesa e delle Infrastrutture e Trasporti e si occupa di protezione ambientale e promozione. Il principio associativo che lega i cittadini che fanno parte della L.N.I. è la cultura del mare, a loro è oggi affidata la gestione di un pontile situato a Gallipoli nelle immediate vicinanze del castello. A Santa Caterina, marina di Nardò, è inoltre presente una delegazione della Lega Navale Italiana ⁽¹⁵⁵⁾.

Un altro servizio legato allo sport e al tempo libero che viene offerto dal territorio è quello dell'equitazione, A Nardò, Gallipoli e Alezio sono presenti molti maneggi, centri ippici e masserie che offrono l'opportunità di effettuare delle escursioni a cavallo nelle campagne dell'entroterra o lungo il litorale ionico. È questa un'attività che spesso viene legata alla gastronomia, la riscoperta delle masserie salentine e delle tradizioni culinarie permette al visitatore di immergersi completamente nella cultura contadina. I punti di forza di queste esperienze sono sicuramente la sostenibilità ambientale e il rispetto della natura, la cura del territorio e degli animali è un elemento che attrae ogni anno un gran numero di turisti. L'unione dell'aspetto gastronomico a quello escursionistico consente inoltre di destagionalizzare parzialmente l'attività, consentendo ai gestori delle strutture di garantire il mantenimento dei cavalli e del bestiame durante la stagione invernale, in attesa della ripresa delle escursioni con la bella stagione. Parallelamente le scuole di equitazione non risentono del clima invernale, che in questa regione d'Italia non è particolarmente rigido, pertanto rimangono attive tutto l'anno e forniscono corsi destinati a bambini e adulti. Bisogna altresì menzionare l'impiego del cavallo a scopo terapeutico, particolarmente efficace nel trattamento di pazienti di giovanissima età.

COMUNE	IMPIANTI SPORTIVI	STADIO	TIRO A SEGNO	LEGA NAVALE ITALIANA	MANEGGIO
Nardò	15	SI	NO	SI	SI
Gallipoli	17	SI	NO	SI	SI
Casarano	20	SI	NO	NO	NO
Taviano	9	NO	NO	NO	NO
Sannicola	5	NO	NO	NO	NO
Alezio	6	NO	SI	NO	SI

Figura 68 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione degli impianti sportivi presenti sul territorio.

Analogamente a quanto riscontrato per le strutture sanitarie private, anche per quelle sportive si assiste a una distribuzione molto disomogenea, l'offerta di tali servizi avviene in maniera integrata tra i Comuni. Questo fenomeno è empiricamente molto evidente; l'assenza di una grande città all'interno della Provincia e, al tempo stesso, l'esistenza di quasi cento comuni, ha portato la popolazione dei paesi più piccoli a spostarsi verso i centri più grandi per usufruire di qualsiasi tipo di servizio.

⁽¹⁵²⁾ <https://www.tuttocampo.it/Italia/IT/SerieD/GironeH/Risultati>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁵³⁾ <https://www.tsnalezio.it/>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁵⁴⁾ <https://www.leganavale.it/gallipoli>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁵⁵⁾ <https://www.leganavale.it/puglia>, consultato il 10/12/2020.

ISTRUZIONE

Il servizio essenziale che, assieme alla sanità, segna maggiormente lo sviluppo di un territorio è quello dell'istruzione. Lo scenario che ci è stato prospettato dall'analisi finora condotta sui servizi al cittadino è quello di un territorio fortemente polarizzato, questo può essere facilmente constatato anche nel caso degli istituti di istruzione. Le scuole dell'infanzia, le scuole primarie e le scuole secondarie di primo grado sono distribuite sul territorio in maniera proporzionale alla popolosità di ciascun Comune, ciononostante le scuole secondarie di secondo grado si trovano quasi esclusivamente nei comuni di Gallipoli, Nardò e Casarano. In questo contesto appare particolarmente rilevante il fenomeno del pendolarismo, la quasi totalità degli studenti con un'età compresa tra i 13 e i 18 anni, residenti nei comuni di Taviano, Sannicola e Alezio, sono obbligati a spostarsi fuori dal territorio comunale per andare a scuola. Le ripercussioni sulla mobilità sono inevitabili, la stragrande maggioranza degli utenti dei mezzi pubblici è infatti costituita da ragazzi in età scolastica.

COMUNE	SCUOLE DELL'INFANZIA	SCUOLE PRIMARIE	S. SECONDARIE DI 1° GRADO	S. SECONDARIE DI 2° GRADO	ISTITUTI COMPRESIVI	SCUOLE PARITARIE
Nardò	10	5	3	13	3	1
Gallipoli	6	6	2	11	2	1
Casarano	8	4	2	12	2	2
Taviano	5	2	1	0	1	1
Sannicola	1	1	1	0	0	0
Alezio	2	2	1	2	1	1

Figura 69 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione degli istituti di istruzione.

La quasi totalità delle scuole sono statali e le uniche strutture paritarie presenti sul territorio sono scuole dell'infanzia, fatta eccezione per l'Istituto Tecnico paritario di Casarano. Le criticità riscontrate nell'offerta scolastica sono concentrate nelle scuole secondarie di primo grado, in questo caso è necessario verificare che, secondo il consueto principio di prossimità, per gli studenti di tutti e sei i Comuni dell'ambito ristretto sia possibile accedere alla medesima offerta formativa. Per fare ciò sono state analizzate le principali tipologie di scuole superiori, vale a dire i sei indirizzi dei licei, gli istituti tecnici e i professionali ⁽¹⁵⁶⁾.

COMUNE	LICEI ARTISTICI	LICEI CLASSICI	LICEI LINGUISTICI	LICEI MUSICALI	LICEI SCIENTIFICI	LICEI DELLE SCIENZE UMANE	ISTITUTI TECNICI	ISTITUTI PROFESSIONALI
Nardò	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI
Gallipoli	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI
Casarano	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Taviano	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Sannicola	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Alezio	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Figura 70 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione delle tipologie degli istituti d'istruzione secondaria superiore presenti sul territorio.

Il grande assente, all'interno dei Comuni oggetto di studio, è il liceo musicale e coreutico, solo Casarano, infatti, ospita un liceo artistico e musicale ⁽¹⁵⁷⁾. La struttura più vicina che eroga anche il corso coreutico è il liceo artistico di Lecce ⁽¹⁵⁸⁾. Per quanto riguarda la completezza dell'offerta formativa è facile riscontrare che a

⁽¹⁵⁶⁾ <https://www.miur.gov.it/scuola-secondaria-di-secondo-grado>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁵⁷⁾ <https://www.iissparabita.it/>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁵⁸⁾ <http://www.liceociardopellegrinolecce.edu.it/>, consultato il 10/12/2020.

Nardò ⁽¹⁵⁹⁾, Gallipoli ⁽¹⁶⁰⁾ e Casarano ⁽¹⁶¹⁾ sia possibile frequentare qualsiasi corso di studi, sono presenti infatti tutti i licei e gli istituti tecnici e professionali. Il territorio offre inoltre un gran numero di corsi serali, offerti analogamente in tutti i comuni dell'ambito ristretto.

CULTURA

Nonostante nell'immaginario collettivo sia associato prevalentemente alla balneazione e all'intrattenimento, in realtà il Salento è una terra ricca di cultura e tradizioni. Quelli che si analizzano in questo capitolo sono i luoghi della cultura, quegli elementi del patrimonio architettonico che, a prescindere dalla loro attuale fruizione, rappresentano un tassello fondamentale per la storia del posto.

In primo luogo, come emerge dal quadro storico, Gallipoli e il Salento sono sempre stati territori di conquista, molto ambiti dalle potenze interessate a controllare il Mediterraneo, ma, al tempo stesso, luoghi ai margini della vita politica e decisionale. La valenza strategica della penisola salentina ha fatto sì che questo territorio diventasse luogo di scontro, costantemente sospeso tra oriente e occidente. La presenza di edifici religiosi sia di culto greco che di culto latino sono la testimonianza di questa alternanza tra dominatori orientali, prevalentemente greci e bizantini, e occidentali, primi tra tutti romani, aragonesi e angioini. La regione risultava particolarmente instabile, era quindi relegata ai margini della politica e sfruttata con modalità colonialistiche. Il Salento, con i suoi mari, i suoi granai e i suoi uliveti, è sempre stato una terra prospera, legata visceralmente all'agricoltura e alla pesca. Dalla Magna Grecia al Regno d'Italia, chiunque abbia amministrato questa regione ha sempre operato una migrazione delle risorse dalle periferie verso il centro del potere, ne è una dimostrazione il fatto che fino alla Seconda Guerra Mondiale ci si riferisse alla Puglia come "*il granaio d'Italia*".

È da queste premesse che muove la cultura contadina salentina, visceralmente legata al territorio e a uno stile di vita frugale, profondamente segnato dalla mancanza di mezzi e risorse. Il punto di contatto tra le tradizioni contadine e i luoghi della cultura salentina sono sicuramente i *trappeti*: termine dialettale che indica i frantoi ipogei che tra il VII e il VIII secolo erano impiegati per la produzione di olio, e in particolare, nel gallipolino, di olio lampante. Questo prodotto era particolarmente pregiato e, assieme al sapone, costituiva una delle principali fonti di reddito per Gallipoli. L'olio lampante era impiegato per alimentare le lampade a olio e veniva esportato in tutto il mondo, specialmente in Inghilterra. Attualmente è impossibile fornire un numero assolutamente preciso di frantoi ipogei presenti in Salento, quelli attualmente scoperti e mappati a Gallipoli sono trentacinque e risalgono tutti al Seicento ⁽¹⁶²⁾. Di questi solo uno è attualmente restaurato e visitabile, si tratta del frantoio di Palazzo Granafei, situato nella città vecchia lungo la centralissima via De Pace ⁽¹⁶³⁾. Un altro frantoio ipogeo attualmente restaurato si trova a Sannicola e risale alla fine del Settecento, attualmente è visitabile e include degli spazi per la didattica ⁽¹⁶⁴⁾. Il gran numero di *trappeti* presenti nella regione non consente ulteriori riflessioni di natura quantitativa, attualmente infatti è stata censita solo una piccola parte dei frantoi scoperti finora, e si sa con certezza che cercando nel sottosuolo dei borghi salentini se ne scoprirebbero ancora molti altri. Ma ciò che conta ai fini di questa indagine è la grande attrattiva che caratterizza questi luoghi, a prescindere dall'impossibilità di visitarli tutti.

L'offerta culturale non conta solo di visite guidate ai frantoi ipogei, sul territorio sono infatti presenti un gran numero di musei, con vocazioni molto differenti. Nardò e Gallipoli ne ospitano la maggior parte ⁽¹⁶⁵⁾, in entrambi

⁽¹⁵⁹⁾ <https://www.tuttitalia.it/puglia/59-nardo/19-scuole/>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁶⁰⁾ <https://www.tuttitalia.it/puglia/25-gallipoli/67-scuole/>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁶¹⁾ <https://www.tuttitalia.it/puglia/68-casarano/68-scuole/>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁶²⁾ <https://www.nelsalento.com/guide/i-frantoi-ipogei-nel-salento.html>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁶³⁾ https://www.frantoionline.it/elenco/italia/puglia/gallipoli/frantoio-ipogeo-di-palazzo-granafei/#post_content, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁶⁴⁾ https://www.frantoionline.it/elenco/italia/puglia/sannicola/il-frantoio-ipogeo-di-sannicola-xviii-sec/#post_content, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁶⁵⁾ <https://www.museionline.info/puglia-musei-monumenti/lecce>, consultato il 11/12/2020.

i Comuni sono presenti un museo municipale, un museo diocesano e un museo del mare; a Nardò sono altresì presenti un acquario, un museo dell'accoglienza e altre strutture legate all'archeologia e alla preistoria ⁽¹⁶⁶⁾. A Gallipoli, ai già citati poli museali e al frantoio ipogeo, si sommano un museo di storia della medicina e la Collezione Coppola ⁽¹⁶⁷⁾. A Casarano e Alezio sono presenti rispettivamente due e un museo, mentre Taviano e Sannicola ne sono completamente sprovvisti.

La produzione artistica e architettonica di natura ecclesiastica è sicuramente la parte più consistente del patrimonio culturale locale, è infatti impossibile tenere il conto di tutte le chiese, le cappelle, i santuari, e gli altri luoghi di preghiera attualmente esistenti. Ai fini di questa analisi ciò che interessa maggiormente è l'offerta al cittadino, quindi i luoghi di culto attualmente fruibili per assistere alle funzioni religiose. Gli edifici in questione sono le chiese parrocchiali, luoghi che non risentono della stagionalità e forniscono i propri servizi tutto l'anno. Analogamente a quanto riscontrato finora, Nardò e Gallipoli sono i centri con il maggior numero di parrocchie, sono infatti sedi vescovili della medesima diocesi ⁽¹⁶⁸⁾. Gli altri Comuni si dimostrano tuttavia adeguatamente attrezzati, specialmente Sannicola che, pur avendo una popolazione poco al di sotto dei seimila abitanti, ha lo stesso numero di parrocchie di Casarano, che di abitanti ne ha quasi ventimila. Bisogna però specificare che Sannicola, come anche Nardò e Gallipoli, ha un proprio affaccio sul mare, ciò significa che nella stagione estiva si registra un consistente aumento della popolazione.

Anche l'offerta di intrattenimento è presente sul territorio, con una distribuzione analoga a quella degli impianti sportivi, concentrata quindi nei centri più popolosi. Nell'ambito ristretto sono presenti due cinema multisala e si trovano a Gallipoli e a Nardò, rispettivamente il Cinema Teatri Riuniti ⁽¹⁶⁹⁾ e il Multisala Pianeta Cinema ⁽¹⁷⁰⁾, mentre a Casarano e Taviano sono presenti due strutture di modeste dimensioni. Alcuni cinema, come il Teatro Italia e il Tito Schipa a Gallipoli e il Manzoni a Casarano, ospitano anche rappresentazioni teatrali e hanno una propria programmazione stagionale. A completare l'offerta di intrattenimento ci sono i teatri comunali e le compagnie teatrali, concentrate prevalentemente a Casarano.

COMUNE	FRANTOI IPOGEI	MUSEI	PARROCCHIE	CINEMA	TEATRI	TORRI COSTIERE	CASTELLI
Nardò	0	8	11	1	2	4	1
Gallipoli	1	7	7	2	2	3	1
Casarano	0	2	5	1	5	0	0
Taviano	0	0	3	1	1	0	0
Sannicola	1	0	5	0	0	1	0
Alezio	0	1	2	0	0	0	0

Figura 71 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione dei luoghi della cultura.

Infine, non si può tralasciare il patrimonio architettonico di carattere difensivo. I castelli aragonesi e le torri costiere a strapiombo sul mare sono ormai divenuti elementi distintivi del territorio. All'interno dell'ambito ristretto sono presenti due castelli di origine normanna ⁽¹⁷¹⁾ e otto torri costiere (figura 31). Questi beni, tuttavia, non sono totalmente accessibili. Al momento solo il castello di Gallipoli presenta al suo interno un percorso museale ed espositivo, il Castello di Nardò è invece la sede del municipio e pertanto parzialmente visitabile, anche se non esistono dei veri e propri percorsi di visita.

⁽¹⁶⁶⁾ <https://www.museionline.info/puglia-musei-monumenti/nardo>, consultato il 11/12/2020.

⁽¹⁶⁷⁾ <https://www.museionline.info/comuni/gallipoli>, consultato il 11/12/2020.

⁽¹⁶⁸⁾ <http://puglia.indettaglio.it/ita/chiese/chiese.html>, consultato il 11/12/2020.

⁽¹⁶⁹⁾ <http://www.cinematratrigallipoli.it/>, consultato il 11/12/2020.

⁽¹⁷⁰⁾ <https://www.pianetacinema.it/>, consultato il 11/12/2020.

⁽¹⁷¹⁾ Individuati dal P.P.T.R nell'elaborato 3.2.4.7 - Castelli e torri (XI-XVI sec.).

Nel caso delle torri costiere la situazione è, per quanto possibile, ancora più ingarbugliata. Questi beni sono prevalentemente di competenza del demanio pubblico, la maggior parte di essi è abbandonata e versa in pessimo stato di conservazione. Alcune torri sono state affidate in concessione ai privati, che hanno preso in carico l'onere della manutenzione ordinaria e straordinaria, è il caso della Torre Sabea in territorio gallipolino, altre sono invece di proprietà di privati cittadini.

L'indisponibilità di questo grande patrimonio, tuttavia, non implica un suo scollamento dal resto del territorio, molte delle torri costiere, infatti, sono facilmente raggiungibili a piedi e la loro scenografica collocazione lungo il litorale ionico le rende molto accattivanti. In estate, percorrendo la litoranea o semplicemente facendo il bagno, si è soliti notare intere comitive che si recano presso le torri per scattare delle foto o per godere del panorama; parallelamente escursionisti e podisti hanno questi siti come mete privilegiate.

SERVIZI FINANZIARI

Non sono solo pubblici i servizi offerti dal territorio, un ruolo fondamentale dell'economia del posto viene rivestito dai servizi finanziari, dai professionisti, dalle attività ricettive e dai commercianti. Si passa ora ad analizzare questa seconda tipologia di servizi al cittadino, fondamentale per la prospettiva di destagionalizzare lo sviluppo territoriale.

Nei Comuni dell'ambito ristretto sono presenti filiali di tutti i maggiori istituti di credito, tra questi Intesa Sanpaolo e Banca Popolare Pugliese sono quelli più presenti, ciascuno con sette di sportelli. Seguono Monte Dei Paschi di Siena e Unicredit con tre e UBI Banca con due ⁽¹⁷²⁾.

I Comuni che hanno il maggior numero di istituti bancari sono ancora una volta Nardò, Gallipoli e Casarano, rispettivamente con otto, nove e sette sportelli. Ciascuno dei Comuni restanti, pur avendo solamente due banche, è comunque servito da Intesa Sanpaolo e uno degli altri maggiori istituti di credito.

Tra i servizi bancari, tuttavia, devono essere anche considerati i tabaccai che consentono di effettuare prelievi, versamenti e pagamenti di imposte e bollettini. Queste attività contribuiscono quindi a completare l'offerta di servizi finanziari e assumono un ruolo particolarmente importante nei piccoli centri abitati e nelle marine.

COMUNE	INTESA SANPAOLO	M.P.S.	B.P.P.	UBI BANCA	UNICREDIT	ALTRI	TOTALE
Nardò	1	1	1	1	1	3	8
Gallipoli	2	1	2	0	1	3	9
Casarano	1	0	2	1	1	2	7
Taviano	1	0	1	0	0	0	2
Sannicola	1	1	0	0	0	0	2
Alezio	1	0	1	0	0	0	2
AMBITO RISTRETTO	7	3	7	2	3	8	30

Figura 72 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione dei principali istituti bancari: Intesa Sanpaolo, M.P.S. - Monte dei Paschi di Siena, B.P.P. - Banca Popolare Pugliese, UBI Banca e Unicredit.

PROFESSIONISTI

I servizi di natura privata a disposizione dei residenti non sono solo di natura finanziaria, all'interno dei sei comuni dell'ambito ristretto sono presenti tutte le principali attività professionali. Per questa parte di analisi sono stati individuati solo alcuni di questi professionisti, allo scopo di definire un quadro sufficientemente rappresentativo.

⁽¹⁷²⁾ <https://www.tuttitalia.it/puglia/provincia-di-lecce/20-banche/>, consultato il 11/12/2020.

Nell'ambito della libera professione il principio di prossimità diventa ancor più rilevante, la scelta che solitamente viene fatta da avvocati, medici e commercialisti e quella di aprire il proprio studio in uno dei paesi più grandi della provincia, in cui la platea dei potenziali clienti è molto più vasta. Questa scelta è particolarmente visibile nei Comuni di Nardò e Gallipoli, in cui si concentra la maggior parte delle figure professionali in questione. Nel caso di architetti, ingegneri e geometri la situazione è simile ma, data la mancanza di studi associati, la distribuzione tra i Comuni risulta più omogenea ⁽¹⁷³⁾. La professione che non risente di queste dinamiche è quella notarile che, per via del numero controllato, mantiene una distribuzione proporzionale su tutto il territorio.

COMUNE	COMMERCIALISTI	AVVOCATI	NOTAI	MEDICI	ARCHITETTI	INGEGNERI	GEOMETRI
Nardò	24	32	4	48	4	20	11
Gallipoli	14	31	5	24	11	10	5
Casarano	16	26	3	37	8	10	9
Taviano	11	24	1	17	3	8	7
Sannicola	2	7	2	3	0	1	3
Alezio	2	9	0	7	3	7	1

Figura 73 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione dei professionisti che operano sul territorio.

ATTIVITÀ RICETTIVE

Parlando di Gallipoli non si può fare a meno di citare le attività ricettive, settore trainante dell'economia di tutto il territorio dell'ambito ristretto. Al fine di descrivere al meglio l'offerta di servizi presente sul territorio è stata analizzata la distribuzione degli hotel, dei *bed and breakfast*, dei ristoranti e dei bar ⁽¹⁷⁴⁾. Prima di procedere con tale analisi è necessario però specificare che le categorie appena elencate sono del tutto arbitrarie, in Salento, e specialmente nei borghi antichi, l'*hotellerie* assume una scala molto più piccola, quasi diventando un ibrido tra un albergo vero e proprio e un B&B. Ciò è dettato dalla necessità di declinare il modello dell'*hotel* alla scala del piccolo palazzo di città o della casa a corte, molte delle strutture alberghiere offrono al cliente la possibilità di scegliere tra le due soluzioni.

Il settore ricettivo, come era facilmente pronosticabile, non segue una distribuzione proporzionale alla dimensione dei singoli Comuni, ma si ha una diffusione più o meno omogenea su tutto il territorio, specialmente per le strutture che offrono i pernottamenti. Gallipoli resta comunque il centro prediletto dai turisti e quindi l'offerta dei servizi non può che essere proporzionata alla domanda.

COMUNE	HOTEL	B&B	RISTORNATI	BAR
Nardò	49	22	38	33
Gallipoli	92	92	82	45
Casarano	13	14	19	14
Taviano	11	14	13	18
Sannicola	13	18	18	10
Alezio	8	14	10	7

Figura 74 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione delle attività legate al settore ricettivo.

⁽¹⁷³⁾ <https://www.paginebianche.it/>, consultato il 11/12/2020.

⁽¹⁷⁴⁾ <https://www.paginebianche.it/>, consultato il 11/12/2020.

Per quanto concerne le attività legate alla gastronomia si assiste ad una situazione simile ma più polarizzata, Gallipoli e Nardò sono sicuramente i centri privilegiati ma anche i Comuni più piccoli risultano ben attrezzati ⁽¹⁷⁵⁾. I centri minori, paradossalmente, sono avvantaggiati dalla presenza di Comuni molto più grandi nelle immediate vicinanze, questo infatti ha agevolato le trattorie, le masserie e le cantine che prediligono la cucina tradizionale e l'impiego di prodotti a chilometro zero, nella maggior parte dei casi, di produzione propria. Allo stesso modo i bar e le caffetterie portano avanti una produzione più artigianale, fedele alla tradizione dolciaria salentina.

COMMERCianti

Accanto alle attività ricettive sono presenti altri servizi essenziali quali tabaccherie, farmacie, parafarmacie, uffici postali e rivenditori di generi alimentari, posti a completamento dell'offerta territoriale. Analizzando la distribuzione di farmacie ⁽¹⁷⁶⁾ e tabaccai ⁽¹⁷⁷⁾ non è possibile effettuare particolari considerazioni, si tratta infatti di attività gestite direttamente dallo Stato, il cui numero viene stabilito proporzionalmente al numero di abitanti e in base a una distribuzione omogenea sul territorio comunale. A differenza delle farmacie, le parafarmacie non sono soggette a questo tipo di vincolo, sono quindi distribuite in maniera disomogenea. La maggior parte di queste attività si trova a Nardò e a Gallipoli, ma in ognuno degli altri Comuni ne è presente una.

I servizi postali possono essere di due tipologie, gestiti da privati oppure da Poste Italiane ⁽¹⁷⁸⁾. La loro presenza è garantita in ogni Comune appartenente al *cluster* in esame, anche in questo caso con una concentrazione prevalente nel Comune di Nardò.

Ai settori che sono stati analizzati finora bisogna sicuramente sommare il comparto del commercio legato all'abbigliamento. In questo settore si assiste a una vera e propria impennata dei numeri; tra quelli analizzati infatti è il campo più eterogeneo e radicalmente legato al territorio. Casarano è storicamente considerato il polo commerciale nel campo dell'abbigliamento e soprattutto in ambito calzaturiero. A pochi chilometri di distanza è stato fondato il marchio *Melini' Pot*, che tra le zone industriali di Matino e Casarano ha insediato la propria filiera produttiva. Casarano resta ancora oggi il Comune maggiormente legato al commercio di capi d'abbigliamento, sia all'ingrosso che al dettaglio. Anche Gallipoli, risentendo fortemente dei flussi turistici stagionali, presenta un numero considerevole di negozi d'abbigliamento. Nardò si colloca al terzo posto in questa classifica, la vicinanza di centri in cui il commercio è molto più radicato, come Casarano, Gallipoli, Galatone e Galatina, non giova a questo settore.

COMUNE	TABACCHI	FARMACIE	PARAFARMACIE	POSTE	ABBIGLIAMENTO	ALIMENTI
Nardò	21	10	7	5	37	25
Gallipoli	15	6	5	3	47	16
Casarano	12	5	1	4	53	14
Taviano	7	7	1	1	15	16
Sannicola	5	5	1	2	5	9
Alezio	4	1	1	1	5	7
AMBITO RISTRETTO	64	34	16	16	162	87

Figura 75 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione delle attività legate al commercio.

⁽¹⁷⁵⁾ <https://www.paginebianche.it/>, consultato il 11/12/2020.

⁽¹⁷⁶⁾ <http://puglia.indettaglio.it/ita/farmacie/farmacie.html>, consultato il 11/12/2020.

⁽¹⁷⁷⁾ <https://www.adm.gov.it/portale/elenco-rivendite-ordinarie>, consultato il 11/12/2020.

⁽¹⁷⁸⁾ <https://www.poste.it/>, consultato il 11/12/2020.

Infine, a completare il quadro dei servizi al cittadino, ci sono i rivenditori di generi alimentari ⁽¹⁷⁹⁾, si tratta di attività commerciali che possono operare sia all'ingrosso che al dettaglio, e sono comprensibilmente una forte presenza sul territorio. Nardò è il Comune con il maggior numero di attività, all'interno dell'ambito ristretto, ma Gallipoli, Taviano e Casarano sono comunque molto ben attrezzati. Sannicola e Alezio, in virtù della loro dimensione ridotta, presentano un numero molto inferiore di attività.

TERZO SETTORE

L'associazionismo costituisce il ponte tra i servizi disponibili a tutta la comunità e quelli riservati ai privati. La base volontaria di tali attività implica una forte dedizione alla causa, e per questo motivo le associazioni maggiormente diffuse sono anche quelle che agiscono nei settori più critici della società.

Le associazioni che operano nel campo dell'impegno civile e sociale e della tutela dei lavoratori sono quelle nettamente più diffuse nell'area dell'ambito ristretto ⁽¹⁸⁰⁾, specialmente in contesti sociali particolarmente critici come Nardò e Casarano, segnati rispettivamente dalla piaga del caporalato ⁽¹⁸¹⁾ e dalla repentina e massiccia industrializzazione. La presenza delle sigle sindacali è consistente, e include tutte le categorie lavorative, soprattutto quelle dei lavoratori agricoli e dei commercianti.

COMUNE	AMBIENTE	CULTURA	ASSISTENZA E SANITÀ	SPORT E TEMPO LIBERO	IMPEGNO CIVILE E SOCIALE
Nardò	1	2	5	6	21
Gallipoli	1	4	6	2	8
Casarano	1	2	3	2	25
Taviano	0	1	1	0	5
Sannicola	0	1	1	0	1
Alezio	0	0	1	0	3
AMBITO RISTRETTO	3	10	17	10	63

Figura 76 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione e classificazione delle associazioni.

Le associazioni legate all'assistenzialismo e alla sanità sono un'altra realtà del territorio, il settore in cui operano è prevalentemente quello della donazione del sangue e della ricerca contro il cancro. Anche l'assistenza agli anziani e la previdenza sociale sono abbondantemente diffuse in questo settore, sono molte le associazioni di volontariato e le ONLUS che gestiscono ostelli per anziani e offrono servizi di mobilità per invalidi di guerra e diversamente abili.

In ambito culturale e ambientale non si registra un numero particolarmente corposo di associazioni, le tematiche più sentite sono la promozione del territorio e la vivibilità delle periferie. A Nardò e Gallipoli sono altresì presenti enti che si occupano di cultura del mare, sia con intento divulgativo che di tutela.

In ambito sportivo sono presenti circoli legati al tifo calcistico e club di radioamatori, ma sicuramente la fetta più grande di questo settore è costituita dai lidi e dai circoli nautici, concentrati rispettivamente a Gallipoli e Nardò, i due Comuni con il maggior numero di marine e con più chilometri di costa.

La distribuzione delle associazioni sul territorio dell'ambito ristretto è disomogenea, Nardò, Gallipoli e Casarano, anche in questo caso, sono i Comuni in cui si concentra il maggior numero di attività. Le motivazioni sono di natura demografica, si tratta infatti dei Comuni più popolosi, geografica, per via della grande estensione

(179) <https://www.paginebianche.it/>, consultato il 11/12/2020.

(180) <http://www.aziendeonline.info/>, consultato il 12/12/2020.

(181) <https://www.lavoro.gov.it/temi-e-priorita/immigrazione/focus-on/Tavolo-caporalato/Pagine/default.aspx>, consultato il 12/12/2020.

territoriale e per la presenza delle marine, ed economica, sono i poli maggiormente segnati dall'attività commerciale.

Dallo studio dei servizi al cittadino emerge ancora una volta il concetto di prossimità, quello salentino è infatti un sistema di grandi Comuni ⁽¹⁸²⁾ (Lecce, Nardò, Galatina, Copertino, Gallipoli, Casarano), ciascuno con un gruppo più o meno nutrito di piccoli paesi che gli orbitano attorno. È utile specificare che la Provincia di Lecce conta 791.122 abitanti ed è la più popolosa della Puglia dopo la Città Metropolitana di Bari ⁽¹⁸³⁾ (1.249.246 abitanti). Al tempo stesso Lecce, il capoluogo, è la quinta città pugliese per popolazione (dopo Bari, Taranto, Foggia e Andria), e Nardò, il secondo Comune più popoloso della provincia, è solo ventiseiesimo ⁽¹⁸⁴⁾.

La frammentazione amministrativa emerge in maniera evidente da queste semplici considerazioni di natura demografica, e allo stesso modo risalta la necessità di potenziare i sistemi di comunicazione che rendono possibile tale situazione. Con un adeguato sistema di trasporti pubblici e l'efficientamento delle infrastrutture esistenti, la Provincia di Lecce si potrebbe configurare come una vera e propria Città Metropolitana. Dal confronto con la Città Metropolitana di Bari, che include al suo interno quarantuno Comuni distribuiti su 3.862,88km² ⁽¹⁸⁵⁾, appare evidente che la "Città Metropolitana" di Lecce avrebbe un'estensione molto inferiore (2.799,07 km²) e includerebbe al suo interno ben novantasei Comuni ⁽¹⁸⁶⁾, ma ciononostante avrebbe comunque una densità demografica inferiore a quella del capoluogo pugliese ⁽¹⁸⁷⁾.

⁽¹⁸²⁾ <https://www.tuttitalia.it/puglia/provincia-di-lecce/54-comuni/popolazione/>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁸³⁾ <https://www.tuttitalia.it/puglia/74-province/popolazione/>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁸⁴⁾ <https://www.tuttitalia.it/puglia/74-comuni/popolazione/>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁸⁵⁾ <https://www.tuttitalia.it/puglia/provincia-di-bari/>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁸⁶⁾ <https://www.tuttitalia.it/puglia/provincia-di-lecce/>, consultato il 10/12/2020.

⁽¹⁸⁷⁾ <https://www.tuttitalia.it/puglia/74-province/popolazione/>, consultato il 10/12/2020.



INDIVIDUAZIONE DEI CLUSTER DI COMUNI

SISTEMI TURISTICI LOCALI



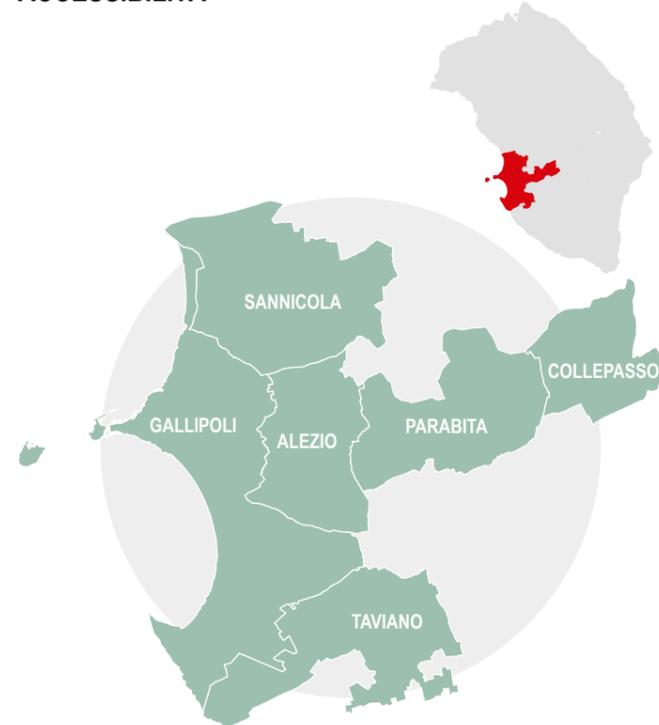
MOBILITÀ



DISTRETTI SOCIO-SANITARI



ACCESSIBILITÀ



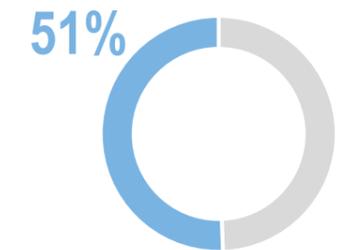
DEFINIZIONE DELL'AMBITO RISTRETTO



POPOLAZIONE

S.T.L. GALLIPOLI: 186.699 abitanti

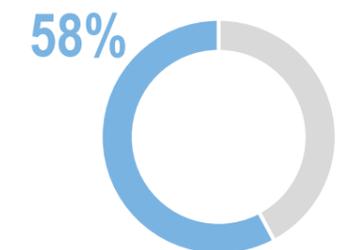
AMBITO RISTRETTO: 94.457 abitanti



SUPERFICIE TERRITORIALE

S.T.L. GALLIPOLI: 586,1 km²

AMBITO RISTRETTO: 339,6 km²



LEGENDA

- Comuni appartenenti ai quattro cluster
- Comuni selezionati in base alla demografia
- Comuni appartenenti al S.T.L. di Gallipoli

FONTI

- <http://www3.provincia.le.it/statistica/ambienteterritorio/superficie.html>, consultato il 30/11/2020.
- <https://www.tuttitalia.it/puglia/provincia-di-lecce/54-comuni/popolazione/>, consultato il 30/11/2020.
- <https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/distretti-socio-sanitari>, consultato il 30/11/2020.
- http://www.trail.unioncamere.it/scheda_ente.asp?id=511, consultato il 30/11/2020.
- <http://www.provincia.le.it/web/provincialecce/trasporti>, consultato il 30/11/2020.
- <http://www.cotrap.it/aziende.asp?start=61>, consultato il 30/11/2020.
- <https://www.stplecce.it/>, consultato il 30/11/2020.

STATISTICHE DEMOGRAFICHE

AMBITO RISTRETTO

		POPOLAZIONE [abitanti]	SUPERFICIE [km ²]	DENSITÀ [ab/km ²]
01	Nardò	31.276	193,2	162
02	Gallipoli	20.182	41,2	490
03	Casarano	19.802	38,7	511
04	Taviano	11.805	22,1	533
05	Sannicola	5.783	27,6	209
06	Alezio	5.609	16,8	334
	TOT.	94.457	339,6	278
	S.T.L.	186.699	586,1	319



02.6 - PROCESSUALITÀ

AMBITO RISTRETTO

Gli obiettivi generali che caratterizzano lo scenario strategico del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.) sono:

1. Garantire l'equilibrio idro-geomorfologico dei bacini idrografici;
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio;
3. Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata;
4. Riquilibrare e valorizzare i paesaggi rurali storici;
5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo;
6. Riquilibrare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee;
7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia;
8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi;
9. Valorizzare e riquilibrare i paesaggi costieri della Puglia;
10. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili;
11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riquilibratura, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture;
12. Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali.

Il P.P.T.R. individua su tutto il territorio della Puglia undici sistemi territoriali complessi (ambiti) con delle evidenti dominanti paesaggistiche. Lo studio condotto ha quindi interessato il campo dell'analisi morfo-tipologica e quello storico-strutturale, il risultato è una classificazione in grandi *cluster* di Comuni uniti da un'analoga morfologia territoriale e fattori socioeconomici locali ⁽¹⁸⁸⁾. L'incrocio di questi due tipi di analisi ha portato a una correlazione coerente tra regioni storiche e figure territoriali. L'area dell'ex Provincia di Terra d'Otranto, che comprendeva la Provincia di Lecce e buona parte delle Province di Taranto e Brindisi, è stata suddivisa in due Regioni distinte. Tale suddivisione è stata effettuata in maniera trasversale, distinguendo un ambito settentrionale, denominato "Tavoliere salentino" ⁽¹⁸⁹⁾, da uno meridionale, il "Salento delle serre" ⁽¹⁹⁰⁾.

I confini geografici delle due aree individuate dal P.P.T.R. sono stati definiti sulla base della morfologia del territorio, ma soprattutto da criteri di carattere antropico. In assenza di caratteri orografici sufficientemente rilevanti da tracciare un limite ben preciso, sono state le reti di città, gli insediamenti urbani e le trame agrarie a definire tale perimetro. Nel caso del Tavoliere Salentino l'assenza di caratteristici segni morfologici ha portato a definire il confine con le Serre Salentine basandosi esclusivamente sui confini comunali. I Comuni di Gallipoli, Casarano, Taviano, Sannicola e Alezio appartengono a questa seconda area, mentre Nardò rientra nella Regione del Tavoliere.

⁽¹⁸⁸⁾ http://paesaggio.regione.puglia.it/PPTR_2015/5_Schede%20degli%20Ambiti%20Paesaggistici/5.10_TAVOLIERE_SALENTINO.pdf, consultato il 12/12/2020.

⁽¹⁸⁹⁾ Ambito 10 del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale: Tavoliere Salentino.

⁽¹⁹⁰⁾ Ambito 11 del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale: Salento delle Serre.

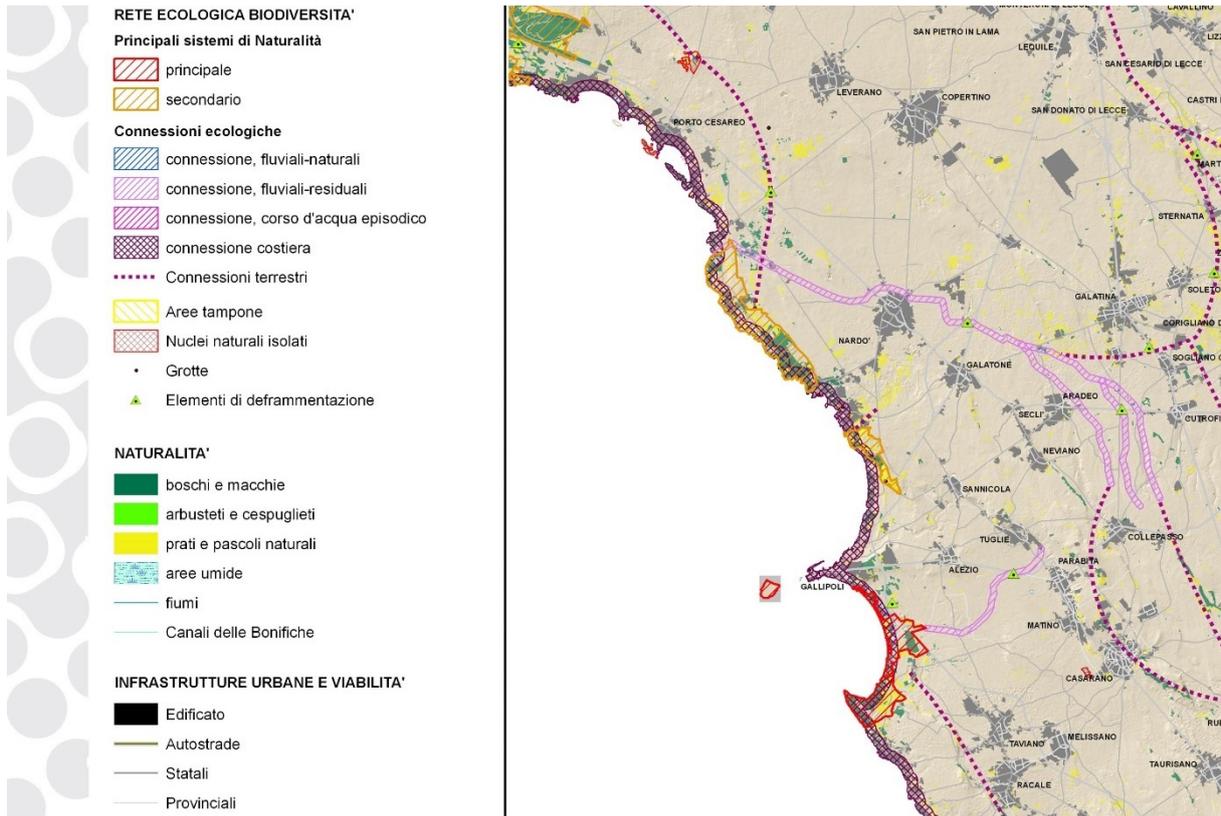


Figura 77 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.1.1 – La Rete Ecologica Regionale Biodiversità.

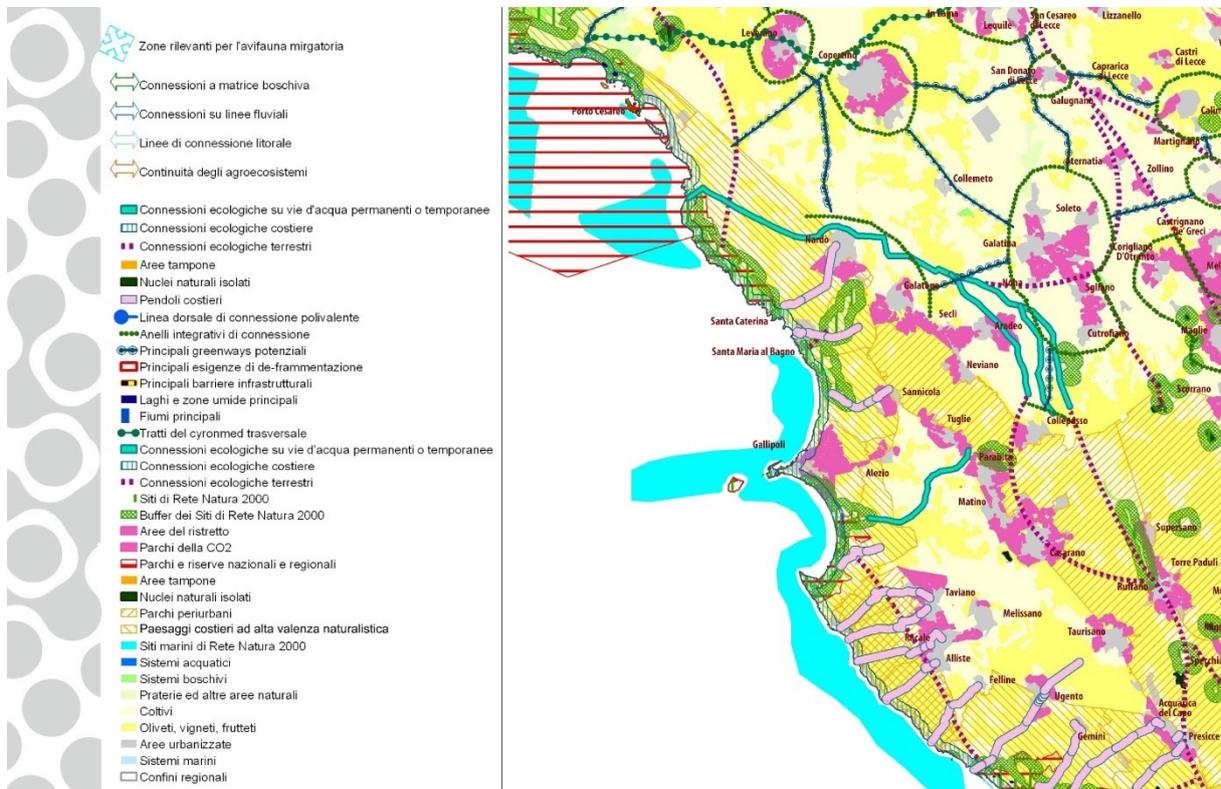


Figura 78 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.1.2 – Schema Direttore della Rete Ecologica Polivalente (R.E.P.).

L'elaborato 4.2.6 del P.P.T.R. fornisce un quadro d'insieme dei progetti territoriali con vocazione paesaggistica promossi dalla Regione Puglia. Si tratta di cinque progetti che abbracciano tutto il territorio regionale e interessano aspetti fondamentali per lo sviluppo urbano e la tutela del paesaggio. I progetti in questione sono:

1. La Rete Ecologica regionale ⁽¹⁹¹⁾;
2. Il patto città-campagna ⁽¹⁹²⁾;
3. Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce ⁽¹⁹³⁾;
4. La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri ⁽¹⁹⁴⁾;
5. I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali ⁽¹⁹⁵⁾.

Nell'ambito del primo progetto la fascia costiera ionica e i Comuni di Gallipoli e Nardò sono caratterizzati dalla presenza di connessioni ecologiche di natura costiera, e sono stati individuati due sistemi di naturalità: uno primario, in corrispondenza del Parco Naturale di Porto Selvaggio e Palude del Capitano, e uno secondario, che include l'Isola di Sant'Andrea e il litorale Sud di Gallipoli, passa per la Baia Verde e giunge fino al Parco Naturale di Punta Pizzo. La distinzione in sistemi primari e secondari dipende dalla presenza di uno o più *habitat* naturali e specie di interesse conservazionistico, e dall'impatto dell'elemento antropico sull'area in questione. La grande differenza che intercorre tra i due tipi di sistemi è che quelli primari, a differenza di quelli secondari, sono in grado, da soli, di garantire il sostentamento di un gran numero forme di vita, sia floristiche che faunistiche.

Dall'elaborato 4.2.1.1 del P.P.T.R. emerge anche la presenza di connessioni fluviali-residuali in corrispondenza dei comuni di Nardò, Gallipoli e Alezio. Un'asse di connessione terrestre parte da Gallipoli e giunge a Ugento passando per Taviano.

L'elaborato 4.2.1.2 individua e analizza la rete ecologica regionale, le strategie d'intervento del Piano vengono tradotte in collegamenti votati alla sostenibilità ambientale, declinati diversamente in base a ciascun ecosistema locale. Sono state analizzate le rotte migratrici, le aree umide, i parchi naturali protetti e molti altri fattori. In quest'ottica è stata individuata un'area molto vasta, che include Gallipoli, Nardò, Sannicola, Taviano e Alezio, definita come "paesaggio costiero ad elevata valenza naturalistica". Il piano individua delle direttrici poste a collegamento tra i centri urbani, è un riferimento al progetto sul sistema infrastrutturale per la mobilità dolce ⁽¹⁹⁶⁾.

Ma prima di giungere al progetto sulla mobilità sostenibile è necessario analizzare il patto città-campagna, progetto che ambisce a migliorare la qualità sia dell'ambiente urbanizzato, definendone con esattezza i margini e le funzioni e migliorandone la qualità edilizia, che di quello rurale, al quale punta a restituire specificità e proprietà di funzioni. Questo si traduce nell'individuazione di aree alle quali associare specifiche linee d'azione.

Osservando ciascuno dei Comuni appartenenti all'ambito ristretto è possibile individuare un nucleo urbano denso e compatto che tende a diradarsi man mano che si procede dal centro verso le periferie, sono queste le zone in cui si inserisce la campagna del "ristretto", spazi dalle caratteristiche rurali e dall'estensione più o meno ampia che si collocano a diretto contatto con il centro consolidato. Sono queste le aree in cui si propone di intervenire al fine di ricucire il tessuto urbano, con l'intento di ridefinire i margini della città e valorizzare il passaggio alla campagna.

⁽¹⁹¹⁾ Elaborati 4.2.1.1 e 4.2.1.2 del P.P.T.R.

⁽¹⁹²⁾ Elaborato 4.2.2 del P.P.T.R.

⁽¹⁹³⁾ Elaborato 4.2.3 del P.P.T.R.

⁽¹⁹⁴⁾ Elaborato 4.2.4 del P.P.T.R.

⁽¹⁹⁵⁾ Elaborato 4.2.5 del P.P.T.R.

⁽¹⁹⁶⁾ Elaborato 4.2.3 del P.P.T.R.

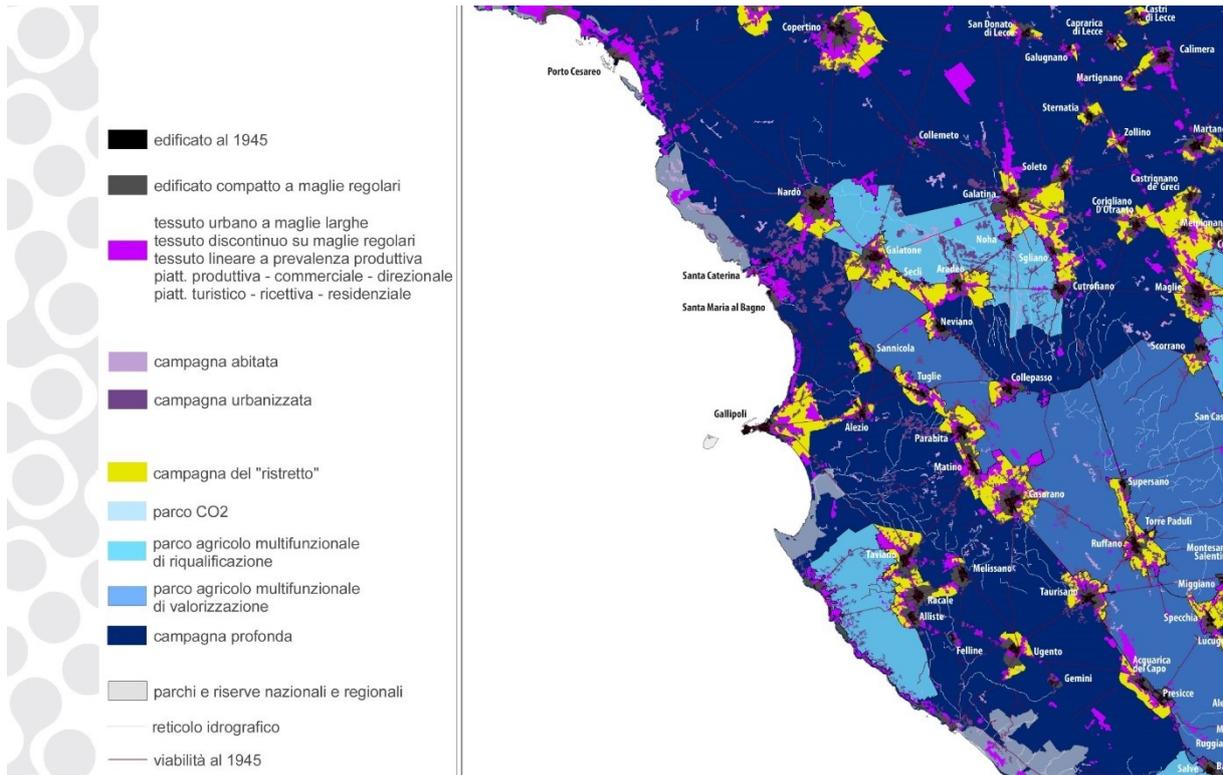


Figura 79 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.2 – Il patto città-campagna.

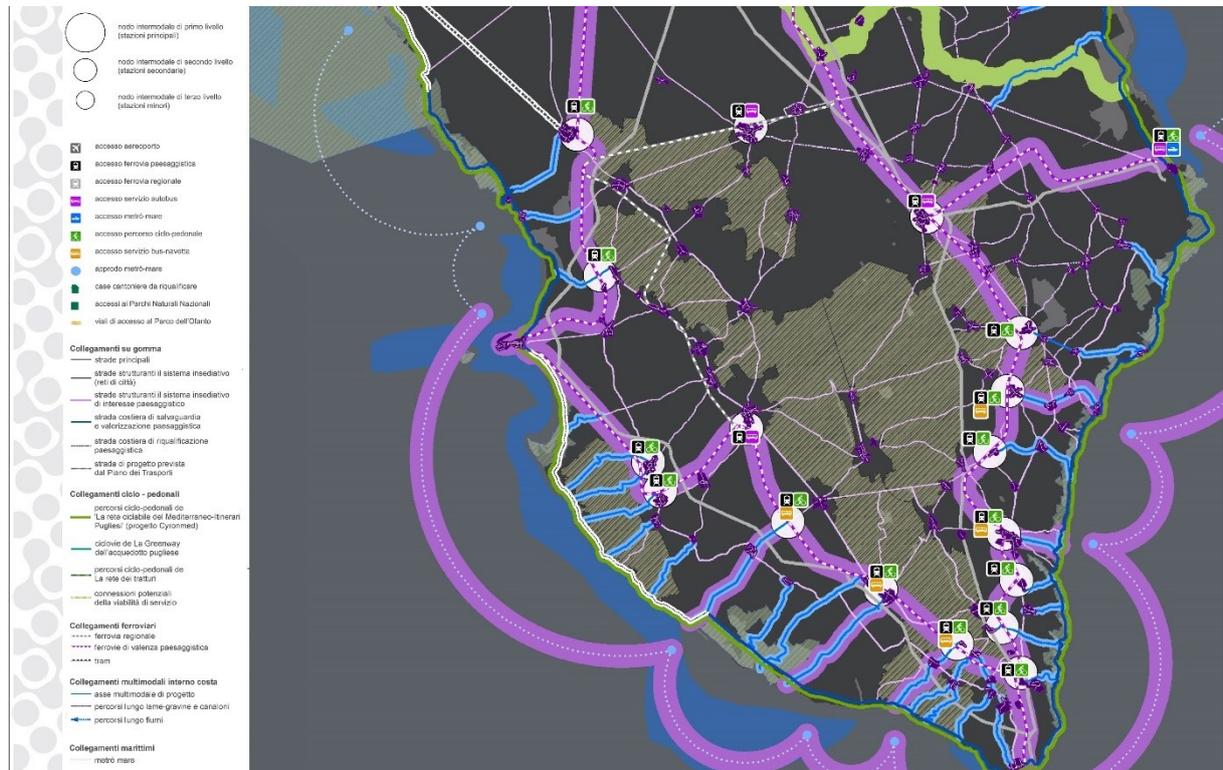


Figura 80 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.3 – Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce.

A diretto contatto con le campagne del Ristretto sono presenti i parchi agricoli multifunzionali, aree molto vaste in cui si propongono forme di agricoltura di prossimità, inevitabilmente influenzate dalla vicinanza alle città. Sono questi dei parchi in cui si sperimenta l'interazione tra urbano e rurale, dove si condividono intenti e progetti per lo sviluppo urbano del territorio. Il Piano prevede un vastissimo parco agricolo multifunzionale inserito nel cuore delle serre salentine. Partendo dall'estremità più meridionale della penisola salentina, il parco arriva a toccare i comuni di Nardò, Sannicola, Casarano e Taviano, le quali periferie sono direttamente interessate dal progetto di ibridazione funzionale.

A questo progetto di riqualificazione dei territori rurali si sovrappone quello della mobilità dolce, si tratta di un Piano che punta a connettere le componenti paesistico-ambientali della Puglia attraverso una fitta rete di mobilità dolce che include collegamenti terrestri, marittimi e aerei. Il progetto assume come ossatura di base l'attuale sistema della viabilità, e propone di implementarlo integrando le nuove tipologie di trasporto sostenibile. Nell'area del Salento è prevista la realizzazione di un metrò del mare, con l'intento di collegare la costa ionica a quella adriatica. Per fare ciò sono state tracciate delle rotte che, partendo da Porto Cesareo e Gallipoli, passano da Santa Maria di Leuca e giungono a Otranto, circumnavigando la penisola salentina. A completamento del sistema che si viene quindi a creare vi è un percorso terrestre che rimarca il tracciato ferroviario esistente. In questo quadro Gallipoli si colloca in posizione privilegiata, costituisce infatti uno snodo fondamentale di questo rinnovato sistema di trasporto, inoltre, le due linee che giungono a Gallipoli sono classificate come "ferrovie di valenza paesaggistica".

Oggetto di tutela, oltre alle linee ferroviarie, sono anche le strade litoranee che percorrono l'intero perimetro della penisola salentina. Queste strade però, oltre ad essere tutelate e riqualificate, sono destinate a ospitare i percorsi ciclopedonali de "La rete ciclabile del Mediterraneo - Itinerari pugliesi" (*Cyronmed*), si tratta di un progetto ambizioso patrocinato dall'Unione Europea che prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale in grado di abbracciare il bacino del Mediterraneo orientale, collegando direttamente Santa Maria di Leuca ad Atene ⁽¹⁹⁷⁾.

Il quarto progetto previsto dal P.P.T.R. riguarda la "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri". La riqualificazione e la riprogettazione dei *waterfront* è una materia con la quale, negli ultimi anni, si sono dovuti misurare molti amministratori locali, specialmente nei luoghi maggiormente segnati dal turismo. Negli ultimi decenni del secolo scorso si è assistito al fenomeno della cementificazione massiccia delle marine, questo, sommato all'assenza di una seria pianificazione urbanistica, ha portato alla perdita d'identità di gran parte delle marine pugliesi, Gallipoli, Nardò e Sannicola si collocano perfettamente in questo quadro. La politica adottata in quegli anni è stata sconfessata da gran parte della popolazione, che ha riscontrato un basso livello qualitativo nelle architetture e nell'urbanistica delle aree costiere. L'economia turistica si pone in linea con questa scuola di pensiero, recentemente i visitatori hanno dimostrato di prediligere le località in cui sussiste una politica di gestione integrata dei litorali e sono stati avviati progetti volti alla tutela del paesaggio.

Lo studio alla base del piano paesaggistico ha messo in luce tutti i difetti dell'attuale politica di amministrazione dei litorali, tali criticità sono correlate prevalentemente a una gestione frammentaria dei progetti di riqualificazione, sintomo di mancanza di una visione d'insieme del tema. Il P.P.T.R. propone di colmare questo vuoto, mettendo a sistema i progetti avviati e fornendo delle linee guida per i progetti futuri.

(197) <https://www.fiabbari.it/cyronmed-itinerari-pugliesi-della-rete-ciclabile-del-mediterraneo>, consultato il 12/12/2020.

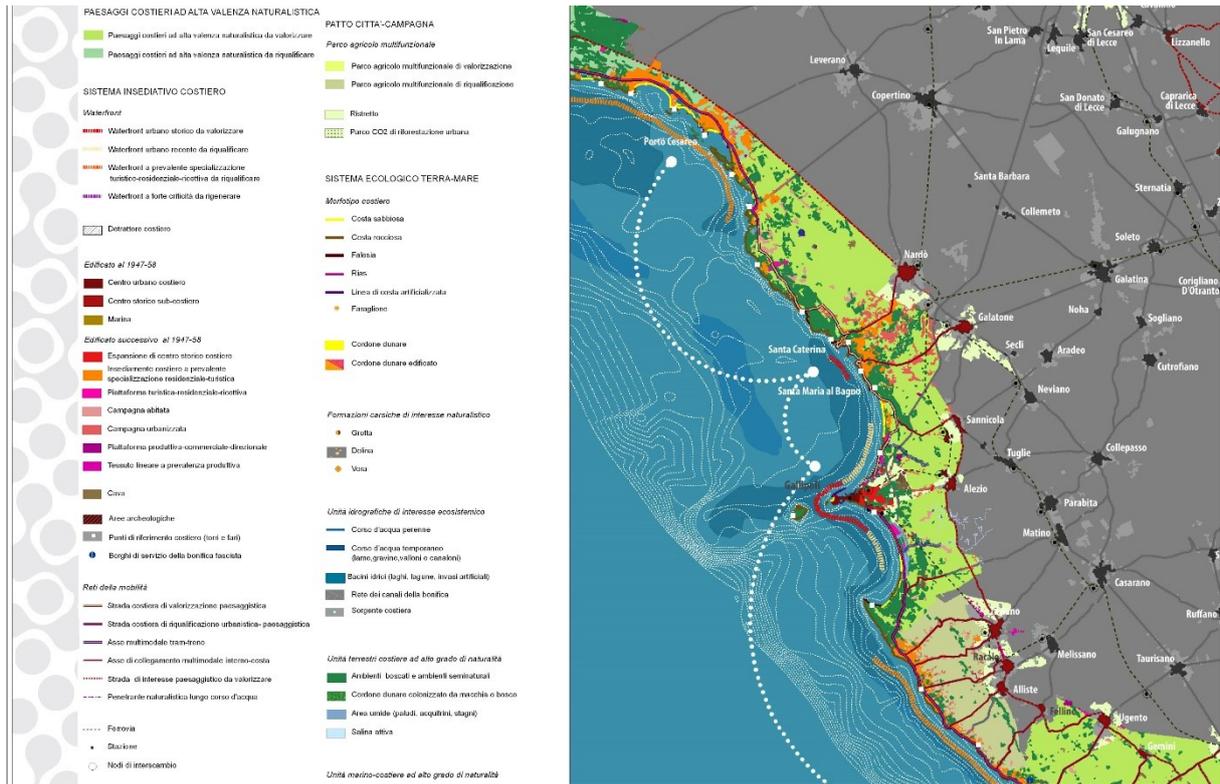


Figura 81 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.4 – La valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri.

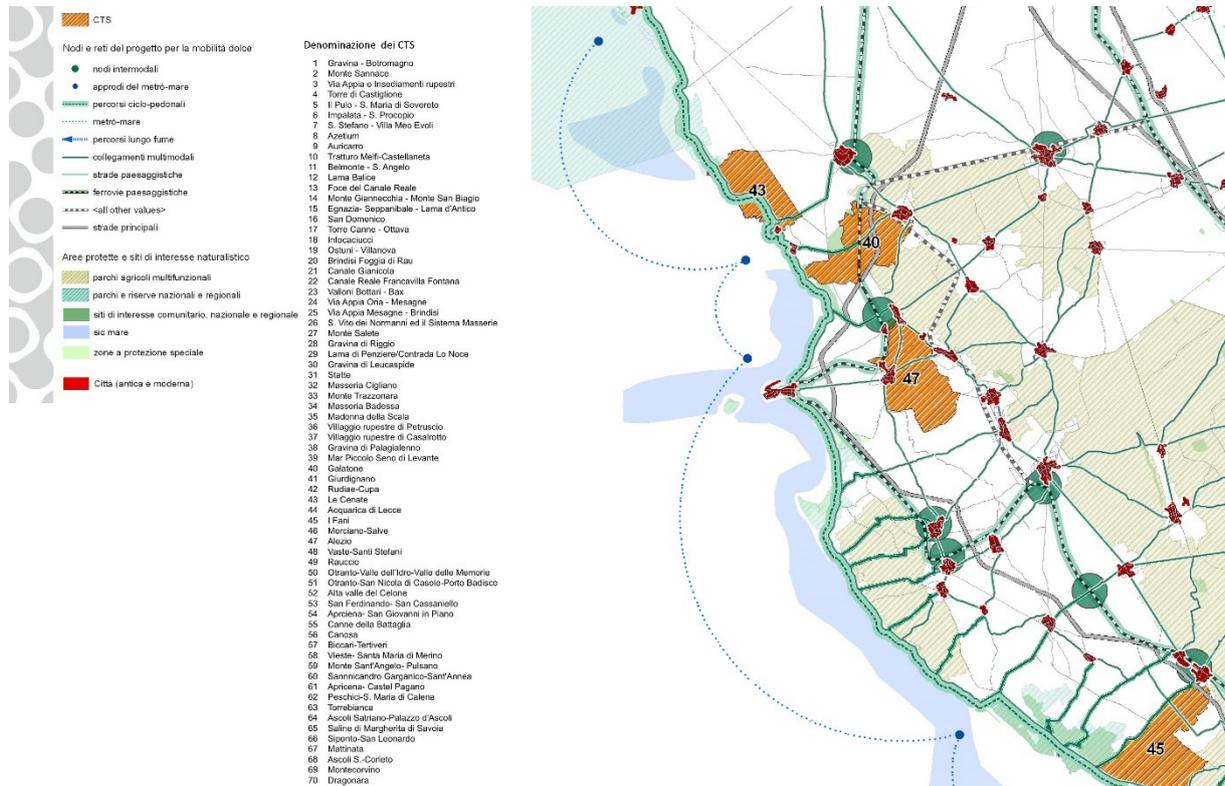


Figura 82 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.5 – I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali (C.T.S. e aree tematiche di paesaggio).

L'elaborato 4.2.4 inserisce la "Costa gallipolina" nel quadro dei paesaggi costieri ad alta rilevanza naturalistica e stabilisce delle strategie di intervento mirate alla valorizzazione. Anche la "Costa neretina", che include le marine di Santa Caterina, Santa Maria al Bagno, Torre Uluzzo e il Parco Naturale Regionale di Porto Selvaggio e Palude del Capitano, è inserita nella stessa categoria atta alla valorizzazione. Ciò significa che nei litorali di Gallipoli e Nardò sono stati riconosciuti importanti caratteri di naturalità e porzioni di paesaggio rurale storico in buono stato di conservazione. Sono questi elementi che necessitano di essere valorizzati, attraverso un insieme coordinato e integrato di azioni, politiche e progetti specifici.

Scendendo alla scala comunale, a Gallipoli è stato individuato un *waterfront* urbano storico da valorizzare, coincidente con la città vecchia e il borgo ottocentesco, e due *waterfront* urbani recenti da riqualificare, a nord verso Rivabella e a Sud verso Baia Verde. Il tratto di costa da valorizzare deve essere interessato da progetti che mirino a "preservare le relazioni fisiche e visive tra insediamento, spazio pubblico e paesaggio marino (lungomare, percorsi lungo le mura, rotonde, terrazze)", mentre i tratti da riqualificare, essendo caratterizzati da "una scarsa qualità architettonica e da uno sciatto rapporto con il paesaggio marino e rurale circostante", devono essere interessati da interventi più massicci, atti a migliorarne la qualità architettonica e il rapporto con il paesaggio. All'interno dell'ambito ristretto rientra un altro *waterfront* urbano storico da valorizzare, si tratta di quello neretino che include le marine di Santa Maria al Bagno e Santa Caterina.

L'ultimo progetto previsto dal quadro strategico del P.P.T.R. è quello dei "Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali" e propone una gestione integrata dei beni culturali a partire dai Contesti Topografici Stratificati (C.T.S.). La tavola 4.2.5 individua settanta C.T.S. direttamente connessi tra loro, questa metodologia progettuale consente di abbandonare l'idea dei beni culturali e paesaggistici come elementi isolati in favore di una più ampia visione d'insieme.

I C.T.S. si presentano come insiemi di siti caratterizzati da un fenomeno coevolutivo innescato da fattori culturali, geografici o antropologici. Nell'area dell'ambito ristretto sono inclusi due dei settanta contesti topografici individuati dal P.P.T.R. e sono il "C.T.S. 43 - Cenate", che include la fascia costiera neretina, e il "C.T.S. 47 - Alezio". Nel primo caso il fattore aggregante è stata la vicinanza al centro di Nardò e la presenza di un numero consistente di ville sette-ottocentesche e masserie fortificate, mentre nel secondo caso è stata la vicinanza al Comune di Sannicola a fungere da principio aggregativo, oltre alla presenza di importanti siti archeologici e numerose ville sette-ottocentesche.

Mettere a sistema i cinque progetti appena illustrati significa creare un organismo coerente in grado di sopperire alla carenza di una visione d'insieme che, negli ultimi decenni, ha profondamente influenzato la pianificazione regionale, specialmente in materia di paesaggistica. Gli ambiti di questi progetti sono tra loro complementari e abbracciano tutti gli aspetti del paesaggio pugliese, sono i campi più adatti per la definizione di un quadro strategico dettagliato e accurato. Fattore di grande importanza è la perfetta integrazione tra le strategie progettuali e lo stato di fatto, sia in materia di sviluppo urbano che di infrastrutture e trasporti.

AMBITO GALLIPOLI

Il Piano Regolatore Generale (P.R.G.) attualmente in vigore a Gallipoli è stato approvato nell'aprile del 2006 ed è il risultato dell'adeguamento del Piano preesistente, adottato dal Commissario Straordinario con deliberazione n.430/29.09.1997 ed approvato con prescrizioni dalla Giunta Regionale con deliberazione n.685/10.05.2004.

La variante vigente è il risultato dell'adeguamento del Piano alle prescrizioni regionali e dell'implementazione delle N.T.A. e degli elaborati appartenenti alle serie "Zonizzazione del territorio comunale" e "Zonizzazione con l'individuazione dei comparti di intervento".

Nell'ottica dell'elaborazione di una strategia d'intervento a scala micro-urbana è opportuno fare riferimento ai documenti del P.R.G. che meglio esprimono i processi in atto nell'area del centro storico. Tali elaborati appartengono alla serie n°7 e sono:

- TAV. n° 7.1 - Centro storico, edifici vincolati o proposti per il vincolo;
- TAV. n° 7.5 - Centro storico, stato di conservazione degli edifici.

Il primo fornisce informazioni importanti riguardo alla tutela del patrimonio artistico e architettonico, mentre il secondo mira a fornire un giudizio qualitativo sullo stato di degrado degli edifici che costituiscono il centro storico. Questi elaborati, tuttavia, non rientrano tra quelli aggiornati nel 2006, in occasione dell'adeguamento del P.R.G.; si tratta infatti di carte appartenenti al Piano del 1997 che sono state incluse nel nuovo strumento di pianificazione senza subire alcuna variazione. Appare quindi opportuno effettuare una considerazione preliminare sull'affidabilità di tali elaborati. Se la TAV. n° 7.1 sottopone a vincolo determinate strutture, indipendentemente dal trascorrere del tempo, la TAV. n° 7.5 è da esso fortemente influenzata. L'avanzamento dello stato di degrado è intimamente connesso agli interventi di restauro e conservazione. Dal 1997 molti edifici del centro storico sono stati ristrutturati, ma molti altri sono rimasti in stato di totale abbandono. Ciò ha determinato rispettivamente il miglioramento e peggioramento dello stato conservativo; fenomeni che non possono in alcun modo essere rintracciati nella TAV. n° 7.5 del P.R.G. Per questo motivo si ritiene opportuno soffermarsi sull'elaborato che descrive gli edifici vincolati o proposti per il vincolo.

La TAV. n° 7.1 fornisce una visione d'insieme del centro storico, ponendo l'accento sulle emergenze storico-architettoniche e sulla loro distribuzione planimetrica. A corredo della carta tematica è presente una lista di sessantanove edifici, suddivisi in macrocategorie e sottocategorie in base alle singole vocazioni funzionali:

1. Architettura civile
 - Palazzi
 - Edifici e frantoi ipogei
2. Architettura militare
 - Castello, fortini e torri
3. Architettura religiosa
 - Chiese

Tale elenco, più vasto di quello individuato dalle leggi di tutela vigenti nel 1997, oltre all'architettura religiosa, civile e militare, include due dei tanti frantoi ipogei esistenti, gli unici potenzialmente fruibili quali "luoghi della memoria". Ciò significa che l'amministrazione comunale riconosce nei "luoghi della produzione" un importante valore storico-culturale, tale da rendere necessaria l'imposizione di un vincolo di conservazione.

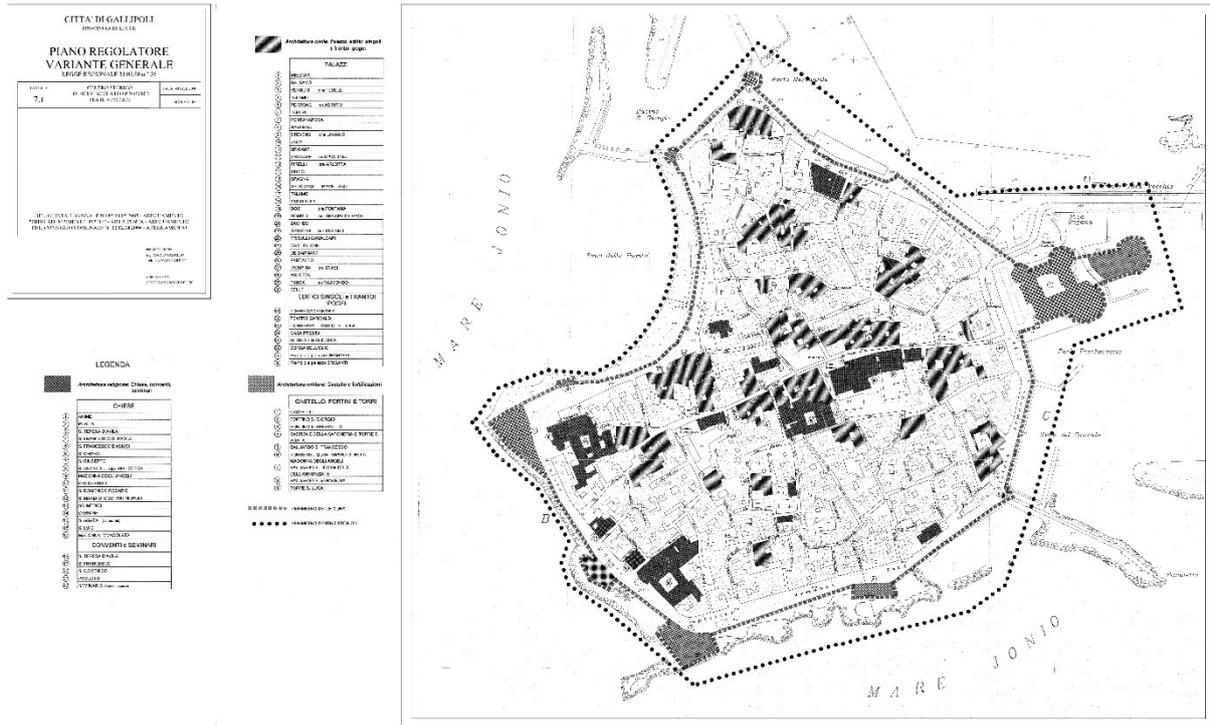


Figura 83 - Piano Regolatore Variante Generale (L.R. 31.05.80 n° 56) - TAV. 7.1 - Centro storico, edifici vincolati o proposti per il vincolo.



Figura 84 - Piano Regolatore Variante Generale (L.R. 31.05.80 n° 56) - TAV. 7.5 - Centro storico, stato di conservazione degli edifici.

Oltre ad un elenco di manufatti architettonici, la TAV. n° 7.1 del P.R.G. stabilisce con precisione il perimetro del centro storico di Gallipoli. Tale confine rimarca il tracciato delle antiche mura urbiche e include la Baia della Purità e la scogliera che circonda l'isola della città vecchia.

Il tessuto urbano della "città antica" è estremamente eterogeneo, costituito da una grande varietà di forme e stratificazioni. Le tipologie insediative maggiormente diffuse sono la casa a corte e il piccolo palazzo nobiliare, modelli architettonici che vengono declinati in forme differenti in base al ceto sociale e alla disponibilità economica di ciascun committente. In questo contesto frammentato e disomogeneo emergono gli edifici sui quali la TAV. n° 7.1 impone il vincolo. La loro distribuzione all'interno del centro storico non è casuale, la maggior parte dei palazzi e degli edifici religiosi si concentra lungo via De Pace, l'asse principale della viabilità. Qui sono situate le sedi del potere temporale e spirituale, rispettivamente il municipio e la Cattedrale di Sant'Agata.

La maggior parte degli edifici religiosi si concentra lungo un altro importante asse stradale, la riviera Sauro. Proteso a Sud-Ovest questo tratto strada panoramica presenta la più alta concentrazione di strutture difensive, oltre agli edifici religiosi. Alle chiese di San Francesco d'Assisi, della Madonna degli Angeli, del Crocifisso e di San Domenico si sommano i bastioni San Francesco e San Domenico e le torri Sant'Agata e del Quartararo.

Tra le emergenze architettoniche sottoposte a vincolo spicca il complesso del castello, costituito dalla roccaforte e il rivellino. Si tratta dell'elemento più imponente del centro storico, il cui stato di conservazione, nella TAV. n° 7.1 del P.R.G., è considerato "sufficiente". Dal 1997 in poi si è assistito ad un progressivo peggioramento dello stato di conservazione degli immobili, conseguenza dello stato di parziale abbandono delle strutture. Nel 2013 è stato eseguito un intervento di restauro sul castello, operando una completa riorganizzazione degli spazi antistanti. Il rivellino è stato escluso da tale operazione, pertanto il suo stato di conservazione è notevolmente peggiorato.



ARCHITETTURA CIVILE

ARCHITETTURA RELIGIOSA

PALAZZI

- 01. Melodia
- 02. Balsamo
- 03. Veneri (ora Fedele)
- 04. Talamo
- 05. Perrone (ex Astuto)
- 06. Tafuri
- 07. Fontanarosa
- 08. Ravenna
- 09. Stevens (ora Laviano)
- 10. Zacà
- 11. Briganti
- 12. Granafei (ex D'Acugna)
- 13. Pirelli (ora Arlotta)
- 14. Muzio
- 15. Spagna
- 16. De Tomasi - Piave - Sauli
- 17. Munitola
- 18. Doxi (ora Fontana)
- 19. Romito (ora Senape - De Pace)
- 20. Zacheo
- 21. Grumesi (ora Staiano)
- 22. Frisulli - Camaldari
- 23. Castiglione
- 24. De Barnart
- 25. Pantaleo
- 26. D'Ospina (ora Stasi)
- 27. Arlotta
- 28. Pasca (ex Rajmondo)
- 29. Bellè

CHIESE

- 48. Anime
- 49. Purità
- 50. S. Teresa d'Avila
- 51. S. Francesco di Paola
- 52. S. Francesco d'Assisi
- 53. S. Chiara
- 54. S. Giuseppe
- 55. S. Angelo (oggi Biblioteca civica)
- 56. Madonna degli Angeli
- 57. Crocefisso
- 58. S. Domenico Rosario
- 59. S. Maria di Costantinopoli
- 60. SS. Medici
- 61. Carmine
- 62. S. Agata (Cattedrale)
- 63. S. Luigi
- 64. Madonna Immacolata

CONVENTI E SEMINARI

- 65. S. Teresa d'Avila
- 66. S. Francesco
- 67. S. Domenico
- 68. Paolotti
- 69. Seminario (vecchia sede)

..... PERIMETRO DEL CENTRO STORICO

■■■■■ TRACCIATO DELLE FORTIFICAZIONI

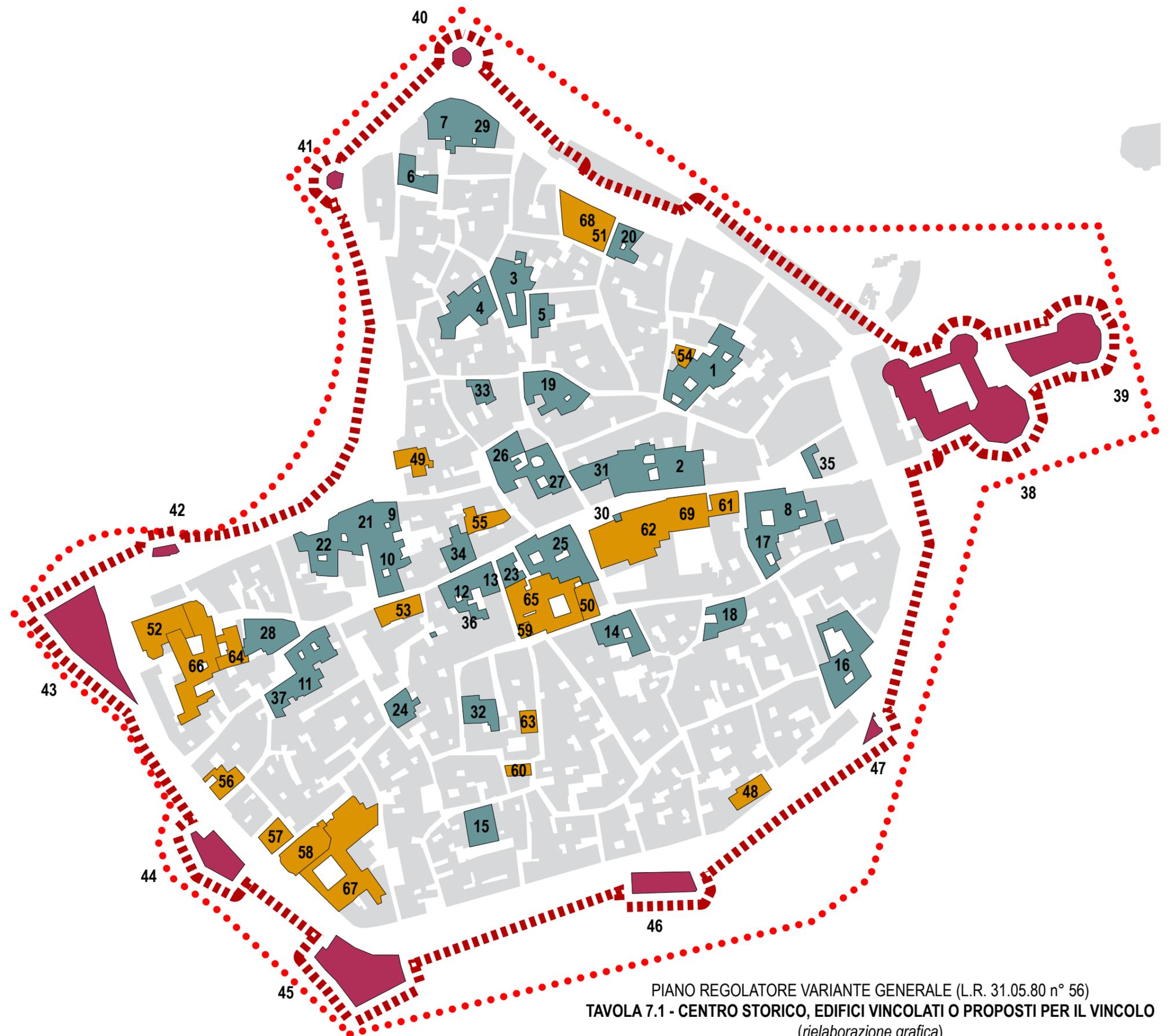
EDIFICI E FRANTOI IPOGEI

- 30. Torre Campanaria
- 31. Teatro Garibaldi
- 32. Conservatorio musicale S. Luigi
- 33. Casa Presta
- 34. Museo e Biblioteca
- 35. Borsa dell'Olio
- 36. Palazzo Granafei
- 37. Palazzo Briganti

ARCHITETTURA MILITARE

CASTELLO, FORTINI E TORRI

- 38. Castello
- 39. Rivellino
- 40. Fortino S. Giorgio
- 41. Fortino S. Benedetto
- 42. Torre S. Agata
- 43. Baluardo S. Francesco
- 44. Torre del Quartararo
- 45. Baluardo S. Domenico
- 46. Baluardo S. Vennardia
- 47. Torre S. Lucia



PIANO REGOLATORE VARIANTE GENERALE (L.R. 31.05.80 n° 56)
TAVOLA 7.1 - CENTRO STORICO, EDIFICI VINCOLATI O PROPOSTI PER IL VINCOLO
(rielaborazione grafica)



03 - QUADRO STRATEGICO

03.1 - ANALISI SWOT

L'Analisi SWOT è il principale strumento di pianificazione strategica a disposizione dei progettisti, si tratta di una metodologia che tiene conto dei punti di forza (*Strenght*), di debolezza (*Weakness*), delle opportunità (*Opportunity*) e delle minacce (*Threat*) di un determinato progetto. Tali aspetti vengono analizzati in forma tabellare, relazionandoli a specifiche tematiche sensibili.

Questo progetto di tesi propone di applicare più volte l'analisi SWOT, declinandola alla scala territoriale, locale e architettonica. In questo modo è possibile ottenere un quadro dettagliato dello stato di fatto, in cui emergono, sotto forma di giudizi qualitativi espressi in +/-, gli aspetti in grado di influenzare positivamente o negativamente il progetto. Per ciascuna tematica sensibile vengono quindi analizzati i punti di forza e di debolezza, le opportunità e le minacce, vengono indicati i riferimenti ai brani che trattano tale argomento, e viene espresso un giudizio qualitativo sul suo impatto sul territorio.

Dall'analisi SWOT è possibile trarre conclusioni accurate riguardo la compatibilità dell'intervento proposto e la sua capacità di integrarsi nel tessuto sociale ed economico oltre che urbano e architettonico.

L'Analisi SWOT è il principale strumento di pianificazione strategica a disposizione dei progettisti, si tratta di una metodologia che tiene conto dei punti di forza (*Strenght*), di debolezza (*Weakness*), delle opportunità (*Opportunity*) e delle minacce (*Threat*) di un determinato progetto. Tali aspetti vengono analizzati in forma tabellare, relazionandoli a specifiche tematiche sensibili.

Questo progetto di tesi propone di applicare più volte l'analisi SWOT, declinandola alla scala territoriale, locale e architettonica. In questo modo è possibile ottenere un quadro dettagliato dello stato di fatto, in cui emergono, sotto

forma di giudizi qualitativi espressi in +/-, gli aspetti in grado di influenzare positivamente o negativamente il progetto. Per ciascuna tematica sensibile vengono quindi analizzati i punti di forza e di debolezza, le opportunità e le minacce, vengono indicati i riferimenti ai brani che trattano tale argomento, e viene espresso un giudizio qualitativo sul suo impatto sul territorio.

Dall'analisi SWOT è possibile trarre conclusioni accurate riguardo la compatibilità dell'intervento proposto e la sua capacità di integrarsi nel tessuto sociale ed economico oltre che urbano e architettonico.

SWOT AMBITO RISTRETTO

	STRENGHT	WEAKNESS	OPPORTUNITY	THREAT
TURISMO	La fascia costiera ionica è una meta turistica molto ambita dai visitatori, tanto da portare la Provincia di Lecce a definirne un Sistema Turistico Locale che ha in Gallipoli il proprio punto nevralgico. La grande visibilità che Gallipoli ha consolidato negli anni ha acceso un riflettore sulla cultura locale.	Quello salentino è un turismo di massa, legato alla balneazione e quindi caratterizzato dalla stagionalità.	I comuni appartenenti al S.T.L. "Gallipoli e fascia costiera ionica" sono caratterizzati dall'offerta integrata di beni culturali, ambientali e di attrazioni turistiche. Lo svolgimento annuale della manifestazione La Notte della Taranta ha dato il via alla riscoperta della cultura locale.	Il turismo di massa non genera ricchezza e mina la vivibilità dei poli più grandi. Il Covid-19 ha messo in luce le problematiche di un turismo prettamente stagionale, gli operatori di questo settore, infatti, non possono in alcun modo privarsi degli introiti legati alla stagione estiva.
AMBIENTE	Nell'area dell'ambito ristretto sono presenti il Parco Naturale Regionale di Porto Selvaggio e Palude del Capitano e il Parco Naturale Regionale Isola di Sant'Andrea e litorale di Punta Pizzo. Nelle immediate vicinanze sono inoltre presenti l'Area Marina Protetta di Porto Cesareo e il Parco Naturale del Litorale di Ugento. La fruizione dei parchi naturali è agevolata dalla vicinanza agli stabilimenti balneari.	Malgrado l'esistenza di percorsi naturalistici non sono presenti attrezzature adeguate ad un turismo consapevole (pannelli informativi, indicazioni, aree attrezzate ecc.). Inoltre, questi luoghi non sono oggetto di una seria campagna promozionale. L'espansione incontrollata che ha caratterizzato gli ultimi decenni del secolo scorso ha causato la cementificazione delle periferie, specialmente nelle zone di villeggiatura come le marine di Nardò, Rivabella e Baia Verde.	Il P.P.T.R. fornisce direttive specifiche in materia di valorizzazione delle marine e contrasto alla cementificazione. Il P.P.T.R. promuove la riqualificazione dei paesaggi costieri e definisce le strategie d'intervento per ricucire il tessuto urbano, con l'intento di ridefinire i margini della città. Progetto Abitare al femminile, finalizzato all'adozione di una best practice nazionale finalizzata a favorire il coinvolgimento attivo delle donne nei processi di pianificazione della città.	La fruizione incontrollata delle aree protette minaccia l'integrità dell'ecosistema e delle specie di interesse conservazionistico.
SERVIZI AL CITTADINO	ISTRUZIONE: nei comuni dell'ambito ristretto sono presenti scuole di ogni ordine e grado. CULTURA: il turismo balneare ha dato nuova visibilità alle tradizioni contadine, riscoprendo i luoghi della cultura che fino a pochi decenni fa erano ancora poco conosciuti. Il legame con la terra ha portato alla creazione di attività inerenti alla tutela dell'ambiente e del paesaggio. SERVIZI FINANZIARI: nei comuni dell'ambito ristretto sono presenti filiali di tutti i maggiori istituti di credito. PROFESSIONISTI: il territorio offre tutti i servizi professionali, con maggiore efficienza nei comuni più popolosi. ATTIVITÀ RICETTIVE: sono presenti attività ricettive in tutti i comuni dell'ambito ristretto, con modalità declinate in base alle specifiche richieste dei fruitori. Particolarmente sviluppato è il settore gastronomico, sia nel campo dell' <i>hotellerie</i> che in quello della ristorazione. COMMERCIO: comuni come Gallipoli e Casarano hanno un'economia basata sul commercio, prevalentemente nel settore dell'abbigliamento. La più larga fetta del settore terziario è costituita dalle piccole attività a gestione familiare, questo agevola il commercio di prodotti dell'artigianato locale. ATTIVITÀ PRODUTTIVE: oltre che a Casarano, nei vicini comuni di Matino e Galatina sono presenti importanti indotti produttivi, che abbattano le problematiche legate alla gestione logistica dei prodotti e ne agevolano il commercio. TERZO SETTORE: l'associazionismo è molto sviluppato nei comuni dell'ambito ristretto, specialmente nel campo della tutela dei lavoratori. Sono presenti tutte le maggiori sigle sindacali e un gran numero di associazioni di volontariato che operano nel campo dell'assistenza e della ricerca.	Nei comuni più piccoli si concentra un numero minore di servizi rispetto a quelli più popolosi (Nardo, Gallipoli e Casarano). CULTURA: i luoghi della cultura contadina e le torri costiere sono in gran parte inaccessibili, versano in cattivo stato di conservazione e non hanno una chiara proprietà, pubblica o privata che sia. L'attività degli enti che, come il FAI, si occupano di tutela ambientale è molto ridotta. ATTIVITÀ RICETTIVE: l'offerta di servizi è frammentaria, con tante strutture di piccole dimensioni e poche attività in grado di rispondere alle necessità di un gran numero di fruitori. ATTIVITÀ PRODUTTIVE: gli indotti presenti nei comuni vicini all'ambito ristretto hanno inquinato molto nel corso degli ultimi decenni. Ancora oggi si registrano spesso degli sversamenti in mare legati al traffico marittimo e allo smaltimento di fluidi gestito in maniera inadeguata e, talvolta, criminosa. TERZO SETTORE: le associazioni che operano nel campo della promozione e tutela territoriale sono poche e hanno risorse limitate. Le associazioni culturali operano a livello comunale e pertanto non creano una rete virtuosa in grado di catalizzare l'attenzione del grande pubblico.	L'obbligo di spostarsi fuori comune, sommato ad una generale inefficienza dei trasporti, genera quotidianamente disagi per chiunque debba fruire di servizi che non sono erogati dal comune di residenza. CULTURA: la mancanza di un'attività di tutela ha causato un generale abbandono di gran parte dei siti legati alla tradizione contadina, compromettendo quindi il processo di valorizzazione del territorio. ATTIVITÀ RICETTIVE: la mancanza di strutture ricettive capaci di accogliere un gran numero di turisti ha portato alla crescita dell'abusivismo. COMMERCIO: il Covid-19 ha messo in luce le criticità delle attività commerciali, queste non possono in alcun modo privarsi degli introiti legati alla stagione estiva e alle festività. ATTIVITÀ PRODUTTIVE: le conseguenze dell'inquinamento causato dagli stabilimenti produttivi sono ancora oggi visibili sulle coste e nelle campagne salentine. Questa situazione, seppur in misura progressivamente minore, si protrarrà ancora per molto tempo. TERZO SETTORE: l'attenzione delle associazioni culturali e di promozione del territorio verte esclusivamente attorno alla cultura del mare, escludendo di fatto i territori dell'entroterra salentino.	



SWOT AMBITO RISTRETTO

	STRENGTH	WEAKNESS	OPPORTUNITY	THREAT
DEMOGRAFIA	<p>Andamento demografico costante, con Nardò e Alezio in lieve crescita nel periodo compreso tra il 2001 e il 2019. L'incidenza della popolazione attiva (età compresa tra i 15 e i 64 anni) all'interno dei comuni dell'ambito ristretto è di superiore al 60%.</p>	<p>La variazione assoluta della popolazione registrata negli ultimi quattro anni è di segno prevalentemente negativo, questo indica una fase calante della curva demografica. L'incidenza della popolazione con età maggiore di 65 anni è molto superiore a quella della popolazione di età compresa tra i 0 e 15 anni.</p>		<p>Il rapporto 2 a 1 che lega la popolazione anziana e giovani indica un progressivo invecchiamento della popolazione e, di conseguenza, un inevitabile calo demografico. Attualmente, nell'ambito ristretto, l'età media è di 45,5 anni, la media italiana è di 44,9 anni.</p>
SANITÀ	<p>Gallipoli e Casarano sono dotati di una struttura ospedaliera, a Nardò è attivo un presidio territoriale di assistenza e un centro <i>drive-through</i> per i tamponi Covid-19. In tutti i comuni dell'ambito ristretto è garantito il Servizio di Continuità Assistenziale. La riorganizzazione dei poli ospedalieri conseguente all'emergenza sanitaria ha potenziato i servizi preesistenti</p>	<p>Graduale riduzione dei servizi offerti dagli ospedali di Nardò e Casarano.</p>	<p>Fruizione integrata delle strutture ospedaliere appartenenti ai D.S.S. di Gallipoli, Nardò, Galatina e Casarano. Riattivazione parziale delle strutture sanitarie dismesse in risposta all'emergenza Covid-19.</p>	<p>Mancanza di una politica di gestione delle strutture ospedaliere una volta superata l'emergenza sanitaria.</p>
MOBILITÀ	<p>La SS101 e la SS274 collegano direttamente i comuni di Gallipoli, Nardò, Sannicola e Taviano. La SP361 parte da Gallipoli e passa da Alezio. Le linee ferroviarie Gallipoli-Casarano e Zollino-Gallipoli collegano tutti i comuni dell'ambito ristretto, inoltre il P.P.T.R. le classifica come "ferrovie di valenza paesaggistica". Maglia viaria secondaria (strade provinciali) molto fitta e viabilità ferroviaria estremamente capillare.</p>	<p>Assenza di servizi pubblici di collegamento agli aeroporti di pugliesi e di una fitta rete viaria ad alta percorrenza. Presenza di vettori ferroviari obsoleti e inquinanti. Il servizio stagionale di navette conta di poche vetture, puntualmente sovraffollate a causa degli elevati tempi di attesa.</p>	<p>Il P.P.T.R. incentiva l'impiego di mezzi pubblici e promuove la mobilità sostenibile, specialmente in riferimento al progetto <i>Cyronmed</i>, "La rete ciclabile del Mediterraneo - Itinerari pugliesi". Attivazione del servizio Salentoibus di navetta per la stagione estiva.</p>	<p>Le carenze dei servizi pubblici spingono gli utenti a impiegare mezzi propri o servizi N.C.C. con inevitabili ripercussioni sull'immagine turistica del territorio. Altissima concentrazione di passaggi a livello per chilometro, gran numero di intersezioni tra la viabilità carrabile e quella ferroviaria.</p>



SWOT AMBITO GALLIPOLI

	STRENGTH	WEAKNESS	OPPORTUNITY	THREAT
TURISMO	Gallipoli è la meta turistica più popolare della penisola salentina, le principali attrazioni sono le località balneari e le discoteche. La grande consistenza dei flussi turistici ha fatto di Gallipoli una tappa irrinunciabile di qualsiasi itinerario turistico.	Il turismo di massa verte attorno alla balneazione e all'intrattenimento, la cultura del posto e le tradizioni locali hanno un ruolo secondario nell'offerta di servizi legati al turismo.	Negli ultimi anni lo svolgimento di eventi quali Premio Barocco e Battiti Live ha dato il via alla riscoperta della cultura locale.	Il turismo incontrollato ha causato e causa tutt'ora gravi danni alla città di Gallipoli. L'abusivismo, la speculazione edilizia, l'inquinamento dei mari sono solo alcuni dei danni causati da un fenomeno così di massa.
AMBIENTE	A Gallipoli è presente il Parco Naturale Regionale Isola di Sant'Andrea e litorale di Punta Pizzo. A Gallipoli e all'alto Salento ionico sono state tributate le 5 vele di Legambiente per le località turistiche attente alla sostenibilità ambientale.	La mobilità pubblica e ciclopedonale non è adeguatamente incentivata, sono presenti poche corse di autobus e treni e non è presente una pista ciclabile, fatta eccezione per il tratto del Lungomare Galilei.	I riconoscimenti di Legambiente spingono la città in direzione di un turismo più attento all'ambiente.	Il turismo sconsiderato compromette la pulizia dei mari e delle spiagge, la qualità dell'aria e la sopravvivenza delle specie di interesse conservazionistico presenti nel parco naturale.
DEMOGRAFIA	Negli ultimi dieci anni l'andamento demografico di Gallipoli si è dimostrato pressoché costante, con una leggera flessione nell'ultimo lustro. Il 64,5% degli abitanti di Gallipoli fa parte della popolazione attiva, con un'età compresa tra i 15 e i 64 anni. La popolazione attiva è quella maggiormente interessata alla sostenibilità ambientale e alla mobilità dolce.	Gallipoli è tra i comuni con la maggiore densità demografica della provincia di Lecce. Si registra un graduale invecchiamento della popolazione, che attualmente ha un'età media di circa 45,9 anni, ben oltre la media nazionale (44,9).		Il graduale invecchiamento della popolazione ha innescato la fase calante della curva demografica. Attualmente il rapporto tra giovani (0-14 anni) e anziani (>64 anni) è di 0,5 vale a dire un giovane ogni due anziani.
SANITÀ	È presente un ospedale e il servizio di continuità assistenziale. Gallipoli è a capo del relativo Distretto Socio-Sanitario dell'ASL di Lecce. Sul territorio comunale sono presenti due ambulatori privati, un laboratorio di analisi e un centro di radiologia	In occasione dell'emergenza sanitaria di Covid-19 non sono state attivate postazioni per l'effettuazione di tamponi. Sono assenti anche le case di cura, le strutture psichiatriche e i centri di riabilitazione FKT.	La conversione in ospedali Covid del Santa Caterina Novella di Galatina e del nuovo DEA di Lecce ha decongestionato l'ospedale di Gallipoli, consentendogli di erogare regolarmente i propri servizi.	Nel corso degli anni la politica di accentramento dell'offerta sanitaria ha ridimensionato la struttura ospedaliera privandola alcuni servizi fondamentali come il reparto maternità.
SERVIZI AL CITTADINO	ISTRUZIONE: sono presenti scuole di ogni ordine e grado. CULTURA: sono presenti importanti contenitori culturali come il museo diocesano, il museo municipale e il museo del Castello. SERVIZI FINANZIARI: sono presenti filiali di tutti i maggiori istituti di credito. PROFESSIONISTI: sono presenti tutti i servizi professionali. SPORT: sono presenti un gran numero di circoli ricreativi, uno stadio comunale e una sezione della Lega Navale Italiana. ATTIVITÀ RICETTIVE: sono presenti hotel, B&B e un gran numero attività legate alla ristorazione. COMMERCIO: piccole attività a gestione familiare, fattore agevola il commercio di prodotti dell'artigianato locale. TERZO SETTORE: l'associazionismo è molto sviluppato, specialmente nel campo della tutela dei lavoratori. Sono presenti tutte le maggiori sigle sindacali e associazioni che operano nel campo dell'assistenza e della ricerca.	CULTURA: i luoghi della cultura contadina e le torri costiere sono in gran parte inaccessibili, versano in cattivo stato di conservazione e non hanno una chiara proprietà, pubblica o privata che sia. ATTIVITÀ RICETTIVE: l'offerta di servizi è frammentaria, con tante strutture di piccole dimensioni e poche attività in grado di rispondere alle necessità di un gran numero di fruitori. TERZO SETTORE: le associazioni che operano nel campo della promozione e tutela territoriale sono poche e hanno risorse limitate. Le associazioni culturali non creano una rete virtuosa in grado di catalizzare l'attenzione del grande pubblico.		CULTURA: la mancanza di un'attività di tutela ha causato un generale abbandono di gran parte dei siti legati alla tradizione contadina, compromettendo quindi il processo di valorizzazione del territorio. ATTIVITÀ RICETTIVE: la mancanza di strutture ricettive capaci di accogliere un gran numero di turisti ha portato alla crescita dell'abusivismo. COMMERCIO: il Covid-19 ha messo in luce le criticità delle attività commerciali, queste non possono in alcun modo privarsi degli introiti legati alla stagione estiva e alle festività. TERZO SETTORE: l'attenzione delle associazioni maggiormente presenti sul territorio verte attorno alla tutela dei lavoratori, trascurando la promozione della cultura locale e la tutela del patrimonio artistico e naturalistico.
MOBILITÀ	La SS101 e la SS274 collegano direttamente Gallipoli a Lecce e Santa Maria di Leuca. La SP361 parte da Gallipoli consente l'attraversamento trasversale della penisola salentina. Le linee ferroviarie Gallipoli-Casarano e Zollino-Gallipoli sono classificate dal P.P.T.R. come "ferrovie di valenza paesaggistica".	Presenza di vettori ferroviari obsoleti e inquinanti. Il servizio stagionale di navette conta di poche vetture, puntualmente sovraffollate a causa degli elevati tempi di attesa.	Sono attualmente in funzione quattro delle cinque stazioni ferroviarie di Gallipoli gestite da F.S.E. Distribuite su tutto il territorio comunale, fungono da connessione tra il centro città e le periferie.	Le carenze dei servizi pubblici spingono gli utenti a impiegare mezzi propri o servizi N.C.C. con inevitabili ripercussioni sull'ambiente e sulla viabilità.



03.2 - CONFRONTO CON GLI ESPERTI

Allo scopo di reperire informazioni di corredo al quadro competitivo, in merito al valore socioculturale dei temi trattati, è stata elaborata un'intervista semi-strutturata da sottoporre a esperti che operano sul territorio.

Malgrado la modalità migliore per effettuare un'intervista sia quella del colloquio orale, l'emergenza sanitaria e le limitazioni agli spostamenti hanno impedito tale pratica, pertanto si è deciso di contattare telefonicamente ciascun potenziale intervistato per spiegare le ragioni dell'intervista e verificare la disponibilità a rispondere a poche brevi domande che, in caso di risposta affermativa, gli sarebbero state inviate per e-mail.

Allo scopo di personalizzare, per quanto possibile, l'intervista sono state elaborate tre differenti tipologie, con quesiti differenziati in base all'ambito in cui opera ciascun intervistato:

TIPOLOGIA A - AMMINISTRATORI LOCALI

1. Quando ha avuto inizio il Suo mandato, qual era il ruolo di Gallipoli nell'**ambito turistico territoriale**?
2. In che modo l'amministrazione comunale ha contribuito al **rilancio dell'immagine pubblica** della città?
3. Quali sono i principali **attrattori turistici** della città?
4. Che ruolo ha il **castello** nel processo di promozione del territorio?
5. Qual è il ruolo culturale del **castello** per i cittadini di Gallipoli? Viene percepito come parte integrante del tessuto urbano e sociale o come entità del tutto estranea?
6. Che ruolo ha il **rivellino** nel processo di promozione del territorio?
7. Qual è il ruolo culturale del **rivellino** per i cittadini di Gallipoli? Viene percepito come parte integrante del tessuto urbano e sociale o come entità del tutto estranea?
8. Quali sono le **potenzialità** offerte da questo bene?
9. Secondo Lei, è consigliabile l'inserimento di **nuove funzioni** all'interno del rivellino? Se sì, di che genere?
10. Quali strategie ha adottato il Comune di Gallipoli in materia di **mobilità sostenibile e trasporto pubblico**?
11. Quali strategie ha intenzione di adottare il Comune di Gallipoli in materia di **mobilità sostenibile e trasporto pubblico**?
12. Secondo Lei, quali sono attualmente le maggiori **criticità** della viabilità di Gallipoli?
13. Secondo Lei, è consigliabile **investire** nella mobilità sostenibile e nel trasporto pubblico?
14. Secondo Lei, **investire** nella mobilità sostenibile e nel trasporto pubblico porterebbe alla risoluzione, anche parziale, delle criticità precedentemente individuate? Se sì, in che misura?

TIPOLOGIA B - OPERATORI CULTURALI

1. Nell'ambito della Sua attività professionale, qual è l'importanza del ruolo di catalizzatore turistico e culturale di Gallipoli?
2. In che modo la Sua attività professionale risente **dell'immagine pubblica** della città di Gallipoli?
3. Quali sono i principali **attrattori turistici** della città?
4. Che ruolo ha il **castello** nel processo di promozione del territorio?

5. Qual è il ruolo culturale del **castello** per i cittadini di Gallipoli? Viene percepito come parte integrante del tessuto urbano e sociale o come entità del tutto estranea?
6. Che ruolo ha il **rivellino** nel processo di promozione del territorio?
7. Qual è il ruolo culturale del **rivellino** per i cittadini di Gallipoli? Viene percepito come parte integrante del tessuto urbano e sociale o come entità del tutto estranea?
8. Quali sono le **potenzialità** offerte da questo bene?
9. Secondo Lei, è consigliabile l'inserimento di **nuove funzioni** all'interno del rivellino? Se sì, di che genere?
10. Quali strategie ha adottato il Comune di Gallipoli in materia di **mobilità sostenibile**?
11. Quali strategie ha adottato il Comune di Gallipoli in materia di **trasporti pubblici**?
12. Secondo Lei, quali sono attualmente le maggiori **criticità** della viabilità di Gallipoli?
13. Secondo Lei, è consigliabile **investire** nella mobilità sostenibile e nel trasporto pubblico?
14. Secondo Lei, investire nella mobilità sostenibile e nel **trasporto pubblico** porterebbe alla risoluzione, anche parziale, delle criticità precedentemente individuate? Se sì, in che misura?

TIPOLOGIA C - OPERATORI ECONOMICI

1. Qual è la Sua **attività professionale**?
2. Qual è l'**impatto** del turismo nell'ambito della Sua attività professionale?
3. Quali sono i principali **attrattori turistici** della città?
4. Che ruolo ha il **castello** nel processo di promozione del territorio?
5. Qual è il ruolo culturale del **castello** per i cittadini di Gallipoli? Viene percepito come parte integrante del tessuto urbano e sociale o come entità del tutto estranea?
6. Che ruolo ha il **rivellino** nel processo di promozione del territorio?
7. Qual è il ruolo culturale del **rivellino** per i cittadini di Gallipoli? Viene percepito come parte integrante del tessuto urbano e sociale o come entità del tutto estranea?
8. Quali sono le **potenzialità** offerte da questo bene?
9. Secondo Lei, è consigliabile l'inserimento di **nuove funzioni** all'interno del rivellino? Se sì, di che genere?
10. Quali strategie ha adottato il Comune di Gallipoli in materia di **mobilità sostenibile**?
11. Quali strategie ha adottato il Comune di Gallipoli in materia di **trasporti pubblici**?
12. Secondo Lei, quali sono attualmente le maggiori **criticità** della viabilità di Gallipoli?
13. Secondo Lei, è consigliabile **investire** nella mobilità sostenibile e nel trasporto pubblico?
14. Secondo Lei, **investire** nella mobilità sostenibile e nel trasporto pubblico porterebbe alla risoluzione, anche parziale, delle criticità precedentemente individuate? Se sì, in che misura?

Sono stati quindi contattati i membri dell'ufficio tecnico, dei lavori pubblici e del demanio e patrimonio, i responsabili dei principali operatori culturali, come il museo diocesano, il museo del castello, la pro loco e il museo civico, le associazioni culturali, i ricercatori, l'associazione dei commercianti, la Lega Navale Italiana e imprenditori locali.

Malgrado la maggior parte dei potenziali intervistati si sia dimostrata disponibile a compilare il questionario, solo in due lo hanno fatto: la dott.ssa Aurora Quarta, archeologa e ricercatrice, e la sig.ra Lucia Fiammata, presidente della Pro Loco. Le ragioni di tale mancanza di interesse sono comprensibilmente legate alla riduzione di personale all'interno degli uffici pubblici, alla parziale chiusura delle attività commerciali e alla drastica riduzione dei flussi turistici. I disagi dovuti alla pandemia non hanno risparmiato nessuno dei settori precedentemente elencati, generando un complessivo affaticamento delle attività lavorative e l'intasamento delle strutture pubbliche.

Per l'elaborazione di un quadro socioculturale completo e articolato è necessario intervistare un numero sufficientemente elevato di soggetti, rappresentativi del tessuto economico e culturale della società. Potendo fare affidamento sulle due sole interviste gentilmente concesse dalla dott.ssa Quarta e dalla sig.ra Fiammata non si ha quindi a disposizione materiale sufficiente per tale indagine. Ciononostante, è possibile comparare le testimonianze raccolte e effettuare delle considerazioni generali.

Il campo in cui operano entrambi i soggetti intervistati è quello della cultura locale, con una vocazione accademica nel caso della dott.ssa Quarta e promozionale per la sig.ra Fiammata. Si tratta di figure professionali nettamente distinte, accomunate dalla stabile permanenza all'interno del panorama culturale gallipolino. Ciò che emerge confrontando le due testimonianze è una netta predominanza della vocazione turistica su quella di catalizzatore culturale. Ciò emerge nettamente dalla risposta della dott.ssa Quarta alla domanda n°3:

“Ciò che attrae attualmente il turista che si reca a Gallipoli è la spiaggia, il mare, e tutto ciò che è legato ad essi: si tratta essenzialmente di un turismo di massa, con un target relativamente basso. Il turismo culturale non è stato mai seriamente promosso, nonostante l'esistenza di diversi musei e contenitori di un certo rilievo.”

Tale affermazione trova riscontro nelle parole della sig.ra Fiammata che, alla stessa domanda, elenca come principali attrattori il mare cristallino, le opportunità di intrattenimento e le bellezze naturalistiche. La presidente della Pro Loco cita inoltre un tema estremamente importante per le prospettive di sviluppo economico e culturale di Gallipoli: la stagionalizzazione del turismo. È questo un tema ampiamente trattato nel corso di questo lavoro di tesi, considerato ormai una priorità assoluta. La chiave per giungere a tale obiettivo, secondo Lucia Fiammata, risiede nelle bellezze artistico-architettoniche e nelle tradizioni, “il principale indicatore dell'identità di un territorio”.

In merito al ruolo del castello emerge una sostanziale marginalità come attrattore turistico. Ciononostante, la recente riorganizzazione del percorso museale e gli eventi promossi dall'ente gestore hanno portato, negli ultimi anni, ad una graduale riscoperta del bene da parte dei residenti e dei turisti. Il rapporto che lega il castello a Gallipoli e ai gallipolini è molto forte, le grandi dimensioni della struttura e la posizione baricentrica rispetto al centro urbano lo rendono un importante punto di riferimento.

Per quanto concerne la struttura del rivellino entrambe le testimonianze raccolte concordano nell'affermare che si tratti di una parte fondamentale del tessuto urbano, oltre che della storia di Gallipoli. La popolazione è da sempre legata a questo bene, che viene ancora oggi percepito come parte fondamentale della città. Le vicende che hanno portato alla chiusura dell'Arena Rivellino e al graduale abbandono dell'immobile sono una ferita aperta per la popolazione residente, che ritiene di essere stata privata di un bene irrinunciabile, uno spazio informale e dinamico che fino agli anni Sessanta ha animato le estati di Gallipoli.

INTERVISTA N°1
AURORA QUARTA - ARCHEOLOGA

INTERVISTA N°2
MARIA FIAMMATA - PRESIDENTE DELLA PRO LOCO

CULTURA	<ul style="list-style-type: none"> • Irrilevanza di Gallipoli come catalizzatore culturale; • Immagine pubblica legata al turismo di massa; • Potenziale inespresso dei contenitori culturali. 	<ul style="list-style-type: none"> • Immagine pubblica legata al turismo; • I principali attrattori culturali sono le bellezze architettoniche.
TURISMO	<ul style="list-style-type: none"> • Turismo di massa legato all'intrattenimento e allo svago; • Mancata promozione del turismo culturale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Turismo legato all'intrattenimento e allo svago; • Offerta turistica differenziata per ogni fascia d'età con bellezze naturalistiche, emergenze artistiche e architettoniche e tradizioni culinarie; • Necessità di destagionalizzare il turismo.
CASTELLO	<ul style="list-style-type: none"> • Struttura non particolarmente attrattiva; • Alta considerazione del bene da parte della popolazione; • Elemento fondamentale dell'apparato culturale della città. 	<ul style="list-style-type: none"> • I turisti sono attratti dalle mostre e gli eventi che vengono ospitati nel castello; • La struttura non viene percepita come totalmente estranea al tessuto urbano ma non ne è parte integrante.
RIVELLINO	<ul style="list-style-type: none"> • Porzione fondamentale del castello; • Pessimo stato conservativo; • Nel secolo scorso è stato impiegato come cinema all'aperto; • La popolazione è molto legata al bene; • Struttura di grandi dimensioni situata nel centro città; • Opportunità di rifunzionalizzare la struttura ricollegandola idealmente al castello; • Opportunità di ripristinare la vecchia funzione di cinema all'aperto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Struttura percepita come grande vuoto urbano, testimonianza di una storia molto antica e distante; • La popolazione avverte la mancanza del cinema all'aperto, l'Arena Rivellino; • La storia del castello e del rivellino fa parte dei programmi di studio nella scuola Primaria; • Struttura versatile, adatta ad ospitare un gran numero di diverse attività (cinema all'aperto, laboratori, mostre ecc.); • Necessità di restituire dignità ad un edificio di grande valore storico e architettonico.
MOBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Mancanza di gestione del traffico nel periodo estivo; • In materia di mobilità sostenibile l'Amministrazione comunale ha istituito una Z.T.L. nella città vecchia; • Istituzione di aree parcheggio ai margini del centro abitato; • Necessità di investire in materia di sostenibilità ambientale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Istituzione di una Z.T.L. nel centro storico; • Individuazione di specifiche aree parcheggio fuori città; • Assenza di navette di collegamento tra le aree parcheggio e il centro; • Sistematica assenza di parcheggi nel centro città; • Aree camping e divieto di transito a camper e roulotte; • Creazione di un terminal degli autobus vicino al cimitero; • Attivazione di un servizio di navetta nel periodo estivo; • Non viene incentivato l'impiego dei mezzi pubblici; • Necessità di investire in materia di sostenibilità ambientale; • Investire nella mobilità sostenibile per risolvere i problemi di gestione del traffico veicolare.

Figura 85 - Tabella riassuntiva dei temi emergenti derivanti dalle interviste semi-strutturate agli esperti. In grassetto i punti di convergenza delle due testimonianze.

Dalle interviste (*allegati A e B*) emerge una radicale insoddisfazione in merito alla gestione del Rivellino, che oggi è chiuso al pubblico e versa in un pessimo stato di conservazione. Alla domanda su quali siano le potenzialità e le opportunità di recupero di questo bene entrambe le esperte si sono dichiarate favorevoli ad una completa rifunzionalizzazione mirata all'istituzione di un contenitore culturale autonomo, indipendente dalla struttura museale del castello. La prospettiva che più di tutte si confà alla struttura è quella di uno spazio informale, in grado di ospitare una moltitudine di attività differenti: cinema all'aperto, laboratori artistici e attività culturali.

Il secondo blocco di domande verte attorno al tema della mobilità sostenibile e alla viabilità. Dalla comparazione delle interviste emerge una grande criticità: la mancata gestione del traffico e la conseguente assenza di parcheggi. Le motivazioni di tale fenomeno sono da rintracciare nell'assenza di un progetto organico che incentivi l'impiego di autobus e navette, per decongestionare il traffico è necessario disporre di un ampio ventaglio di valide alternative all'utilizzo dei mezzi propri. A Gallipoli ciò non avviene, non sono infatti presenti piste ciclabili (fatta eccezione per un breve tratto del lungomare Galilei), gli autobus urbani sono inadeguati ed effettuano un numero molto limitato di corse, i treni che giungono e partono da Gallipoli sono obsoleti e le stazioni ferroviarie versano in stato di totale abbandono.

Tuttavia, malgrado le carenze del sistema di mobilità siano chiare e conclamate, si riconosce che nel corso degli ultimi anni l'amministrazione comunale abbia iniziato a porre rimedio. Sono state istituite delle Z.T.L. nel centro storico e nella Baia Verde, le aree parcheggio preesistenti sono state implementate con l'aggiunta un terminal per gli autobus nei pressi del cimitero ed è stato avviato il servizio di *bike-sharing* nelle principali piazze della città.

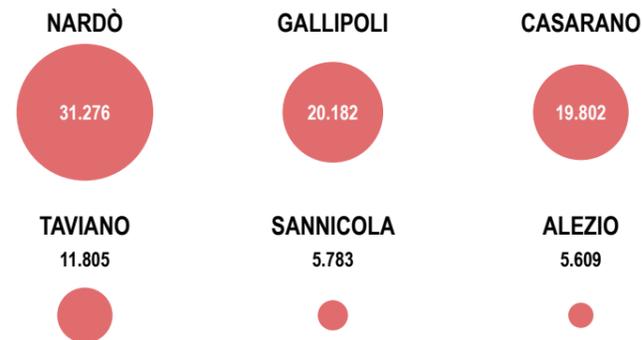
All'ultima domanda, riguardante l'opportunità di investire nella mobilità sostenibile, sia la dott.ssa Quarta che la sig.ra Fiammata hanno contrapposto la necessità di intervenire in tal senso allo scopo di conferire organicità agli interventi già avviati. In caso contrario si ritiene che tali progetti non siano sufficienti per risolvere definitivamente i cronici problemi di mobilità.

COMUNI APPARTENENTI ALL'AMBITO RISTRETTO

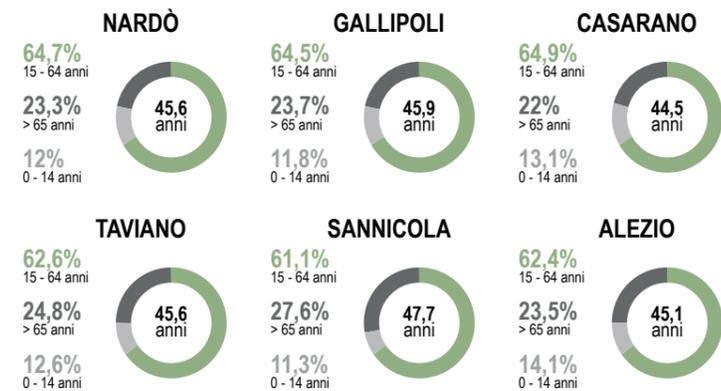


STATISTICHE DEMOGRAFICHE

POPOLAZIONE (n° di abitanti - fonte: tuttitalia.it)



STRUTTURA DELLA POPOLAZIONE (fonte: tuttitalia.it)



AMBITO PUBBLICO SALUTE E SANITÀ



SPORT E TEMPO LIBERO



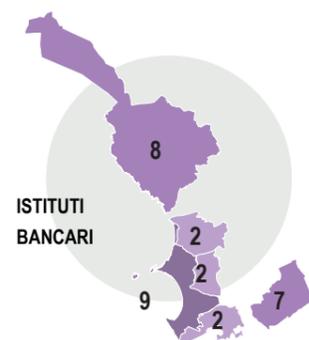
ISTRUZIONE



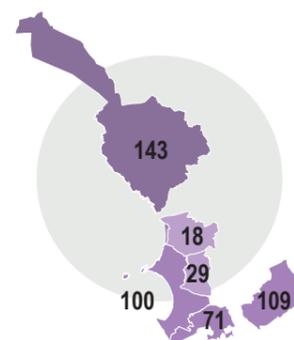
CULTURA



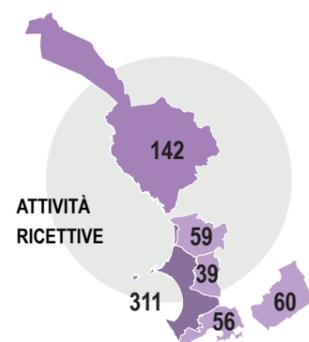
AMBITO PRIVATO SERVIZI FINANZIARI



PROFESSIONISTI



TURISMO



COMMERCianti



TABELLA RIEPILOGATIVA DELLE LEVE PROGETTUALI E DEGLI INTERVENTI PROPOSTI

	AMBITO MACRO-URBANO	AMBITO MICRO-URBANO	AMBITO DELL'INTORNO
MOBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> Creazione di un sistema di mobilità dolce; Ampliamento della ZTL; Incentivare l'impiego dei mezzi pubblici e la pedonalità; Costruzione di una pista ciclabile estesa su tutto il territorio comunale; Creazione di una metropolitana di superficie a partire dalle stazioni ferroviarie esistenti; Ampliamento della ZTL; Pedonalizzazione di corso Roma. 	<ul style="list-style-type: none"> Intervento di rifunzionalizzazione del rivellino dovuto alla posizione baricentrica rispetto al centro urbano e al facile raggiungimento dello stesso, sia in auto che a piedi; Collegamento diretto del rivellino alla stazione "Porto" della metropolitana attraverso piazza della Dogana e il sottopasso del ponte seicentesco. 	<ul style="list-style-type: none"> Inserimento di biglietterie <i>drive-in</i> prossimità delle stazioni ferroviarie; Installazione di fermate per gli autobus sui principali assi viari; Inserimento della segnaletica essenziale e di pannelli informativi all'interno delle stazioni ferroviarie; Creazione di aree ristoro e zone di sosta lungo il tracciato della pista ciclabile.
CULTURA	<ul style="list-style-type: none"> Inserimento di moduli informativi nei principali nodi della viabilità urbana; Conversione delle stazioni ferroviarie in catalizzatori sociali, economici e culturali. 	Creazione di un centro polifunzionale all'interno del rivellino, struttura dal carattere prettamente informale, destinata ad ospitare rappresentazioni teatrali, proiezioni cinematografiche, attività laboratoriali, esposizioni ed eventi.	Creazione di strutture modulari ispirate alla tradizione locale, destinate alla promozione del territorio e ad ospitare piccole attività ricettive (punti informativi, biglietterie, commercio di prodotti locali ecc.)
SERVIZI	<ul style="list-style-type: none"> Creazione di aree parcheggio; Trasformazione delle stazioni ferroviarie in poli multifunzionali; Potenziamento del servizio di <i>bike-sharing</i>; Installazione di colonnine per la ricarica delle auto elettriche; Potenziamento del servizio di navetta e degli autobus urbani; Inserimento di parcheggi riservati alle donne in gravidanza; Installazione di colonnine per la ricarica delle auto elettriche; Creazione di nodi funzionali in corrispondenza dei principali snodi della viabilità pedonale e carrabile. 	Creazione di un contenitore culturale autonomo in grado di ospitare funzioni accessorie a quelle attualmente offerte dal castello; una struttura informale, estremamente versatile e accessibile a tutta la popolazione.	<ul style="list-style-type: none"> Inserimento dei servizi essenziali e di nuove attività nelle stazioni ferroviarie; Creazione di moduli informativi, i "moduli totem"; Creazione di moduli atti ad ospitare attività commerciali e ricettive, i "moduli micro-attività"; Installazione di moduli destinati al commercio, alla ristorazione, all'artigianato, all'orientamento e al volontariato lungo corso Roma e nei principali nodi della viabilità di Gallipoli.
CONNESSIONI	Connessione tra il centro città e le periferie per mezzo di un sistema di mobilità sostenibile e una rete di nodi multifunzionali estesa su tutto il territorio comunale.	Connessione ideale tra il castello e il rivellino, strutture amministrativamente separate che lavorano a stretto contatto, con un rapporto di complementarità funzionale.	Installazione di moduli micro-attività direttamente connessi alle attività commerciali e di ristorazione esistenti. Ampliamento dello spazio dei singoli locali e connessione tra pubblico e privato, interno ed esterno.



03.3 - STRATEGIE D'INTERVENTO

Analizzando il quadro competitivo emerge con forza il rapporto che lega i Comuni della fascia costiera ionica, una relazione che non deriva da un semplice confine amministrativo ma da un consolidato modello di sviluppo del territorio. Si tratta tuttavia di un paradigma empirico, privo di una politica unitaria che traduca in azioni concrete questa condivisione di intenti. Nel corso degli anni sono state adottate strategie poco lungimiranti, rivolte esclusivamente all'interno dei confini comunali. Il protrarsi di una tale situazione, alla lunga, non può che portare alla disgregazione di quell'idea di comunità che tanto caratterizza il territorio salentino. In questo modo si perde la visione d'insieme e le ripercussioni si avvertono in qualsiasi ambito dell'offerta pubblica di servizi, ne è un esempio lampante la gestione dei flussi turistici.

«il tutto è maggiore della somma delle sue parti» Aristotele, Metafisica.

Da sempre i Comuni più grandi sopperiscono alle carenze di quelli più piccoli, ma questi, pur traendo beneficio dalla prossimità a tali mete turistiche, rimangono legati a una gestione campanilistica delle risorse. Le dinamiche interne ai Comuni difficilmente riescono a travalicarne i confini amministrativi, tanto nel turismo quanto nei servizi al cittadino. Fare sistema è il modo più vantaggioso di migliorare l'offerta pur tenendo conto delle limitate risorse economiche di ciascun Comune. Con un'accurata pianificazione territoriale è possibile accrescere il valore dei singoli territori intesi come parti integranti di un organismo più ampio. Il P.P.T.R. persegue proprio questo obiettivo, fornire un modello organico di sviluppo regionale che metta in risalto le peculiarità di ciascun Comune.

Analogamente a quanto affermato dal P.P.T.R. la priorità assoluta di questo progetto di tesi è quella di ripristinare le connessioni, sia a livello territoriale che comunale. È possibile fare un parallelismo tra l'ambito ristretto e il Comune di Gallipoli, in entrambi i casi la configurazione è quella di un grande polo attrattore attorno al quale orbitano realtà più minute. Nel caso di Gallipoli il borgo e la città vecchia costituiscono sicuramente il fulcro di questo sistema, ai margini del quale sono collocate le marine: Baia Verde, Rivabella, Lido Pizzo ecc.

Il concetto di prossimità è emerso frequentemente nel corso della trattazione, con declinazioni legate tanto alla dimensione spaziale quanto a quella temporale. È assodato che per abbattere le distanze sia necessario accorciare i tempi degli spostamenti, ma non sono ancora state esplorate le conseguenze di questo avvicinamento, pratico e teorico, delle varie parti della città. In un territorio così votato al turismo la mobilità non ha un risvolto esclusivamente pratico, legato alla produttività e all'efficienza, ma anche e soprattutto sociale.

Velocizzare gli spostamenti significa agevolare lo scambio, rendere più dinamica una realtà che per troppo tempo è stata legata, al pari di molte altre città del Sud Italia, all'idea di staticità. È questa una conseguenza diretta della massività del turismo, che nell'immaginario collettivo associa un'idea di *relax*, spensieratezza e divertimento alle località turistiche, specialmente se balneari. Un tale assioma, nel caso di Gallipoli, può essere considerato veritiero se associato alla stagione estiva, ma la città vive anche in inverno, quando i riflettori sono spenti.

Al pari di qualunque altro centro urbano la *perla dello Ionio* deve rispondere alle necessità dei propri cittadini, e per farlo ha bisogno di risorse che non possono scarseggiare in specifici periodi dell'anno. Per questo motivo la destagionalizzazione della vita economica, sociale e culturale di Gallipoli non è più prorogabile. È necessario ricordare che lo scopo di questa tesi non è quello di fornire un modello di sviluppo urbano, compito che spetta agli amministratori locali e ai pianificatori, ma quello di proporre delle strategie mirate di intervento su alcune delle tematiche analizzate.

Il primo fondamentale aspetto sul quale intervenire è sicuramente la mobilità sostenibile, presupposto essenziale per un'offerta di servizi pubblici moderna, in grado di rispondere a una più ampia platea di utenti. In questa ottica è utile ricordare che, malgrado siano ampiamente sottoutilizzate, a Gallipoli sono attualmente in funzione ben cinque stazioni ferroviarie, dislocate in tutto il territorio comunale. Inoltre, il lungomare Galileo Galilei ospita un tratto di pista ciclabile che collega direttamente il borgo ai lidi della Baia Verde. La presenza di queste infrastrutture costituisce una grande ricchezza per Gallipoli, si ritiene quindi indispensabile valorizzare tale patrimonio e, laddove necessario, riqualificarlo.

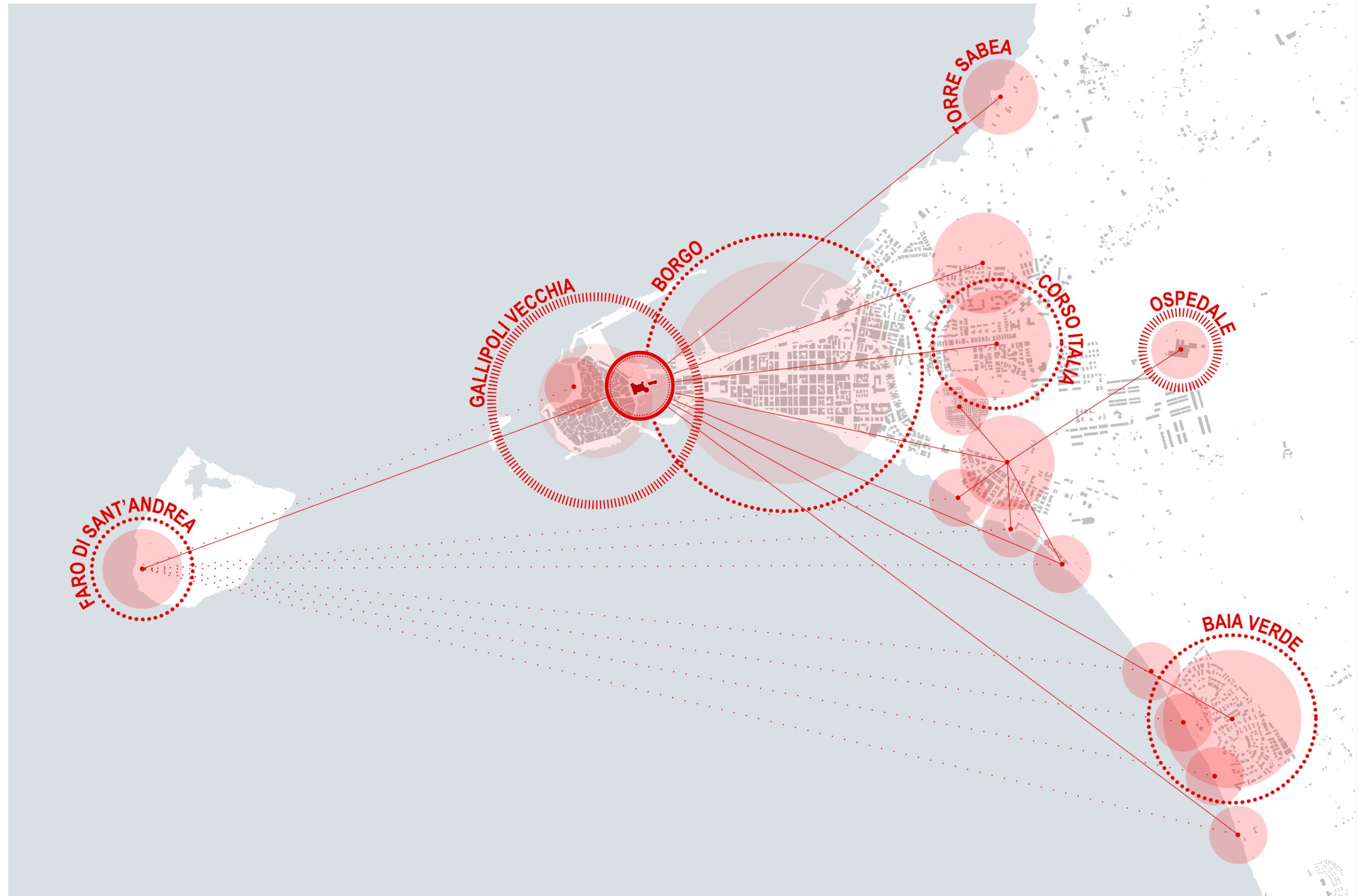
Il potenziamento del servizio ferroviario porterebbe alla creazione di una vera e propria metropolitana di superficie, con una conseguente riduzione dei tempi di percorrenza e del traffico cittadino. I commercianti hanno caldeggiato una tale ipotesi per molti anni, senza tuttavia ottenere la sua effettiva realizzazione. L'unico progresso in tal senso è stato quello dell'istituzione di un servizio di navetta, a collegamento tra il centro e le marine.

Non si può ipotizzare di incrementare il traffico su rotaia senza investire nell'adeguamento funzionale delle varie fermate. Attualmente, delle cinque esistenti, solo la stazione centrale presenta al suo interno tutti i servizi essenziali, le altre sono costituite unicamente da una banchina e un cartello informativo riportante il nome di ciascuna fermata. La presenza di una biglietteria, uno *snack-bar*, una pensilina e un adeguato numero di panchine è il minimo indispensabile per un qualsiasi tipo stazione. Questo progetto propone di ridisegnare completamente i quattro impianti che versano in questo stato di lampante inadeguatezza, recuperando, per quanto possibile, le strutture esistenti e inserendo le nuove funzioni in apposite strutture modulari temporanee.

Nell'ottica di una mobilità sostenibile è inoltre necessario prevedere delle vaste aree parcheggio in corrispondenza di ciascuna stazione ferroviaria, così da consentire a turisti e visitatori dotati di mezzi propri di lasciare la propria vettura e usufruire del trasporto pubblico. Tali aree, oltre ad essere nelle immediate vicinanze della ferrovia, devono integrarsi al meglio nel sistema di viabilità urbana, per fare ciò è necessario proporre un'offerta integrata di mobilità, che affianchi la mobilità dolce ai vettori ferroviari. In questo modo, tramite il *bikesharing* e la connessione diretta alla viabilità ciclopedonale, le aree parcheggio assumono una valenza multifunzionale, con un'offerta di servizi ampia e completa, rivolta sia ai locali che ai forestieri.

Un altro aspetto da considerare, trattando di mobilità, è quello della fruizione del centro abitato. Come detto, il traffico è uno dei grandi problemi di Gallipoli, innescato da una cronica mancanza di posti auto. Ciò ha serie ripercussioni sulla vivibilità del centro urbano, che risente dell'inquinamento acustico e luminoso, delle emissioni nocive e del sovraffollamento delle strade, in particolare di corso Roma.

L'amministrazione comunale ha disposto la creazione di apposite aree parcheggio ai margini del centro città e di postazioni *bikesharing* in corrispondenza delle piazze. Tali iniziative sono sicuramente pregevoli e costituiscono un primo importante passo verso la soluzione del problema, è tuttavia necessario intervenire sulla pedonalità. La proposta di ampliamento della ZTL, unitamente alla creazione di un'estesa pista ciclabile, risponde alla necessità di decongestionare il centro abitato senza penalizzare le attività commerciali. La chiusura di corso Roma al traffico veicolare porta alla formazione di una vastissima isola pedonale nel cuore di Gallipoli. In questo modo si garantisce lo svolgimento di tutte le attività essenziali legate al commercio, come la sosta, il passeggio e il ristoro.



Un'altra grande carenza emersa dal quadro competitivo è quella dell'offerta culturale. Nonostante le istituzioni museali presenti a Gallipoli siano pregevoli e molto ben avviate, si percepisce con forza la mancanza di uno spazio informale, caratterizzato da una grande duttilità e, al tempo stesso, da un profondo radicamento sul territorio. Negli anni Sessanta l'Arena Rivellino, il cinema all'aperto installato negli spazi della struttura adiacente al castello, ha assolto a questo ruolo in maniera molto efficace, creando un sincero legame di affetto con la popolazione gallipolina.

La struttura ospitava eventi culturali di qualsiasi genere, dalle proiezioni cinematografiche alle rappresentazioni teatrali. Il riscontro da parte dei cittadini e dei visitatori è stato ottimo, tanto da spingere l'ente gestore a proporre un intervento di ristrutturazione, prevedendo la creazione di una copertura permanente che ne consentisse l'utilizzo anche in inverno. Tale progetto, tuttavia, non ha mai visto la luce, una lunga serie di vicissitudini legate alla manutenzione ordinaria e straordinaria dell'immobile ha portato alla chiusura dell'arena e al totale abbandono del Rivellino. La struttura, date le grandi dimensioni e la posizione centralissima, si presenta oggi come un grande vuoto nel bel mezzo della città. Tale lacuna ha caratteri tanto urbani quanto sociali, il naufragio di quel progetto ha infatti privato Gallipoli e di una fetta importante della propria offerta culturale.

Ancora oggi molti gallipolini considerano questa vicenda un fatto drammatico, dato il grande successo inizialmente riscontrato e il pregio storico-architettonico della struttura. Il rivellino si trova nel cuore della città, a metà tra la Gallipoli vecchia e il borgo, il porto mercantile e il seno del Canneto. Si può dire che la struttura sia situata in posizione baricentrica rispetto alla città consolidata, direttamente connessa alla stazione ferroviaria del porto e alla sua vastissima area parcheggi. Rifunzionalizzare il rivellino, riportandolo all'originaria vocazione di teatro all'aperto, vuol dire colmare una vistosissima lacuna e, al tempo stesso, dare nuovo slancio alla vita culturale della città.

Dato il pregio storico e architettonico della struttura, l'intervento di rifunzionalizzazione prevede un impatto minimo sulla struttura esistente, che consiste nella redistribuzione planimetrica degli ambienti coperti migliorando accessibilità e sicurezza. L'intervento più consistente riguarda le passerelle d'accesso e gli allestimenti dell'ambiente interno. Il carattere informale dell'edificio deriva prettamente dall'assenza di una copertura permanente, fattore che deve essere assolutamente preservato. Gli allestimenti sono costituiti da un numero limitato di sedute e da strutture di copertura effimere, facilmente smontabili e sostituibili.

Grazie alla versatilità degli spazi e alle sue grandi dimensioni, oltre alle rappresentazioni teatrali e alle proiezioni cinematografiche, il Rivellino si appresta ad ospitare un gran numero di funzioni, quali concerti all'aperto, spazi di coworking ed esposizioni temporanee.

Un elemento comune a tutti gli scenari di intervento è sicuramente quello del commercio, inteso come catalizzatore sociale e motore pulsante dell'economia. Gallipoli è storicamente legata all'attività del mercato, in occasione delle festività e della stagione estiva il ponte seicentesco si popola di *stand* espositivi in cui si commerciano prodotti legati all'artigianato locale e alle tradizioni gastronomiche.

Per ottenere un'efficace integrazione tra il tessuto commerciale e le nuove modalità di fruizione della città, è necessario fornire ai commercianti degli spazi che si inseriscano perfettamente nel rinnovato sistema urbano. A questo scopo sono stati elaborati dei moduli versatili in grado di ospitare delle micro-attività, con spazi espositivi e di stoccaggio. A partire dal modello del *parklet*, estensione del marciapiede che offre più spazio e servizi ai cittadini, queste strutture hanno il pregio di "invadere" i parcheggi solitamente riservati alle automobili. La chiusura al traffico di corso Roma consente di restituire questi ritagli di città alla popolazione, impiegando elementi effimeri realizzati con materiali economici.

Questi moduli possono ospitare vere e proprie attività commerciali, essere utilizzati in sostituzione dei *dehors* di bar e ristoranti oppure consentire l'inserimento, nel denso tessuto urbano di Gallipoli, di spazi verdi, sedute e aree di sosta.

Gli elementi fondamentali che compongono gli spazi delle micro-attività sono una piattaforma rialzata, una copertura frangisole, apparecchi illuminanti e sedute. Le diverse combinazioni di tali componenti e l'inserimento di altri accessori, consentono di personalizzare la struttura adattandola allo scopo specifico e, al tempo stesso, garantendo un'uniformità tale da rendere ben riconoscibile l'intervento.

Sia ridisegno delle stazioni ferroviarie che l'allestimento di corso Roma fanno parte dello stesso ambito progettuale, in entrambi i casi, infatti, la necessità è quella di ricavare degli spazi da destinare a specifiche funzioni. Nel caso delle stazioni il modulo appena descritto viene declinato in modo tale da poter rispondere efficacemente alle necessità degli avventori, fornendo loro ristoro, riparo dalle intemperie e spazi per la sosta.

Altre funzioni, quali la biglietteria e il punto informativo, necessitano di spazi dalle dimensioni molto contenute, facilmente gestibili da un unico operatore. Inoltre, al fine di una efficace campagna di promozione dell'intervento, è necessario che nei luoghi più trafficati e significativi della città siano presenti dei *totem*, elementi simbolici che catalizzino l'attenzione del visitatore. Per far fronte a tutte queste necessità è stata elaborata un'altra struttura modulare, che possa ospitare funzioni significative attività. Queste strutture possono essere collocate in ogni stazione ferroviaria e nei principali nodi della viabilità urbana, sono elementi assemblabili che si configurano come un bancone informativo dotato di un piccolo spazio di stoccaggio e illuminazione propria.

04 - PROGETTO

Il progetto nasce dalla necessità di svincolare la città di Gallipoli dalle dinamiche economiche e culturali del turismo stagionale. Dal quadro competitivo, dalle analisi SWOT e dal confronto con gli esperti emerge la dicotomia tra la città dinamica e chiassosa della stagione estiva e quella mansueta e silenziosa della stagione invernale. Tale situazione è storicamente ricorrente in Gallipoli, la popolazione sembra quasi essersene rassegnata. Tuttavia, il consistente aumento dei flussi turistici ha cronicizzato tale bipartizione, con serie ripercussioni sulla popolazione residente, che assiste ciclicamente a una contrazione dell'offerta di servizi. I gallipolini, specialmente coloro i quali operano nel settore del commercio e della ristorazione, risentono doppiamente di tale situazione, sono infatti soggetti a un'inevitabile flessione dei consumi e alla volatilità tipica delle stagioni estive.

Questo progetto di tesi propone di intervenire su specifici ambiti del tessuto urbano di Gallipoli, così da contribuire, per quanto possibile, alla destagionalizzazione del turismo. I temi attorno ai quali vertono i singoli interventi derivano dallo studio del quadro competitivo e dal confronto con gli esperti, si tratta di elementi strategici, fondamentali per lo sviluppo urbano di Gallipoli.

La mobilità è sicuramente la principale chiave di lettura del progetto, indispensabile per l'elaborazione di un modello di sviluppo urbano capace di coniugare le esigenze di una città a vocazione turistica a quelle della popolazione residente. La riduzione del traffico veicolare, l'incentivo a utilizzare bici e monopattini, il potenziamento dei mezzi di trasporto pubblico e la creazione di ampie isole pedonali sono sicuramente i capisaldi dell'intero progetto di tesi.

Il secondo grande tema trattato è quello della cultura e dello spettacolo. Dalle interviste agli esperti emerge un sostanziale isolamento di Gallipoli rispetto al quadro culturale della Provincia. Tale situazione è dovuta ad un'offerta incompleta, nonostante siano presenti numerosi musei, cinema e teatri si avverte la mancanza di una struttura versatile e informale, in grado attrarre una platea più vasta di utenti. A completamento di tale offerta culturale è necessario prevedere una massiccia campagna di comunicazione incentrata sulla promozione di eventi, manifestazioni e attività culturali che offre Gallipoli.

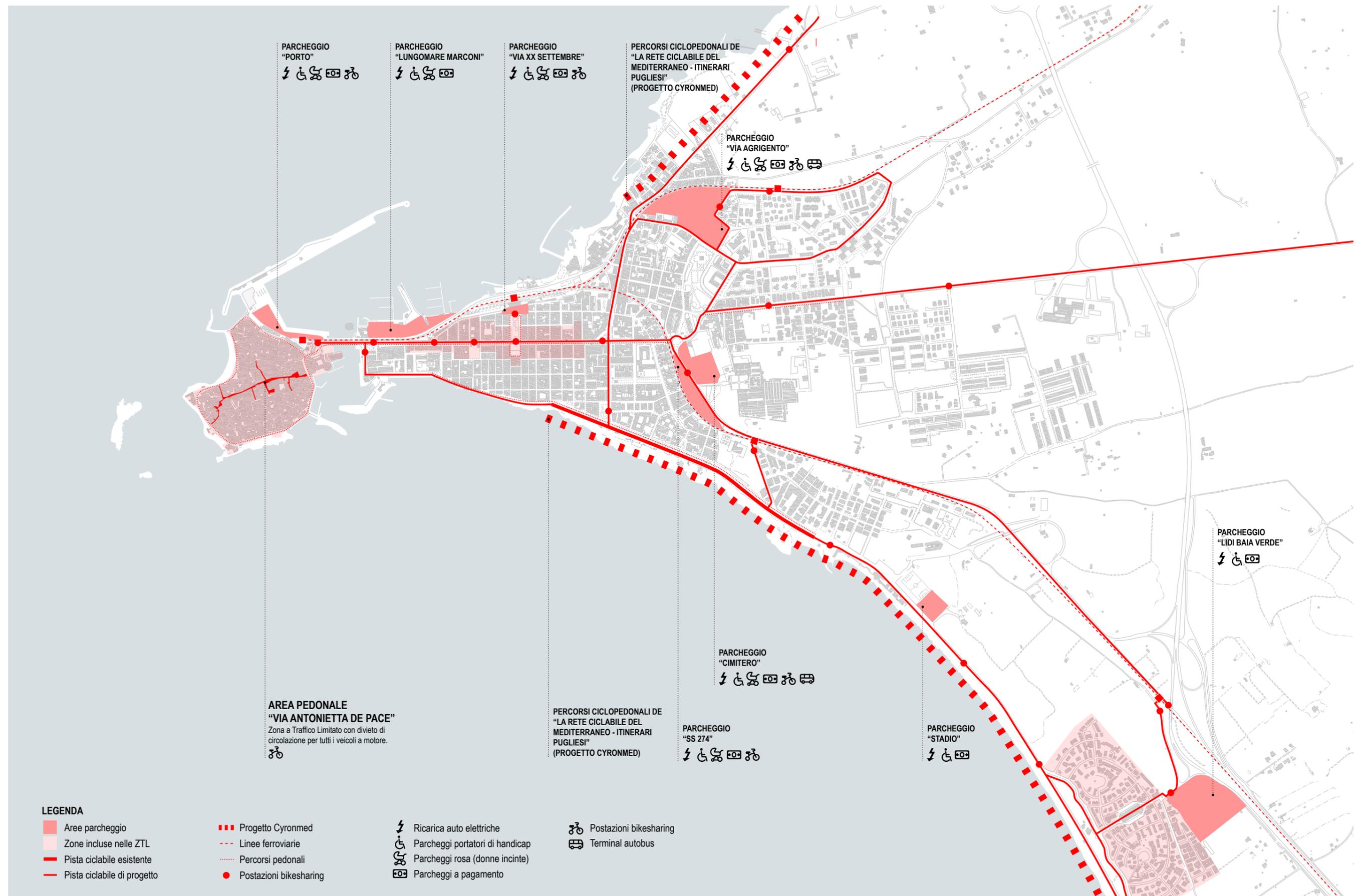
Dal quadro competitivo e dai sopralluoghi effettuati emergono serie carenze in materia di servizi al cittadino, in legate in particolare alla mobilità. Lo stato di parziale abbandono delle stazioni ferroviarie, l'assenza delle strutture essenziali per il trasporto pubblico e la distribuzione disomogenea di attività commerciali, produttive e della ristorazione spingono ad interrogarsi sulla possibilità di completare l'offerta di servizi per mezzo di installazioni semipermanenti e interventi di ammodernamento delle strutture esistenti.

Ciò che accomuna i temi appena illustrati è la necessità di conferire coesione ad un organismo complesso e frammentato. Intervenire sulle connessioni è quindi fondamentale per mettere a sistema i diversi interventi, tenendo conto delle declinazioni che ciascuno di essi assume al variare della scala d'intervento. Per fare ciò è opportuno operare su diversi livelli, mantenendo una solida visione d'insieme delle tematiche affrontate. Il progetto si articola quindi in tre ambiti distinti:

1. Ambito macro-urbano;
2. Ambito micro-urbano;
3. Ambito dell'intorno.

	AMBITO MACRO-URBANO	AMBITO MICRO-URBANO	AMBITO DELL'INTORNO
MOBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Creazione di un sistema di mobilità dolce; • Ampliamento della ZTL; • Incentivare l'impiego dei mezzi pubblici e la pedonalità; • Costruzione di una pista ciclabile estesa su tutto il territorio comunale; • Creazione di una metropolitana di superficie a partire dalle stazioni ferroviarie esistenti; • Ampliamento della ZTL; • Pedonalizzazione di corso Roma. 	<ul style="list-style-type: none"> • Intervento di rifunzionalizzazione del rivellino dovuto alla posizione baricentrica rispetto al centro urbano e al facile raggiungimento dello stesso, sia in auto che a piedi; • Collegamento diretto del rivellino alla stazione "Porto" della metropolitana attraverso piazza della Dogana e il sottopasso del ponte seicentesco. 	<ul style="list-style-type: none"> • Inserimento di biglietterie <i>drive-in</i> prossimità delle stazioni ferroviarie; • Installazione di fermate per gli autobus sui principali assi viari; • Inserimento della segnaletica essenziale e di pannelli informativi all'interno delle stazioni ferroviarie; • Creazione di aree ristoro e zone di sosta lungo il tracciato della pista ciclabile.
CULTURA E SPETTACOLO	<ul style="list-style-type: none"> • Inserimento di moduli informativi nei principali nodi della viabilità urbana; • Conversione delle stazioni ferroviarie in catalizzatori sociali, economici e culturali. 	<p>Creazione di un centro polifunzionale all'interno del rivellino, struttura dal carattere prettamente informale, destinata ad ospitare rappresentazioni teatrali, proiezioni cinematografiche, attività laboratoriali, esposizioni ed eventi.</p>	<p>Creazione di strutture modulari ispirate alla tradizione locale, destinate alla promozione del territorio e ad ospitare piccole attività ricettive (punti informativi, biglietterie, commercio di prodotti locali ecc.)</p>
SERVIZI	<ul style="list-style-type: none"> • Creazione di aree parcheggio; • Trasformazione delle stazioni ferroviarie in poli multifunzionali; • Potenziamento del servizio di <i>bike-sharing</i>; • Installazione di colonnine per la ricarica delle auto elettriche; • Potenziamento del servizio di navetta e degli autobus urbani; • Inserimento di parcheggi riservati alle donne in gravidanza; • Installazione di colonnine per la ricarica delle auto elettriche; • Creazione di nodi funzionali in corrispondenza dei principali snodi della viabilità pedonale e carrabile. 	<p>Creazione di un contenitore culturale autonomo in grado di ospitare funzioni accessorie a quelle attualmente offerte dal castello; una struttura informale, estremamente versatile e accessibile a tutta la popolazione.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inserimento dei servizi essenziali e di nuove attività nelle stazioni ferroviarie; • Creazione di moduli informativi, i "moduli totem"; • Creazione di moduli atti ad ospitare attività commerciali e ricettive, i "moduli micro-attività"; • Installazione di moduli destinati al commercio, alla ristorazione, all'artigianato, all'orientamento e al volontariato lungo corso Roma e nei principali nodi della viabilità di Gallipoli.
CONNESSIONI	<p>Connessione tra il centro città e le periferie per mezzo di un sistema di mobilità sostenibile e una rete di nodi multifunzionali estesa su tutto il territorio comunale.</p>	<p>Connessione ideale tra il castello e il rivellino, strutture amministrativamente separate che lavorano a stretto contatto, con un rapporto di complementarità funzionale.</p>	<p>Installazione di moduli micro-attività direttamente connessi alle attività commerciali e di ristorazione esistenti. Ampliamento dello spazio dei singoli locali e connessione tra pubblico e privato, interno ed esterno.</p>

Figura 86 - Tabella riepilogativa delle leve progettuali e degli interventi proposti.



LEGENDA

- Aree parcheggio
- Zone incluse nelle ZTL
- Pista ciclabile esistente
- - - Pista ciclabile di progetto
- - - Progetto Cyronmed
- - - Linee ferroviarie
- - - Percorsi pedonali
- Postazioni bikesharing
- Ricarica auto elettriche
- Parcheggi portatori di handicap
- Parcheggi rosa (donne incinte)
- Parcheggi a pagamento
- Postazioni bikesharing
- Terminal autobus



04.1 - AMBITO MACRO-URBANO

Il principio fondamentale dal quale nasce il progetto urbano è la transizione verso una mobilità sostenibile, compatibile con il contesto cittadino e rispettosa dell'ambiente. Per fare ciò si propone un intervento coordinato su più fronti:

1. Realizzazione di una pista ciclabile lungo il tracciato delle principali arterie stradali di Gallipoli e ridisegno dei principali nodi della viabilità;
2. Nuova prefigurazione di aree parcheggio in corrispondenza delle stazioni. Immaginate come moderne porte urbane, queste aree fungono da punti di snodo della viabilità dolce.
3. Potenziamento dei trasporti su rotaia e creazione di una metropolitana di superficie che sfrutti le linee ferroviarie esistenti, considerate di interesse paesaggistico;
4. Riqualificazione delle cinque stazioni ferroviarie presenti in territorio gallipolino in funzione di un rinnovato sistema di trasporto pubblico;
5. Pedonalizzazione di corso Roma e conseguente espansione della ZTL, attualmente limitata alla sola città vecchia;

Dotare Gallipoli di una pista ciclabile vuol dire modificare radicalmente le modalità con le quali viene vissuto il centro abitato. Si tratta però di una tappa forzata del processo di sviluppo urbano, resa ormai improrogabile dall'aggravarsi delle problematiche riscontrate in materia di mobilità. Il centro di Gallipoli è profondamente segnato dall'inquinamento acustico e luminoso e dalle emissioni nocive, fattori causati dalla critica gestione del traffico. Come emerso dal quadro competitivo, la popolazione presenta una scarsa propensione all'impiego dei mezzi pubblici. Alla base di questo fenomeno ci sono biblici tempi di percorrenza, il sovraffollamento delle carrozze e l'inadeguatezza della programmazione. Tali carenze non fanno altro che incentivare l'impiego dei mezzi propri, congestionando i centri abitati e aggravando ulteriormente la situazione. Adottare un sistema di mobilità dolce è l'unica via percorribile per rimediare a tali problematiche e al tempo stesso rispondere alle esigenze di turisti e visitatori.

Questo progetto propone la realizzazione di una pista ciclabile estesa su tutto il territorio comunale, il cui tracciato rimarca quello dei principali assi stradali esistenti. Il risultato è una rete ciclabile che attraversa in senso longitudinale l'intera città, collegando direttamente il centro storico alle aree parcheggio situate ai margini del centro abitato. Per fare ciò sono stati individuati due assi principali: corso Roma e il lungomare Galilei. Il primo viene completamente ripensato in funzione della mobilità dolce, il secondo è oggetto di un intervento di adeguamento del tratto di pista ciclabile già esistente.

L'accesso alla pista ciclabile viene garantito in corrispondenza delle aree parcheggio adiacenti le stazioni ferroviarie. Queste diventano le nuove porte di accesso alla città, luoghi in cui abbandonare il proprio veicolo in favore dei mezzi di trasporto pubblico, della bicicletta o del monopattino. Sono presenti rastrelliere per bici, colonnine di ricarica per le auto elettriche, fermate degli autobus e postazioni di *bikesharing*.

Parallelamente alla ciclabilità si propone un intervento di ripristino ed efficientamento delle linee ferroviarie e delle stazioni a esse collegate. La creazione di una metropolitana di superficie a partire dalle strutture esistenti consente di decongestionare le strade di Gallipoli, offrendo agli utenti un mezzo di trasporto rapido, economico ed efficiente, e di valorizzare un patrimonio che, seppur sottoutilizzato, rappresenta una grande ricchezza per la città. Per fare questo è necessario procedere parallelamente su due fronti: la manutenzione straordinaria dei binari e la riprogettazione delle fermate.

Le stazioni ferroviarie attualmente presenti a Gallipoli sono:

1. Gallipoli (*figure 77 e 78*)
2. Porto (*figura 79*)
3. Via Agrigento (*figura 80*)
4. Via Salento (*figura 81*)
5. Baia Verde (*figura 82*)

Costruita nel 1885 “Gallipoli” è la più grande e antica delle fermate presenti in città, la sua realizzazione infatti risale al piano Lamonica di espansione del centro abitato. La struttura è costituita da un volume che ospita la biglietteria e gli uffici, da tre binari con altrettante banchine e da una pensilina. Nonostante il pregio architettonico dell’edificio e la sua vicinanza a corso Roma la stazione è vistosamente trascurata, tanto nella manutenzione del verde e degli spazi pubblici, quanto nei suoi ambienti interni.

La stazione “Porto” è il capolinea della linea Zollino-Gallipoli, tuttavia il tratto che la collega alla stazione centrale è ormai abbandonato da molti anni. La fermata è costituita da un unico binario e una sola banchina, completamente sprovvista di pensiline, sedute, pannelli informativi e biglietteria. Lo stato di abbandono ha portato a una graduale vandalizzazione della struttura, che è stata privata delle recinzioni poste a protezione della strada con la quale confina.

La stazione “Via Agrigento” si trova lungo la linea Gallipoli-Zollino, a circa 1,7 km di distanza dalla stazione centrale. Sono presenti un binario e una banchina ma è completamente sprovvista dei servizi essenziali, in particolare della biglietteria e di una pensilina. Anche questa struttura è stata vandalizzata, probabilmente a causa del suo scarsissimo utilizzo. Si trova in un quartiere prettamente residenziale, a poca distanza da una parrocchia e un istituto scolastico.

A Sud, lungo la linea Gallipoli-Casarano, è presente la stazione “Via Salento”. Analogamente a quanto detto per “via Agrigento” si tratta di una stazione di transito con un binario e una banchina, ampiamente sottoutilizzata e più volte vandalizzata. Nelle sue immediate vicinanze è presente una grande struttura abbandonata che per molti anni ha ospitato un centro sociale. La stazione si trova in un quartiere residenziale, a pochi metri dal mare.

L’ultima stazione di Gallipoli è “Baia Verde”, situata nella località dalla quale prende il nome. Anche in questo caso si tratta di una stazione passante collocata lungo la Gallipoli-Casarano, con un binario e una banchina. Completamente sprovvista di biglietteria e pensilina, la stazione si trova fuori dal centro abitato, su una complanare della SS147. La fermata non è facilmente raggiungibile per via della mancanza di marciapiedi, parcheggi e un’adeguata segnaletica stradale. Ancora una volta la struttura è stata più volte vandalizzata ed impiegata come riparo da alcuni senzatetto.

Un elemento comune a tutte le stazioni è lo stato di semi-abbandono nel quale versano: gli atti vandalici, l’incuria e lo scarso utilizzo hanno alienato il patrimonio ferroviario di Gallipoli dal resto della città. Ciononostante, osservando le strutture, sono ravvisabili aspetti particolarmente importanti nell’ottica di una loro riqualificazione, come ad esempio l’assenza di barriere architettoniche. L’affaccio diretto su strada e la buona visibilità sono altri due fattori da non trascurare in previsione di un intervento di valorizzazione. L’attuale trascuratezza delle stazioni, infatti, tende a nascondere al resto della città, ma con un’adeguata manutenzione del verde e una segnaletica accurata si può facilmente porre rimedio. Gli interventi di riqualificazione delle stazioni puntano a sfruttare al massimo le potenzialità di ciascuna struttura e sopperire alle mancanze riscontrate per mezzo di interventi mirati.

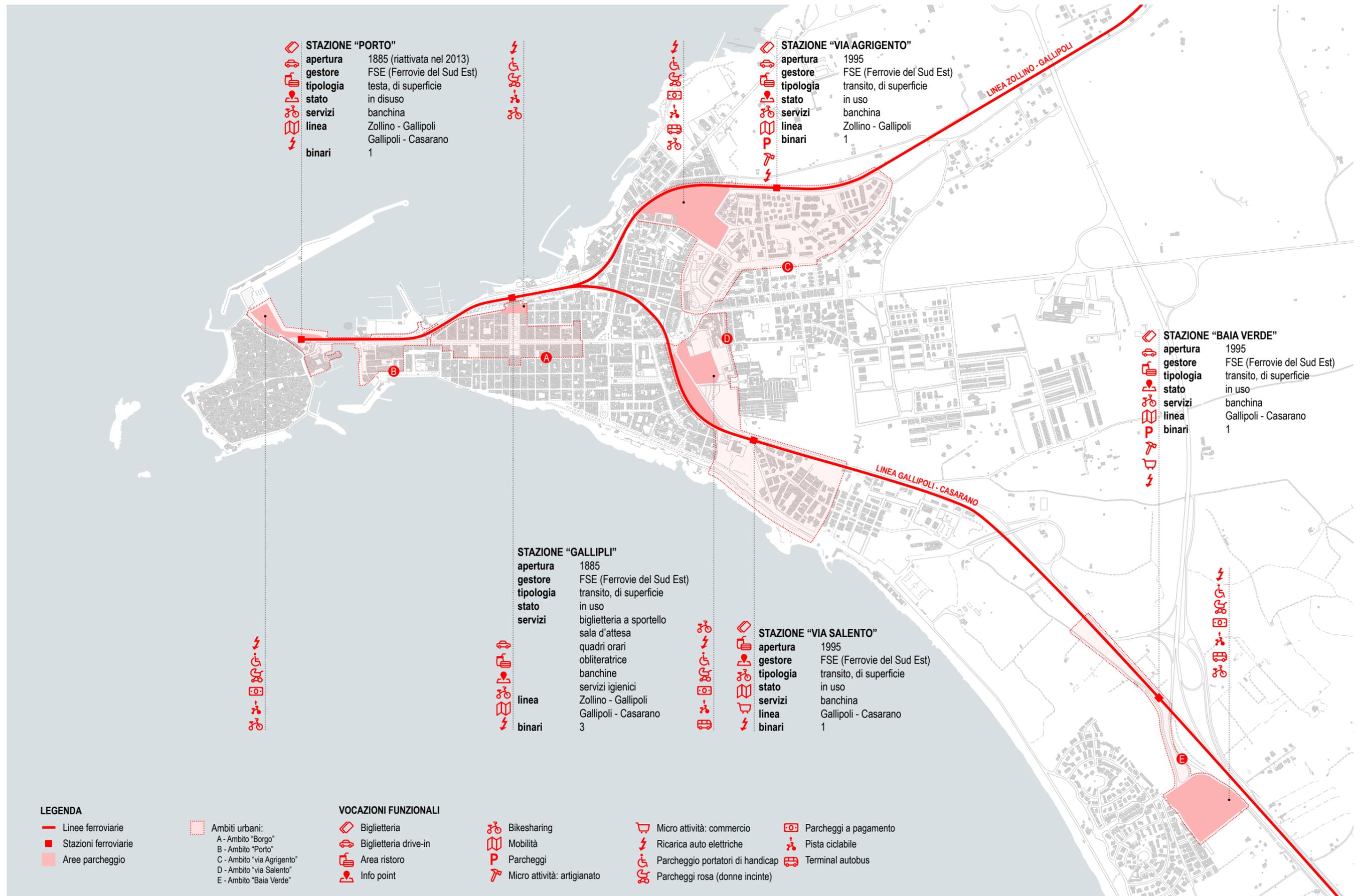




Figura 87 - Stazione "Gallipoli" vista da piazza Matteotti, foto del 13/05/2020.



Figura 88 - Stazione "Gallipoli" vista dei binari, foto del 13/05/2020.



Figura 89 - Stazione "Porto" vista della banchina, foto del 14/10/2020.



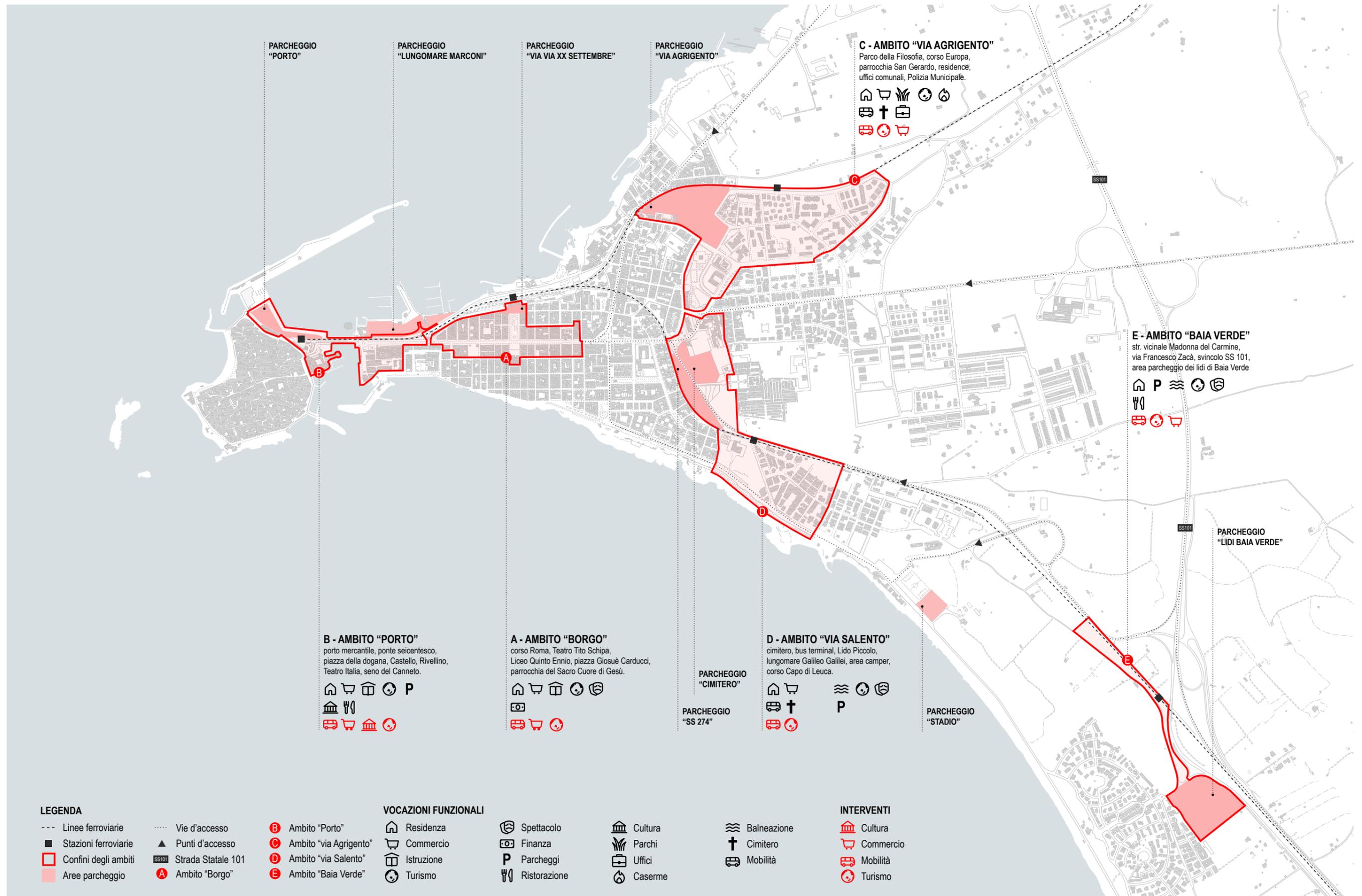
Figura 90 - Stazione "Via Agrigento" vista della banchina, foto del 10/09/2020.



Figura 91 - Stazione "Via Salento" vista da nord della banchina, foto del 10/09/2020.



Figura 92 - Stazione "Baia Verde" vista della banchina, foto del 10/09/2020.

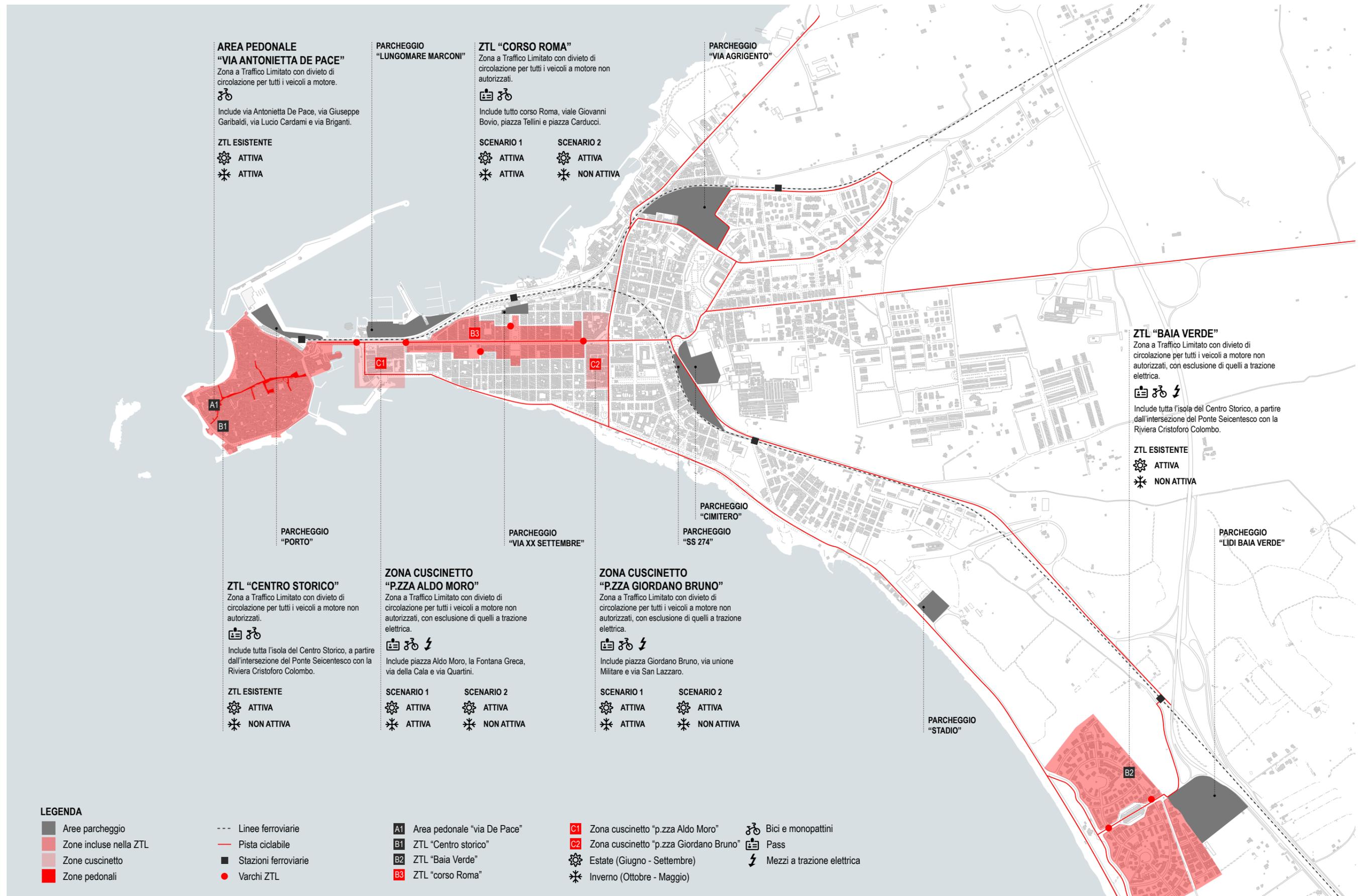


Quella che si prospetta è una grande opportunità di sperimentazione, cinque micro-laboratori urbani in cui concentrare funzioni e attività sulla base delle specifiche esigenze del territorio, in questo modo si travalica l'aspetto puramente infrastrutturale e si entra nel campo della promozione territoriale, del commercio e della socialità. Per mezzo di apposite installazioni è possibile popolare ciascuna fermata con un gran numero di micro-attività, legate sia alla mobilità che al commercio.

Gli interventi così descritti consentono alle stazioni di assolvere il fondamentale ruolo di catalizzatori sociali, in grado di esercitare una propria influenza su interi brani di città. Cercare di prevedere la portata di tale fenomeno è fondamentale per stabilire di quali dotazioni necessita ciascuna struttura. Sulla base della prossimità alla medesima stazione ferroviaria e di un'affine richiesta di servizi, sono stati quindi individuati cinque ambiti territoriali:

- A. **Ambito "Borgo"**, include corso Roma e gran parte del centro città. La vocazione dell'area è squisitamente commerciale ma sono presenti un gran numero di funzioni: palazzine residenziali, scuole, banche, cinema e teatri. L'istituzione di una seconda ZTL rende necessario l'inserimento di attività legate prettamente alla mobilità, poste a colmare le grandi lacune che caratterizzano l'attuale offerta di trasporto pubblico.
- B. **Ambito "Porto"**, include l'area parcheggi del porto mercantile, il ponte seicentesco, piazza della dogana, il Castello, il Rivellino e buona parte del seno del Canneto. Quest'area è profondamente segnata dal turismo, sono infatti presenti importanti contenitori culturali e un gran numero di attività ricettive. Ciò di cui necessita la zona è l'inserimento di attività legate alla promozione del territorio e alla mobilità, aspetti che mirano a migliorare l'offerta culturale e ad incrementare il commercio.
- C. **Ambito "Via Agrigento"**, include il Parco della Filosofia, viale Europa e gli uffici comunali. L'area si presenta come una zona periferica dalle funzioni molto eterogenee, sono presenti uffici, caserme, villaggi vacanze e villette a schiera. Ciò di cui necessita l'area, che è sia un polo direzionale che una località di villeggiatura, è un'adeguata connessione al centro città, con un'offerta di servizi legati alla mobilità e al commercio che soddisfi tanto la popolazione residente quanto i vacanzieri.
- D. **Ambito "Via Salento"**, include un'ampia area parcheggio per camper, il cimitero, l'ex centro sociale e un tratto del Lungomare Galilei. Anche in questo caso non esiste una vocazione funzionale prevalente, è presente un gran numero di palazzine residenziali, molte delle quali sono legate alla villeggiatura, vaste aree parcheggio e molti commercianti. Si può dire che l'elemento che accomuna tutte queste attività sia il settore ricettivo, è pertanto necessario inserire funzioni legate al turismo e alla promozione del territorio.
- E. **Ambito "Baia Verde"**, include tutto il centro abitato e un tratto di fascia costiera. La vocazione prevalente dell'area è di gran lunga quella turistica, la Baia Verde è infatti una località di villeggiatura, con una grande concentrazione di lidi e discoteche. La grande carenza di questo brano di città è sicuramente la distanza dal centro, si rende quindi necessario inserire funzioni legate alla mobilità e alla promozione del territorio.

Questo progetto di tesi propone differenti interventi, modulati sulla base delle esigenze di ciascuna stazione. Sono state definite principalmente tre strategie, volte all'inserimento di nuove attività e alla valorizzazione delle strutture esistenti. In primo luogo, sono state ricollocate le funzioni essenziali quali biglietterie, aree ristoro, pensiline e sedute. Una riorganizzazione degli spazi pubblici ha inoltre consentito l'installazione delle biglietterie drive-in, dei parcheggi gratuiti riservati alle donne in gravidanza, delle postazioni di ricarica per le auto elettriche e dei posti auto destinati ai portatori di *handicap*. In secondo luogo, sono state incluse le funzioni legate alla mobilità dolce, vale a dire gli attraversamenti pedonali rialzati, le rastrelliere per bici e le postazioni di *bikesharing*. Infine, negli spazi di pertinenza delle stazioni o nelle loro immediate vicinanze, sono state posizionate le micro-attività, funzioni accessorie che trovano spazio all'interno di apposite strutture modulari semipermanenti.



A questi primi interventi, che hanno interessato tutte le stazioni, se ne sommano degli altri, volti a migliorare specifici aspetti di ciascuna struttura. Si tratta di operazioni che rientrano nell'ambito delle opere murarie e, pertanto, hanno un maggiore impatto economico. Sono tuttavia azioni accessorie, che in caso di necessità possono essere emendate o dilazionate nel tempo.

Ciò che non può assolutamente essere tralasciato è l'istituzione di ampie aree parcheggio in corrispondenza di ciascuna delle stazioni ferroviarie. È questo un presupposto essenziale per alleviare i problemi legati alla mobilità, così facendo si ottiene il duplice effetto di ridurre il numero di vetture su strada e agevolare l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico.

STAZIONE "GALLIPOLI"

L'intervento prevede una completa riorganizzazione del piazzale antistante nell'ottica della già citata razionalizzazione degli spazi pubblici. La biglietteria *drive-in* viene posizionata sul salvagente antistante l'ingresso della stazione, mentre le postazioni di *bikesharing* e un'altra biglietteria, che funge anche da *info-point*, sono collocate in via Bartolomeo Ravenna.

La distribuzione planimetrica dell'edificio non viene assolutamente modificata, ma si ipotizza che al suo interno siano ricollocate le funzioni essenziali: un'area ristoro, la biglietteria, uno sportello turistico e i tabelloni informativi. Le aree che circondano la struttura, incluse nel perimetro della stazione, sono però oggetto di risistemazione, attualmente infatti sono invase dalla vegetazione e risultano gravemente ammalorate. Si ipotizza quindi di intervenire con strutture semipermanenti che possano rendere queste aree nuovamente fruibili.

Nel caso di questa stazione non si ritiene necessario intervenire con radicali modifiche della struttura esistente, che richiede però un adeguato piano di manutenzione straordinaria.

STAZIONE "PORTO"

Nel caso della stazione del porto mercantile l'intervento di valorizzazione è subordinato alla riattivazione del tratto di linea ferrata che giunge direttamente dalla stazione centrale. Per fare ciò è imperativo ripristinare le barriere di protezione che nel corso degli anni sono venute meno, mettendo in sicurezza sia il traffico carrabile che quello pedonale. In secondo luogo, è necessario operare una ridistribuzione dei posti auto, concentrando gli stalli riservati nelle immediate vicinanze della stazione.

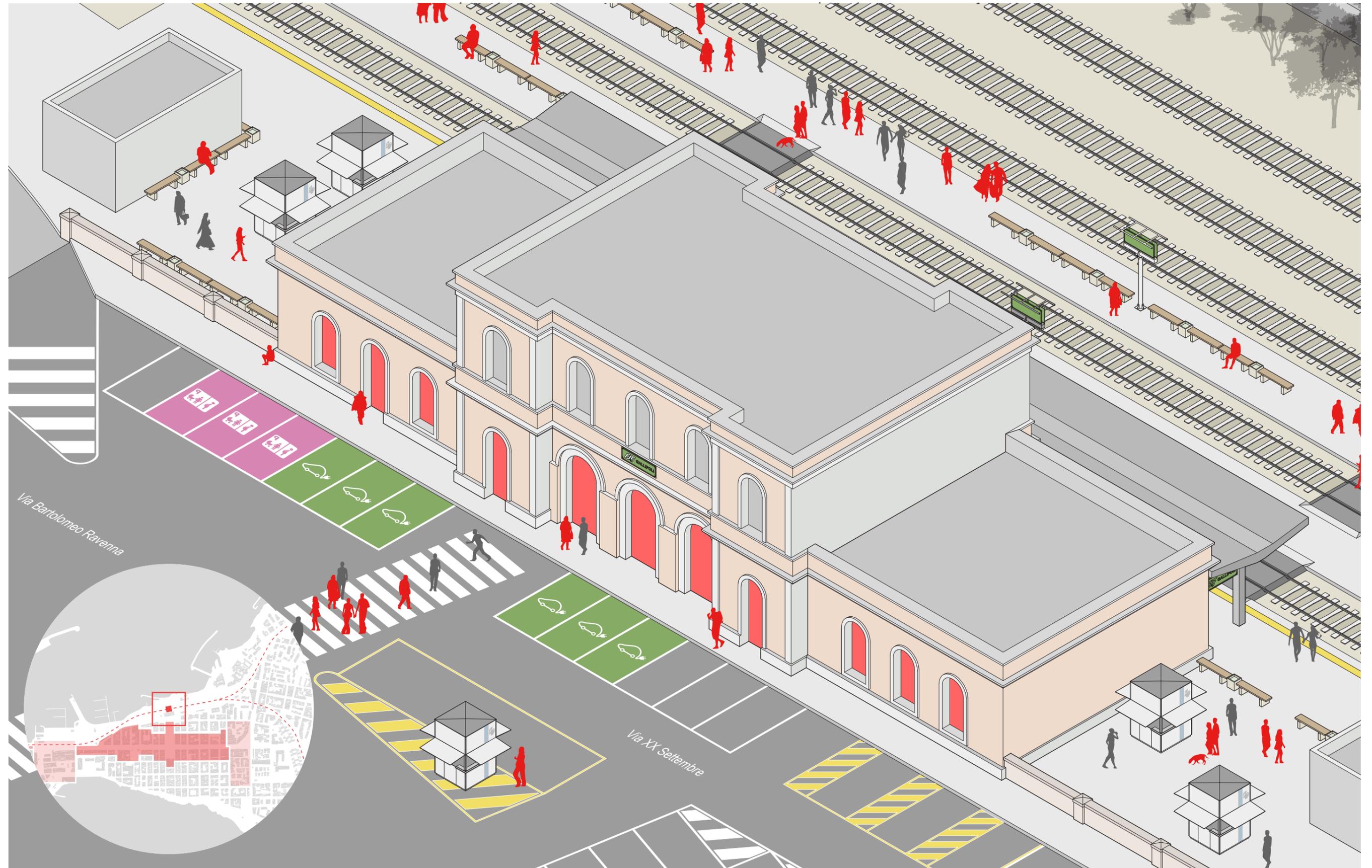
Analogamente a quanto previsto per la fermata "Gallipoli", la biglietteria *drive-in* viene posizionata su un salvagente situato all'ingresso del porto, in questo modo è possibile concentrare in un'unica struttura sia la biglietteria della metro che quella dell'area mercantile, che necessita del pagamento di un pedaggio.

All'interno della stazione, per far fronte all'assenza di una pensilina, vengono posizionati dei moduli micro-attività pensati appositamente per ospitare una piccola area ristoro e un numero adeguato di sedute. Fuori dal perimetro sancito dalle barriere metalliche sono collocate delle altre sedute e le postazioni di *bikesharing*.

Sul retro della stazione ferroviaria è presente una piccola piazza che ospita il mercato ittico, si tratta però di uno snodo molto importante della viabilità, da qui infatti è possibile imboccare il ponte seicentesco per arrivare al borgo, oppure raggiungere il Rivellino e la città vecchia rispettivamente per mezzo del sottopassaggio e della scalinata. La stazione ferroviaria si colloca quindi nel centro di questo sistema, ponendosi a servizio non solo dell'area portuale ma di tutta la città vecchia.

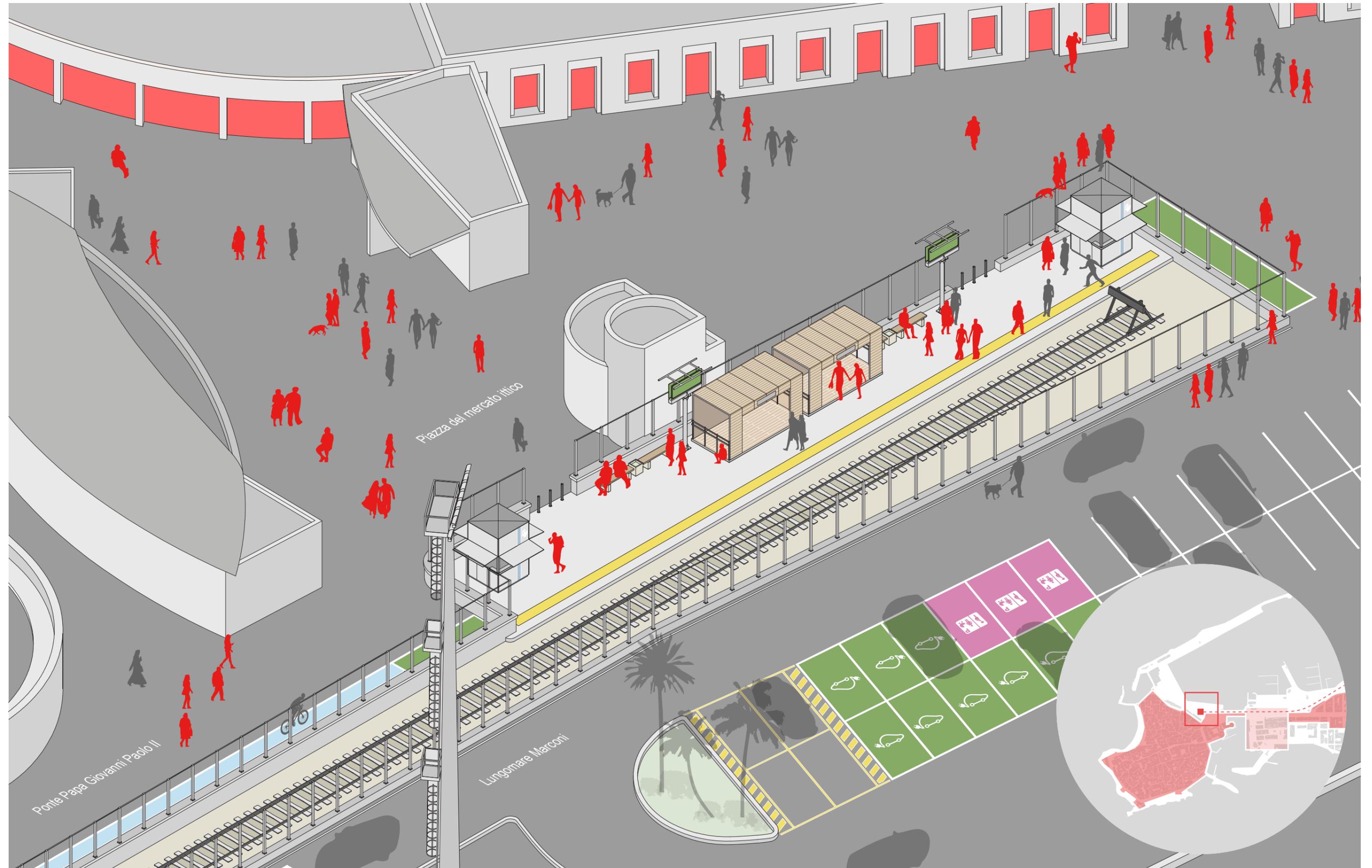


VISTA ASSONOMETRICA





VISTA ASSONOMETRICA



STAZIONE “VIA AGRIGENTO”

Collocata lungo una strada di servizio al centro abitato, la stazione di via Agrigento si presenta oggi come un elemento estraneo al contesto in cui sorge. Pur trovandosi a pochi metri del centralissimo corso Italia emerge con forza l'assenza di una reale pianificazione della viabilità.

I parcheggi selvaggi, la scarsa illuminazione e l'andatura sostenuta delle auto in corrispondenza dei rettilinei sono i principali effetti della mancanza di un'adeguata dotazione segnaletica. Il progetto propone in primo luogo di sanare questa situazione, con interventi mirati alla redistribuzione degli spazi e alla definizione di un numero adeguato di parcheggi a raso. Analogamente alle stazioni precedentemente citate si prevede l'inserimento di parcheggi gratuiti riservati alle donne in gravidanza, di postazioni di ricarica per le auto elettriche e di posti auto destinati ai portatori di *handicap*.

In secondo luogo, si prevede l'inserimento della pista ciclabile e delle attrezzature legate alla mobilità dolce: rastrelliere per bici, postazioni *bikesharing* e pensiline per gli autobus. Da questi primi interventi, e da un'adeguata manutenzione del verde, deriva una sezione stradale molto più organica, con una netta scansione dei flussi e un'adeguata segnaletica orizzontale. A completare il piano di riordino degli spazi pubblici si prevede l'installazione di attraversamenti pedonali rialzati utili a rallentare il traffico veicolare e salvaguardare l'incolumità dei pedoni.

L'intervento sulla stazione prevede una completa revisione della pavimentazione e l'inserimento delle micro-attività all'interno di apposite strutture modulari. Queste costruzioni semipermanenti ospitano sia i servizi essenziali di biglietteria e area ristoro che le micro-attività delle quali necessita il quartiere: piccole attività commerciali e di promozione del territorio. Vengono altresì inserite le biglietterie *drive-in* e gli sportelli informativi.

STAZIONE “VIA SALENTO”

La stazione di via Salento si trova in una posizione intermedia tra il Lungomare Galilei e l'area parcheggio del cimitero comunale, due zone geograficamente molto vicine ma di fatto distanziate a causa della linea ferroviaria. Questa costituisce una vera e propria ferita per la viabilità della zona, l'unico punto in cui è possibile passare da Nord a Sud è la rotonda di corso Capo di Leuca, ciò implica un'impressionante convergenza di vetture provenienti sia dalle marine che dal centro città, con un considerevole intasamento delle strade.

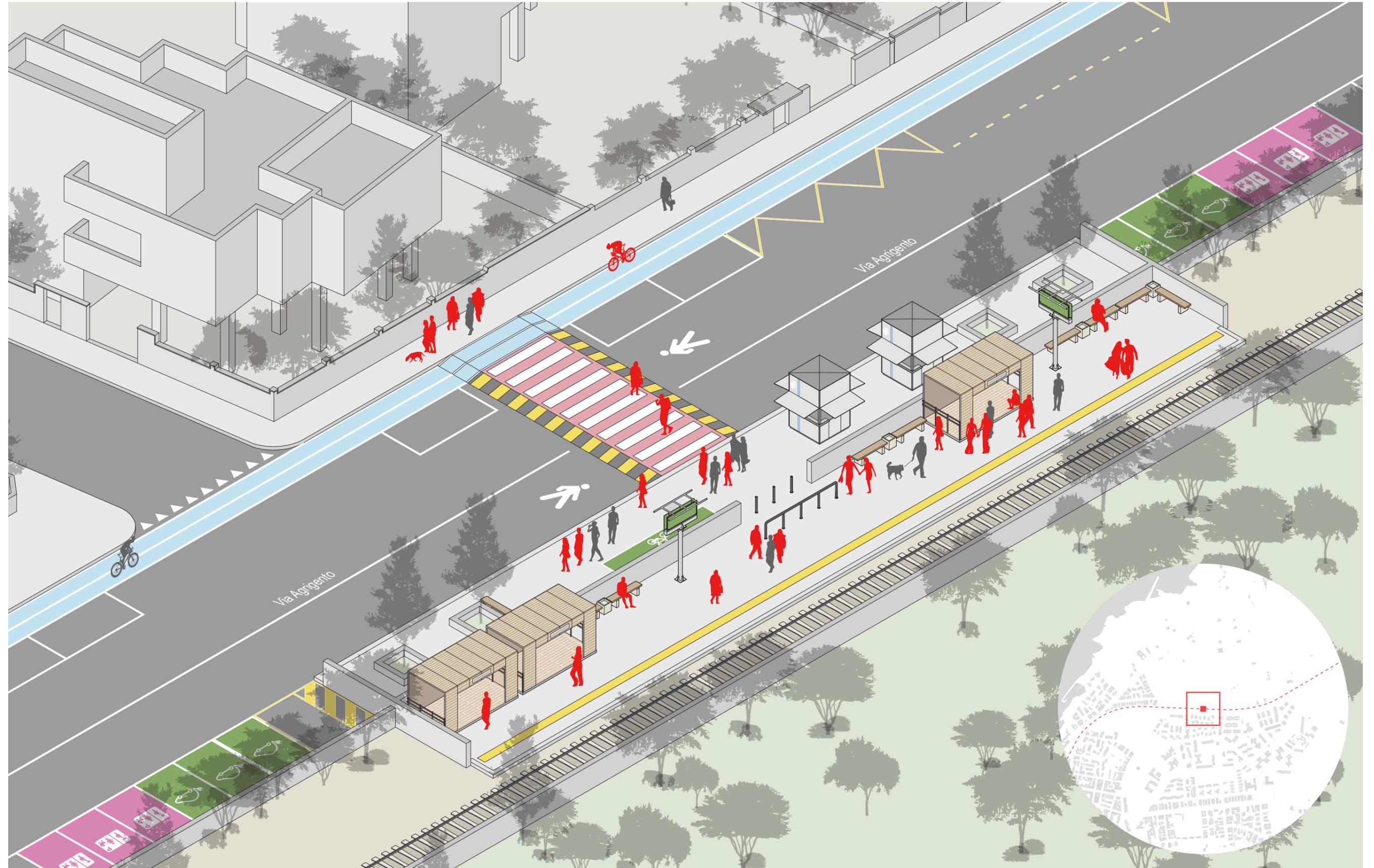
La stazione ferroviaria si trova compresa tra la SS274 a nord e via Salento a Sud, potrebbe pertanto assolvere la funzione di collegamento che dalla vastissima area parcheggio del cimitero, porta direttamente al mare. Tuttavia, la struttura ha un solo accesso rivolto a Sud, pertanto la costruzione di una seconda banchina con un proprio accesso da Nord è l'unico modo per gettare questo ponte. L'intervento avrebbe il doppio vantaggio di ricucire, seppur in parte, la ferita lasciata dalla ferrovia e di mettere a disposizione della stazione una vastissima area parcheggio, dotata di *terminal* degli autobus, pensiline e colonnine di ricarica.

Tra gli interventi descritti finora questo è sicuramente quello più impattante, comporta infatti il ribaltamento della stazione, il rifacimento dei muri di pertinenza e la realizzazione di un nuovo marciapiede. Inoltre, l'inserimento della pista ciclabile lungo il tracciato della strada statale comporta l'installazione di un adeguato numero di dissuasori posti a protezione dei ciclisti.

La redistribuzione dei parcheggi nel caso specifico assume un carattere secondario grazie alla grande disponibilità di posti auto nell'area antistante il cimitero. Pertanto, si prevede di liberare lo spazio antistante la stazione dagli stalli attualmente presenti e di destinarlo alla socialità. Nelle immediate vicinanze della stazione è inoltre presente il cancello d'ingresso alla struttura dell'ex centro sociale. In previsione di una futura

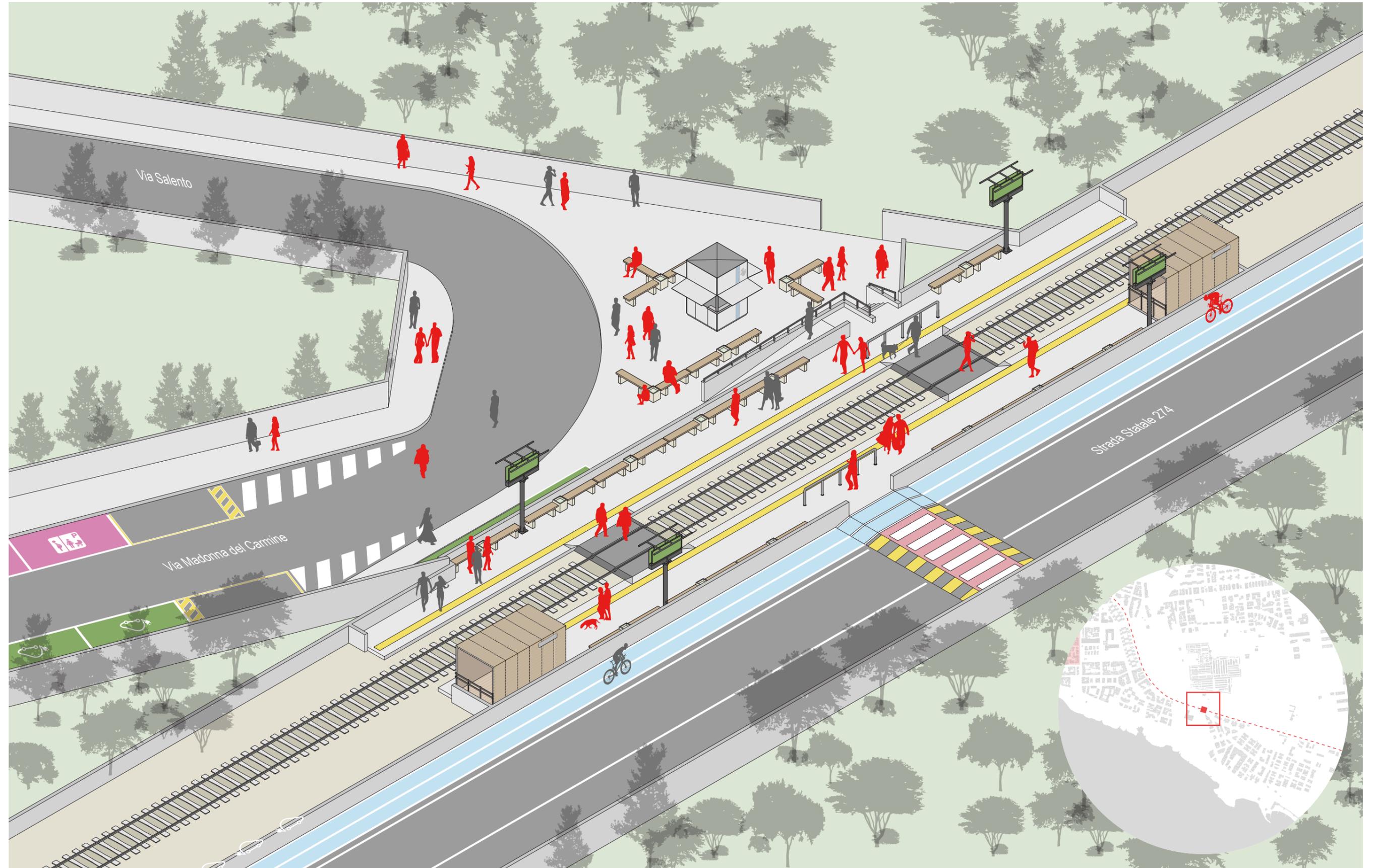


VISTA ASSONOMETRICA





VISTA ASSONOMETRICA



riconversione dell'edificio, lo spazio ricavato dalla rimozione dei parcheggi assume i caratteri di una piccola piazza, in grado di ospitare anche le attività legate alla mobilità dolce.

Il progetto prevede inoltre che entrambe le banchine siano dotate di apposite strutture semipermanenti in grado di ospitare un'area ristoro, le sedute e i pannelli informativi.

STAZIONE "BAIA VERDE"

La stazione di Baia Verde si trova nelle immediate vicinanze dell'omonimo svincolo della SS101, ed è compresa tra la strada vicinale Madonna del Carmine e via San Francesco, una strada senza uscita che si collega direttamente alla SS274. La presenza di questa diramazione della statale costituisce una grande opportunità per la stazione, si tratta infatti di una strada asfaltata e in ottime condizioni, ha una sezione molto ampia e funge da strada di servizio solo per due abitazioni private. Questo asse corre parallelamente al tracciato ferroviario ed è probabile che originariamente fosse prevista una sua estensione, bloccata dalla realizzazione del cavalcavia.

Analogamente a quanto detto per la stazione di via Salento, il progetto prevede la realizzazione di una seconda banchina accessibile da Nord e la creazione, in via San Francesco, del tratto finale della pista ciclabile, direttamente connesso all'area parcheggi del cimitero. Questa strada è inoltre in grado di ospitare un buon numero di posti auto, rastrelliere per bici e stazioni di *bikesharing*.

A pochi metri di distanza è già presente una vasta area parcheggi, attualmente a servizio degli stabilimenti balneari. Questa ha un'estensione tale da consentirle di sopperire alla mancanza di posti auto riscontrata nelle immediate vicinanze della stazione. Si tratta di uno spazio sterrato dai confini non ben delineati che ha la possibilità di essere ampliato ulteriormente, fino a includere una vasta lingua di terra compresa tra il centro abitato e la strada statale.

Anche in questo caso l'intervento proposto ha un impatto consistente sull'attuale conformazione dell'area, ma si ritiene indispensabile intervenire in tal senso al fine di ovviare alle gravi carenze dimostrate dalla stazione. Inoltre, la realizzazione di una seconda banchina agevola il transito verso i lidi e consente di inserire una seconda area parcheggio a integrazione di quella già esistente.

Per quanto riguarda l'accesso attuale si registra un serio problema di mancanza di spazi e visibilità, dovuti in parte al carattere quasi rurale dell'asse stradale che conduce alla stazione e in parte allo stato di completo abbandono del verde. Un adeguato piano di manutenzione consentirebbe di riappropriarsi di molte di queste superfici, da destinare alla socialità, a una postazione di *bikesharing* e a una biglietteria *drive-in*.

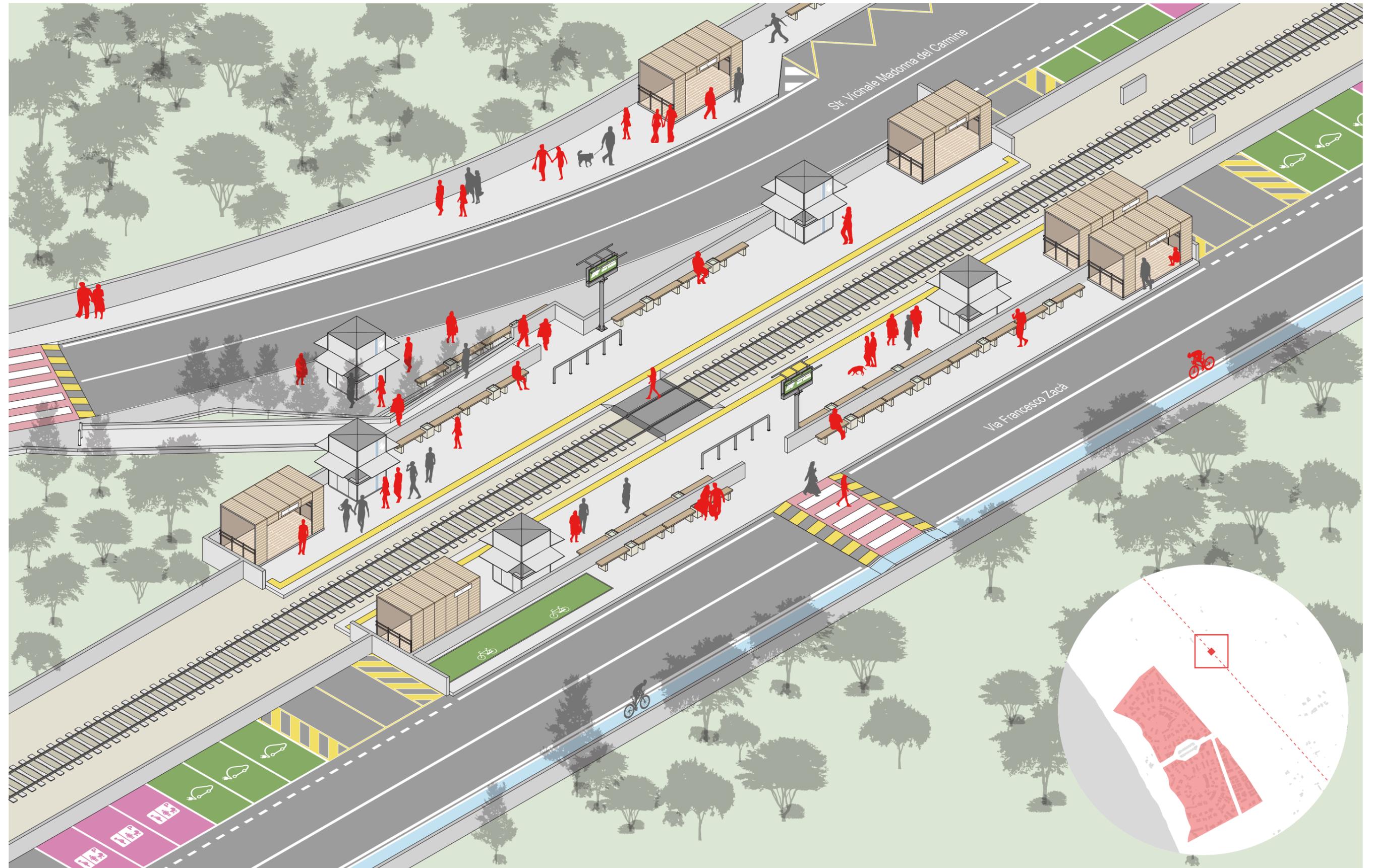
Su entrambe le banchine si prevede l'inserimento di strutture semipermanenti atte a ospitare la zona ristoro, una biglietteria e delle sedute. È altresì previsto il posizionamento di banchi informativi nei pressi dell'area parcheggio e dell'imbocco della pista ciclabile.

Potenziare la mobilità con interventi mirati sulle stazioni ferroviarie è fondamentale per l'istituzione di una metropolitana di superficie, ma non può tuttavia essere considerata un'operazione esaustiva. Il passo successivo è mettere a sistema i singoli progetti, prevedendo una modalità di fruizione che si integri efficacemente con il contesto cittadino. La zona che più di tutte risente di questa riorganizzazione della mobilità è sicuramente il borgo, tessuto urbano consolidato con un'altissima densità edilizia.

Corso Roma è l'arteria principale di Gallipoli, sorge sul sedime dell'antica strada che portava ad Alezio, e nell'Ottocento è stato l'elemento generatore dell'intera maglia viaria del borgo. Si tratta di un brano di città estremamente stratificato, in cui sono visibili le tracce di ogni fase della vita di Gallipoli. La sua importanza, tuttavia, non deriva esclusivamente da ragioni storiche, il corso è l'asse che possiede la sezione stradale più ampia e, ospitando attività commerciali, bar, ristoranti, cinema e teatri, costituisce il più grande attrattore turistico della città.



VISTA ASSONOMETRICA



Intervenire sul corso vuol dire mettere mano al cuore stesso di Gallipoli, modificarne il volto in maniera irreversibile, rischiando di compromettere la stessa riconoscibilità di questa porzione di città. Per questi motivi la prima parte del progetto prevede di intervenire con un riassetto della viabilità che non comporti radicali stravolgimenti dei tratti caratteristici di Gallipoli. Gli elementi più riconoscibili di corso Roma sono sicuramente i suoi filari alberati e il disegno geometrico della pavimentazione, fattori che non vengono in alcun modo compromessi dall'intervento.

L'intento progettuale è quello di conferire a corso Roma un carattere domestico, che riavvicini i cittadini alla città, un salotto urbano in cui la mobilità sostenibile funga da collante tra i residenti e i turisti. Per fare questo è fondamentale incentivare l'abbandono dei mezzi di trasporto autonomo e ricavare degli spazi da destinare alla socialità. Tali finalità possono essere perseguite con un progressivo potenziamento dei mezzi di trasporto pubblico e con l'inibizione del traffico veicolare in specifiche parti della città.

La proposta di pedonalizzazione di corso Roma include l'istituzione di una seconda Z.T.L., estensione di quella già presente nel centro storico, che attraversa longitudinalmente tutto il borgo e si collega al resto della città per mezzo di due zone cuscinetto, collocate in prossimità di corso Capo di Leuca e del ponte seicentesco. Queste aree, pensate per consentire il transito di servizio alle attività commerciali, sono gli snodi fondamentali della nuova isola pedonale, della quale costituiscono il biglietto da visita. Qui è possibile accedere ai servizi di mobilità dolce, imboccare la pista ciclabile o attendere l'arrivo dei mezzi pubblici.

La prima area filtro corrisponde a piazza Giordano Bruno, all'incrocio tra corso Roma e via Lecce. Qui sono collocate le postazioni di *bikesharing* e di ricarica per le auto elettriche, è possibile imboccare la pista ciclabile oppure attendere l'arrivo delle navette. Le dimensioni molto limitate dell'area, tuttavia, non consentono di prevedere un gran numero di posti auto. Pertanto, allo scopo di prevenire imbottigliamenti e disagi, gli stalli esistenti sono riservati alle donne in gravidanza e alle auto elettriche, sono altresì previsti posti auto destinati ai portatori di *handicap*. Le aree parcheggio dislocate in corrispondenza delle varie stazioni ferroviarie assolvono il compito di ospitare la maggior parte delle vetture.

Per agevolare la pedonalità è fondamentale limitare la velocità delle automobili, e al tempo stesso garantire l'incolumità dei pedoni. In prospettiva di un'attivazione della ZTL solo in determinate fasce orarie, è necessario valutare la viabilità del corso anche nelle ore in cui le limitazioni al traffico non sono attive. Il rischio concreto è che in tali circostanze la pedonalità non venga adeguatamente tutelata, si prevede quindi l'installazione di attraversamenti pedonali rialzati, che fungano da dossi e rallentino il traffico veicolare.

Attraverso dei dissuasori mobili posizionati all'altezza di via San Lazzaro si accede alla ZTL, qui inizia il salotto urbano vero e proprio. Il nuovo corso Roma si configura come una piazza diffusa, totalmente libera dalle auto e a completa disposizione degli utenti. Oggi la maggior parte dello spazio viene impiegato per il transito e la sosta delle automobili, mentre ai pedoni sono riservati i soli spazi dei marciapiedi. Ciò che spesso si verifica è lo scontro tra la tradizionale passeggiata e i frenetici ritmi dello *shopping*. Questo progetto propone di invertire tale paradigma, liberando la strada dalle automobili e restituendola alla pedonalità. Lungo questa vasta area centrale vengono installate delle strutture modulari semipermanenti in grado di ospitare una miriade di funzioni, dalle semplici sedute ai *dehors* di bar e ristoranti; decine di micro-attività che fungono da catalizzatori sociali e attrattori turistici.

Agevolando la sosta si incentiva il commercio, i marciapiedi diventano quindi degli spazi a servizio delle attività commerciali, che non possono in alcun modo essere "invasi" dalla ciclabilità. Una tale evenienza paradossalmente penalizzerebbe le attività, tagliandole fuori da questo sistema. Inserire la pista ciclabile è quindi un'operazione estremamente delicata, se non si vuole compromettere un'adeguata fruizione degli spazi è imperativo che i diversi flussi restino separati. È utile specificare che la distribuzione delle attività commerciali non è omogenea su entrambi i versanti, il lato Sud è completamente occupato da negozi, bar e ristoranti, mentre

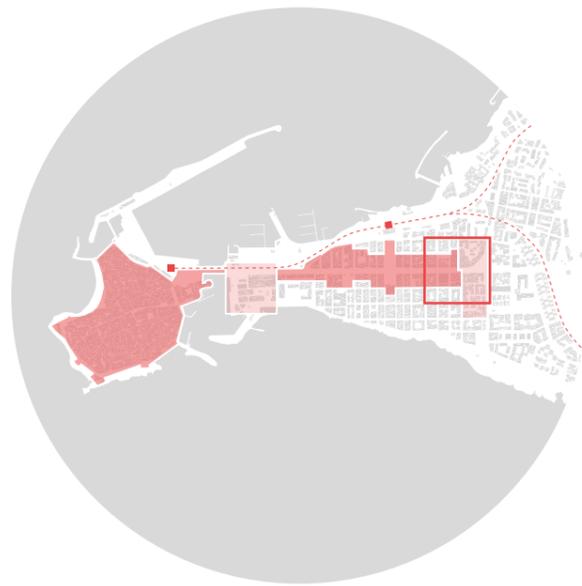
quello Nord ospita anche molte altre attività, come il liceo Quinto Ennio, gli sportelli bancari, la stazione ferroviaria, il teatro Tito Schipa e le residenze private.

Al fine di ridurre le intersezioni tra il flusso ciclabile e quelli carrabili e pedonali, entrambe le corsie sono collocate sul versante Nord del corso, quello in cui si riscontra una minore concentrazione di attività legate al commercio che, tuttavia, non devono comunque essere penalizzate. Per districare questa intricata matassa si propone quindi di concentrare le micro-attività in corrispondenza delle aree in cui non sono presenti negozi o ristoranti, così da aumentarne la visibilità e il prestigio.

Percorrendo il tratto centrale di corso Roma è quindi possibile assistere a differenti modalità di allestimento, che movimentano la fruizione dell'area senza tuttavia renderla caotica. Una situazione del genere si viene oggi a creare in occasione delle feste patronali, quando il corso si popola di bancarelle e luminarie e il passeggio avviene nel mezzo della strada.

Infine, si giunge alla seconda zona cuscinetto, che conduce direttamente alla città vecchia. Il tratto terminale è molto differente rispetto a quello centrale, la stretta vicinanza ai binari ferroviari ha impedito al versante Nord di popolarsi di edifici, portandolo a diventare un'appendice del corso, con il quale tuttavia ha in comune solo la pavimentazione. Questo spazio di risulta costituisce una grande opportunità, la sua inclusione all'interno dell'area cuscinetto lo rende una vera e propria cerniera tra la città vecchia e quella nuova, un collegamento tra l'area commerciale e quella mercatale, uno snodo fondamentale della nuova viabilità.

Tra il corso e il ponte seicentesco è presente una rotatoria, che funge da raccordo tra i due livelli del centro abitato: il borgo e il Lungomare Marconi. Queste aree sono divise dall'ultima porzione della linea ferroviaria Zollino-Gallipoli, ormai del tutto abbandonata. Il passaggio da un lato all'altro della ferrovia avviene attraverso un varco, che dal porto conduce direttamente alla suddetta rotatoria. La riattivazione del binario e della stazione comporta inevitabilmente la soppressione di questo attraversamento, che viene riservato ai residenti e ai mezzi di servizio. L'accesso al borgo è consentito solo ai pedoni, che possono giungervi dall'area parcheggio sfruttando una corsia pedonale attualmente in disuso del ponte seicentesco.

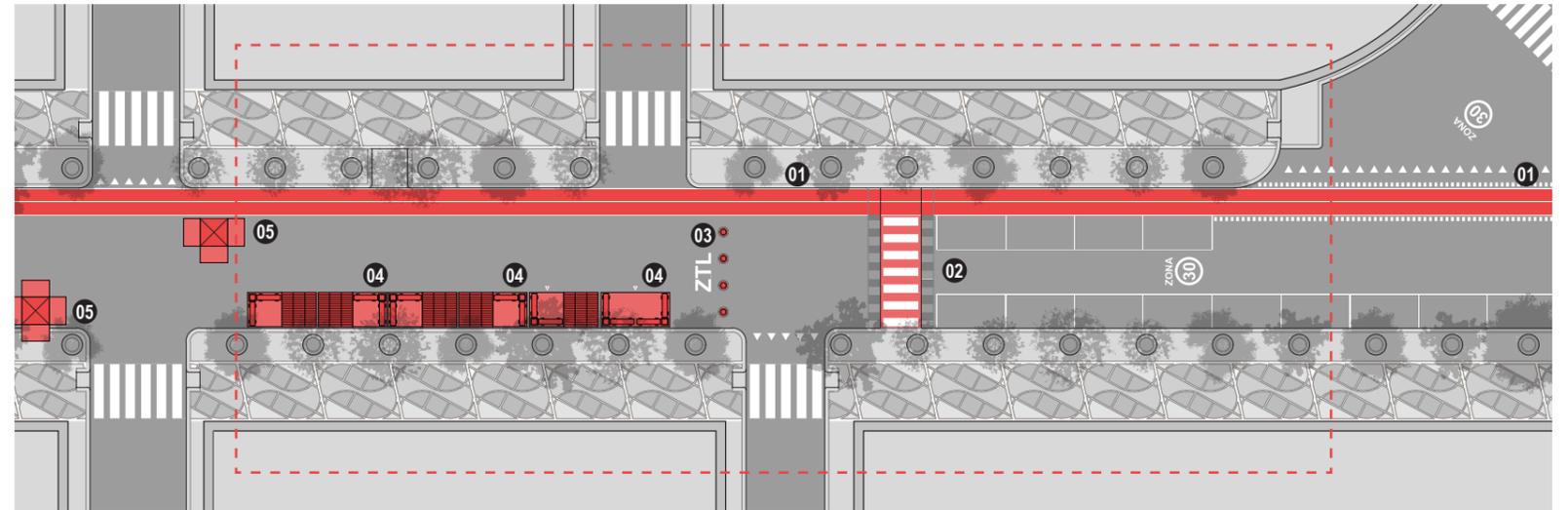


DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI

LEGENDA

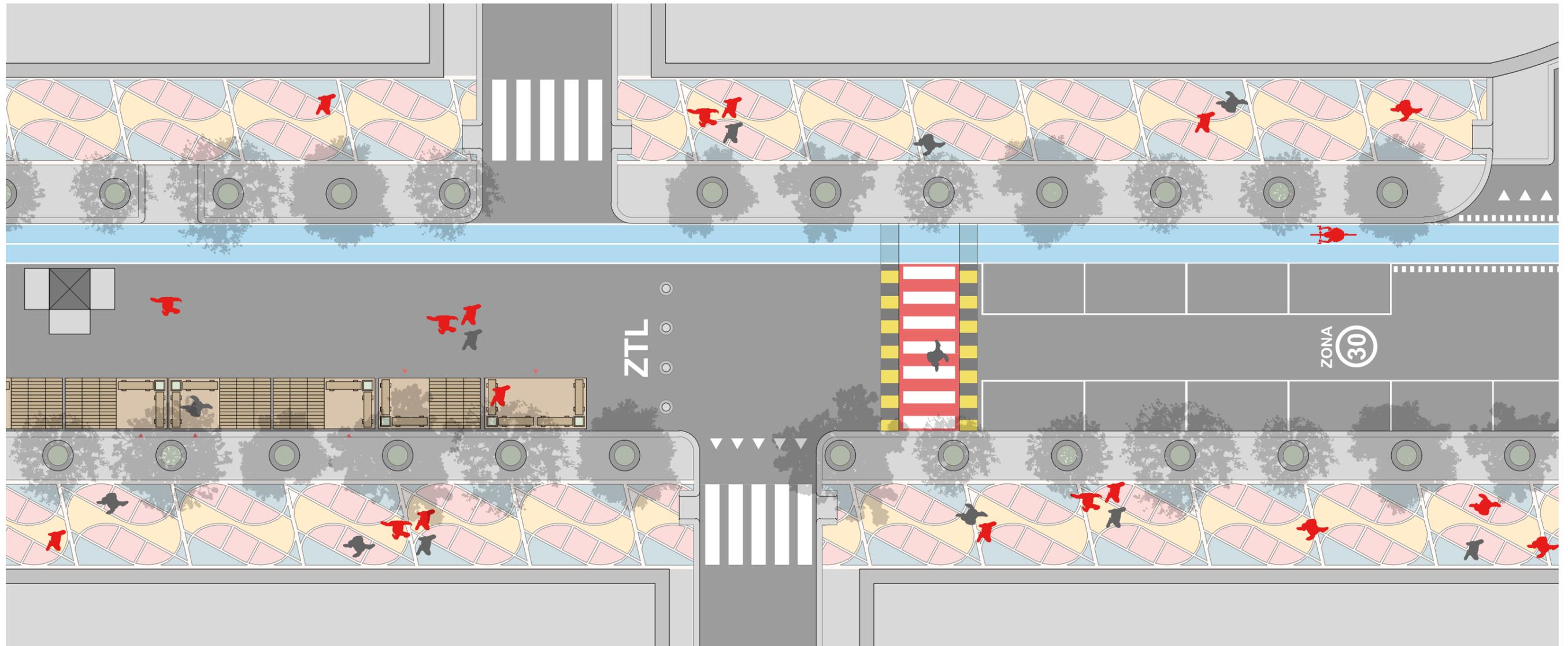
- 01 - Inserimento pista ciclabile
- 02 - Creazione attraversamenti pedonali rialzati
- 03 - Creazione di un nuovo varco ZTL
- 04 - Inserimento moduli micro-attività
- 05 - Inserimento moduli totem

scala 1:500



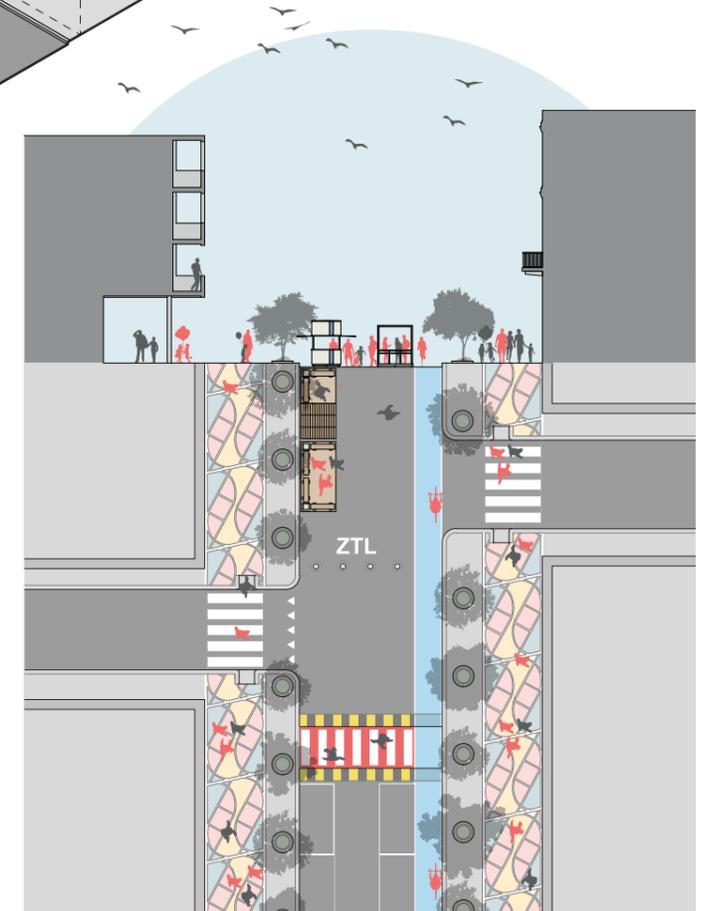
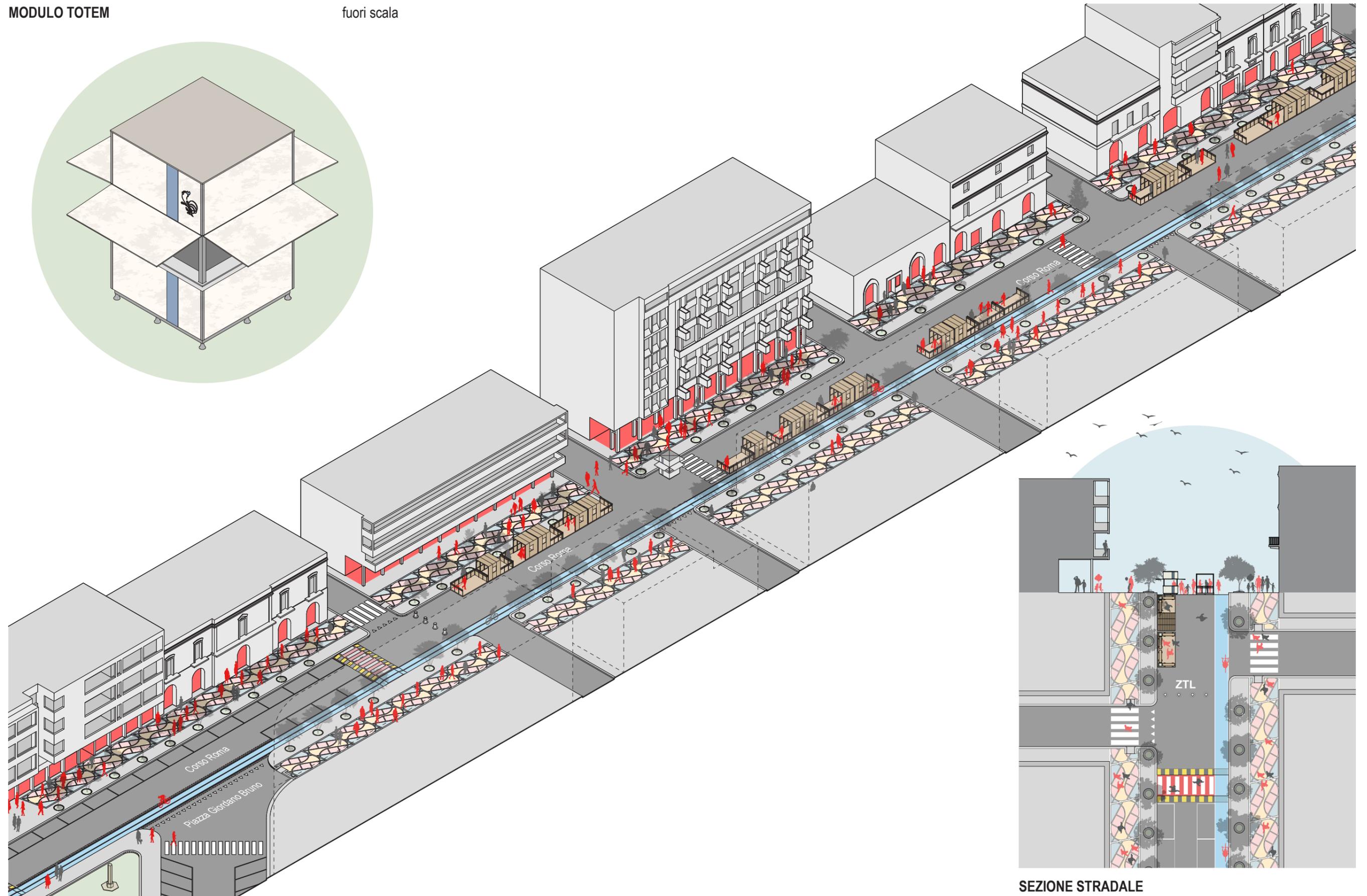
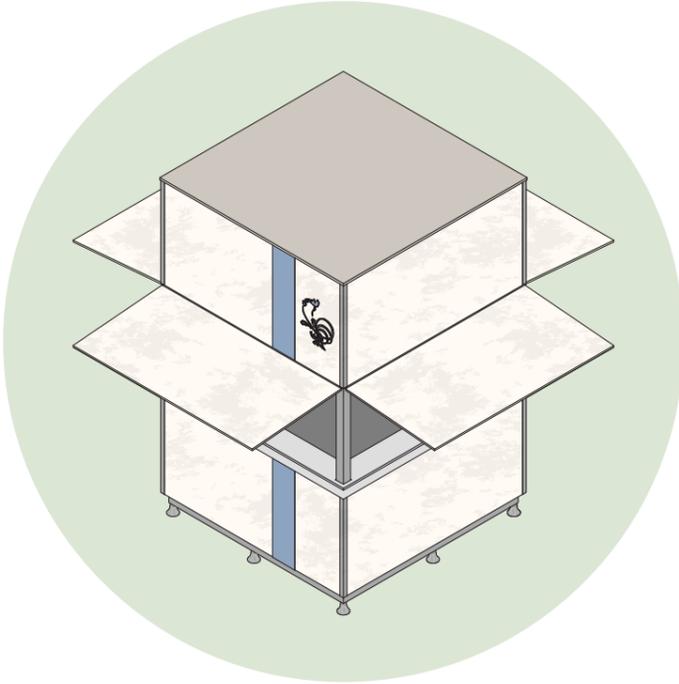
PIANTA

scala 1:200



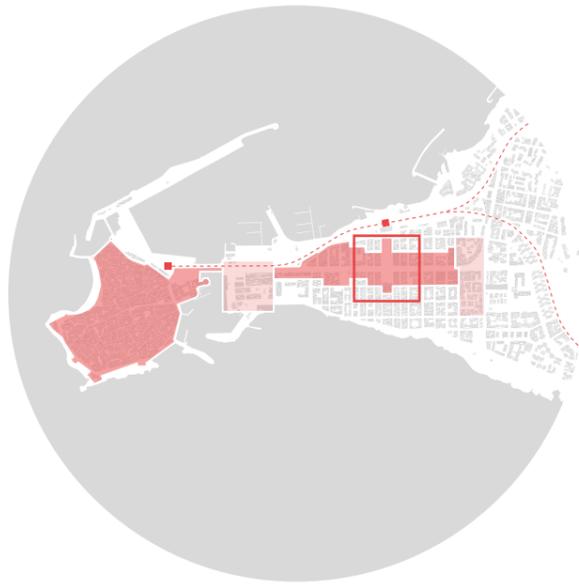
MODULO TOTEM

fuori scala



SEZIONE STRADALE



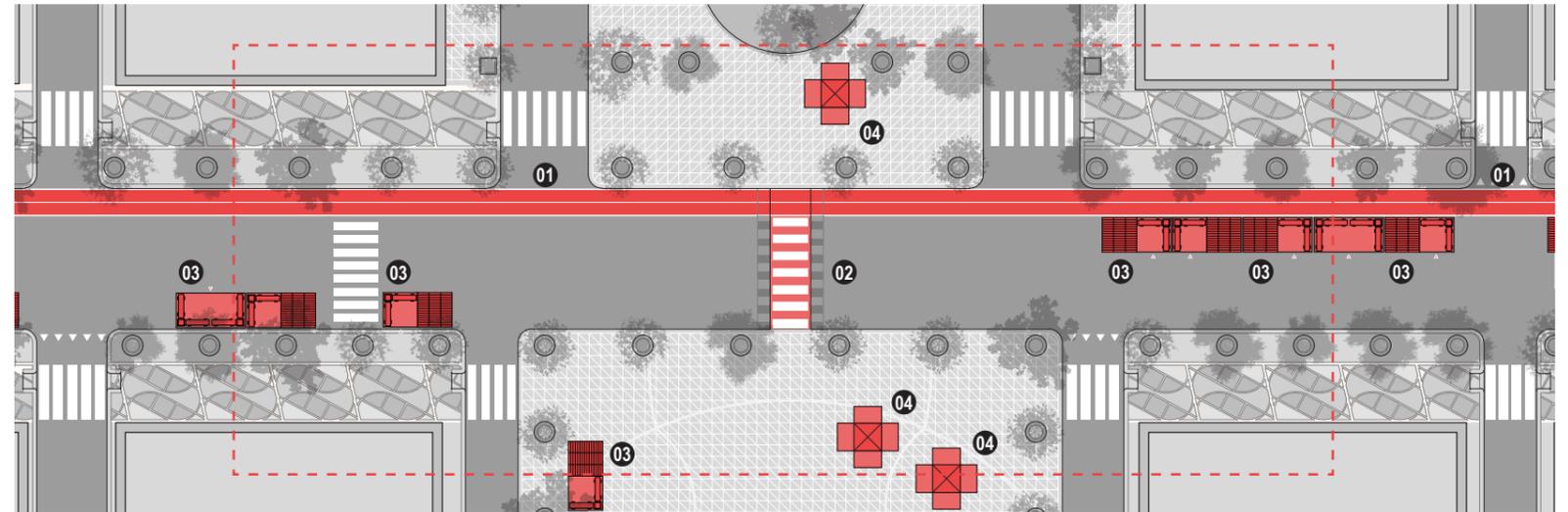


DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI

LEGENDA

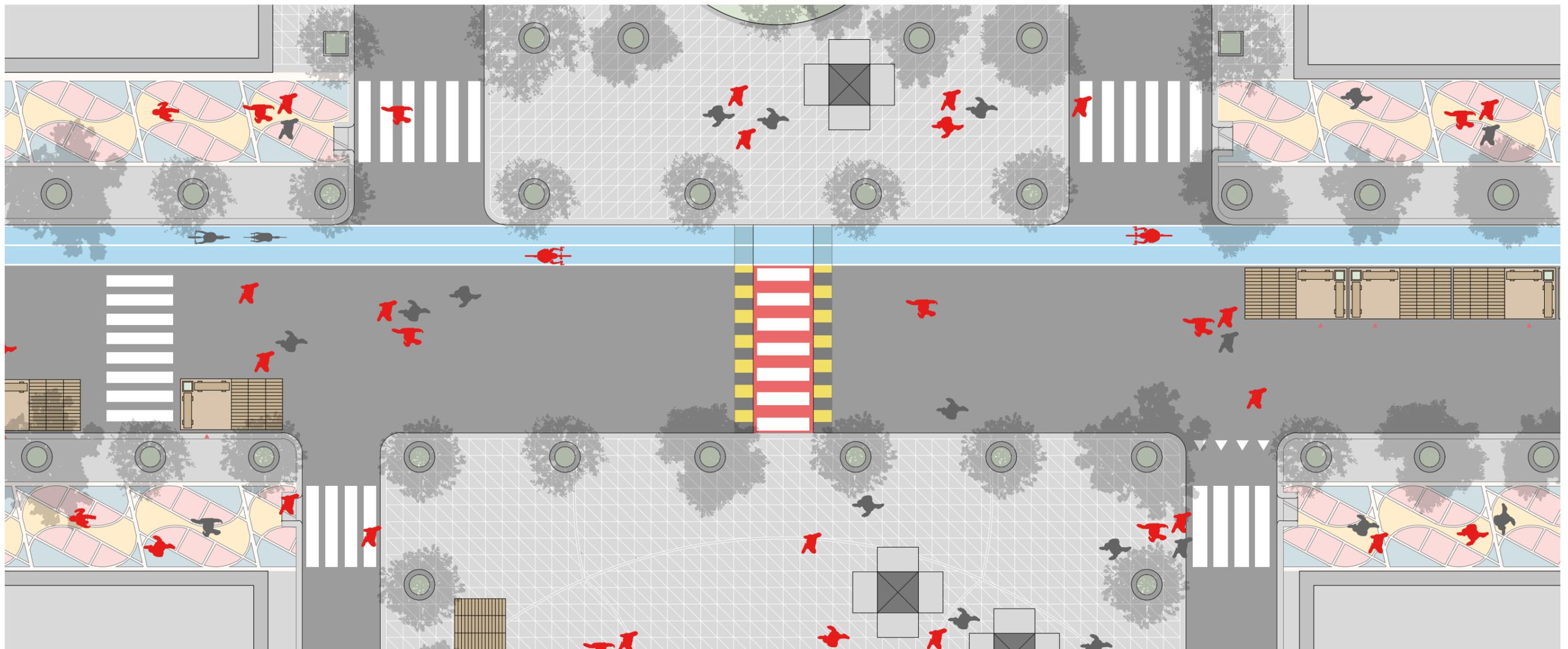
- 01 - Inserimento pista ciclabile
- 02 - Creazione attraversamenti pedonali rialzati
- 03 - Inserimento moduli micro-attività
- 04 - Inserimento moduli totem

scala 1:500

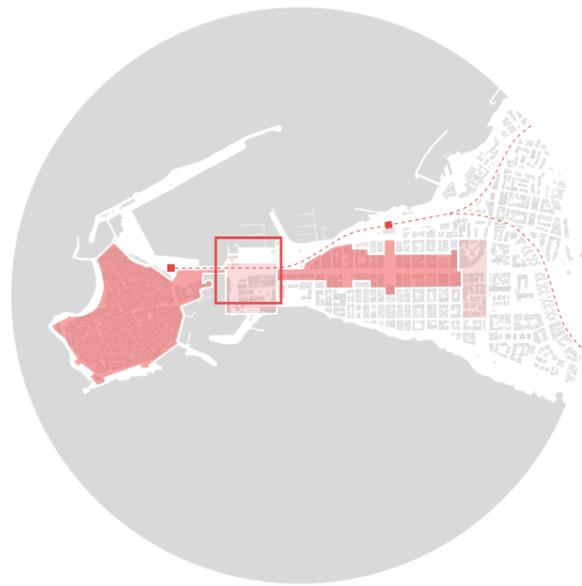


PIANTA

scala 1:200





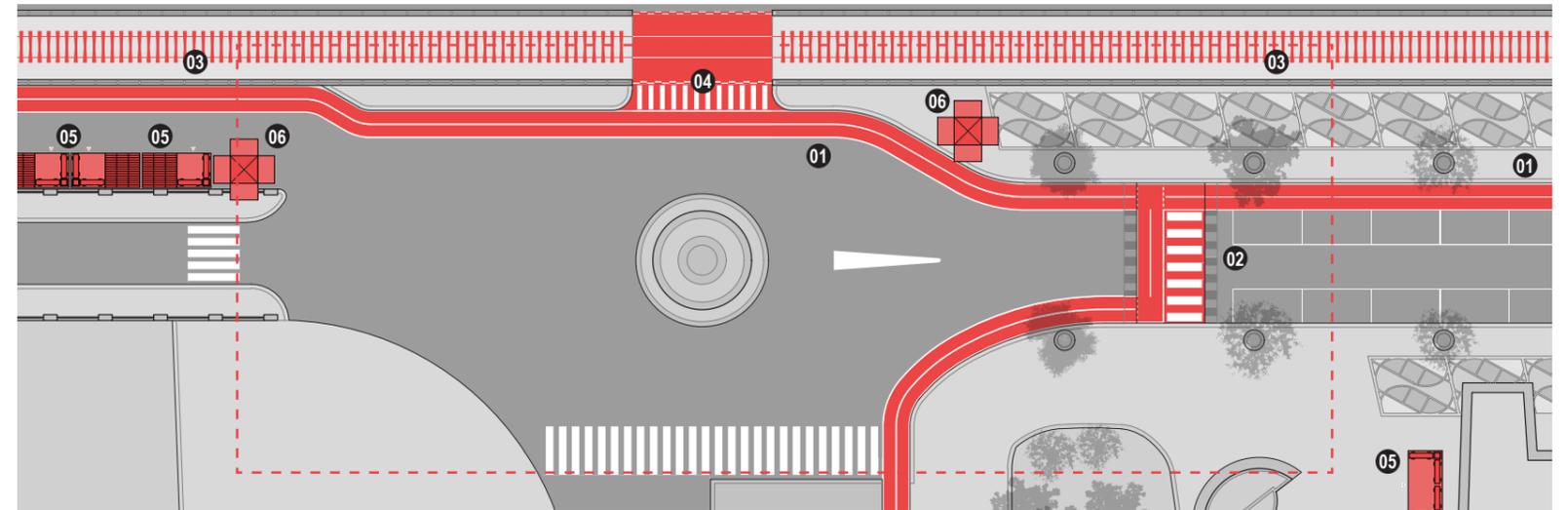


DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI

LEGENDA

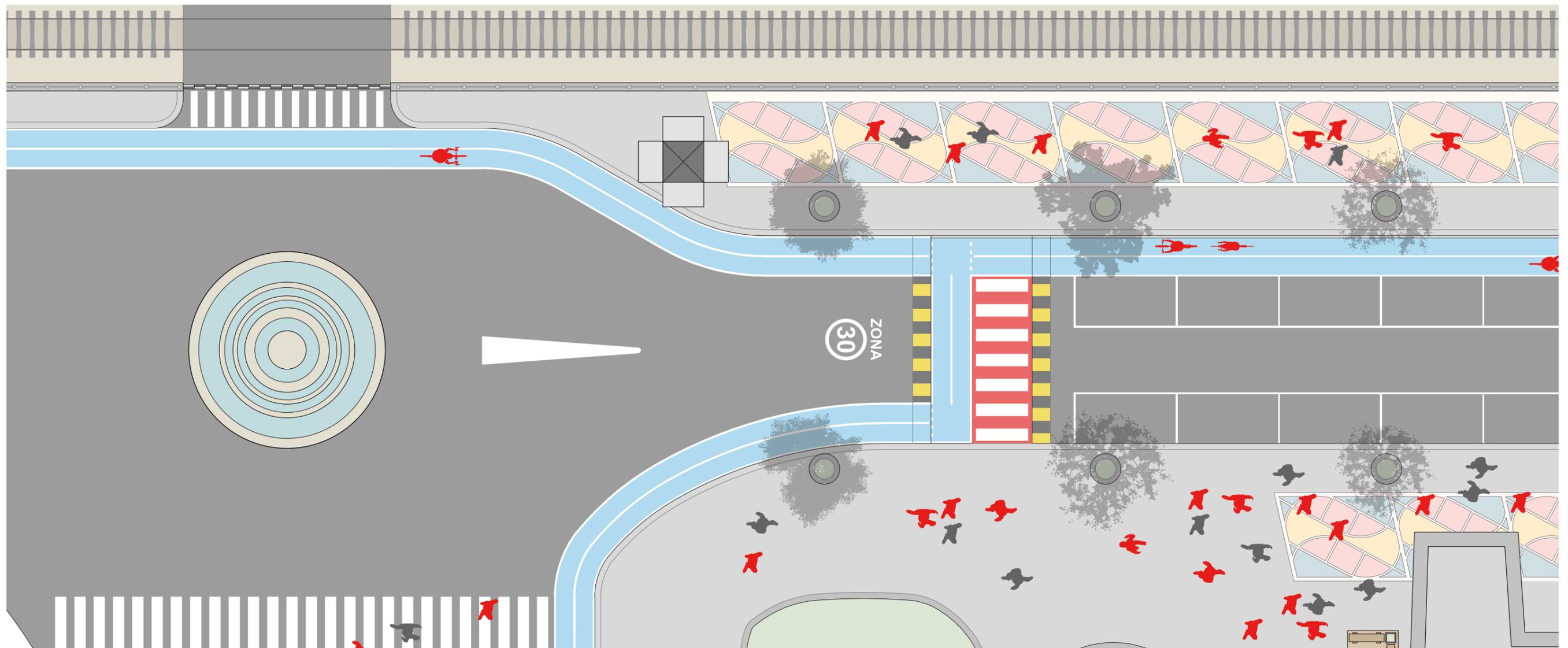
- 01 - Inserimento pista ciclabile
- 02 - Creazione attraversamenti pedonali rialzati
- 03 - Ripristino del binario dismesso
- 04 - Creazione di un nuovo attraversamento ferroviario
- 05 - Inserimento moduli micro-attività
- 06 - Inserimento moduli totem

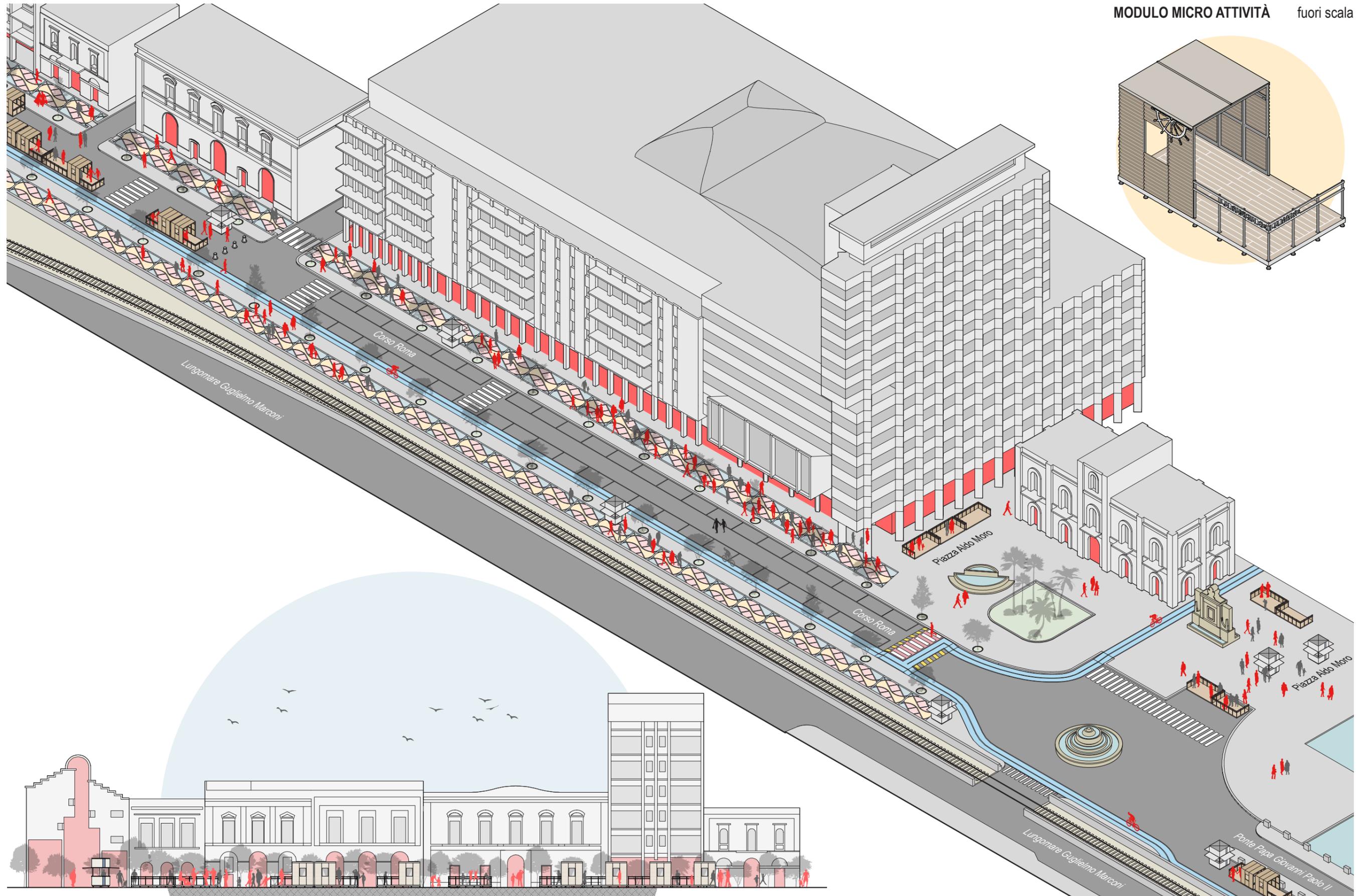
scala 1:500



PIANTA

scala 1:200





04.2 - AMBITO MICRO-URBANO

Il rivellino è una struttura difensiva realizzata nel 1522 su progetto dell'architetto senese Francesco di Giorgio Martini. Nato come estensione del castello, originariamente era costituito da uno spuntone molto affusolato che terminava in un torrione cilindrico. Era parte integrante della roccaforte, ma nel 1613 è stato eseguito un lavoro di distacco che lo ha portato ad avere la conformazione attuale. È rimasto fuori da ogni dinamica politica e bellica, versando per secoli in uno stato di completo abbandono. Nel secolo scorso è stato convertito in cinema all'aperto, ma attualmente risulta essere del tutto abbandonato.

Il progetto di rifunzionalizzazione del rivellino parte dalla convinzione che una struttura di tali dimensioni e di tale pregio storico-architettonico non possa essere considerata un vuoto urbano, un disvalore per la città. Attualmente, infatti, la percezione che si ha di questo colossale edificio è proprio quella di un elemento estraneo e statico nel cuore di un organismo molto vivace e dinamico, ciò è dovuto sicuramente al naufragio del cinema all'aperto Arena Rivellino, che ha lasciato un gran vuoto nel cuore dei gallipolini, ma soprattutto alla sua marginalità rispetto alle dinamiche economiche e culturali della città.

Il rivellino si trova in una situazione di estrema precarietà, analogamente al castello, infatti, è stato completamente abbandonato per decenni, ma quando nel 2012 si è tenuto l'intervento di restauro del fortino e del mercato coperto, non è stato in alcun modo incluso nel progetto. Le motivazioni sono sicuramente da rintracciare nella diafrasi legale, che ha portato al naufragio del progetto di riapertura del cinema all'aperto e ha funto da deterrente per chiunque fosse intenzionato a intervenire sulla struttura.

Il percorso di visita non include il rivellino, che resta estraneo al complesso museale, ma la quasi totalità degli ambienti del castello, come i magazzini, il torrione poligonale e i sotterranei. Sono altresì presenti sale espositive, una sala proiezioni, una sala lettura, un'area ristoro panoramica e un *bookshop*. Oltre all'esposizione permanente, infatti, la struttura ospita regolarmente un gran numero di mostre temporanee, l'offerta di servizi è quindi completa, moderna ed efficace.

È utile precisare che la struttura è stata inaugurata solo nel luglio 2014, dopo un intenso lavoro di riprogettazione dell'intero complesso museale. Da qui deriva la scelta di destinare il Rivellino ad attività legate alla cultura ma non alla divulgazione. Il Castello si dimostra pienamente in grado di assolvere a tale compito, pertanto, nell'ambito di questo progetto di tesi, si ipotizza la conversione del rivellino in una struttura informale che comunichi in maniera molto diretta con la popolazione e colmi il vuoto lasciato dall'Arena Rivellino.

Prima di illustrare il progetto di rifunzionalizzazione occorre precisare quali siano stati i motivi per cui non è stato possibile effettuare alcun sopralluogo dell'immobile. Primo tra tutti l'incompatibilità tra le tempistiche dell'iter autorizzativo e quelle dello svolgimento del presente progetto di tesi. Essendo infatti la proprietà dell'immobile in capo al Ramo Marina Mercantile del Demanio Pubblico dello Stato, sarebbe stato necessario espletare un processo burocratico particolarmente complesso. La stessa Sezione Demanio e Patrimonio del Comune di Gallipoli, pur dimostrandosi estremamente disponibile e fornendo del prezioso materiale di rilievo, ha riscontrato serie difficoltà nell'indicare con certezza il percorso da seguire. Inoltre, la carenza di personale a seguito dell'emergenza sanitaria ha irrimediabilmente compromesso il dialogo con gli uffici pubblici.

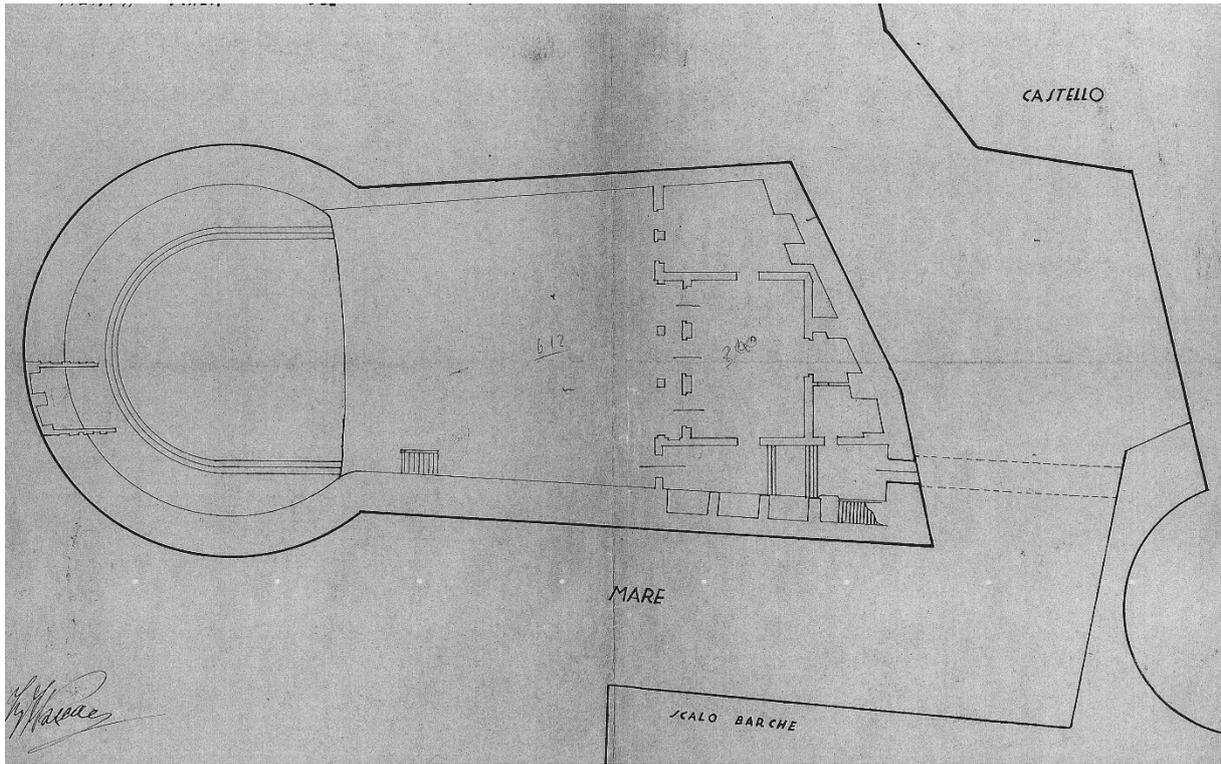


Figura 93 - Rivellino del Castello di Gallipoli. Rilievo fornito dalla Sezione Demanio e Patrimonio del Comune di Gallipoli.

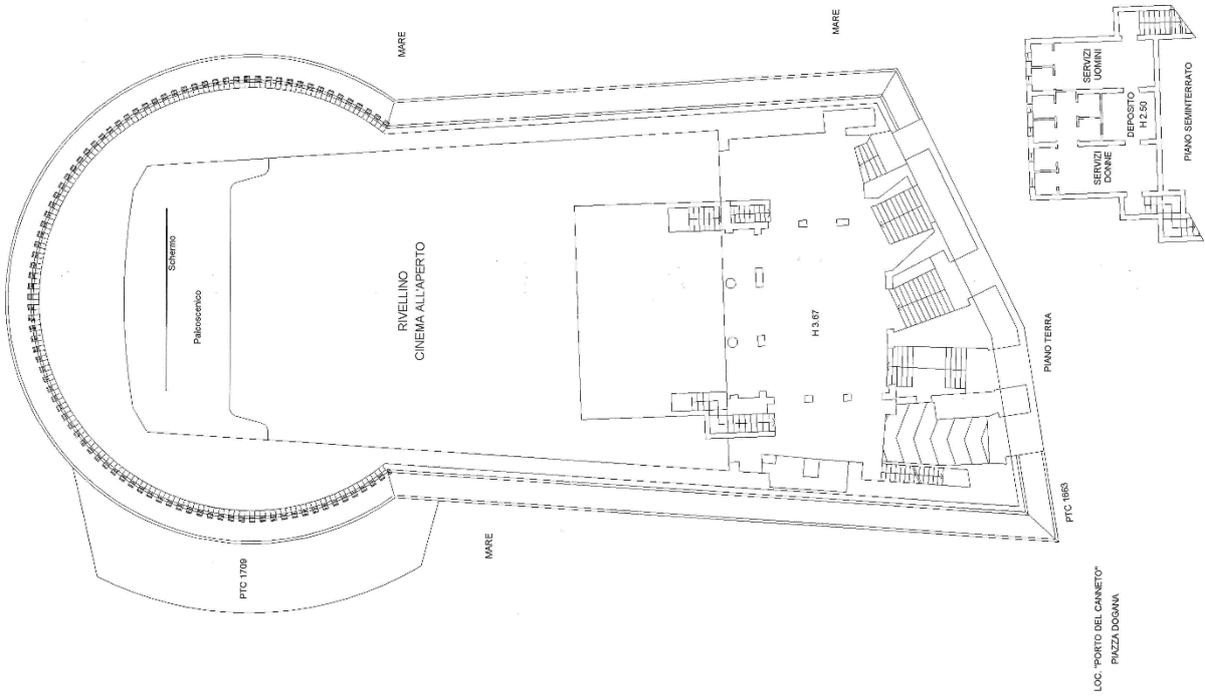


Figura 94 - Catasto Fabbricati, planimetria di unità immobiliare urbana in Comune di Gallipoli, Piazza della Dogana. Rilievo fornito dalla Sezione Demanio e Patrimonio del Comune di Gallipoli.

Il progetto di tesi si basa sulla visita esterna dell'immobile, per la quale ci si è avvalsi di un drone, e su una planimetria catastale gentilmente fornita dal comune di Gallipoli. L'edificio si sviluppa su una superficie di circa 1000 m² ed ha un'altezza approssimativa di 8 m, sorge a 28 m dal castello ed è interamente circondato dal mare. L'accesso avviene per mezzo di un sistema di passerelle in legno che lo collegano a piazza della Dogana e al molo della Lega Navale Italiana. L'edificio ha una pianta poligonale approssimabile a un trapezio scaleno, sul quale si innesta il torrione cilindrico. Attualmente lo stabile si configura come una grande piazza scoperta, ampia circa 540m, definita sui quattro lati dalle cortine meridionali e settentrionali, dal torrione e da un volume che ospita i sistemi distributivi e un ampio salone. Sono inoltre ben visibili i segni del recente passato di cinema all'aperto, all'interno del torrione sorge ancora oggi la quinta in muratura sulla quale avvenivano le proiezioni e sono presenti degli spazi seminterrati realizzati appositamente per ospitare i servizi igienici.

Lungo la passerella in legno, attualmente inagibile, sono presenti cinque accessi alla struttura, probabilmente ricavati dalla risistemazione degli ambienti demoliti in occasione del distacco dal castello. Tutti gli accessi portano al *foyer* rettangolare per mezzo di scale o di rampe inclinate. La passerella è in posizione sottoposta rispetto al salone, non è tuttavia possibile approssimare l'entità di tale dislivello. Dal *foyer* è possibile accedere alla platea per mezzo di percorsi inclinati oppure attraversare un modesto loggiato per giungere su un palco ricavato all'estradosso del livello seminterrato. Sono altresì presenti tre rampe di scale, due delle quali portano ai servizi igienici mentre la terza ad un livello superiore, probabilmente costituito dalla piccola cabina di proiezione visibile dalla strada. Dal castello e dal ponte si può inoltre notare un ballatoio lungo il prospetto rivolto verso il castello, ma con i mezzi a disposizione non è possibile formulare ipotesi riguardo alla sua funzione originaria o alla stessa distribuzione degli ambienti dai quali è possibile accedervi.

Il progetto prevede la conversione del rivellino in grande catalizzatore sociale, legato alla cultura e all'intrattenimento. Per fare ciò si prevede di ricavare degli spazi informali da impiegare per attività di diversa natura, aree molto versatili che si prestino a ospitare una moltitudine di allestimenti. L'attuale distribuzione planimetrica del rivellino lo rende particolarmente indicato per questo tipo di interventi: il corpo centrale della struttura è infatti un unico grande spazio aperto, del tutto sgombro da ostacoli. In quest'area si prevede il ripristino della pavimentazione e l'allestimento del cinema all'aperto con l'inserimento di una copertura semipermanente tipo *Beach system* (allegato C) di *Sprech*, azienda locale che opera nell'ambito della progettazione e dell'industrializzazione di soluzioni *outdoor* ⁽¹⁹⁸⁾. L'esigenza di fornire un riparo dalle radiazioni solari e dalle intemperie porta all'impiego di una struttura leggera in acciaio zincato e alluminio dotata di teli di copertura in PVC.

Si tratta di un allestimento versatile che all'evenienza può essere facilmente smontato e riassembleto. La copertura è costituita da un reticolo in scatolato metallico con un perimetro in travi reticolari supportato da pilastri metallici torniti, al fine di richiamare visivamente l'arredo urbano presente nella città vecchia. Tale struttura include i binari per lo scorrimento dei teli in PVC e funge da supporto per gli apparecchi illuminanti. Si prevede di affiancare tre tipologie di sorgenti luminose:

- Proiettori PAR a LED (allegato D) destinati alle attività di palcoscenico installati sulla trave reticolare prospiciente il proscenio;
- Proiettori tipo Palco *InOut* di iGuzzini (allegato E) finalizzati all'illuminazione della platea e degli spazi circostanti e applicati lungo gli scatolati trasversali;
- Apparecchi tipo *Dioscuri* di Artemide (allegato F) impiegati come supporto per l'illuminazione dell'ambiente, si prevede l'installazione sulla sommità dei pali torniti.

(198) <https://sprech.com/prodotti/beach/>, consultato il 23/12/2020.

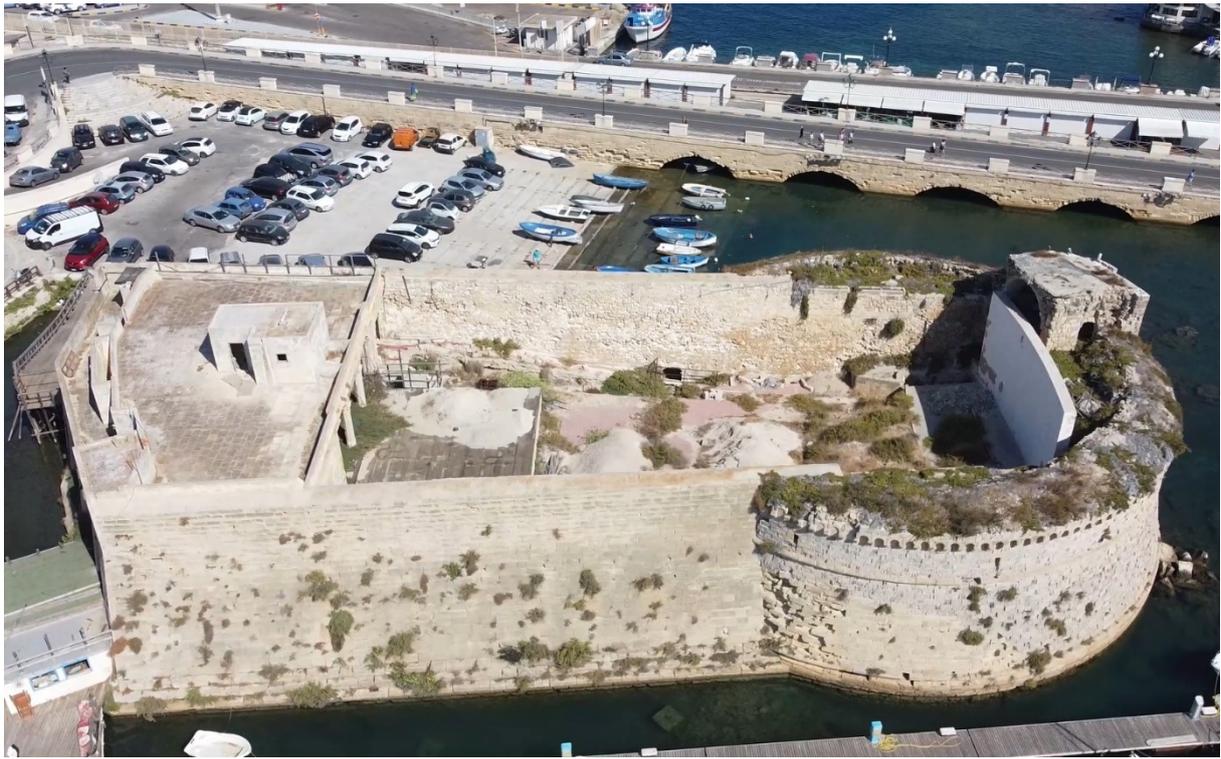


Figura 95 - Rivellino, vista Sud-Est, foto del 10/09/2020.



Figura 96 - Rivellino, vista da Ovest, foto del 10/09/2020.

Il carattere semipermanente della copertura comporta la necessità di prevedere uno scenario di fruizione del rivellino che prescindendo dalla sua presenza. Per fare ciò si ipotizza l'installazione di appositi apparecchi illuminanti tipo Bollard di iGuzzini (allegato G), il cui inserimento è reso possibile dalla rimozione della copertura sfruttando l'alloggio dei pali e il relativo allaccio alla rete elettrica.

Gli ambienti interni, a differenza di quanto detto per la platea, hanno una distribuzione molto ben determinata, con grandi limiti imposti dalla presenza di cinque punti d'accesso e di altrettante rampe. Il progetto prevede di mantenere solo tre di questi varchi e di destinare gli ambienti ricavati dalla chiusura degli altri due alle funzioni essenziali, come la biglietteria, l'area ristoro e i servizi igienici per i portatori di *handicap*. Ai lati del piccolo loggiato sono presenti due vani scala, uno di questi invade l'ingresso della platea e ne impedisce il raggiungimento. Si propone quindi di eliminare tale rampa e di operare una redistribuzione del piano interrato al fine di consentire l'accesso tramite il vano rimanente. Questo, attualmente esposto alle intemperie, necessita dell'inserimento di una struttura di copertura. Il progetto propone l'installazione un involucro in acciaio e vetro che garantisca la fruizione del vano anche con avverse condizioni meteorologiche.

Per svincolare il *foyer*, e consentire la programmazione di attività autonome, si opera una ripartizione interna per mezzo di strutture leggere. In questo modo si consente l'accesso alla platea tramite gli ambienti laterali e, al tempo stesso, viene garantita l'indipendenza dell'atrio.

La passerella che attualmente collega piazza della Dogana al rivellino conduce alla prima delle cinque porte d'ingresso, escludendo le altre quattro. La sostituzione di questa struttura, resa necessaria dall'avanzato stato di degrado, offre l'opportunità di realizzare un nuovo ballatoio che si estenda lungo tutto il prospetto. Si prevede quindi la realizzazione di una passerella semipermanente in metallo, più durevole e facilmente manutenibile di quella esistente. È inoltre prevista una seconda passerella che costeggi il prospetto Nord collegandosi a un'uscita di sicurezza presente in prossimità del torrione. Per fare ciò è necessario rimuovere gli attracchi attualmente esistenti in piazza della Dogana.

Una grande carenza del rivellino è quella delle aree di stoccaggio, non sono infatti presenti degli spazi sufficientemente ampi da ospitare gli allestimenti temporanei e tutte le attrezzature delle quali necessita un polo multifunzionale. Per sopperire a tale mancanza è stato individuato uno stabile da adibire a deposito, si tratta di un ex stabilimento produttivo situato in via della Cala, nelle immediate vicinanze della chiesa di Santa Maria del Canneto.



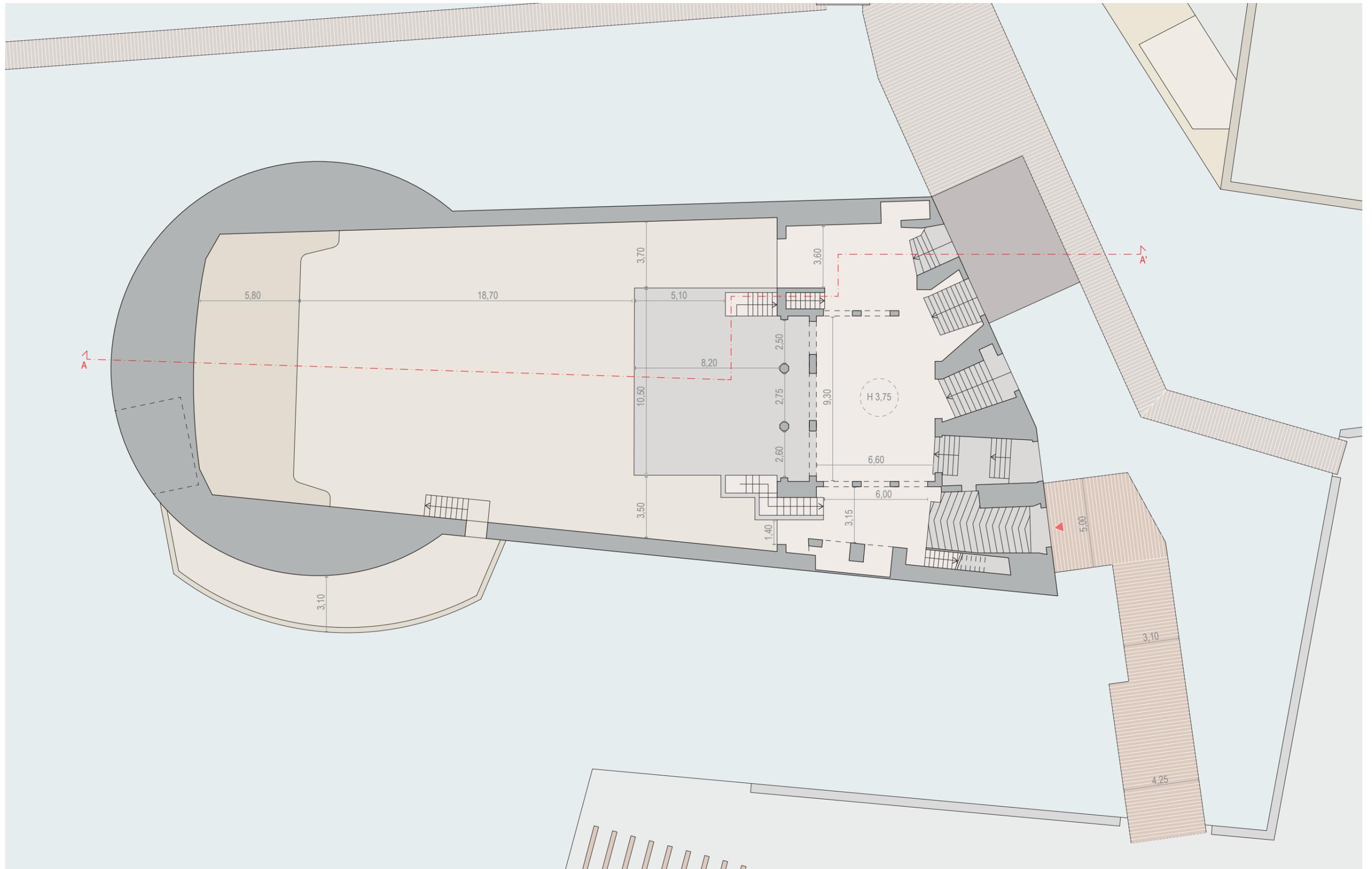
Figura 97 – Vista esterna dell'immobile da destinare a deposito a servizio del rivellino, foto del 13/05/2020.



Figura 98 – Vista interna dell'immobile da destinare a deposito a servizio del rivellino, foto del 13/05/2020.

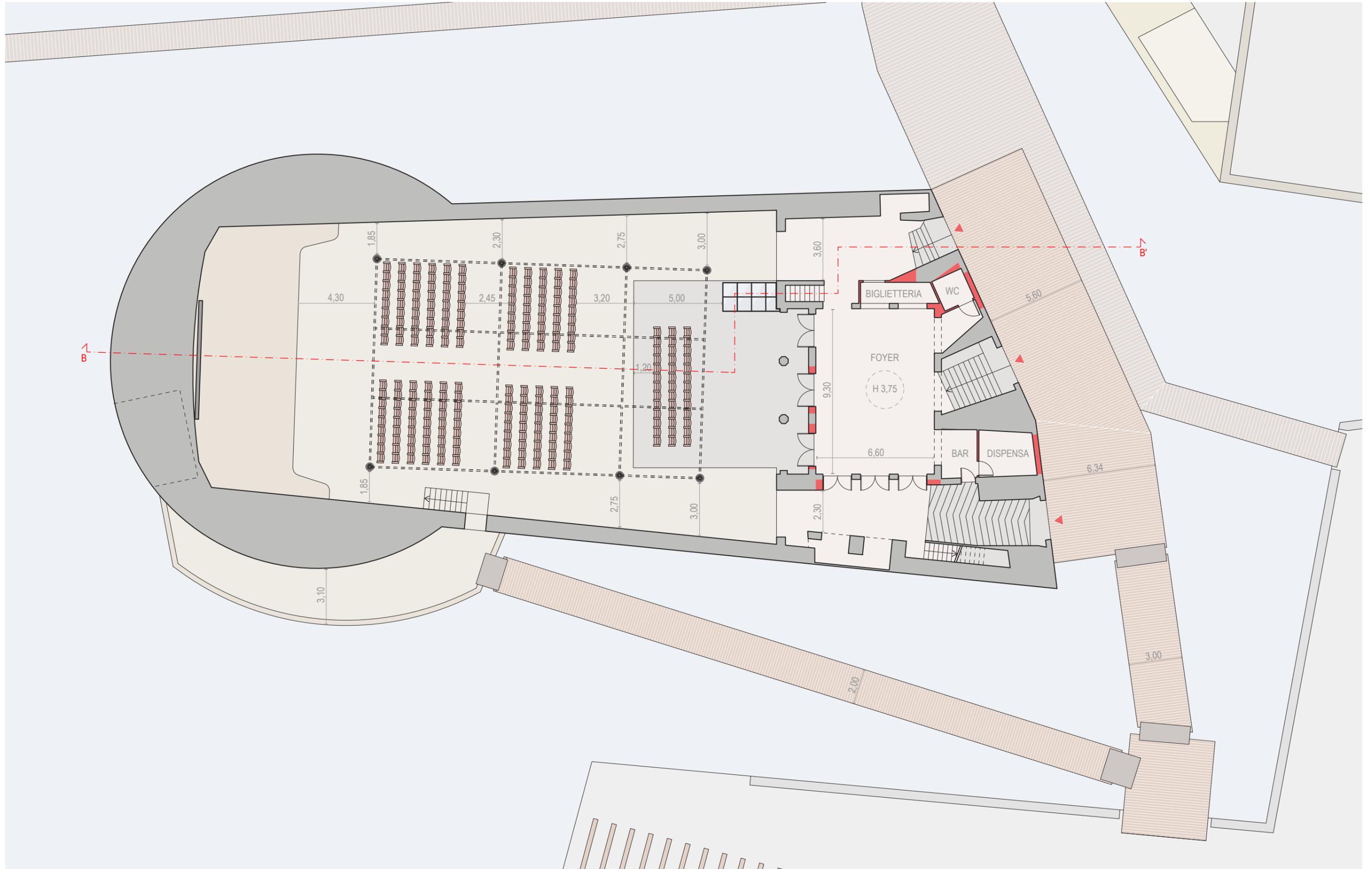


PIANTA PIANO TERRA



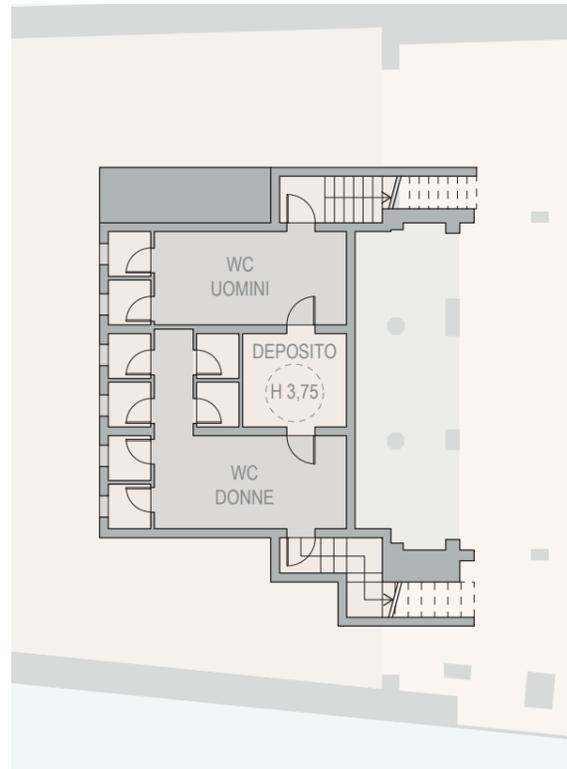


PIANTA PIANO TERRA

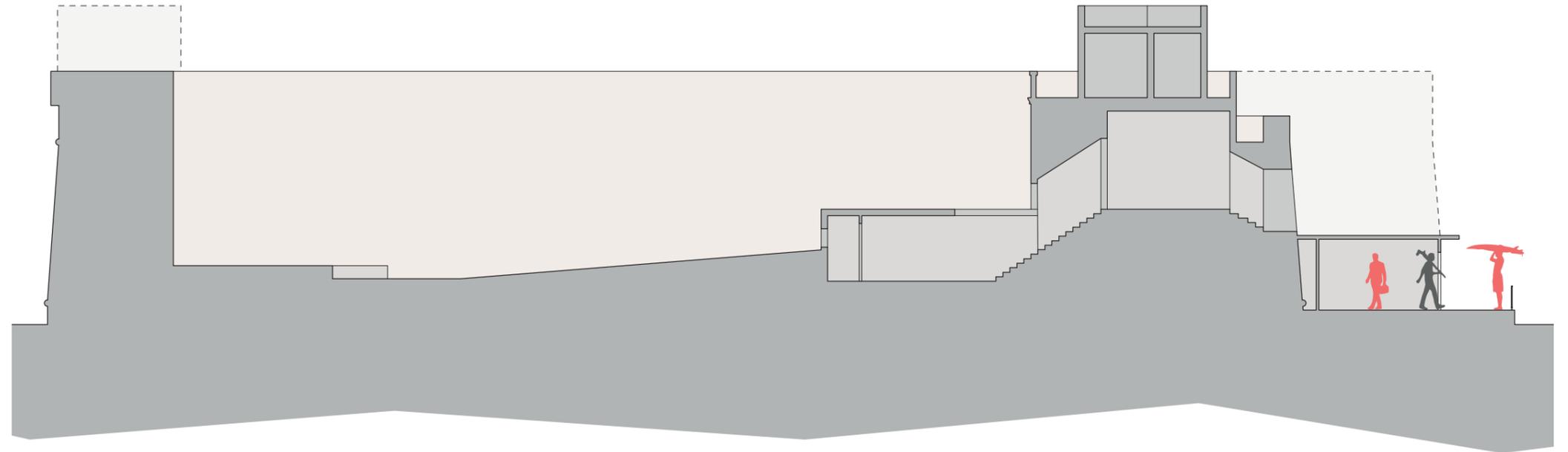




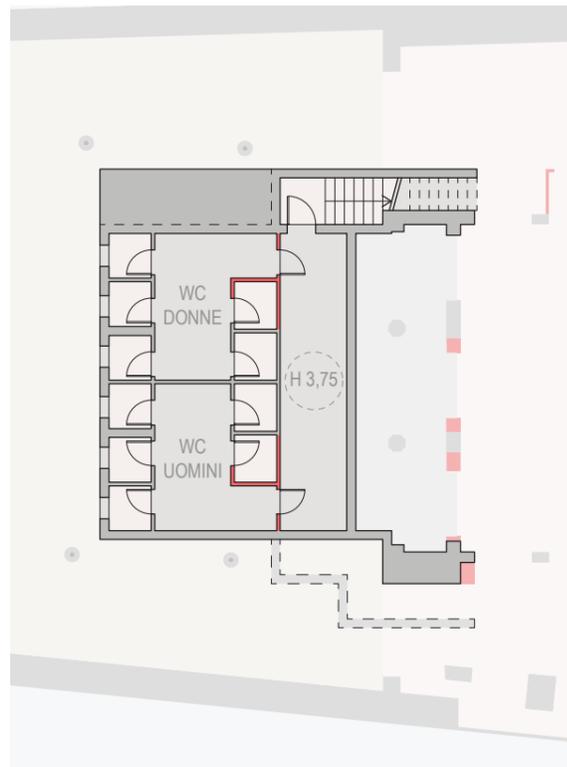
**STATO DI FATTO:
PIANTA PIANO SEMINTERRATO**



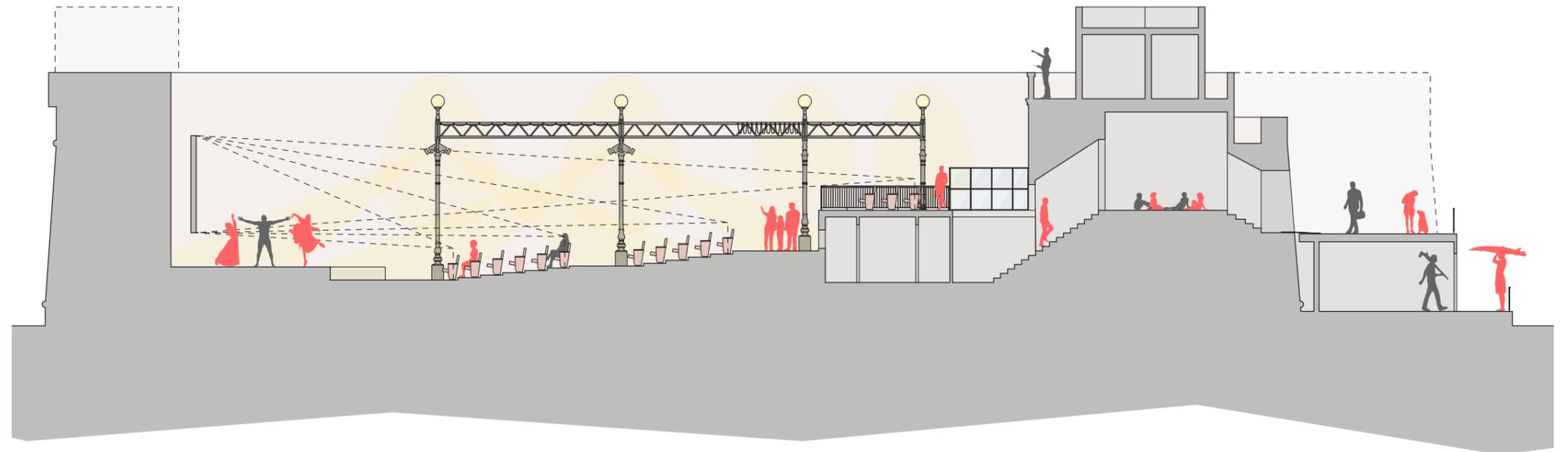
SEZIONE A - A'



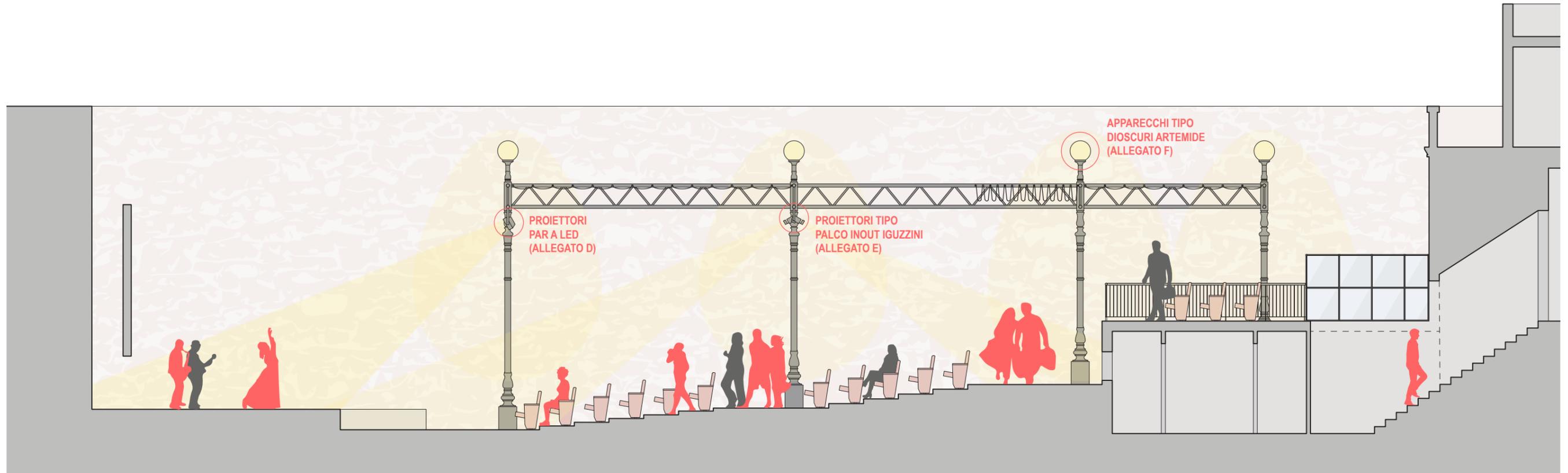
**STATO DI PROGETTO:
PIANTA PIANO SEMINTERRATO**



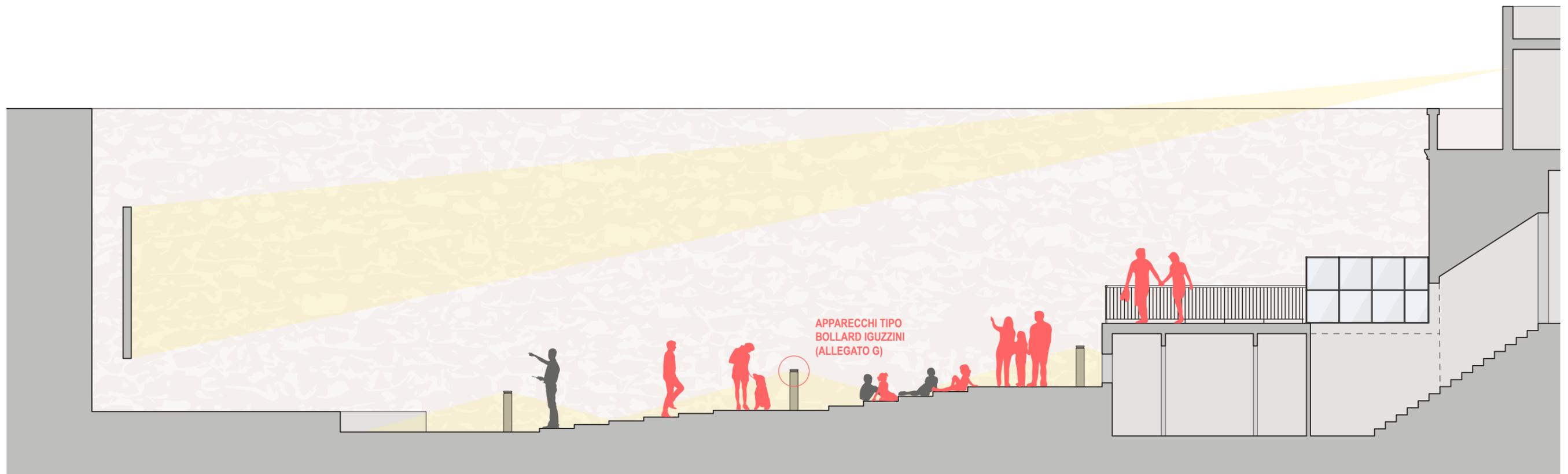
SEZIONE B - B'



I SCENARIO DI FRUIZIONE - TEATRO ALL'APERTO

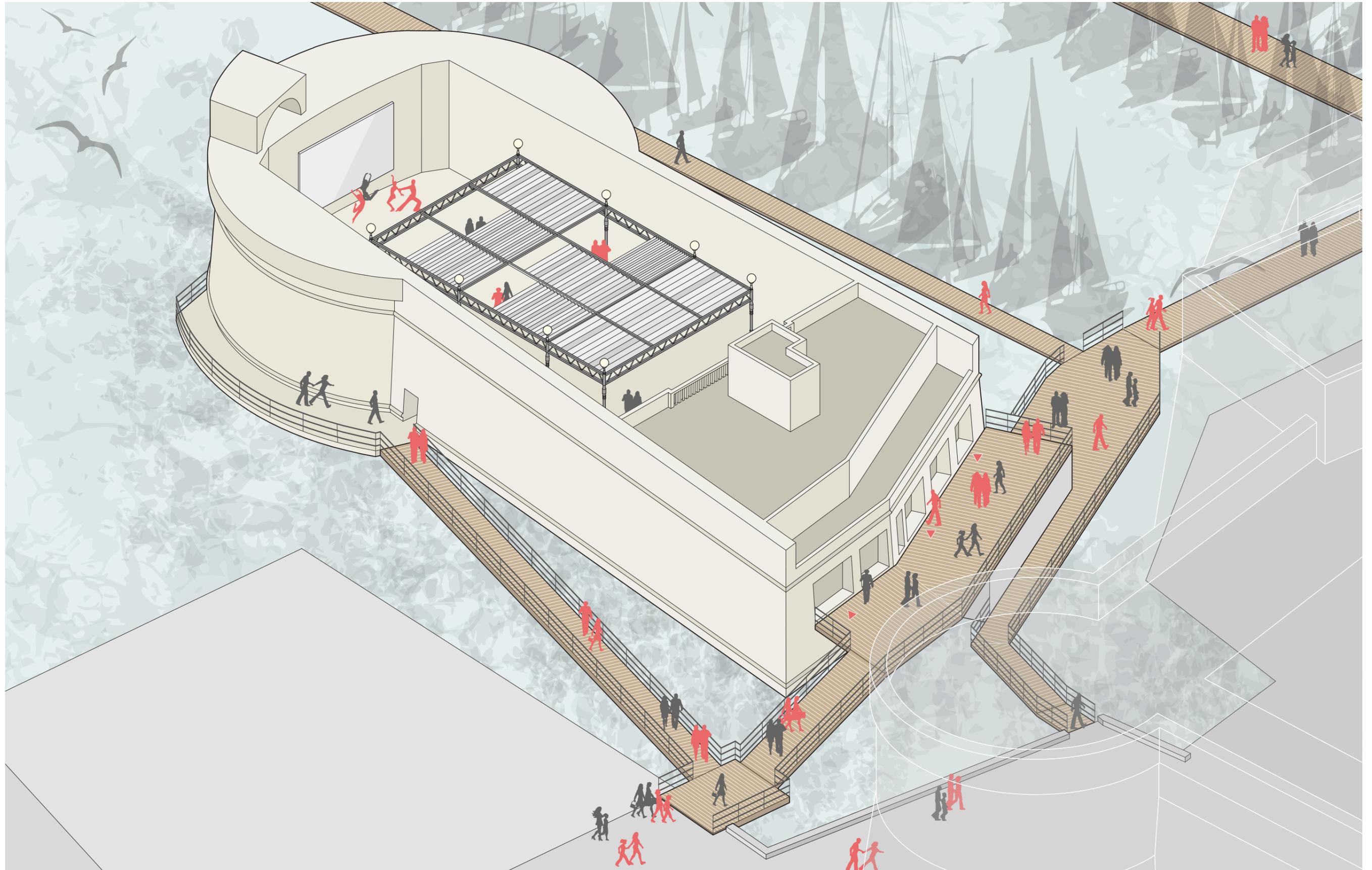


II SCENARIO DI FRUIZIONE - SPAZIO POLIFUNZIONALE





VISTA ASSONOMETRICA



04.3 - AMBITO DELL'INTORNO

L'introduzione delle funzioni all'interno delle stazioni ferroviarie, l'inserimento delle micro-attività lungo corso Roma e l'allestimento degli spazi pubblici passano per un'accurata progettazione dell'arredo urbano, inteso non come processo di abbellimento ma come elemento fondamentale nel percorso di integrazione tra progetto urbano e società.

Intervenire su un tessuto stratificato come quello di Gallipoli è un'operazione estremamente delicata, l'elaborazione di un progetto particolarmente invasivo porta inevitabilmente a una situazione di incompatibilità. Ciò avviene perché la città, nel corso degli anni, si è sviluppata in maniera autonoma, spontanea, e un intervento di radicale modifica del tessuto urbano e sociale viene fatalmente percepito come estraneo.

Per agevolare il processo di assimilazione, questo progetto di tesi propone di intervenire in maniera mirata con l'inserimento di strutture modulari removibili, in grado di ospitare le nuove attività senza stravolgere il contesto in cui vengono collocate.

Il progetto di arredo urbano prevede la realizzazione di due tipologie di strutture: il modulo micro-attività e il modulo biglietteria. Il primo risponde alla necessità di ospitare un gran numero di funzioni, è un allestimento semipermanente e implica un utilizzo stagionale. Il secondo nasce per allestimenti temporanei, è facilmente spostabile e può essere utilizzato per periodi di tempo limitati.

MODULO MICRO-ATTIVITÀ

Il modulo micro-attività è una struttura modulare costituita da una piattaforma che occupa lo spazio di un posto auto (larga 2,5 m e lunga 4,90 m), e da una combinazione di elementi e accessori a loro volta modulari.

Con "elementi" si intendono le unità elementari che contribuiscono alla formazione del modulo. Ognuna di queste risponde a una precisa necessità e può essere utilizzata singolarmente oppure reiterata per formare una composizione più o meno articolata. Le potenzialità di questo sistema sono infinite, è infatti possibile elaborare una variante specifica per ciascuna attività, in base alle diverse esigenze di spazi coperti, aree di sosta e zone verdi.

La personalizzazione delle micro-attività rischia tuttavia di restituire un'immagine caotica e frammentaria dell'intervento. Per prevenire tale eventualità si è deciso di impiegare un linguaggio unitario, che possa accomunare tra loro le diverse le attività e sottolineare il forte legame con il territorio. Il riferimento comune è quello delle tradizioni locali: la cultura contadina e la vita di mare. Un simile rimando ha il duplice scopo di richiamare forme, colori, materiali e texture della tradizione, e quindi dare nuovo impulso alla promozione del territorio.

Il progetto prevede di comporre il modulo di ciascuna micro-attività attraverso la combinazione di tre diverse tipologie di elementi:

- **Modulo copertura:** largo 0,80m e alto 2,50m, l'elemento è costituito da un portale in ferro sul quale vengono applicate delle pale frangisole in legno. Tali elementi ombreggianti possono essere posati in modo tale da creare degli scorci visuali oppure da schermare completamente l'interno del modulo. Per agevolare i processi di stoccaggio, movimentazione e assemblaggio il modulo può essere ripiegato, gli elementi verticali sono infatti collegati a quello orizzontale per mezzo di cerniere che consentono l'impacchettamento. Il riferimento alla tradizione contadina è quello delle cassette della frutta, impiegate con un duplice significato, da un lato si tratta di un rimando all'attività del mercato, fondamentale per l'economia di Gallipoli, dall'altro la familiarità dell'oggetto trasmette stabilità e leggerezza, rispettivamente grazie alle forme squadrate e alla trasparenza dei frangisole.

- **Modulo seduta:** riprende le tradizionali sedute di campagna, costituite da una superficie piana, solitamente una pietra piatta o un elemento di recupero, che poggia su due pietre verticali infisse nel terreno. Il modulo che qui si propone di impiegare è una rielaborazione di questo sistema, costituita da un pianale in legno che poggia su due piedi in cemento.
- **Modulo fioriera:** in questo caso il riferimento alla cultura contadina riporta ai “*pilacci*”, le vasche in pietra che anticamente venivano impiegate per innaffiare o per la raccolta del mosto. Spesso questi elementi venivano lasciati ricolmi d’acqua e impiegati per far germinare determinate piante. Allo stesso modo si propone di impiegare una vasca in cemento come modulo per l’inserimento di spazi verdi di modeste dimensioni all’interno del centro urbano.

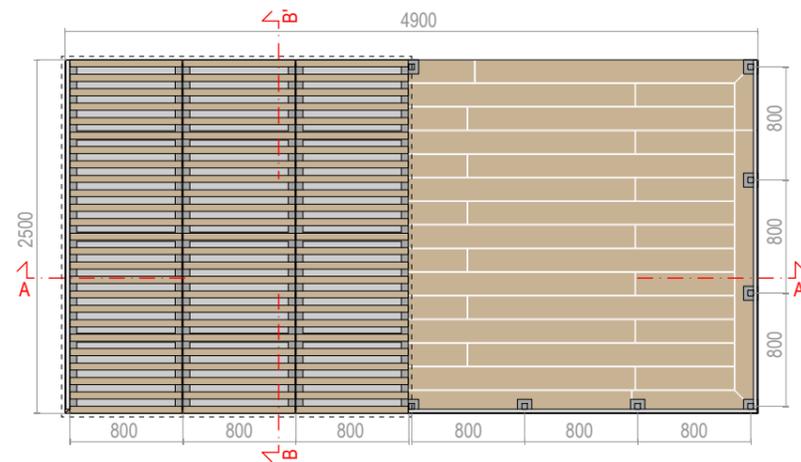
Per la realizzazione di questi moduli si propone l’impegno di materiali economici, che consentano una facile manutenzione e, all’evenienza, una rapida sostituzione degli elementi ammalorati. Tuttavia, la prospettiva di un impiego massiccio e l’esposizione alle intemperie, spingono a proporre l’utilizzo del *Wood Plastic Composite* (W.P.C.)⁽¹⁹⁹⁾ per la realizzazione dell’elemento maggiormente soggetto all’usura (allegato H): la piattaforma.

Oltre agli “elementi”, che forniscono l’ossatura del modulo, si propone l’impiego di “accessori”, intesi come oggetti ornamentali che rimandano alla tradizione del posto e uniscono visivamente ciascun modulo. Restando in tema di cultura contadina non si può che incentivare l’impiego di oggetti di recupero, gli accessori che qui si propone di utilizzare sono collegamenti diretti alla tradizione, legati alla cultura del riuso.

- **Lampare:** Gallipoli è storicamente legata all’attività della pesca, non solo come fonte di reddito, ma come vero e proprio stile di vita. Questa devozione è ancora molto forte, e spinge intere generazioni di pescatori a solcare quotidianamente le acque del mar Ionio. È quindi un fatto sociale più che economico, la cultura del mare è insita nei gallipolini e le lampare ne sono il simbolo. Sono questi i motivi che spingono a proporre l’impiego di tali elementi come apparecchi d’illuminazione a sospensione. Tuttavia, si tratta di oggetti ormai considerati d’antiquariato, sono pertanto difficili da reperire. In alternativa possono essere impiegate delle lampade industriali o altri elementi di recupero.
- **Luminarie:** le feste patronali e le sagre che ogni anno popolano i borghi salentini sono indissolubilmente legate alla tradizione delle luminarie, allestimenti temporanei realizzati con legno e una moltitudine di piccole lampadine. L’origine di questi elementi, secondo la tradizione, risale al XVII secolo, età in cui le strade si iniziano a popolare di cortei religiosi e processioni. Le luminarie nascono come quinte scenografiche create appositamente per occultare i prospetti dei palazzi fatiscenti in occasione del passaggio dei cortei, una forma di riverenza verso i santi patroni. Queste strutture vengono impiegate ancora oggi, ma hanno assunto un valore molto più laico. Negli anni si è affermata la tendenza a recuperare vecchie luminarie per poi convertirle in elementi d’arredo, pratica che si è diffusa molto rapidamente, tanto da spingere le aziende produttrici ad aprire delle apposite linee di produzione. Attualmente i prodotti più diffusi sono i fregi decorativi, i rosoni e scritte. Si propone quindi l’impiego di elementi decorativi di recupero affiancati ad altri di nuova fabbricazione, in questo modo è possibile personalizzare ciascun modulo con l’inserimento frasi tipiche della tradizione.
- **Reti da pesca:** assieme alle lampare sono i simboli della cultura del mare, legate tanto alla storia quanto al futuro della città. Le tonnare e i pescherecci sono state per secoli le principali fonti di occupazione per i gallipolini, che vivevano il mestiere della pesca con profonda abnegazione. Spesso le imbarcazioni e le tonnare venivano tramandate di generazione in generazione, diventando parti integranti dello stile di vita e della cultura di Gallipoli, tale pratica continua ancora oggi e non sembra essere intenzionata a

⁽¹⁹⁹⁾ Il *Wood Plastic Composite* (W.P.C.) è un materiale, detto anche legno composito, costituito dall’unione di scarti di legno polverizzato e un materiale plastico formato da resine e additivi. Questa particolare composizione consente la creazione di doghe esteticamente simili al legno ma con le prestazioni meccaniche e la resistenza all’usura delle resine plastiche.

PIANTA

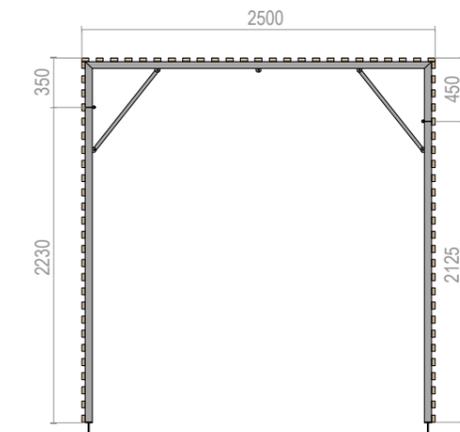


Il modulo micro-attività è una struttura modulare costituita da una piattaforma che occupa lo spazio di un posto auto, e da una combinazione di elementi e accessori a loro volta modulari.

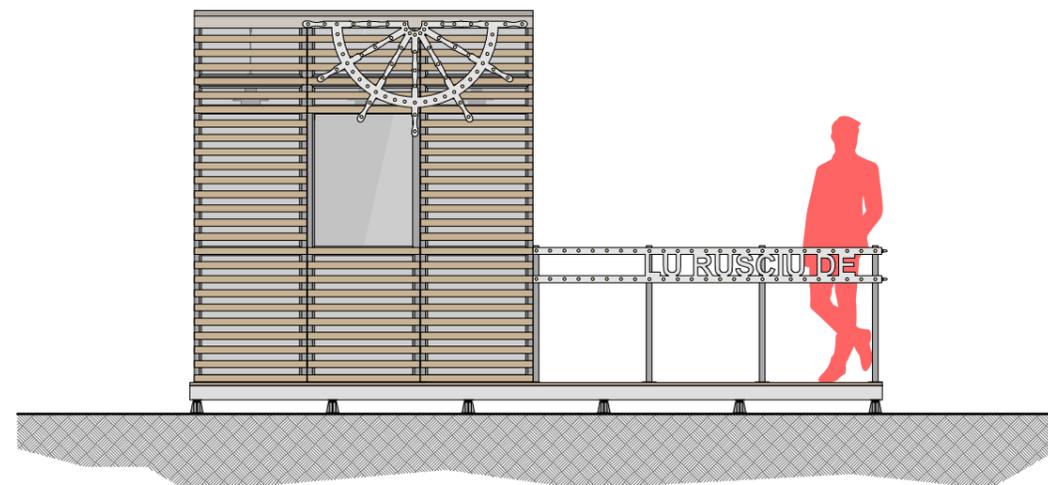
Con "elementi" si intendono le unità elementari che contribuiscono alla formazione del modulo. Ognuna di queste risponde a una precisa necessità e può essere utilizzata singolarmente oppure reiterata per formare una composizione più o meno articolata.

Le potenzialità di questo sistema sono infinite, è infatti possibile elaborare una variante specifica per ciascuna attività, in base alla diversa esigenza di spazi coperti, aree di sosta e zone verdi.

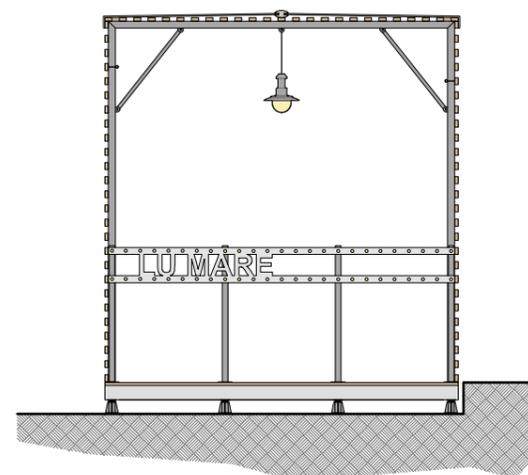
MODULO COPERTURA



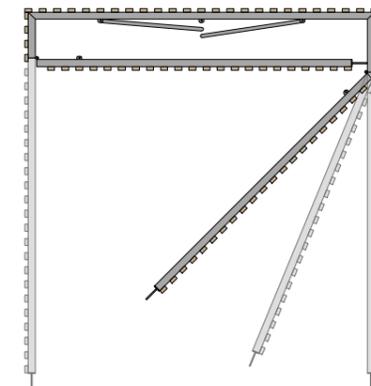
PROSPETTO PRINCIPALE



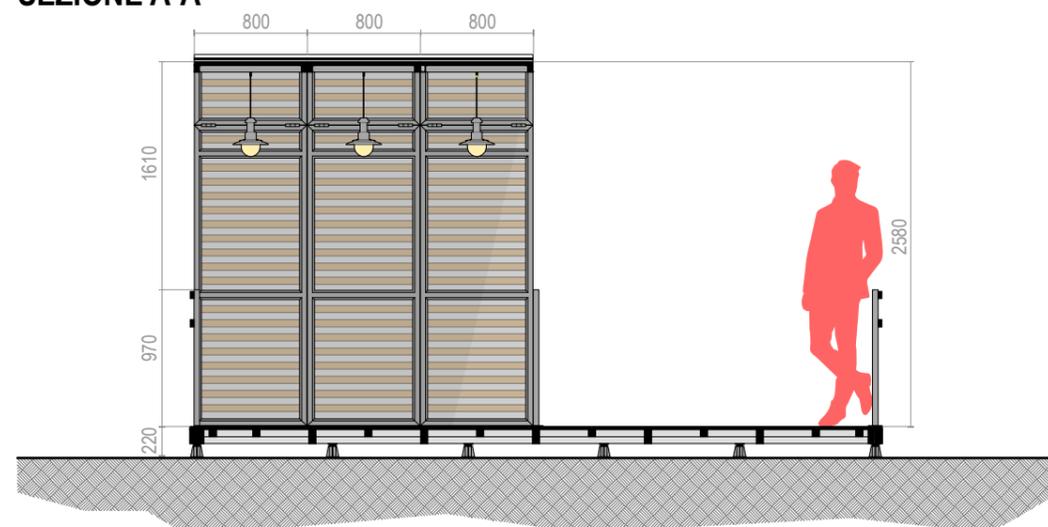
PROSPETTO LATERALE



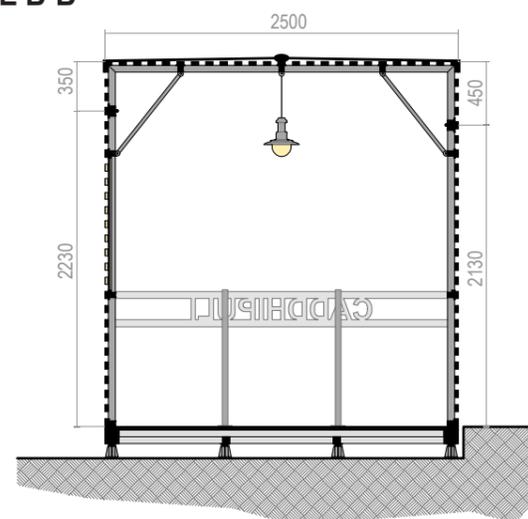
IMPACCHETTAMENTO MODULO COPERTURA



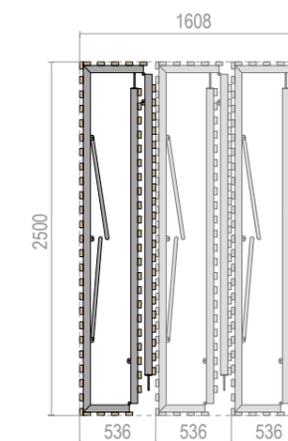
SEZIONE A-A'



SEZIONE B-B'



INGOMBRO COMPLESSIVO COPERTURA



ESPLOSO ASSONOMETRICO

MODULO COPERTURA

TRAVERSO IN ACCIAIO TUBOLARE
(35 x 35 x 725 - s 3)

STRUTTURA PORTANTE IN ACCIAIO TUBOLARE
(sezione 37 x 38)

FRANGISOLE IN LEGNO
(50 x 25 x 800)

BALAUSTRATA

LUMINARIA IN LEGNO
CON SCRITTA E LUCI AL LED

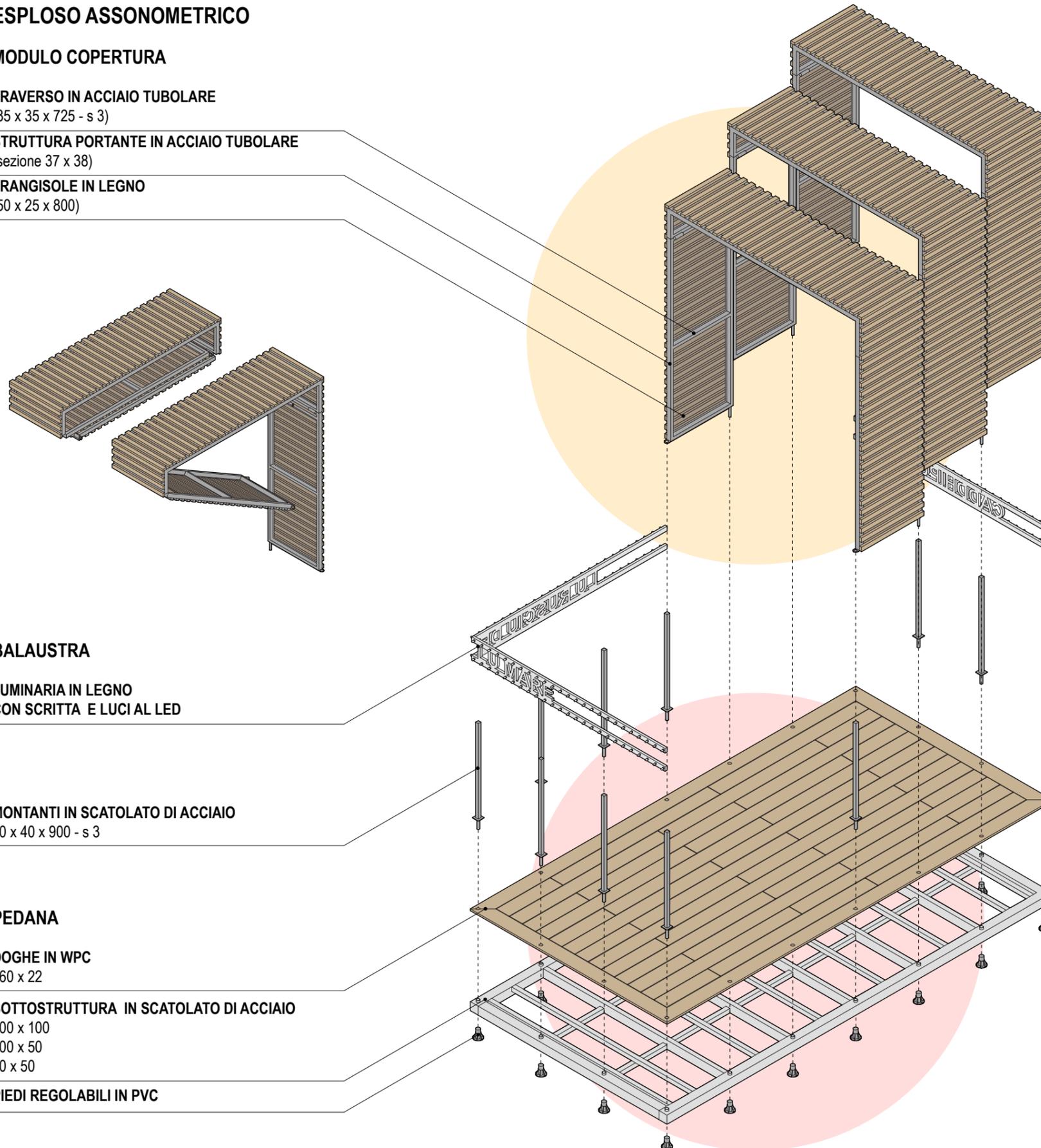
MONTANTI IN SCATOLATO DI ACCIAIO
40 x 40 x 900 - s 3

PEDANA

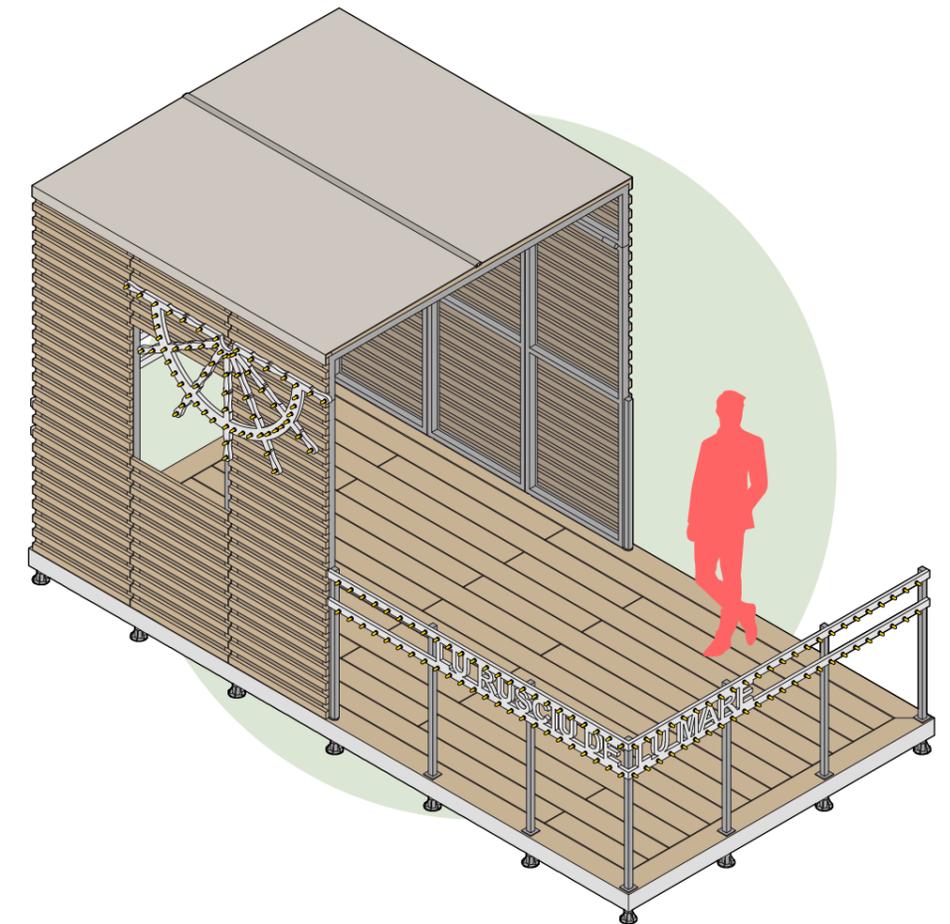
DOGHE IN WPC
160 x 22

SOTTOSTRUTTURA IN SCATOLATO DI ACCIAIO
100 x 100
100 x 50
50 x 50

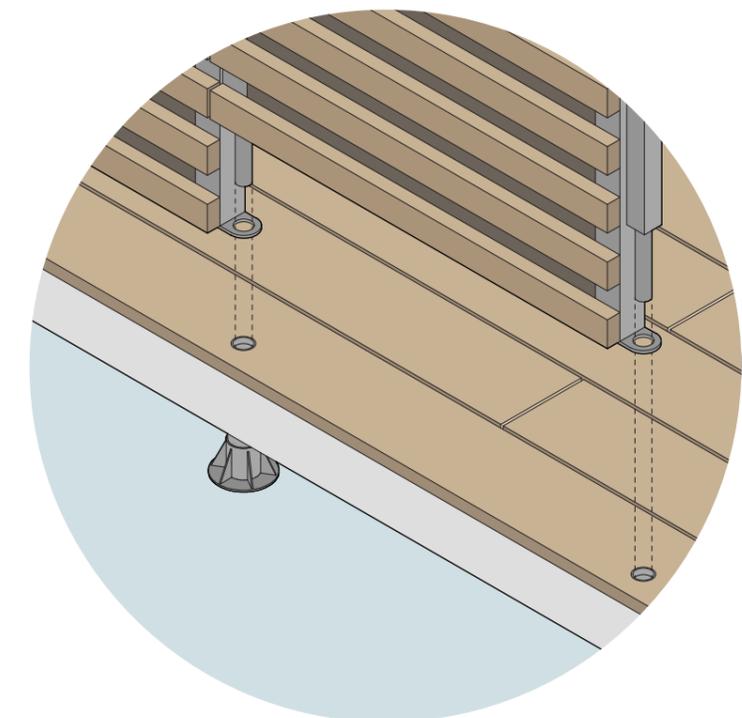
PIEDI REGOLABILI IN PVC



VISTA ASSONOMETRICA



METODO DI ANCORAGGIO

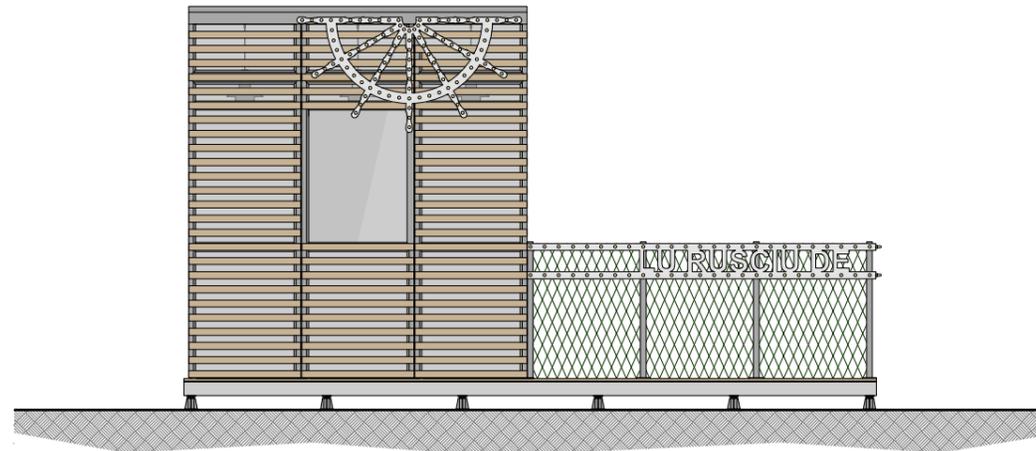


POSSIBILI CONFIGURAZIONI DEL MODULO MICRO-AATTIVITÀ

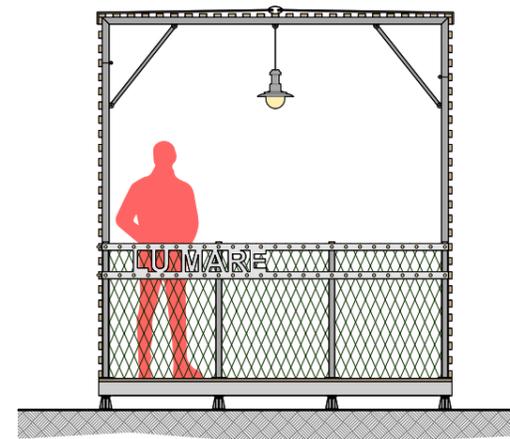
I CONFIGURAZIONE: STANDARD

PROSPETTO PRINCIPALE

scala 1:50

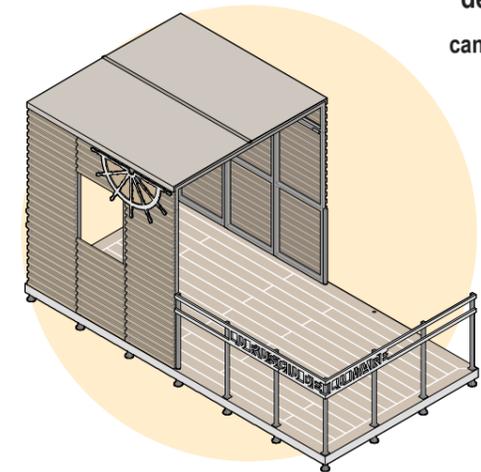


PROSPETTO LATERALE



ASSONOMETRIA

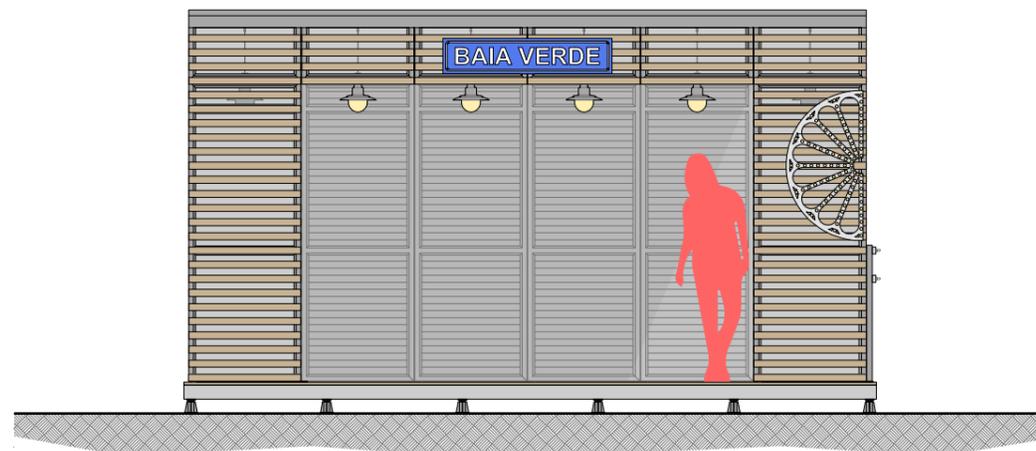
La configurazione "standard" è destinata a micro-attività legate alla piccola ristorazione. Il modulo propone di sostituire i *dehors* di bar e piccole attività d'asporto, è costituito da due aree delle medesime dimensioni, di cui una coperta e una scoperta. All'interno del modulo possono essere inserite sedute, tavoli e sedie.



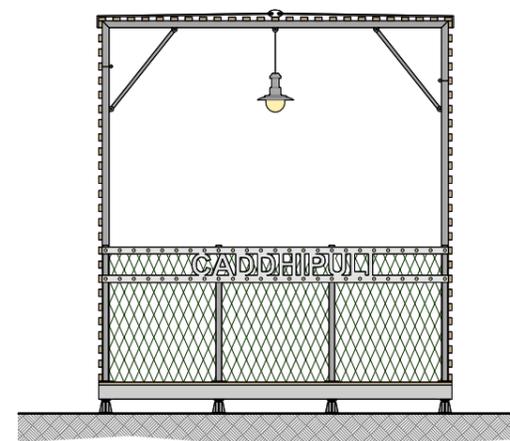
"Lu rusciu de lu mare"
canto popolare salentino

II CONFIGURAZIONE: FERMATA AUTOBUS / METRO

PROSPETTO PRINCIPALE

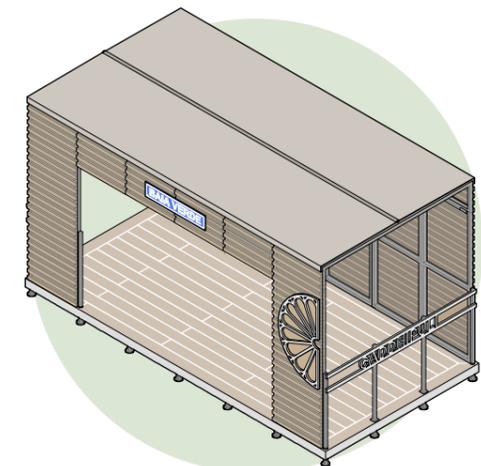


PROSPETTO LATERALE



ASSONOMETRIA

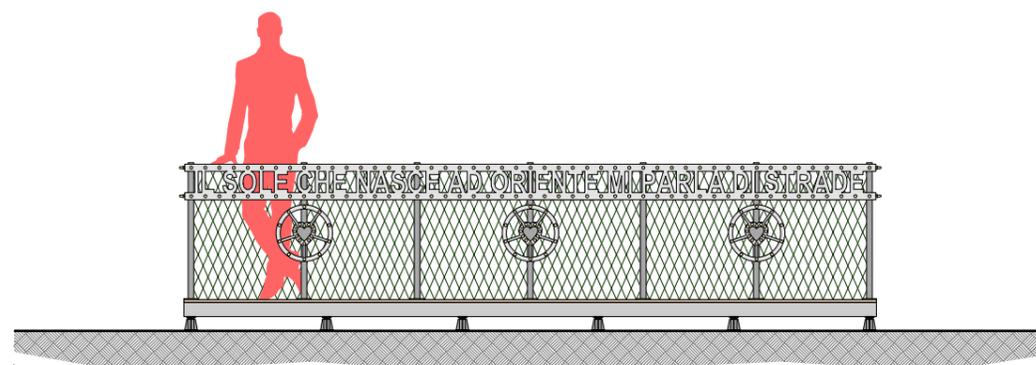
Il modulo può essere impiegato come pensilina per le fermate dei mezzi pubblici o come *dehors* per altre attività che effettuano servizio al tavolo. La struttura è costituita da una pedana interamente coperta da una pensilina e accessibile solo da un lato. L'allestimento varia a seconda dell'utilizzo, si possono aggiungere pannelli informativi, distributori automatici e panchine.



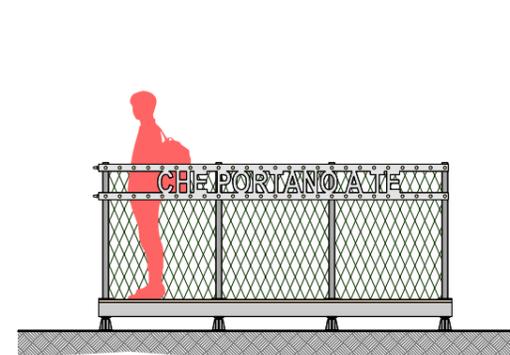
"Caddhipuli"
Gallipoli

III CONFIGURAZIONE: AREA DI SOSTA

PROSPETTO PRINCIPALE

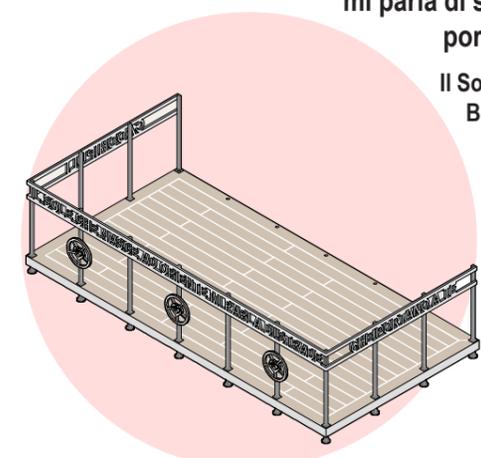


PROSPETTO LATERALE



ASSONOMETRIA

La terza configurazione prevede l'utilizzo del modulo come appendice del marciapiede, in questo caso la pedana viene impiegata assieme ad una qualsiasi combinazione di accessori. Questa proposta mira a inserire delle aree di sosta aperte al pubblico lungo le principali arterie stradali di Gallipoli.



"Il Sole che nasce ad Oriente
mi parla di strade che
portano a te"
Il Sole d'Oriente
Boombabash

svanire. Il progetto propone di omaggiare questa tradizione impiegando le reti da pesca come elementi divisori, posti a separazione dei diversi ambienti.

A partire da questi sei elementi e dalle esigenze specifiche del progetto sono state elaborate tre ipotetiche configurazioni del modulo micro-attività. La prima configurazione è quella che può essere definita "standard", destinata a micro-attività legate alla piccola ristorazione. Il modulo propone di sostituire i *dehors* di bar e piccole attività d'asporto, è costituito da due aree delle medesime dimensioni, di cui una coperta e una scoperta. All'interno del modulo sono inserite delle sedute posizionate lungo i bordi, ma può ospitare anche dei tavoli e delle sedie.

Il secondo modulo può essere impiegato come pensilina per le fermate dei mezzi pubblici o come *dehors* per ristoranti o altre attività che effettuano servizio al tavolo. In entrambi i casi la struttura di base è quella di una pedana interamente coperta da una pensilina e accessibile solo da un lato, tuttavia, l'allestimento varia a seconda dell'utilizzo che ne deve essere fatto. La pensilina necessita di pannelli informativi, sedute e distributori di *snack* e bevande, il *dehor* di tavoli, sedie e panche.

La terza ipotetica configurazione prevede l'utilizzo del modulo come appendice del marciapiede, in questo caso a pedana viene impiegata assieme ad una qualsiasi combinazione di accessori. Quest'ultima proposta mira a inserire delle aree di sosta aperte al pubblico lungo le principali arterie stradali di Gallipoli.

MODULO TOTEM

La seconda struttura modulare è ideata per ospitare funzioni che necessitino un unico operatore, è il caso delle biglietterie, degli *info-point* e delle postazioni *drive-in*. Il modulo è pensato per essere facilmente assemblabile e gestibile da un'unica persona, si tratta di una struttura di piccole dimensioni (2,00 m x 2,00 m x 3,50 m) dotata di ruote e composta da due volumi, quattro montanti verticali e quattro pensiline. Il blocco inferiore della struttura è costituito da una pedana quadrata in ferro, un bancone in *medium-density fibreboard* (M.D.F.)⁽²⁰⁰⁾ che ne segue il perimetro e gli alloggiamenti per i montanti, mentre il volume superiore ospita il sistema d'illuminazione e l'alloggio per i montanti.

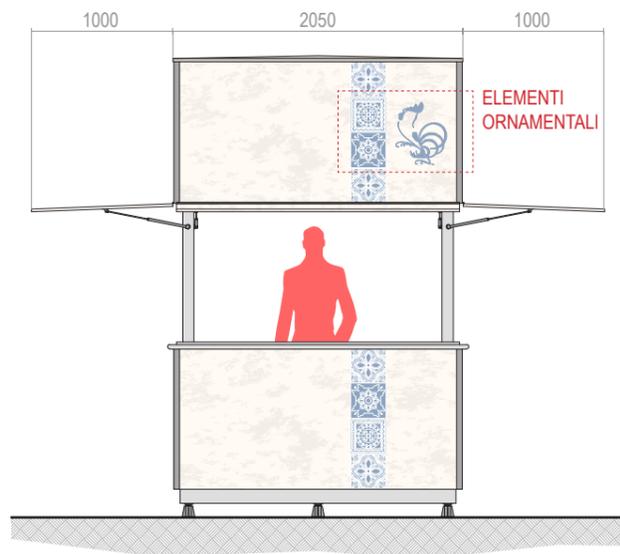
Il modulo *totem* non deriva solo dalla necessità di inserire una particolare tipologia di funzioni, ma anche dall'esigenza di avere un simbolo, un elemento che funga da riferimento per cittadini e turisti. Analogamente a quanto detto per le micro-attività, anche in questo caso è fondamentale che l'elemento di integri nel contesto urbano, pur distinguendosi nettamente. Non manca quindi il riferimento alla cultura locale, che avviene richiamando forme e colori della tradizione, tuttavia il carattere effimero della struttura rende necessario l'impiego materiali moderni e performanti.

Il modulo è realizzato in materiale leggero, con pianali in perline di legno, montanti in metallo e pannelli in M.D.F. di tamponamento. Esternamente si presenta come un parallelepipedo interamente bianco, richiamo al tradizionale impiego del latte di calce come finitura esterna degli edifici rurali. Su un lato è presente una banda verticale che riporta motivi ornamentali tipici delle *cementine* e delle maioliche salentine, è inoltre previsto l'inserimento di una grafica riportante il simbolo della città: un gallo.

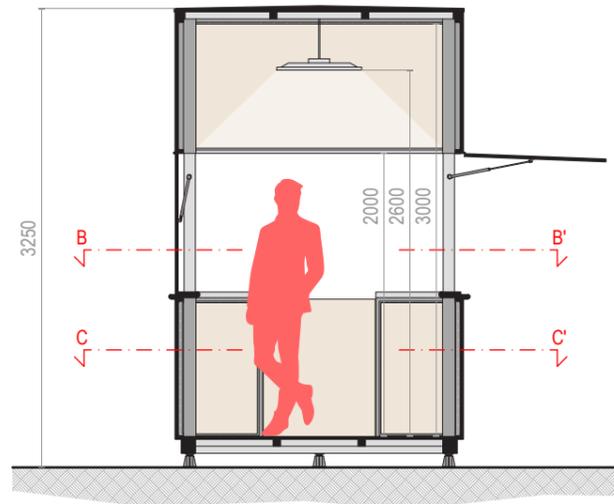
Il progetto prevede l'inserimento del modulo totem all'interno degli scenari urbani più trafficati proponendone un impiego turistico-ricettivo. È inoltre previsto il loro inserimento all'interno delle aree cuscinetto di corso Roma, nelle stazioni ferroviarie e nelle principali piazze della città. Nelle aree parcheggio e nelle immediate vicinanze delle stazioni queste strutture fungono da biglietterie *drive-in*.

⁽²⁰⁰⁾ I pannelli *medium-density fibreboard* (M.D.F.), o pannelli di fibra a media densità, sono costituiti dall'accorpamento di fibre di legno derivanti da cascame e scarti di lavorazione per mezzo di resine. I pannelli in M.D.F. hanno una superficie liscia e poco porosa, presentano una grande omogeneità su tutto il loro spessore e, pertanto, si prestano ad essere rivestiti o verniciati.

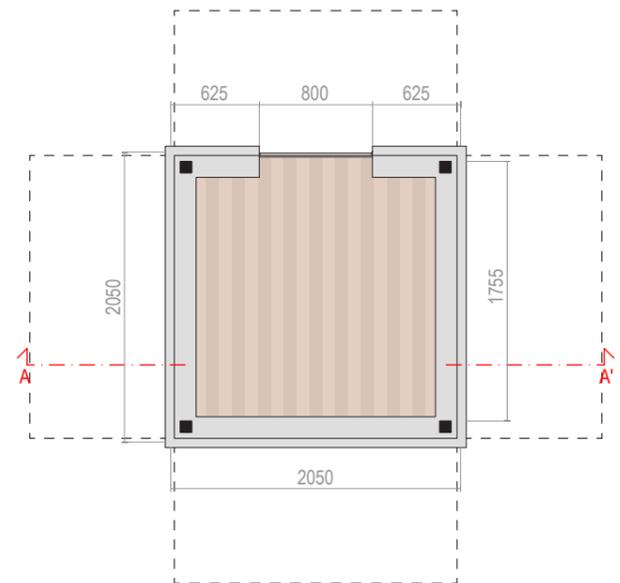
SEZIONE B-B' PROSPETTO



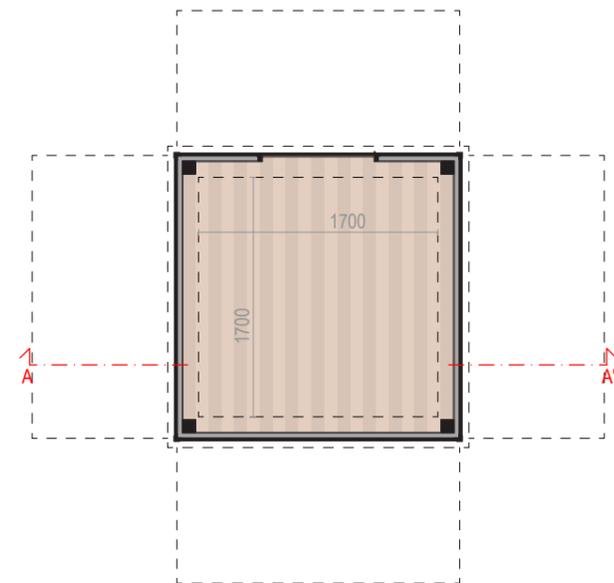
SEZIONE A-A'



SEZIONE B-B'



SEZIONE C-C'



La struttura è ideata per ospitare funzioni che necessitino un unico operatore, è il caso delle biglietterie, degli info-point e delle postazioni *drive-in*. Il modulo è pensato per essere gestibile da un'unico operatore, una struttura di piccole dimensioni composta da due volumi, quattro montanti verticali e quattro pensiline.

Il blocco inferiore è costituito da una pedana quadrata in ferro, un bancone in M.D.F. che ne segue il perimetro e gli alloggiamenti per i montanti, il volume superiore ospita il sistema d'illuminazione e l'alloggio per i montanti.

ELEMENTI ORNAMENTALI



ESPLOSO ASSONOMETRICO

COPERTURA IN PERLINE DI LEGNO E RIVESTIMENTO IN GUAINA ARDESATA

ANGOLARE COPRI-GIUNTO
(40 x 40 - s 3)

PANNELLO IN MDF
finitura grezza effetto latte di calce

SOTTOSTRUTTURA IN SCATOLATO METALLICO E ANGOLARI
(40 x 40 - s 3)
(30 x 30 - s 3)

TELAIO METALLICO - PROFILO A "L"
(38 x 37)

ALLOGGIO PER MONTANTI VERTICALI IN SCATOLATO METALLICO
(90 x 90 - s 3)

PENSILINA IN MDF
finitura grezza effetto latte di calce

PIANO DI LAVORO IN MDF
rivestimento in acciaio

ANGOLARE COPRI-GIUNTO
(40 x 40 - s 3)

PANNELLO IN MDF
finitura grezza effetto latte di calce

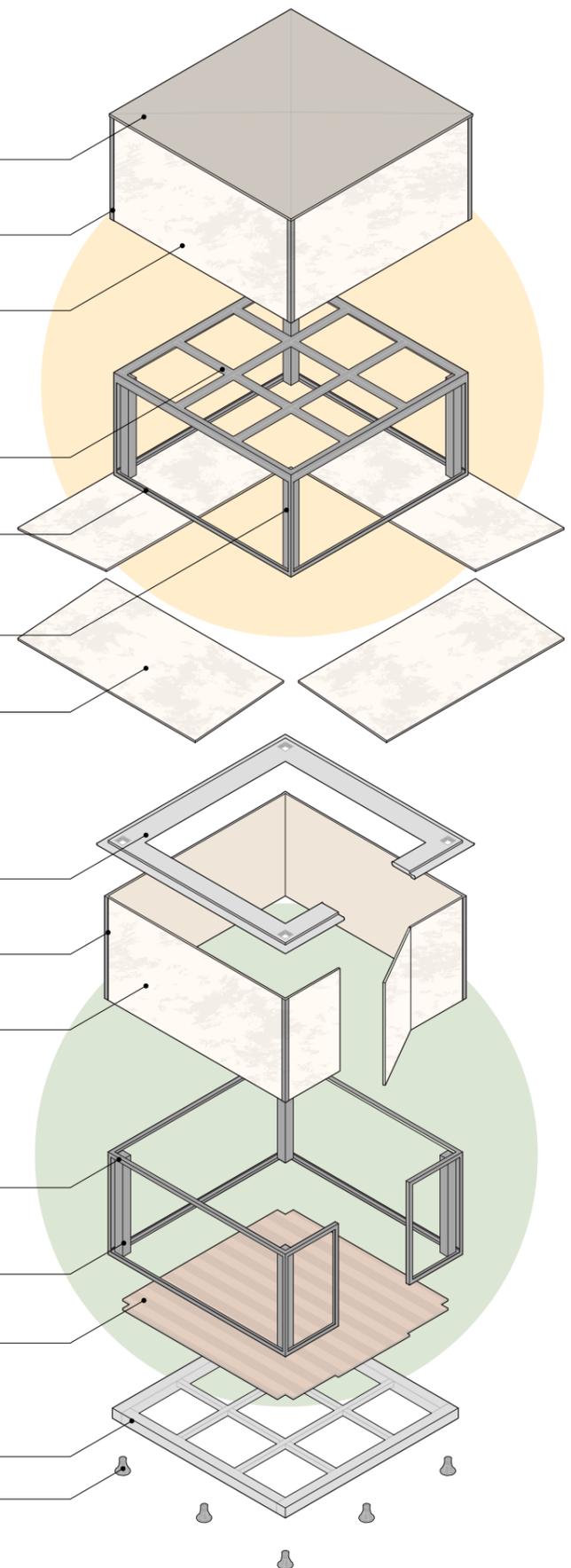
TELAIO METALLICO - PROFILO A "L"
(38 x 37)

ALLOGGIO PER MONTANTI VERTICALI IN SCATOLATO METALLICO
(90 x 90 - s 3)

PIANALE IN PERLINE DI LEGNO E RIVESTIMENTO IN PVC

SOTTOSTRUTTURA IN SCATOLATO METALLICO
100 x 100 - s 3
40 x 40 - s 3

PIEDINI REGOLABILI IN PVC



05 - QUADRO ECONOMICO

“All’inizio dello scorso anno – e forse già dalla fine del 2019 – il virus SARS-CoV2 ha iniziato a diffondersi in Cina e in altri Paesi. L’Italia è stata colpita per prima in Europa, e duramente. La strategia di contenimento della diffusione del virus, adottata dal Governo italiano e seguita da quasi tutti gli altri Paesi europei, ha imposto sacrifici personali, sociali ed economici per tutelare la salute pubblica e per evitare i danni ancora peggiori che una diffusione incontrollata del virus avrebbe potuto e potrebbe ancora provocare.” Giuseppe Conte, ex Presidente del Consiglio dei ministri, 2021 ⁽²⁰¹⁾.

Per fronteggiare la grave crisi economica derivata dalla pandemia l’Unione Europea ha introdotto uno strumento di ripresa temporaneo, il *Next Generation EU* (o *Recovery Fund*), destinato a finanziare i progetti di riforma strutturale dei Paesi dell’Unione. Tale strumento persegue tre finalità:

1. Risanare il tessuto sociale;
2. Proteggere il mercato unico europeo;
3. Riequilibrare i bilanci dei Paesi europei.

Per fare ciò occorre imprimere una netta accelerazione alle politiche comunitarie in direzione di un futuro più digitale, ecologico e resiliente. Sono questi i cardini attorno ai quali, proprio in questi mesi, viene elaborato il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (P.N.R.R.), testo che definisce le misure attuative del *Next Generation EU* in Italia. Il documento approvato dal Consiglio dei ministri del 12 gennaio 2021 è guidato da tre assi strategici condivisi a livello europeo: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale ⁽²⁰²⁾. Il Piano si articola quindi in sei missioni, corrispondenti ad altrettanti tematiche strutturali di riforma:

1. digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura;
2. rivoluzione verde e transizione ecologica;
3. infrastrutture per una mobilità sostenibile;
4. istruzione e ricerca;
5. inclusione e coesione;
6. salute.

“Next Generation EU will invest in repairing our social fabric, protect our single market, help rebalancing balance sheet across Europe. And while we are doing this, we need to press fast-forward towards a green, digital and resilient future.” Ursula von der Leyen, Presidente della Commissione europea, 2020 ⁽²⁰³⁾.

[*Next Generation EU* investirà nel risanamento del tessuto sociale, nella protezione del mercato unico e nel risanamento dei bilanci di tutta l’Europa. E mentre lo facciamo dobbiamo avanzare rapidamente verso un futuro ecologico, digitale e resiliente.]

Il programma *Next Generation EU* mette a disposizione degli Stati membri 750 miliardi di euro ⁽²⁰⁴⁾, di cui 500 sotto forma di sovvenzioni e 250 di prestiti. L’Italia è la principale beneficiaria, con un totale di 210 miliardi di euro ⁽²⁰⁵⁾ da destinare alla digitalizzazione della P.A. ⁽²⁰⁶⁾, alla transizione *green*, alla riforma IRPEF ⁽²⁰⁷⁾ e al *family act*. Tali provvedimenti mirano al conseguimento di una comune missione di ripresa economica e inclusione sociale, obiettivi strategici sono quindi la riduzione dell’impatto economico e sociale della pandemia,

⁽²⁰¹⁾ Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (P.N.R.R.), approvato dal Consiglio dei ministri del 12 gennaio 2021, p.5.

⁽²⁰²⁾ <http://www.politicheeuropee.gov.it/it/comunicazione/approfondimenti/pnrr-approfondimento/>, consultato il 29/01/2021.

⁽²⁰³⁾ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_20_941, consultato il 29/01/2021.

⁽²⁰⁴⁾ <http://www.politicheeuropee.gov.it/it/comunicazione/approfondimenti/pnrr-approfondimento/>, consultato il 29/01/2021.

⁽²⁰⁵⁾ <https://www.informazionefiscale.it/Recovery-Plan-cos-e-cosa-prevede-testo-pdf-Piano-Nazionale-Ripresa-Resilienza>, consultato il 29/01/2021;

⁽²⁰⁶⁾ Pubblica Amministrazione.

⁽²⁰⁷⁾ Imposta sul Reddito delle Persone Fisiche.

l'aumento degli investimenti pubblici e della spesa in ricerca e sviluppo, la crescita demografica e la riduzione dei divari territoriali.

La crescita economica italiana è stata ed è tutt'ora condizionata dal divario infrastrutturale e tecnologico tra le Regioni del Nord e quelle del Sud. Il *Recovery Plan* mira ad appianare tali disparità investendo nelle infrastrutture del Mezzogiorno, con un particolare riguardo nei confronti della mobilità e delle telecomunicazioni (alta velocità, fibra ottica e rete 5G).

“Noi non siamo meridionalisti per vocazione intellettuale. Per colmare il *gap* che non fa correre l'Italia, perché se non corre il Mezzogiorno, l'abbiamo chiarito sempre, non può correre l'Italia [...]” Giuseppe Conte, comunicazioni del Presidente del Consiglio al Senato della Repubblica sulla situazione politica in atto, 19 gennaio 2021 ⁽²⁰⁸⁾.

In accordo a tale politica il progetto di tesi prevede di intervenire in maniera mirata sul patrimonio ferroviario di Gallipoli, proponendo il recupero ed efficientamento delle stazioni ferroviarie esistenti, l'installazione di postazioni di ricarica per le auto elettriche, il potenziamento dei trasporti pubblici e l'ampliamento delle limitazioni al traffico veicolare. La creazione di una fitta rete di mobilità sostenibile si colloca inoltre nel quadro di transizione ecologica proposto dalla U.E. ⁽²⁰⁹⁾.

La contingente crisi di Governo ha bruscamente interrotto l'iter di negoziazione del P.N.R.R., di cui sono attualmente note solo le linee guida. Da ciò deriva l'impossibilità di prevedere con certezza quali saranno le ripercussioni sul tessuto socioeconomico del Paese.

Oltre a fornire una collocazione generale all'interno delle politiche economiche europee ed italiane degli interventi previsti, questo lavoro di tesi propone un approfondimento mirato all'effettiva realizzazione delle strutture modulari precedentemente descritte nel capitolo 04.3. È quindi opportuno operare una quantificazione dei costi alla scala di dettaglio, nell'ottica di mini-investimenti che potrebbero rientrare in una strategia seriale riconducibile all'asse della mobilità sostenibile.

Per elaborare il computo dei due moduli è stata effettuata un'analisi di mercato. Sono state contattate aziende locali, che operano nel settore dell'edilizia, della trasformazione dei metalli e della falegnameria, ciascuna di esse ha sviluppato il proprio preventivo tenendo conto dei costi di approvvigionamento, lavorazione, movimentazione e assemblaggio. Nella quantificazione sono stati anche inclusi i costi relativi all'elaborazione di un piano di sicurezza e alla designazione di un responsabile di cantiere. I prezzi così ottenuti sono stati confrontati ed è stata operata una media.

Gli oneri di allacciamento delle utenze (laddove previsti), degli interventi di manutenzione e degli accessori che costituiscono l'arredo dei moduli sono da ritenersi esclusi dai presenti computi e da attribuire al soggetto gestore del singolo modulo.

⁽²⁰⁸⁾ <http://www.governo.it/it/articolo/comunicazioni-del-presidente-conte-al-senato/16082>, consultato il 29/01/2021;

⁽²⁰⁹⁾ Unione Europea.

MODULO MICRO ATTIVITÀ

Descrizione	Numero	Quantità	Prezzo	Totale
PEDANA				
Barre di scatolato in ferro 100x100x6000 - s 3	3	161,28* kg	1,65 €/kg	266,11 €
Barre di scatolato in ferro 50x100x6000 - s 3	3	118,80* kg	1,65 €/kg	196,02 €
Barre di scatolato in ferro 50x50x6000 - s 3	5	127,50* kg	1,65 €/kg	210,38 €
Pavimentazione in WPC	1	13,00 mq	240,00 €/mq	3120,00 €
BALAUSTR				
Barre di scatolato in ferro 40x40x6000 - s 3	2	39,60* kg	1,65 €/kg	65,34 €
Listelli in legno 20x50x2000	6		3,90 €	23,40 €
COPERTURA				
Barre profilo a "L" - 38x37x6000	11	113,52* kg	1,65 €/kg	187,31 €
Barre profilo a "T" - 38x55x6000	3	37,80* kg	1,65 €/kg	62,37 €
Barre di scatolato in ferro 15x15x6000 - s 3	1	4,20* kg	1,65 €/kg	6,93 €
Listelli in legno 20x50x2000	51		3,90 €	198,90 €
Copertura in policarbonato alveolare - s 15	1	6,00 mq	60,00 €/mq	360,00 €
LAVORAZIONI				
Zincatura		602,70* kg	1,05 €/kg	632,84 €
Verniciatura		602,70* kg	2,48 €/kg	1491,68 €
Impregnante per legno		10,00 l	12,00 €/l	120,00 €
ACCESSORI				
Luminarie	1			1800,00 €
Bulloneria		8381,27 €	3%	251,44 €
ATTIVITÀ				
Oneri di cantierizzazione	1		100,00 €	100,00 €
Produzione	3	80 h	35,00 €/h	2800,00 €
Trasporto	1	1 h	40,00 €/h	40,00 €
Installazione	2	16 h	35,00 €/h	1120,00 €
Nolo autogrù	1	4 h	80,00 €/h	320,00 €
TOTALE				13232,70 € + IVA

* Peso del ferro calcolato come indicato in figura 102 (allegato I).

Figura 99 - Computo dei costi di produzione e installazione di un modulo micro-attività.

Configurazioni	Elemento Pedana	Elemento Copertura	Balaustra	Totale
Standard	1	3	5	13.300 € + IVA
Fermata autobus/metro	1	6	6	16.500 € + IVA
Area di sosta	1	0	0	11.600 € + IVA

Figura 100 - Costo delle tre configurazioni ipotizzate.

MODULO TOTEM

Descrizione	Numero	Quantità	Prezzo	Totale
FERRO				
Barre di scatolato in ferro 100x100x6000 - s 3	3	161,28* kg	1,65 €/kg	266,11 €
Barre di scatolato in ferro 90x90x6000 - s 3	2	96,12* kg	1,65 €/kg	158,60 €
Barre di scatolato in ferro 80x80x6000 - s 3	2	84,84* kg	1,65 €/kg	139,99 €
Barre di scatolato in ferro 40x40x6000 - s 3	3	59,40* kg	1,65 €/kg	98,01 €
Barre profilo a "L" - 38x37x6000	6	61,92* kg	1,65 €/kg	102,17 €
Angolare 40x40 - s 3	2	21,00* kg	1,65 €/kg	34,65 €
Angolare 30x30 - s 3	2	15,00* kg	1,65 €/kg	24,75 €
LEGNO				
Pannelli in MDF - s 19	12	2,5 mq	19,90 €/mq	597,00 €
Perline in legno - s 20	1	8,00 mq	25,00 €/mq	200,00 €
Piano di lavoro in MDF rivestito in acciaio	1	20,16 kg	7,50 €/kg	151,20 €
LAVORAZIONI				
Zincatura		499,56 kg	1,05 €/kg	524,54 €
Verniciatura ferro		499,56 kg	2,48 €/kg	1236,41 €
Verniciatura legno		4,00 l	12,00 €/l	48,00 €
ACCESSORI				
Pistone a gas	8		12,50 €	100,00 €
Corpo illuminante			20,00 €	20,00 €
Bulloneria		1378,27 €	3%	41,35 €
Rivestimento pavimento in PVC		4,00 mq	4,60 €/mq	18,40 €
Rivestimento tetto in guaina ardesiata		4,00 mq	3,50 €/mq	14,00 €
ATTIVITÀ				
Oneri di cantierizzazione			100 €	100,00 €
Produzione	3	40 h	35,00 €/h	4200,00 €
Trasporto	1	1 h	40,00 €/h	40,00 €
Installazione	2	16 h	35,00 €/h	1120,00 €
Nolo autogrù	1	2 h	80,00 €/h	160,00 €
TOTALE				9407,00 € + IVA

* Peso del ferro calcolato come indicato in figura 103 (allegato I).

Figura 101 - Computo dei costi di produzione e installazione di un modulo totem.

CONCLUSIONI

L'abbattimento dei divari territoriali, la transizione ecologica e il superamento delle criticità strutturali del territorio sono i pilastri sui quali è fondato il *Next Generation EU*, un programma di ripresa che ha l'ambizione di colmare il *gap* che separa il mondo reale da quello potenziale. Prescindendo dall'effettiva capacità di raggiungere gli obiettivi prefissati, sulla quale attualmente non è possibile effettuare delle previsioni, il presupposto alla base del *Recovery Fund* è la consapevolezza che la ripresa economica e sociale sia indissolubilmente legata alla qualità della vita dei cittadini e dell'ambiente in cui vivono. Si tratta di un principio empirico ma assolutamente non banale, specialmente se contrapposto al pragmatismo economico e finanziario che ha caratterizzato i primi decenni del nuovo millennio. Con il *Next Generation EU* si assiste ad un radicale cambio di paradigma: per sanare le economie dei paesi UE è necessario riattivare il tessuto sociale e culturale di ciascun territorio.

Questo progetto di tesi si colloca in perfetta continuità con tale spirito innovativo, nasce infatti dalla consapevolezza che la valorizzazione del territorio e la tutela ambientale siano i capisaldi della Gallipoli che verrà. Non è possibile prevedere con certezza dove porteranno questi intensi processi di cambiamento, ma ciò che non cesserà mai di esistere è la dicotomia tra la città materiale, fatta di muri, case e strade, e quella percepita, fatta di relazioni, esperienze e ricordi. La Gallipoli descritta fin qui è quindi uno degli infiniti scenari possibili, il punto di contatto tra l'esperienza reale e l'ambizioso Piano europeo di ripresa e resilienza.

La transizione ecologica sottende un principio di ritorno alle origini, ad uno stile di vita equilibrato, che ben si concilia con la salvaguardia ambientale; per questo motivo l'ossatura del progetto di tesi è costituita da un articolato sistema di mobilità dolce. Alla creazione di un'estesa pista ciclabile e alla contestuale conversione delle tratte ferrate in metropolitana di superficie si affianca l'ampliamento delle zone a traffico limitato e l'istituzione di nuove e ampie aree parcheggio. L'obiettivo finale di questa serie di interventi, che interessa Gallipoli alla scala macro-urbana, è quello di incoraggiare l'utilizzo di mezzi di trasporto ecosostenibili non solo ostacolando la circolazione delle auto, ma rendendo vantaggioso l'impiego dei mezzi pubblici. Il passaggio dalla politica del disincentivo a quella dell'incentivo è cruciale per sedimentare le buone pratiche nel contesto culturale locale, la scelta di muoversi a piedi o in bici, infatti, non deve essere vissuta come un'imposizione, ma come una libera scelta, consapevole dei benefici ambientali, economici e fisici che ne derivano.

Agire sulla mobilità significa inevitabilmente intervenire su strutture e infrastrutture, in tale ottica assume un ruolo estremamente rilevante il patrimonio ferroviario presente a Gallipoli, costituito da due linee ferrate ampiamente sottoutilizzate e da cinque stazioni in stato di parziale abbandono. Si delinea quindi la prospettiva di una graduale riattivazione di questo importante servizio di mobilità ed un contestuale efficientamento delle fermate esistenti. Per fare ciò si propone l'introduzione dei nuovi servizi all'interno di apposite strutture modulari semipermanenti e il potenziamento delle aree parcheggio antistanti con l'inserimento di colonnine per la ricarica delle auto elettriche e postazioni di *bike-sharing*.

Oltre alle strutture ferroviarie, anche le principali arterie stradali risentono del Piano di riordino della mobilità dolce; l'espansione delle ZTL e l'inserimento della pista ciclabile all'interno della maglia viaria esistente portano inevitabilmente ad un incremento della pedonalità, ne è un esempio lampante corso Roma. Con la creazione di una grande isola pedonale che si parte dal ponte Papa Giovanni Paolo II e giunge in piazza Giordano Bruno si propone una consistente modifica della principale arteria stradale, economica e commerciale di Gallipoli. Il progetto propone il potenziamento della stazione ferroviaria situata in viale Bovio, l'inserimento di un tratto di pista ciclabile che colleghi direttamente la città vecchia e corso Italia e l'introduzione di moduli micro-attività in sostituzione dei *dehors* esistenti e a completamento dell'offerta di servizi al cittadino.

Dall'analisi del tessuto urbano di Gallipoli emerge la presenza di un grande vuoto in posizione perfettamente baricentrica: il rivellino. Questa struttura di pregio, edificata a scopo difensivo, poi dismessa e convertita in

cinema all'aperto, versa attualmente in pessimo stato di conservazione e la sua rifunzionalizzazione è da anni oggetto di dibattito a causa del forte legame che la lega alla popolazione. Per venire incontro a tale esigenza e, al tempo stesso, completare l'offerta culturale di Gallipoli che, come emerso dal quadro competitivo e dal confronto con gli esperti, è priva di uno spazio informale, dinamico e versatile, si propone la conversione del rivellino in centro culturale polifunzionale, in grado di ospitare attività culturali, ludiche e ricreative, a completa disposizione della cittadinanza.

La progettazione dei moduli semipermanenti da collocare nelle stazioni ferroviarie e lungo corso Roma costituisce il filo rosso che lega la ridefinizione degli spazi pubblici al piano di mobilità complessivo. Si propone di realizzare due differenti tipologie di strutture: il modulo micro-attività, che grazie alla sua versatilità è particolarmente adatto ad ospitare una moltitudine di funzioni differenti, e il modulo totem, che funge da elemento distintivo, un bancone informativo posto a corredo dell'offerta di servizi.

La scelta di declinare alle diverse scale gli interventi proposti ha consentito di spaziare tra i temi affrontati mantenendo una chiara visione d'insieme, tale da mettere a sistema la mobilità dolce, il recupero del patrimonio ferroviario, la rifunzionalizzazione del rivellino e l'inserimento di strutture modulari multifunzionali.

ALLEGATI

ALLEGATO A: INTERVISTA N° 1 (tipologia B)

NOME	Aurora	COGNOME	Quarta
QUALIFICA	Archeologa	DATA	24/11/2020

1. Nell'ambito della Sua attività professionale, qual è l'importanza del ruolo di **catalizzatore** turistico e culturale di Gallipoli?

È irrilevante

2. In che modo la Sua attività professionale risente dell'**immagine pubblica** della città di Gallipoli?

La mia attività professionale non è di gran lunga contemplata a Gallipoli, la cui immagine pubblica è legata al turismo estivo e non alla cultura

3. Quali sono i principali **attrattori turistici** della città?

Ciò che attrae attualmente il turista che si reca a Gallipoli è la spiaggia, il mare, e tutto ciò che è legato ad essi: si tratta essenzialmente di un turismo di massa, con un target relativamente basso. Il turismo culturale non è stato mai seriamente promosso, nonostante l'esistenza di diversi musei e contenitori di un certo rilievo.

4. Che ruolo ha il **castello** nel processo di promozione del territorio?

È un contenitore come gli altri che attira, fino ad un certo punto, il turista

5. Qual è il ruolo culturale del **castello** per i cittadini di Gallipoli? Viene percepito come parte integrante del tessuto urbano e sociale o come entità del tutto estranea?

Il castello, essendo una delle strutture storiche di maggiori dimensioni nel centro storico, tralasciando la chiesa concattedrale, e trovandosi in una posizione centrale rispetto all'intero abitato, è sempre stato considerato dalla popolazione come porzione fondamentale dell'intero apparato culturale della cittadina.

6. Che ruolo ha il **rivellino** nel processo di promozione del territorio?

Il rivellino, attualmente chiuso al pubblico, viene considerato come una porzione fondamentale del castello e peculiarità dello stesso: proprio per quest'ultimo motivo, arricchisce notevolmente l'articolazione del sistema di difesa della città che viene, di conseguenza, promosso ulteriormente.

7. Qual è il ruolo culturale del **rivellino** per i cittadini di Gallipoli? Viene percepito come parte integrante del tessuto urbano e sociale o come entità del tutto estranea?

Il rivellino, un tempo "vissuto" dalla cittadinanza poiché cinema all'aperto, attualmente è un tasto dolente e la cittadinanza ne soffre a causa dello stato conservativo e della mancata fruizione.

8. Quali sono le **potenzialità** offerte da questo bene?

Dimensioni, caratteristiche architettoniche e ubicazione.

9. Secondo Lei, è consigliabile l'inserimento di **nuove funzioni** all'interno del rivellino? Se sì, di che genere?

Personalmente ritengo che, avendo già il castello come grande contenitore al fine di realizzare diverse attività, sarebbe bello riportare il rivellino alla sua passata fruizione, al fine di ricreare quel legame rotto con la cittadinanza.

10. Quali strategie ha adottato il Comune di Gallipoli in materia di **mobilità sostenibile**?

La zona a traffico limitato nel periodo estivo nel centro storico

11. Quali strategie ha adottato il Comune di Gallipoli in materia di **trasporti pubblici**?

Autobus interno, treno di collegamento per le varie stazioni nel territorio gallipolino, area di sosta nei pressi del cimitero

12. Secondo Lei, quali sono attualmente le maggiori **criticità** della viabilità di Gallipoli?

Una mancata pianificazione al fine di far fluire il traffico durante il periodo estivo

13. Secondo Lei, è consigliabile **investire** nella mobilità sostenibile nel trasporto pubblico?

Sicuramente

14. Secondo Lei, investire nella mobilità sostenibile e nel **trasporto pubblico** porterebbe alla risoluzione, anche parziale, delle criticità precedentemente individuate? Se sì, in che misura?

Sicuramente sì, poiché il turista si è dimostrato già ben disposto all'utilizzo delle bici nel periodo estivo che noleggia regolarmente presso il privato.

ALLEGATO B: INTERVISTA N° 2 (tipologia B)

NOME	Lucia	COGNOME	Fiammata
QUALIFICA	Presidente Pro Loco di Gallipoli	DATA	25/11/2020

1. Nell'ambito della Sua attività professionale, qual è l'importanza del ruolo di **catalizzatore** turistico e culturale di Gallipoli?

Le Pro Loco per propria natura sono un punto di riferimento non solo per turisti e visitatori ma anche per le altre associazioni (culturali, religiose, ambientaliste, sportive, ecc.) ed esercizi commerciali sul territorio. Basti pensare all'invito a pubblicizzare proposte, iniziative, attività che ci vengono da ogni dove.

2. In che modo la Sua attività professionale risente dell'**immagine pubblica** della città di Gallipoli?

L'ufficio informazioni turistiche è soprattutto il luogo dell'accoglienza, del primo scambio di impressioni, della ricerca di soluzioni. Le pro loco sono il biglietto da visita della città. Molto dipende da come si sa presentare il proprio territorio, dei materiali e dei mezzi che si ha a disposizione. Grande importanza ha la conoscenza delle lingue e la conoscenza dei mezzi informatici. Nel presentare al meglio Gallipoli ricoprono un ruolo importante il contatto diretto, la ricerca dei termini giusti, la stessa postura di fronte al turista o al visitatore di passaggio; entrare in empatia con loro, entusiasmarli significa anche lasciare un buon ricordo della città e raccontarlo, potrebbero anche ritornare.

3. Quali sono i principali **attrattori turistici** della città?

L'attrattore per eccellenza è il mare cristallino con le sue spiagge dalla bianca sabbia e bene attrezzate. Il turista sa di non perdersi neanche un giorno della sua vacanza perché Gallipoli è un'isola/penisola e se il vento spira da nord ci si sposta a sud e così via. Poi il turista più giovane viene conquistato dalle tante opportunità di divertimento/intrattenimento (vedi richieste sulle mail: ci sono discoteche? Ci sono eventi, sagre, concerti?) mentre il turista di media età si lascia incantare dalle tante bellezze artistico/architettoniche: Fontana Greca-chiese- palazzi- musei- frantoi- castello- cinta muraria con bastioni e torri- ecc. e poi tanti buoni piatti non solo a base di pesce. E poi c'è chi si lascia incantare dalle bellezze naturalistiche e paesaggistiche che offre il parco Punta Pizzo -Isola Sant'Andrea dove si possono andare in bici. Le tradizioni, che sono il principale indicatore dell'identità di un territorio, entrano in campo per cercare di destagionalizzare il turismo. Vedi il Carnevale con la sfilata dei carri allegorici e la tipica maschera gallipolina "Lu Titoru": i commoventi e particolari riti pasquali; il Natale ed i "pupi di Capodanno".

4. Che ruolo ha il **castello** nel processo di promozione del territorio?

Abbastanza rilevante non solo perché i castelli di per sé incuriosiscono, affascinano ma anche per gli eventi promossi dall'ente gestore: mostre, serate danzanti, convegni, cerimonie, teatro, set cinematografici, ecc.

5. Qual è il ruolo culturale del **castello** per i cittadini di Gallipoli? Viene percepito come parte integrante del tessuto urbano e sociale o come entità del tutto estranea?

Non è avvertito come entità del tutto estranea forse perché ad esso è addossato il cosiddetto "mercato coperto" dove un tempo si andava a comprare ogni genere alimentare ed oggi ogni genere di oggettistica/souvenir, ecc. oltre che a sedersi al bar al suo interno e godersi il panorama mentre si gusta il caffè o altro.

6. Che ruolo ha il **rivellino** nel processo di promozione del territorio?

Attualmente è solo un maestoso e silenzioso generale. Prima era un posto molto vivo d'estate era "l'Arena Rivellino" dove si tenevano spettacoli dal vivo e si proiettavano film.

7. Qual è il ruolo culturale del **rivellino** per i cittadini di Gallipoli? Viene percepito come parte integrante del tessuto urbano e sociale o come entità del tutto estranea?

Attualmente è solo la testimonianza di una storia molto antica che, di solito, fa parte dei programmi di studio nella scuola primaria.

8. Quali sono le **potenzialità** offerte da questo bene?

Le potenzialità sono veramente tante. Anche a farlo ritornare solo cinema sarebbe una gran bella opportunità perché non abbiamo neanche più un'arena all'aperto. Infatti "l'Arena Italia", cioè l'altro cinema all'aperto allora esistente, è stata trasformata in uffici bancari, bar, negozi. Quando era utilizzabile si facevano mostre, le scuole facevano prove di teatro e spettacoli, si tenevano serate di premiazione, ecc.

9. Secondo Lei, è consigliabile l'inserimento di **nuove funzioni** all'interno del rivellino? Se sì, di che genere?

Basterebbero quelle elencate prima a renderlo vivo, una risorsa per la città. Aggiungo che sarebbe auspicabile, (ovviamente se fosse possibile) collocarvi dei laboratori per bambini, ad esempio, la cartapesta (i bambini ora sono i nativi digitali e mancano di manualità).

10. Quali strategie ha adottato il Comune di Gallipoli in materia di **mobilità sostenibile**?

Zona a traffico limitato per il centro storico, aree a parcheggio fuori città ma che non hanno avuto tanto successo perché non collegate con navette, sensi unici, divieto di transito per roulotte, area parcheggio pullman, area portuale a parcheggio per i grandi mezzi di trasporto merci.

11. Quali strategie ha adottato il Comune di Gallipoli in materia di **trasporti pubblici**?

Potenziamento dei trasporti in bus (vedi Salentoibus) in periodo estivo

12. Secondo Lei, quali sono attualmente le maggiori **criticità** della viabilità di Gallipoli?

Non viene incentivato l'uso del bus di città né ancora è stato programmato un servizio navetta tra le aree a parcheggio fuori città e il centro abitato.

13. Secondo Lei, è consigliabile **investire** nella mobilità sostenibile nel trasporto pubblico?

Sono questi i punti deboli per la città di Gallipoli e il turista o il semplice visitatore non perdono occasione per farcelo notare pertanto sarebbe auspicabile che finalmente si possa investire in tal senso.

14. Secondo Lei, investire nella mobilità sostenibile e nel **trasporto pubblico** porterebbe alla risoluzione, anche parziale, delle criticità precedentemente individuate? Se sì, in che misura?

Sarebbe la risoluzione del problema dei problemi. Una volta lo scienziato Zichichi doveva tenere una conferenza in cattedrale, arrivò con più di 1h e mezza di ritardo. Nel chiedere scusa disse che non era colpa sua perché aveva impiegato meno per arrivare dall'Inghilterra nel Salento che da Brindisi a Gallipoli. È quanto dire! Non ci sono sufficienti collegamenti, e quand'anche uno utilizza il mezzo proprio per spostarsi si trova di fronte l'impossibilità di trovare parcheggio specie in certi periodi dell'anno. Molti sono coloro che in ufficio Pro Loco affermano di essere tornati indietro proprio per l'impossibilità a parcheggiare e quindi ci troviamo di fronte all'incongruenza di aver pubblicizzato l'evento e l'impossibilità ad accogliere l'utenza.

ALLEGATO C: SISTEMA DI COPERTURA

SPRECH OUTDOOR CONCEPT - BEACH SYSTEM

Fonte: <https://sprech.com/prodotti/beach/>, consultato il 23/12/2020.



Azienda | Prodotti | Progetti | Professionisti | Agorà Design | Magazine



La **pergola autoportante Beach** è un **elemento d'arredo outdoor** altamente personalizzabile. La pergola Beach infatti è disponibile in molteplici varianti:

- pergola Beach con **tetto fisso**
- pergola Beach con **tetto scorrevole** (manuale o motorizzato)
- pergola Beach con **struttura portante in legno**

La versatilità della pergola autoportante Beach la rende un elemento ideale per le zone relax a bordo piscina, per le strutture ricettive, per i giardini privati.

CARATTERISTICHE

- *Struttura portante in acciaio o in alluminio o in legno*
- *Moduli autoportanti o addossati a muro*
- *Copertura fissa o scorrevole (manuale o motorizzata)*

DIMENSIONI MASSIME

- *Fino a 500 cm di larghezza e 700 cm sporgenza*
- *Moduli accoppiabili*

OPZIONI DISPONIBILI

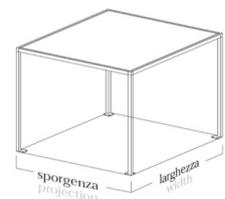
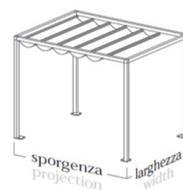
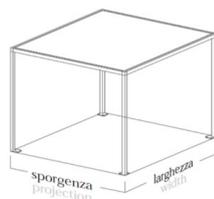
- *Tende laterali*
- *Pedana*

SCARICA IL CATALOGO

Condividi [f](#) [t](#) [in](#) [p](#)

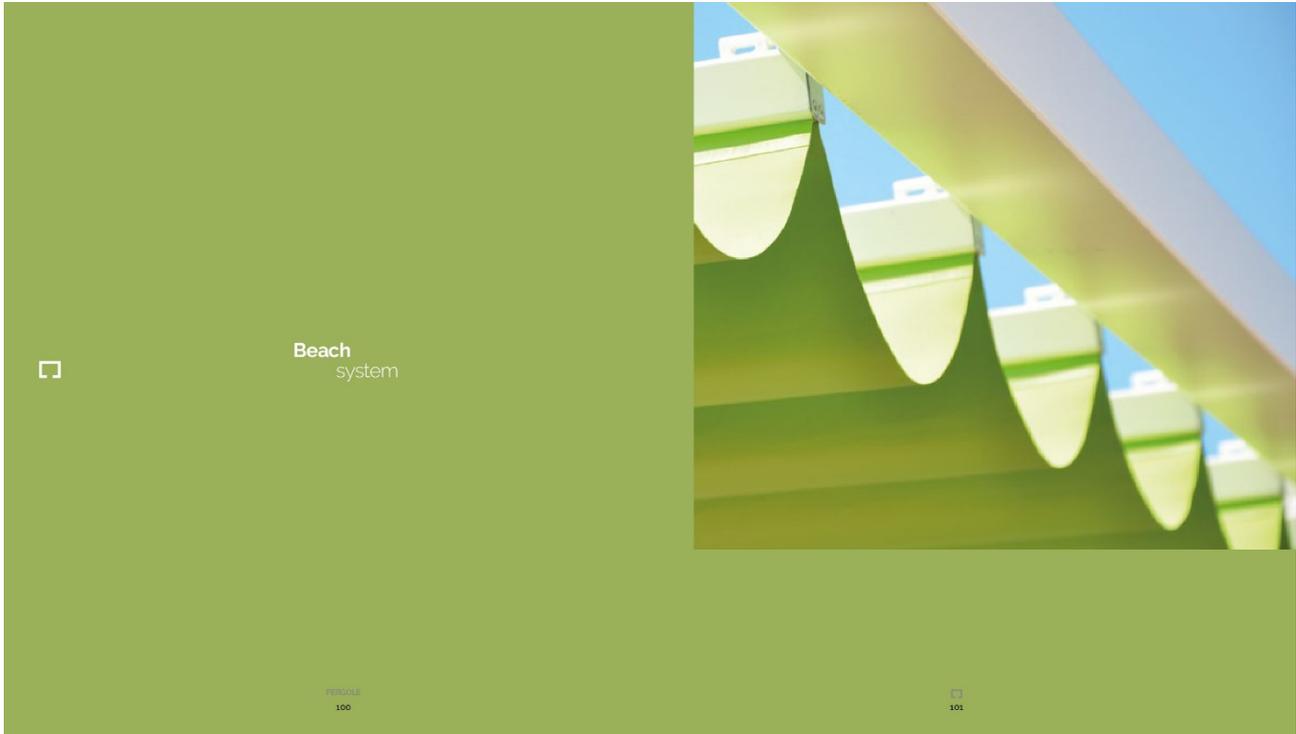


DISEGNI TECNICI



SPRECH OUTDOOR CONCEPT - CATALOGO PERGOLE 2019

Fonte: <https://sprech.com/Comunicazione/pergole-sprech-catalogo-2019.pdf>, consultato il 23/12/2020.



Beach System: Sistema di copertura e sintonimento manuale con telaio in alluminio e telo in PVC ignifugo

Beach System: Manual sliding roof system with aluminum frame and fire retardant PVC roof

PERGOLE
102

103



Luccia
Torre del Parco

Beach sistema modulare integrato **Beach** system integrated set-up

105



PERGOLE
106



Beach struttura in acciaio zincato e verniciato con polveri epossidiche. Copertura scorrevole in PVC ignifugo **Beach** model: Galvanized and epoxy powder-coated steel frame structure / Fire retardant PVC roof

107



Beach struttura in acciaio zincato e verniciato con polveri epossidiche. Copertura scorrevole in PVC ignifugo. **Beach** model: Galvanized and epoxy powder-coated steel frame structure. Fire retardant PVC roof.

PERGOLE
108

Beach con chiusure laterali in tessuto acrilico. **Beach** model: Waterproof acrylic fabric curtains.



109

Beach struttura in acciaio zincato e verniciato con polveri epossidiche. Copertura scorrevole in PVC ignifugo. **Beach** model: Galvanized and epoxy powder-coated steel frame structure. Fire retardant PVC roof.



110



Blue Beach struttura in acciaio zincato e verniciato con polveri epossidiche. Copertura scorrevole in PVC ignifugo. **Blue Beach** model: Galvanized and epoxy powder-coated steel frame structure. Fire retardant PVC roof.

ALLEGATO D: APPARECCHI ILLUMINANTI - PROIETTORI

Fonte: <https://www.bst-distribution.com/light-pro/outdoor/450-led-par-18x-15w-rgbaw-5in1-outdoor-ip65.php>, consultato il 14/02/2020.



For more information
info@bst-distribution.com

Home | Products | Contacts | Downloads



15-1662 - IPAR518

LED PAR 18x 15W RGBAW 5in1 Outdoor IP65

Description

 Powerful color LED PAR for outdoor installation. LED PAR light projector designed for architectural installations, concert stages, live shows, discoteques, exhibition booths, showrooms, rental companies. 18x15W RGBAW LED for unlimited color options and with white color temperature balance. Strobe function. Thermal protection without power cut off. From 4 to 12 channels DMX control modes. standalone and master / slave operating mode with integrated programs. IP65 rated for outdoor use. Fanless cooling system. Double hanging

 Potente PAR LED a colori per installazione all'aperto. Proiettore PAR a LED progettato per installazioni architettoniche, palchi da concerto, spettacoli dal vivo, discoteche, stand fieristici, showroom, service di noleggio. LED RGBAW 18x15W per opzioni di colore illimitate e con bilanciamento della temperatura di colore del bianco. Funzione strobo. Protezione termica senza interruzione di corrente. Da 4 a 12 canali modalità di controllo DMX. Modalità operativa standalone e master / slave con programmi integrati. Classificazione IP65 per uso esterno. Sistema di raffreddamento senza ventola. Doppia staffa di sospensione per

 montage a pavimento.
Projecteur à LED pour l'extérieur 18 LED RGBAW de 15W (5-en-1).



Tech Card

- High power LED projector for in- and outdoor use (IP65)
- Electronic thermal protection circuitry (power reduction without cut-off)
- Double clamps for hanging installation or floorstand
- Several white color temperatures
- DMX & power in/out via waterproof connectors (IP65)
- Color changer / strobe
- Auto / DMX / master-slave operation
- Between 4 & 12 selectable DMX channels
- LED lifetime: 50,000 hours
- Low noise (no fan)

Light source	18x 15W RGBAW LEDs (5-in-1)
Angle	25°
Dimensions	225x230x225mm
Weight	3.5kg

ALLEGATO E: APPARECCHI ILLUMINANTI – PALCO INOUT

Fonte: <https://www.iguzzini.com/it/palco-inout-153mm/>, consultato il 14/02/2020.

Palco InOut

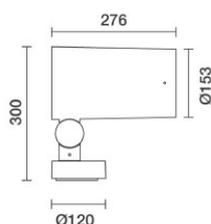
Design Artec3 Studio

IGuzzini

Ultimo aggiornamento delle informazioni: Dicembre 2020

Configurazione di prodotto: ES89

ES89: Proiettore con basetta - Led Neutral White - Alimentazione Elettronica Integrata - H.O. - Ta 25



Codice prodotto

ES89: Proiettore con basetta - Led Neutral White - Alimentazione Elettronica Integrata - H.O. - Ta 25

Descrizione tecnica

Proiettore finalizzato all'impiego di sorgenti luminose a LED, Ottica Super Flood. Costituito da vano ottico e basetta realizzati in lega di alluminio EN1706AC 46100LF, e sottoposti a un processo di pre-trattamento multi step, in cui le fasi principali sono sgrassaggio, fluorozirconatura (strato protettivo superficiale) e sigillatura (strato nano-strutturato ai silani). La fase successiva di verniciatura è realizzata con primer e vernice acrilica liquida, cotta a 150 °C, che fornisce un'alta resistenza agli agenti atmosferici ed ai raggi UV. Vetro di chiusura sodico calcico temprato, spessore 5 mm. La doppia orientabilità permette una rotazione di 360° attorno l'asse verticale e una inclinazione di 90° sul piano orizzontale. Blocchi meccanici del puntamento sia per la rotazione sull'asse verticale che rispetto al piano orizzontale. Completo di circuito LED monocromatico con sistema ottico Opti Beam Reflector. Il prodotto è completo di pressacavo PG13,5. Alimentatore elettronico DALI integrato nel prodotto. Possibilità di utilizzare accessori ottici con montaggio esterno tramite cornice porta accessori. Tutte le viti esterne utilizzate sono in acciaio inox A2.

Installazione

Installazione a pavimento, parete, soffitto e terreno tramite il picchetto.

Colore

Bianco (01) | Grigio (15)

Peso (Kg)

6.56

Montaggio

ad applique | fissato al suolo | a parete | a soffitto

Cablaggio

Doppio PG.

Soddisfa EN60598-1 e relative note

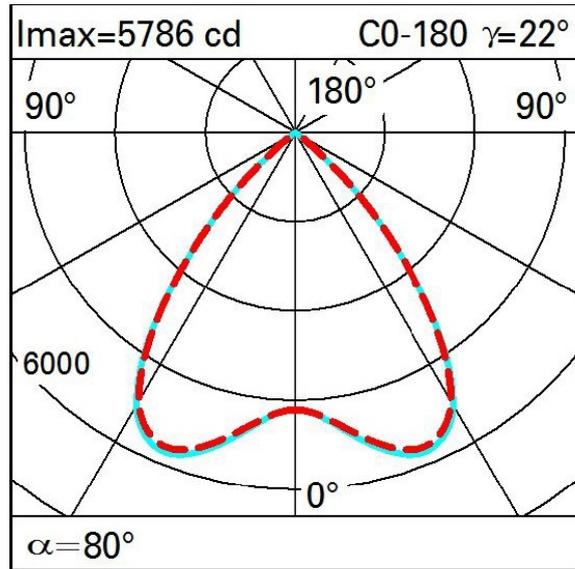


Dati tecnici

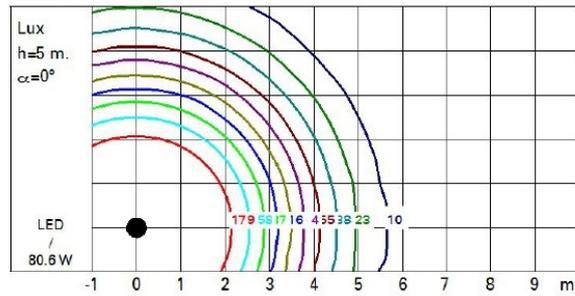
Im di sistema:	8585	Perdite dell'alimentatore [W]:	9.6
W di sistema:	80.6	Voltaggio [Vin]:	230
Im di sorgente:	10100	Codice lampada:	LED
W di sorgente:	71	Numero di lampade per vano ottico:	1
Efficienza luminosa (lm/W, dati di sistema):	106.5	Codice ZVEI:	LED
Im in modalità emergenza:	-	Numero di vani ottici:	1
Flusso totale emesso a 90° o superiore [Lm]:	0	Intervallo temperatura ambiente operativa:	da -30° C a 35° C.
Light Output Ratio (L.O.R.) [%]:	85	Life time del prodotto alla temperatura ambiente indicata:	≥ 50.000h Ta=25° C
Angolo di apertura [°]:	79°	Power factor:	Vedi istruzioni di installazione
Indice di resa cromatica:	80	Protezione alle sovratensioni:	10kV Modo comune e 6kV Modo differenziale
Temperatura colore [K]:	4000	Modalità di dimmerazione:	CCR
MacAdam Step:	3	Control:	DALI
Life Time LED 1:	48,000h - L80 - B10 (Ta 25° C)		

ES89_IT 1 / 2

Polare



Isolux



Illuminanti

Lux		Wall distance = 1 m												
3														
		0.1	0.1	0.4	1	5	11	5	1	0.4	0.1	0.1		
2		0.2	0.8	4	21	146	426	146	21	4	0.8	0.2		
		1	4	29	218	562	783	562	218	29	4	1		
1		5	25	111	285	466	535	466	285	111	25	5		
		19	64	141	232	293	313	293	232	141	64	19		
0														
	m	-2	-1	0	1	2	3							

ALLEGATO F: APPARECCHI ILLUMINANTI – GLOBO LED

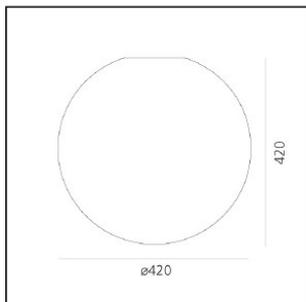
Fonte: https://www.artemide.com/contents/pdfcache/artemide_dioscuri_parete_soffitto_42_394177_it.pdf?j1613324932728, consultato il 14/02/2020.

Dioscuri parete-soffitto 42

Michele De Lucchi



IP65     Dimmerabile: 



LUMINAIRE

- Watt : **105W**
- Tensione di alimentazione: **220V-240V**
- Flusso luminoso emesso: **1694lm**
- CCT: **2800K**
- Efficiency: **89%**
- Efficacy: **16.13lm/W**
- CRI: **100**

Note

Lampadina non inclusa. Il grado di protezione IP65 le rende idonee all'utilizzo anche in esterno.

DESCRIZIONE

Materiali: Supporto parete/soffitto in resina termoplastica; diffusore in vetro soffiato acidato. Il grado di protezione IP65 le rende idonee all'utilizzo anche in esterno (Solo versioni 25, 35, 42).

CODICE PRODOTTO: 0117010A

CARATTERISTICHE

- Codice articolo: **0117010A**
- Colore: **Bianco**
- Installazione: **SoffittoParete**
- Materiale: **Vetro soffiato, policarbonato**
- Serie: **Design Collection, Architectural Outdoor**
- Area di utilizzo: **Hospitality, null, Residential**
- Emissione: **Diffusa**
- design by: **Michele De Lucchi**

DIMENSIONI

- Altezza: **cm 42**
- Diametro: **cm 42**
- Resistenza all'impatto: **N.D.**
- Prova del filo incandescente: **850°**

SORGENTI NON FORNITE

- Categoria: **HALO**
- Numero: **1**
- Lbs: **G95**
- Watt: **150W**
- Attacco: **E27**
- Temperatura Colore (K): **2900K**
- Classe: **A**

SORGENTI ALTERNATIVE

ALLEGATO G: APPARECCHI ILLUMINANTI - BOLLARD

Fonte: <https://www.iguzzini.com/it/iway-bollard-super-comfort-rotondo/>, consultato il 14/02/2020.

iWay rotondo

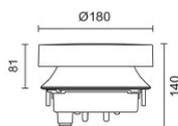
Design Jean Michel Wilmotte

iGuzzini

Ultimo aggiornamento delle informazioni: Gennaio 2021

Configurazione di prodotto: EN98

EN98: Vano ottico Ø180mm - Led Neutral White - 220-240Vac DALI - Ottica 180° Super Comfort



Codice prodotto

EN98: Vano ottico Ø180mm - Led Neutral White - 220-240Vac DALI - Ottica 180° Super Comfort

Descrizione tecnica

Apparecchio di illuminazione per esterni a luce diretta, applicabile a terreno e pavimento, finalizzato all'impiego di sorgenti luminose a led, con ottica asimmetrica 180°. Il prodotto completo è costituito dal vano ottico e paletto cilindrico da ordinare separatamente. Il vano ottico è composto da vari elementi: coperchio superiore in alluminio verniciato; recuperatore di flusso in PMMA; lente emittente in policarbonato trasparente, estruso di supporto interno con circuito LED fissato in modo radiale; cono in alluminio pressofuso verniciato nero; box inferiore per l'alloggiamento dell'alimentatore in pressofusione di alluminio; guarnizioni siliciche per la tenuta stagna tra coperchio superiore, lente e cono. Le parti in alluminio esterne sono sottoposte a pre-trattamento multi step, in cui le fasi principali sono sgrassaggio, fluorozirconatura (strato protettivo superficiale) e sigillatura (strato nano-strutturato ai silani). La fase successiva di verniciatura è realizzata con primer e vernice acrilica liquida, cotta a 150°C, che fornisce un'alta resistenza agli agenti atmosferici ed ai raggi UV. Il vano ottico è completo di cavo uscente in gomma H07RN-F 4x1mm L=1700mm. Per la connessione elettrica da prevedere connettori IP o BOX IP da ordinare separatamente. Tutte le viterie esterne utilizzate sono in acciaio inox AISI 303 (A1).

Installazione

Il vano ottico si installa al paletto cilindrico inferiore tramite innesto a baionetta e fissato con due viti speciali tipo torx.

Colore

Nero (04) | Grigio (15) | Marrone ruggine (F5)

Peso (Kg)

1.9

Montaggio

piastra ancorata a terreno

Cablaggio

Gruppo di alimentazione elettronico DALI Vin: 170-264Vac 164-264Vdc, 50/60Hz. Per la regolazione del flusso luminoso l'alimentatore è programmabile tramite interfaccia di programmazione dedicata (vedi catalogo) e il cavo uscente dal vano ottico. L'alimentatore è fornito in modalità ON-Off e può essere trasformato in modalità Midnight tramite la stessa interfaccia. Il driver DALI è compatibile con i sistemi di Telemanagement. Un sistema di controllo attivo modifica l'intensità della corrente così da mantenere inalterata la vita del LED a condizioni termiche ambientali esterne.

Soddisfa EN60598-1 e relative note

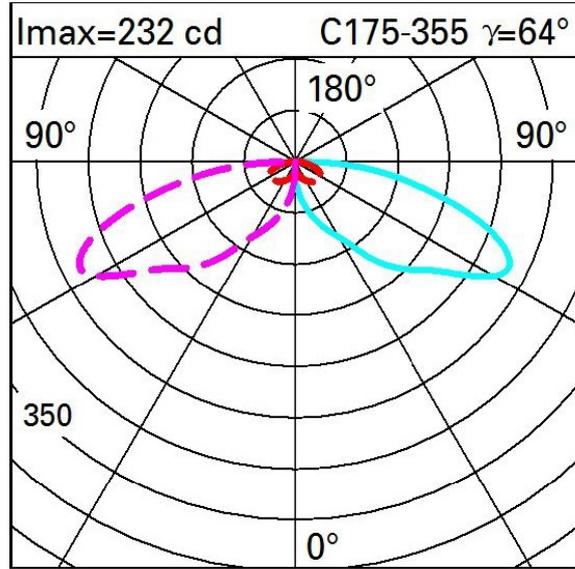


Dati tecnici

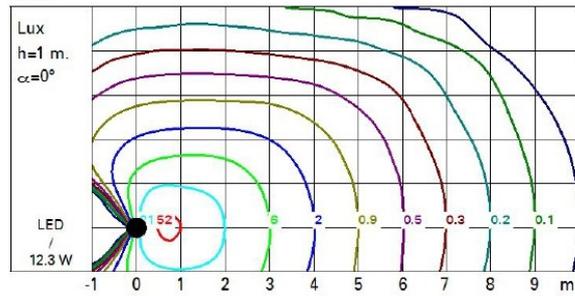
Im di sistema:	263	Codice lampada:	LED
W di sistema:	12.3	Numero di lampade per vano ottico:	1
Im di sorgente:	1750	Codice ZVEI:	LED
W di sorgente:	9.6	Numero di vani ottici:	1
Efficienza luminosa (lm/W, dati di sistema):	21.3	Intervallo temperatura ambiente operativa:	da -20°C a +35°C. (*)
Im in modalità emergenza:	-	Power factor:	Vedi istruzioni di installazione
Flusso totale emesso a 90° o superiore [Lm]:	3	Corrente di spunto (in-rush):	25 A / - µs
Light Output Ratio (L.O.R.) [%]:	15	Massimo numero di apparecchi collegabili a ogni interruttore automatico:	B10A: 22 apparecchi B16A: 36 apparecchi C10A: 37 apparecchi C16A: 61 apparecchi
Indice di resa cromatica:	80	% minima di dimmerazione:	10
Temperatura colore [K]:	4000	Protezione alle sovratensioni:	10kV Modo comune e 6kV Modo differenziale
MacAdam Step:	3	Modalità di dimmerazione:	CCR
Life Time LED 1:	79,000h - L80 - B10 (Ta 25°C)	Control:	DALI
Perdite dell'alimentatore [W]:	2.7		

* Dato preliminare

Polare



Isolux



iWay rotondo

Design Jean Michel Wilmotte

iGuzzini

Ultimo aggiornamento delle informazioni: Dicembre 2020



Codice accessorio

EP17: Paletto per vano ottico iWay Ø170 mm - h = 919 mm

Descrizione tecnica

Il paletto, di forma cilindrica, è realizzato in estruso di alluminio. Al suo interno alloggiato le tre aste in acciaio inox fissate alla basetta, conferendo al prodotto un'elevata resistenza agli urti. Il paletto è ancorato al terreno tramite la basetta di fissaggio realizzata in lega di alluminio pressofuso a basso tenore di rame, resistente alla corrosione. La basetta e il paletto sono sottoposti a pre-trattamento multi step, in cui le fasi principali sono sgrassaggio, fluorozirconatura (strato protettivo superficiale) e sigillatura (strato nano-strutturato ai silani). La fase successiva di verniciatura è realizzata con primer e vernice acrilica liquida, cotta a 150° C, che fornisce un'alta resistenza agli agenti atmosferici ed ai raggi UV. Tutte le viterie esterne utilizzate sono in acciaio inox A2.

Installazione

Il fissaggio del paletto a terreno/pavimento può avvenire tramite tasselli ancoranti (su pavimentazioni) o tramite basetta di fissaggio e contro-piastra con zanche con trattamento superficiale di passivazione, ad ulteriore garanzia contro la corrosione (ordinabile separatamente).

Colore

Nero (04) | Grigio (15) | Marrone ruggine (F5)

Peso (Kg)

6.1

Montaggio

fissato al suolo/piastra ancorata a terreno

Soddisfa EN60598-1 e relative note

EP17_IT1/1

ALLEGATO H: WOOD PLASTIC COMPOSITE

Fonte: <https://www.woodn.com/>, consultato il 23/12/2020.

CARATTERISTICHE DEL MATERIALE

Proprietà Meccaniche

Modulo elastico a flessione	UNI EN ISO 178:2003	3300 Mpa
Resistenza a flessione	UNI EN ISO 178:2003	25 Mpa
Modulo elastico a trazione	EN ISO 527:1996	3300 Mpa
Resistenza a trazione	EN ISO 527:1996	12 Mpa
Allungamento a rottura	EN ISO 527:1996	0,78 %
Resistenza all'urto Charpy	EN ISO 179-1:2007	5,65 KJ/m ²
Coefficiente di espansione termica lineare longitudinale (da -10 °C a 45 °C)	TMA ASTM E 831/2005	33,3 x10 ⁻⁶ m/(m°C)

Reazione al fuoco

Reazione al fuoco (flusso critico)	UNI EN 9239-1:2006	2,24 kW/ m ²
------------------------------------	--------------------	-------------------------

Caratteristiche chimiche e biologiche

Resistenza all'attacco di funghi	ASTM G21:2009	Crescita funghi: nessuna
----------------------------------	---------------	--------------------------

Caratteristiche della superficie

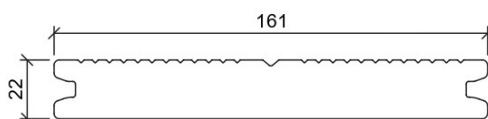
Resistenza della superficie allo scivolamento, coefficiente USRV	UNI ENV 12633:2006	> 52
Coefficiente di attrito	B.C.R.A. Rep. CEC. 6/81	> 0.4



I valori riportati hanno carattere indicativo e non vincolante. Restiamo a disposizione per eseguire eventuali test su richiesta. Il naturale invecchiamento del materiale e variazioni di temperatura possono provocare scostamenti delle caratteristiche effettive del profilo rispetto ai valori indicati. Il prodotto è protetto da garanzia a termini di legge: per ulteriori informazioni www.woodn.com

SPECIES UNICA
EM
BORN IN VENICE

GREENDECK - pavimentazione outdoor



DIMENSIONI DOGA E LOGISTICA

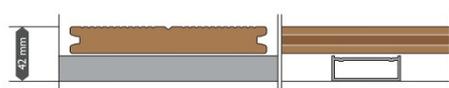


Codice	TV01
Dimensioni della doga	161 x 22 x 2000 mm
Incidenza	6,10 m/m ²
Peso di una doga	~ 3,90 kg/m

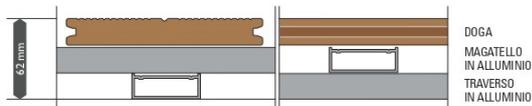
Le dimensioni esterne indicate sono nominali.
I pesi delle doghe indicati in tabella hanno un valore indicativo e non vincolante.
Tolleranze di lunghezza secondo UNI EN-ISO 22768: classe UNI EN-ISO 22768-vL.

Altezza del sistema

POSA SU MAGATELLI IN ALLUMINIO 55 x 20 mm (L x H)



POSA SU MAGATELLI E TRAVERSI IN ALLUMINIO 55 x 20 mm (L x H)
CON TELAIO SOVRAPPOSTO

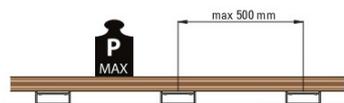


Dimensione delle fughe

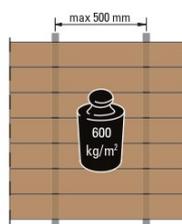
Modello clip	Dimensione fuga [mm]
Clip in acciaio (codice ZCLG-AC001)	Circa 5*

*IMPORTANTE: Le dimensioni riportate sono indicative e possono variare a seconda della precisione, tolleranza e metodo di installazione.

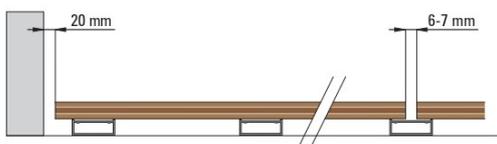
Indicazioni di posa



Il pavimento Greendeck è pedonabile e non carrabile.

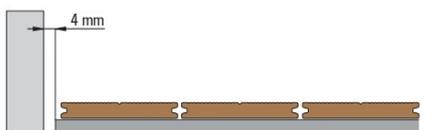


Carico distribuito su 1 m²



Mantenere una distanza minima tra l'estremità della doga e la parete di almeno 20 mm.

Mantenere una distanza minima tra le estremità di due doghe consecutive pari a 6-7 mm (per doghe di lunghezza 2000 mm)



La distanza tra il magatello e parete deve essere almeno di 4 mm indipendentemente dalla larghezza della superficie.



Posizionare il magatello ad una distanza non superiore a 3 cm dall'estremità della doga.

AVVERTENZA: si evidenzia che il mancato rigoroso rispetto dei criteri per una corretta installazione comporterà la deformazione del materiale e il disallineamento di tutti i giunti di dilatazione.

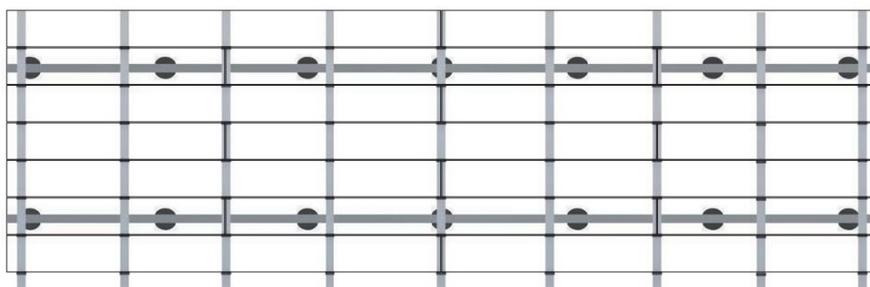
MODALITÀ DI POSA 2 - ORDITURA DOPPIA

POSA SU FONDO INSTABILE O SOPRAELEVATA

Il sistema di posa prevede la formazione di un telaio composto da magatelli e traversi in alluminio e non necessita di fissaggio a terra; questo sistema è adatto alla posa su fondi instabili o non forabili quali: terreno vegetale, stabilizzati in ghiaia, sabbia, pavimentazioni impermeabilizzate con guaina o in generale per pavimentazioni sopraelevate.

Per la posa in situazioni e su fondi diversi rispetto a quanto indicato nelle presenti istruzioni contattare l'ufficio tecnico Woodn Industries al seguente indirizzo: ufficiotecnico@woodn.com

SCHEMA DI POSA - ALTERNATA



FORMAZIONE TELAIO IN ALLUMINIO E POSA DEI SUPPORTI PER LA SOPRAELEVAZIONE (standard 55 x 20 mm)

Disporre traversi e magatelli secondo quanto necessario per il piano di posa adottato, mantenendo un intervallo massimo di 500 mm tra i magatelli e 500 mm tra i traversi. Nel caso di pavimentazione sopraelevata, posizionare i supporti secondo quanto previsto dal piano di posa. In ogni caso la distanza tra i supporti deve essere al massimo di 500 mm in direzione parallela alla lunghezza delle doghe e 500 mm in direzione perpendicolare alla lunghezza delle doghe.



1. Posizionare traversi e magatelli come indicato in figura. I magatelli devono essere fissati rigidamente ai traversi.



2. Nel caso di telaio sovrapposto eseguire dei fori \varnothing 5 mm passanti sul magatello e allargarli a \varnothing 12 mm in corrispondenza della superficie superiore. Eseguire quindi il fissaggio con vite auto perforante.



3. Nel caso non fosse possibile realizzare la doppia sottostruttura sovrapposta, deve essere realizzato un telaio complanare mediante l'utilizzo di staffe ad L reperibili in qualsiasi ferramenta. Devono essere mantenuti interi i traversi interrompendo invece i longheroni.



4. Nel caso di pavimentazione sopraelevata posizionare i supporti regolabili come indicato in figura



5. Procedere quindi alla formazione del telaio come indicato al paragrafo successivo. Fissare meccanicamente traversi e magatelli ai supporti per la sopraelevazione.

PORTATA ALLUMINIO (interasso massimo trasversi)

Dimensione alluminio	I_{max}
55 x 20 mm (L x H)	500 mm
55 x 30 mm (L x H)	650 mm
55 x 40 mm (L x H)	800 mm

INSTALLAZIONE DELLE DOGHE

Procedere alla posa in opera delle doghe come indicato al paragrafo "Modalità di posa 2".

ALTEZZA DEL SISTEMA SOPRAELEVATO

L'altezza totale del sistema di pavimentazione si ottiene sommando l'ingombro di magatello, traverso, doga e altezza supporto. In pratica sono possibili le seguenti combinazioni:

Woodn™ Greendeck

Codice supporto	Altezza supporto	Altezza piano finito*	Configurazione telaio
ZPSC-AC010#2235	22 - 35 mm	84 - 97 mm	Sovrapposto
ZPSC-AC010#3555	35 - 55 mm	97 - 117 mm	Sovrapposto
ZPSC-AC010#5595	55 - 95 mm	117 - 157 mm	Sovrapposto
ZPSC-AC010#95165	95 - 165 mm	157 - 227 mm	Sovrapposto
ZPSC-AC010#165235	165 - 235 mm	227 - 297 mm	Sovrapposto

Le altezze sopra riportate sono calcolate considerando longheroni e trasversi in alluminio 55 x 20 mm (L x H)

Ai supporti ZPSC-AC010#95165 e ZPSC-AC010#165235 (e soltanto ad essi) possono essere applicate le prolunghe codice ZPSC-AC010#PROL fino ad un massimo di 3 prolunghe. Ciascuna prolunga applicata incrementa l'altezza del sistema di 100 mm.

Esempio:

Sistema composto da: ZPSC-AC010#95165 con telaio sovrapposto + 2 prolunghe altezza piano finito = $(157 - 227) + (2 \times 100) = 357 - 427$ mm (altezza minima 357 mm, altezza massima 427 mm).

INCIDENZA TEORICA SUPPORTI PER SOPRAELEVAMENTO

	posa parallela	posa alternata
Woodn™ Greendeck	5 pcs/mq	5 pcs/mq

Il calcolo effettivo del numero di supporti necessari deve essere definito in base al piano di posa adottato.

ACCESSORI

codice accessorio	disegno
<p>Profilo in alluminio ZPCM-55X20-6060-T6 55 x 20 (L x H)</p>	
<p>Profilo in alluminio ZPCM-55X30-6060-T6 55 x 30 (L x H)</p>	
<p>Profilo in alluminio ZPCM-55X40-6060-T6 55 x 40 (L x H)</p>	
<p>Clip in acciaio inox ZCLG-AC001</p>	
<p>Clip di testa in acciaio inox ZCLG-AC003</p>	
<p>Clip jolly in plastica ZCLG-AC002</p>	
<p>Piolino di chiusura foro vite AC008</p>	
<p>Veletta laterale di chiusura GW007</p>	
<p>Tavola smussata per toro scalino GW001</p>	
<p>Supporti per sopraelevazione ZPSC-AC010#SPES5 / ZPSC-AC010#H15 ZPSC-AC010#2235 / ZPSC-AC010#3555 ZPSC-AC010#5595 / ZPSC-AC010#95165 ZPSC-AC010#165235 / ZPSC-AC010#PROL</p>	

ALLEGATO I: TABELLE DI CALCOLO DEI PESI DEL FERRO

Descrizione	Numero	Misura	Kg/m	Peso
Barre di scatolato in ferro 100x100x6000 - s 3	3	6,00 m	8,96 kg/m	161,28 kg
Barre di scatolato in ferro 50x100x6000 - s 3	3	6,00 m	6,60 kg/m	118,80 kg
Barre di scatolato in ferro 50x50x6000 - s 3	5	6,00 m	4,25 kg/m	127,50 kg
Barre di scatolato in ferro 40x40x6000 - s 3	2	6,00 m	3,30 kg/m	39,60 kg
Barre profilo a "L" - 38x37x6000	11	6,00 m	1,72 kg/m	113,52 kg
Barre profilo a "T" - 38x55x6000	3	6,00 m	2,10 kg/m	37,80 kg
Barre di scatolato in ferro 15x15x6000 - s 2	1	6,00 m	0,70 kg/m	4,20 kg

Figura 102 - Tabella di calcolo dei pesi del ferro impiegato per la realizzazione di un modulo micro-attività.

Descrizione	Numero	Misura	Kg/m	Peso
Barre di scatolato in ferro 100x100x6000 - s 3	3	6,00 m	8,96 kg/m	161,28 kg
Barre di scatolato in ferro 90x90x6000 - s 3	2	6,00 m	8,01 kg/m	96,12 kg
Barre di scatolato in ferro 80x80x6000 - s 3	2	6,00 m	7,07 kg/m	84,84 kg
Barre di scatolato in ferro 40x40x6000 - s 3	3	6,00 m	3,30 kg/m	59,40 kg
Barre profilo a "L" - 38x37x6000	6	6,00 m	1,72 kg/m	61,92 kg
Angolare 40x40 - s 3	2	6,00 m	1,75 kg/m	21,00 kg
Angolare 30x30 - s 3	2	6,00 m	1,25 kg/m	15,00 kg
Fogli di lamiera in acciaio INOX	1	2,10 mq	9,6 kg/mq	20,16 kg

Figura 103 - Tabella di calcolo dei pesi del ferro impiegato per la realizzazione di un modulo totem.

RINGRAZIAMENTI

Giunti al termine di questo lavoro di tesi è il momento di abbandonare la narrazione in terza persona e di rivolgere un pensiero a chi, con costanza e determinazione ha contribuito al raggiungimento di questo primo traguardo.

In primo luogo, mi sento in dovere di ringraziare le mie relatrici Silvia Gron e Cristina Coscia, che in quest'ultimo anno mi hanno affiancato con pazienza e perseveranza, nonostante le eccezionali difficoltà che ciascuno di noi è stato chiamato a fronteggiare. La loro guida attenta e puntuale è stata fondamentale per il mio percorso di crescita e per la stesura di questo progetto di tesi.

Un grande ringraziamento va a chi ha sempre creduto in me, con un instancabile sostegno morale ed economico: i miei genitori. Mi avete insegnato a camminare, mi avete supportato ogni volta in cui sono caduto e mi avete dimostrato che per quanto possa sembrare difficile ci si deve sempre rialzare. Grazie per avermi spronato a dare il massimo in ogni circostanza, per avermi trasmesso la voglia di migliorare e l'etica del lavoro. Grazie per aver condiviso con me gioie e dolori, conquiste e delusioni, i vostri insegnamenti mi hanno reso ciò che sono.

Grazie a Filippo, mio fratello, con il quale sono cresciuto e continuerò a crescere. Grazie per esserci stato in ogni momento e per essere riuscito nell'ingrato compito di sopportarmi malgrado tutto.

Alla mia famiglia, per avermi sempre dimostrato il suo affetto, perché ha fatto sì che non mi sentissi mai solo, pur essendo lontano da casa.

Agli amici di sempre, con i quali ho condiviso gli anni più belli della mia vita. Grazie per esserci stati nei momenti più critici, sempre pronti a brindare al futuro con infondato ottimismo, in barba a tutte le difficoltà.

A Giorgio, che in questi cinque anni mi ha accompagnato con pazienza, costanza e affetto. Come un fratello maggiore mi ha guidato e supportato, ha condiviso le mie ansie, gioie e speranze, specialmente in occasione delle lunghe nottate che puntualmente precedevano gli esami.

A Carlo, Chiara, Giorgia, Lanny, Manfredi, Martina, Paola, Pietro e Simone, che in questi ultimi mesi mi sono stati accanto con tanta, tanta, tanta pazienza.

Grazie anche a Luigi, la *new entry*, perché in un periodo difficile come l'anno appena trascorso è entrato nelle nostre vite con la sua gioia travolgente e ci ha dimostrato che dopo ogni brutto temporale torna sempre il sereno.

Infine, non posso che rivolgere un pensiero particolare alla donna più forte che io abbia conosciuto e che ho avuto la fortuna di chiamare nonna. Grazie, per avermi insegnato il valore della famiglia, per esserci stata in ogni momento, per avermi fatto comprendere che solo con sacrificio e perseveranza si possono raggiungere i propri obiettivi.

BIBLIOGRAFIA

- LEANDRO ALBERTI, *Descrittione di tutta Italia*, Giaccarelli, Bologna 1550.
- GEORG BRAUN, FRANZ HOGENBERG, *Gallipolis*, 1575 circa.
- NATALE BONIFACIO, *La fedelissima città di Gallipoli*, 1591.
- FRANCESCO VALEGIO, *Gallipoli*, 1595 circa.
- SCIPIONE MAZZARELLA, *Descrittione del Regno di Napoli*, Gio. Battista Cappello, Napoli 1601.
- ENRICO BACCO, *Il Regno di Napoli diviso in dodici provincie*, Pietro Antonio Sofia, Napoli 1609.
- JOHANNES BLEAU, *Gallipoli*, 1663 circa.
- DANIEL MEISNER, *Gallipoli in Fran.*, 1678 circa.
- VINCENZO CORONELLI, *Isola del Golfo di Taranto*, 1696.
- VINCENZO CORONELLI, *Taranto Fortezza*, 1707.
- JOSEPH ROUX, *Port de Galipoli*, 1764 circa.
- ANNIBALE DE LEO, *Atlante salentino, ossia la Provincia di Otranto nelle sue diocesi ecclesiastiche*, Brindisi 1803.
- ANTONIO RIZZI-ZANNONI, *Atlante Geografico del Regno di Napoli e delineato per ordine di Ferdinando IV re delle Due Sicilie*, Napoli 1808 circa.
- BARTOLOMEO RAVENNA, *Memorie istoriche della città di Gallipoli*, Miranda, Napoli 1836.
- ATTILIO ZUCCAGNI ORLANDINI, *Atlante illustrativo, ossia Raccolta dei principali monumenti italiani antichi, del Medioevo e moderni e di alcune vedute pittoriche, per servire di corredo alla corografia, volume 3*, 1845.
- LUIGI LAMONICA, *Particolare dal progetto del nuovo Borgo*, 1858.
- PIETRO MAISEN, *Gallipoli e i suoi dintorni illustrati*, Tipografia municipale, Gallipoli 1870.
- GIUSEPPE PALUMBO, *Gallipoli. Galatina - Nardò*, «Le Cento Città d'Italia illustrate», Sonzogno, Milano 1925.
- GENNARO BACILE DI CASTIGLIONE, *Castelli pugliesi*, Buona Stampa, Roma 1927.
- TOURING CLUB ITALIANO, *Veduta aerea di Gallipoli*, 1930 circa.
- ETTORE VERNOLE, *Il castello di Gallipoli: illustrazione storica architettonica*, Istituto di Architettura Militare, Roma 1933.
- CESARE BRANDI, *Pellegrino di Puglia*, Editori Laterza, Bari 1960.
- RICCARDO BACCHELLI, *L'«Afrodite»: un romanzo d'amore*, Mondadori, Milano 1969.
- ITALO CALVINO, *Le città invisibili*, Einaudi, Torino 1972.
- Guida ai centri minori. III. Italia meridionale e insulare*, «Città da scoprire», Touring Club Italiano, Milano 1983.
- EUGENIO GIUSTIZIERI, *Jonica, cinque centri tra territorio e storia*, Grafo 7 Editrice, Taviano 1988.
- COSIMO DAMIANO POSO, *Il Salento Normanno. Territorio, istituzioni, società*, Congedo, Galatina 1988.
- VINCENZO CAZZATO, *La Provincia di Lecce*, «Atlante storico della Puglia 4», Capone, Cavallino di Lecce 1989.
- Il territorio tra passato e futuro*, «Itinerari Turistico Culturali (V)», Nardò 1989.
- BENEDETTO VETERE, *Ad Ovest di Bisanzio, Il Salento medievale*, Congedo, Galatina 1990.
- ADELE PULICE, *Almanacco Storico Etnografico della Puglia*, Uniongrafica Corcelli, Bari 1997.
- PIERLUIGI BOLOGNINI, MICHELE MAINARDI, *Lungo le strade che portano a Lecce*, Edizioni Grifo, Lecce 1999.
- MARIO CAZZATO, ELIO PINDINELLI, *Dal particolare alla città, Edilizia architettura e urbanistica nell'area gallipolina in età barocca*, Grafiche Corsano, Alezio 2000.
- GINO SCHIROSI, *Gallipoli e il suo mare*, Grafiche Corsano, Alezio 2000.
- ELIO PINDINELLI, *L'archivio delle scritture antiche della città di Gallipoli*, Tipografia Corsano, Alezio 2003.
- MARIO CAZZATO, *Antonio Donato D'Orlando*, «Itinerari turistico-culturali sulla via delle capitali del barocco (II)», Nardò 2003.
- AMALIA INGROSSO, *Il Libro Rosso di Gallipoli (Registro dei Privileggi)*, «Dipartimento dei Beni delle Arti e della Storia. Fonti medievali e moderne VII», Congedo, Galatina 2004.

- GIANCARLO DE PASCALIS, *Francesco di Giorgio e l'architettura militare in area pugliese*, in BARBARA NAZZARO, GUGLIELMO VILLA (a cura di), *Francesco di Giorgio Martini, rocche, città, paesaggi*, Edizioni Kappa, Roma 2004, pp. 161-172.
- COSIMO PERRONE, *Monumento ai Caduti di Gallipoli*, «Biblioteca di Cultura Pugliese», Gallipoli, REGIONE PUGLIA - CRSEC LE/48, 2004.
- MARIO CAZZATO, *Gallipoli*, in MARCELLO GUAITOLI, VINCENZO CAZZATO (a cura di), *Insedimenti del Salento dall'antichità all'età moderna*, «Lo sguardo di Icaro. Le collezioni dell'Aerofototeca Nazionale per la conoscenza del territorio», Congedo, Galatina 2005, pp. 112 - 116.
- FRANCESCO D'ANDRIA, *Otranto*, in MARCELLO GUAITOLI, VINCENZO CAZZATO (a cura di), *Insedimenti del Salento dall'antichità all'età moderna*, «Lo sguardo di Icaro. Le collezioni dell'Aerofototeca Nazionale per la conoscenza del territorio», Congedo, Galatina 2005, pp. 54 - 56.
- VINCENZO CAZZATO, *Santa Maria di Leuca*, in MARCELLO GUAITOLI, VINCENZO CAZZATO (a cura di), *Insedimenti del Salento dall'antichità all'età moderna*, «Lo sguardo di Icaro. Le collezioni dell'Aerofototeca Nazionale per la conoscenza del territorio», Congedo, Galatina 2005, pp. 131 - 133.
- COSIMO PERRONE, *Giuseppe Franco*, Grafiche Corsano, Alezio 2006.
- PANTALEO PALMA, *Il feudalesimo nella Gercia Salentina*, Amaltea edizioni, Melpignano 2006.
- ANTONIO COSTANTINI, MICHELE PAONE, *Guida di Gallipoli. La città il territorio e l'ambiente*, «Le Guide Verdi n°7», Congedo, Galatina 2007 (Ristampa).
- FEDERICO NATALI, *Gallipoli nel Regno di Napoli. I. Dai Normanni all'Unità d'Italia*, «Biblioteca di Cultura Pugliese», Congedo, Galatina 2007.
- FEDERICO NATALI, *Gallipoli nel Regno di Napoli. II. Dai Normanni all'Unità d'Italia*, «Biblioteca di Cultura Pugliese», Congedo, Galatina 2007.
- Piano Regolatore Generale (PRG), approvato in via definitiva con D.G.R. 9 ottobre 2007, n. 1613, pubblicata sul B.U.R.P. n. 151 del 24/10/2007.
- ASSESSORATO TURISMO E INDUSTRIA ALBERGHIERA REGIONE PUGLIA, *Puglia per tutte le stagioni - il catalogo*, 2009.
- COSIMO PERONE, *Gallipoli... a corte*, *Nel borgo antico tra corti, vicoli, mignani e portali*, Martignano Litografica Editrice, Parabita 2009.
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.), approvato in via definitiva con D.G.R. 2 agosto 2013, n. 1435, pubblicata sul B.U.R.P. n. 108 del 06/08/2013.
- AURORA QUARTA, *Il Castello di Gallipoli (Le): nuove indagini per la conoscenza e la valorizzazione del sistema difensivo*, in GIORGIO VERDIANI (a cura di), *Defensive architecture of the Mediterranean, XV to XVIII centuries*, Vol. 4, Didapress, Firenze 2016.
- AURORA QUARTA, *Il Torrione Poligonale e lo sviluppo della porzione orientale del Castello di Gallipoli*, in ÁNGEL BENIGNO GONZÁLES AVILÉS (a cura di), *Defensive architecture of the Mediterranean, XV to XVIII centuries*, Vol. 6, Publicacions Universitat d'Alcant, Alicante 2017.
- LORENZO CAPONE, *Castelli di Puglia di mare e di terra*, Capone, Cavallino di Lecce 2017, pp. 67-70.
- GIOVANNA MUSCATELLO, AURORA QUARTA, CARMINE MITELLO, *I sotterranei dei castelli di Otranto e Gallipoli: dal rilievo laser scanner 3D all'analisi strutturale*, in ANNA MAROTTA, ROBERTA SPALLONE (a cura di), *Defensive architecture of the Mediterranean*, Vol. 9, Politecnico di Torino, Torino 2018.
- ANTONIO COSTANTINI, *La casa a corte nel Salento leccese*, Congedo, Galatina 2018.
- ROSSELLA BARLETTA, *Gallipoli storia tradizioni curiosità*, Edizioni Grifo, Lecce 2019.
- GIOVANNA MUSCATELLO, AURORA QUARTA, CARMINE MITELLO, *Salento sulla Vedetta. Un rilievo laser scanner all'interno del Castello di Gallipoli*, in NAVARRO PALAZÓN, GARCÍA-PULIDO (a cura di), *Defensive architecture of the Mediterranean*, Vol. 10, Universitat Politècnica de València, Valencia 2020.
- AURORA QUARTA, *Il Castello di "Carta". Excursus della presenza del castello di Gallipoli nella cartografia storica*, in NAVARRO PALAZÓN, GARCÍA-PULIDO (a cura di), *Defensive architecture of the Mediterranean*, Vol. 11, Universitat Politècnica de València, Valencia 2020.
- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (P.N.R.R.), approvato dal Consiglio dei ministri del 12 gennaio 2021.

SITOGRAFIA

<https://www.paesaggiopuglia.it/pptr>, consultato il 20/03/2020;

http://www.sit.puglia.it/portal/portale_cartografie_tecniche_tematiche/Download/Cartografie, consultato il 20/03/2020;

<http://www.regione.puglia.it/bollettino-ufficiale>, consultato il 20/03/2020;

<https://www.comune.gallipoli.le.it/>, consultato il 20/03/2020;

<https://www.tuttitalia.it>, consultato il 21/03/2020;

<http://ottomilacensus.istat.it/>, consultato il 21/03/2020;

<http://demo.istat.it/>, consultato il 21/03/2020;

<https://www.comune.gallipoli.le.it/>, consultato il 21/03/2020;

<https://earth.google.com/>, consultato il 22/03/2020;

<https://youtu.be/lzx5VVVgnOg>, consultato il 22/03/2020;

<https://www.liberalarte-gallipoli.it>, consultato il 24/03/2020;

http://www.sit.puglia.it/portal/portale_cartografie_tecniche_tematiche/Cartografie%20tecniche/Carta%20Idrogeomorfologica, consultato il 26/03/2020;

<http://www.bridgetrad.it/portfolio-items/gallipoli/>, consultato il 26/03/2020;

<http://www.antiquarius-sb.com/>, consultato il 26/03/2020;

<https://www.digitouring.it/>, consultato il 01/04/2020;

<http://www.pugliadigitallibrary.it/>, consultato il 08/04/2020;

<https://www.europeana.eu/>, consultato il 09/04/2020;

<http://www.gruppogedi.it/project/mercato-coperto-gallipoli-le/>, consultato il 09/04/2020;

<https://pineli.wixsite.com/gallipolinostra/>, consultato il 12/04/2020;

<https://www.fondazioneterradotranto.it/>, consultato il 12/04/2020;

<http://www.trail.unioncamere.it/>, consultato il 18/04/2020;

<https://www.agenziaentrate.gov.it/>, consultato il 21/04/2020;

<http://www.provincia.le.it/>, consultato il 21/04/2020;

<https://academy.formazioneturismo.com/>, consultato il 21/04/2020;

<http://www.le.camcom.gov.it/>, consultato il 22/04/2020;

<http://www.365giorninelsalento.it/>, consultato il 22/04/2020;

<http://www.unioncamere.gov.it/>, consultato il 22/04/2020;

<https://www.paginebianche.it/>, consultato il 22/04/2020;

<https://www.researchgate.net/>, consultato il 16/05/2020;

<http://www.bpp.it/Apulia/html/archivio/1984/I/art/R84I006.html>, consultato il 17/05/2020;

<https://www.gallipolionline.com/>, consultato il 20/05/2020;

<http://www.memofonte.it>, consultato il 29/05/2020;

<https://www.fondazioneterradotranto.it/tag/torri-costiere-del-salento/>, consultato il 29/05/2020;

<https://storymaps.arcgis.com/stories/94bb031d9d684fb78d9cef80790e83dd>, consultato il 29/05/2020;

<https://manus.iccu.sbn.it/>, consultato il 29/05/2020;

<http://www.gallipolinweb.com/tag/ettore-vernole/>, consultato il 14/09/2020;

<http://www.gallipolinweb.com/soglia-messapica-1954/>, consultato il 14/09/2020;

<https://fortmed2020.es/programme>, consultato il 14/09/2020;

<https://fortmed2020.es/sessions/salendo-sulla-vedetta-un-rilievo-laser-scanner-allinterno-del-castello-di-gallipoli>, consultato il 14/09/2020;

<https://fortmed2020.es/sessions/il-castello-di-carta-excursus-della-presenza-del-castello-di-gallipoli-nella-cartografia>, consultato il 14/09/2020

<http://bollentispiriti.regione.puglia.it/index.php>, consultato il 07/10/2020;

<http://www.emysambiente.it/marea/>, consultato il 07/10/2020;

<https://www.piazzasalento.it/museo-della-medicina-gasllipoli-la-gestione-amart-parte-luglio-102740>, consultato il 07/10/2020;

<https://www.mareagallipoli.it/>, consultato il 07/10/2020;

<https://www.borderline24.com/2020/08/23/via-passaggi-livello-dai-comuni-castellana-galatina-rutigliano-conversano-investimento-30-milioni/>, consultato il 08/10/2020;

<https://www.galatina.it/tre-milioni-dalla-regione-eliminare-i-passaggi-livello-di-galatina>, consultato il 08/10/2020;

<https://www.lagazzettadelmezzogiorno.it/news/home/1151080/fse-lavori-sulle-rete-ferroviaria-da-domani-chiuse-8-stazioni.html>, consultato il 08/10/2020;

<http://www.ampportocesareo.it/ente/a-m-p>, consultato il 29/11/2020;

<https://www.portoselvaggio.net/>, consultato il 29/11/2020;

<https://www.comune.gallipoli.le.it/vivere-il-comune/territorio/da-visitare/item/parco-naturale-regionale-isola-di-s-andrea-e-litorale-di-punta-pizzo>, consultato il 29/11/2020;

<https://www.minambiente.it/normative/decreto-ministeriale-12-dicembre-1997-istituzione-dellarea-naturale-marina-protetta-2>, consultato il 29/11/2020;

[https://www.viaggiareinpuglia.it/at/30/parco/3712/it/Parco-naturale-regionale-Litorale-di-Ugento-Ugento-\(Lecce\)](https://www.viaggiareinpuglia.it/at/30/parco/3712/it/Parco-naturale-regionale-Litorale-di-Ugento-Ugento-(Lecce)), consultato il 29/11/2020;

https://vivi.libera.it/storie-507-renata_fonte, consultato il 29/11/2020;

<https://www.borderline24.com/2020/08/23/via-passaggi-livello-dai-comuni-castellana-galatina-rutigliano-conversano-investimento-30-milioni/>, consultato il 29/11/2020;

<https://www.fseonline.it/>, consultato il 29/11/2020;

<http://www.ontit.it/opencms/opencms/ontit/documenti/archivio/01435#:~:text=135%20del%2029%20marzo%202001,e%20della%20collettivita%20e%20per>, consultato il 30/11/2020;

<http://www3.provincia.le.it/statistica/ambienteterritorio/superficie.html>, consultato il 30/11/2020;

<https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/distretti-socio-sanitari>, consultato il 30/11/2020;

<https://www.regione.puglia.it/documents/65725/218377/Riordino+ospedaliero+agosto-V0.4-rev+graf.pdf/c6fa89ed-cdf7-e5dc-5583-88315186c2d4?t=1596451934470>, consultato il 30/11/2020;

<https://regione.puglia.it/web/speciale-coronavirus/tamponi>, consultato il 30/11/2020;

http://www.salute.gov.it/portale/salute/p1_4.jsp?lingua=italiano&area=Il_Ssn, consultato il 30/11/2020;

<https://www.corrieresalentino.it/2018/11/cambia-il-lungomare-ecco-la-pista-ciclabile-tra-santa-maria-e-santa-caterina/>, consultato il 30/11/2020;

<http://www.cotrap.it/aziende.asp?start=61>, consultato il 30/11/2020;

<https://www.stplecce.it/>, consultato il 30/11/2020;

<http://www.provincia.le.it/web/provincialecce/trasporti>, consultato il 30/11/2020;

http://www.trail.unioncamere.it/scheda_ente.asp?id=511, consultato il 30/11/2020;

<https://www.fseonline.it/chiamo.aspx>, consultato il 01/12/2020;

<http://www.trnews.it/2020/11/20/metropolitana-di-superficie-attende-nel-2016-sudest-contro-il-salento/304462>, consultato il 01/12/2020;

<https://www.le.camcom.gov.it/>, consultato il 04/12/2020;

<https://www.unioncamere.gov.it/>, consultato il 04/12/2020;

<https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce>, consultato il 06/12/2020;

<https://www.stradeanas.it/it/le-strade/anas-regione>, consultato il 07/12/2020;

<https://www.tuttitalia.it/puglia/provincia-di-lecce/54-comuni/popolazione/>, consultato il 08/12/2020;

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing/it, consultato il 08/12/2020;

<https://www.tuttitalia.it/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/>, consultato il 08/12/2020;

<http://demo.istat.it/altridati/indicatori/index.html>, consultato il 09/12/2020;

https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/ospedali_det/-/journal_content/56/25176/ospedale-sacro-cuore-di-gesu-, consultato il 09/12/2020;

https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/ospedali_det/-/journal_content/56/25176/ospedale-francesco-ferrari-casarano, consultato il 09/12/2020;

<https://www.sanita.puglia.it/web/asl-brindisi/presidi-territoriali-assistenziali-p.t.a.>, consultato il 09/12/2020;

<https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/continuita-assistenziale>, consultato il 09/12/2020;

<https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/strutture-socio-sanitarie-convenzionate>, consultato il 09/12/2020;

https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/strutture-socio-sanitarie-convenzionate_det/-/journal_content/56/25176/rssa-fondazione-edoardo-filograna-casarano, consultato il 09/12/2020;

https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/strutture-socio-sanitarie-convenzionate_det/-/journal_content/56/25176/rssa-euroitalia-casarano, consultato il 09/12/2020;

https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/strutture-socio-sanitarie-convenzionate_det/-/journal_content/56/25176/rssa-santa-rita-alezio, consultato il 09/12/2020;

<https://www.sanita.puglia.it/web/asl-lecce/elenco-strutture-private-sanitarie-accreditate>, consultato il 09/12/2020;

<https://dovefaresport.coni.it/ricerca-impianti.html>, consultato il 10/12/2020;

<https://www.tuttitalia.it/puglia/74-province/popolazione/>, consultato il 10/12/2020;

<https://www.tuttitalia.it/puglia/74-comuni/popolazione/>, consultato il 10/12/2020;

<https://www.tuttitalia.it/puglia/provincia-di-bari/>, consultato il 10/12/2020;

<https://www.tuttitalia.it/puglia/provincia-di-lecce/>, consultato il 10/12/2020;

<https://www.tuttocampo.it/Italia/IT/SerieD/GironeH/Risultati>, consultato il 10/12/2020;

<https://www.tsnalezio.it/>, consultato il 10/12/2020;

<https://www.leganavale.it/gallipoli>, consultato il 10/12/2020;

<https://www.leganavale.it/puglia>, consultato il 10/12/2020;

<https://www.mior.gov.it/scuola-secondaria-di-secondo-grado>, consultato il 10/12/2020;

<https://www.iissparabita.it/>, consultato il 10/12/2020;

<http://www.liceociardopellegrinolecce.edu.it/>, consultato il 10/12/2020;

<https://www.nelsalento.com/guide/i-frantoi-ipogei-nel-salento.html>, consultato il 10/12/2020;

https://www.frantoionline.it/elenco/italia/puglia/gallipoli/frantoio-ipogeo-di-palazzo-granafei/#post_content, consultato il 10/12/2020;

https://www.frantoionline.it/elenco/italia/puglia/sannicola/il-frantoio-ipogeo-di-sannicola-xviii-sec/#post_content, consultato il 10/12/2020;

<http://www.cinematetrigallipoli.it/>, consultato il 11/12/2020;

<https://www.pianetacinema.it/>, consultato il 11/12/2020;

<https://www.tuttitalia.it/puglia/provincia-di-lecce/20-banche/>, consultato il 11/12/2020;

<https://www.paginebianche.it/>, consultato il 11/12/2020;

<http://puglia.indettaglio.it/ita/farmacie/farmacie.html>, consultato il 11/12/2020;

<http://puglia.indettaglio.it/ita/farmacie/farmacie.html>, consultato il 11/12/2020;

<https://www.adm.gov.it/portale/elenco-rivendite-ordinarie>, consultato il 11/12/2020;

<https://www.poste.it/>, consultato il 11/12/2020;

<http://www.aziendeonline.info/>, consultato il 12/12/2020;

<https://www.lavoro.gov.it/temi-e-priorita/immigrazione/focus-on/Tavolo-caporalato/Pagine/default.aspx>, consultato il 12/12/2020;

https://ec.europa.eu/budget/euprojects/search-projects_it?view=list&hash=35666434386365343135326636#block-budg-eu-projects-view-switcher-results, consultato il 12/12/2020;

http://paesaggio.regione.puglia.it/PPTR_2015/5_Schede%20degli%20Ambiti%20Paesaggistici/5.10_TAVOLIERE_SALENTINO.pdf, consultato il 12/12/2020;

<https://www.fiabbari.it/cyronmed-itinerari-pugliesi-della-rete-ciclabile-del-mediterraneo>, consultato il 12/12/2020;

<https://www.woodn.com/>, consultato il 23/12/2020;

<https://sprech.com/prodotti/beach/>, consultato il 23/12/2020;

<https://sprech.com/Comunicazione/ pergole-sprech-catalogo-2019.pdf>, consultato il 23/12/2020;

https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_it#nextgenerationeu, consultato il 29/01/2021;

<https://www.pmi.it/tag/recovery-plan>, consultato il 29/01/2021;

<https://www.informazionefiscale.it/Recovery-Plan-cos-e-cosa-prevede-testo-pdf-Piano-Nazionale-Ripresa-Resilienza>, consultato il 29/01/2021;

<http://www.politicheeuropee.gov.it/it/comunicazione/approfondimenti/pnrr-approfondimento/>, consultato il 29/01/2021;

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_20_941, consultato il 29/01/2021;

<http://www.governo.it/it/articolo/comunicazioni-del-presidente-conte-al-senato/16082>, consultato il 29/01/2021;

<https://www.iguzzini.com/it/iway-bollard-super-comfort-rotondo/>, consultato il 14/02/2020;

<https://www.iguzzini.com/it/palco-inout-153mm/>, consultato il 14/02/2020;

https://www.artemide.com/contents/pdfcache/artemide_dioscuri_parete_soffitto_42_394177_it.pdf?j1613324932728, consultato il 14/02/2020;

<https://www.bst-distribution.com/light-pro/outdoor/450-led-par-18x-15w-rgbaw-5in1-outdoor-ip65.php>, consultato il 14/02/2020.

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Gallipoli, l'isola vista dal mare in una foto prospettica del 1956. Non compare ancora, al di là del ponte, la mole del "grattacielo", in Marcello Guaitoli, Vincenzo Cazzato (a cura di), *Inseidiamenti del Salento dall'antichità all'età moderna*, «Lo sguardo di Icaro. Le collezioni dell'Aerofototeca Nazionale per la conoscenza del territorio», Congedo, Galatina 2005, p. 114.

Figura 2 - Planimetria del cento storico con evidenziate le fortificazioni e la porta d'accesso alla città (rielaborazione grafica). Da Aurora Quarta, *Il Castello di Gallipoli (Le): nuove indagini per la conoscenza e la valorizzazione del sistema difensivo*, in Giorgio Verdiani (a cura di), *Defensive architecture of the Mediterranean, XV to XVIII centuries*, Vol. 4, Didapress, Firenze 2016.

Figura 3 - Castello aragonese di Gallipoli visto dalla Fontana greca, in primo piano il Rivellino e subito dietro la torre poligonale, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 4 - Fortificazioni della Baia della Purità di Gallipoli, a destra quel che resta della Torre Sant'Agata e il Baluardo San Francesco, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 5 - Gallipoli, veduta prospettica dell'isola (1956); in primo piano la fortezza aragonese e il ponte seicentesco, in Marcello Guaitoli, Vincenzo Cazzato (a cura di), *Inseidiamenti del Salento dall'antichità all'età moderna*, «Lo sguardo di Icaro. Le collezioni dell'Aerofototeca Nazionale per la conoscenza del territorio», Congedo, Galatina 2005, p. 113.

Figura 6 - Gallipoli, veduta prospettica del castello (1964) con il rivellino adibito a sala cinematografica all'aperto, in Marcello Guaitoli, Vincenzo Cazzato (a cura di), *Inseidiamenti del Salento dall'antichità all'età moderna*, «Lo sguardo di Icaro. Le collezioni dell'Aerofototeca Nazionale per la conoscenza del territorio», Congedo, Galatina 2005, p. 114.

Figura 7 - Gallipoli, vista zenitale del castello e del rivellino, foto scattata il 10/09/2020.

Figura 8 - Gallipoli, vista aerea del castello e del rivellino, foto scattata il 10/09/2020

Figura 9 - Architetture militari visibili ancora oggi nella città vecchia di Gallipoli: 1 - Fortino di San Giorgio, 2 - Fortino di San Benedetto, 3 - Torre Sant'Agata, 4 - Bastione San Francesco, 5 - Torre del Quartararo (o Bastione degli angeli), 6 - Bastione di San Domenico (o degli arsi vivi), 7 - Bastione delle anime, 8 - Baluardo di Santa Venardia. Foto scattate il 13/05/2020.

Figura 10 - Pianta del Castello di Gallipoli, inizi del XIX secolo, in Antonio Costantini, Michele Paone, *Guida di Gallipoli. La città il territorio e l'ambiente*, «Le Guide Verdi n°7», Galatina, Congedo 2007, p. 23.

Figura 11 - Facciata nord del Castello aragonese di Gallipoli, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 12 - Il rivellino e il torrione nord-est del castello aragonese di Gallipoli visti dal Ponte Papa Giovanni Paolo II, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 13 - Passerelle di collegamento del castello al rivellino e accesso alla darsena della Lega Navale Italiana, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 14 - Fortino di San Giorgio e rampa di scale di accesso al parcheggio del porto mercantile dalla via Cristoforo Colombo Riviera, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 15 - Fortino di San Benedetto e tratto di mura difensive visti dalla rampa di accesso alla Baia della Purità, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 16 - Pianta di una porzione della cinta della piazza di Gallipoli [1822], in Vincenzo Cazzato, *La Provincia di Lecce*, «Atlante storico della Puglia 4», Cavallino di Lecce, Capone editore 1989.

Figura 17 - Archi monumentali di contrafforte alla cinta muraria nella Baia della Purità, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 18 - Parete di fondo di un'arcata della Baia della Purità, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 19 - Porzione di muratura in pietra viva che emerge dalla parete di fondo di un'arcata della Baia della Purità, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 20 - Resti archeologici della Torre di Sant'Agata, sullo sfondo i contrafforti della Baia della Purità, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 21 - Bastione di San Francesco e strutture di rinforzo di fattura moderna, vista dalla Torre del Quartararo, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 22 - Bastione di San Francesco, foto scattata il 02/06/2020.

Figura 23 - Bastione di San Francesco, Riviera Sauro 4, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 24 - Torre del Quartararo, vista dal bastione di San Domenico, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 25 - Torre del Quartararo, vista della piazzola panoramica, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 26 - Bastione di San Domenico, vista da Est, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 27 - Bastione di San Domenico, vista da Ovest, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 28 - Bastione delle anime, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 29 - Baluardo di Santa Venardia, vista dal molo del Bacino delle Scale nuove, foto scattata il 13/05/2020.

Figura 30 - Giuseppe Pacelli, Mappa topografica della Provincia di Lecce. Biblioteca Pubblica Arcivescovile (B.P.A.) Brindisi.

Figura 31 - Giuseppe Pacelli, Diocesi di Nardò e di Gallipoli. B.P.A. Brindisi.

Figura 32 - Torri e castelli nei pressi di Gallipoli (rielaborazione grafica). Da Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.) tav. 3.2.4.7 – La struttura di lunga durata: castelli e torri (XI-XVI sec.).

Figura 33 - Torre del Pizzo, foto scattata il 30/05/2020.

Figura 34 - Torre San Giovanni, pianta del piano primo (rielaborazione grafica). Da <http://www.bpp.it/Apulia/html/archivio/1984/1/art/R84I006.html>, consultato il 17/05/2020.

Figura 35 - Torre San Giovanni la Pedata vista da Nord-Ovest, foto scattata il 30/05/2020.

Figura 36 - Torre Sabea, pianta del piano primo (rielaborazione grafica). Da <http://www.bpp.it/Apulia/html/archivio/1984/1/art/R84I006.html>, consultato il 17/05/2020.

Figura 37 - Torre Sabea vista da Nord-Ovest, foto scattata il 30/05/2020.

Figura 38 - Pianta della piazza di Gallipoli agli inizi del sec. XIX. in Vincenzo Cazzato, *La Provincia di Lecce*, «Atlante storico della Puglia 4», Cavallino di Lecce, Capone editore 1989.

Figura 39 - Giambattista Crispi, Natale Bonifacio, La fedelissima Città di Gallipoli, Roma, Nicolas van Aelst, 1591.

Figura 40 - Giambattista Crispi, Georg Braun, Gallipolis. in Georg Braun, Franz Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*, Colonia 1598.

Figura 41 - Vincenzo Coronelli, Taranto Fortezza, in Vincenzo Coronelli, *Teatro della Guerra diviso in XXXVIII parti*, Venezia, 1707.

Figura 42 - Attilio Zuccagni Orlandini, Veduta di Gallipoli nella Provincia di Otranto, 1840, in Attilio Zuccagni Orlandini, *Atlante illustrativo, ossia Raccolta dei principali monumenti italiani antichi, del Medioevo e moderni e di alcune vedute pittoriche, per servire di corredo alla corografia*, volume 3, 1845.

Figura 43 - Luigi Consiglio, Gallipoli, fine Ottocento, in Antonio Costantini, Michele Paone, *Guida di Gallipoli. La città il territorio e l'ambiente*, «Le Guide Verdi n°7», Galatina, Congedo 2007, p. 23.

Figura 44 - Luigi Lamonica, Particolare del progetto del nuovo Borgo, 1858 circa, in Cosimo Perrone, *Monumento ai Caduti di Gallipoli*, «Biblioteca di Cultura Pugliese», Gallipoli, REGIONE PUGLIA - CRSEC LE/48, 2004.

Figura 45 - Particolare dell'area della stazione ferroviaria del rilievo del Borgo, 1899, in Cosimo Perrone, *Monumento ai Caduti di Gallipoli*, «Biblioteca di Cultura Pugliese», Gallipoli, REGIONE PUGLIA - CRSEC LE/48, 2004.

Figura 46 - Palazzo Candia e Stazione ferroviaria, 1901, in Giuseppe Palumbo, *Gallipoli. Galatina - Nardò*, «Le Cento Città d'Italia illustrate», Milano, Sonzogno, 1925.

Figura 47 - Progetto di costruzione del nuovo mercato a Gallipoli (Progetto di G. Franco), in Cosimo Perrone, *Giuseppe Franco*, Grafiche Corsano, Alezio 2006, p. XV.

Figura 48 - Galleria del Mercato Coperto, in Cosimo Perrone, *Giuseppe Franco*, Grafiche Corsano, Alezio 2006, p. XV.

Figura 49 - Gruppo Gedi, Mercato coperto, sezione longitudinale di progetto passante per la corte interna, Gallipoli 2012, in <http://www.gruppogedi.it/project/mercato-coperto-gallipoli-le/>, consultato il 09/04/2020.

Figura 50 - Vista della corte che separa il Castello dal Mercato coperto, foto scattata il 02/06/2020.

Figura 51 - Vista interna della galleria del Mercato coperto, foto scattata il 02/06/2020.

Figura 52 - Vista della muratura esterna del Castello, segni della demolizione delle superfetazioni collegate al Mercato coperto, foto scattata il 02/06/2020.

Figura 53 - Vista dalla corte interna del piano interrato del Mercato coperto, foto scattata il 02/06/2020.

Figura 54 - Vista del portale d'accesso al Castello, foto scattata il 02/06/2020.

Figura 55 - Cartolina riportante una veduta aerea di Gallipoli, 1930 circa, archivio digitale Touring Club Italiano, in <https://www.digitouring.it/>, consultato il 01/04/2020.

Figura 56 - Sistemi Turistici Locali (S.T.L.) della Provincia di Lecce. A sinistra: quadro d'insieme, a destra: S.T.L. Gallipoli e fascia costiera ionica (rielaborazione grafica). Dal sito "Conoscere la Provincia di Lecce".

Figura 57 - Distretti Socio-Sanitari (D.S.S.) della ASL di Lecce. A sinistra: quadro d'insieme, a destra: D.S.S. di Gallipoli (rielaborazione grafica). Dal sito "A.S.L. Lecce Puglia Salute".

Figura 58 - Sistema dei trasporti. A sinistra: viabilità carrabile principale - strade statali, a destra: viabilità ferroviaria.

Figura 59 - Individuazione delle principali arterie stradali collegate a Gallipoli. A sinistra: individuazione dei comuni all'interno della rete viaria principale, a destra: terzo ambito - individuazione del cluster.

Figura 60 - Primo cluster atto alla definizione delle distanze tra i comuni e dei relativi tempi di percorrenza in auto e con i mezzi di trasporto pubblico. A sinistra: inquadramento territoriale, a destra: tabella esplicativa.

Figura 61 - Individuazione dei comuni collegati a Gallipoli in maniera più efficace. A sinistra: individuazione dei Comuni all'interno della rete viaria principale, a destra: quarto ambito - individuazione del cluster.

Figura 62 - Classifica dei Comuni appartenenti al S.T.L. di Gallipoli e fascia costiera ionica in base a numero di abitanti, superficie territoriale e densità abitativa (fonte: <https://www.tuttitalia.it/>).

Figura 63 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, informazioni generali in merito a popolazione, estensione territoriale e densità demografica. (fonte: <https://www.tuttitalia.it/>).

Figura 64 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, età media e struttura della popolazione. (fonte: <https://www.tuttitalia.it/>).

Figura 65 - Statistiche demografiche. In alto: andamento demografico dei comuni appartenenti all'ambito ristretto, in basso: variazione assoluta del numero di abitanti (fonte: <https://www.tuttitalia.it/>).

Figura 66 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione delle strutture sanitarie presenti sul territorio.

Figura 67 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione delle strutture sanitarie private presenti sul territorio.

Figura 68 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione degli impianti sportivi presenti sul territorio.

Figura 69 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione degli istituti di istruzione.

Figura 70 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione delle tipologie degli istituti d'istruzione secondaria superiore presenti sul territorio.

Figura 71 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione dei luoghi della cultura.

Figura 72 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione dei principali istituti bancari: Intesa Sanpaolo, M.P.S. - Monte dei Paschi di Siena, B.P.P. - Banca Popolare Pugliese, UBI Banca e Unicredit.

Figura 73 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione dei professionisti che operano sul territorio.

Figura 74 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione delle attività legate al settore ricettivo.

Figura 75 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione delle attività legate al commercio.

Figura 76 - Comuni appartenenti all'ambito ristretto, individuazione e classificazione delle associazioni.

Figura 77 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.1.1 – La Rete Ecologica Regionale Biodiversità.

Figura 78 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.1.2 – Schema Direttore della Rete Ecologica Polivalente (R.E.P.).

Figura 79 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.2 – Il patto città-campagna.

Figura 80 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.3 – Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce.

Figura 81 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.4 – La valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri.

Figura 82 - P.P.T.R. estratto tav. n° 4.2.5 – I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali (C.T.S. e aree tematiche di paesaggio).

Figura 83 - Piano Regolatore Variante Generale (L.R. 31.05.80 n° 56) - TAV. 7.1 - Centro storico, edifici vincolati o proposti per il vincolo.

Figura 84 - Piano Regolatore Variante Generale (L.R. 31.05.80 n° 56) - TAV. 7.5 - Centro storico, stato di conservazione degli edifici.

Figura 85 - Tabella riassuntiva dei temi emergenti derivanti dalle interviste semi-strutturate agli esperti. In grassetto i punti di convergenza delle due testimonianze.

Figura 86 - Tabella riepilogativa delle leve progettuali e degli interventi proposti.

Figura 87 - Stazione "Gallipoli" vista da piazza Matteotti, foto del 13/05/2020.

Figura 88 - Stazione "Gallipoli" vista dei binari, foto del 13/05/2020.

Figura 89 - Stazione "Porto" vista della banchina, foto del 14/10/2020.

Figura 90 - Stazione "Via Agrigento" vista della banchina, foto del 10/09/2020.

Figura 91 - Stazione "Via Salento" vista da nord della banchina, foto del 10/09/2020.

Figura 92 - Stazione "Baia Verde" vista della banchina, foto del 10/09/2020.

Figura 93 - Rivellino del Castello di Gallipoli. Rilievo fornito dalla Sezione Demanio e Patrimonio del Comune di Gallipoli.

Figura 94 - Catasto Fabbricati, planimetria di unità immobiliare urbana in Comune di Gallipoli, Piazza della Dogana. Rilievo fornito dalla Sezione Demanio e Patrimonio del Comune di Gallipoli.

Figura 95 - Rivellino, vista Sud-Est, foto del 10/09/2020.

Figura 96 - Rivellino, vista da Ovest, foto del 10/09/2020.

Figura 97 - Vista esterna dell'immobile da destinare a deposito a servizio del rivellino, foto del 13/05/2020.

Figura 98 - Vista interna dell'immobile da destinare a deposito a servizio del rivellino, foto del 13/05/2020.

Figura 99 - Computo dei costi di produzione e installazione di un modulo micro-attività.

Figura 99 - Costo delle tre configurazioni ipotizzate.

Figura 100 - Computo dei costi di produzione e installazione di un modulo totem.

Figura 101 - Tabella di calcolo dei pesi del ferro impiegato per la realizzazione di un modulo micro-attività.

Figura 102 - Tabella di calcolo dei pesi del ferro impiegato per la realizzazione di un modulo totem.