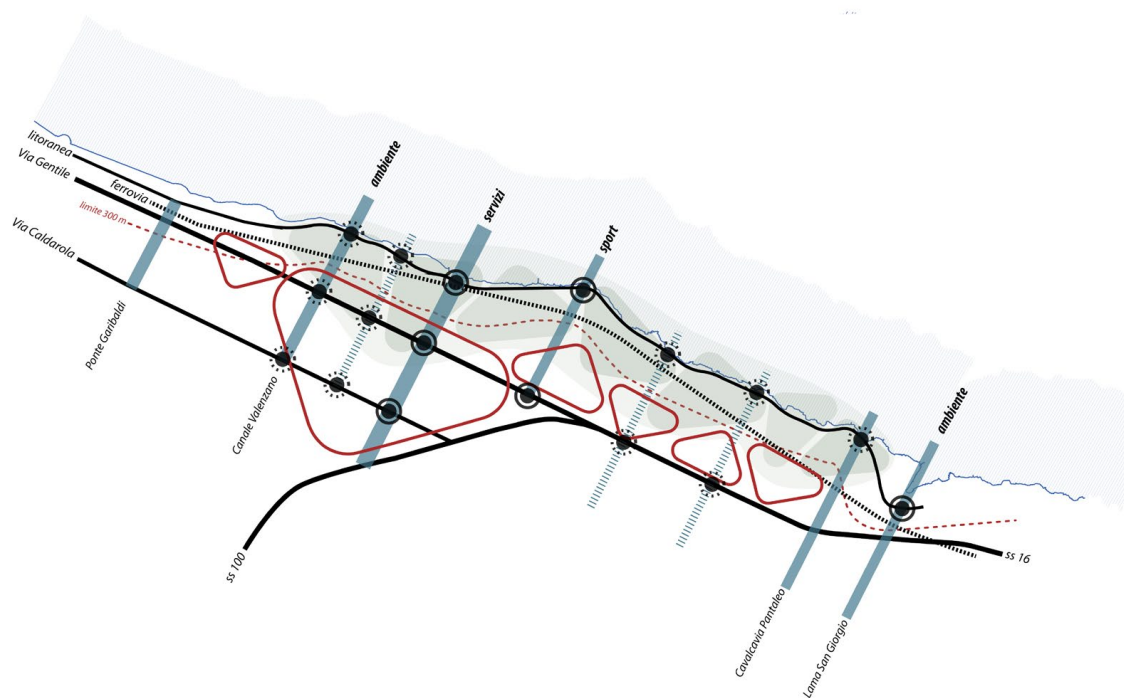




Comune di Bari

## Concorso internazionale di idee per la riqualificazione della costa sud di Bari



**Linee Guida**

*Maggio 2018*



## Indice

### Premessa

Lavorare per anticipazioni: dal DPP al concorso di idee, dal concorso di idee al PUG

### 1. Finalità e orientamenti di carattere generale ..... 7

Le ragioni del Concorso Internazionale e i suoi principali obiettivi

Lo sfondo interpretativo

*Una costa spessa, nuovi tessuti urbani e un parco locale, urbano, metropolitano come occasione di rigenerazione dei quartieri limitrofi e ripensamento delle localizzazioni delle previsioni di piano*

*Il Parco*

*I nuovi tessuti urbani*

### 2. Stato di fatto e stato dell'arte ..... 11

Descrizione degli elementi del paesaggio naturale e antropico con richiamo alla loro formazione storica

Il sistema delle infrastrutture per la mobilità

Topografia sociale

*La fascia costiera*

*Il quartiere Japigia*

Highlights socio-demografici

Coordinamento con gli strumenti di piano

*Il Piano Regolatore Generale*

*IL Documento Programmatico Preliminare per il nuovo Piano Urbanistico Generale*

Criticità e risorse

### 3. Assetto strategico (visione, obiettivi, strumenti).....20

La strategia comunale per la riqualificazione della fascia costiera

L'interpretazione del sistema dei luoghi

*Connessioni longitudinali*

*Connessioni trasversali*

*Nodi*

Obiettivi e contenuti

### 4. Tattiche: lista delle priorità e previsioni di implementazione .....27

Lavorare con lo spazio e con il tempo: il progetto come processo incrementale

Adattabilità e flessibilità

*Aree in attesa: gli usi temporanei per attivare i luoghi*

### Principali riferimenti bibliografici .....29

### ALLEGATO 1

Il percorso di partecipazione per la stesura delle linee guida



#### **ALLEGATO 2**

Documento programmatico preliminare per il PUG

Contesti territoriali

Azione Strategica Integrata 05 Japigia al centro e Parco costiero - Estratto

#### **ALLEGATO 3**

L'implementazione del PRG Quaroni: sequenza di progetti che hanno insistito in epoca recente e che stanno insistendo sull'area

Insedimenti terziari e residenziali

Infrastrutture pubbliche

#### **ALLEGATO 4**

Promozione della sostenibilità e della qualità degli interventi urbanistici ed edilizi

#### **ALLEGATO 5**

Elaborati cartografici



Le linee guida sono state predisposte dalla Ripartizione Urbanistica ed Edilizia privata, diretta da Pompeo Colacicco, con la collaborazione di Giampaolo Biancofiore, Riccardo Milano, Costanza Sorrenti, Anna Vella.

La Ripartizione si è avvalsa dei contributi del coordinatore e dei progettisti del PUG - Stefano Stanghellini, Francesco Cellini, Giovanni Cafiero e Francesco Nigro - di Francesca Calace (Politecnico di Bari, responsabile scientifico della consulenza per il Piano Comunale delle Coste) e Laura Montedoro (Politecnico di Milano, responsabile scientifico del Programma di ricerca "Sea and the city").

Vitandrea Marzano ha contribuito all'analisi sociologica. Alessandro Cariello all'analisi dell'abbandono e, con Angelo Peccarisi, all'impaginazione e alla grafica così come, per alcune elaborazioni, Lorenzo Gorrasi, Riccardo Masiero, Marco Piccoli, Laura Trezza, Cristian Rosa.

A tutti vanno i ringraziamenti dell'Assessorato.

Le linee guida hanno accolto diversi suggerimenti emersi durante incontri con rappresentanti del partenariato socioeconomico (associazioni datoriali, sindacati, cooperative) e degli ordini professionali (ingegneri, architetti, geologi, biologi, agronomi e forestali), con la Consulta per l'ambiente del Comune di Bari e la cittadinanza

Gli esiti degli incontri, che si sono svolti tra dicembre 2017 e marzo 2018, sono riportati nell'allegato 1.



## Premessa

### Lavorare per anticipazioni: dal DPP al concorso di idee, dal concorso di idee al PUG

*Carla Tedesco, assessore all'Urbanistica e Politiche del territorio*

Che le città si trasformino attraverso progetti urbani è un dato storico. D'altra parte, a partire dagli anni '80, si è assistito in Italia ed in Europa ad un proliferare di grandi operazioni di trasformazione urbana 'per progetti', ovvero nella forma di interventi puntuali e territorialmente delimitati, che hanno progressivamente acquisito centralità, vedendo l'adeguamento degli strumenti urbanistici seguire e non precedere le decisioni del cambiamento.

Il dualismo piano/progetto ha visto spesso una disconnessione tra obiettivi del progetto e obiettivi del piano urbanistico generale, al punto che i grandi progetti urbani sono stati interpretati come una rinuncia a perseguire gli obiettivi di qualità insediativa, di efficienza nell'uso delle risorse, di giustizia spaziale propri della pianificazione.

A ben guardare, questi processi mostrano chiaramente che la questione del confronto tra progettualità diffusa e pianificazione è un tema ineludibile per uscire dalla contraddizione tra piani di carta e trasformazioni concrete della città. E' cruciale definire connessioni tra piani e progetti. Tuttavia, il tentativo di ricondurre al piano i processi di trasformazione urbanistica portati avanti sotto forma di progetti, ripristinando la tradizionale successione gerarchica (e temporale) piano/progetto, comporta di fatto una negazione della questione, la rinuncia a governare i processi reali.

Per queste ragioni è importante che 'progetti anticipatori', a diverse scale, facciano parte del percorso di redazione del piano urbanistico e possano seguire percorsi autonomi, ma coerenti con le strategie del piano stesso, con diverse finalità: sperimentare alla scala del piano esecutivo alcune strategie del piano generale, potendo così metterne a fuoco in modo più puntuale temi e questioni; coinvolgere nel concreto e in modo trasparente le reti di attori territoriali nella definizione dei meccanismi di implementazione del piano; fornire in tempi più rapidi risposte ad alcune istanze sociali ed economiche che si manifestano come 'urgenti' nel corso del processo di redazione del piano, legittimando così lo stesso processo di piano.

È questa la scelta fatta dall'amministrazione comunale nel fornire indirizzi al processo di redazione del nuovo Piano urbanistico generale.

Segnatamente, con la delibera n. 565 del 7 agosto 2015 la Giunta ha esplicitato la propria visione politica che interpreta l'organizzazione dello spazio, nell'ambito più generale delle attività di governo del territorio, come processo per la costruzione/ricostruzione di diritti di cittadinanza.

Con le delibere n. 597 del 22 settembre 2017 e n. 652 del 6 ottobre 2017 è stato approvato il *Report del percorso partecipativo 24.05.2016-15.11.2016* e indicato questo documento come elemento conoscitivo e di indirizzo utile al perfezionamento delle scelte del PUG.

Più nel dettaglio, al fine di fornire risposte alle istanze emerse dal percorso partecipativo, è apparso necessario un rafforzamento della dimensione multiscalare del progetto della città futura, da portare avanti attraverso diversi strumenti, regolativi e strategici, e da implementare anche 'in anticipazione', sotto forma di:

- strategie tematiche alla scala urbana e metropolitana;
- progetti urbani riferiti alle *azioni strategiche integrate* di cui al DPP;
- piani esecutivi di riqualificazione e programmi integrati di rigenerazione a scala di quartiere;
- regolamentazioni e operazioni di rigenerazione creativa alla piccola scala, basate sulla collaborazione tra amministrazione e reti di cittadinanza attiva, in un'ottica di innovazione sociale.

L'amministrazione comunale ha già iniziato a delineare un approccio multiscalare al progetto della città futura attraverso diversi atti 'anticipatori'.



In particolare, la Giunta, approvando (con delibera n. 573 del 25 agosto 2017) il Documento di indirizzo del Piano comunale delle coste (PCC) in fase di redazione, ha interpretato il Piano stesso come *“occasione per delineare una strategia complessiva per l'intera fascia costiera, in grado di mettere in coerenza e integrare i diversi usi inerenti la costa e lo spazio retrocostiero, nonché di costituire il quadro di riferimento per mettere in coerenza o attivare molte delle azioni e dei progetti che riguardano la costa in generale e il litorale comunale”*; ribadendo la necessità per il PCC di tenere in conto gli scenari progettuali del PUG e chiarendo che il PUG *“per concretizzare e calibrare gli obiettivi di valorizzazione e fruizione già impostati nel DPP, dovrà riferirsi alle disposizioni di tutela e uso della costa, nonché agli interventi di recupero costiero previsti dal PCC”*.

Ancora, in parallelo rispetto al completamento dell'iter di formazione e adozione del nuovo Piano urbanistico generale, in anticipazione rispetto allo stesso e nella logica multi-scalare di approccio alla pianificazione, sono in itinere le attività di aggiornamento del Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana del Comune di Bari, nonché la rivisitazione della disciplina urbanistica per la maglia di PRG di “Palese-Macchie”.

Inoltre, approfondimenti progettuali rispetto ad operazioni di rigenerazione urbana a scala territoriale e di quartiere sono stati portati avanti attraverso i progetti messi a punto dall'amministrazione in risposta al Bando Periferie 2016, promosso e finanziato dal governo nazionale, per i quartieri Libertà e San Paolo e la Strategia integrata di sviluppo urbano sostenibile per la presentazione della candidatura al Bando regionale per la Rigenerazione urbana (Asse XII PO Fesr 2014-2020); altri approfondimenti sono attualmente in corso nell'ambito delle procedure di adeguamento del Piano di riqualificazione di Loseto alle prescrizioni regionali.

Infine, con delibera n. 447/2017 la Ripartizione Urbanistica è stata incaricata per lo sviluppo del “Parco Gargasole”, un'area interna alla ex caserma Rossani, con il fine della sperimentazione degli ambiti di intervento della rigenerazione urbana e dell'innovazione sociale attraverso la creazione di uno spazio condiviso.

Tutte queste iniziative in corso hanno iniziato a delineare concretamente un approccio multiscalare al progetto della città futura e stanno consentendo l'avvio di una serie di approfondimenti necessari a modificare/integrare le bozze del PUG/S e del PUG/P.

In questo quadro di riferimento, le linee guida che seguono hanno l'obiettivo di orientare l'implementazione di una delle azioni strategiche integrate per il sistema insediativo delineate nel DPP, “Japigia al centro e parco costiero”, sperimentando ulteriormente l'approccio per ‘progetti anticipatori’, per come delineato nelle righe che precedono.



## 1. Finalità e orientamenti di carattere generale

### Le ragioni del Concorso Internazionale e i suoi principali obiettivi

La definizione di un grande e attrattivo Parco Urbano e la meditata progettazione di un insieme di nuovi tessuti edilizi sono gli oggetti di questo Concorso, assieme, ovviamente, alle reciproche relazioni fra essi e a quelle che essi intratterranno con le parti di città circostanti. Questi temi sono molto rilevanti per le molteplici ragioni – di carattere ambientale, sociale, d'uso e di prospettiva futura – che saranno richiamate più avanti; ragioni che hanno indotto l'Amministrazione comunale a sollecitare il meglio delle capacità progettuali disponibili, che ci si attende siano esercitate con la massima libertà. Con un solo limite: il Concorso chiede una risposta tecnicamente matura, realistica, attenta alle cose, alle dinamiche socio-economiche e culturali e allo spirito della città, in grado di produrre effetti concreti di rigenerazione ecologica e, infine, esteticamente qualificata; ma non certo, come troppo spesso sembra accadere in questi casi, la pura esibizione di virtuosismi formali.

### Lo sfondo interpretativo

*Una costa spessa, nuovi tessuti urbani e un parco locale, urbano, metropolitano come occasione di rigenerazione dei quartieri limitrofi e ripensamento delle localizzazioni delle previsioni di piano*

L'assunzione dell'idea di una **costa 'spessa'**, intesa nelle sue **relazioni con il retrocosta** – sia in termini di connessioni ecologiche e di spazi agricoli che di tessuti urbani – è centrale per mettere a fuoco i temi posti al progetto.

Da un lato, la sfida è quella di immaginare un nuovo affaccio della *città sul mare*, che, nel porsi in relazione con un **bene ambientale-paesaggistico** di elevato valore quale è l'unico spazio costiero non occluso a diretto contatto con il mare del territorio comunale, tenga conto del sistema delle tutele paesaggistiche sulla fascia costiera, potenziando e connettendo i lembi residui di naturalità e proponendo la rinaturalizzazione di quelli degradati, intervenendo con 'ricomposizioni selettive' dei tessuti esistenti e definendo di fatto **nuovi tessuti urbani** che dovranno essere connotate da un **alto livello di 'urbanità'**, per garantire effetti di rigenerazione sui tessuti esistenti, attualmente caratterizzati da un carattere fortemente introverso e/o frammentario.

Dall'altro, *un grande parco* che tenga insieme le **diverse nature dei luoghi**, dalle **presenze agricole** alla linea di battigia, che risponda alle attese degli abitanti nelle aree di prossimità, ma anche a quelle della città e dell'area metropolitana tutta, grazie ad una adeguata dotazione di servizi a supporto del tempo libero; un parco che si ponga come tramite ecologico tra la città e il mare, come ambito relazionale in cui valorizzare i caratteri geomorfologici, ambientali, storici del territorio.

Questa lettura duale, città e parco, urbanità e rigenerazione ecologica, è cruciale per interpretare gli obiettivi progettuali del concorso: la "nuova città" si nutrirà anche del rapporto con l'antistante parco costiero, elemento fortemente qualitativo e qualificante, così come il nuovo parco trarrà vitalità e presidio dalle nuove urbanizzazioni.

In tale quadro, particolare attenzione dovrà essere dedicata sia al potenziamento delle direttrici di connessione trasversale esistenti che attraversano e tengono insieme i diversi sistemi paralleli alla linea di costa sia alla previsione di nuovi percorsi trasversali che avvicinino la città al mare, migliorando la connessione tra retrocosta urbanizzato e costa.

### Il Parco

L'area oggetto del Concorso (cfr. Allegato 5, tavv. 1 e 2) – che è al momento poco agibile e, in ampie porzioni, localmente degradata – è molto vasta e conserva, quasi intatti o appena latenti, gli specifici caratteri del paesaggio costiero novecentesco dell'area barese: due aspetti che la rendono una risorsa essenziale per la città, che è assai poco dotata di aree pubbliche verdi, ma ancor più cruciale per la ri-



qualificazione urbana del limitrofo quartiere di Japigia.

Come anticipato, il progetto del Parco dovrà quindi ragionare su **due scale**: quella **cittadina (e metropolitana)**, con tutto quel che consegue in termini d'identità, accessibilità, riconoscibilità e vividezza nell'immaginario collettivo di tutti i cittadini e quella di un **quartiere** che chiede una risorsa direttamente agibile, domestica, pratica e amichevole; per così dire, sotto casa. Due scale che non sono temi soltanto dimensionali, né solo d'uso, o di trasporti, o di connessioni, ma d'immagine, senso e valore urbano: due anime del parco, insomma, che devono trovare nel progetto la loro espressione.

Inoltre l'area conserva ampie zone tuttora dedicate a scopi agricoli e comprende varie strutture di servizio (anche sportive e balneari) o edifici occupati da attività produttive o sociali; tutte cose che non sembra affatto opportuno sacrificare, nemmeno in nome di una pretesa compiutezza formale del futuro parco. Anzi esse devono essere intese come un suo essenziale complemento e arricchimento e come un contributo alla sua agibilità, manutenzione e conservazione. C'è poi un complesso istituzionale di grande rilievo (la sede della Regione). Tuttavia il progetto non dovrà, per via di queste presenze, configurarsi obbligatoriamente come un *patchwork*: dovrà invece avere, appunto, 'un **notevole grado di compiutezza formale**'. Per questo è necessario che i suoi progettisti si pongano e risolvano varie e contrastanti esigenze: quelle di unità, apertura visuale, chiarezza percettiva, libera percorribilità, assenza di ostacoli ecc., poste dalla dimensione identitaria di uno spazio veramente pubblico e dalla sicurezza di tutti i suoi utenti (bambini e vecchi, sani e malati, di giorno e di notte), e quelle di relativa separatezza e ragionevole autonomia gestionale poste dalle attività produttive, agricole e di servizio esistenti o proposte (quand'anche esse siano veri e propri orti urbani o abbiano scopi eminentemente culturali e sociali).

Poi i progettisti dovranno, come avviene ogni volta che il tema sia uno spazio pubblico, mettere in campo quel tanto d'immaginazione e percezione sociologica che permetta loro di attualizzare il senso originario (illuministico) del concetto di parco: uno spazio 'per la pubblica felicità' (appunto oggi, qui a Bari). E questo non sarà solo per via di forma, ma anche, di uso: avverrà nella dosatura dei percorsi, delle attività, delle attrazioni, degli spazi funzionali e di quelli vuoti, immobili, contemplativi.

Va infine considerato, con attenzione e senza dogmatismo, il carattere del **paesaggio** che c'è.

Con quest'avvertenza (senza dogmatismo) si vuole ricordare che la parola 'paesaggio' definisce una categoria, tanto attiva ed efficace nella cultura collettiva, quanto di problematica e incerta applicazione e normazione. Qualcosa però che certamente esclude due estremi: quello di chi pretende di immaginare dovunque quel che gli pare (qui, per esempio, improbabili palmizi o abetaie) e quello, diametralmente opposto, di chi insegue un'inafferrabile originarietà vegetazionale e geomorfologica.

Un'avvertenza che si vuole induca a calibrare opportunamente gli interventi progettuali con l'obiettivo di contrastare la tendenza alla omologazione e banalizzazione dei paesaggi costieri attraverso il riconoscimento della **valenza ecologica** della **connessione costiera** e la valorizzazione dei **paesaggi rurali** storici nonché attraverso il riconoscimento dell'importanza del **sistema delle lame**. Queste ultime sono rilevanti non solo ai fini della funzionalità idraulica, ma anche, in chiave multifunzionale, come siti storici di grande rilevanza, come ambienti naturalistici di pregio, come corridoi ecologici che mettono in comunicazione ecosistemi diversi, riducendo i processi di frammentazione del territorio e aumentando i livelli di biodiversità. In questa prospettiva, rade e calette esistenti possono essere riconosciute quali sbocchi al mare di antichi reticoli fluviali e/o torrentizi in continuità almeno con la parte recuperabile dell'alveo terminale degli stessi, tutelando per quanto possibile, l'originario assetto idrogeomorfologico del territorio e la storia dei luoghi.

### ***I nuovi tessuti urbani***

Le quantità edilizie (non solo case, ma servizi, negozi, attività varie) che il Concorso chiede di collocare e di integrare attentamente al progetto dello spazio pubblico del parco, contribuendo alla sua conformazione e riconoscibilità, hanno tuttavia anche uno scopo assolutamente primario: quello di correggere, o indicare come correggere, le **gravi carenze urbane della città esistente ai margini del parco**.





Questo perché tutto ciò che è stato costruito, o è in costruzione, o ancora in programma (es: le maglie 21 e 22) (cfr. Allegato 5, tav.7) a Est del torrente Valenzano non appare nemmeno definibile col lemma 'città', se non solo dal punto di vista dimensionale. L'insieme è infatti composto, oltre che da vari **insediamenti costieri minori e semilegali** e da alcune **enclaves private**, da un quartiere relativamente omogeneo (Japigia) che è caratterizzato da una notevolissima estensione, nonché da una bassissima densità territoriale (tali sono anche le sue citate espansioni in atto o in fieri). Lo scandiscono grandi **immobili residenziali isolati**, serviti da una **rete stradale a tratti carente e a tratti invece esuberante**, che restano separati da ampi spazi aperti: questi ultimi però sostanzialmente inutilizzabili per la loro scarsità di connessioni dirette con le residenze. C'è poi un'estrema **concentrazione dei pochi servizi e delle pochissime attività commerciali** (stanno tutte in un unico luogo), con la loro conseguente assenza dalle strade, e una generalizzata presenza di recinzioni private (si tratta complessivamente di varie decine di chilometri) che confinano i lotti di ciascun immobile.

Così avviene che il quartiere Japigia e le sue espansioni, visti con la sensibilità di oggi, mostrino due diverse e basilari storture: la prima sta nel fatto che sono un clamoroso esempio di **spreco di suolo**, realizzato, per soprammercato, con un'edilizia in se stessa imponente e indiscreta. La seconda è che sono il frutto di un'applicazione distorta del desiderio mitologico di **sicurezza**, applicata con determinazione assoluta al singolo **bene privato**, o al condominio, o all'**enclave** di casette; cosicché tutto il resto, le strade, i giardini che inutilmente le fiancheggiano, le piazze, le corti e in genere tutti gli **spazi che sulla carta sarebbero pubblici**, restano il terreno privilegiato dell'**insicurezza**: luoghi deserti di vita, pericolosi, abbandonati e troppo vasti per essere accuditi o sorvegliati.

Non è, ovviamente, che l'Amministrazione chieda ai concorrenti al Concorso di risolvere, all'interno di Japigia, tutti questi problemi (essi restano uno degli impegni primari della sua politica immediata e futura); chiede però di collaborare alla loro soluzione lavorando sui margini, fra la città esistente e il parco.

Chiede soprattutto di proporre **insediamenti** che abbiano un **valore esemplare**, dimostrando (ai baresi: abitanti, rappresentanti istituzionali, operatori economici ecc.) che, per esempio, la densità è un valore prezioso, perché è innanzitutto ecologica (ben più di tante trovate semi-tecnologiche di moda); riduce il bisogno di suolo, di scavi, di alterazioni dei sistemi idrogeologici, di reti, di urbanizzazioni, di percorsi ecc.; concentra le persone, le loro attività, le loro relazioni e gli scambi; avvicina; è civile; democratica; rende infine gli spazi pubblici interessanti, abitabili, confidenziali e sicuri.

Niente di più di quello che ci hanno insegnato, e seguitano concretamente a offrirci, le nostre stupende, compatte, plurime e per questo tuttora attraenti e qualificanti città storiche (Bari vecchia, parte della Bari murattiana e delle espansioni del primo novecento tanto per non andare troppo lontano); niente più di quello che attende, da troppo tempo, di trovare una nuova e davvero contemporanea declinazione nella città di oggi.

In questo complesso quadro di riferimento, i partecipanti possono essere liberi di sperimentare proposte di nuovi tessuti insediativi con le caratteristiche sopra descritte.

Il parco dovrà avere una dimensione minima di 60 ha. I nuovi tessuti insediativi, da localizzare in modo da produrre un effetto di riqualificazione dei tessuti esistenti, opportunamente dosando le densità insediative in modo da assicurare maggiore urbanità attraverso l'insediamento di servizi e funzioni connessi alla residenza, attività commerciali di vicinato e la qualificazione dello spazio pubblico, saranno consentiti previo **trasferimento volumetrico** a fini perequativi di **maglie del PRG Quaroni già approvate incluse nell'area** di concorso. Per quanto riguarda le maglie del PRG non approvate, la cessione dei suoli al Comune potrà essere compensata attraverso la possibilità di localizzare parte delle volumetrie previste nei nuovi tessuti insediativi dell'area di concorso.

L'ipotesi progettuale selezionata dal concorso sarà valutata ai fini dell'eventuale **inserimento**, in tutto o in parte, **nel redigendo PUG**.

Coerentemente con l'approccio partecipativo adottato per la stesura di queste linee guida (cfr. allegato 1), la proposta dovrà definire un **percorso di partecipazione civica**. Particolare attenzione dovrà essere rivolta, con il diretto coinvolgimento degli abitanti, alla considerazione degli spazi urbani e periurbani



come luoghi di vita delle comunità locali, che svolgono un ruolo determinante nelle politiche di integrazione. Il posizionamento in contesti di margine, infatti, può rappresentare un potenziale di espressione di significati e attività del tutto originali e diversi da quelli espressi dai centri urbani tradizionali.

Sulla base di tali principi il progetto proposto dovrà dimostrare di saper offrire spazi idonei a realizzare un modello di città e di territorio capace di promuovere la cooperazione, accogliere le diversità sociali, economiche e culturali secondo principi di giustizia spaziale e di inclusione sociale.

Per quanto riguarda invece gli indirizzi tematici prioritari in tema di **sostenibilità ambientale**, la proposta dovrà assumere il **contrasto al consumo e al degrado di suolo** quale direttiva di valore strutturale, intendendosi per "consumo suolo" il fenomeno associato all'occupazione, mediante copertura artificiale, di superficie originariamente agricola, naturale o seminaturale (ISPRA).

La proposta dovrà, quindi, privilegiare il 'riuso di suolo' attraverso il riutilizzo a scopo insediativo di terreni già impermeabilizzati o degradati in modo non ordinariamente reversibile.

Le modalità di perseguimento della strategia di contrasto al consumo di suolo dovranno essere esplicitate negli elaborati di concorso.

Inoltre, al fine di **tutelare le falde e gli ecosistemi acquatici** in un contesto di risorse idriche sotterranee fortemente contaminato da processi di salsificazione e garantire una disponibilità di acqua in quantità e qualità adeguata alle esigenze dei cittadini, del settore produttivo e dell'ambiente, la proposta dovrà individuare direttive per la gestione delle acque in grado di supportare l'obiettivo della riduzione dei consumi mediante il ricorso a risorse non convenzionali per usi non potabili (acque di pioggia e acque grigie depurate) e di favorire il miglioramento della riposta idrologica urbana aumentando la permeabilità delle superfici urbane, favorendo l'infiltrazione e riducendo l'afflusso nella rete fognaria; tratteneendo le acque laminandole in piccoli volumi dispersi sul territorio, riducendo le portate che raggiungono i corsi d'acqua e migliorandone al contempo la qualità e prevedendone il riuso per utilizzi urbani non potabili (manutenzione del verde, irrigazione di giardini e campi sportivi, lavaggio strade, utilizzo in attività produttive ecc.).

Questo significa abbandonare l'impostazione tradizionale di gestione delle acque urbane che puntava a impermeabilizzare le superfici ed allontanare più rapidamente possibile le acque di drenaggio, impostazione che ha modificato la risposta idrologica del territorio, aumentando velocità e portata dei deflussi superficiali e provocando la crescita del rischio idraulico.

## 2. Stato di fatto e stato dell'arte

### Descrizione degli elementi del paesaggio naturale e antropico con richiamo alla loro formazione storica

Il territorio a sud est della città consolidata di Bari e affacciato sulla costa (definito comunemente 'costa sud') appare oggi come una grande 'pausa' urbana circondata da insediamenti diversi e di diversa epoca, ciascuno frutto di una stagione della storia urbanistica della città: è un grande spazio aperto costiero, attorno al quale sono disposti (quasi ad abbracciarlo) quartieri vecchi e nuovi.

Il complesso degli edifici presenti nell'area risale prevalentemente al periodo 1961-1980 (circa il 72%), con poco più del 12% di costruzioni attribuite al ventennio successivo al 1980. Rare sono le costruzioni precedenti alla prima guerra mondiale (intorno al 6%) così come le nuove costruzioni successive al 2005 (meno dell' 1%).



Fig. 1: Epoca prevalente di costruzione degli edifici (fonte: ISTAT 2011)\*

\*Sono state escluse le sezioni di censimento che avrebbero potuto fornire informazioni di tipo distorto, in particolare quelle relative al quartiere S. Anna (maglia 22), in costruzione nel 2011

Tra questi prevale la destinazione abitativa (circa 80%), in presenza di una sotto dotazione di servizi per il commercio, la produzione, il terziario e il tempo libero insediati nell'area, specie sulla litoranea.

Dal punto di vista morfologico si tratta di una piattaforma che digrada dolcemente verso il mare e che trova i suoi limiti nelle due lame, la prima rettificata e artificializzata nel tratto costiero, il **Torrente Valenzano**, che nel retrocosta si congiunge alla grande area agricola prevista dal Piano Regolatore Generale Quaroni, il cosiddetto 'cuneo verde'; la seconda, che conserva il suo assetto naturale ed è, luogo di grande interesse storico-archeologico, **lama San Giorgio**, Parco naturale regionale in corso di istituzione, che include numerosi comuni interni della città metropolitana. Vi sono, inoltre, un'altra piccola lama, la San Marco, nei pressi della omonima masseria, che tocca il mare a Torre Quetta, e più a sud altre minori aste idriche, lama S. Anna e lama Cutizza, sempre con andamento perpendicolare alla costa, che definiscono un reticolo attualmente attivo, determinando aree ad alta pericolosità idraulica. Da segnalare la presenza di una **sorgente** (cfr. Allegato 5, tav. 8).

La costa, formata dalla scogliera bassa tipica di tutta la zona, ha un andamento lineare ma irregolare, con piccoli promontori e minute calette, e trova elementi di discontinuità significativi solo nelle foci delle due lame principali sopra citate. Tra le emergenze geomorfologiche è possibile segnalare i **residui**



### **corpi dell'antico sistema dunale** tra Pane e Pomodoro e Torre Quetta.

Tutto il territorio, storica campagna costiera di seminativi e orti, con la presenza sporadica di ulivi, ha visto nel corso del '900 una lenta e progressiva antropizzazione, che ha tuttavia lasciato libero il grande spazio centrale. Risultano ancora presenti alcune masserie, in parte incluse nell'ambito delle segnalazioni architettoniche (cfr. Allegato 5, tav. 8).

Più nel dettaglio, nel corso del '900 l'area ha visto dapprima la localizzazione nel retrocosta di vecchi opifici (il Mattatoio, sul sedime dell'attuale scuola Santarella) o di caserme (come la caserma S. Marco recentemente demolita per realizzare la nuova sede regionale). La costa era dedicata alla balneazione, con la presenza di stabilimenti storici quali il Lido Marzulli, demolito negli anni '60; erano presenti alcuni ristoranti e sale ricevimento, come la Sirenetta e il Transatlantico, anch'essi demoliti tra gli anni 70 e 80. La dismissione di tali presidi e luoghi di riferimento per l'uso della costa, congiunta alla sua scarsa accessibilità, *ha comportato il sottoutilizzo e l'attuale degrado del contesto, preservandolo al contempo dalla pressione insediativa; attualmente è uno spazio prevalentemente rurale, caratterizzato dalla presenza di orti costieri, ormai rari lungo la costa sud di Bari [...], e di ampi spazi incolti, attualmente in stato di degrado<sup>1</sup>*; ma anche di ruderi e **forme di abbandono**, degrado e di occupazione connesse agli usi marginali e alla povertà urbana (cfr. Allegato 5, tav. 10).

Allargando leggermente lo sguardo rispetto all'area oggetto di concorso e, procedendo da nord ovest verso sud est, la città consolidata del quartiere Madonnella, stretto tra la linea ferroviaria e il mare, si caratterizza per l'affaccio al mare del Lungomare monumentale, realizzato nel ventennio sul sedime costiero rettificato e per le architetture imponenti e rappresentative; esso si conclude con Piazza Gramsci, che oggi rappresenta l'ultimo snodo di confluenza della viabilità proveniente dai quartieri più interni separati dalla costa dalla ferrovia. Per incontrare un altro (molto più esiguo) attraversamento della linea ferroviaria si dovrà raggiungere, quasi 6 km più a sud, in strada Pantaleo e, ancora più a sud, a Lama San Giorgio.

L'insediamento urbano in questa direzione (cfr. Allegato 5, tav. 5) cresce attraverso l'intervento pubblico, con la realizzazione del **primo nucleo del quartiere Japigia**, il cui nucleo centrale, realizzato dall'**INA casa** (primo settennio) tra il 50 e il 52, *è caratterizzato da isole edificate con palazzine a disposizione libera che formano spazi pertinenziali semipubblici; [...] i tessuti circostanti, più recenti, mostrano comunque un livello di consolidamento elevato, grazie anche alla buona dotazione di servizi pubblici, raggruppati a costituire una centralità locale. I servizi privati sono invece concentrati lungo la viabilità storica. È caratterizzato dalla morfologia compiuta e dalla varietà degli spazi, con tessuti che, pur non edificati a cortina, mantengono una dimensione urbana e racchiusa e delimitata dalle quinte edificate*, tuttavia in esso sono presenti circoscritte situazioni di degrado edilizio e disagio sociale, nelle parti più antiche e popolari dell'impianto.

A ridosso del **primo nucleo** e lungo via Gentile vi è una delle grandi zone del primo Piano di Edilizia Economica e Popolare - **PEEP** della città di Bari (Japigia), dalla localizzazione definita precedentemente al PRG Quaroni e realizzato nel corso degli anni '70, strutturato lungo una viabilità che **rettifica il vecchio tracciato di via Caldarola**, e articolata in *grandi isole alimentate dall'asse centrale longitudinale, isole che al loro interno hanno una distribuzione a maglia aperta incompleta, formando enclaves residenziali caratterizzate da recinti*. Essi mostrano, ad uno sguardo ravvicinato, volti diversi: nel caso dei comparti di edilizia convenzionata, denotano una certa compiutezza e una buona dotazione di verde privato; nelle parti di edilizia pubblica gli spazi sono lo specchio dei gravi problemi sociali e di sicurezza connessi all'illegalità e al crimine.

Questa struttura distributiva è segnata da **due trasversalità**: una prima, che ne definisce anche il margine con la parte più antica e consolidata di Japigia, *è formata dall'attraversamento del torrente Valenzano e dagli ampi spazi aperti che lo accompagnano, oggi soprattutto in abbandono; la seconda è formata da una sequenza di servizi urbani, scolastici, civici e commerciali, che si conclude con la nuova sede regionale e la stazione di Torre Quetta*. In particolare, l'area che ospita il polo dei servizi scolastici viene percepita come insicura e degradata.

*"Tutti gli elementi costitutivi, strade, insediamenti residenziali e attrezzature, sono a grana grossa, ovvero co-*

<sup>1</sup> I testi in corsivo sono tratti dalla relazione del Documento Programmatico Preliminare per il PUG.



*stituiti da spazi, edifici, strade tutti di grandi dimensioni (ad esempio il modulo degli isolati è di circa 200 mt); ciò da un lato consente al contesto una grande capacità di accogliere funzioni e flussi, dall'altro produce spazi dilatati e fuori scala per un quartiere prevalentemente residenziale.* Il Programma di Riqualificazione delle Periferie (PIRP) in corso di realizzazione affronta, limitatamente ad alcune aree del quartiere, questo problema, prevedendo una sorta di infittimento (o infill) attraverso nuovi edifici residenziali, nuovi giardini e attrezzature, senza tuttavia proporre un'ipotesi di ridisegno del quartiere nel suo insieme (cfr. Allegato 5, tav. 7).

Lungo **Via Gentile** sono localizzate **diverse tipologie di insediamento** recente e di diversa densità; i più recenti, a bassa densità sono formati da  **nuclei di edilizia unifamiliare** disposti prevalentemente in recinti lungo le strade attrezzate, privi di servizi pubblici e privati. È residuale, pur presente, la funzione produttiva del piccolo artigianato e alcuni villini e case rurali storiche.

Procedendo lungo la complanare è possibile accedere al quartiere **S. Anna** (maglia 21), sorto a partire dal 2007. Si tratta di uno dei più recenti insediamenti della città di Bari. Il quartiere, posto tra la ferrovia e la SS 16, ha un impianto longitudinale e una **accessibilità ridotta**, riconducibile esclusivamente alla viabilità complanare della strada statale. Si caratterizza per l'incompiutezza dell'impianto, e per le difficoltà realizzative dovute alla congiuntura economica, a complicati meccanismi attuativi e alla presenza delle aree ad alta pericolosità idraulica prima citate. Attualmente sono parzialmente edificati due dei tre comparti previsti.

Più a sud l'insediamento costiero di **San Giorgio** è costituito da una sequenza ininterrotta di **insediamenti a bassa densità, di tipo puntuale** formati a partire dal secondo dopoguerra, alcuni abusivi, caratterizzati da una maglia a pettine incompleta, spesso formata da strade cieche che dalla litoranea si fermano alla ferrovia. Qui si ritrovano gli attraversamenti della linea ferroviaria costituiti da strada Pantaleone e dalla congiunzione della strada provinciale per Triggiano con la litoranea. *Privo di centralità e di attrezzature, è interamente appoggiato funzionalmente e morfologicamente alla linea di costa*, mostra una accentuata situazione di disordine e incompiutezza morfologica dovuta a una mancata pianificazione dell'insediamento. *Esigua ma significativa interruzione della continuità insediativa è lo sbocco a mare della lama S.Giorgio, il cui bacino è per la massima parte esterno al territorio comunale di Bari.* La pressione insediativa sulla costa ne limita la percezione e la fruibilità.

Nella zona costiera più meridionale è presente un insediato puntuale, formato anche da **villini storici** che appartengono al nucleo più antico di San Giorgio, attorno alla foce della lama, frammisti ad edilizia puntuale più recente, in parte abusiva; caratteri insediativi che si ritroveranno in modo esteso, proseguendo lungo la costa, al di là della lama.

Al centro di questi quartieri, quasi ad abbracciarlo, il **grande spazio del paesaggio aperto costiero**, che, anche se infrastrutturato e in parte degradato, rappresenta l'unico spazio costiero non edificato lungo i circa 46 km del territorio costiero di Bari, e, pertanto, un singolare relevantissimo luogo di contatto tra il paesaggio rurale e il mare.

Ad oggi lo spazio rurale in questione è tagliato in due dalla linea ferroviaria adriatica è *privo di attrezzature e collegamenti trasversali che consentano di raggiungere il mare, si configura come contesto di attraversamento e di passaggio dalla città consolidata all'insediamento costiero.*

Il territorio, è attualmente servito da tre stazioni ferroviarie RFI (Marconi, Parco Sud e Torre Quetta).

Nei prossimi anni il tracciato ferroviario sarà delocalizzato e affiancherà il tracciato delle attuali ferrovie Sud Est, per ricongiungersi all'attuale sedime più a sud, nei pressi di Torre a mare.

### **Il sistema delle infrastrutture per la mobilità**

Come sopra brevemente evidenziato, il Settore sud-est di Bari è interessato da **importanti trasformazioni del sistema della mobilità**, con conseguenze rilevanti ai fini della riqualificazione della costa.

- la traslazione a sud del tratto della Tangenziale-SS.16 subito a est dell'intersezione con via Amendola e del nuovo svincolo con la SS.100 e il conseguente declassamento della SS.16 fino a Torre a





Mare e oltre;

- la realizzazione del cosiddetto 'collo d'oca' ferroviario, che dalla fermata Bari Sud Est lascia l'attuale tracciato a ridosso della costa puntando a sud lungo il 'cuneo verde' tra via Amendola e via Caldarola, per poi dirigersi verso est e riprendere il tracciato esistente all'altezza di Torre a Mare.

L'esito di tali modifiche sarà sia la riduzione, se non l'eliminazione, dell'effetto-barriera determinato oggi dalle due infrastrutture longitudinali rispetto alle relazioni trasversali dalla città al mare e viceversa lungo tutta la fascia costiera sud di Bari, sia la disponibilità dei tracciati per riorganizzare forme di mobilità adeguate alle caratteristiche di assetto fisico-funzionale e di fruizione che si intendono imprimere alla costa. Ciò secondo un modello che progressivamente, per fasce parallele al mare, riduce la presenza della viabilità carrabile a favore del TPL e della ciclopedonalità, affidando alle penetrazioni trasversali dall'entroterra al mare le funzioni di accesso e avvicinamento regolato alla costa. I principali elementi di tale modello sono:

- l'asse di via Gentile e la prosecuzione lungo la SS.16 declassata in direzione Torre a Mare, che assumerà un carattere di viabilità urbana di quartiere a servizio degli insediamenti costieri e dalla quale potranno partire le penetrazioni trasversali di distribuzione;
- il tracciato ferroviario, liberato, sarà riutilizzato per la rete portante del Trasporto Pubblico Locale su ferro, per percorrenze ciclabili e, eventualmente, per viabilità di distribuzione locale;
- la viabilità litoranea, alla quale è affidato il ruolo di asse di fruizione lenta, lungo l'affaccio a mare della Costa Sud.

Un sistema di parcheggi con funzioni miste operativo/pertinenziali, appoggiato in particolare lungo la rete portante del TPL, punta ad assicurare lo scambio intermodale, ma anche ad offrire luoghi di attesa per l'accesso alla costa. Punti rilevanti di questa organizzazione sono il nodo che si genera tra via Gentile e l'attuale fermata Bari Torre Quetta in corrispondenza della sede della Regione Puglia, e quello in corrispondenza della fermata ferroviaria di Bari Torre a Mare, quale centralità locale dalla quale irraggiare processi di rigenerazione urbana.

Per quanto riguarda la **mobilità ciclabile**, nel PUMS, adottato dal Comune di Bari con delibera n.513 del 26 luglio 2017, sono previsti collegamenti ciclabili lungo le connessioni longitudinali (via Gentile e strada litoranea). In particolare, la connessione lungo la litoranea è parte della '**Ciclovia adriatica**', che congiunge Trieste e Santa Maria di Leuca, inclusa tra le "Ciclovie di interesse strategico nazionale" e nel Piano attuativo 2015-2019 del Piano regionale dei trasporti.

A questi si aggiungono le previsioni di tracciati ciclabili di connessione trasversale in corrispondenza dell'asse dei servizi, dalla stazione di Torre Quetta lungo via Zuccararo e lungo strada S.Anna.

Il PUMS prevede anche due velostazioni, nei pressi della spiaggia di Pane e pomodoro e nei pressi del polo dei servizi scolastici di via Caldarola.

L'incremento di traffico lungo via Gentile come conseguenza dell'ultimazione della sede del Consiglio regionale e degli edifici per abitazione previsti dal Pirp Japigia è un elemento di criticità da considerare attentamente nell'ambito delle ipotesi sulla viabilità.

### Topografia sociale

Le aree di costa e retrocosta a sud est di Bari dal punto di vista identitario, socio-economico e culturale vivono al loro interno una **forte frammentazione**, correlata alla cesura storica prodotta dalla presenza della linea ferroviaria, che interrompe la connessione tra la città e lo spazio aperto costiero. Ma frammentato è anche il contesto sociale all'interno del quartiere Japigia, che vede la presenza di gruppi sociali fisicamente prossimi, eppur distanti, sul piano socioeconomico e culturale, negli usi, nella socialità e negli stili di vita.

Gli elementi interpretativi delle due aree (area costiera e retrocosta) appaiono, quindi, inevitabilmente da affidare a letture differenti.



### **La fascia costiera**

Il paesaggio costiero, la dimensione estesa degli spazi incolti e rurali, la scarsità di attrezzature e attività commerciali, caratterizzano questa area periurbana, terra di margine. Criminalità, prostituzione, degrado eco-sistemico, decadimento edilizio convivono con forme di vita comunitaria che si esprimono entro i (pochi) recinti residenziali affacciati sulla linea di costa e gli **usi informali/illegali** degli edifici in abbandono da parte di segmenti deboli della popolazione. Una terra di confine che custodisce al suo interno il valore premoderno della lentezza, in un rapporto profondo con il paesaggio e con la fragilità di un'umanità ai margini.

I (pochi) presidi economici e sociali del contesto riflettono non a caso questa distanza dalla città, qualificandosi come veri e propri rifugi lungo la litoranea, entro cui sperimentare un'esperienza di evasione silenziosa dalla vita urbana: una vineria bistrot, un ristorante, un camping, uno stabilimento stagionale, una scuola di vela, insediatisi negli ultimi anni.

L'area manca di servizi minimi per i pochi residenti e di centri di aggregazione e culturali. L'assenza di centralità non favorisce forme di identificazione di quartiere e la scarsa disponibilità di spazio pubblico qualificato unitamente all'ingombro dell'asse stradale costiero rappresentano degli ostacoli allo sviluppo di una piena socialità di prossimità. Più a sud, una piccola parrocchia nascosta tra i dedali abitativi di San Giorgio, San Benedetto Abate, in Strada Madonna della Stella, costituisce uno dei pochi riferimenti dell'area per la comunità insediata.

Gli interventi di rivitalizzazione di questo tratto di costa promossi dall'Amministrazione attraverso le concessioni demaniali e gli usi stagionali di porzioni di litorale hanno favorito l'intensificazione nella fruizione di questo tratto di costa nei mesi estivi, quando la spiaggia pubblica di Torre Quetta diventa un polo attrattivo, causando tuttavia problemi di congestione del traffico.

### **Il quartiere Japigia**

L'espansione edilizia del quartiere Japigia, sopra descritta, di impronta prevalentemente pubblica e convenzionata (anni Cinquanta - Ottanta), ha portato all'insediamento degli attuali 40.000 residenti.

Il quartiere è caratterizzato da **grandi arterie stradali ad alto scorrimento** e confini fisici e infrastrutturali che producono una cesura netta tra la sua parte storica e quella più recente, non solo dal punto di vista insediativo ma anche e soprattutto sociale e delle relazioni di prossimità<sup>2</sup>.

Infatti, se il quadrilatero ricompreso tra via Apulia, via Peucetia, via Magna Grecia e viale Japigia vive una propria dimensione interna di comunità con la presenza di elementi di spazio pubblico pertinenziale (es. cortili, spazi aperti), attrezzature scolastiche, botteghe artigiane e commerciali, servizi e luoghi di relazione (es. mercato di strada) in forte dialogo est-ovest con la città (cavalcavia Giuseppe Garibaldi verso il mare, cavalcavia Padre Pio verso Via Amendola), la porzione di quartiere successiva, interrotta dal canale Valenzano, inverte il rapporto tra spazio pubblico e spazio privato, verticalizzando il modello abitativo a discapito di qualsiasi idea di prossimità.

Il modello dei complessi edilizi a torre entro sistemi chiusi di recinzione, segnati da un progressivo impoverimento dei materiali costruttivi e delle articolazioni dello spazio aperto riflettono uno schema di vita urbana significativamente securitario, individualistico e marginale.

Un'idea di **periferia pubblica** che riscontra il suo epilogo più drammatico di decadimento, di isolamento e di povertà tra Via Archimede e Via Giorgio La Pira (cd. quadrilatero), che non a caso rappresenta da sempre il principale nodo logistico e serbatoio di reclutamento di una delle più importanti famiglie criminali della città.

Sul fronte opposto della grande arteria stradale di via Caldarola, il rapporto tra città, campagna e area costiera si intensifica e la piastra commerciale e di servizio (che ospita la centrale operativa della polizia municipale, grandi spazi di distribuzione e di terziario e una estesa piazza pubblica aperta), garantisce oltre alla presenza di servizi e attività commerciali, una maggiore percezione di sicurezza.

<sup>2</sup> Cfr. Report del Percorso partecipativo del PUG di Bari, pag. 39

Complessivamente, il quartiere Japigia ospita al suo interno molte funzioni di rango urbano e di quartiere, pur distribuite su un territorio di ampia estensione che non consente un rapporto denso tra aree residenziali e servizi.

Ma nonostante la significativa trasformazione che ha vissuto il quartiere negli ultimi due decenni, anche grazie ai recenti interventi del PIRP (Programma integrato di rigenerazione delle periferie, (cfr. Allegato 3), e il progressivo rimescolamento sociale in atto, Japigia resta ancora una realtà periferica segnata da significative **fragilità sociali** e vecchie e nuove **forme di povertà** che coinvolgono le famiglie, i minori e soprattutto gli anziani.

La carcerazione dello storico capo clan, primo esponente di spicco della 'camorra pugliese' con ramificazioni entro l'intera città metropolitana e un rapporto molto forte con il suo territorio d'origine, non ha mai di fatto interrotto l'egemonia esercitata dallo stesso per quasi 40 anni sul quartiere e i traffici consolidati di armi e droga, determinando ancor oggi situazioni di instabilità e di insicurezza, legati a fenomeni estorsivi e conflitti armati.

### Highlights socio-demografici

Attualmente nell'area di concorso (cfr. Fig. 1 e 2) sono presenti 28.944 residenti (il 9,2% circa della popolazione barese) organizzati in 10.990 nuclei familiari che vivono per il 68% circa in case di proprietà.

La composizione demografica registra il 3,4% della popolazione al di sotto dei 5 anni, il 3,7% ricompresa tra i 5 e i 9 anni, il 4,2% tra i 10 e i 14 anni, il 20% circa tra i 15 e i 34 anni, il 29% circa tra i 35 e i 54 anni, il 14% circa tra i 55 e i 64 anni e il 25% circa oltre i 65 anni. Considerando l'esigua presenza di minori ricompresi nella fascia di età 0-9 anni e l'incidenza significativa della fascia over 50, è ragionevole ipotizzare un modello di struttura familiare piuttosto diffuso in cui gli anziani convivono con i figli e/o i nipoti. La componente più anziana si localizza in prevalenza entro la parte più antica del rione Japigia, i minori sono maggiormente presenti nella porzione oltre il canale Valenzano.

I dati sull'istruzione mostrano un quadro appena al di sotto delle medie cittadine: i laureati sono il 12% circa, le persone con istruzione secondaria il 30% circa, con licenza media il 25% circa, il tasso di analfabetismo è pari all'1,6% e concentrato nell'area storica di Japigia. Così come il tasso di disoccupazione raggiunge il 9,5% circa, ma è distribuito in modo disomogeneo sul territorio, come chiaramente visibile in Fig. 2

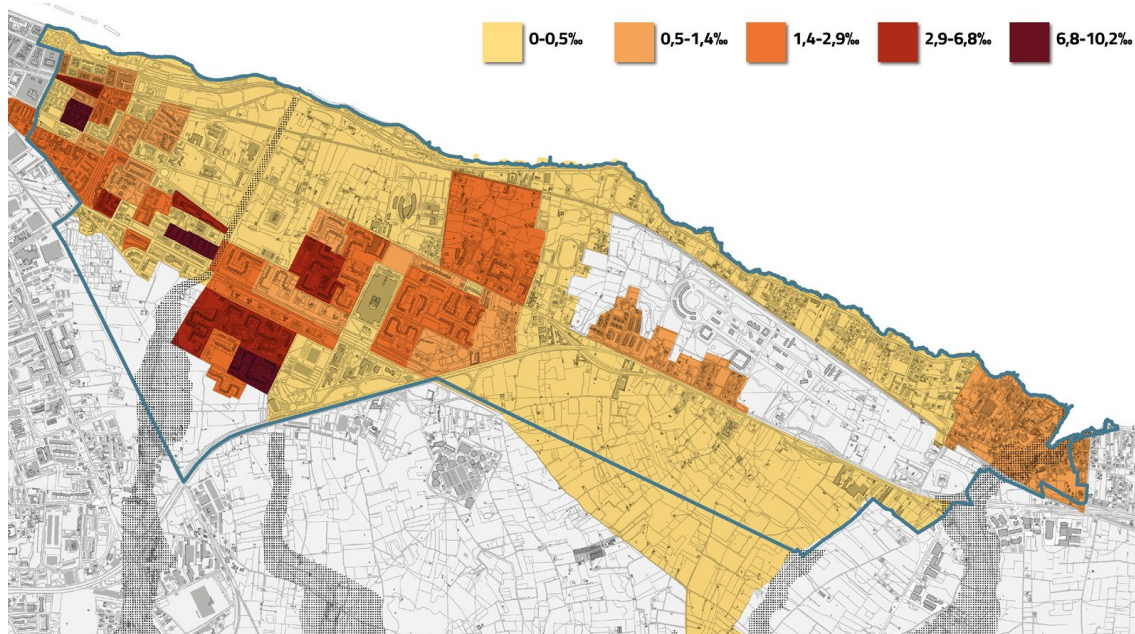


Fig. 2: Tasso di disoccupazione rapportato alla percentuale di residenti rispetto al totale dei residenti nell'area di intervento (fonte: ISTAT 2011)\*

\* Sono state escluse le sezioni di censimento che avrebbero potuto fornire informazioni di tipo distorto, in particolare quelle relative al quartiere S. Anna (maglia 22), in costruzione nel 2011





Gli stranieri censiti sull'area sono 291 con un'incidenza sul totale dei residenti pari a 1,6 % (contro il 4% della media cittadina) e di origine prevalentemente europea (50%), africana (25%) e asiatica (18%). Nell'area sono presenti anche delle piccole comunità nomadi, prevalentemente di origine rumena, che risiedono stabilmente presso campi (a Japigia) e casolari abbandonati in condizioni igieniche e abitative pressoché precarie (lungo la costa).

### **Coordinamento con gli strumenti di piano**

Nella attuale fase di transizione dal Piano Regolatore Generale **PRG**, approvato nel **1976** e attualmente ancora in vigore, al nuovo strumento urbanistico generale (Piano Urbanistico Generale-PUG), in fase di redazione, del quale è stato approvato nel 2011 il Documento Programmatico Preliminare (DPP), il coordinamento con gli strumenti di Piano in vigore e in fieri rappresenta una delle sfide principali del concorso. Da un lato, il regime dei suoli è legato ad un **progetto di città** ormai **desueto**, ma che ha creato notevoli aspettative dei proprietari dei suoli e degli operatori economici; dall'altro la strategia proposta dal Documento Programmatico Preliminare **DPP** per il nuovo piano, approvato nel **2011**, che delinea un **nuovo progetto di città** per il futuro, ma **non ha ancora carattere conformativo** rispetto al regime dei suoli.

A ciò si aggiunga il mutamento della pianificazione sovraordinata e, in particolare, il passaggio dal Piano Urbanistico Territoriale Tematico/paesaggio (PUTT/p a cui l'attuale PRG è adeguato) al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (il **PPTR**), entrato definitivamente in vigore nel **2015**, a cui dovrà essere adeguato il nuovo piano comunale, il PUG.

### ***Il Piano Regolatore Generale***

Il sistema di sviluppo urbano previsto originariamente dal Piano Regolatore Generale si caratterizzava per un'edificazione intensiva in corrispondenza della costa, con ampie previsioni di avanzamento della città verso il mare. Queste previsioni sono ormai in larga parte superate per via delle norme paesaggistiche nazionali e regionali.

Più nel dettaglio, il PRG (approvato con DRP. 1475 del 08.7.1976) definisce il sistema delle regole di governo ed uso della fascia costiera tra la spiaggia di Pane e Pomodoro, il tratto terminale del Canale Valenzano e San Giorgio, attestandosi su capisaldi costituiti per un verso dal sistema infrastrutturale e per altro dal Piano di Edilizia Economica e Popolare (PEEP) di Japigia, la cui localizzazione era stata definita precedentemente rispetto all'approvazione del piano.

Sotto il primo profilo il sistema condizionante è determinato:

- a. in direzione Nord-ovest dal cavalcavia Giuseppe Garibaldi e dall'opera idraulica costituente il tratto terminale del Canale Valenzano;
- b. in ambito litoraneo, dal fascio dei binari della linea ferroviaria Bari-Lecce, sub-parallelo alla linea di costa;
- c. sempre in ambito litoraneo, dalla viabilità costiera che ridisegna l'andamento della strada litoranea;
- d. ancora, in direzione sub-parallela alla linea di costa, da altra viabilità primaria di PRG che insiste sulla sede stradale della Via Gentile e lambisce il margine Est del Piano di Zona Japigia e si chiude in corrispondenza dello svincolo sud della sulla strada statale.

Sotto il secondo profilo il PEEP Japigia, oltre a costituire elemento caratterizzante la disciplina dei suoli di un'ampia fascia territoriale, include al suo interno un'importante arteria viaria realizzata all'interno del Piano di Zona, Via Caldarola.

Lo schema risultante è caratterizzato da una tripartizione longitudinale che scandisce la disciplina d'uso dei suoli (cfr. Allegato 5, tav. 3).

La fascia territoriale tra la viabilità litoranea e la linea ferroviaria è caratterizzata da originarie previsioni



urbanistiche che prevedevano la realizzazione di residenze e Uffici in località Punta Perotti e il riempimento verso mare e la risagomatura della linea di costa per il tratto compreso tra il Canale Valenzano e la località "Torre Carnosa". Le previsioni urbanistiche di questa fascia, procedendo da nord-ovest verso sud-est e seguendo la linea di costa, contemplanò l'alternarsi in ambito costiero di previsioni a verde di quartiere (servizi di quartiere) ed insediamenti terziario-residenziali intensivi (ift.5 mc/mq). La fascia costiera che va dalla località Torre Carnosa fino a San Giorgio è tipizzata dal PRG a residenziale estensivo (ift 0.5 mc/mq). Alcuni limitati tratti di fascia demaniale assumono la tipizzazione ad "arenili e coste" mentre la maggiore consistenza di detta fascia assume la destinazione a verde.

La fascia retrostante, compresa tra la linea ferroviaria e la Via Gentile, alterna analogamente aree a destinazione a verde (di quartiere e/o di rango urbano) con altre, di limitata estensione, a destinazione residenziale ed infine altre destinate alla espansione dei servizi di rango regionale urbano (aree in cui è in corso di realizzazione la nuova sede del Consiglio Regionale Pugliese). La parte terminale di questa seconda fascia è interessata dalla presenza di una ampia maglia a destinazione residenziale in località San Marco (zona di espansione C1 ift 1,75 mc/mq) per poi terminare con la grande zona attualmente in corso di realizzazione (zona di espansione C2 ift 1mc/mq, la maglia 22, S.Anna).

L'ultima fascia, la più interna, è caratterizzata dalla presenza preponderante della funzione residenziale che con l'esclusione dell'area a verde attestata sul canale Valenzano che circonda il Sacratio (aree per attrezzature militari, da PRG) si concretizza nelle previsioni del PEEP, antecedente per formazione al PRG, e nell'ampia maglia a destinazione residenziale (zona di espansione C1 ift 1,75 mc/mq), subito oltre la tangenziale.

La variante di adeguamento del PRG al Piano Urbanistico Territoriale Tematico/paesaggio approvata definitivamente con DGR del 2252/2014, condiziona fortemente le ipotesi di trasformazione dei suoli così come originariamente previste dal PRG rendendo necessario il suo ripensamento ed elidendo di fatto le previsioni insediative direttamente prospicienti il mare.

Analogamente anche le previsioni di infrastrutturazione della viabilità litoranea, ivi inclusa la rotatoria in corrispondenza del canale Valenzano, parzialmente in riempimento rispetto alla linea di costa secondo la originaria previsione di PRG, risultano oramai superate (e quindi elise dalle cartografie di piano) per via della non congruenza rispetto alle intervenute normative paesaggistiche.

### ***IL Documento Programmatico Preliminare per il nuovo Piano Urbanistico Generale***

Il DPP approccia il tema della trasformazione di questa parte della città in maniera radicalmente differente rispetto al previgente strumento, proponendo una strategia per la città che può essere sintetizzata nei seguenti aspetti:

- delocalizzazione della linea ferroviaria costiera e realizzazione del "collo d'oca", che libererà il sedime dei binari a partire dalle aree centrali;
- arretramento della SS16 a partire dall'incrocio della SS100 con conseguente riequilibrio dell'ingresso sud-est (via Caldarola a seguito del nuovo innesto con la variante della SS16);
- riammagliamento dell'insediamento;
- costruzione del parco costiero.

Il DPP propone la riorganizzazione "del territorio comunale intorno alla rete ecologica ed alla rete della mobilità" e prende atto della "necessità di valorizzare l'unica fascia costiera ancora libera come risorsa ambientale e paesaggistica". Contempla inoltre le modifiche infrastrutturali che "determineranno un cambiamento di significato dei suoi rapporti con la città ed il mare" sopra indicate .

Lo scenario proposto (azione strategica 5 "Japigia al centro e Parco costiero" (cfr. allegato 2) comporta, in sintesi:

- a. la valorizzazione della fascia costiera come luogo per lo svolgimento di attività legate al mare, al tempo libero e all'aria aperta ecc.;



- b. l'arretramento della viabilità del lungomare sul tracciato ferroviario da dismettere;
- c. la riorganizzazione della parte di città attraverso la formazione di un parco costiero e completamento del margine insediativo verso il mare del quartiere di Japigia;
- d. la costruzione di una nuova centralità urbana anche attraverso l'integrazione delle funzioni urbane esistenti e programmate.

Nel quadro di riferimento programmatico sopra delineato, nel corso degli ultimi quarant'anni o poco più, sono state formulate per l'area oggetto del concorso una serie di proposte progettuali, che non hanno avuto esiti concreti, lasciando emergere la notevole complessità della progettazione in un'area così fragile dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Per un dettaglio di tali proposte progettuali (cfr. allegato 3).

### Criticità e risorse

Le aree di trasformazione nell'area di concorso presentano caratteristiche di forte **criticità**, sia dal punto di vista **idrogeomorfologico e ambientale** che da quello edilizio e infrastrutturale. Tra le prime, si dovrà tenere nella dovuta considerazione il fenomeno dell'**erosione costiera** e dell'esposizione ai venti, l'inquinamento di alcuni suoli e le necessarie attività di bonifica, nonché la discontinuità delle reti ecologiche. Tra le altre, il diffuso abbandono dei manufatti e le costruzioni abusive, nella fascia più prossima al mare (cfr. Allegato 5, tav.10), e una forte **disaggregazione dei tessuti edilizi** nella città esistente; in particolare, appare molto problematico il quartiere Japigia, che, se presenta caratteristiche omogenee sul piano della morfologia edilizia ed urbanistica, appare composito e complesso sul piano socio-economico; questo, infatti, come sopra evidenziato, presenta elementi importanti di marginalità, illegalità e criminalità, ma anche focolai civili e sani da mettere in valore.

L'area, che contiene alcuni **edifici fatiscenti e spazi urbani vuoti o dequalificati**, presenta, in posizione baricentrica, un importante complesso destinato a centro direzionale, centro commerciale e piazza attrezzata con spazio giochi per bambini (cfr. Allegato 5, tav 6). Questo volume edilizio comprende anche il Comando del Corpo dei Vigili Urbani ed è in asse con un'area che conteneva 84 alloggi-parcheggio di proprietà comunali fatiscenti ed inadeguati a soddisfare le esigenze abitative, demolito in attuazione del "Pirp Japigia 2011". La tipologia edilizia ricorrente è costituita da edifici in linea di 6-8 piani di altezza e "torri" di 9 piani che presentano, tra un blocco e l'altro, ampi spazi vuoti privi di qualificazione urbanistica e di significato sociale. In modo affatto diverso, urbanizzazioni recenti di media qualità (tra cui la maglia 22) si dispongono sul territorio in modo introverso e autoriferito, con scarse o nulle relazioni con le presenze adiacenti. Manca pertanto un **"effetto città"** che il progetto deve invece **promuovere**.

Quanto alle infrastrutture per la mobilità, l'intera fascia costiera è interessata dall'attraversamento della linea ferroviaria che rappresenta un'importante cesura tra la città alle spalle e il mare. Tuttavia, è in previsione la rimozione dei binari in coerenza con il progetto di spostamento della linea ferroviaria. Il sedime del rilevato che rimarrà potrà essere variamente interpretato dal progetto. La strada litoranea, sebbene sia di fatto il supporto che consente di fruire della fascia costiera per tutta la sua estensione, è oggi un nastro di asfalto completamente dedicato al traffico veicolare e che non prevede altre pratiche e altri modi dello spostamento più sostenibili.

Pur in questo quadro complesso, l'area non è priva di importanti e preziose risorse.

Oltre alla più evidente, che è la straordinaria **continuità dell'affaccio libero sul mare** per 6 chilometri, si possono riconoscere alcuni elementi a cui il progetto può riferirsi per ancorare la strategia complessiva: il sistema idrogeomorfologico e, in particolare, le due lame (Canale Valenzano e Lama San Giorgio), il tratto costiero di Pane e Pomodoro e Torre Quetta, la nuova sede della Regione Puglia, alcuni luoghi discreti in via di realizzazione o già attivi, la strada litoranea come supporto all'accessibilità da rendere a precedenza ciclopeditone, i **frammenti di campagna ancora coltivata**.



### 3. Assetto strategico (visione, obiettivi, strumenti)

#### La strategia comunale per la riqualificazione della fascia costiera

*“Il mare è al centro della nostra strategia per la valorizzazione del territorio, e dal mare dovremo partire per attivare un processo di revisione e razionalizzazione degli spazi urbani”.*

Già dagli *Indirizzi di governo e linee programmatiche 2014-2019* Una città intelligente e protesa verso il mare, l'AC mette al centro dei propri obiettivi la valorizzazione del **rapporto tra la città e il mare**, inteso come risorsa economica, ecologica e paesaggistica: *“Un progetto, quello sul mare e la costa, che non si propone come un insieme di piccole azioni slegate tra loro, ma un vero proprio ragionamento complessivo che ha come unico scopo quello di rendere Bari finalmente una vera città di mare, passando dal rapporto tra mare e cittadini fino ad arrivare allo sviluppo commerciale, turistico e culturale”.*

Negli **Atti di indirizzo** per il perfezionamento dei contenuti del **PUG** in corso di elaborazione, la valorizzazione del rapporto tra città e mare è ribadita e orientata *“attraverso la messa a punto di una serie di **interventi e strategie su tutta la fascia costiera**, che riconoscano la diversità dei 46 km di costa, dal punto di vista della fruizione e dello sviluppo locale non solo dal punto di vista ecologico e paesaggistico”.* Infatti sono previsti o già in atto una serie di interventi, volti a valorizzare le peculiarità del litorale e delle diverse aree che vi si affacciano, dalla riqualificazione dei *waterfront* urbani, dei porti e degli approdi, al parco costiero oggetto di questo concorso.

La strategia è ribadita dal documento di indirizzo del **Piano Comunale delle Coste**, *“inteso non solo come strumento per disciplinare le aree demaniali, ma come occasione per delineare una strategia complessiva per l'intera fascia costiera, in grado di mettere in coerenza e integrare i diversi usi inerenti la costa e lo spazio retrocostiero, nonché e di costituire il quadro di riferimento per mettere in coerenza o attivare molte delle azioni e dei progetti che riguardano la costa in generale e il litorale comunale”.* La costa nel PCC è intesa anzitutto come un nuovo spazio pubblico caratterizzato da continuità e diversità: continuità nel garantire il diritto di accesso e alla fruizione sostenibile alla costa e al mare da parte di tutti; diversità nell'offrire spazi e usi coerenti con gli ambiti che sulla costa si affacciano.

Per quanto riguarda le relazioni tra la strategia comunale e il quadro strategico delineato nel **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale**, va segnalato un obiettivo specifico dello Scenario strategico – Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia (obiettivo 9) – nonché due Progetti territoriali per il paesaggio che appaiono assai rilevanti: La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri e il Patto città campagna.

Il Progetto Territoriale per la **Valorizzazione e la Riqualificazione Integrata dei Paesaggi Costieri di Puglia** intende come “zona costiera” tutta la fascia di transizione tra mare-costa- entroterra, ossia l'“ambito relazionale che comprenda territori di larghezza e profondità variabili in funzione dei caratteri geomorfologici e ambientali, delle diverse storie dei territori costieri. [...] La scelta di riconoscere una profondità territoriale ai paesaggi costieri muove non solo da considerazioni di tutela, ma anche da valutazioni economiche: la volontà da più parti espressa di ampliare e destagionalizzare l'attuale offerta turistica regionale attraverso l'integrazione del predominante turismo balneare con gli altri segmenti turistici regionali implica infatti la costruzione di strategie virtuose tra costa ed entroterra, che mobilitino risorse ben più ampie di quelle situate a ridosso del litorale” (PPTR, Progetti territoriali. La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri);

Per il carattere fortemente discontinuo dello sviluppo insediativo e per la presenza di fasce e spazi verdi e agricoli diffusi l'area del Concorso rappresenta, inoltre, un ambito in cui il Progetto territoriale **Patto Città Campagna** può essere declinato attraverso la valorizzazione degli spazi agricoli periurbani come luoghi della produzione agroalimentare di prossimità, della multifunzionalità agricola, di sviluppo di nuove forme di economia e di welfare innovativo (agricoltura sociale), capaci di realizzare un modello durevole e socialmente utile di cura del territorio.

## L'interpretazione del sistema dei luoghi

Nell'ambito interessato dal concorso sono chiaramente riconoscibili alcuni sistemi latenti che il progetto dovrà farsi carico di attivare, trattando i diversi temi. In particolare, si dovrà lavorare sulle connessioni longitudinali (linea di costa e sue parallele interne); sulle connessioni trasversali; sui Nodi che si producono nell'intersezione delle connessioni (per es. Stazione di Torre Quetta, area antistante la Sede Regionale); sul nuovo parco urbano e sui tessuti urbani (completamento, nuovi tessuti ecc.).

Di seguito, una descrizione puntuale di tali sistemi e l'indicazione degli obiettivi progettuali relativi a ciascun sistema.

### Connessioni longitudinali

Le connessioni longitudinali, costituite dalla linea di costa, la strada litoranea, la ferrovia, **via Gentile**, Via Caldarola, la SS 16, sono oggi per lo più interpretabili come limitazioni o barriere di carattere lineare che pregiudicano o segmentano l'uso degli spazi; ciascuna di esse dovrà essere ripensata come vera e propria connessione, che consenta l'accessibilità e un uso più ampio degli spazi circostanti, tenendo conto del sistema delle tutele paesaggistiche per la fascia costiera (in rosso in fig. 3) e della rilevanza a fini ecologici e socio-economici di un bene paesaggistico di elevato valore quale è l'unico spazio costiero non occluso del territorio comunale. In particolare:

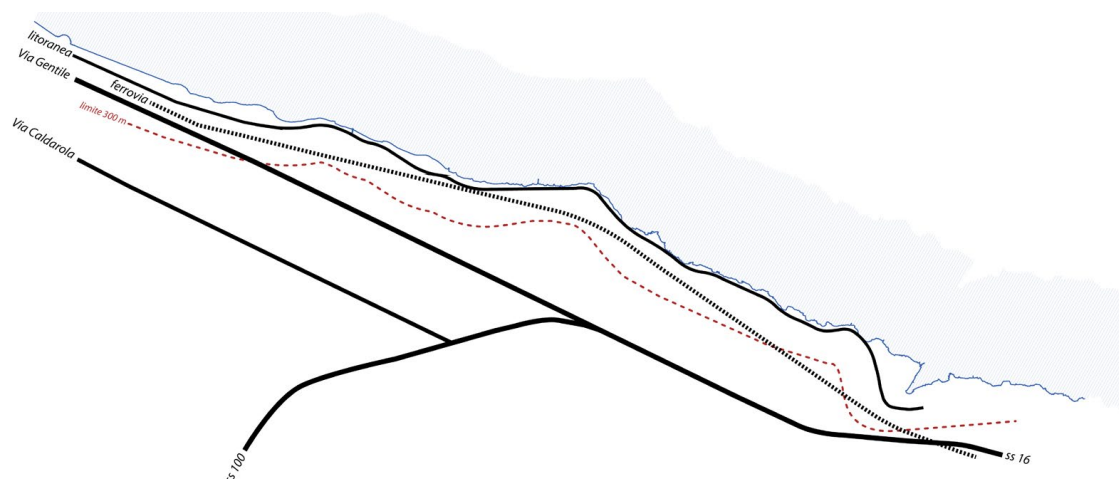


Fig. 3: Connessioni longitudinali

- la **linea di costa** dovrà assumere uno spessore maggiore, allargando quindi la profondità e la fruibilità degli spazi propriamente costieri;
- la **strada litoranea** potrà essere eliminata, arretrata, ridisegnata nella sua sezione a favore della mobilità lenta, in tutto o per parti, assicurando comunque l'accessibilità agli spazi insediati, alle attrezzature, alle funzioni che si disporranno nell'area;
- del tracciato della **linea ferroviaria da dismettere**, dovrà essere pensata una nuova funzione, connessa al già previsto riutilizzo del sedime per un mezzo di trasporto pubblico in sede propria, rapido ed efficace, con l'obiettivo di dissuadere dall'uso delle automobili; va quindi valutata l'opportunità di accompagnare tale infrastruttura con una viabilità carrabile, in tutto o in parte, eventualmente frutto dell'arretramento della strada litoranea; va inoltre predisposta una soluzione progettuale che consenta, anche prima della delocalizzazione, di connettere con più facilità gli spazi a monte e a valle del tracciato, favorendo l'accessibilità trasversale con attraversamenti ciclo pedonali e ove opportuno carrabili;
- via Gentile potrebbe diventare il grande asse distributivo del parco e di tutte le funzioni ad esso connesse, e al contempo del quartiere Japigia già descritto, a patto che ne sia ripensata la sezione

stradale come strada prettamente urbana (boulevard urbano), nella prospettiva di un più complessivo ridisegno del quartiere anche per limitare l'effetto barriera dell'altra infrastruttura longitudinale del quartiere stesso, **via Caldarola** di cui pure ripensare la sezione stradale al fine di renderla più agevolmente attraversabile da parte dei pedoni.

- **la ss 16**, dopo l'intersezione con la ss.100, procedendo verso est, modificherà il suo ruolo. Il primo tratto dalla ss.100 all'intersezione con via Caldarola potrà essere dismesso e/o declassato. Da via Caldarola, fino all'intersezione con via Gentile e poi proseguendo verso San Giorgio e fino a Torre a Mare, in continuità con la nuova funzione della via Gentile, sarà l'asse distribuzione urbana e del parco, dovendo per questo assumere nuove caratteristiche spaziali e funzionali (boulevard urbano) e garantire anche le connessioni trasversali che saranno impostate in riferimento all'assetto insediativo esistente, in corso di realizzazione e programmato (lottizzazioni tra Japigia e San Giorgio), per connettere in modo efficace e sicuro l'entroterra con gli spazi costieri.

### Connessioni trasversali

Le connessioni trasversali dovranno parimenti caratterizzare il progetto, ponendosi come trasversalità tematiche e ibride, in grado di caratterizzare in modo articolato queste nuove direttrici di collegamento tra costa ed entroterra:

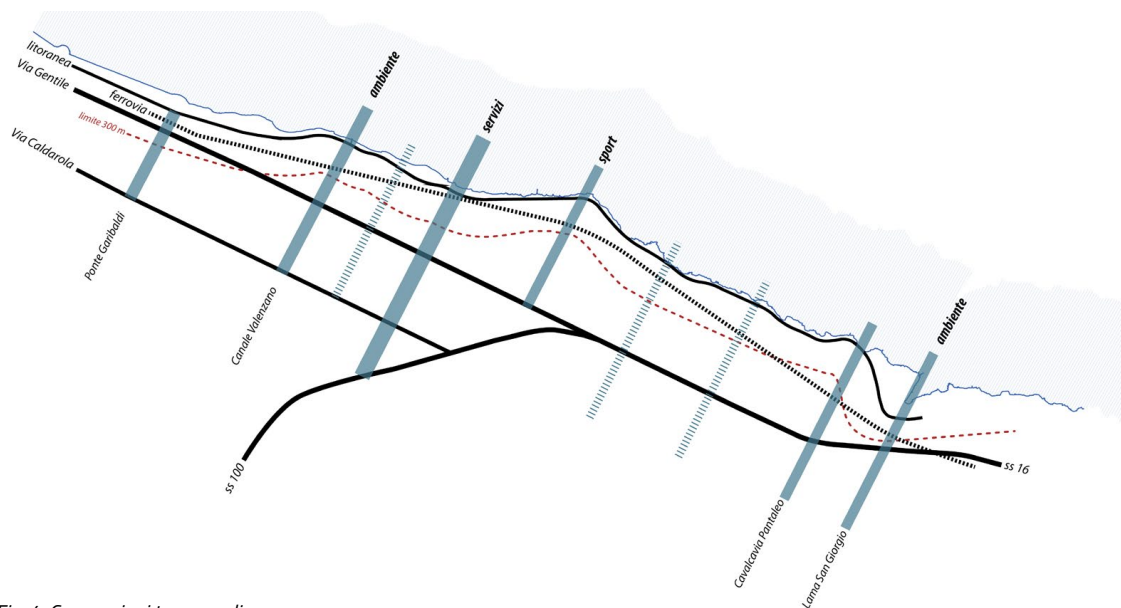


Fig. 4: Connessioni trasversali

- la prima, lungo il **torrente Valenzano** può caratterizzarsi come trasversalità ambientale, riqualificando in termini naturalistici il percorso della lama e del canale, e costruendo lungo di essa le connessioni con i quartieri e le attrezzature limitrofe, si pensi, in particolare, alla presenza del Sacrario dei Caduti d'Oltremare;
- la seconda, costituita dal **sistema delle attrezzature pubbliche** che attraversano l'intero quartiere Japigia: il palazzetto dello sport, il Teatro Team, il polo scolastico, il centro commerciale e di servizi pubblici, la nuova sede regionale e la fermata della linea ferroviaria di Torre Quetta. L'insieme di tali attrezzature, oggi è costituita da grandi spazi segmentati e separati dai tracciati longitudinali prima descritti, mentre invece andrebbe ripensata come vera e propria spina dei servizi che consentono di raggiungere e di connettere la città al mare, consentendo di superare la percezione di insicurezza che riguarda, in particolare, il polo scolastico e l'area della stazione di Torre Quetta;
- la terza, costituita dalle **attrezzature sportive** esistenti del campo comunale Bellavista, che andrebbero proiettate verso la costa, venendo a costituire una trasversalità legata allo sport e al tempo



libero, fino a toccare l'acqua per declinarsi in essa per gli sport acquatici.

- la quarta, costituita da **Strada Pantaleo** e dall'omonimo cavalcavia andrebbe meglio connessa alla viabilità del quartiere S. Anna al fine di garantire una migliore accessibilità al quartiere.

In generale la proposta dovrà puntare a realizzare una profonda **integrazione tra la costa e gli insediamenti e gli spazi retrostanti**, per superare le attuali condizioni di separazione e invalicabilità tra le diverse parti che compongono la Costa a sud est di Bari. Ciò immaginando una significativa permeabilità territoriale che contemperi le evidenti necessità di garantire la fruizione libera e agevole dello spazio urbano e periurbano della Costa con l'esigenza di assicurare condizioni di sicurezza, effettiva e percepita, degli insediamenti, degli spazi e delle attrezzature pubbliche come degli spazi e delle funzioni private.

### Nodi

Nella intersezione tra connessioni longitudinali e trasversali, così come reinterpretate dal progetto alla luce dei presenti indirizzi, si verranno a realizzare **nodalità** di rilievo dell'assetto del parco, in cui ai **flussi di mobilità e accessibilità si dovranno accompagnare segni e spazi qualificanti**.

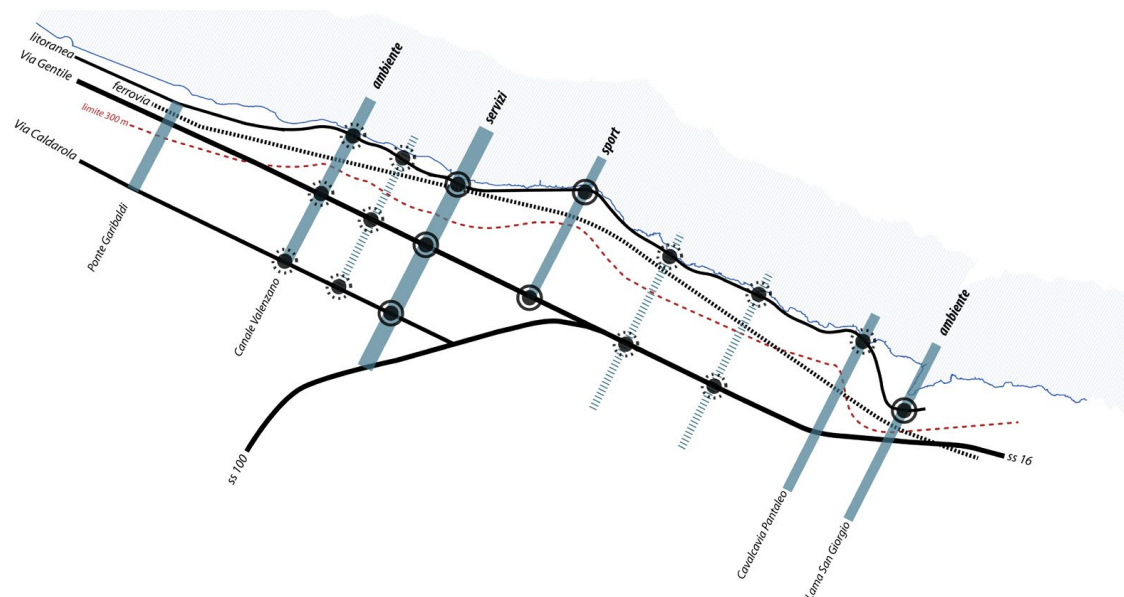


Fig. 5: Nodi

A titolo di esempio, il grande spazio posto tra la fermata Torre Quetta e la sede della Regione, potrebbe essere interpretato come grande spazio pubblico attrezzato, fortemente accessibile, anche a ferrovia delocalizzata, e fortemente connesso alla città attraverso la spina delle attrezzature. Per tale area si suggerisce una proposta di ripensamento del recinto della Regione, volta a incrementare la permeabilità e l'attraversabilità dell'area, rendendo questa attrezzatura un vero e proprio spazio di riferimento urbano.

Altri Nodi potranno essere individuati in riferimento a punti notevoli delle intersezioni tra direttrici longitudinali e direttrici trasversali, e caratterizzati anche tematicamente secondo l'organizzazione e l'assetto spaziale e funzionale che saranno proposti.

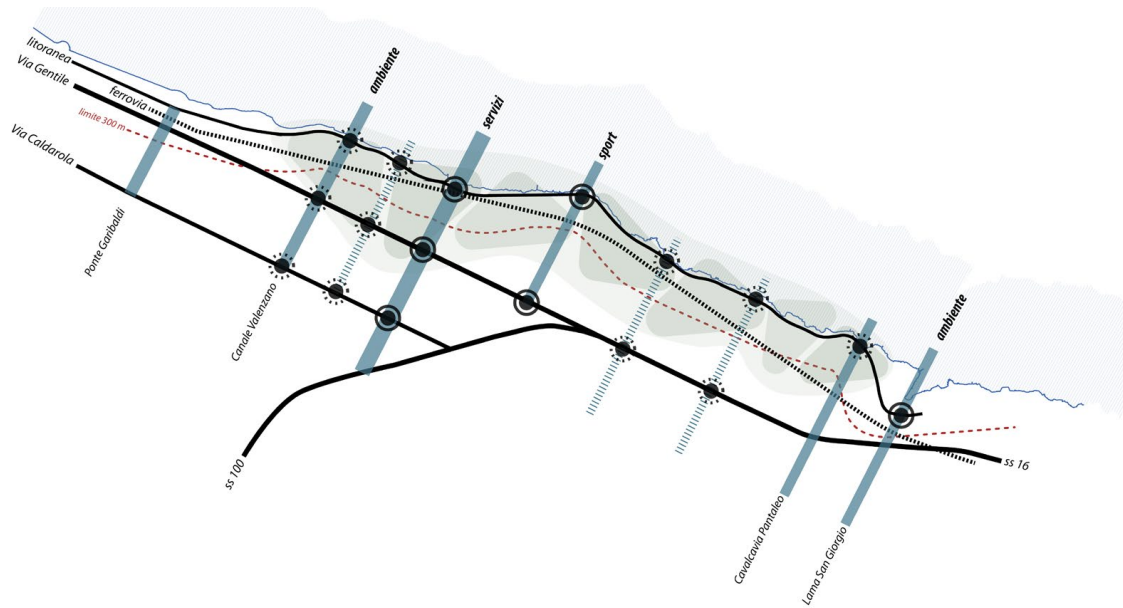


Fig. 6: Il Parco

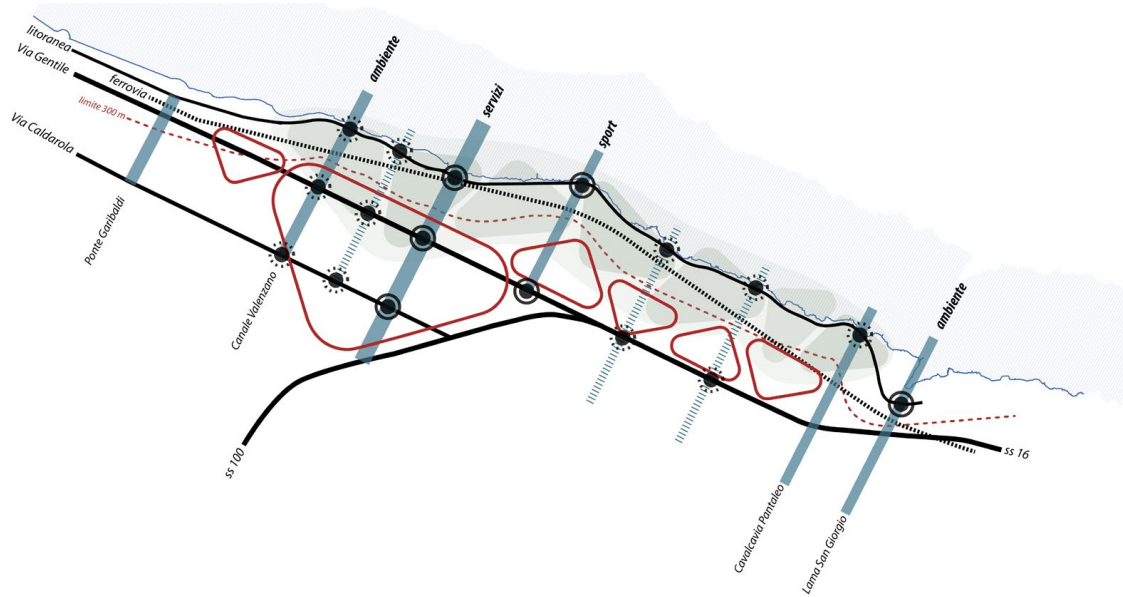


Fig. 7: I nuovi tessuti urbani





## Obiettivi e contenuti

La proposta progettuale dovrà perseguire i seguenti obiettivi generali:

- conservare e valorizzare le risorse naturali e potenziare i servizi ecosistemici alla scala urbana e territoriale, mediante il contrasto al consumo di suolo, l'infrastrutturazione verde dell'ambiente costruito e il rafforzamento della rete ecologica;
- migliorare la salubrità dell'ambiente urbano e contribuire al contrasto ai cambiamenti climatici mediante l'utilizzo efficiente della città costruita e delle infrastrutture;
- migliorare la qualità dell'abitare, e qualificare e ampliare gli spazi di relazione, per la vita attiva, per la promozione di forme di espressione creativa e di produzione materiale e immateriale;
- tutelare e valorizzare il paesaggio e il patrimonio identitario;
- promuovere l'attrattività della città mediante la valorizzazione attiva del patrimonio storico urbano, del rapporto con il mare, e la creazione di nuovi spazi e architetture di qualità;
- valorizzare e gestire in modo ambientalmente e socialmente sostenibile le risorse naturali e antropiche presenti nello spazio rurale e nello spazio di raccordo e transizione tra città e campagna, favorendo l'attività economica e il valore sociale dell'impresa agricola anche mediante: lo sviluppo di attività connesse e complementari di servizio alla comunità urbana, quali lo sviluppo di attività didattiche, educative, ricreative, sociali e culturali; il recupero e la valorizzazione dei sistemi insediativi storici; la qualificazione energetico-ambientale delle opere edilizie e infrastrutturali; la difesa e gestione del suolo, delle acque e del paesaggio.
- favorire l'integrazione delle funzioni urbane di interesse metropolitano mediante il miglioramento del sistema della mobilità e delle dotazioni territoriali, il coordinamento delle strutture di comunicazione, delle reti di servizi e delle infrastrutture.
- coinvolgere i cittadini, le associazioni, le categorie economiche e professionali, le diverse componenti sociali, nella completa definizione e nell'attuazione della Proposta progettuale per l'area oggetto di Concorso

Più nel dettaglio, la proposta dovrà:

- Assicurare la continuità degli elementi naturali;
- Potenziare i lembi residui di naturalità della fascia costiera e rinaturalizzare quelli depauperati;
- Tutelare e valorizzare le tracce del reticolo idrografico esistente e, in particolare, la sorgente lungo il canale Valenzano;
- Conservare i tratti identitari del paesaggio agrario (aree produttive, ma anche manufatti rurali e antichi sistemi di approvvigionamento idrico ancora esistenti);
- Costruire un nuovo bordo urbano evitando l'effetto cortina;
- Progettare un parco inclusivo, accessibile, attrattivo, sicuro;
- Migliorare la connessione tra costa e retrocosta;
- Prevedere una nuova rete di mobilità ciclopedonale, che si connetta al sistema del trasporto pubblico locale e ripensare la viabilità carrabile esistente connettendo, in particolare, tutte le aree verdi;
- Assumere la processualità come elemento fondante l'attuazione del progetto;
- Garantire la tenuta del progetto nel tempo ("durabilità" come forma di sostenibilità);
- Consentire flessibilità e adattabilità delle previsioni nel medio e lungo periodo;
- Definire usi temporanei possibili nel breve periodo, con particolare riferimento ai luoghi dell'abbandono;



- Promuovere un alto grado di urbanità nei nuovi tessuti urbani e nei quartieri esistenti (attraverso mix funzionale, mix dei modi dell'abitare, varietà tipologica ecc.), non in modo episodico, ma confrontandosi con il disegno unitario del quartiere Japigia, anche attraverso la rifunzionalizzazione di spazi esistenti sottoutilizzati (in particolare i cosiddetti piani pilotis);
- Realizzare una strategia identitaria integrata (paesaggio / arredo urbano / segnaletica);
- Gestire gli accessi agli spazi pubblici garantendo sicurezza (ordinaria e nell'emergenza).
- Definire in uno specifico elaborato (la Relazione sul percorso partecipativo), le modalità del coinvolgimento di cittadini, associazioni, operatori economici, ordini professionali e altri attori territoriali e le azioni da mettere in campo per favorire la riappropriazione dei luoghi da parte dei cittadini

La proposta dovrà, inoltre, essere corredata da una "Relazione sulla sostenibilità dell'insediamento" contenente le valutazioni dei fattori ambientali locali (naturali e climatici, delle risorse ambientali, idriche ed energetiche, dei fattori di rischio e delle risorse e delle produzioni locali), lo studio degli effetti dell'insediamento su tali fattori. In linea generale, la Relazione dovrà fare riferimento alle indicazioni contenute nel Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) – Criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE), Parte II "Criteri per perseguire la qualità dell'assetto urbano". La relazione dovrà indicare le caratteristiche e le scelte di progetto effettuate in rapporto alla DGR n.1471/2009 "Approvazione del sistema di certificazione di sostenibilità degli edifici a destinazione residenziale" ai sensi della Lr n.10/2008 "Norme per l'abitare sostenibile".

Sui contenuti specifici della "Relazione sulla sostenibilità dell'insediamento" cfr. allegato 4.



#### 4. Tattiche: lista delle priorità e previsioni di implementazione

##### Lavorare con lo spazio e con il tempo: il progetto come processo incrementale

Un progetto urbano e di paesaggio così complesso ed esteso come quello per la costa sud di Bari richiede un approccio che si faccia carico di immaginare i modi dell'attuazione. I tempi lunghi del progetto urbanistico impongono, infatti, di pensare al progetto come un **processo incrementale** che possa essere messo alla prova delle diverse sfide: inerzia nell'avviamento dei progetti, incompiutezza transitoria, variazione delle condizioni ecc.

##### Adattabilità e flessibilità

Al fine di garantire la qualità urbana nelle incertezze dei contesti, il Progetto dovrà proporre una **chiara strategia di implementazione** che includa un trattamento dei tempi di attesa e degli stadi intermedi che precedono l'assetto finale auspicato.

Per queste ragioni, i criteri della adattabilità, della flessibilità ai cambiamenti, ma anche del controllo e della partecipazione ai processi, dovranno essere chiaramente esplicitati nelle proposte progettuali.

Evitare gabbie troppo rigide incapaci di riconoscere possibili elementi di novità e, al contempo, garantire la **trasparenza e la condivisione ampia delle decisioni**, è infatti una condizione ineludibile per costruire progetti rispondenti alle necessità della città e alle opportunità che si presenteranno. Il processo dovrà prevedere programmi attenti di attuazione per fasi e per brani del progetto complessivo in grado di garantire l'**autosufficienza delle realizzazioni parziali**, con particolare attenzione agli spazi e alle attrezzature pubbliche che dovranno costituire l'ossatura delle trasformazioni e non, come altre volte accaduto, frammenti di un progetto interrotto.

I progetti dovranno avere la capacità di sostenere lunghi periodi di implementazione con adeguati gradi di flessibilità, ma contemporaneamente dovranno contenere gli elementi irrinunciabili di natura strutturale e di orientamento nel lungo periodo delle trasformazioni, ossia le **invarianti** capaci di custodire il vantaggio pubblico degli interventi: la **qualità urbana, ecologica e del paesaggio**.

La scomponibilità dei progetti in parti riconoscibili e di relativa autonomia realizzativa sarà una caratteristica fondamentale per avviare processi di trasformazione che riescano a sostenere tempi di realizzazione imprevedibili, garantendo contemporaneamente la qualità urbana e l'autosufficienza dei risultati parziali, oltre che una complessità adeguata, considerando inoltre che, all'interno di ciascun comparto, si dovrà curare la convivenza tra aree trasformate e aree in attesa, per garantire la qualità urbana e funzionale durante gli stadi intermedi di realizzazione.

Dunque, adattabilità e flessibilità non sono sinonimi di vaghezza, ma specifiche caratteristiche dei progetti che dovranno selezionare opportunamente gli elementi che li costituiscono (alle diverse scale), stabilendo gli ambiti di variazione possibile, in riferimento alla configurazione formale, al modello organizzativo, al programma funzionale, consentendo comunque il trattamento dei temi previsti alla scala urbana e di rapporto con l'immediato contesto."

##### *Aree in attesa: gli usi temporanei per attivare i luoghi*

Nella prospettiva sopra delineata andranno individuate alcune **aree strategiche** in cui la trasformazione è già avviata o è in procinto di essere avviata, anche attraverso interventi puntuali, e che possono diventare **punti di innesco** del più ampio processo di riqualificazione (cfr. tav. 6).

Al riguardo, al fine di rendere disponibili in tempi rapidi suoli o edifici abbandonati, è cruciale la previsione di **usi temporanei** che restituiscano alla collettività spazi della città per molto tempo interdetti o scarsamente adeguati ad ospitare attività sociali.

Come ormai già ampiamente sperimentato in Europa e in Italia, gli usi temporanei di immobili pubblici e privati non solo consentono di utilizzare aree ed edifici ben prima dell'avviamento del progetto di



trasformazione urbana, ma sono capaci di innescare un'**attivazione dei luoghi nel breve periodo**, inaugurando la riappropriazione degli spazi e prefigurando nuove pratiche sociali negli spazi in attesa, volte a favorire l'inclusione sociale.

È altresì utile ragionare in termini di "agopuntura" urbana, individuando luoghi in cui intervenire nel primo ciclo di interventi - sensibili perché capaci di generare una manifesta trasformazione anche nell'immediato intorno - tipi di azioni in forma di buone pratiche (ad esempio: interventi low cost, temporanei, reversibili, che offrano opportunità di riciclo e uso di materiali locali, con grande attenzione al ciclo di vita dei materiali).



## Principali riferimenti bibliografici

- AA.VV. (1984) Bari 1950-1980, *La guerra dei trent'anni. Le distruzioni del borgo murattiano*. Adirt, Edipuglia, Bari.
- AA. VV. (2017), *Il lungomare a sud di Bari*. Gli Studi, Mario Adda Editore, Bari.
- Amendola G., Carrera L., Moro G., Mortellaro D., Romano O. (2017), *Sociologia di Bari. Tra sogno e realtà*, Laterza, Bari-Roma
- Amendola G., Barbanente A., Borri D. (1985), *Segni & Evidenze. Atlante sociale di Bari*, Dedalo, Bari.
- Barbanente, A., Pace F. (1991), Bari. Scenari incerti, capacità realizzative, contraddizioni persistenti, in *La costruzione della città europea negli anni '80* a cura di Bellicini L., Credito Fondiario, Roma, pp. 409-470.
- Borri D. et al. (1980) *Questione urbana e sviluppo edilizio: il caso di Bari*. Dedalo libri, Bari.
- Colonna A., Lastilla M. (1987), *Storia e cultura di una città. Edifici pubblici a Bari 1900-1950*, Regione Puglia assessorato alla cultura Cspcr-Bari.
- Bozzo L. (a cura di) (2013), *Silenzi e suoni della città che cambia. Bari e gli spazi pubblici della contemporaneità*, FrancoAngeli, Milano.
- Corvaglia E., Scionti M. (1985) *Il piano introvabile, Architettura e urbanistica nella Puglia fascista*. Edizioni Dedalo, Bari
- Di Ciommo E. (1984) *Bari 1806-1940, evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*. Franco Angeli, Milano.
- Martinelli N., Calefato P., (a cura di) (2002), *La città e il mare - andare oltre Punta Perotti*. Città plurale, Bari.
- Mongiello L. (2004), *Coste di Puglia*. Adda, Bari.
- Polito S., Scionti M. (1994) *Bari, la linea del mare: atlante critico di morfologia urbana*. Safra, Bari.
- Petrignani M. (1972), *Bari, Il borgo murattiano*, Dedalo, Bari
- Petrignani M., Porsia F., (1982) *Bari*, Laterza, Bari.
- Scionti R. et alii (1978) Bari. Questione urbana e piano regolatore. Ricerca su una città meridionale, *Atti del convegno di studi, del 7 maggio 1977*, Istituto Gramsci-Sezione pugliese, Bari.
- Selicato F., Piroddi E. (2003) *Bari: morfogenesi dello spazio urbano*. Adda, Bari.
- Signorile N. (2005), *Occhi sulla città. Architettura e architetti a Bari*, Laterza, Bari-Roma
- Tateo F. (a cura di) (1997), *Storia di Bari. Il Novecento*, Laterza, Bari.

## Servizi e numeri monografici di riviste

- Bari, *Casabella* n. 472, 1981
- Bari moderna 1790-1990, Storia della Città*. Rivista internazionale di storia urbana e territoriale n.51, 1990
- La città di Bari, *GB Progetti*, n. 16, 1993

## Documenti

- DPP Bari (2011) <https://www.comune.bari.it/web/edilizia-e-territorio/documento-programmatico-preliminare-dpp>
- Piano di assetto idrogeologico PAI <http://www.adb.puglia.it/public/page.php?39>



Comune di Bari  
Concorso internazionale di idee per la riqualificazione della costa sud-est di Bari

**Linee Guida**

PPTR Puglia (2015) <http://www.paesaggiopuglia.it>

Pianificazione regionale: <http://www.sitpuglia.it>

Pianificazione comunale: <http://www.comune.bari.it/web/edilizia-e-territorio/consultazione-delle-cartografie>