

BARI COSTA SUD

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1. UN IMMAGINE GUIDA

2. UN PROGETTO AMBIENTALE

2.1 Il parco lineare costiero

2.2. L'agricoltura urbana

2.3. Il grande paesaggio: masserie 2.0

2.4. progettare l'invarianza idrogeologica

3. COSTRUIRE E RIPARARE LA CITTA' ESISTENTE

3.1 La città e la continuità del territorio agricolo

3.2 Sezioni di città

3.3. Un processo di costruzione flessibile

3.4. Riorganizzare le quantità

3.5. Il quartiere Japigia nella rete di paesaggio

4. UN TERRITORIO SOSTENIBILE

1. UN'IMMAGINE GUIDA

L'immagine guida per la gestione e lo sviluppo del territorio costiero del sud barese, che presentiamo con questo lavoro, popone una serie di slittamenti e ribaltamenti rispetto ai processi di crescita del recente passato.

Essa mira innanzitutto a ricostruire una relazione forte tra il mare e l'entroterra, che forse non è mai esistita se non in tempi antichi e in termini molto differenti, ma che appare oggi portatrice di grandi potenzialità di sviluppo sostenibile in termini ambientali, economici e sociali.

Il progetto che presentiamo vuole dunque costruire un'immagine cui tendere, un riferimento chiaro sullo sfondo del quale valutare le differenti opportunità e possibilità di trasformazione.

Proporre **un'immagine guida** significa interrogarsi sui modi attraverso i quali è oggi possibile impostare un progetto di area vasta che abbia la capacità di indirizzare le politiche attive negli anni futuri.

La sfida principale riteniamo consista nell'impostare interpretazioni e strategie di trasformazione del territorio fondate sulla necessità di **un cambiamento deciso** nei confronti delle politiche ambientali ed economiche, ma che siano al contempo capaci di costruirsi all'interno della pianificazione locale attraverso modalità di azione legittime e condivise. Una rinnovata riflessione sulle **forme e sui tempi della progettazione locale** del territorio è dunque necessaria.

L'immagine che proponiamo intende affermare innanzitutto un principio, che ci sembra largamente condiviso: la necessità di una più forte connessione tra la costa e il suo retroterra agricolo. L'immagine guida si costruisce dunque in primo luogo come **un'immagine di paesaggio di scala vasta**, destinato tanto a riorientare la percezione di questa parte del territorio barese quanto a riformulare i temi rilevanti che ne permetteranno la trasformazione e riqualificazione.

L'immagine della costa sud barese è stata condizionata nel suo sviluppo recente da una forte situazione di perifericità. La città si è costruita per grandi addizioni e piccole aggiunte seguendo le infrastrutture disponibili, strada e ferrovia, entrambe parallele alla costa. Lo sviluppo longitudinale di questa forma di città contemporanea, tuttavia, ha prodotto una cesura tra il retroterra agricolo ancora fortemente presente e la costa, senza peraltro aver costruito luoghi di qualità, per usi e morfologie, né lungo la costa balneare né nei quartieri. L'intero

settore si caratterizza anzi come una delle aree più deboli del territorio barese, tanto da un punto di vista morfologico che sociale.

Tuttavia proprio la sua attuale fragilità offre oggi l'opportunità di un **radicale ripensamento**. Il recupero del paesaggio costiero, la revisione dei programmi di costruzione nelle aree esondabili; la riformulazione dell'assetto infrastrutturale dell'intero settore e la revisione delle politiche agricole sul territorio periurbano, consentono oggi di impostare modalità di pianificazione differenti ed innovative.

L'insieme delle trasformazioni che l'immagine guida propone, sono qui considerate come un **progetto di territorio fortemente integrato**, tuttavia le modalità attraverso le quali le differenti strategie di trasformazione si attuano, si finanziano, trovano rispondenza nei bisogni e nelle domande della società compongono un quadro di azioni e di progetti distinti, con un certo grado di autonomia, capaci di articolarsi in momenti differenti e di garantire una notevole flessibilità di interpretazioni attuative. L'immagine guida fornisce dunque un **quadro territoriale cui tendere** e che si esplicita nella sua semplicità, per certi versi schematica, come un'immagine che riguarda le **grandi scelte territoriali**, ma che allo stesso tempo fornisce una impostazione della rapporto con la **progettazione locale**, fornendo strumenti che si pongono a scale differenti: dall'attenzione alle regole che riguardano i singoli manufatti (edifici o spazi aperti), alla costruzione di operazioni di trasformazione, in sostituzione delle quantità previste, congruenti con le capacità imprenditoriali locali.

L'immagine guida propone dunque in primo luogo un **progetto ambientale** di grande respiro che è concentrato sulle grandi opportunità che l'agricoltura torni a svolgere in questa parte della costa barese un ruolo di primo piano non solo nel "salvare" il paesaggio ma anche nel rilanciare forme economiche innovative di commistione tra settori economici differenti: agricoltura, ricettività, formazione e turismo. Il progetto ambientale che proponiamo dunque vuole porsi come manifesto di una rinnovata capacità dell'agricoltura di costruirsi come scenario di vita e di costruzione della parte più innovativa della società: una sfida non facile, eppure possibile.

Contemporaneamente l'immagine guida propone un **progetto di costruzione e riparazione della città**. L'immagine dominante è quella di una città che si costruisce sulla città esistente, dotandosi di una robusta struttura di spazi aperti. La densificazione proposta considera le quantità oggi "legalizzate" sull'area come un orizzonte, da ottenere attraverso la perequazione; ma al contempo valuta la possibilità che le quantità oggi previste si rivelino eccessive nel tempo, riflettendo su modalità attuative flessibili e forme urbane resistenti.

Infine l'immagine guida propone un **progetto di territorio sostenibile**, da un punto di vista ambientale, economico e sociale: immaginando una relazione tra spazio, economie e società in grado di cogliere tutte le opportunità e sfruttare le abbondanti risorse di cui il territorio dispone.

2. UN PROGETTO AMBIENTALE

L'immagine guida è soprattutto l'immagine di un paesaggio, capace di descrivere un territorio complesso e, allo stesso tempo, di mettere a regime le differenti componenti del sistema ambientale.

Il progetto ambientale si compone, dunque, di differenti parti per le quali sono previsti interventi e azioni specifiche: le parti devono tuttavia essere lette nel complesso di un funzionamento fortemente integrato delle componenti del progetto ambientale: acqua, suoli, infrastrutture e vegetazione.

2.1. Il parco lineare costiero

L'intera fascia che si trova tra la litoranea ed il mare è qui considerata come un lungo **parco di costiero** nel quale gli interventi prioritari riguardano una generale riqualificazione dell'assetto della vegetazione attraverso massicci interventi di riforestazione con la costruzione di una pineta a difesa del litorale e la riqualificazione dello spazio pubblico anche, ma non esclusivamente, a servizio delle attività balneari. La strada litoranea, viene declassata e ridisegnata come strada dedicata alla mobilità dolce, prevalentemente ciclo pedonale, con una percorribilità carrabile lenta rallentata da opportuni spazi di condivisione a 20Km/h, e limitata al solo servizio delle attività esistenti. La riqualificazione della ferrovia esistente e la sua trasformazione in strada urbana dotata di un servizio di tram è in grado di servire l'intera fascia.

All'interno della fascia costiera sono oggi presenti anche insediamenti di villini e seconde case, che possono essere considerate come isole verdi all'interno della massa boscata della pineta. Per questi insediamenti è possibile immaginare la riqualificazione dello spazio pubblico, ed una progressiva manutenzione e miglioramento dei caratteri edilizi mano a mano che il parco costiero renderà questa parte di città sempre più attrattiva. Al di fuori delle aree già attualmente costruite è, al contrario, opportuno tutelare lo spazio aperto: la pineta ha, dunque, lo scopo di difendere il terreno dall'erosione tanto naturale quanto antropica.

I numerosi edifici sottoutilizzati oggi presenti nella fascia litoranea dovranno essere oggetto di una ricognizione puntuale che consenta la demolizione di gran parte delle strutture fatiscenti e la conservazione e la riqualificazione di alcuni elementi significativi per posizione o eventualmente per caratteri architettonici a servizio di un uso collettivo e diversificato delle aree a diretto

contatto con il mare. In linea di massima tutti gli edifici recuperati dovrebbero ospitare attività pubbliche o comunque collettive capaci di attivare un uso pubblico del litorale, sfruttando la accresciuta accessibilità determinata dalla linea del tram. Le fermate del tram dunque svolgono un ruolo importante nel determinare l'opportunità di realizzazioni di attività collettive lungo il litorale.

2.2. L'agricoltura urbana

Il sistema di paesaggio che presentiamo propone la sfida di preservare e re-inventare l'agricoltura urbana che ancora oggi caratterizza grandi porzioni di questo territorio, immediatamente a ridosso del mare. Alla ricostruzione di un **efficiente paesaggio agricolo** è assegnato in questo progetto il ruolo di costruire la struttura complessiva della nuova città, di costruirne cioè la forma e la **"struttura resistente"** per il prossimo futuro. Il paesaggio che proponiamo dunque deve essere letto come un tutt'uno con la il "progetto di città" che si sostituisce all'attuale previsione di realizzazione di quartieri intesi come isole distanti e periferiche.

L'immagine principale è costituita da un alternarsi di fasce di paesaggio agricolo e di tessuti urbani che si dispongono ortogonalmente alla linea di costa seguendo la naturale pendenza del terreno ed il naturale percorso delle acque.

Le fasce di suolo agricolo che costituiscono la connessione tra il parco di costa e il grande paesaggio dell'entroterra sono, in prospettiva, l'elemento caratterizzante di questa parte di territorio e delle futura parte di città : richiedono una certa cura nella realizzazione, ma allo stesso tempo hanno la capacità di costruire un paesaggio totalmente nuovo eppur fortemente ancorato alla tradizione.

Tutto ciò trova riscontro in particolare tanto nelle politiche comunitarie quanto, a livello nazionale, da una serie di provvedimenti volti a rilanciare il settore agricolo e le produzioni di qualità. A titolo esemplificativo possiamo citare il recente decreto legge "campolibero" che prevede incentivi fiscali per l'innovazione e lo sviluppo di nuove reti di impresa nel settore agricolo, incentivi all'impiego nel settore agricolo e ai giovani produttori e imprenditori agricoli per l'affitto dei terreni.

La nostra proposta prevede di compiere uno sforzo per incentivare in queste fasce una produzione agricola di piccola dimensione ma di grande qualità, fortemente indirizzata alla costruzione di un alto livello di biodiversità attraverso il recupero di coltivazioni tradizionali di alto pregio: frutteti di mandorlo, ciliegie, fichi, carrubi, nespole, etc. (vedi schema tavola 2). Le colture da selezionare per questi terreni raggiungono il doppio scopo di costruire degli ambiti agricoli ad

alto reddito ed un paesaggio di grande pregio nelle vicinanze immediate delle abitazioni, integrandosi nella struttura dello spazio urbano ed arricchendolo.

La forma di città che proponiamo dunque, integra lo spazio dell'agricoltura al proprio interno, attribuendogli un ruolo strutturante in stretta connessione con la vasta gamma di spazi pubblici.

2.3. Il grande paesaggio: masserie 2.0

Alle spalle della città esistente, a sud della attuale superstrada per Lecce, si apre il vasto paesaggio agricolo che dalle Murge scende verso il mare.

È questo uno dei pochi punti lungo il litorale barese dove il collegamento tra i due sistemi ambientali non è ancora stato completamente eradicato ed è questo dunque il luogo dove ci sembra irrinunciabile ricercare una più forte connessione tra la campagna ed il litorale.

Obiettivo generale della nostra proposta è rafforzare il rapporto tra l'entroterra ed il mare e sulla base di questa strategia costruire la struttura territoriale "resistente" in grado di guidare le scelte future.

Nel paesaggio della campagna agricola proponiamo di lavorare al rafforzamento delle produzioni di maggior valore, recuperando coltivazioni tradizionali locali e rafforzando quelle esistenti, (olio, vino, frutteti, etc) e di incentivare le attività in grado di affiancare alla produzione agricola, attività diversificate.

Le "**masserie 2.0**", le uniche nuove costruzioni insediabili in questo territorio sono dunque intese come *start-up* agricole, aziende in grado di svolgere una serie di servizi aggiuntivi rispetto all'attività principale di produzione agricola:

- **ricettività** turistica in grado di de-stagionalizzare l'offerta turistica complessiva,
- attività di **ristorazione** rivolte all'ambito locale e sovralocale,
- attività formative, con particolare attenzione alla **formazione** tecnica ed imprenditoriale rivolta al settore dell'agricoltura.
- **accoglienza** e formazione di popolazione migrante, o comunque a bassa contrattualità, da inserire nel settore dell'agricoltura (percorsi di formazione residente, che qualificano le imprese agricole come **imprese sociali**)
- **intrattenimento ed educazione**: fattorie didattiche e sperimentazione didattica
- **commercializzazione** e diffusione di prodotti locali, costruzione di consorzi e promozione di nuovi **DOP**.

Le aziende agricole, così reinventate, tornano a svolgere in questo scenario un ruolo di cura e presidio del territorio, di integrazione sociale ed allo stesso

tempo possono costruire un settore di innovazione e sperimentazione economica e sociale per il territorio barese.

Alle aziende agricole può anche essere affidato un compito rilevante nella gestione del sistema delle acque, che costituisce uno dei punti cardine del progetto ambientale proposto.

2.4. progettare l'invarianza idrogeologica

L'attuale previsione di costruzione di una grande vasca di laminazione fa riferimento ad una immagine classica di gestione delle acque eccedenti, quella che vede le amministrazioni impegnate ad affrontare interventi sovradimensionati (per ottenere la necessaria ridondanza) in grado di garantire l'invarianza idrica del proprio territorio; in grado cioè di garantire la capacità di accumulare e tenere in "stand-by", di solito in una vasca di laminazione, i volumi di cederivazione, per poi lentamente smaltirli in tempi successivi. Rispetto a questo modello riteniamo di poter proporre, in alternativa, una strategia che miri a garantire l'**invarianza idrogeologica**; che miri cioè a ripristinare il naturale ciclo idrologico di **infiltrazione, scorrimento superficiale, traspirazione**; e che renda quindi il territorio capace a di far fronte complessivamente agli eccessi di acque.

Per ottenere questo obiettivo è necessario mettere in atto una serie molteplice di interventi di piccole dimensioni. In generale possiamo prevedere due tipi principali di interventi: le aree di **allagamento e di infiltrazione** e i dispositivi di **raccolta e laminazione**.

Nel primo caso si tratta di avvallamenti e prati allagabili opportunamente collocati lungo il percorso delle acque eccedenti, ovvero lungo i canali e gli avvallamenti che raccolgono oggi il rigurgito delle acque che scorrono sotterranee nel terreno carsico.

La raccolta e **laminazione** di una porzione delle acque eccedenti può invece essere ottenuta attraverso dispositivi di piccole dimensioni in grado di accumulare e rendere poi disponibili le acque in momenti successivi. Concretamente è possibile utilizzare sistemi modulari geocellulari, da porre nel sottosuolo, per lo stoccaggio delle acque. Si tratta di griglie tridimensionali, di solito in materiale plastico, di produzione corrente di facile installazione e di costo contenuto che possono essere utilizzati dalle singole aziende agricole.

Entrambi questi dispositivi, avvallamenti per le infiltrazioni e sistemi modulari di stoccaggio, possono essere messi in atto adattandosi alla struttura del parcellario agricolo, utilizzando molte delle opere di antropizzazione già esistenti, come i fossati di divisione dei campi.

L'insieme dei molteplici interventi produce **una rete di gestione delle acque**, caratterizzata da una struttura "ad albero" a ridosso delle fiumare e dei canali

minori, che è al contempo **più flessibile** in quanto può essere dimensionata e realizzata in momenti successivi, e contemporaneamente più **integrata nei cicli produttivi agricoli**, in quanto le acque stoccate dalle aziende agricole si rendono facilmente disponibili per interventi di irrigazione a pioggia o a goccia, con un miglioramento nella efficienza complessiva del sistema. Inoltre lo stesso sistema di raccolta e stoccaggio delle acque in eccesso può essere utilizzato anche per le acque piovane nelle aree urbane. Le opere funzionali al ripristino dell'invarianza idrogeologica possono essere inserite nei Piani di sviluppo rurale e possono essere promosse attraverso politiche premiali nei confronti delle aziende agricole.

3. COSTRUIRE E RIPARARE LA CITTA' ESISTENTE

La costruzione della città si confronta, qui come altrove, con la necessità di affrontare un cambio di prospettiva sulla struttura dello spazio urbano. L'immagine guida che presentiamo, propone una forte integrazione tra paesaggio di scala vasta e spazio urbano attraverso una struttura che pone al proprio centro lo spazio aperto ed il paesaggio agricolo come elementi capaci di dare forma alla città e di regolarne i processi di costruzione.

3.1 La città e la continuità del territorio agricolo

Il cambio di prospettiva proposto, implica la necessità di rivedere scelte di scala vasta attuate in un recente passato e che si sono dimostrate poco praticabili alla luce di una più recente consapevolezza dei rischi e dei costi di una progettazione poco attenta ai caratteri geomorfologici e ambientali del sud barese. In particolare si tratta di formulare delle ipotesi di insediamento che permettano di immaginare una diversa crescita capace di far fronte, attraverso la perequazione, alle aspettative degli operatori, ma anche alle aspirazioni della collettività di vedere valorizzato un territorio le cui qualità paesaggistiche e ambientali sono tanto più rilevanti in quanto ormai scarse. Questo è, infatti, l'unico tratto del territorio barese ove il grande paesaggio agricolo è ancora in contatto con il paesaggio costiero e ove la città non ha ancora costruito un forte cesura tra mare ed entroterra.

La conservazione di una stretta relazione di continuità tra territorio agricolo e costa è il carattere dominante della nostra proposta di costruzione e di riparazione della città esistente.

3.2 Sezioni di città

La proposta si articola in una serie di "sezioni" edificate che scandiscono il territorio intervallandosi a fasce di suolo agricolo. Ciascuna sezione si affaccia a nord sulla nuova via pubblica, che sfrutta il sedime dell'attuale tracciato ferroviario ed è dotata del servizio tranviario. Verso sud si estende invece fino alla vecchia statale per Lecce, per la quale è previsto il declassamento.

Tutte le sezioni sono servite dalle due strade principali e definite da due bordi che, da un lato separano i nuovi quartieri dalle aree riservate al territorio agricolo, dall'altro ne costituiscono l'interfaccia. I due bordi sono tra loro differenti per struttura, ruolo urbano e configurazione.

Da un lato l'accesso carrabile al quartiere è garantito da una strada ortogonale alla linea di costa, recupero delle strade esistenti frutto della pregressa progettazione. La strada è costeggiata da filari di alberi di grandi dimensioni e prosegue idealmente nella campagna, sempre affiancata dalle masse alberate, lungo la rete di strade bianche esistenti, costituendo un legame tra aree urbane e entroterra agricolo. Sul lato opposto la sezione urbana densa è costeggiata da un margine più aperto costituito da orti urbani, frutteti e spazi collettivi di più piccole dimensioni. Lungo questo spazio di maggior contatto tra l'agricoltura e gli ambienti residenziali corrono i percorsi della mobilità dolce, pedonali e ciclabili, che proseguono nel territorio agricolo retrostante dando accesso al vasto paesaggio dell'entroterra.

Le "sezioni" di città sono ambienti densi ma fortemente connotati dalla presenza di una rete di spazi aperti: percorsi, piazze e giardini, che rendono l'ambiente urbano permeabile ai flussi pedonali e ciclabili ed al contempo definiscono le qualità spaziali della nuova città.

3.3. Un processo di costruzione flessibile

Possiamo idealmente immaginare ciascuna sezione come un'operazione unitaria di costruzione della città che è accompagnata dalla riqualificazione e messa in opera del corrispondente spazio agricolo a garanzia della conservazione del legame tra mare ed entroterra.

Le differenti sezioni possono essere dunque soggette ad una programmazione che ne valuti la priorità a partire da una serie di considerazioni riguardo la disponibilità dei suoli e le opportunità di sviluppo. Le diverse sezioni non sono attualmente "vuote", la maggior parte di esse si insedia su aree già urbanizzate almeno in parte e dove sono già presenti edifici anche di dimensione rilevante (come la nuova sede della regione o il *crescent* della Maglia 22). Per ciascuna di esse il progetto prevede dunque la possibilità di ricomprendere i manufatti già realizzati in una scena differente caratterizzata da una urbanità più domestica ed ordinaria.

Ciascuna sezione è ulteriormente articolata in parti, aree edificabili più piccole direttamente legate agli spazi pubblici da realizzare e che possono dare luogo a diverse modalità di aggregazione (per lotti più o meno grandi) in funzione delle capacità di realizzazione delle imprese locali. Tutto ciò ha lo scopo di arrivare ad una scansione coerente delle operazioni che compongono il processo di costruzione di queste parti di città nel tempo.

Le sezioni di città possono dare luogo a diversi scenari di densità, in funzione dei diritti edificatori da trasferire, ma anche in funzione delle effettive opportunità di crescita della città. Abbiamo valutato uno spettro di ipotesi che oscilla da un indice fondiario minimo di 0,6 mq/mq ad uno massimo di 1,8 mq/ mq (in grado di riassorbire l'intera previsione di crescita di 750.000 mq) confrontando i differenti esiti che le diverse opzioni di densificazione comportano a partire dalla medesima struttura dello spazio urbano. Abbiamo dunque proposto un assetto che consente, con un ampio margine di lavoro sulle quantità, di ottenere spazi urbani di qualità in questo spettro di possibilità (vedi tav. 2 schemi di densificazione).

3.4. Riorganizzare le quantità

La scelta di mantenere ampie porzioni di territorio agricolo a stretto contatto con la residenza implica la capacità di ripensare la città esistente e i suoi modelli insediativi a partire da una domanda di maggiore densità dei suoli edificabili.

Le necessità di ampi processi di perequazione dei suoli è conseguenza evidente della impraticabilità delle attuali previsioni di realizzazione dei quartieri Maglia 21 e Maglia 22.

Delle dieci sezioni di città che proponiamo, la metà sono progettate su suoli già attualmente edificabili (Maglia 22), per queste si pone il problema della cessione delle aree da recuperare ad uso agricolo a fronte dell'aumento di indice necessario alla realizzazione del progetto su un'area più ridotta. Di questo processo fa parte non solo la cessione dei terreni ma anche il ripristino dell'uso agricolo che deve essere incentivato attraverso una opportuna ristrutturazione dei suoli (eventualmente anche attraverso una nuova parcellizzazione). Per contro un buon numero degli edifici già costruiti o attualmente in corso di progettazione potrebbero facilmente trovare posto all'interno della nuova configurazione urbana proposta.

I diritti edificatori previsti nella Maglia 21 sono invece totalmente ricollocati in aree differenti e più prossime ai quartieri esistenti, per questi il processo di perequazione si configura come un classico scambio di diritti edificatori.

3.5. Il quartiere Japigia nella rete di paesaggio

La riqualificazione del quartiere Japigia e degli spazi aperti che lo caratterizzano è parte integrante della ricostruzione della rete di paesaggio proposta ed il quartiere si inserisce senza grosse frizioni all'interno della nuova struttura urbana. Il quartiere è oggetto di un ripensamento che riguarda innanzitutto le *performances* dello spazio pubblico e che trova un punto di avvio significativo nella riqualificazione delle via Gentile, con una riqualificazione dei fronti costruiti e di via Caldarola con un ridisegno della sezione stradale e degli spazi pubblici che la costeggiano. Allo stesso tempo la previsione del parco pubblico a ridosso del canale Valenzano svolge un ruolo rilevante nella costruzione della qualità del quartiere, così come l' opera di rinaturalizzazione del suolo e riduzione delle superfici asfaltate resa possibile dalla razionalizzazione dei parcheggi esistenti.

4. UN TERRITORIO SOSTENIBILE

Il progetto che presentiamo deve dunque essere inteso come un'immagine d'insieme capace di costruire una chiara prospettiva di lavoro. Non è dunque la rappresentazione di una trasformazione già inavvertita, ma la proposta di alcuni principi operativi.

Il territorio che è oggetto di questa proposta si mostra con forza come un'eccezione rilevante all'interno della costa barese, poiché è l'unico tratto di costa dove è ancora possibile costruire una connessione ambientalmente rilevante tra mare ed entroterra. Tuttavia i processi di costruzione della città da tempo in atto sembrano oggi produrre una sorta di "normalizzazione" di questo tratto di costa, erodendo progressivamente gli spazi disponibili attraverso una serie di interventi: da un lato i grandi progetti interrotti e dall'altro una suburbanizzazione minuta che fa leva sulle capacità individuali di costruzione e urbanizzazione.

Si presenta **oggi l'occasione per un cambio di prospettiva**. Ed è questo cambio di prospettiva che abbiamo provato ad indagare e mettere in forma. Un cambio di prospettiva che ha come principale obiettivo **la costruzione di un territorio sostenibile**, tanto da un punto di vista ambientale che economico e sociale. Ciò significa che i grandi capitoli di intervento che abbiamo proposto devono essere visti sempre in maniera integrata e possono essere discussi all'interno dei processi di progettazione del territorio oggi vigenti, inserendosi senza grandi frizioni all'interno dei provvedimenti legislativi, dei piani di finanziamento e dei programmi europei.

Tuttavia il progetto che presentiamo ha una componente sperimentale che ci preme sottolineare. L'immagine di città che proponiamo vuole mostrare la possibilità di lavorare alla costruzione di ambienti urbani, dotati delle qualità spaziali che associamo tradizionalmente al centro cittadino – legate non solo allo sfruttamento di più elevate

densità edilizie ma anche alla predisposizione di uno spazio pubblico di qualità e di modalità di mobilità "urbane" – e tuttavia costruite in una relazione forte con il sistema ambientale, per il quale proponiamo un modello di sviluppo e gestione innovativo, benché realizzabile già oggi con gli strumenti tecnici e legislativi vigenti.

La città che proponiamo è **una forma territoriale** differente tanto rispetto alla suburbanizzazione minuta in corso, quanto rispetto ai grandi quartieri del secolo scorso. Per comprenderne il senso bisogna osservare questo territorio da una certa distanza e comprenderne il funzionamento alla scala vasta. I nuovi insediamenti si trovano già oggi all'interno di **un sistema urbano di vasta scala, il sistema costiero**, all'interno del quale costituiscono una sezione significativa, una delle sezioni più prossime al centro e tuttavia quella che ancora consente, in parte grazie anche alla sua marginalità attuale, una più forte disponibilità ad essere reinterpretata in termini progettuali. L'**effetto città** che è qui illustrato, dunque, è una proposta che non coincide con nessuna parte di città già esistente ma che ci sembra possa correttamente interpretare il futuro di quest'area in una prospettiva innovativa e tuttavia realistica.