

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

### Premessa e strategia generale

Tra le città italiane offese da una pratica di consumo distratta e vorace del territorio nel secondo dopoguerra, Bari occupa una posizione di rilievo. Alla sregolatezza opportunistica della speculazione edilizia di quegli anni, si è poi sommata la *deregulation* (ideologica, economica, formale) dell'ultimo quarto di secolo XX. Così la città, nelle porzioni di crescita che corrispondono al secondo Novecento, ci è giunta slabbrata, lacunosa ed episodica. Gli anni che seguiranno richiedono un impegno etico e culturale per rispondere a mezzo secolo di consumazione di risorse ambientali, territoriali e paesaggistiche e per rimediarsi attraverso la ricerca di un nuovo ordine urbano che renda nuovamente leggibile il disegno della città.

L'opportunità che l'Amministrazione comunale di Bari persegue con questo concorso è epocale e frutto di una visione lungimirante.

Cucire le parti separate nella costruzione della città di Bari, sarà un compito dei prossimi anni delle forze politiche, amministrative e tecniche espresse dalla comunità dei cittadini. Tra gli obiettivi principali si annovera quello dell'azzeramento della distanza fisica tra le parti che la compongono. Un'operazione che non ha solo lo scopo di riempire i vuoti ma di stabilire nuove relazioni utilizzando ogni strumento a disposizione: infrastrutture più leggere e di ambito locale, spazi liberi utilizzati in modo produttivo senza incentivare consumi distruttivi, edificato consapevole delle responsabilità ambientali e dei cambiamenti sociali intervenuti, aree verdi come soluzione portante della integrazione ecologica dei sistemi umani, materiali per una buona e lunga vita. Queste le linee portanti di un progetto che, nell'intervallo tra il nuovo Polo amministrativo della Regione Puglia e il quartiere S. Anna, planato su uno dei tratti più belli della costa della città, si intende realizzare per riconferire senso agli interventi che lì si sono sommati negli ultimi 20 anni senza una strategia delle qualità a favore di cittadini e utenti.

Le azioni su cui la nostra proposta si basa, assumono come dato di fatto, da attuarsi in tempi brevi, la traslazione della linea ferroviaria Bari-Brindisi nel cosiddetto collo d'oca - il cui cantiere è stato inaugurato in questi giorni - mentre accoglie prudenzialmente la deviazione del tratto della SS 16 tra Bari S.Pasquale e Mola di Bari, come opera probabilmente destinata a trovare applicazione nell'arco dei prossimi decenni.

Possiamo riassumerle indicativamente nelle seguenti cinque prescrizioni:

1. Eliminare la strada costiera, realizzata ottant'anni fa nel modo che oggi possiamo definire il più insensato possibile. Lo spazio compreso tra la costa e la linea di metropolitana leggera di superficie, sarà sistemato come un grande **parco costiero**, dedicato alle attività ludiche e sportive dei baresi e, nei mesi estivi, alla balneazione.
2. Aprire dei varchi di paesaggio naturale tra i volumi sparsi a nordovest dell'insenatura di **San Giorgio**; demolire quelli di più infimo valore architettonico e costruttivo, sostituendoli in loco con schiere che racchiudano quelli restanti in piccoli quartieri verdi e definiscano i brani di parco per mezzo di sponde costruite con dignità e omogeneità di linee.

3. Cercare nell'attuale ibrido città/campagna, le tracce di un ritmo urbano; individuare nel costruito del PRG Quaroni, un passo che possa essere adottato come **matrice geometrica per il nuovo quartiere**. Una matrice in cui riammagliare i lacerti dell'esistente con le nuove edificazioni, avendo cura di esaltare gli elementi paesistici più preziosi come il rapporto strutturale e visivo con il mare e con gli inserti di agricoltura urbana.
4. Elevare a dignità di luogo urbano l'**asse di via Gentile-Japigia**, oggi appena linea funzionale di viabilità carrabile; farlo diventare la spina dorsale del quartiere e segno geometrico di ordine urbano.
5. Definire i **margini urbani** in modo chiaro sia sul fronte del mare che, sul versante opposto, verso le linee di traffico più importanti (il collo d'oca della ferrovia Bari-Brindisi e la nuova SS 16).

## 1. IL SISTEMA DEI PARCHI.

### a. Il Parco costiero ludico-sportivo

Il tratto di parco compreso tra la linea di costa e i nuovi edifici che affiancano l'area del polo regionale (nuovo palazzo del Consiglio e degli uffici degli assessorati della Regione Puglia) e il quartiere di S. Anna, finora isolato nella campagna, può considerarsi come prototipo del nuovo rapporto che si intende istituire tra gli spazi aperti residui della città, in prossimità del lungomare della costa sud, e l'edificato del quartiere Japigia, finora separato fisicamente dal vasto paesaggio in direzione del mare Adriatico e dello skyline della città di Bari.

La distinzione per fasce parallele alla costa presenta in sequenza la battigia, il parco ludico-costiero, la linea di tranvia urbana a raso, la campagna produttiva, il nuovo edificato, l'edificato esistente integrato da interventi puntuali di riammagliatura e i nuovi edifici di rafforzamento del fronte stradale allineati lungo il fronte Nord a via Gentile, guida dell'intero progetto.

Il parco ludico sportivo è il baricentro di questa nuova edificazione, costituendone l'elemento terminale verso il mare con le attrezzature nautiche leggere, in parte removibili, e proiettate verso il mare.

### b. Il parco agricolo.

#### i. Consolidamento del sistema degli orti urbani

Gli orti urbani esistenti non garantiscono la necessaria produttività e redditività dell'attività agricola, ma la loro orditura e il mantenimento degli spazi aperti, salvati dalla speculazione edilizia e dall'abusivismo diffuso, sono stati da guida all'ipotesi progettuale e meritano di vedere consolidato il sistema orticolo destinato ai mercati locali.

Tra i motivi del mancato sviluppo e, a volte, del definitivo abbandono di queste attività, sono da annoverare l'esiguità delle aree destinate a questa agricoltura, l'abbandono dell'attività per ridotto reddito e anche l'aumento della salinità della falda freatica per l'irrigazione. I tre fenomeni possono essere contrastati da azioni congiunte di progettualità di tipo gestionale ed ecologica e attraverso la ridefinizione contrattata delle aree e delle proprietà.

#### ii. Campagna produttiva

L'analisi della condizione attuale del tratto di terreni, a ridosso della costa e della linea ferroviaria nazionale, e le qualità ambientali di quell'area, finora assicurate dalle coltivazioni di un'agricoltura minore orientata al solo mercato locale, hanno suggerito il mantenimento delle aree libere dalle costruzioni come valore guida dell'intero progetto. Le indicazioni rese poi nel progetto sono state suggerite dall'arretramento del limite costruito rispetto alla linea di costa e dal mantenimento della funzione produttiva delle aree così come suggerisce l'attuale condizione. Il patto città-campagna promosso dal PPTR della Regione Puglia trova qui un caso di applicazione teso a disvelare le potenzialità di questo rapporto troppo spesso costruito su forme di ritrosia reciproca e di un'inerte relazione in cui l'unico obiettivo possibile sembra essere la riduzione del danno. Un'agricoltura ad alto reddito capace di valorizzare la condizione ambientale e la prossimità al mare costituisce una forma di investimento produttivo di reddito e di qualità paesaggistiche, oltre che di mantenimento dello spazio libero e di cura affidata agli agricoltori che ne diventano attori e custodi. Filari di vigneto, ordinati secondo l'orientamento prevalente delle partizioni catastali, si susseguono determinando lotti proporzionali alla redditività attesa suddivisi da strade pedonali longitudinali (in direzione delle viabilità perimetrali carrabili per i mezzi necessari alla produzione vinicola) e trasversali (in direzione del mare e del parco costiero attraversando la via della linea della tranvia metropolitana a raso. Piccoli volumi distribuiti nei lotti incentivano la produzione agricola e consentono di realizzare i piccoli servizi necessari.

### **iii. Parco boschivo**

La dislocazione delle volumetrie previste per la maglia 21 secondo le modalità di redistribuzione contemplate nel progetto, lascia spazio alla salvaguardia di quasi un chilometro quadrato di suolo agricolo a sud dell'asse di via Gentile, entro il tracciato della nuova linea ferroviaria Bari-Brindisi.

In questa superficie, attualmente in gran parte olivetata, verrà incentivata la coltivazione arborea intensiva di piante da frutto e non tipiche del bacino mediterraneo che richiedono un basso consumo di acqua, come le decine di varietà di fico, il carrubo, il noce, il leccio, gli agrumi. Questo permetterà di dotare il quartiere e tutta la città di un importante polmone di ossigenazione dell'aria, godendo nel contempo dei benefici della produzione di frutti ad alto valore aggiunto.

## **2. DIRADAMENTO DI SAN GIORGIO**

Le volumetrie attualmente presenti nel tratto di costa tra Pane e Pomodoro e San Giorgio, quelle che in passato sono state legittimamente edificate, saranno oggetto di un riordino che prevede sia la conservazione con la possibilità di ristrutturazione, sia la demolizione con trasferimento dei diritti acquisiti, nella misura di 1:1.

Si verranno così a formare ampie aree libere e naturali alternate a piccoli agglomerati residenziali delimitati da linee di case a schiera. La vegetazione dei giardini privati e degli squarci di verde pubblico, costituirà un elemento di continuità tra il parco ludico sportivo e l'insenatura di San Giorgio. Anche quest'ultima è oggetto di un processo di riordino che include le volumetrie e gli altri manufatti su entrambi i versanti, operato in modo da ridare all'invaso dell'insenatura e della lama, un aspetto più equilibrato tra vegetazione e orografia e all'edificato un aspetto più ordinato e rispettoso del rapporto tra spazio pubblico e spazio privato.

### **3. STRUTTURA URBANA E GEOMETRIA**

La storia della forma urbana di Bari mostra come la città abbia beneficiato per circa un secolo, oltre l'emanazione degli Statuti Muratiani, del ricorso alla regolarità geometrica dell'addizione illuminista, colmando quanto in origine era stato pianificato e utilizzando la stessa matrice geometrica per le espansioni successive. La chiarezza di quell'impianto è stata scalfita, ma non messa in crisi, dalle corpose alterazioni delle tipologie edilizie nel corso del Novecento; né dalla ondata di sopraelevazioni protrattesi fino agli anni Cinquanta, né dalla pratica di demolizione e sostituzione con edifici alti nelle due decadi successive.

Dalla lettura della città è possibile individuarne le parti, le sequenze storiche, le aggregazioni tipologiche. È possibile riconoscere allineamenti per il progetto e perseguire elementi di coerenza tra le parti della città, adottare strategie adeguate alla natura di ciascuna porzione urbana. Così è possibile riconoscere a nordovest del canale Valenzano, residui incompiuti di una periferia ormai storicizzata, di una certa coerenza interna. Qui è facile farsi dettare dal contesto e dalle tracce impresse sul piano urbano, i criteri di intervento e di completamento del tessuto edilizio.

A sudest della cesura fisica costituita dal canale, si estende lungo via Gentile e via Caldarola, il quartiere Japigia. Dalla giacitura dei suoi edifici, è stato possibile desumere una regola geometrica evidente, una matrice di linee ortogonali con un passo di circa 150 metri che è stata attribuita alle aree di nuovo impianto, individuando così una misura che sia in grado di tenere nello stesso spartito armonizzandosi, gli edifici esistenti, gli edifici di ricucitura e i comparti nuovi, ammettendo che alcune forme se ne distinguano come eccezioni puntuali, generate secondo altri criteri. Il caso in cui maggiormente emergono le discordanze è il quartiere Sant'Anna.

Lo studio della disposizione planimetrica degli edifici nella presente proposta, permette di procedere alla sua completa attuazione, attraverso fasi successive che renderanno tuttavia leggibile il disegno complessivo del quartiere e le sue relazioni con il contesto. In particolare, in attesa della realizzazione del nuovo percorso della SS 16, sarà possibile realizzare tutti gli edifici del quartiere Sant'Anna ad eccezione dei corpi commerciali bassi affacciati lungo il futuro viale alberato.

### **4. ASSE GENTILE-JAPIGIA**

La modernità ci ha abituati a considerare la strada come elemento residuale del progetto urbano, definito per assenza di forma e attraverso parametri di sola funzionalità. Vogliamo invece recuperare il senso del progetto "premoderno" degli spazi pubblici urbani, attribuendo anche alle strade, perlomeno a quelle di maggiore importanza nella gerarchia della struttura formale della città, la dignità di spazi conformati secondo procedimenti in positivo: l'edificazione dei volumi si adegua al progetto della strada e non viceversa. Così i piani terra si distinguono dai piani alti, si allineano e si offrono come sponda continua dell'invaso alla scala umana. I piani alti contribuiscono invece a scandire la forma cava del viale alla scala urbana. Le alberature, che sono storicamente l'elemento compositivo principe dello spazio pubblico delle città europee, saranno disposte con lo stesso rigore e la stessa enfasi dovuti alla geometria di un colonnato.

Il nuovo viale potrà essere allestito già nella prima fase di attuazione del piano, a partire dall'attuale svicolo tra la SS 16 e via Gentile, fino all'Istituto Marconi, per poi estendersi – quando sarà disponibile la nuova viabilità statale - fino all'attuale svincolo di San Giorgio dove terminerebbe con una grande rotonda che riceva il viadotto esistente e le corsie di immissione e accolga nel centro un elemento scultoreo di scala monumentale.

Una delle rotonde che ritmano lo sviluppo del viale, includerà nel suo spazio alberato, la chiesetta rurale di Sant'Anna.

La sostituzione della ferrovia Bari Brindisi con la metropolitana leggera di superficie, renderà possibile la demolizione del ponte Garibaldi, cesura visiva ingombrante che non trova più giustificazione. La continuità ideale tra viale Japigia e corso Sonnino, diventerà così reale e l'anello di congiunzione sarà rappresentato dalla piazza compresa tra l'Istituto Marconi e quel che verrà costruito in luogo dell'ex officina Fiat.

## **5. INTERFACCIA CAMPAGNA/EDIFICATO**

Sul fronte costiero l'edificazione definisce una linea spezzata ma omogenea, in cui emergono alcune accentuazioni di forme salienti (la sede della Regione Puglia, il basso edificio per i servizi sportivi che si protende verso il parco costiero, gli edifici curvi di Sant'Anna) o retrocesse come il Sacratio d'Oltremare, attorno al quale la linea spezzata definisce un'ampia area di rispetto.

### **a. Il fronte sul mare**

Disposta in maniera parallela al nuovo viale urbano di via Gentile la gran parte edificata caratterizzante l'intervento in questa parte intermedia tra le riammagliature del tessuto urbano della Japigia originaria e l'Isola che non c'è del mancato quartiere di S. Anna si fa argine al dilagare dell'edificato ordinario della città. L'idea guida è fondare un nuovo modo di abitare connesso al paesaggio e alle attività locali mantenendo inalterate, e anche incrementando, le aeree libere destinate a forme di agricoltura di prossimità che garantiscono la manutenzione dei terreni, la redditività nell'uso e l'aspetto ambientale del verde vegetale il cui costo non ricade interamente sulla collettività.

Gli edifici si pongono come diga all'edificato del quartiere Japigia, avviato in maniera ordinata e poi corrotto nel disegno originario da una sequenza additiva di corpi di fabbrica. L'edilizia prevalentemente residenziale che in seguito è stata realizzata rispondendo solo a parametri quantitativi, ha finito col negare qualità al paesaggio urbano e alla vita dei cittadini.

### **b. Applicazione del patto città/campagna**

Il conflittuale rapporto tra città e campagna risale alla costruzione delle *banlieu* oltre il limite fisico e visibile delle comunità urbane. La nuova consapevolezza ambientale dei cittadini, i sistemi di mobilità dolce sempre più disponibili e le nuove forme di socialità ci consentono di rifuggire gli effetti deleteri della città moderna del Novecento. Un nuovo patto di convivenza non basato sulla rinuncia ma promosso dalle nuove tecnologie e dall'avanzare delle nuove pratiche di vita urbana impone la ricerca di forme dell'abitare i cui presupposti sono la coesistenza delle diverse esigenze degli utenti (semplici abitanti, promotori di attività terziarie, contadini consapevoli e innovativi, occasionali destinatari dei servizi offerti).

### **c. Nodi e Connessioni Trasversali**

L'intero progetto si sviluppa lungo l'asse di via Gentile che forma la sua linea direttrice e ne misura l'estensione, tra la città consolidata e l'approdo del porto di S.Giorgio. La successione delle stringhe di territorio che si susseguono tra il Mare Adriatico e i territori dei comuni interni della Terra di Bari, si sommano in maniera che a prima vista appare impermeabile come una sequenza di funzioni che eravamo abituati a considerare indipendenti e, in taluni casi, nettamente distinte.

La natura artificiale così costruita abbisogna di incentivi per incrementare il senso trasversale della nuova città in formazione. Si rendono quindi necessari interventi di accelerazione e attraversamento per realizzare corridoi destinati al passo veloce o a funzioni passpartout; Attività all'aria aperta per il benessere del corpo (aree per lo sport di Bellavista/Proiezioni verso il mare), attività amministrative a livello locale e regionale unite ai luoghi del consumo e della formazione (Regione Puglia/Città Commerciale/Polivalente scolastico), attività legate alla conservazione della memoria e delle condizioni originarie dei luoghi (Sacratio/Canale Valenzano/Cuneo verde) sono i temi delle connessioni trasversali suggerite dai luoghi stessi e ribaditi dalle scelte progettuali che ne definiscono i nodi d'intersezione con la rete delle viabilità nelle loro declinazioni distinte per categorie e gerarchie: Mobilità pubblica/privata, percorsi rallentati/veloci, mezzi collettivi/privati. Attenuare gli effetti di contrasto acuto tra gli utenti/abitanti con infrastrutture miranti a ribaltare i punti di criticità in occasioni di sereno confronto.

### **ASSETTI INFRASTRUTTURALI. IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ**

Il sistema di mobilità dell'area in esame, come riportato nelle linee guida del concorso, è interessato da importanti trasformazioni in corso di realizzazione: la traslazione a sud del tratto di tangenziale-SS16 con il conseguente futuro declassamento della attuale SS16 fino a Mola di Bari, e la realizzazione del cosiddetto "collo d'oca" che libererà dal traffico ferroviario l'attuale tracciato a ridosso della costa. Pertanto, l'assetto infrastrutturale della proposta è stato definito partendo da tali invarianti strutturali, tenendo comunque conto che tale trasformazione avverrà gradualmente (per la variante della SS 16 è ancora in corso la fase di progettazione preliminare) e che l'assetto definitivo potrà essere raggiunto per step.

L'attuale tracciato ferroviario e Via Gentile sono quindi gli assi portanti rispetto ai quali definire le nuove dinamiche di mobilità lungo tutta la costa sud, a partire dal centro urbano fino a al quartiere di Torre a Mare.

La attuale linea ferroviaria sarà riqualficata realizzando una linea tramviaria con i nuovi binari inseriti a quota del piano di campagna, in modo da eliminare gli attuali ostacoli fisici tra le aree urbane a monte e quelle a valle (rendendo possibile anche la demolizione del ponte Garibaldi) e da porre in continuità il parco ludico e la campagna produttiva. La nuova linea tramviaria consentirà il collegamento tra la Stazione Centrale e quella di Torre a Mare, per una lunghezza complessiva di circa 11 km, prevedendo 12 fermate, di cui 9 ricadenti nell'area di concorso, distribuite lungo il tracciato, dotate di idonee aree a

parcheggio (anche e soprattutto per le bici) e stazioni di bike sharing. La attuale strada litoranea sarà eliminata e, grazie alla nuova linea tramviaria e alle relative fermate di scambio, sarà possibile promuovere una nuova modalità di fruizione della costa, incardinata sui principi della mobilità dolce: sarà realizzato un unico percorso pedonale, dalla rotonda di piazza Diaz fino al porticciolo di S. Giorgio senza soluzione di continuità lungo circa 7 km percorrendo il lungomare monumentale, le spiagge di Pane e Pomodoro e Torre Quetta, i campi di agricoltura costiera, l'area sportiva, le ville riconquistate al mercato della ricettività o tornate a diventare prime case, fino al porticciolo e al camping che termina la lunga passeggiata.

La nuova Via Gentile è stata ripensata come asse portante di un nuovo collegamento urbano che metterà in diretta comunicazione tutto il sistema viario prospiciente l'attuale lungomare monumentale con il quartiere Japigia e con tutto il tratto di costa sud fino a Torre a Mare. E perché gli possa essere affidato tale ruolo è necessario definire adeguatamente i nodi di collegamento e la conformazione dell'asse viario.

Il collegamento tra l'attuale lungomare (e gli assi viari ad esso correlati) e il quartiere Japigia è assicurato mediante la realizzazione di una nuova rotatoria ubicata in corrispondenza di Via Caduti del 28 luglio 1943. Dalla rotatoria, grazie alla sostituzione della linea ferroviaria con quella tramviaria, si potrà accedere direttamente a Viale Magna Grecia (via principale di collegamento con gli altri quartieri cittadini) e a Viale Japigia in corrispondenza dell'intersezione con Via delle Medaglie d'Oro. In questo punto è stata prevista la realizzazione di un'altra rotatoria che, oltre a regimentare il flusso proveniente dal nuovo collegamento con l'attuale lungomare, costituirà il raccordo tra la nuova conformazione definita per Via Gentile e l'attuale configurazione di Viale Japigia.

Il nuovo viale potrà quindi essere allestito già nella prima fase di attuazione del piano, a partire proprio da tale nodo di collegamento e fino all'attuale svicolo tra la SS 16 e via Gentile, per poi estendersi – quando sarà disponibile la nuova viabilità statale - fino all'attuale svicolo di San Giorgio dove terminerebbe con una grande rotatoria. Tale nuovo nodo di collegamento assolverà ad un duplice ruolo: da un lato consentirà l'accesso diretto al nuovo quartiere di Sant'Anna, ad oggi servito da una viabilità decisamente inefficiente (anche sotto il profilo della sicurezza) e alle riqualificate aree di San Giorgio, dall'altro risolverà l'attuale complessità (e pericolosità) dell'attuale svicolo di San Giorgio, liberando la attuale viabilità che corre al disotto della SS16, oggi interessata da frequenti inondazioni, e creando una occasione di riqualificazione e rinaturalizzazione.

L'intero asse compreso tra i suddetti nodi di collegamento, lungo 4,7 km, sarà configurato in tre tratti dalla sezione via via crescente. Dai circa 18 metri di larghezza (distanza minima tra gli edifici prospicienti) di viale Japigia, si passa ad un calibro di circa 36 metri che riguarda l'intera attuale via Gentile fino ai 46 metri del tratto corrispondente all'attuale SS 16. La sezione dell'asse avrà al centro una doppia corsia dedicata al trasporto urbano pubblico, affiancata da corsie per il traffico veicolare privato - con e senza parcheggio a margine - e da piste ciclabili e marciapiedi. Laddove la larghezza ridotta non permette di separare i veicoli pubblici da quelli privati, le corsie confluiranno in due linee di traffico comuni, salvaguardando tuttavia, le fasce pedonali e ciclabili e il doppio filare di alberi.

Le intersezioni con gli assi trasversali sono state risolte con rotatorie con diametro pari a circa 40 m, in corrispondenza delle quali il passaggio in attraversamento delle corsie riservate ai mezzi pubblici sarà gestito attraverso un sistema semaforico a sensore.

La configurazione del nuovo edificato previsto lungo la riqualificata via Gentile consente di ospitare, oltre alle indispensabili aree di sosta da porre a servizio degli uffici regionali e dell'area sport, aree a parcheggio diffuse lungo l'intero sviluppo dell'asse viario, che potranno essere utilizzate sia per fruire dei nuovi servizi che per accedere ai vari tratti di costa, in aggiunta ai parcheggi di scambio ubicati alle fermate della nuova linea tramviaria. Numerose sono infatti le strade di penetrazione che da Via Gentile conducono verso la costa per raggiungere i parcheggi di scambio e per consentire il carico-scarico dei prodotti e materiali delle attività agricole e di servizio. Il traffico veicolare sarà comunque regimentato mediante la organizzazione di zone 30, in modo da far convivere in piena sicurezza traffico veicolare e ciclo-pedonale.

Il sistema di mobilità dolce pensato per il tratto costiero è stato poi opportunamente collegato alle aree a monte del quartiere Japigia, affiancando i percorsi ciclo-pedonali alle sedi stradali se già esistenti ed integrandoli, in modo sicuro, in quelle di futura realizzazione e/o oggetto di adeguamento.

Si è infine intervenuto su Via Caldarola che, grazie alla traslazione a sud della tangenziale-SS16 e al relativo nuovo svincolo, sarà la via preferenziale di accesso al quartiere Japigia e a tutta la città per i veicoli provenienti da Sud. Via Caldarola assumerà, quindi, il ruolo di asse di penetrazione e, al fine di regimentare opportunamente le intersezioni con gli assi trasversali, è stato previsto l'inserimento di nuove rotatorie, una delle quali in sostituzione dell'attuale cavalcavia, non più necessario a seguito del declassamento della SS16. Particolare attenzione è stata poi posta alla necessità di garantirne l'attraversamento in piena sicurezza e, quindi, in corrispondenza dell'area del cosiddetto Polivalente (dove sorgono numerose scuole ed il palazzetto dello sport), è stato definito un attraversamento ciclopedonale sopraelevato. Infine, in corrispondenza dell'intersezione tra Via Caldarola e Viale Magna Grecia è stato previsto l'inserimento di una nuova stazione "Park&Ride", in sostituzione della attuale stazione di "Pane e Pomodoro".

## **CONSIDERAZIONI SULLA GEOLOGIA DEL SITO**

La demolizione della strada litoranea prevista dall'idea progettuale ha la finalità di rinaturalizzare la costa, rimuovendo i materiali di origine antropica che hanno colmato molte piccole insenature e rettificato il profilo. Basti ricordare che in corrispondenza dell'attuale spiaggia di Pane e Pomodoro vi era lo sbocco di Lama Fitta, con il porto di San Leonardo e lo storico Lido Marzulli. L'intervento riporterà alla luce l'originario disegno della costa e consentirà di esaltare il collegamento delle aree agricole al margine della città producendo effetti positivi sul fenomeno dell'erosione costiera, oggi particolarmente accentuata. Riportare alla luce piccole insenature, favorirà anche il ripascimento naturale e la formazione di calette sabbiose come risulta da un recente studio scientifico approvato dalla giunta comunale al fine di verificare la fattibilità di interventi mirati al migliorare la fruizione della spiaggia di Torre Quetta.



L'andamento altimetrico trasversale dell'area oggetto del concorso è condizionato dalla presenza di un "orlo di terrazzo marino" tra la città consolidata e il canale Valenzano arretrato di circa 700 mt dall'attuale linea di costa fino a raggiungere la costa della località nota col nome "Il Trullo". Ciò comporta che, a parità di distanza dalla costa, procedendo verso sud-est, le quote del suolo risultano più elevate. Una caratteristica, questa saliente, della geomorfologia dell'intera area segnata dalle "lame", forme carsiche epigee che solcano il territorio con andamento trasversale alla costa. Le lame hanno sempre svolto un'importante funzione idraulica di drenaggio dei bacini idrografici estesi a ovest fino ai rilievi murgiani e di recapito a mare delle acque piovane. Nei primi decenni del secolo scorso, a seguito di alcuni disastrosi allagamenti della Città di Bari, sono stati avviati importanti lavori di regimentazione che continuano ancora oggi. Nell'area in esame il cosiddetto "Canalone" Valenzano raccoglie le acque piovane di diversi impluvi naturali, impedendo che si riversino in Città. All'estremità sud orientale dell'area di concorso assumono un ruolo importante le lame Sant'Anna, Cutizza e San Giorgio che però rappresentano un significativo fattore di rischio per l'area orientale di questa parte di città. Il Comune di Bari ha previsto, al fine di ridurre questi rischi, la realizzazione di una vasca di laminazione delle portate delle lame Sant'Anna e Cutizza per rallentare il deflusso verso mare nella lama San Giorgio. In previsione della realizzazione di questa opera di mitigazione, il progetto urbanistico può prevedere oltre al completamento del disegno del quartiere Sant'Anna e il suo ampliamento, la riqualificazione paesaggistica del tratto terminale della Lama San Giorgio.

Le caratteristiche idrogeomorfologiche del Canalone Valenzano e della Lama San Giorgio, hanno una rilevante funzione idrologica e caratterizzano fortemente la morfologia costiera, ponendosi come "corridoi trasversali" di collegamento tra i "sistemi ecologici" diversi tra loro, le parti più densamente costruite insieme alle aree agricole e le parti della costa. Il progetto esalta la valenza ecologica del sistema delle lame con la demolizione della strada litoranea e il leggero spostamento della ferrovia declassata a tranvia urbana.

La funzione idrologica, assunta con il nuovo assetto è convogliare le acque del territorio interno verso mare per il tramite di un flusso di acque, quella paesaggistica è ricongiungere le porzioni di città alla costa realizzando un filtro ecologico formato da vaste aree vegetali.

Il progetto delle aree verdi contribuisce in modo determinante alla sostenibilità ambientale complessiva, contrastando il consumo e il degrado di suolo. Particolare attenzione è stata prestata all'area umida scelta da alcuni uccelli migratori (*cavaliere d'italia, pavoncella, garzetta, cormorano*) alla confluenza a mare del Canale Valenzano intorno a una "sorgente continentale" esistente. La valorizzazione di questo "ecosistema" è parte integrante della proposta progettuale, insieme alla rinaturalizzazione degli argini e delle aree golenali dell'intero canale.

La porzione di territorio compresa tra il Canale Valenzano, il quartiere Sant'Anna, via Gentile e il litorale marino, contiene la maggior parte della superficie in origine agricola. Qui si può osservare il passaggio tra il contesto urbano costiero e la campagna. Il progetto prevede percorsi ciclo-pedonali per connettere queste aree con la città consolidata e periurbana e l'impianto di piccoli vigneti per attivare pratiche virtuose in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica in continuità gli orti urbani di via

Zuccaro e la bella esperienza dell'orto sociale urbano di via Gentile (area caratterizzata in passato da numerosi pozzi detti *sciacquati*) gestito dalle associazioni Ortocircuito, Masseria dei Monelli e Solidaria.

Un adeguato approvvigionamento idrico di supporto all'attività agricola prevista è indispensabile. Ciò avverrà recuperando le acque meteoriche dalle superfici corrivanti presenti a ridosso delle aree verdi e, in particolare, quelle piovane raccolte dai balconi e dalle strade che, dopo opportuno trattamento e canalizzate, potranno destinarsi alle attività agricole. L'accumulo sarà realizzato recuperando i vecchi pozzi presenti (compresi gli *sciacquati*) e costruendo piccoli invasi impermeabilizzati nelle zone leggermente depresse. La canalizzazione delle acque sarà agevolata da percorsi che connettano via Gentile alla costa. Lo stesso quartiere Sant'Anna potrà diventare un bacino di raccolta di acque piovane, per effetto della sua quota mediamente più alta di quella della zona agricola circostante.

Le acque raccolte dai terrazzi degli edifici di nuova realizzazione saranno accumulate per essere riutilizzate attraverso impianti duali interni agli edifici e l'intero afflusso dalle superfici impermeabili potrà essere distribuito sia per le esigenze "civili" che per quelle "agricole". Si elimineranno in questo modo gli approvvigionamenti dalla falda sotterranea che sarà preservata consentendo la naturale ricarica vantaggiosa al fine della ripresa delle sorgenti costiere.

## **RELAZIONE SULLA SOSTENIBILITÀ DELL'INSEDIAMENTO**

In quanto alla sostenibilità dell'insediamento la presente proposta è incentrata su:

✓ **S1) il contenimento del consumo di suolo per circa mq 903.000 complessivi:**

S1.1) il fatto preminente in tal senso è che l'area della maglia 21, di circa 900.000 mq, per mq 880.000 è previsto che venga mantenuta agricola con destinazione finale a "bosco urbano produttivo"; vengono riacquisiti, quindi, alla funzione agricola, rispetto a quanto previsto dal piano particolareggiato approvato, circa mq 643.000 di suolo non edificato e non edificabile (secondo il PP erano destinati a verde circa mq 237.000);

S1.2) altro importante contributo, scaturisce dalla scelta di tenere le aree di "Punta Perotti" e di "Torre Carnosa" prive di edificazione, con conseguente atterraggio del 70% delle volumetrie di Prg vigente in esse previste (mc 1.000.000 circa), nelle aree a ridosso del Sacratio, della nuova sede della Regione e di via Gentile nei pressi del campo sportivo Bellavista, (la restante parte della volumetria di cui si è detto, e cioè il 30% si è previsto venga atterrata sul margine della maglia 21 in prossimità della grande struttura di servizio a scala metropolitana (es. palazzo di giustizia) prevista nella presente proposta.

S1.3) altresì l'ipotesi progettuale e di rigenerazione urbana e ricucitura prevista per le volumetrie poste sulla costa entro i trecento metri dal mare a ridosso di S.Anna permette di recuperare una quantità notevole di aree libere per circa mq 230.000 che quindi contribuiscono in modo significativo alla estensione del parco costiero (mq 230.000/su mq 1.000.000 complessivi); il recupero di ulteriori aree deriva dalla dismissione dell'attuale sede della Tangenziale nel tratto compreso fra lo svincolo di via Caldarola e quello di via Gentile, stimabile in circa 30.000 mq;

✓ **S2) la preservazione ed il miglioramento delle condizioni ambientali:**

S2.1) eliminazione dell'attuale sede della linea ferroviaria FS per convertirla e trasformarla in un tracciato per tranvia urbana a raso altamente compatibile ed integrabile con il parco costiero;

S2.2) eliminazione dell'attuale strada litoranea che collega la città con San Giorgio;

S2.3) preservazione e riqualificazione delle aree libere ad oggi in parte ancora coltivate (vigneti + orti), in affaccio sulla costa

S2.4) inoltre da quanto già riportato nei punti S1.1) e S1.3);

✓ **S2.a)** *reale utilizzo delle aree dismesse o già urbanizzate per le nuove edificazioni, i completamenti e le densificazioni* come già esplicitato nel punto S1.2);

✓ **S2.b)** *e sulla promozione ed in generale il riuso di strutture e infrastrutture esistenti* con le seguenti specificità:

S2.b.1) innanzitutto la pedonalizzazione del tratto urbano del lungomare storico della città consolidata inserito a pieno titolo nel Parco Costiero come parte urbana dello stesso;

S2.b.2) potenziamento delle strutture sportive esistenti con innesti di nuove volumetrie (modeste quantità) assieme alle attrezzature all'aperto che possano permettere il loro ammodernamento e soprattutto creare un mix funzionale utile alla loro sostenibilità economica;

S2.b.3) nella **campagna produttiva**, sia nelle aree degli orti e dei vigneti verso la costa, sia nelle aree del **parco boschivo** ricavato in sostituzione della Maglia 21, è previsto il recupero e la rifunzionalizzazione di tutte le preesistenti strutture di raccolta e stoccaggio delle acque meteoriche; vedasi relazione illustrativa "Campagna Produttiva" e "Recupero delle acque meteoriche".

✓ **S3)** *la adeguatezza e la presenza del mix funzionale:*

S3.1) sono state previste una serie di strutture di servizi collettivi a diversa scala, a partire da quella metropolitana, (es. palazzo di giustizia posto al termine di via Caldarola), passando attraverso la scala urbana (con attrezzature poste strategicamente in punti in cui possono miscelarsi con la funzione abitativa e non solo) tipo alberghi, e sale convegni, fino alla scala di quartiere come le scuole; comunque tutte unitamente alle residenze, agli uffici ed alle attività commerciali di vicinato, sviluppano un mix di funzioni ulteriormente arricchito dalla "campagna produttiva" ad esse strutturalmente connessa. pubblico/privato;

✓ **S4)** *il miglioramento delle condizioni di accessibilità ai servizi, al trasporto pubblico ed alle infrastrutture:*

S4.1) sui tram elettrici di superficie su rotaie (**tranvia urbana a raso**) che come già riportato nel punto b1) potranno, senza inquinare, correre lungo la costa approssimativamente sul tracciato dell'attuale ferrovia, ed essere quindi la spina portante della rete dei collegamenti (ecosostenibili), fra il parco e la città e fra le diverse parti di città incluse le attrezzature metropolitane come la nuova sede della Regione Puglia e la stazione centrale, ne beneficeranno anche i poli estremi, come il quartiere di S. Anna, e San Giorgio.

S4.2) le aree prossime alle fermate di cui al punto precedente, attrezzate e predisposte per ospitare auto e bici, in modo naturalistico, visto che sono collocate all'interno del **parco ludico-costiero**, e saranno normalmente collegate alla rete di mobilità dolce e a strade e percorsi carrabili di quartiere;

S4.3) va messo l'accento anche naturalmente sulla fitta rete di mobilità dolce che permea il quartiere tutto in modo trasversale e longitudinale, affiancando i percorsi ciclo-pedonali alle sedi stradali già esistenti ed integrandoli, in modo sicuro, in quelle di futura realizzazione e/o oggetto di adeguamento; il Parco ludico-costiero nello specifico, potrà essere percorso, in modalità (mobilità) dolce, offrendone una fruizione visiva del tutto nuova muovendosi cioè a piedi o in bici, in un ambito caratterizzato dal verde produttivo; i percorsi saranno prevalentemente posti in modo trasversale al mare, utilizzando i tracciati e i confini catastali fra appezzamenti disposti tutti storicamente sull'asse NNE-SSO, ed in parte minore trasversalmente ad esso.

S4.4) funzionalmente quindi, si potrà contare su di una rete di mobilità dolce che, strutturata nel modo su esplicitato, potrà, senza ombra di dubbio, indurre gli abitanti a ridurre l'uso dell'auto oltre che ovviamente all'interno del sistema parco, sia muovendosi fra i singoli quartieri ed al loro interno, sia dovendo raggiungere il centro città da una parte e l'insediamento di Torre a Mare dall'altra.

✓ **S5) la promozione e l'integrazione con il contesto urbano, ambientale e paesaggistico:**

S5.1) l'integrazione dell'impianto morfologico con il contesto urbano, ambientale e paesaggistico, è frutto di una attenta analisi, che ha portato ad un duplice effetto progettuale: adeguamento ai caratteri morfologici esistenti nelle aree urbane consolidate mentre, per le aree in formazione e trasformazione, astrazione di un criterio geometrico e di misura per l'edilizia di nuovo impianto, adeguato a quanto riscontrabile nella periferia consolidata.

Per quanto riguarda l'integrazione del progetto con le caratteristiche fisiche e orografiche del sito, si è voluto esaltare il segno di maggiore effetto paesaggistico presente nell'area: la linea di costa liberata dalla strada litoranea e riacquisita allo spazio naturale liberamente godibile dalla cittadinanza. Per un tratto cospicuo (circa 4 chilometri) la fascia costiera viene liberata dalle volumetrie private che non siano a servizio della fruizione del parco e della balneazione.

Il canale Valenzano e la lama San Giorgio, rappresentano per l'area di progetto, gli altri elementi orografici e fisici emergenti. Il primo costituisce un elemento di limite della periferia storica che nella riqualificazione prevista, diventerà una linea di relazione tra le due sponde, avvicinando idealmente i quartieri di espansione nati nell'ultimo quarto del Novecento, alla città storicizzata.

La lama San Giorgio sarà invece liberata dai manufatti che la invadono nel suo tratto terminale in prossimità dell'insenatura e rinaturalizzata per il suo sviluppo a monte, includendo l'area sterrata attualmente presente al di sotto dei viadotti ferroviario e carrabile la cui viabilità verrà declassata secondo i programmi già intrapresi dalle Amministrazioni pubbliche.

S5.2) l'uso delle tipologie edilizie progettate e previste risultano perfettamente integrate con il contesto urbano, ambientale e paesaggistico. Si è infatti pensato di utilizzare prevalentemente tipologie in linea multipiano, la cui disposizione al suolo alluda alla forma chiusa a corte dell'isolato, sia pure in dimensioni maggiori dell'isolato tradizionale della città ottocentesca, adeguate alle dimensioni della città moderna e contemporanea.

S5.3) anche l'utilizzo di essenze vegetazionali autoctone e comunque produttive risultano perfettamente integrate con il contesto urbano, ambientale e paesaggistico. Il nuovo viale sarà piantumato di lecci, come nella tradizione delle città mediterranee; il bosco urbano

previsto in luogo di gran parte della maglia 21, integrerà gli ulivi esistenti, con fichi, agrumi, noci, carrubi e lecci.

S5.4) l'inserimento e la valorizzazione nel progetto di elementi identitari e di valore ambientale già presenti, è stato oggetto di grande attenzione nella proposta progettuale al fine di tutelarli e di incrementarne la presenza e il valore nell'ambiente urbano. A quanto già espresso nei tre punti precedenti, si vuole a questo proposito aggiungere l'isolamento della chiesetta rurale di Sant'Anna e la sua valorizzazione mediante il riambientamento nell'ambito di una rotonda stradale alberata.

✓ **S6)** *il miglioramento del comfort funzionale dello spazio urbano;*

S6.1) in quanto al confort, alla accessibilità, ed alla sicurezza dello spazio urbano e dei percorsi pedonali, ciclabili (protezione e schermatura) si è inteso, vista la scala dell'intervento, di non soffermarsi graficamente su soluzioni di dettaglio, nella consapevolezza che comunque in fase di progettazione si dovranno necessariamente prevedere sistemi avanzati e modalità che assicurino design, sicurezza, e percorribilità all'area tutta.

S6.2) nelle viste che illustrano gli edifici proposti risulta evidente come le proporzioni tra i fronti e le strade è frutto di una visione dell'ambito urbano architettonicamente al passo con i tempi, con una impronta di ecosostenibilità accentuata ed inclusiva di un sistema verde (pergolati) in grado di gestire l'ombreggiamento dei percorsi ed anche in linea con la richiesta del bando in termini di previsioni del numero di piani: si è ideato un modo per avere l'altezza dei fronti mediata rispetto alla strada grazie alla presenza di un piano terra in cui trovano posto attività commerciali-terziarie svincolati dai piani superiori, nel contempo in grado di adattarsi ai salti di quota, e provvedere ad una forte caratterizzazione grazie al verde;

S6.3) le aree monofunzionali destinate a parcheggio sono state ridotte e soprattutto sono state strategicamente inserite in aree dove il mix funzionale risulta fortemente attivato, in modo da farle funzionare a servizio di più attività e quindi per un tempo a rotazione scandito dalla necessità degli utenti.

✓ **S7)** *l'aver garantito un adeguato comfort acustico, nel contesto urbano oggetto dell'intervento e nel suo intorno attraverso:*

S7.1) la presenza di alberi esistenti e di nuovo impianto, unitamente a piante ed arbusti, sarà sicuramente il modo più neutrale per schermare le fonti (strade ai vari livelli) e quindi abbattere notevolmente i rumori; le ulteriori modalità e gli ulteriori sistemi saranno oltre che frutto di applicazione normativa, anche di studi ed approfondimenti consoni ai vari livelli di progettazione successivi a questo assimilabile ad un masterplan.

✓ **S8)** *la promozione della mobilità sostenibile e/o dolce;*

S8.1) in riferimento a ciò vedasi il "Book grafico" con il dettaglio della rete ciclo pedonale;

S8.2) è possibile inoltre riferirsi ai punti precedentemente trattati Sd3) e Sd4).

✓ **S9)** *il conseguimento della riduzione dei consumi idrici;*

S9.1) vedasi il punto e) Recupero delle acque meteoriche.

✓ **S10)** *la qualificazione e riqualificazione energetica dello spazio urbano;*

S10.1) per la qualificazione e riqualificazione energetica dello spazio urbano si è previsto di adottare criteri progettuali che consentiranno l'efficientamento energetico delle reti e delle infrastrutture pubbliche sia elettriche che idriche come è possibile verificare negli elaborati tutti ed in particolare nei focus della relazione, sulla mobilità e sul recupero delle acque meteoriche.

S10.2) per la riduzione del fabbisogno di energia primaria per il riscaldamento e il raffrescamento degli edifici si è puntato sulla presenza dei tetti giardino e del verde pensile, dei sistemi di ombreggiamento delle facciate, sui pergolati verdi, oltre che sulla predominanza del colore bianco sulle facciate e per le pavimentazioni esterne, anche carrabili.

✓ **S11)** *l'incremento al ricorso a fonti rinnovabili;*

S11.1) Con il Progetto PAN (Puglia Active Network), Enel ha realizzato il sistema di distribuzione di una moderna rete di comunicazione wireless sempre attiva dando un esempio di come sia possibile fare in modo che il sistema trasporti assieme all'elettricità anche informazioni e dati. È prevista l'estensione di detto sistema e quindi gestione dinamica e in tempo reale per tutti gli utenti sia abitanti dei nuovi insediamenti sia abitanti di quelli già esistenti. In quanto alla produzione "leggera" di energia si è previsto di far sicuramente ampiamente ricorso ad impianti quali ad esempio il fotovoltaico di piccola taglia, il solare termico, il mini eolico o la geotermia a bassa entalpia, tutti sistemi in grado di offrire al cliente residenziale l'opportunità di auto produrre e auto consumare energia rinnovabile direttamente in loco in modo pulito e rispettoso dell'ambiente.

✓ **S12)** *l'utilizzo di materiali a ridotto impatto ambientale;*

S12.1) tutti i materiali lapidei che risulteranno dagli scavi, dalle movimentazioni, ecc. saranno normalmente reimpiegati nel realizzare muri a secco, e soprattutto, se frantumati, pavimentazioni esterne drenanti, zavorramento di tetti piani, vespai, ecc., mentre il terreno agrario sarà logicamente riutilizzato per gli usi consoni;

✓ **S13)** *il miglioramento del microclima urbano;*

S13.1) vedasi il punto S10.2

✓ **S14)** *la facilitazione e la corretta gestione dei rifiuti*

S14.1) si farà sicuramente ricorso a sistemi evoluti di corretta gestione dei rifiuti, mentre per quanto concerne l'installazione di un sistema di trasporto pneumatico dei rifiuti che teoricamente potrebbe riguardare sia le zone urbane da edificare, sia le aree già edificate. In realtà considerato che per motivi tecnici non risulta affatto economicamente conveniente installare impianti di questo tipo nel secondo caso su detto mentre invece lo è notevolmente nel primo caso, si provvederà ad inserire la raccolta pneumatica dei rifiuti già in fase di progettazione.

## **IL PERCORSO PARTECIPATIVO**

L'argomento sarà trattato stilando delle linee guida per orientare il processo partecipativo anche se sembra prematuro, l'importante è sin da ora, definire l'obiettivo a cui deve portare il percorso. Pertanto, così come avviene in Emilia Romagna si individueranno le seguenti linee guida suddivise nei seguenti capitoli,

1. attivazione del percorso; 2. condivisione del percorso; 3. tavolo di negoziazione; 4. comitato di pilotaggio; 5. svolgimento del processo; 6. chiusura del processo; 7. comunicazione del processo

Tale schema però potrebbe accusare una o più smagliature in quanto, come già accennato nei riferimenti metodologici, ogni caso e quindi le persone coinvolte, sono diverse, ragione questa per cui saranno sicuramente necessari alcuni approfondimenti anche relativi a casi che potranno costituire "buone pratiche".

FASI	TEMPISTICA	OPERE
Fase A	Immediatamente avviabile	Completamento Japigia storico e Japigia Quaroni
	Immediatamente avviabile	Trasferimento volumetrie di Punta Perotti e Torre Carnosa
	Immediatamente avviabile	Parco Costiero: pedonalizzazione del lungomare storico (parte urbana)
	Immediatamente avviabile	Parco Costiero: opere a mare a valle della strada litoranea
	Immediatamente avviabile	Parco Agricolo e miglioramento asse sportivo esistente
	Immediatamente avviabile	Realizzazione dell'asse di via Gentile fino all'innesto con la SS16
Fase B	Avviabile in seguito alla Operatività della vasca di laminazione	Volumetrie a completamento quartiere S. Anna nella zona a valle della SS16
Fase C	Avviabile in seguito alla Dismissione Linea Ferroviaria esistente e contestualmente demolizione della strada litoranea esistente	Completamento Parco Costiero
		Realizzazione delle opere di viabilità e mobilità dolce trasversali Recupero ed annessione al parco delle aree del sistema "Quartierino San Giorgio"
Fase D	Avviabile in seguito all'operatività del nuovo tracciato della SS16 e demolizione del tratto attualmente esistente fra via Caldarola e via Gentile	Realizzazione e completamento delle opere di viabilità e mobilità dolce
		Completamento dell'asse di via Gentile
		Volumetrie a completamento quartiere S. Anna nella zona a monte della ex SS16 (asse via Gentile) e contestuale realizzazione del bosco urbano produttivo
		Volumetrie del terziario a ridosso dell'area della struttura a livello Metropolitano
		Completamento delle opere di viabilità e mobilità dolce trasversali
	Realizzazione della struttura a livello metropolitano	