

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1. Masterplan

1.1. Genius loci. Dove se non a Japigia?

Il quartiere di Japigia, edificato dalla metà del secolo scorso a sud-est di Bari, prende il nome da Viale Japigia, il principale asse viario del suo primo nucleo abitativo. A sua volta, la strada è intitolata all'antica denominazione dell'area corrispondente a quasi tutta la Puglia attuale, che dal II millennio avanti Cristo fu abitata dalla popolazione degli Iapigi.

Dove allora, se non a Japigia, luogo il cui nome ci ricorda di una storia millenaria, si deve e si può ripartire dal luogo, dalle sue caratteristiche geomorfologiche, dalle tradizioni e dall'economia locali, dall'identità del territorio, dal suo genius loci?

1.2. Idea di base. Cosa c'è dietro il mare.

La porzione di territorio inclusa nel perimetro di progetto si presenta come una vasta area composta da tessuti urbani eterogenei, con diverso grado di consolidamento e tipologie edilizie differenti, situati tra la campagna barese e il mare, che si sono sviluppati principalmente lungo assi di percorrenza longitudinali: le maggiori arterie stradali (Via Japigia, Via Caldarola, Via Gentile) e la ferrovia adriatica.

La geomorfologia e il sistema idrologico del territorio ci mostrano però che, a differenza della direzionalità della maggior parte delle infrastrutture presenti, l'orientamento "naturale" del luogo, dato dal caratteristico sistema delle lame e dal digradare del paesaggio rurale verso il mare, è quella trasversale ad essa.

Di queste caratteristiche si è tenuto conto al fine di individuare la migliore strategia per valorizzare il territorio e combinare l'ambiente naturale con quello urbanizzato in un progetto sensibile che abbraccia la pianificazione urbana, paesaggistica e architettonica.

Il progetto si basa anche su un'attenta analisi a livello territoriale, nel quale si riconosce una struttura di paesi e periferie satelliti che gravitano attorno alla città di Bari. In queste come nel quartiere Japigia, possono essere individuate future centralità che, pur rimanendo in un rapporto di interdipendenza reciproca, dovrebbero acquisire una propria autonomia. Anche le strategie ambientali ed energetiche rispondono ad una visione che va al di là del confine dell'area di progetto e del Comune di Bari, fino a riconoscere un sistema di reti e relazioni complesso.

L'idea principale del masterplan nasce dall'intenzione restituire profondità territoriale ai paesaggi costieri, di sostenere la direzione naturale, ad oggi negata, del territorio, la valenza ecologica e culturale della connessione tra campagna, città e mare e il sistema della lame, non solo ai fini della protezione delle falde e degli ecosistemi acquatici ma anche in chiave identitaria, come siti storici di grande rilevanza e ambienti naturalistici di pregio.

In linea con gli indirizzi del DPP, il masterplan propone la riorganizzazione del territorio comunale intorno alla rete ecologica ed alla rete della mobilità sostenibile da essa ospitata

e fa propria la necessità di valorizzare l'unica fascia costiera ancora libera come risorsa ambientale ai livelli di quartiere, urbano ed extra-urbano.

Il progetto per la costa sud-est di Bari prevede una serie di elementi paesaggistici diversi: i corridoi verdi delle lame, il parco costiero, il paesaggio rurale, il parco dell'acqua e dell'energia, il parco lineare di mitigazione ambientale dei nuovi tracciati ferroviario e stradale. Il tutto è interconnesso in un unico sistema ecologico e di gestione sostenibile delle risorse idriche.

Nella progettazione delle aree verdi e delle zone di espansione si è cercato di preservare, integrandoli in un disegno unitario, le tracce esistenti del paesaggio rurale, quali sentieri e costruzioni agricole, i frutteti, i campi alberati e coltivati, le masserie.

2. Struttura paesaggistica e urbana del masterplan

2.1. Corridoi ecologici delle lame e paesaggio rurale

Il sistema delle lame a sud di Bari costituisce un reticolo fluviale attualmente attivo ed è formato da 5 alvei: la lama terminante con il tratto rettificato del cosiddetto canale Valenzano, le lame San Marco, S. Anna e Cutizza ed infine la lama san Giorgio. Il masterplan intende mettere a sistema i suddetti corsi, frammenti della rete ecologica, in un vero e proprio "parco delle lame". Si intende rivolgere le azioni di tutela e valorizzazione non alla loro singolarità ma al sistema ecologico e paesaggistico che esse rappresentano: un parco delle lame a sud di Bari fino a, auspicabilmente, un parco regionale delle lame.

Le ragioni che stanno a base dell'idea sono, oltre che di protezione ambientale, quelle di un'elevata fruibilità e consapevolezza da parte della collettività e del riconoscimento delle caratteristiche peculiari geomorfologiche come valori d'identità regionale. Se la collettività si appropria di un valore, allora sarà più facile preservarlo.

Il masterplan prevede, oltre al reticolo idrologico esistente, un ulteriore cuneo verde centrale in corrispondenza dell'area sportiva nel parco costiero, ad integrare il sistema di corridoi ecologici, assi portanti per la ristrutturazione urbanistica dell'area e la penetrazione sostenibile dall'entroterra alla costa. Essi giungono attraverso la città fino al mare portando con se' vita e biodiversità e venendo a costituire connessioni trasversali eccezionali, naturalmente date dalla geomorfologia dell'area.

Il masterplan affida alle lame anche la funzione di ospitare percorsi ciclo-pedonali e spazi dedicati ad attività collettive: orti urbani e sociali in prossimità dei centri abitati, il gioco e lo svago. Quali assi di mobilità sostenibile e diretta dalla costa alla campagna e viceversa, le lame si profilano anche come assi strategici di conoscenza del territorio barese con una elevata vocazione turistica.

Il parco delle lame diventa a Japigia lo strumento primario di tutela del patrimonio culturale. Tutelando, infatti, l'originario assetto idrogeomorfologico del territorio si tutela al tempo stesso la storia dei luoghi; rendendo fruibili e percorribili le lame si rende accessibile il patrimonio culturale di una porzione vasta di territorio.

Tutto questo ha naturalmente ricadute positive dal punto di vista economico. Prima di tutto

si dà supporto alle attività tradizionali del retrocosta: l'agricoltura non sarà più relegata ad area remote, spesso isolate o abbandonate, ma entrerà in sinergia con le attività cittadine in un nuovo sano equilibrio strettamente connesso al territorio.

Attraverso la continuità offerta dai corridoi verdi delle lame si potrà coniugare l'attività agricola in vari modi: dalla vera e propria filiera produttiva fino a alla passione hobbistica per la coltivazione di orti.

Gli spazi agricoli periurbani, quali luoghi della produzione agroalimentare di prossimità, potranno innestare processi virtuosi di economia sociale inclusiva e di cura del territorio.

Un altro aspetto importante dal punto di vista economico è costituito dalla possibilità di ampliare e destagionalizzare l'attuale offerta turistica attraverso percorsi enogastronomici, agrituristici e ambientali di divulgazione della biodiversità, dal mare alla campagna.

2.2 Parco costiero

L'area costiera si presenta oggi come una zona priva di struttura. Si caratterizza per la presenza di stralci residuali di paesaggio rurale con orti costieri e masserie, alcune edificazioni sparse, numerosi manufatti e aree in disuso, aree adibite allo sport. Il parco inoltre lambisce diversi servizi interesse pubblico extra-urbano. Tra di essi predominano: il complesso della nuova sede della Regione Puglia, il Sacrario dei caduti d'Oltremare con il suo Giardino della Memoria, la sede dell'università Politecnico di Bari.

Per queste premesse e preesistenze si è ritenuto opportuno immaginare un nuovo parco che, oltre ad un carattere ricreazionale, di oasi naturale e di rinaturalizzazione e preservazione del paesaggio costiero, abbia anche una valenza istituzionale e di promozione culturale del territorio.

La sfida è di offrire, a partire da una molteplicità di usi disgiunti, un sistema unitario molteplice che accolga le tendenze in essere e le organizzi in modo da renderle fruibili sia alla scala metropolitana che a quella locale dei quartieri limitrofi, lavorando, tra l'altro, sui margini fra la città e parco.

Per dare risposta a questa esigenza si è pensato, per la parte centrale del parco, ad un sistema semplice di spirali, in forma di alberature e percorsi, che, oltre a guidare gli utenti verso i punti nevralgici del parco e i diversi usi, ne limitano la scala fornendo accessi e ambiti contenuti. Le spirali generano sistemi di percorsi aperti avvolgenti, in cui gli utenti sono accompagnati nei loro spostamenti e sono incoraggiati a sperimentare traiettorie differenti, di "perdersi" nel parco senza smarrire l'orientamento. Si scoprono così connessioni nuove di luoghi "consolidati" nel parco, come ad esempio quella tra il Sacrario e il mare, tra il Sacrario, gli uffici regionali e Torre Quetta, e così via.

Nel parco è comunque assicurata una accessibilità e percorribilità longitudinale e trasversale. Molto importante in zona S. Giorgio: la passeggiata sul lungo mare riacquista la continuità che le era stata negata fino alla foce della lama e poi, oltre questa, fino al nucleo storico del quartiere.

Viene inoltre assicurata, per alcune funzioni specifiche e di uso quotidiano, quali ad esempio la stazione di Torre Quetta, un'accessibilità diretta e chiaramente riconoscibile.

Alcuni delle spirali sono disegnate in modo da "rompere" la linea di costa: il parco invade il mare e viceversa. Questi punti potranno essere moli permanenti o temporanei dedicati ad

attività particolarmente attrattive: concerti sull'acqua, attracco di piccole imbarcazioni, attività sportive, tuffi, acquario.

Le funzioni di interesse per la collettività (Sede Regionale, Sacrario Militare ai Caduti Oltremare, Università ecc..) entrano a fare parte integrante del parco costiero ed acquistano una doppia accessibilità: dalla città e dall'area verde litoranea.

Per quanto riguarda le emergenze, servizi e attività per il pubblico collegate alla fruizione del parco, si cerca di riutilizzare per quanto possibile manufatti esistenti. Questi insieme ad altri di nuova concezione, situati in luoghi strategici, andranno a puntellare la linea di costa di elementi riconoscibili e portatori di valori identitari, soprattutto in corrispondenza dei nodi del sistema di connessioni longitudinali e trasversali.

Ad esempio saranno conservate: le due stazioni ferroviarie Bari costa sud e Torre Quetta come fermate del trasporto pubblico e porte del parco (parcheggio, affitto e assistenza bici, punti di informazione turistica e di ristoro); il Lido Trullo, e la Torre Quetta in prossimità della linea di costa.

Per alcuni manufatti è prevista una più sostanziale riconversione funzionale. Ad esempio la Masseria e gli orti urbani nei pressi degli uffici regionali del territorio saranno trasformati in "Masseria della Terra di Bari": orti sociali e orto/museo delle colture tipiche a fini didattici e divulgativi; i capannoni in disuso in prossimità delle aree sportive saranno trasformati in centro nautico e scuola vela e sport acquatici, con annesso bar e ristoro; l'edificio del pastificio in zona S. Giorgio sarà dedicato a laboratori artigianali di produzione di pasta e museo della pasta di Puglia. Questo a ribadire il triplice volto del parco: di valorizzazione degli orti costieri, sportivo-ricreazionale e culturale-divulgativo.

Altri usi completeranno il sistema delle emergenze che caratterizzano il parco e supporteranno l'offerta di attività di svago e turistiche che si intendono incentivare: piscine d'acqua marina, gradonata paesaggista in corrispondenza del lido Trullo, area concerti sull'acqua e ancora altri da lasciare aperti alla discussione dei processi partecipativi con gli abitanti.

Gli usi non ritenuti congrui con il parco urbano e la sua alta funzione pubblica, come pompe di benzina, rimessaggi camper e barche, parcheggi, attività produttive, saranno rilocalizzati nelle aree di espansione più perimetrali e vicine all'imbocco delle arterie extraurbane (nei pressi dell'impianto di depurazione), mentre saranno valorizzati e preservati i manufatti del patrimonio culturale, che con le loro piccole dimensioni e lunga storia ci riportano ad una scala intima e ci ricordano in che luogo ci troviamo. Congiuntamente all'Amministrazione si potrà valutare, ai fini di ridurre il più possibile enclave private all'interno del parco, se e quali costruzioni, autorizzate o abusive, potranno essere destinate ad usi diversi, entrare a fare parte del sistema dei servizi turistici di supporto alle attività del parco o abbattute per restituire le aree alla naturalezza costiera.

I corridoi di penetrazione ambientale, rappresentati dalle lame, intercettano il parco costiero di nuova formazione e ne implementano la funzionalità, arricchendolo con specie, colori e maglie del paesaggio rurale retrostante, rammendando in un continuum i tasselli agricoli costieri residuali.

Per quanto riguarda la vegetazione, il nuovo waterfront si presenta come una passeggiata immersa nella natura, tra la macchia mediterranea e il mare. Le aree boschive di lecci e pini lasciano spazio in alcuni punti a visuali aperte verso il mare, mentre le formazioni cespugliose costiere (gariga) accompagnano la linea di costa per l'intero tratto.

La rinaturalizzazione dell'area costiera con vegetazione tipica del paesaggio marino rende possibili di raggiungere un'altissima qualità paesaggistica e sensoriale (colori, profumi e suoni) con minime necessità di manutenzione; permette inoltre di mostrare specie native nella loro naturale successione.

2.3 Parco delle zone umide e dell'energia. Strategie di gestione delle risorse idriche.

Nelle immediate vicinanze dell'area di progetto c'è un impianto municipale di trattamento delle acque reflue, il cui effluente fertile viene poi pompato in mare.

Il progetto propone di deviare in canali interrati parte dell'acqua trattata verso il "parco delle zone umide". Qui l'acqua viene utilizzata per la coltivazione della canna gigante (*Arundo donax*) e quindi ulteriormente filtrata. L'effluente si infila poi in una successione di stagni - habitat per uccelli e anfibi, nonché per altre piante acquatiche e alghe utilizzate nella produzione di biomassa e luogo attrattivo per lo svago, l'osservazione di flora e fauna e la ricerca. Da lì l'acqua sarà ridistribuita attraverso i campi, i giardini e gli orti in una nuova rete di canali, raggiungendo infine il letto delle lame.

Il parco potrà essere complementato, a seconda delle esigenze e dopo studi specifici, da altre forme di produzione di energia sostenibile (solare, eolica, biomasse, ecc).

Completa il quadro delle strategie per la gestione sostenibile delle risorse idriche quella per le acque piovane.

Essa consiste principalmente nella riduzione delle aree impermeabilizzate, ottimizzando le dimensioni delle strade e dei parcheggi e i relativi materiali di pavimentazione, per consentire all'acqua di infiltrarsi nel terreno e ridurre al minimo il deflusso superficiale.

Un'altra importante risorsa sono per le coperture delle nuove costruzioni e parzialmente di quelle esistenti. Queste dovranno essere progettate come tetti a verde intensivo o estensivo. Il deflusso dell'acqua residua, che non viene assorbita direttamente dal terreno sarà indirizzato verso le aree verdi circostanti, le piazze, i parchi.

Nelle aree coltivate saranno preservati, dopo una ricognizione dettagliata, gli antichi sistemi di approvvigionamento idrico ancora esistenti.

2.4 Tessuti: isole urbane

Il masterplan propone una struttura in cui agglomerati edificati si distinguono come "isole" compatte tra i corridoi verdi del parco delle lame, il paesaggio rurale e il parco costiero. Le "isole" sono porzioni di città densificate come piccole entità autosufficienti, ognuna con le proprie caratteristiche peculiari, collegate tra di loro e al mare, oltre che dalle infrastrutture viarie, dal sistema della rete ecologica. Le "isole" risultano così in sé concluse ma non chiuse.

I cunei ambientali organizzano, contengono e connettono questi nuclei urbani; essi costituiscono zone buffer contro il consumo di suolo; offrono un margine naturale all'edificato e luoghi di naturalità per attività sociali ed ecologiche ai margini del centro

abitato.

L'aumentata densità delle isole del masterplan contribuisce alla compiutezza formale di questa parte di città e a contenere la progressiva espansione delle aree edificate a danno di quelle agricole. Essa, inoltre, porta una percezione di elevata sicurezza sociale e aggiunge alla scena urbana un apprezzabile senso di varietà e vitalità.

Così come descritto, il sistema delle reti ecologiche definisce il sistema dei tessuti urbani come porzioni di città che si alimentano del rapporto reciproco con il mare e con l'entroterra.

La prima delle "isole" partendo da nord-ovest e procedendo verso sud-est corrisponde al primo nucleo di Japigia. Questo è caratterizzato da elevato livello di consolidamento, con isolati di palazzine che formano spazi pertinenziali semi-pubblici e una buona dotazione di servizi.

Per questo nucleo si propongono piccoli interventi con grande impatto nello spazio pubblico e nelle strade:

- il recupero di aree verdi residuali, specialmente quelle sottoutilizzate lungo il torrente Valenzano ad uso di orti urbani;
- il ripensamento di alcune sezioni stradali molto ampie, ad es. Via Peucetia, con l'inserimento di superfici permeabili con la funzione di rain-gardens, spazi verdi per la sosta e lo svago, corsie ciclabili e l'ampliamento dei marciapiedi, specialmente in corrispondenza di servizi e attività commerciali (si veda la relativa sezione in TAV. 2);
- l'apertura di alcuni recinti: quelli intorno alla Piazza S. Francesco d'Assisi e alla prospiciente Parrocchia, che riconquisterebbe così l'omonima piazza e quelli delle vicine scuole (Istituto Tecnico e Liceo Linguistico Giulio Cesare e scuole elementari) che risulterebbero in questo modo raggruppate, insieme alla chiesa e alle proprie pertinenze, intorno ad un unico spazio pubblico urbano;
- interventi di densificazione e disegno del margine dopo la rotonda di Via Peucetia, dove la città si apre bruscamente sul canale Valenzano, e nei pressi della sede dell'Università, dove il tessuto urbano si perde in ampi spazi per la maggior parte in disuso;
- miglioramento del sistema della mobilità rivolto all'incentivazione e messa in sicurezza della mobilità ciclo-pedonale. Si adottano misure per la riduzione della velocità nel centro abitato, l'isola è una "zona 30" con limite di 30 Km/h ad eccezione che per le arterie principali, dove vige un limite di 50 Km/h. In queste si prevedono corsie dedicate alla mobilità ciclabile e ampi marciapiedi. Nelle strade con limite di 30 Km/h ciclisti e automobilisti possono condividere la sede stradale in maniera democratica grazie alla ridotta velocità (si confronti il diagramma del sistema della mobilità in TAV. 1).

La seconda "isola" corrisponde alla parte più recente di Japigia. Qui la situazione appare più problematica: il tessuto a grana grossa comprende lotti di grandi dimensioni a ciascuno dei quali corrispondono spazi aperti recintati, spesso in stato di degrado; le sezioni stradali

appaiono sovradimensionate e si riscontra una mancanza di rapporti di prossimità con i pochi servizi, anch'essi di grande dimensione. Lo spazio pubblico si riduce alle ampie strade dilatate e fuori scala. Quasi la totalità dello spazio non costruito è privato o comunque recintato.

Il masterplan propone un'ipotesi di ridisegno del quartiere nel suo insieme con impatto specialmente sulla qualità dello spazio pubblico e della vita nel quartiere. In esso sono inclusi gli interventi in corso di realizzazione e di progetto approvati nel Programma di Riquilificazione delle Periferie (PIRP). In particolare si prevedono:

- interventi di densificazione e completamento dei margini incompiuti del quartiere: verso il parco costiero, dove si procurano anche accessi dal quartiere al parco (in particolar modo alla parte degli orti e in corrispondenza della stazione Torre Quetta) e verso sud ed est lungo il tracciato della SS16 e in direzione della nuova stazione Executive;
- l'integrazione di strategie per la sostenibilità, come la naturalizzazione di aree degradate, la trasformazione della copertura piana della piastra commerciale in "tetto commestibile" con orti urbani, la diffusione di tetti verdi, l'introduzione di rain gardens nelle strade e nelle corti;
- la rifunzionalizzazione di spazi sottoutilizzati per introdurre un mix di usi e sopperire alla carenza di servizi e luoghi per la socialità, in particolare nei piani terra con pilotis e nei margini di sezioni stradali fuori scala come Via Caldarola (relativa sezione TAV. 2);
- la rigenerazione degli spazi pubblici e miglioramento della loro fruibilità aprendo alcuni recinti e inserendo servizi locali nelle corti. In questo modo si mettono in relazione tra loro strade e spazi aperti, che ad oggi risultano separati per ottenere una vita urbana integrata e vivace.
- la riduzione della scala dell'impianto attraverso interventi di densificazione dei margini e ridisegno delle sezioni stradali (es. Via Caldarola. Si veda la relativa sezione in TAV. 2) ottenendo spazi urbani più intimi e relazioni di prossimità tra abitazioni, servizi e spazio pubblico.
- la valorizzazione e strutturazione dell'asse dei servizi (dalle scuole alla stazione di Torre Quetta)
- il miglioramento della mobilità. Si adottano soluzioni analoghe a quelle precedentemente descritte.

La terza isola corrisponde alle espansioni più recenti e comprende diverse tipologie di insediamento, con diverso grado diversa densità, tra le quali vi è il quartiere S. Anna (maglia 21) sorto a partire dal 2007. Questo, posto tra la ferrovia e la SS 16, si presenta con un impianto longitudinale incompiuto. Dall'altra parte della statale sorgono pochi nuclei insediativi piuttosto isolati al di là dei quali si estende il paesaggio rurale.

Il masterplan propone di riempire i vuoti presenti nel tessuto urbano frammentato, e di espandere l'edificato da entrambi della SS16 in continuità, a formare un unico nucleo urbano. Gli isolati già realizzati della maglia maglia 21 saranno integrati da nuovi di minor

dimensione in maniera da rompere la forte direzionalità del complesso, un'ennesima barriera longitudinale, e lasciare passaggi e visuali verso la costa e verso l'entroterra. Il progetto per la parte a sud della SS16, quasi completamente di nuova costruzione, è concepito come un prototipo città ecologica, caratterizzato da una elevata sostenibilità ambientale, autonomia energetica, e da una scala ridotta dei lotti edificabili, così come delle strade e degli spazi aperti.

La disposizione delle maglie è dettata dalle preesistenze del paesaggio agricolo (campi coltivati, frutteti e camminamenti). Il tessuto presenta una varietà tipologica e un degradare di altezze e dimensioni dei fabbricati verso la campagna.

L'architettura e il paesaggio si intersecano sotto più punti di vista: nel sistema di gestione delle acque, la produzione di energia rinnovabile, il dialogo visuale e funzionale con i campi coltivati. Si propone un modello di abitare basato sui concetti delle "distanze brevi" e "quartiere multigenerazionale", secondo i riuscitissimi esempi dei quartieri ecologici "Franzoesisches Viertel" a Tubinga e il quartiere "Vauban" a Friburgo, entrambi nel sud della Germania.

Per riuscire in questo si prevede un attento mix funzionale e tipologico delle abitazioni e un collegamento diretto con l'economia locale. Si assicura quindi un certo grado di autosufficienza che rende possibile svolgere le attività quotidiane alla breve distanza, riducendo, tra l'altro, il fenomeno del pendolarismo e dell'uso privato dell'automobile.

Si introducono ai margini tra i campi e la città due piccole edifici: un frantoio e un mulino sociale, la vita della comunità parte anche da qui.

Anche per quanto riguarda la funzione terziaria e ricettiva si offrono varietà di formule e dimensioni (es. uffici di grande e piccola dimensione, spazi in affitto per startup/ "hotel diffusi", appartamenti in affitto, ecc.).

Attenzione particolare è data alla qualità degli spazi pubblici. Il quartiere è immaginato car-free (pochi parcheggi perimetrali e circolazione interna ridotta al minimo). Le strade sono concepite come "shared space", spazi condivisi, luoghi urbani della socialità e non spazi ad uso quasi esclusivo dell'automobile. Il sistema della mobilità è simile a quello descritto per le altre due isole ma qui si introduce una ulteriore tipologia di strada: quella residenziale, con un limite di 20 Km/h, percepita come un soggiorno comune all'aperto per le abitazioni che vi si affacciano grazie al basso traffico e le elevate qualità spaziali per il gioco e la permanenza.

Anche questa isola come la precedente ha un asse di servizi che risalta la continuità tra entroterra e mare. Altri servizi di più modesta dimensione, come bar e piccoli esercizi commerciali sono disposti in maniera diffusa al piano terra dei nuovi isolati, in diretta connessione con lo spazio pubblico.

Procedendo verso sud-est troviamo la quarta "isola": l'insediamento costiero di San Giorgio, caratterizzato da una maglia a pettine incompleta a bassa densità spesso formata da strade cieche o private che negano l'accesso diretto alla costa. Privo di centralità e di attrezzature, mostra una accentuata situazione di disordine e incompiutezza morfologica.

Come anticipato, la passeggiata sul lungo mare riacquista la continuità che le era stata negata fino alla foce della lama e poi, oltre questa, fino al nucleo storico del quartiere. Si

prevede inoltre che le strade privatizzate si aprano al pubblico per assicurare una continuità dei percorsi fino alla costa e una migliore l'accessibilità.

Si individuano nel quartiere due centralità: l'ex Pastificio, che potrebbe essere adibito a spazio espositivo e laboratorio artigianale pasta di Puglia e l'altro in corrispondenza della foce, con servizi di supporto al turismo, che rendano la foce della lama S. Giorgio una meta attrattiva, grazie soprattutto al suo elevato valore paesaggistico.

3. Strategie per la sostenibilità e la qualità di vita. “Relazione sulla sostenibilità dell'insediamento”

Le strategie per la sostenibilità ambientale sono parte fondamentale e del masterplan e sono state descritte in maniera congiunta alla scelte paesaggistiche, architettoniche e di ristrutturazione urbana. Si riporta di seguito una sintesi per punti di come la strategia ambientale è stata declinata:

- corridoi ecologici, protezione e valorizzazione del sistema delle lame e del paesaggio rurale;
- densificazione e ridisegno delle sezioni stradali per ridurre il consumo di suolo, un sistema efficiente di mobilità e di gestione delle acque, la qualità degli spazi pubblici;
- gestione sostenibile delle acque attraverso il riciclo delle acque grigie purificate per l'irrigazione. Si prevede inoltre la diffusione di rain-gardens e una sostanziale riduzione delle superfici impermeabili;
- bonifica e naturalizzazione delle aree compromesse;
- mobilità sostenibile diffusa lungo le reti ecologiche, all'interno dei centri abitati con le “zone 30” e nelle strade principali di quartiere grazie alla previsione di corsie ciclabili;
- riutilizzo del materiale proveniente dagli scavi e dalle demolizioni preparatorie all'intervento;
- efficienza energetica degli edifici nuovi allineati agli standard delle “emissioni quasi zero”;
- “città delle vie brevi” con riduzione dei fenomeni di pendolarismo;
- masterplan realizzabile per fasi come processo incrementale.

Fattibilità

Il progetto per il nuovo quartiere prevede edifici di scala modesta e un'ampia varietà tipologica, piuttosto che grandi blocchi urbani. Questo, oltre che ad assicurare una migliore vivibilità dell'area, lascia spazio alla possibilità di diversi tipi di investimento e a una pluralità di attori economici: da piccole imprese e cooperative, per la realizzazione di edifici singoli, a investitori medio/grandi per la costruzione di un gruppo di unità, ad esempio quelle che si compongono intorno ad una corte urbana.

Un altro accorgimento di fondamentale importanza è la varietà tipologica delle funzioni residenziale, ricettiva, direzionale e la loro intercambiabilità. Si va incontro così ad un

ampio raggio di esigenze e capitali e si riesce a rispondere ad eventuali variate previsioni quantitative dei singoli usi. La fattibilità del progetto è inoltre basata sui concetti di flessibilità e adattabilità delle unità immobiliari.

Il masterplan è realizzabile secondo un processo incrementale e un cronoprogramma flessibile che permette di invertire l'ordine degli interventi nell'arco del tempo.

Di seguito si riporta per punti una possibile successione degli interventi:

1. misure ambientali compensative, naturalizzazione e bonifica; misura di tutela delle aree agricole di valore e i corridoi ecologici, volte tra l'altro a garantirne l'accessibilità. Ne consegue una riattivazione della filiera della produzione agricola;

2. rete per la mobilità ed il trasporto pubblico e sistema idrico per la funzionalità del parco e delle aree agricole;

3. interventi di lieve intensità ma alto impatto sociale nello spazio pubblico (agopuntura urbana) Queste azioni permettono con investimenti contenuti di rendere le aree già urbanizzate sicure e attrattive e di aumentare la qualità della vita, in modo da rendere l'area attrattiva per successivi ulteriori investimenti privati;

4. durante le fasi 1-3, l'Amministrazione potrebbe procedere già all'eventuale acquisizione delle aree necessarie alla continuità del parco ed iniziare la piantumazione nella fascia costiera. Seguirà poi, la realizzazione di percorsi e illuminazione nel parco. Fondi privati potranno essere utilizzati per la ristrutturazione e la gestione di manufatti da riconvertire funzionalmente o di nuova costruzione.

Così, prima ancora di essere completamente realizzato, il parco può attivare l'interessamento e la frequentazione da parte dei cittadini. Il luogo entra nell'immaginario collettivo e nella quotidianità, risultando rigenerato dai flussi di persone prima che dagli arredi e le attrezzature che lo completeranno.

5. densificazioni, potranno avvenire con singoli investimenti privati.

6. espansione, potrà essere attuata a sua volta per più fasi, assicurando per ognuna di esse il giusto mix funzionale e tipologico.

4. Relazione sul percorso partecipativo

La rigenerazione della periferia a sud-est di Bari parte prima di tutto dalla riappropriazione dei luoghi da parte dei cittadini e dal loro coinvolgimento nelle fasi di ideazione degli interventi.

Tra gli aspetti chiave del progetto c'è infatti quello di innescare l'interessamento e la consapevolezza da parte della collettività, che si potrà identificare nelle caratteristiche peculiari dell'area (la geomorfologia, le tradizioni e l'economia locale) e negli spazi pubblici del quartiere.

Intorno a questi valori la collettività potrà riconoscersi come tale e dare un contributo attivo alla definizione del progetto.

Il processo di progettazione è inteso come un processo democratico, in cui è auspicabile

che, non solo i cittadini, ma anche le associazioni, gli ordini professionali, gli studenti, gli operatori economici e turistici, svolgano un ruolo di supporto e confronto alle attività di progettazione.

Anche questo aspetto è, a tutti gli effetti, un modo di declinare la sostenibilità del progetto e la sua durabilità a lungo termine.