

# RELAZIONE ILLUSTRATIVA

## 1

### PREMESSA

#### FINALITA' E ORIENTAMENTI DEL PROGETTO

Il nostro progetto prevede fundamentalmente la creazione di un grande ed attrattivo Parco Urbano e la realizzazione di Nuovi Tessuti Urbani nella vasta area a sud-est del centro della città che affaccia a mare con una lunga linea d'acqua bassa e rocciosa. Si tratta di un progetto urbano a scala ampia, con caratteri anticipatori del PUG in redazione, coerente con le strategie dichiarate dall'Amministrazione comunale, fra le quali vi è l'idea di promuovere un intervento "in grado di mettere in coerenza e integrare i diversi usi inerenti la costa e lo spazio retrocostiero".

Il progetto si fonda su uno studio attento delle reciproche relazioni fra il nuovo Parco ed i Nuovi Tessuti Urbani e fra essi e le circostanti parti di città già costruita e stratificatasi nel tempo. Rifuggendo qualsiasi virtuosismo formale fine a sé stesso, il progetto vuole qualificarsi come realistico strumento di rigenerazione urbana ed ecologica, attento alle dinamiche sociali, economiche e ambientali ma, anche, strettamente intrecciato alla conoscenza della specifica storia dei luoghi, delle cultura e dello spirito di quella parte di città. Il progetto fa riferimento ad un'idea di costa che non è semplicemente la "linea d'acqua", ma è, invece, considerata come una "costa spessa", costituita dal litorale e dai suoi rapporti con l'entroterra, mutuati da connessioni ecologiche, spazi agricoli interstiziali, tessuti urbani di antico e più recente impianto e nuovi tessuti edilizi pensati in un'ottica di densificazione opportunamente dislocata.

Il litorale preso in considerazione può a ragione essere definito bene ambientale e paesaggistico di straordinario valore, valutando il suo chilometrico sviluppo e la sua natura di unico affaccio a mare del territorio barese non occluso da tessuti edilizi compatti; in tale lunghissimo litorale permangono parti di naturalità e parti degradate che devono essere rinaturalizzate, in contrappunto ad altre parti che possono accogliere nuovi tessuti urbani pensati anche per rigenerare e riscattare alla marginalità l'edilizia frammentaria ed introversa realizzata nei passati decenni.

L'entroterra è caratterizzato dalla presenza del grande quartiere Japigia, articolato in un primo nucleo realizzato negli anni cinquanta del '900 ed in una seconda zona costituita dal PEEP degli anni settanta, e dal nuovo quartiere Sant'Anna – maglia 21, edificato a partire dal 2007.

Il progetto, delineando un nuovo affaccio della Città sul Mare, assume pienamente la dualità Parco – Città come una preziosa risorsa, considerando queste due realtà elementi con loro intrinseche positività che, interagendo grazie all'intervento ipotizzato ed alle nuove interconnessioni previste, potranno incrementarsi dando luogo, in modo olistico, ad un territorio di qualità molto più alta di quella oggi rilevabile. In questo quadro, hanno importanza decisiva le nuove interconnessioni trasversali che sono pensate per ricucire fra loro i sistemi longitudinali e paralleli del litorale e dell'entroterra, oggi separati dalla linea ferroviaria e da un sistema non integrato di infrastrutture.

Tali nuove interconnessioni, ciclopedonali ma anche carrabili, contornate dal verde, sono da intendersi come apertura visiva e funzionale della Città al Mare, lungo il quale si sviluppa l'area del Parco litoraneo che, a sua volta, si ricollega anche alle aree verdi interne, fra cui il "cuneo verde" previsto dal vigente PRG.

## 2 IL PARCO

Il progetto propone un'idea di Parco incardinata sulla valorizzazione della sua qualità specifica fondamentale, cioè la sua straordinaria lunghezza; è infatti assai raro poter disporre di un territorio costiero ininterrottamente aperto alla continua vista e fruizione del mare per ben 6 km.

Di conseguenza il progetto è disegnato in modo che, a partire dai margini della città densa fino alla frazione di San Giorgio, sia possibile per pedoni e ciclisti una percorribilità continua e sicura, avendo per tutto il suo sviluppo la vista e la fruizione del mare e del parco. Ciò è reso possibile dalla scelta fondamentale, proposta dalle linee guida del concorso e da noi convintamente condivisa, dello spostamento della viabilità carrabile, che oggi si sviluppa praticamente sulla linea d'acqua, sul tracciato dove oggi corre la ferrovia che seguirà, per suo verso, un altro percorso più interno a monte.

Questa azione finalizzata a un diverso assetto delle infrastrutture viarie carrabili, comprese le aree di parcheggio, ed a uno sviluppo cospicuo della viabilità ciclopedonale, che assume un grande valore di riqualificazione strategica sia nella dimensione cittadina e metropolitana, sia in quella di settore urbano e di quartiere, consente di proporre un parco di grande dimensione notevolmente articolato nelle sue componenti.

Il progetto intende mantenere e potenziare le funzioni già oggi esistenti, costituite dalle aree agricole interstiziali, dalle strutture sportive e balneari, dalle attività produttive e sociali compatibili, cioè da tutte quelle aree e funzioni che non possono e non debbono essere sacrificate in nome di una pretesa compiutezza formale che appare decisamente fuori luogo se si pensa in termini di concretezza e sostenibilità economica, sociale e ambientale.

Al contempo, il progetto non rinuncia a perseguire il più alto grado possibile di unitarietà del disegno, individuando i capisaldi di tale unità nella libera ed ininterrotta percorribilità per tutto lo sviluppo delle aree a verde e delle aree rocciose della costa; nella incontrastata apertura visuale verso e dal mare; nella ricucitura trasversale fra zone a monte e zone a valle ottenuta con assi ciclopedonali alberati che sovrappassano, ove opportuno, la viabilità carrabile arretrata tramite "edifici ponte" adeguatamente dislocati.

La percorribilità libera ed ininterrotta del Parco riguarda il suo intero sviluppo da est ad ovest e viceversa, andando in parallelo della linea d'acqua e godendo del sempre cangiante spettacolo del mare (la parte che potremmo chiamare "Parco Litoraneo"); tale percorribilità riguarda, però, anche da un lato i territori "a monte" costituiti dalle aree fra via Gentile e la nuova strada carrabile (che potremmo chiamare "Parco di Monte"), dall'altro il "cuneo verde" di PRG (solo parzialmente incluso nell'area di concorso) che si innesta nella città costruita con andamento da sud-est a nord-ovest fino ad inglobare l'area "ex-Fibronit" in corso di risanamento che diventerà anch'essa Parco della Città (che potremmo chiamare, come già fanno i cittadini, Parco della Rinascita).

I collegamenti fra queste tre grandi componenti del complessivo Parco sono costituiti sia dalla lama Valenzano (nel tratto rimasto nel suo originario assetto e nel tratto regolarizzato dal "canalone" costruito negli anni trenta del '900), sia dai percorsi ciclopedonali alberati che sostanziano le "ricuciture trasversali" da monte a mare.

Il grande Parco così ottenibile, pari a ben 150 ha., avrà alto valore strategico per migliorare qualità della vita e biodiversità non solo nei settori urbani direttamente interessati, ma nell'intera Area Metropolitana, e potrà ben essere detto "Parco della Pubblica Felicità" come, magari un po' enfaticamente, ma con efficacia "illuministica", suggeriscono le "Linee Guida" del Concorso.

Nel grande Parco sarà possibile tutelare il paesaggio che permane e resiste e, al contempo, sarà possibile rigenerare e creare nuove moderne forme di paesaggio, evitando, come le "Linee Guida" giustamente chiedono, sia di proporre improbabili palmeti o abetaie, sia di ricercare e ripristinare un'inafferrabile "originarietà".

Per far questo, il nostro progetto si fonda su scelte semplici e chiare: riconoscere ed esplicitare nel modo più compiuto il valore ecologico e paesaggistico della riconnessione della costa; individuare e conservare, valorizzandoli e, laddove possibile, incrementandoli, i terreni ed i paesaggi rurali storici; rispettare, per tutelarne il paesaggio e per mantenerne l'efficienza idrogeologica, il sistema delle lame presente nell'area.

Nel "Parco Litoraneo" lungo la costa le calette ed i piccoli promontori che frastagliano la linea d'acqua bassa e rettilinea, ed insieme i residui corpi delle dune fossili, sono nel progetto ripulite e rispettate nel loro fascino sommerso, senza cancellarle con colmate e riempimenti immotivati;

le lame (Valenzano, San Giorgio, San Marco, Sant'Anna e Cutizza, ed anche la sorgente segnalata in tav.8 delle "Linee Guida") e le incisioni anche lievi del reticolo idrogeologico vengono messe a valore per mantenere la funzionalità idraulica, ma anche per mantenere aperti corridoi ecologici utili a non far sparire del tutto la biodiversità che ancora resiste;

le antiche fabbriche, soprattutto le residue masserie, vengono riutilizzate per attività di fruizione e valorizzazione del Parco.

Siffatta impostazione del progetto consente, dunque, di contrastare l'erosione fisica e percettiva dei segni della storia specifica di quei luoghi.

Il progetto, ovviamente, considera e rispetta la fascia di 300 mt a tutela del Territorio Costiero e, conseguentemente, non prevede alcuna volumetria nuova stabile in tale area, dove invece viene prevista una tutela e un potenziamento della vegetazione bassa frammista agli scogli ed alle rocce affioranti che caratterizzano il litorale.

Le aree contraddistinte da attività agricole, per lo più ortive, vengono mantenute e, ove possibile, anche incrementate; le aree attrezzate per la balneazione o per attività sportive di mare o di terra vengono riordinate per garantire, comunque, le visuali verso il mare e la libera fruizione del paesaggio; i ruderi abbandonati ed irrecuperabili vengono abbattuti, così come tutte le recinzioni costituite da muri in cemento e laterizi vengono eliminate o, se legate alla tutela di legittime proprietà, vengono sostituite da recinzioni trasparenti eventualmente rinforzate da siepi invalicabili spinose.

Nel "Parco di Monte" tutte le aree non utilizzate per l'edificazione di nuovi tessuti edilizi sono progettate come quelle inedificate del "Parco Litoraneo", tenendo conto della particolare vocazione registrabile in quest'area alle attività agricole ortive ed alle attività sportive.

Nelle vaste aree libere si affida la rigenerazione del panorama e dell'ambiente cancellati dalla disordinata espansione urbana dei passati decenni al ripristino ed all'estensione degli

usi agricoli, con particolare attenzione alle colture orticole che ancora caratterizzano lunghi tratti della costa a est di Bari. Si prevede quindi un recupero dei pochi manufatti edilizi esistenti utilizzandoli come "fattorie orticole a km 0", con un'efficace rete commerciale di distribuzione locale.

Nelle fasce di territorio più vicine alla residenza si prevedono degli "orti urbani" di dimensione contenuta da affidare alle cure di singoli cittadini come utile seconda occupazione o del tempo reso libero dal pensionamento. Questa quantità non può essere in questa fase precisamente definita in assenza di una domanda che si esplicherà solo all'avvenuta offerta di questi particolari piccoli appezzamenti; in attesa di tali domande, gli orti urbani verranno gestiti dalle confinanti fattorie a km 0.

In questa parte di territorio sono, poi, presenti grandi realtà edificate nei decenni precedenti: il Sacrario dei Caduti d'Oltremare, la nuova sede della Regione Puglia ed il quartiere PEEP Sant'Anna.

Il Sacrario dei Caduti d'Oltremare costituisce una presenza di notevole rilievo nel settore urbano ed ha un'attrattività, pur concentrata in alcune date e ricorrenze, che travalica i confini regionali. Per questa importante opera pubblica, carica di valori civici, si pongono dunque, questioni legate all'infrastrutturazione viaria, per ottimizzare la raggiungibilità ed la sosta; si pongono anche questioni legate alla trasmissione dei valori simbolici del memoriale, importantissimi nel nostro sistema democratico, quali la tutela della memoria, e la trasmissione ai giovani dei valori indicati dall'art. 11 della nostra Costituzione.

Il progetto, per tener conto di questi aspetti, indica l'opportunità di riordinare tutta l'area circostante il Sacrario garantendo:

- una migliore infrastrutturazione viaria che favorisca il collegamento del grande memoriale all'autostrada e alle comunicazioni sovracomunali e consenta di raggiungere l'area e sostare in modo ordinato; perciò il progetto disegna il completamento della "terza bis" previsto dal PRG e dal PUG, finalizzato, anche a meglio collegare anche la vicina nuova sede della Regione ed i nuovi tessuti edilizi previsti lungo via Gentile;
- un migliore collegamento visivo e ciclopedonale alberato con la linea del mare, attrezzando uno specifico percorso di ricucitura trasversale, previa rimodellazione del sistema di attrezzature sportive presenti nell'area;
- una sistemazione delle aree immediatamente circostanti il Sacrario, prevedendo un Orto botanico comunale, in collaborazione con l'Istituto Orto Botanico Uniba, specializzato in flora mediterranea ed in particolare in flora pugliese, comprese le specie rare e quelle minacciate di estinzione. Sul retro del Sacrario sono collocate le grandi serre vetrate collegate da laboratori e percorsi didattici; i campi di colture sperimentali sulle due fasce laterali circondano il Sacrario di attività compatibili con il suo alto valore morale. Si è curato di mantenere libera la parte di territorio che dal Sacrario va verso il mare, per conservarne, come giustamente richiesto dalle autorità militari, la vista.

La nuova sede della Regione Puglia costituisce un'altra presenza di rilievo funzionale e simbolico nell'area. Realizzata in quel punto sulla base di scelte urbanistiche discutibili, è comunque un dato di fatto e impone di prevedere nel presente progetto indicazioni utili a migliorare il rapporto di tale imponente opera con il settore urbano circostante.

Il progetto, per tener conto di questo obiettivo fondamentale, indica l'opportunità di riordinare tutta l'area circostante prevedendo:

- una migliore infrastrutturazione viaria per collegare più agevolmente la nuova sede all'autostrada, ottenuta, come già detto, con il sistema viario di completamento della "terza bis";
- un migliore collegamento visivo e ciclopedonale alberato con la linea del mare, attrezzando uno specifico percorso di ricucitura trasversale, orientato sull'asse longitudinale, sistemato a larghi gradoni, con una geometrica piantumazione di palme;
- un nuovo complesso di piazze aperte sui due lati della via Gentile, utili a ricucire la nuova sede Regionale con l'area di servizi esistente a Japigia, costituita dalla sede della polizia municipale, da grandi spazi di distribuzione e di terziario recentemente densificati con interventi di edilizia residenziale

Nel Parco della Rinascita, realizzato nel "cuneo verde", le aree più vicine alla città compatta, risanate dall'amianto, saranno sistemate a verde attrezzato con un progetto già predisposto dal Comune di Bari redatto sulla base delle richieste avanzate dai cittadini nel corso di una battaglia civile durata anni.

Per le ulteriori aree componenti il "cuneo verde" a sud-est della città compatta, il progetto prevede una ricomposizione della proprietà agricola che, secondo una visione ecologicamente corretta, arrivi a creare zone prioritarie per la difesa della natura e per la compensazione dei carichi ambientali del sistema urbano.

Il progetto punta ad una rinaturalizzazione di circa il 20% della superficie, proponendo un paesaggio caratterizzato orti e frutteti immersi in una rigogliosa macchia mediterranea, nella logica di un "Parco agricolo a Km.0".

Per raggiungere tale obiettivo, dovrà essere messo a punto un regolamento comunale incentivante, e si dovrà realizzare, attorno ai confini delle superfici ad orto o frutteto, strisce marginali di macchia mediterranea autoctona, con larghezza di circa 5/10m, nelle quali sarà vietato l'uso di fitofarmaci; tale nuovo impianto potenzierà ciò che è rimasto del patrimonio vegetale spontaneo, ripristinando delle "celle biologiche" utili a dare rifugio e nutrimento agli antagonisti naturali degli organismi nocivi all'agricoltura. In tal modo si rigenererà il paesaggio, ottenendo una più ricca eterogeneità degli spazi verdi; naturalmente ciò andrà fatto tenendo conto del vincolo di pericolosità idraulica e rispettando quanto stabilito dall'Autorità di Bacino. Saranno dunque attuati metodi di lotta biologica a parassiti e malattie, riducendo l'impermeabilizzazione delle superfici, evitando di realizzare strade asfaltate e limitando le superfici pedonali impermeabili.

Come si è detto, fra il "Parco Litoraneo", il "Parco di Monte" e il "Parco della Rinascita", a costituire l'unico grande Parco che il bando di concorso richiede, sono previste dal progetto le necessarie connessioni; queste, a prevalente carattere ciclopedonale, sono costituite dalla lama Valenzano che connette il "Parco della Rinascita" agli altri due, e dalle "ricuciture trasversali" che collegano il "Parco Litoraneo al "Parco di Monte".

La lama Valenzano, regolarizzata nello sbocco al mare dal "canalone" con i suoi argini artificiali, mantenuta libera da qualsiasi opera di ostruzione per conservare la sua natura di opera di protezione da inondazioni potrà, però, essere rinaturalizzata per ricondurla ai suoi caratteri di biotopo di affaccio dell'entroterra al mare.

Il progetto ripristina e valorizza un piccolo ecosistema che dalla steppa costiera, passando per le dune residue e la macchia mediterranea, capace di innescare la colonizzazione di un sistema lineare verde lungo le sponde del canale, raggiungendo l'area del "Parco della Rinascita" e spingendosi oltre fino a dove la rinaturalizzazione è concretamente possibile. Questo sistema sarà disciplinato in modo da proteggere le biocenosi animali e vegetali, attribuendo al parco un carattere naturalistico e didattico.

Il progetto considera con particolare attenzione l'area triangolare ad ovest della lama Valenzano, prevedendo quantità residenziali che, all'interno di un definito progetto urbano, permettano, con meccanismi di concertazione, l'acquisizione pubblica di vaste aree da destinare ad attività di servizio e verde. I volumi residenziali sono collocati nelle aree aperte sul bordo del canale e nell'area del Perotti, sulla quale viene riportato, in forma diversa ma in equivalenti quantità, quanto in corso di definizione tra proprietari e Amministrazione con la procedura di "accordo di programma"; per queste aree si ipotizza una sistemazione a verde attrezzato di quartiere che si incunea fra gli edifici residenziali e terziari che daranno conclusione volumetrica alla città densa ad ovest del canale.

Le ricuciture trasversali, elemento principale del disegno urbano territoriale progettato, sono costituite da percorsi carrabili con traffico locale terminanti in aree di parcheggi di interscambio modale e da coordinati percorsi ciclopedonali che, proseguendo oltre la ex ferrovia, si riconnettono con la ciclopedonale costiera; tali percorsi sono caratterizzati e resi visibili da filari di alti pini marittimi che seguono e marcano il percorso.

Questi percorsi trasversali che connettono, come richiesto dalle "Linee Guida", la costa con il territorio interno si collocano ortogonalmente ai filari di querce della via Gentile, e proseguono anche a monte di questa, nell'adiacente quartiere di Japigia e si spingono fino al "cuneo verde". Tali percorsi, che sono, arrivati all'altezza della strada carrabile longitudinale realizzata sul sedime della rimossa linea ferroviaria potranno recapitare a "edifici ponte" concepiti come snodi di passaggio sicuro verso il mare, utili a non interrompere il traffico ciclopedonale e, eventualmente, a costituire punti di belvedere sul "Parco Litoraneo". Tali edifici supportando gli eventuali sovrappassi e contenendo, oltre che servizi di ristoro ed igienici, funzioni di informazione e didattiche legate al Parco e velostazioni, si configurerebbero, dunque, come vere e proprie "porte attrezzate" del Parco stesso e potrebbero essere occasione, in futuro, per indire un concorso di architettura riservato a giovani progettisti.

La nuova strada carrabile, costruita sul sedime della ferrovia permetterà di servire, utilizzando e riconnettendo ove necessario la esistente viabilità secondaria, i volumi edilizi esistenti e confermati, liberando così il percorso sulla linea d'acqua da ogni necessità di traffico carrabile.

Nel "Parco di monte", per rafforzare il recupero delle aree degradate, il progetto propone, come si è già detto, di destinare alcune superfici adiacenti al costruito all'attività di orto sociale urbano; sono previsti lotti singoli da 100-250 mq, recintati, custoditi da sistemi di videosorveglianza; l'attività sarà gestita da associazioni di cittadini a scopi educativi, terapeutici e di tempo libero.

### 3 I NUOVI TESSUTI URBANI

Ai margini del Parco fin qui descritto, ad est del torrente Valenzano, si estendono il grande quartiere PEEP Japigia di prima generazione ed il quartiere PEEP Sant'Anna maglia 21 ancora in via di completamento, mentre è previsto ma non avviato nella realizzazione il quartiere PEEP maglia 22.

Le "Linee Guida" di questo concorso avanzano, con convincenti argomentazioni che noi condividiamo, una serie di critiche alle modalità di costruzione ed al "funzionamento" di queste grandi parti di città.

In sintesi vengono criticati i seguenti aspetti:

- spreco di suolo, prodotto da vastissima estensione delle aree e bassissima densità territoriale del costruito;
- rete stradale a tratti carente, a tratti addirittura esuberante;
- carenza di servizi diffusi, soprattutto commerciali ed artigianali, contrapposta ad una non convincente concentrazione in un unico luogo di megastrutture incapaci di produrre un "effetto città";
- recinzioni che proteggono rinserrati spazi privati a fronte dell'abbandono e della desertificazione degli spazi pubblici che risultano insicuri.

Condividendo, come detto, tali critiche, il nostro progetto, pur non pretendendo di risolvere all'interno di tali quartieri tutti i problemi, dà alcune indicazioni, soprattutto metodologiche e metaprogettuali, che possono forse essere utili per gli interventi futuri nelle aree costruite.

Ma il nostro progetto, soprattutto, come richiede il Bando di gara, propone, nelle aree adatte fra la città esistente ed il Parco, Nuovi Tessuti Urbani necessari per la realizzazione di edilizia residenziale, previo trasferimento volumetrico a fini perequativi delle maglie del PRG Quaroni già approvate che si devono ricollocare per consentire la realizzazione del Parco. Anche per le maglie di PRG non approvate è prevista la possibilità di localizzare parte delle volumetrie previste nei nuovi tessuti insediativi nell'ambito delle soluzioni progettuali proposte.

Questo sistema di trasferimento volumetrico a fini perequativi è accettabile solo perché pensato nell'ambito di un comparto accuratamente definito e perimetrato e perché attuato nell'ambito di uno specifico progetto governato, tramite concorso, dalla mano pubblica.

Non si tratta dunque di "crediti edilizi" né di "diritti acquisiti" che, "distaccati dai suoli di pertinenza, volano altrove, atterrando là dove le logiche del libero mercato lo decidono"; si tratta invece di un processo partecipato e governato dal Comune che decide, nel quadro del soddisfacimento di bisogni primari della collettività, come è appunto la realizzazione di un grande Parco pubblico, di riprogettare con ottica perequativa una determinata e specifica parte di città.

Il nostro progetto individua le aree su cui realizzare i nuovi tessuti urbani prescegliendole fra quelle che hanno accesso dalla via Gentile e si collocano fra questa e il mare; tali aree sono assai largamente al di fuori della fascia di rispetto dei trecento metri dal mare e sono giudicate adatte perché costituite in larghissima parte da terreni già impermeabilizzati o degradati in modo non ordinariamente reversibile; la scelta di utilizzare tali aree va dunque in direzione d'una politica di risparmio di suolo.

Il disegno di questi Nuovi Tessuti Urbani si fonda su alcuni semplici principi di composizione:

- i volumi residenziali, in linea, a ballatoio o a schiera, composti in semplici “stecche rettilinee”, sono orientati ortogonali alla via Gentile, e spazati fra loro in modo accurato per consentire ovunque la vista del mare e degli spazi liberi a verde presenti a valle, evitando accuratamente “l’effetto cortina” che copra le libere visuali;
- la spaziatura fra i volumi varia per consentire, nelle parti più strette, un agevole passaggio delle strade carrabili a lenta percorrenza verso le aree a parcheggio, e nelle parti più larghe, la realizzazione di aree a verde condominiale e condiviso dai residenti;
- tutti i volumi residenziali hanno un “attacco a terra” volumetricamente denso, capace di ospitare servizi di prima necessità, attività artigianali non inquinanti, servizi collettivi e terziario di vario ordine;
- ove necessario, sarà consentito di allargare le destinazioni d’uso non residenziali anche ai piani superiori oltre il piano terra, così come saranno consentiti elementi di “piastra edilizia” e tipologie “a patio” per definire l’attacco a terra degli edifici;
- l’altezza ottimale indicata dal progetto è di 15 metri, pari a tre piani oltre un piano rialzato di tipo residenziale o strutture commerciali e produttive al piano terra; tale altezza potrà però, entro ragionevoli limiti, essere incrementata per realizzare una maggior volumetria che si rendesse necessario raggiungere per attuare i programmi costruttivi soddisfacendo appieno le logiche perequative dei vari comparti che saranno perimetrati.

Obiettivo del progetto è dare alla realizzazione di queste nuove parti residenziali della città un valore esemplare per dimostrare gli aspetti positivi della densità delle volumetrie residenziali frammiste ai servizi ed al terziario; per dimostrare che la densità consente di risparmiare suolo e scavi di alterazione del suolo, di introdurre minori modificazioni all’assetto idrogeologico, di richiedere una minore quantità di reti, urbanizzazioni e percorsi.

La densità urbana così progettata mette insieme un maggior numero di persone, un maggior numero di attività, di scambi, di relazioni, facilitando il confronto, producendo un benefico “effetto città” e un alto grado di urbanità, confrontabile con quello che contraddistingue i nostri centri di antico impianto.

Il progetto dei Nuovi Tessuti Urbani è impostato, coerentemente con le regole del murattiano riprese a Japigia, su una precisa legge geometrica, data dall’allineamento ortogonale alla via Gentile, ruotata di 30° rispetto al murattiano. Il tipo edilizio è composto da due edifici accoppiati intorno ad uno spazio di verde privato che può essere legato alle abitazioni a piano rialzato oppure condominiale. La viabilità a maglie ortogonali di dimensione murattiana (m. 60x80), dà vita a un reticolo capace, ove necessario, di servire anche gli edifici preesistenti; nella maglia possono inserirsi le attrezzature di servizio, quali scuole di primo livello, modificando l’attuale morfologia che le isola in ampi terreni estranei al tessuto urbano.

L’efficacia ordinatrice del disegno di questi Nuovi Tessuti Urbani è percepibile appieno nelle planimetrie a grande scala, dove si può apprezzare da un lato la semplicità, dall’altro la compattezza di una nuova parte di città che, se verrà realizzata, innalzerà, insieme allo straordinario Parco, il livello qualitativo del territorio cittadino a sud-est.



## LA DENSIFICAZIONE DEI QUARTIERI ESISTENTI

Il quartiere Japigia ricade per intero nell'area del concorso. Edificato dopo gli anni Quaranta con tre successivi piani di edilizia sociale, si sviluppa su un reticolo stradale ortogonale isorientato con la via Gentile. L'ultima parte, edificata su progetto della metà degli anni '60, si sviluppa a est del canale Valenzano, in una grande area delimitata dall'asse della via Gentile e dalla circonvallazione.

La morfologia edilizia dispone gli edifici secondo uno schema "a redents" di chiara derivazione lecorbusierana; gli isolati vengono contenuti in maglie di grande dimensione (500x400 metri) ed innervati da strade di penetrazione a fondo cieco; gli edifici sono sollevati su pilastri; tutti i servizi d'ogni livello sono localizzati in aree distinte da quelle residenziali, a ulteriore conferma della matrice culturale del progetto.

Questa disposizione ha creato una serie di inconvenienti, legati alla eccessiva dimensione delle aree pubbliche che sono rimaste per lo più inedificate a causa delle scarse capacità economiche comunali, mentre nessun servizio di prima necessità si è potuto insediare "al piede" degli edifici residenziali vigendo l'obbligo dei "pilotis" al piano terreno.

Il quartiere, inoltre, viene tagliato in due parti dalla via Caldarola, strada di spropositata larghezza, con quattro carreggiate centrali e complanari sui lati ciascuna a due corsie, che funziona come asse viario veloce, una sorta di autostrada urbana assolutamente inadatta a qualsiasi fruizione pedonale o ciclabile.

Gli unici servizi realizzati sono posti al centro dei lotti senza innescare in alcun modo l'effetto città, senza capacità di generare strade per lo shopping ed il passeggio; un gruppo di tre scuole superiori, completamente cintate ed isolate dal quartiere, viene concentrato sul vertice sud-est del triangolo, restando avulso e separato dalla parte residenziale.

Per ovviare a questa negativa condizione, la nostra ipotesi d'intervento, finalizzata alla densificazione del quartiere per ricercare un migliore effetto di città, prevede l'edificazione di una serie di case in linea, alte 25 metri, disposte in modo da determinare spazi privati, diminuendo la spropositata quantità di suoli pubblici lasciati in stato di abbandono. La posizione dei nuovi edifici da noi ipotizzati comporta l'apertura di alcune nuove strade nel tentativo di articolare in modo più complesso la maglia eccessivamente chiusa della attuale viabilità.

Mentre oggi gli edifici a torre di circa 30 metri delimitano il bordo a sud della via Caldarola, ed in numero minore il lato nord, e costituiscono una sorta di barriera funzionale e percettiva, la nostra ipotesi prevede di aprire alcune strade tra le torri che costituiscono una barriera continua di 700 metri tra via Archimede e via Caldarola e di edificare lungo tali strade edifici a due piani con strutture commerciali al piano stradale e soprastanti alloggi per giovani coppie e anziani.

La nostra proposta tende a migliorare le forme di densificazione recentemente sperimentate con gli interventi del "piano casa" che sono state realizzate, purtroppo, senza un piano generale che garantisca la coerenza degli interventi.

Pensiamo, insomma, che il Comune debba redigere un piano organico di densificazione generale del quartiere controllando che non venga intaccata ulteriormente, senza una strategia controllata, la riserva di standards dell'area perché un complesso quartiere come

Japigia non può migliorare e svilupparsi affidando solo ad episodiche privatizzazioni le proprie speranze.

Una densificazione ben governata, infatti, permetterà di realizzare circa 7.500 nuovi vani ed una coordinata notevole quantità di servizi, operando all'interno dell'area edificata, con notevole risparmio di suolo, senza intaccare l'intorno agricolo e migliorando l'effetto città del quartiere.

Più ad est, a valle dell'asse di via Gentile, oltre l'attuale termine della circonvallazione, è in fase di realizzazione il quartiere denominato Sant'Anna. Progettato con strade parallele al percorso della ferrovia, presenta varie tipologie, isolati paralleli e ortogonali alle strade, elementi posti in diagonale, corti quadrate, introducendo anche, in due punti, disposizioni a semicerchio.

Purtroppo tale "disegno" urbano, che si presenta come un incoerente ed intemperante campionario di tipi edilizi immotivatamente variati, è ancora oggi in fase di realizzazione e non permette, dunque, di ipotizzare ipotesi analoghe a quelle avanzate per Japigia. Resta, e s'impone per l'immediato futuro, l'esigenza di un piano di ridisegno e densificazione dei vuoti pubblici urbani per ovviare alle evidenti carenze di assetto di questo quartiere e per ricercare, anche qui, un migliore "effetto città".

Infine, a monte dell'asse di via Gentile, di fronte al quartiere di Sant'Anna, la strumentazione urbanistica esecutiva vigente prevede un piano particolareggiato con il disegno di un altro insediamento. In questo caso i volumi edilizi sono disegnati su linee oblique rispetto agli allineamenti prevalenti nell'area, con un assetto che dissemina i volumi su un'area vasta, richiedendo notevoli costi infrastrutturali.

Le dinamiche di mercato non sembrano rendere al momento necessaria la sua realizzazione; ove si intenda procedere comunque all'attuazione di questa parte di città, si suggerisce di modificare profondamente il progetto, inserendo edifici a marginale chiusa in un reticolo di strade ortogonali, allineato con la direttrice di via Gentile.

## 5

### LA NUOVA RETE DI MOBILITA'

La mobilità dell'area è attualmente affidata ai due assi paralleli di via Gentile e via Caldarola, collegate trasversalmente da poche e distanziate strade. La strada carrabile costiera, che avvilisce i valori paesaggistici ed ambientali dell'area, non ha alcun punto di contatto con i due assi principali, separati dal parallelo percorso della linea ferrata; due piccole stazioni permettono la fermata ai treni locali, con frequenze non sufficienti per costituire un sistema di tipo metropolitano.

Tale insoddisfacente situazione verrà profondamente variata dallo spostamento a monte del percorso ferroviario e dallo spostamento della circonvallazione che, all'incrocio con la via Caldarola, ruoterà proseguendo su un percorso più interno in parallelo alla ferrovia. Questa positiva prospettiva è chiaramente indicata nelle "Linee Guida" del concorso e posta come fondamentale presupposto alle richieste del Bando.

Il nostro progetto assume pienamente queste positive trasformazioni e le utilizza per liberare la costa sud dalla strada carrabile che si sposta sull'ex tracciato ferroviario e viene arricchita da una linea di tram ecologico. Questa strada viene raggiunta da nove percorsi trasversali, ortogonali alla via Gentile, che si innestano su di essa con un passo di circa

500 metri, con rotatorie utili per rallentare efficacemente la velocità di percorrenza del nuovo percorso costiero arretrato.

I Nuovi Tessuti Urbani progettati tra via Gentile e la nuova strada costiera arretrata sono serviti da strade ortogonali poste su un reticolo allineato con la via Gentile; quindici strade trasversali collegano le due strade sopra indicate; nove di queste sono affiancate da un filare di alti pini marittimi, formando con i platani e le querce di via Gentile una delle ossature paesaggistiche maggiormente visibili del nuovo assetto dell'area urbana.

La viabilità fin qui descritta raggiunge l'area di Sant'Anna, contribuendo a risolvere gli attuali gravi problemi di collegamento. Il reticolo della viabilità residenziale ha dimensioni analoghe a quelle dell'isolato murattiano; le strade carrabili sono accompagnate da larghi marciapiedi protetti e ornati da alberi; la larghezza è tale di mantenere il rapporto 1:1 con l'altezza dei circostanti edifici.

Lo schema generale della viabilità del nostro progetto si fonda quindi su tre strade a percorso longitudinale, connesse da assi trasversali ortogonali e in una rete viaria di servizio alle abitazioni predisposta essenzialmente su griglia ortogonale.

Le piccole strade interpoderali esistenti vengono in buona parte conservate, staccandole dall'attuale strada litoranea e connettendole con la nuova strada sull'ex sedime ferroviario.

A questo sistema si affianca una rete a percorribilità lenta, costituita da vie ciclo-pedonali. Queste si presentano come una rete fortemente interconnessa alla viabilità carrabile e alla residenza prevista; all'interno l'asse ciclopedonale principale corre lungo via Gentile, dalla quale si dipartono nove percorsi ortogonali, caratterizzati dal filare di alti alberi, che giungono fino al Parco del Litorale dove corre l'altro importante percorso ciclopedonale.

A questa rete si collega una più fitta rete secondaria che, seguendo la scacchiera delle strade del nuovo insediamento, si connette direttamente, attraverso i cortili privati o condominiali, con le singole abitazioni. A monte, la rete ciclopedonale penetra nel quartiere di Japigia, formando ampi quadrilateri poggiati al percorso previsto su via Caldarola e a quello parallelo su via Archimede.

Nei percorsi ortogonali - che con i filari di alberi ad alto fusto connettono visivamente al mare le are interne - l'incrocio con la nuova strada sul sedime ferroviario trova sempre un'area di parcheggio, progettata incrociando i posti auto con una struttura arborea realizzata con una maglia 8,60x6.

Tanto è previsto per mitigare l'impatto della massa metallica delle auto, proteggerle dal sole, trattando comunque il parcheggio come un giardino di alberi. Utilizzando le essenze vegetali adeguate, come l'Acer tremens, si ottiene anche un notevole assorbimento dei prodotti della combustione dei carburanti. Ciascuna area di parcheggio verrà dotata di un adeguato numero di prese per la ricarica delle auto elettriche, che si apprestano a sostituire quelle a scoppio.

Il percorso ciclopedonale sulla riva rocciosa del mare sarà attrezzato da piccole aree di sosta con superfici pavimentate in doghe di legno per permettere una comoda pausa e un agevole accesso al mare.

Questo percorso, che è il più importante del Parco, si snoda ininterrottamente dalla città densa ad ovest fino alla frazione di San Giorgio ad est.

Naturalmente nella prima parte del percorso il rapporto fra l'asse ciclopedonale e le aree verdi naturali ed attrezzate del Parco si esplicita nella pienezza voluta dal progetto; nella seconda parte tale rapporto è meno compiuto per la presenza di edificazione sparsa, a tratti pervasiva, che impedisce di accorpare largamente il verde interstiziale residuo.

Il progetto, però, prevede che, anche se limitato a ristrette aree prospettanti la linea d'acqua, il percorso mantenga la sua continuità ed arrivi, ininterrotto, fino alla frazione di San Giorgio.

L'abitato di San Giorgio propone un problema particolare che, al di là del presente concorso, va affrontato con un progetto di dettaglio; infatti, la frazione, costituita unicamente da villette unifamiliari, è sostanzialmente priva di esercizi commerciali e di servizi. Il libero accesso al mare, ad ovest della Lama, è impedito dalla presenza di un lido e da un campeggio, con la parte centrale irraggiungibile per la privatizzazione degli stretti passaggi di accesso alle ville chiusi da cancelli. Bisognerà dunque produrre un piano di rigenerazione capace di riordinare la viabilità ed introdurre, con microinterventi di infrastrutturazione, i servizi e le attrezzature necessarie.

## 6

### RELAZIONE SULLA SOSTENIBILITA' DELL'INSEDIAMENTO

La presente relazione evidenzia le misure per la promozione della sostenibilità e della qualità degli interventi urbanistici ed edilizi previsti dal progetto, rispondendo a quanto richiesto dall' "ALLEGATO 4 - Promozione della sostenibilità e della qualità degli interventi urbanistici ed edilizia".

Il progetto propone il perseguimento dei seguenti obiettivi prioritari:

- Contenere il consumo di suolo; preservare e migliorare l'ambiente; promuovere il riuso e recupero; progettare una città complessa caratterizzata da mix funzionale.

Il progetto individua, lungo il mare, e, in generale, nell'area individuata dal bando, tutte le aree libere a verde naturale e a verde agricolo di valore, in particolare le zone ad orto, e le preserva impedendone l'edificazione.

Il progetto, se possibile, incrementa tali aree rigenerando spazi degradati e abbandonati, accorrandoli ai precedenti in modo da creare il Parco richiesto dal Bando, dove viene eliminata o ridotta la pressione antropica sugli elementi naturali. Ciò è fatto spostando, con meccanismi perequativi, all'interno, al di là della fascia dei trecento metri dalla linea d'acqua, su via Gentile, tutta l'edificazione che era prevista sul litorale insieme a quella ulteriore del settore urbano. Tale spostamento comporta l'utilizzazione di aree dismesse o già parzialmente urbanizzate, dove il progetto disegna Nuovi Tessuti Urbani e rigenera spazi ed edifici esistenti, potenziando le infrastrutture già presenti.

Il disegno dà vita a parti di città dense e complesse, dove la residenza si intreccia con i servizi di prima necessità e di livello superiore, con l'artigianato compatibile, col terziario.

Il progetto propone la stessa logica d'intervento nel quartiere Japigia che è tutto compreso nell'area di concorso; il progetto disegna un intervento intorno a via Caldarola, indicando il metodo da seguire per densificare un quartiere troppo rado, privo di strade urbane e di spazi pubblici realmente praticabili per le relazioni collettive urbane. Densificare l'esistente, progettare espansioni limitate e dense è il presupposto fondamentale per contenere il consumo di suolo, liberandolo per le funzioni del grande Parco.

- Migliorare l'accessibilità ai servizi, al trasporto pubblico ed alle infrastrutture; promuovere la mobilità sostenibile e le reti ciclopedonali; garantire un adeguato comfort acustico.

Il progetto riordina le dinamiche della mobilità rilevabili nell'area, partendo dall'eliminazione della viabilità carrabile lungo la linea d'acqua, spostandola a monte sul tracciato liberato dalla linea ferroviaria.

Prende vita così il Parco Litoraneo lungo il quale viene assicurata una libera e lunghissima fruibilità ciclopedonale, oltre naturalmente al traffico di servizio pubblico e dell'emergenza.

Peraltro la mobilità ciclopedonale prevista dal progetto non riguarda solo il Parco Litoraneo, ma si diffonde a sistema all'interno del Parco di Monte e del Parco della Rinascita, ramificandosi in vaste aree dedicate alla naturalità e alle attività agricole, utilizzando varchi interstiziali di passaggio svincolati dal traffico su gomma e su ferro.

La rete dei percorsi ciclopedonali si attesta in particolare lungo le "ricuciture trasversali" che sono elementi caratterizzanti il progetto perchè consentono il collegamento fra le zone interne e la costa e per il loro valore visuale prodotto dalla piantumazione di filari di alberi di alto fusto, percepibili anche da lontano come elementi caratterizzanti il nuovo paesaggio rigenerato.

Ma la mobilità in un'area così vasta e complessa deve comprendere anche quella su gomma e su ferro, pubblica e privata; il progetto si fa carico pienamente di questo aspetto, proponendo da un lato uno schema delle infrastrutture viarie esistenti e di nuova realizzazione profondamente rinnovato, dall'altro introducendo la proposta innovativa della creazione d'una linea di tram ecologici lungo la nuova strada sul tracciato ex ferroviario.

Per garantire adeguato comfort acustico, nel contesto urbano oggetto dell'intervento e nel suo intorno, il progetto affida ai molteplici filari di alberi d'alto fusto e alle macchie e barriere verdi diffuse nel parco e lungo le strade il compito di mitigare il disturbo sonoro derivante dal traffico e dalle attività urbane; tale disturbo verrà comunque diminuito dalla prevedibile riduzione del traffico automobilistico privato conseguente alla risistemazione urbana progettata.

- Conseguire la riduzione dei consumi idrici e la qualificazione energetica dello spazio urbano; incrementare il ricorso a fonti rinnovabili per l'approvvigionamento energetico; migliorare il microclima urbano.

Il progetto prevede la raccolta delle acque meteoriche proveniente dalle superfici scolanti che, dopo i trattamenti previsti nella normativa, saranno convogliate a cisterne interrate, dislocate nei punti più opportuni del Parco, per essere utilizzate ad uso irriguo degli orti urbani e del verde comunale, con riduzione dei consumi idrici e contenimento dei costi. Le acque di troppo pieno saranno convogliate nel sottosuolo a reintegrare la falda con acqua dolce tramite pozzi disperdenti nel rispetto della normativa Regionale.

Le reti di pubblica illuminazione esistenti saranno efficientate con l'installazione di led a basso consumo energetico e alta durata di vita. In tutta la rete di vecchio e nuovo impianto si avrà cura di rivolgere il fascio luminoso verso il basso, evitando di inquinare la volta celeste e saranno installati timer fotosensibili per il controllo ottimale dei livelli di illuminazione. Quanto al fabbisogno di energia primaria per il

riscaldamento e il raffrescamento degli edifici, il progetto, nell'ottica del risparmio energetico e dell'utilizzo di fonti rinnovabili, propone la creazione di una rete elettrica dotata di sensori intelligenti che raccolgano informazioni in tempo reale ottimizzando la distribuzione di energia; una smart grid di quartiere insomma, atta a soddisfare la produzione "leggera" di energia; una rete intelligente, flessibile e sicura.

Si tratta di un sistema fondato su: centri di monitoraggio del costante mutamento delle esigenze energetiche; incentivi alla produzione privata di energia con installazioni sui tetti o con pensiline fotovoltaiche; contatori intelligenti; incentivazione all'uso di auto elettriche.

Per il problema delle "isole di calore", il progetto considera che esse sono direttamente collegate all'eccessiva ed inutile prevalenza di zone asfaltate su quelle verdi, a tetti degli edifici mal coibentati, ad impianti di condizionamento che emettono aria calda nell'ambiente, a eccessivo ed ingovernato traffico di veicoli. Essendo queste le cause, è evidente che l'impostazione generale del progetto, con la creazione del grande Parco e con la rigenerazione urbana ipotizzata è la risposta più efficace alla questione. Purtuttavia il progetto prevede ulteriori e più specifiche azioni per contrastare le "isole di calore", quali, ad esempio tetti e pareti verdi per i nuovi edifici; "tetti freddi" con coperture capaci di riflettere fino all'80% della radiazione solare e mantenere basse le temperature interne. Il progetto prevede l'utilizzazione di pitture chiare e membrane riflettenti con un basso fattore di assorbimento solare ed elevata emissività.

- Facilitare la corretta gestione dei rifiuti urbani.

Il progetto prevede un sistema di raccolta pneumatica che consiste in un sistema altamente tecnologico con tubi sotterranei in cui la differenza di pressione provoca un effetto "risucchio" e canalizza i rifiuti, differenziati a partire dal conferimento, verso i centri di smaltimento. Tale sistema evita gli accumuli di materiale in superficie ed elimina totalmente i camion di trasporto.

- Promuovere l'integrazione con il contesto urbano, ambientale e paesaggistico; prevedere l'utilizzo di materiali propri della tradizione costruttiva locale.

Il nostro progetto ha assunto tutte le analisi e le indicazioni del Bando e delle "Linee Guida" sulla specifica storia e sullo stato di fatto dell'area, integrando questa indispensabile conoscenza con ulteriori indagini, sopralluoghi ed analisi storiche che hanno costituito la base irrinunciabile ed indispensabile per calibrare adeguatamente le scelte. Conoscere i luoghi del progetto, valutarne i caratteri distintivi, coniugare la conoscenza storica con le scelte progettuali sono i passaggi propri del nostro modo di fare urbanistica ed architettura. Pensiamo di aver ben lavorato in tal senso e, dunque, crediamo ragionevolmente che il nostro progetto sia capace di promuovere una migliore integrazione nell'area fra il contesto urbano, ambientale e paesaggistico.

In questo quadro già si è detto, in altre parti della relazione, dell'impianto morfologico progettato e del suo rapporto con le preesistenze fisiche ed orografiche, così come si è detto dei tipi edilizi disegnati, delle essenze vegetazionali autoctone prescelte e dell'attenzione posta alla tutela e valorizzazione degli elementi identitari e di valore ambientale che sono stati considerati parte fondamentale del progetto complessivo.

## SOLUZIONI PEREQUATIVE PROPOSTE

Il tema della perequazione, già affrontato in relazione, va impostato su basi di sostenibilità e qualità. Per ciò che a noi compete, contribuire a sostenibilità e qualità delle azioni perequative significa dare piena attuazione nel progetto alle scelte indicate dalle “Linee Guida”: eliminare ogni previsione di interventi edilizi sulla linea d’acqua, da quelli terziario direzionali a quelli di residenze estensive, e ideare Nuovi Tessuti Edilizi adatti ad accogliere e mettere in armonia col contesto le cubature “cancellate” sulla costa.

Chiarito che la conciliazione degli interessi in campo (quelli dei proprietari dei suoli edificatori “cancellati” e dei suoli di compensazione), resta in capo agli amministratori competenti, a noi progettisti corre l’obbligo di proporre Nuovi Tessuti Edilizi ben disegnati, calibrati nei volumi, “flessibili” nelle variazioni necessarie, garantendo al contempo la validità architettonica ed urbanistica della proposta avanzata. Pensiamo di averlo fatto, sia col disegno urbano proposto, sia con i tipi edilizi prescelti, sia con le considerazioni fatte nell’elaborato “Bilancio complessivo delle quantità volumetriche” presentato.

## FUNZIONIGRAMMA E CRONOPROGRAMMA

Il progetto urbano che presentiamo è complesso ed esteso; per la sua attuazione può essere utile pensare all’attivazione di un processo incrementale, organizzando una strategia d’implementazione che, prevedendo fasi di attuazione e momenti di attesa, anche lunghi, eviti successioni a cascata e gabbie troppo rigide.

Dunque il “cronoprogramma” per il progetto presentato non può e non deve essere quello classico di una qualsiasi opera pubblica; deve essere piuttosto una definizione di fasi, indicando quelle “autosufficienti”, di realizzazioni parziali che però mantengono una forte coerenza con gli obiettivi strategici fissati.

In tal senso, pensiamo che fasi immediatamente attivabili possano essere:

- ripulitura e preparazione delle aree del futuro Parco, con demolizione delle superfetazioni e dei volumi abbandonati;
- preparazione botanica e dei terreni;
- rinaturalizzazione della lama Valenzano;
- creazione degli orti sociali;
- sistemazione di via Gentile come strada parco;
- realizzazione della rete ciclopedonale per parti funzionali;
- realizzazione di parti omogenee dei Nuovi tessuti Urbani.

Si creerebbero così punti d’innescio del più ampio processo di riqualificazione, all’interno dei quali individuare suoli o edifici abbandonati di cui fare uso temporaneo, attivando luoghi utili a prefigurare nuove pratiche sociali d’uso.

Stabilito questo metodo d’attuazione può pensarsi ad un “funzionigramma” che abbia senso per un progetto particolare come è il nostro. Se, infatti, con questo (bisogna dire ispido e brutto) neologismo si intende lo strumento che definisce “chi fa che cosa”, a differenza di “organigramma” che significa invece lo strumento che organizza le relazioni gerarchiche di una struttura operativa, possiamo solo dire che molteplici sono le figure tecniche, amministrative e politiche che potranno e dovranno svolgere un ruolo nell’attuazione del progetto. A noi sembra unicamente possibile, ma importante, in questa fase, avvertire che nel “funzionigramma” andranno necessariamente ricompresi i semplici cittadini, singoli o associati, a cui affidare reali compiti operativi e decisionali, nel quadro di un reale processo di partecipazione che non sia, come spesso accade, furbesca e banale “organizzazione del consenso”.