

## Relazione illustrativa

### SITUAZIONE ATTUALE

L'area a sud-est della città di Bari oggetto del concorso è caratterizzata dalla presenza di un lungomare di circa 6 km sottoutilizzato e in gran parte degradato e dallo sviluppo di quartieri residenziali sorti negli anni 60-70 dello scorso secolo.

La città storica si affaccia sul porto e sul lungomare Nazario Sauro edificato nei primi anni del '900, e si è completamente dimenticata del tratto di **costa** che si estende verso sud.

L'area vede la presenza di poche aree pubbliche verdi e stabilimenti per la balneazione, è in gran parte abbandonata e degradata. E' separata dall'entroterra dalla **linea ferroviaria** che collega Bari ad Otranto, non ci sono vie di collegamento che permettano di oltrepassare i binari, solo una lunga strada lungomare che va fino all'abitato di San Giorgio e oltre permette l'accesso all'area. Storicamente quindi il tratto di costa è rimasto completamente separato dalla città, è abbandonato e degradato, e oggi costituisce un grande potenziale per lo sviluppo dell'insediamento urbano e la possibilità di recuperare aree per il tempo libero e la fruizione del mare e del paesaggio costiero.

La città si è sviluppata dal centro storico seguendo le direttrici di via Gentile e via Caldarola, che scorrono in direzione sud-est parallele alla costa ma discostate di circa cinquecento-seicento verso l'entroterra. A partire dal dopoguerra sono sorte le zone residenziali di **Japigia**; la parte più antica del quartiere, quella verso il centro città, ha una forma compita e spazi interessanti, e la compresenza di funzioni differenti da luogo ad una buona qualità urbana e dell'abitare. Le porzioni più recenti invece, realizzate nel corso degli anni '70, è composta da grandi stecche e corti prettamente residenziali che danno luogo ad una maglia incompleta e troppo vasta, in cui non ci sono regole per gli spazi aperti urbani, per gli spazi di transito e di parcheggio delle autovetture, i luoghi della socialità sono pochi e mal distribuiti. L'esagerata vastità degli spazi e l'impossibilità di controllarli con una sapiente progettazione degli spazi pubblici, ha portato ad una situazione di disagio sociale, allo sviluppo di forme di criminalità sia piccola che organizzata, ad un gran senso di paura ed insicurezza da parte degli abitanti del quartiere; per questi motivi sono stati recintati gran parte degli spazi esterni prospicienti agli edifici. Percorrendo il quartiere, si ha l'impressione di trovarsi all'interno di un grande campo militare in cui ogni singolo edificio è recintato, gli spazi aperti sono immensi e completamente vuoti, manca qualsiasi forma di servizio all'interno del quartiere.

Più a meridione, via Gentile diventa strada di scorrimento veloce, tangenziale; ciò ha comportato lo sviluppo di quartieri residenziali costituiti da villette e palazzine di piccole dimensioni che non hanno alcun rapporto con la strada; alcuni complessi sono delle enclave completamente autonome e recintate. La pianificazione urbanistica comunale prevede in questa zona la nascita o sviluppo di nuovi insediamenti abitativi di grandi dimensioni: in particolare le **Maglie 21 e 22**, con più di 1.500.000 metri cubi di costruzioni. Questi quartieri sorgeranno in aree

periferiche, completamente slegate dal resto della città, prive di servizi e attrezzature per il lavoro, il commercio e lo svago, e per di più in aree soggette a dissesto idrogeologico: il rischio è quello di costruire brani di periferia che ricalcano l'esperienza di Japigia e ne ripetono gli stessi errori e la stessa megalomania.

All'estremo sud del Comune di Bari, schiacciato tra la linea della ferrovia e la costa, si incontra l'abitato di **San Giorgio**, caratterizzato da insediamenti a bassa densità, in particolare villini, alcuni dei quali abusivi, formati nel secondo dopoguerra; anche qui molte porzioni del territorio sono degradate, molte costruzioni sono state abbandonate, e mancano completamente servizi e locali commerciali per la popolazione.

La porzione di territorio compreso tra Japigia e la costa, a cavallo della linea ferroviaria, è assolutamente vuota e abbandonata, caratterizzata dalla presenza di **insediamenti agricoli** sempre meno curati che lasciano il posto a terreni incolti e degradati; non ci sono rapporti tra le due parti: la città non ha ancora scoperto il mare che le sta a poche centinaia di metri.

Oltre alla presenza della costa sottoutilizzata, altro punto di forza per lo sviluppo di un progetto di riordino e valorizzazione del territorio è la presenza del sistema naturale delle **Lame**, solchi che convogliano le acque meteoriche, in cui la circolazione superficiale dell'acqua è di piccola entità (per gran parte dell'anno sono asciutte), mentre è prevalente nel sottosuolo. In particolare le due Lame di maggiore importanza, lama Valenzano a nord (di cui l'ultimo tratto è stato canalizzato), e lama San Giorgio a sud, danno luogo ad ambienti umidi che sono tuttora l'habitat ideale per diverse specie vegetali e animali (cavalieri d'Italia, pavoncelle, garzette, cormorani) e per questo hanno grande importanza dal punto di vista paesaggistico. Verso la foce della lama Valenzano è presente anche una sorgente di acqua continentale, ricomparsa negli ultimi trent'anni.

## **OBIETTIVI GENERALI DEL PROGETTO**

- **Recupero paesaggistico del tratto di costa** perché diventi un'area per il tempo libero e lo svago per l'intera città e per i quartieri della zona sud-est
- **Recupero urbanistico del quartiere di Japigia** per costituire un nuovo senso di comunità, offrire nuove possibilità di lavoro, di svago, di scambio e di condivisione tra gli abitanti; spazi a misura d'uomo (per quanto possibile, in un quartiere costruito in questo modo) aumenterebbero il senso di appartenenza, la fiducia e il senso di sicurezza di tutti, scoraggiando il proliferare di forme di criminalità
- **Riconnessione dei due sistemi** attraverso la riorganizzazione dei territori interstiziali, il ripensamento delle vie di comunicazione longitudinali che attualmente fanno da barriera, il rafforzamento o la costituzione di assi trasversali che fungano da vie di accesso e forniscano punti di contatto tra l'abitato e la costa.

## RECUPERO PAESAGGISTICO DEL TRATTO DI COSTA, PARCO MARINO

Il progetto prevede la **totale dismissione del tratto di strada carrabile litoranea** nel tratto dalla spiaggia di Pane e Pomodoro fino all'abitato di San Giorgio: il traffico veicolare proveniente dal centro della città viene deviato verso l'interno con un nuovo tunnel al di sotto della linea ferroviaria che permette l'immissione su via Magna Grecia, potenziata.

Un nuovo grande parcheggio scambiatore sorge in prossimità della stazione ferroviaria di Bari Parco Sud e permette sia l'accesso al primo tratto di costa (spiaggia di Pane e Pomodoro e lido Marzullo) che la possibilità di prendere mezzi di trasporto pubblico. Sotto questo punto di vista, con lo spostamento della linea ferroviaria diretta verso Otranto all'interno del cuneo verde già programmata da parte delle amministrazioni, i binari che scorrono lungo la costa possono servire per l'insediamento di un sistema di **tram urbano su rotaia** che viaggi a velocità controllata e possa servire a raggiungere gli abitati e le aree lungo il mare a sud.

Liberata dal traffico veicolare, la vecchia strada litoranea diventa una **nuova passeggiata lungomare** percorribile a piedi e in bicicletta, l'asse dello sviluppo di tutto il progetto lungo la costa. Una vasta piazza sul mare con locali per il ritrovo e un'area attrezzata per lo svolgimento di attività culturali sorge nel punto iniziale della passeggiata al posto dell'attuale parcheggio del lido Marzullo; più avanti si incontra la prima zona verde urbana, il **giardino botanico**, che raccoglie tutte le specie vegetali tipiche dei territori che si affacciano su questo tratto di Mare Adriatico e che saranno utilizzate per il recupero paesaggistico dei tratti di costa successivi. Nel suo procedere verso sud, la passeggiata costiera attraversa la foce del canale Valenzano e si incontra col **parco fluviale** che ne segue l'andamento: è possibile visitare le zone umide collegate alla foce, e le grandi vasche d'acqua realizzate come parte del giardino botanico per ospitare la vegetazione acquatica e un primo impianto di fitodepurazione per il trattamento e il riciclo delle acque piovane raccolte sulle superfici a bassa permeabilità (parcheggio e piazze).

Il tratto di spiaggia sabbioso che si estende fino a Torre Quetta e oltre viene ripulito e reso più facilmente fruibile tramite nuovi accessi; i terreni immediatamente oltre, al giorno d'oggi degradati e inquinati vengono bonificati e rivitalizzati con l'**inserimento di specie vegetali autoctone** tipiche della macchia mediterranea (leccio, ginepro, pino, oleandro, rosmarino, sughero, rovetto, corbezzolo).

Un successivo punto focale del progetto del lungomare è il **Museo del Mare** e centro di studi mediterranei che sorge in luogo del parcheggio esistente di Torre Quetta. Due volumi sobri si innalzano da una piazza sul mare; verso l'entroterra, i binari del tram urbano non sono più un ostacolo all'attraversamento dei pedoni, e oltrepassata la nuova stazione si può facilmente raggiungere la **sede della Regione Puglia**, il parco, e la piazza che da sul cuore commerciale del quartiere di Japigia.

Proseguendo nel cammino lungo la via litoranea, si attraversano nuove porzioni di paesaggio costiero rivitalizzate e si incontra l'asse trasversale caratterizzato da attrezzature per la pratica dello sport e del tempo libero. Una grande **piattaforma di galleggiante** entra nel mare, ospita una piscina di acqua marina per la pratica del nuoto anche in condizioni di mare mosso e alcuni locali del circolo nautico; verso l'interno, si forma una piccola baia artificiale che ospita piccole imbarcazioni sportive e facilita la pratica di attività come la vela e il surf. Anche qui il passaggio

della linea del tram con la nuova fermata consente un facile accesso all'area; in più un campeggio che sorge nei paraggi e una piccola struttura alberghiera già presente incentivano l'arrivo di turisti che vogliono praticare sport immersi nella natura a poche centinaia di metri dalla città.

La spiaggia sabbiosa lascia spazio a **formazioni rocciose** che si addentrano nel mare; si incontrano anche i primi villini del quartiere di **San Giorgio**. A partire da questo punto, dopo quasi quattro chilometri di litoranea senza traffico di veicoli, la strada ritorna ad uso delle autovetture dei residenti del quartiere e il percorso si restringe e costeggia la spiaggia rocciosa. Al di là della linea dei binari si sviluppa il nuovo insediamento della **Maglia 22**, un sottopasso carrabile e pedonale e la nuova fermata del tram urbano permette ai nuovi abitanti di entrare in contatto con il mare. Vengono potenziati e attrezzati nuovi accessi all'acqua attraverso gli scogli, e i vuoti urbani dell'abitato di San Giorgio vengono riempiti con nuove attrezzature e servizi urbani e tramite la valorizzazione e il recupero delle superfici agricole dismesse. Un ultimo tratto di percorso su costa rocciosa, che si affaccia suggestivamente su una piccola insenatura, conduce allo sbocco a mare della **lama San Giorgio** e alla partenza di un altro sistema di parco fluviale da rinaturalizzare che si addentra verso la campagna.

## **RECUPERO URBANISTICO DEL QUARTIERE DI JAPIGIA**

Come abbiamo visto in precedenza, il quartiere di Japigia è caratterizzato da grandi edifici lineari che costituiscono delle corti, il tutto però è di dimensioni troppo grandi, e si creano degli enormi spazi tra gli edifici che non sono stati attrezzati e per questo motivo vengono cinti da recinti in modo da proteggere quanto meno la vita degli abitanti reclusi nei caseggiati (soprattutto per quanto riguarda la parte costruita oltre il canale Valenzano).

Il progetto vuole rivitalizzare il quartiere di Japigia senza andare a inserire nuove cospicue volumetrie, ma riorganizzando e rivitalizzando i vuoti urbani tra gli edifici, gli spazi di circolazione, di ritrovo, di scambio. L'obiettivo è quello di **rimuovere i recinti** verso le strade, concedendo ai privati nuova volumetria per nuovi locali commerciali e per la vita comunitaria ai **piani terra degli edifici**, attualmente piani pilotis vuoti. Lo spazio privato prospiciente i grandi edifici viene attrezzato come area verde pubblica, liberato dal posteggio libero e totalmente disorganizzato di oggi; i grandi parcheggi oggi presenti sul retro degli edifici, devono essere riprogettati in modo da ottimizzarne il disegno e prevedere alberi e superfici permeabili per l'assorbimento dell'acqua piovana, da recuperare e riciclare attraverso impianti di fitodepurazione urbana. I vuoti urbani all'interno del quartiere vengono recuperati e gestiti dagli stessi abitanti, con l'implementazione di attrezzature sportive o parchi gioco per i bambini, ma soprattutto con la costruzione di orti urbani, pratica socialmente ed economicamente utile, che spinge i cittadini ad occuparsi attivamente del proprio territorio.

Il progetto oltre a ciò si concentra sui due assi di **connessione longitudinale**, via Gentile e via Caldarola. Via Gentile diventa il **nuovo boulevard urbano**, la sede stradale viene riordinata prevedendo per tutta la sua lunghezza due corsie per senso di marcia di cui una dedicata alla circolazione dei mezzi di trasporto pubblico. Vengono inserite delle alberature, i marciapiedi ampliati e privati degli

ostacoli, è prevista una pista ciclabile che attraversa tutto il quartiere. I vuoti ai lati della nuova strada urbana vengono riempiti con edifici che ospitano attività commerciali e uffici, in modo da costruire un fronte urbano uniforme degno di una città.

Via Caldarola invece, diventa una strada adatta allo scorrimento più veloce del traffico; un **ampio corridoio verde**, con grandi alberature che già adesso la caratterizzano e aree di verde urbano ai lati riorganizzate.

Lo spostamento pianificato della strada tangenziale verso l'entroterra libera dal traffico la zona, e consente di far proseguire il grande boulevard urbano fino alla Maglia 22 in corso di realizzazione e oltre. Il sistema viabilistico viene riorganizzato, i grandi svincoli attuali vengono eliminati e sostituiti da più funzionali rotonde adatte a strade urbane.

## **RICONNESSIONE DELLA CITTA' CON LA COSTA: ASSI LONGITUDINALI PERMEABILI**

Gli **assi di connessione longitudinali** che attualmente fungono da barriera difficilmente attraversabile con il progetto diventano permeabili.

Partendo dal mare, l'odierna **strada litoranea** viene privata del traffico veicolare e diventa un **percorso ciclopedonale** che consente un facile accesso e fruizione della costa.

La linea ferroviaria attualmente senza attraversamenti che va verso sud viene trasferita verso l'interno, sui binari circoleranno dei **tram urbani** a velocità ridotta che permetteranno in ogni punto un attraversamento allo stesso livello sicuro e con nuove fermate renderanno facilmente raggiungibile il parco costiero e i quartieri periferici. Nuovi tunnel per l'attraversamento carrabile continuo sono previsti all'inizio del lungomare, in coincidenza con via Magna Grecia, in corrispondenza del campeggio e dell'area per la pratica degli sport acquatici, e tra la Maglia 22 e l'inizio dell'abitato di San Giorgio in modo da renderlo raggiungibile.

La via Gentile diventa un **grande boulevard urbano** caratterizzato dalla presenza di alberature, ampi marciapiedi, piste ciclabili e edifici per il commercio e il lavoro che costruiscono un nuovo fronte cittadino. La via Caldarola è una **strada verde** con spazi pubblici attrezzati ai bordi, percorsi ciclabili e pedonali, attraversamenti facilitati da un nuovo sistema di rotonde.

## **RICONNESSIONE DELLA CITTA' CON LA COSTA: ASSI TRASVERSALI DI PENETRAZIONE**

Gli **assi di penetrazione trasversale** vengono rafforzati, diventano sistemi di spazi e di percorsi che connettono la città col mare.

Il primo asse è costituito dal **parco fluviale della lama e canale Valenzano**. Il progetto prevede di recuperare la naturalità del luogo (oggi modificato dall'uomo con la canalizzazione dell'ultimo tratto) mediante la costituzione di nuove aree umide e l'inserimento di specie arboree e vegetali tipiche di queste zone; un sistema di canalizzazione e di impianti di fitodepurazione è pensato in prossimità della foce della lama per recuperare le acque meteoriche delle aree pavimentate.

Un sistema di percorsi che corre lungo la lama e si inserisce nel paesaggio agricolo circostante permette di immergersi nel parco alla scoperta dell'incredibile fauna che già oggi caratterizza questo luogo; viene messa in luce e valorizzata la sorgente di acqua continentale che affiora nei pressi della costa.

Allontanandosi dal centro della città si incontra l'**asse commerciale e dei servizi principale del quartiere di Japigia**, un sistema di edifici pubblici e spazi urbani che conduce dal cuore del quartiere fino al mare. Le aree verdi e sportive all'aperto della grande zona scolastica vengono riorganizzate sul retro occupando gli svincoli dismessi della tangenziale (spostata verso l'entroterra); è previsto anche un orto urbano che può essere utilizzato per le attività formative delle scuole. Il traffico su via Caldarola viene riordinato con una grande rotonda, che rallenta i veicoli e facilita l'attraversamento; dall'altro lato sorge il nuovo centro civico di Japigia, che comprende anche l'attuale parrocchia San Marco e racchiude una piazza urbana rivolta verso l'area scolastica. Il grande centro commerciale rimane al suo posto; il tetto dell'edificio, attualmente utilizzato sporadicamente, potrebbe ospitare un sistema di piccoli orti urbani per gli abitanti del quartiere e spazi per organizzare eventi pubblici. Su via Gentile invece, è prevista un'altra grande piazza cittadina con le strutture per un mercato cittadino coperto e attrezzata per lo svolgimento del mercato settimanale del rione; in questo luogo potrebbero venire valorizzati i prodotti locali dell'agricoltura e dell'artigianato, un mercato a chilometro zero. Dall'altro lato del nuovo boulevard urbano, c'è la sede della Regione Puglia di recente costruzione, con la sua serie di spazi verdi e parcheggi a disposizione dei visitatori e la nuova fermata del tram urbano. Attraversati in completa sicurezza i binari, si entra nel parco costiero in prossimità del nuovo Museo del Mare e Centro di studi mediterranei di Torre Quetta, struttura fondamentale per la ricerca e la divulgazione scientifica di una regione che si sviluppa per quasi ottocento chilometri lungo il mare e basa una buona parte della sua economia sullo turismo marittimo.

Più a sud, un sistema di spazi verdi e di strutture sportive già esistenti e ben organizzate, è lo spunto per il rafforzamento di un altro asse di connessione trasversale, quello appunto delle **aree dello sport e del tempo libero**. Al potenziamento e riorganizzazione degli impianti esistenti, con percorsi più chiari e parcheggi, si affianca la realizzazione di un nuovo parco e di una piattaforma sul mare per facilitare la pratica degli sport marini. L'area è servita da una fermata del tram urbano su rotaia, da un collegamento viabilistico con tunnel al di sotto della linea dei binari, da attrezzature ricettive esistenti e da un nuovo campeggio immerso nel verde.

Un nuovo sistema di spazi trasversali è indispensabile anche per connettere l'isolato insediamento residenziale della **Maglia 22** con il boulevard urbano di via Gentile, l'abitato di San Giorgio oltre la ferrovia e il parco lungomare. All'ingresso del quartiere, su via Gentile, sorge il nuovo Parco Tecnologico Agricolo di Bari, centro di ricerca legato al Politecnico e finanziato da aziende private che si occupa della ricerca e dello sviluppo nel campo dell'innovazione agricola, essendo l'agricoltura un'altra grande risorsa della Regione Puglia e in particolare dell'entroterra barese. Questo intervento si inserisce nell'ottica del recupero del paesaggio agricolo abbandonato presente tra l'abitato di Japigia e il lungomare, e fornisce nuove attività lavorative e servizi anche per gli abitanti dei quartieri limitrofi. L'insediamento di Maglia 22 viene completato con la realizzazione di aree verdi pubbliche aperte, parchi giochi e attrezzature sportive, viali alberati; è prevista una

nuova fermata del tram e attraversamenti della linea dei binari per raggiungere il quartiere di San Giorgio (nel quale vengono allo stesso modo recuperati gli spazi aperti abbandonati con aree attrezzate o zone agricole rivitalizzate) e infine la costa rocciosa attrezzata per la balneazione.

Ultimo sistema di connessione della costa con l'entroterra, il **recupero delle aree verdi e aree umide della lama San Giorgio** con la costituzione di un parco naturalistico, la limitazione e regolamentazione del traffico veicolare che lo attraversa, e il potenziamento del sistema di percorsi e strade di campagna che sono già presenti.

## **RICONNESSIONE DELLA CITTA' CON LA COSTA: NUOVO SISTEMA INSEDIATIVO**

La strategia di progetto si serve della cubatura urbanistica disponibile tramite trasferimento volumetrico a fini perequativi di maglie del PRG Quaroni già approvate incluse nell'area di concorso, in particolare le Maglie 21 e 22 (3° Comparto). Le aree scelte da PRG per la realizzazione dei nuovi insediamenti sono totalmente marginali e isolate rispetto allo sviluppo attuale della città, e in più sono previste in aree interessate da rischio idrogeologico in corrispondenza del sistema superficiale e sotterraneo delle lame che scorrono verso il mare.

Per questi motivi, il progetto fa uso dei nuovi volumi e tessuti insediativi per **potenziare il sistema di città già esistente**, completarlo con nuovi servizi, e **connetterlo con il parco costiero e il mare**.

Una parte delle volumetrie viene destinata per la costruzione del **nuovo fronte edilizio** lungo il boulevard urbano di via Gentile: vengono riqualificati edifici industriali e commerciali in disuso, costruiti nuovi edifici per il lavoro ed il commercio che si affacciano direttamente sulla via e danno vita a spazi pubblici aperti per il transito, lo scambio e il ritrovo degli abitanti.

Anche l'**asse principale degli spazi pubblici e dei servizi di Japigia** viene completato con la costruzione di nuovi edifici per la comunità, un Centro Civico su via Caldarola che comprende anche l'attuale parrocchia di San Marco e un Mercato coperto lungo il boulevard di via Gentile per il commercio e la promozione dei prodotti agroalimentari e di artigianato a chilometro zero. In prossimità della costa, viene realizzato un Museo del Mare e Centro di studi mediterranei.

Come già visto, in prossimità dell'insediamento in fase di realizzazione della Maglia 22, è prevista la costruzione del nuovo **Parco Tecnologico Agricolo** di Bari.

Le **nuove residenze** si inseriscono principalmente nei vuoti del tessuto urbano e agricolo che separano il quartiere di Japigia dalla costa: l'idea è quella di riempire questi vuoti per riavvicinare la città al mare. I nuovi insediamenti sono caratterizzati da volumi a quattro - cinque piani che si sviluppano lungo percorsi che da via Gentile si introducono nel paesaggio disposti a pettine: il nuovo tessuto riprende le antiche strutture agricole di divisione e canalizzazione del territorio, che ormai sono andate perse con l'abbandono dei terreni. In prossimità del boulevard la costruzione è più densa e urbana, e dà vita al già trattato nuovo fronte urbano; allontanandosi, i volumi si fanno più rarefatti fino a dare spazio al sistema agricolo esistente rivitalizzato. Le residenze si sviluppano lungo spazi pedonali pubblici lineari sui quali affacciano al piano terra spazi per il commercio e le attività comuni;

il traffico veicolare superficiale è fortemente limitato in quanto tutta la viabilità e il sistema di parcheggi sono interrati. Sul retro delle abitazioni, si sviluppa un sistema di orti urbani ad uso dei nuovi abitanti. Non c'è traffico, non ci sono recinti, la vita pubblica e i commerci si svolgono nelle aree di fronte alle abitazioni e diventano nuovi spazi urbani per tutti gli abitanti di Japigia, sul retro ci sono i giardini privati e gli orti urbani. Il sistema insediativo è aperto, funziona sia se realizzato nella sua interezza oppure se ci si ferma con la realizzazione parziale del fronte urbano lungo la via principale; al contrario, può essere continuato in profondità o esteso e replicato in altre parti di città.

## **RICONNESSIONE DELLA CITTA' CON LA COSTA: RECUPERO E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO AGRICOLO E DEGLI ORTI URBANI**

Il **paesaggio agricolo** tra la città e la costa a sud di Bari è stato in gran parte abbandonato ed è in parte degradato. Questo sistema di spazi aperti invece è molto importante per il recupero e l'equilibrio naturalistico del luogo, oltre che rappresentare una grande opportunità per lo sviluppo e valorizzazione del territorio e dell'offerta lavorativa locale. La campagna dovrebbe essere riqualificata, con la coltivazione di cereali, uliveti, vigneti e ortaggi tipici della zona; in questo modo tutte le infrastrutture ambientali connesse, come le canalizzazioni, le superfici drenanti e gli eventuali impianti di fitodepurazione per il recupero dell'acqua piovana e il contenimento dello spreco idrico, permetterebbero di conservare più a lungo intatto il paesaggio che ci circonda. I nuovi insediamenti dovrebbero rispettare questa vocazione agricola del territorio e inserirsi in modo equilibrato.

Allo stesso modo si dovrebbe incentivare l'istituzione di **orti urbani** a servizio della comunità negli spazi interstiziali vuoti o in quelli occupati da infrastrutture ormai abbandonate; il lavorare la terra permetterebbe di passare una parte del proprio tempo libero a contatto con la natura, favorirebbe la costituzione di un senso di appartenenza al territorio, educando al rispetto del territorio e dell'ambiente, e rappresenterebbe nuove forme di risparmio legate all'autoproduzione dei beni di consumo alimentari.

## **PROCESSUALITA' COME ELEMENTO FONDANTE DEL PROGETTO**

Il progetto urbano e paesaggistico è molto complesso e di sicuro comporta tempi lunghi per la sua realizzazione e costi elevati. E' possibile che non venga eseguito nella sua completezza oppure che vengano apportate delle modifiche.

Nel complesso comunque gli interventi, pur essendo stati pensati nel loro insieme compito, possono essere realizzati per parti risultando comunque autosufficienti.

Per risolvere i problemi di Japigia sarebbe fondamentale intervenire sul nuovo boulevard urbano di via Gentile, sull'eliminazione delle recinzioni verso le strade, l'inserimento di nuove attività commerciali o di aggregazione nei piani terra inutilizzati e il riordino dello spazio pubblico e dei parcheggi. La costruzione dei nuovi edifici del fronte urbano, i tessuti di edilizia che si sviluppano verso la costa, il potenziamento dell'asse dei servizi e commerciale principale potrebbero venire in

seguito.

Per la fruizione al lungomare sarebbe di fondamentale importanza lo spostamento già pianificato della linea ferroviaria verso Otranto. L'eventuale sistema di trasporto urbano con tram su rotaia garantirebbe un comodo accesso all'area e ai quartieri residenziali limitrofi. La realizzazione del parcheggio scambiatore in prossimità della stazione di Bari Parco Sud, il potenziamento del primo tratto del lungomare con la piazza sul mare, il giardino botanico e la rinaturalizzazione della prima parte del canale Valenzano funzionerebbero come volano per lo sviluppo dell'intero parco costiero e la pedonalizzazione della strada lungomare.

Per quanto riguarda l'insediamento della Maglia 22, sarebbe importante completare il primo e il secondo comparto il più presto possibile, costruire il sistema di spazi aperti previsti e realizzare il collegamento con il quartiere di San Giorgio e l'accesso al mare.

Per concludere, questi sono gli interventi prioritari che possono servire come punto di innesco per il processo più ampio di riqualificazione:

- riqualificare la parte costruita del quartiere Japigia, ripensare le aree aperte, dotare i piani terra di attività commerciali e togliere i recinti, riorganizzare le aree di circolazione e di parcheggio che sono sovrabbondanti;
- realizzare il primo tratto di boulevard urbano di via Gentile;
- realizzare il primo tratto di lungomare fino alla foce del canale Valenzano;
- spostare la linea ferroviaria all'interno;
- realizzare compiutamente i due comparti iniziati del progetto della Maglia 22 con i servizi e gli spazi aperti e connettere il quartiere con San Giorgio e l'accesso al mare.

## **RELAZIONE SULLA SOSTENIBILITA' DELL'INSEDIAMENTO**

Il progetto per il nuovo parco costiero a sud del centro di Bari, il recupero urbanistico dei quartieri limitrofi e la connessione della città con il mare **contiene il consumo di suolo** andando a riqualificare aree attualmente degradate o sottoutilizzate, costruendo nuovi volumi negli spazi interstiziali degli insediamenti urbani già presenti e destinando le aree per la nuova edificazione previste da PRG a recupero del paesaggio agricolo esistente (evitando anche una nuovo inutile e massiccio intervento in opere di collegamenti viari e urbanizzazioni).

I vecchi quartieri residenziali vengono completati con l'aggiunta di servizi e spazi pubblici aperti di cui la città è attualmente carente; i nuovi insediamenti sono caratterizzati da un **mix funzionale** con la presenza di unità abitative di diversa tipologia, di spazi per il commercio e la vita comunitaria rivolti non solo ai nuovi residenti ma a tutti gli abitanti di Japigia.

Il **trasporto pubblico** viene incentivato, con la realizzazione del sistema di tram urbano sulla linea di binari dismessi della ferrovia e nuove fermate nei punti in cui la città incontra il lungomare. Il traffico viene riordinato con nuovi interventi come rotonde, istituzione di corsie riservate alla circolazione degli autobus, parcheggi distribuiti in modo ottimale e nei piani interrati delle nuove edificazioni. La rete delle **piste ciclabili e pedonali** viene implementata, con la costruzione dei nuovi assi longitudinali ciclopedonali della strada litoranea, via Gentile e via Caldarola e con il loro collegamento attraverso una fitta trama di percorsi trasversali.

Il progetto degli **spazi aperti** prevede per il parco lungomare il ripristino del paesaggio costiero tipicamente mediterraneo costituito prevalentemente da arbusti autoctoni; per i parchi fluviali in corrispondenza delle lame Valenzano e San Giorgio la valorizzazione delle aree umide e di sorgenti presenti e la ricostruzione delle aree naturali cancellate a causa dell'intervento umano; il ripristino della trama agricola compresa tra la costa e i quartieri residenziali. Per quanto riguarda la città, le aree abbandonate all'interno vengono destinate a orti urbani e parchi, i viali e i parcheggi vengono dotati di alberature e superfici permeabili all'acqua piovana, all'interno degli insediamenti nuovi gli spazi verdi e gli orti sono presenti in modo massiccio.

Per quanto riguarda l'acustica all'interno del centro abitato, la dotazione delle maggiori vie di traffico di alberature e la costruzione di fronti urbani compatti costituiti da edifici commerciali e di ufficio, dovrebbe difendere gli insediamenti residenziali dalle principali fonti di rumore.

Il tema della **riduzione dei consumi idrici** è centrale nella redazione dell'idea di progetto: Le grandi aree destinate a ripristino del paesaggio agricolo e naturale della costa hanno bisogno di una grande quantità d'acqua; allo stesso momento le pavimentazioni della città costruita e le infrastrutture sovrabbondanti funzionano come grandi superfici di raccolta dell'acqua piovana che può essere recuperata. All'interno delle grandi aree destinate a parcheggio esistenti, degli svincoli infrastrutturali presenti, ai bordi delle strade, sono previste delle superfici permeabili che raccolgono le acque superficiali, le convogliano verso impianti di riciclaggio naturali a base di fitodepurazione, che consentono il successivo riutilizzo per l'irrigazione degli orti urbani e della campagna.

Nelle nuove costruzioni ma anche all'interno dei quartieri esistenti, dovrebbe esser previsto il ricorso a fonti di energia rinnovabile come il fotovoltaico per la produzione di energia elettrica; i materiali utilizzati sono a basso impatto ambientale e possibilmente riciclabili. Per migliorare il microclima urbano e ridurre l'effetto isola di calore sono previsti dei tetti verdi per i nuovi edifici, il ricorso a pavimentazioni verdi e orti urbani, la piantumazione di alberature.

## **RELAZIONE SUL PERCORSO PARTECIPATIVO**

Il progetto di recupero e sviluppo urbano e paesaggistico è per forza di cose fortemente legato al territorio in cui si sviluppa. L'architetto, l'ingegnere, il paesaggista possono presentare un progetto che di per se sia bello e funzionale, ma devono comunque presentare la propria idea alla popolazione e sapere cosa ne pensino. D'altronde si tratta della loro città, del loro tempo libero, del loro mare, della loro vita.

Per facilitare la presa di coscienza del valore dell'area e della complessità delle dinamiche chiamate in causa, la cittadinanza verrà invitata a diventare "parte attiva" nel discutere le proposte e indicazioni capaci di tutelare e valorizzare le risorse economiche sociali ambientali di questa porzione di territorio.

Nel caso del percorso partecipativo si cercherà di garantire molteplici punti di vista per arricchire di ulteriori proposte il progetto del parco e della riqualificazione dei quartieri, che garantisca una diversa fruizione del paesaggio, dello spazio urbano, e delle loro risorse. La volontà di garantire un approccio democratico permette di

accrescere il numero dei cittadini informati dei progetti e delle trasformazioni immaginate. L'informazione, prima, il confronto, poi, consente di raggiungere punti d'incontro, una condivisione delle scelte intraprese. La scelta di attuare un dialogo trasparente con i cittadini ha effetti positivi anche in termini di consenso nei riguardi delle istituzioni.

Attraverso assemblee pubbliche, dibattiti, incontri con esperti e associazioni, pubblicazioni, sopralluoghi e camminate, presentazioni nelle scuole e nei centri di aggregazione, il coinvolgimento degli agricoltori, l'utilizzo dei social network, i partecipanti potranno confrontarsi sulle potenzialità del territorio e della comunità intessendo relazioni virtuose, primo elemento necessario a dar vita ad un processo di tutela attiva del territorio. La rigenerazione urbana e ambientale deve avere come scopo il miglioramento delle condizioni di vita dei cittadini, la nascita di nuovi rapporti e un arricchimento per le persone.

L'obiettivo finale è che la città e le sue aree verdi, il parco, siano lo spazio di tutti, e che tutti si sentano coinvolti e più responsabili nel pensare e conservare i propri luoghi.