

SPAZI SOSPESI

Scenari di rigenerazione per
il quartiere Marconi a Bari

Relatore: Prof.ssa Laura Montedoro

Noemi Isacco 966736
Flavio Ruggeri 967222
Francesca Salvoni 967072

POLITECNICO DI MILANO

Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni
Corso di laurea magistrale in Architettura e Disegno urbano
a.a. 2022/2023

INDICE

Abstract

01.	IL CONTESTO	00
1.1	Bàris	pag. 1
	<i>Cronaca della città Principali eventi storici e urbani</i>	pag. 4
1.2	Lettura della città	pag. 17
1.3	Ritratto sociale	pag. 37
	<i>Rassegna stampa</i>	pag. 39
	<i>Popolazione</i>	pag. 42
	<i>Istruzione Occupazione Patrimonio immobiliare</i>	pag. 43
	<i>Porto</i>	pag. 44
	<i>Turismo</i>	pag. 45
1.4	L'immagine della città	pag. 49
02.	LE SFIDE DELLA CITTA' CONTEMPORANEA	55
2.1	Progettualità sospese	pag. 59
2.2	Nodi irrisolti	pag. 63
	<i>La Fiera del Levante</i>	pag. 65
	<i>La ferrovia</i>	pag. 69

	<i>Costa sud</i>	pag. 72
03.	L'AREA DI PROGETTO: IL QUARTIERE MARCONI	77
	3.1 Stato di fatto	pag. 79
	<i>Introduzione</i>	pag. 81
	41° 08' N 16° 50' E	pag. 91
	3.2 Simboli e caratteri dell'area	pag. 93
	<i>Tessuto residenziale</i>	pag. 96
	<i>Spazi aperti</i>	pag. 100
	<i>I grandi recinti</i>	pag. 106
	<i>Complessi industriali</i>	pag. 112
	<i>Il sistema delle relazioni</i>	pag. 114
	3.3 Alla ricerca di un'agenda urbana PUG	pag. 117
	<i>Ambito F Fiera - via Napoli</i>	pag. 120
04.	SCENARI E PROGETTO	125
	4.1 Preludio	pag. 129
	<i>Progetti in corso</i>	pag. 133
	4.2 Strategia	pag. 137
	4.3 Cronoprogramma	pag. 143

4.4 Spazi sospesi	pag. 157
<i>Concept</i>	pag. 158
<i>Gialli e rossi</i>	pag. 164
<i>Recinti</i>	pag. 169
<i>Infrastrutture</i>	pag. 170
<i>Verde</i>	pag. 173
<i>Funzioni</i>	pag. 174
<i>Abaco tipo - morfologico</i>	

05. CONCLUSIONI

Bibliografia e sitografia

Indice delle figure e delle tavole

Note

Ringraziamenti

ABSTRACT

La tesi ha avuto origine in seguito a un percorso di ricerca e di lettura della città di Bari. L'obiettivo è stato quello di costruire uno sfondo tematico, propedeutico alla definizione del progetto, che si identifica in un nodo irrisolto: l'area della Fiera del Levante. *Spazi sospesi* descrive questa come una realtà frammentata, articolata in parti indipendenti e prive di un'identità. Il termine sospeso, infatti, è definito come qualcosa "temporaneamente interrotto" e ancora, "in attesa di ripresa e definizione". Il progetto propone un intervento di rigenerazione urbana diffusa, che coinvolge il quartiere Marconi. Il contesto eterogeneo e il tessuto indefinito, propri di quest'area opposta al cuore pulsante di Bari, costituiscono un nodo cruciale di passaggio dal centro alla sua espansione lungo la costa. Questo pezzo di città, confinato tra il Borgo Murattiano, la lama Lamasinata, il mare e la ferrovia, risulta come una sospensione in attesa di progetto, lasciando aperte molte tematiche che offrono una potenziale occasione di crescita futura. La posizione privilegiata sul mare, a chiusura del bacino portuale, ha permesso l'insediamento di grandi attrezzature, quali la Fiera e lo stadio della Vittoria che oggi risultano come episodi isolati in un tessuto occupato dall'ingombrante presenza di un sistema produttivo e industriale, ormai dismesso. L'ipotesi progettuale si pone come strumento volto a definire nuove polarità e connessioni e di fondare un tessuto riconoscibile capace di attrarre utenti, favorendo l'insediamento di nuove attività a sostegno dell'economia locale. La sfida del progetto è proporre scenari e visioni al fine di riconfigurare, attraverso innesti e azioni strategiche, un ritrovato paesaggio urbano.

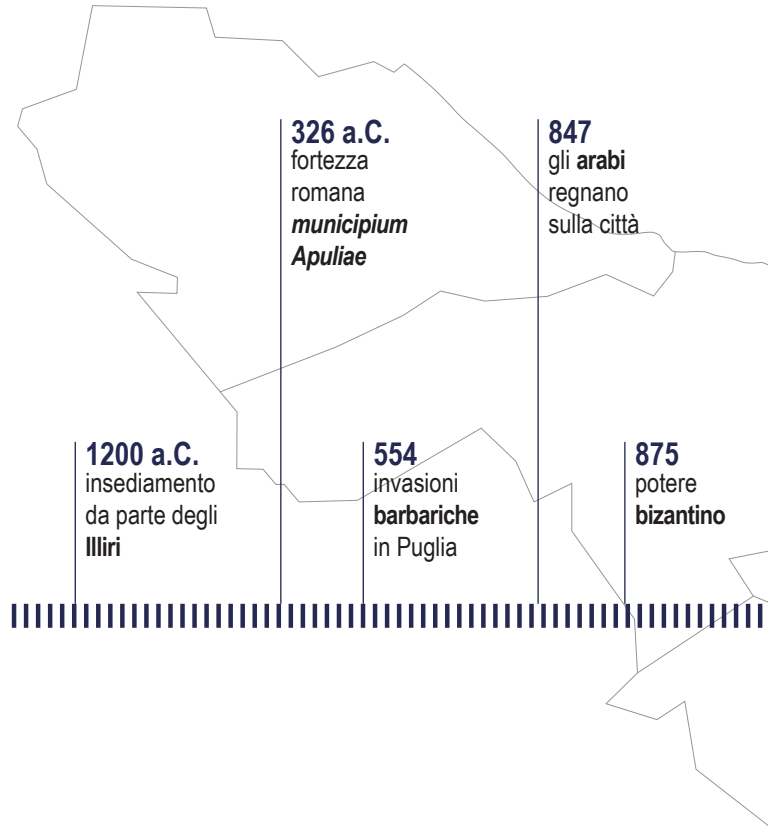
The thesis originated following a research and reading path of the city of Bari. The goal was to build a thematic background, preparatory to the definition of the project, which is identified in an unresolved node: the area of the Levante Fair. *Suspended spaces* describe this as a fragmented reality, divided into independent parts without an identity. The term suspended, in fact, is defined as something "temporarily interrupted" and again, "awaiting resumption and definition". The project proposes a widespread urban regeneration intervention, which involves the Marconi district. The heterogeneous context and the indefinite fabric, typical of this area opposite the beating heart of Bari, constitute a crucial node in the transition from the center to its expansion along the coast. This piece of the city, confined between the Borgo Murattiano, the Lamasinata blade, the sea, and the railway, is like a suspension pending project, leaving many issues open that offer a potential opportunity for future growth. The privileged position on the sea, at the end of the port basin, has allowed the installation of large facilities, such as the Fiera and the Vittoria stadium which today are isolated episodes in a fabric occupied by the cumbersome presence of a production and industrial system, now decommissioned. The design hypothesis is a tool aimed at defining new polarities and connections and at founding a recognizable fabric capable of attracting users, favoring the establishment of new activities in support of the local economy. The challenge of the project is to propose scenarios and visions in order to reconfigure, through grafts and strategic actions, a rediscovered urban landscape.

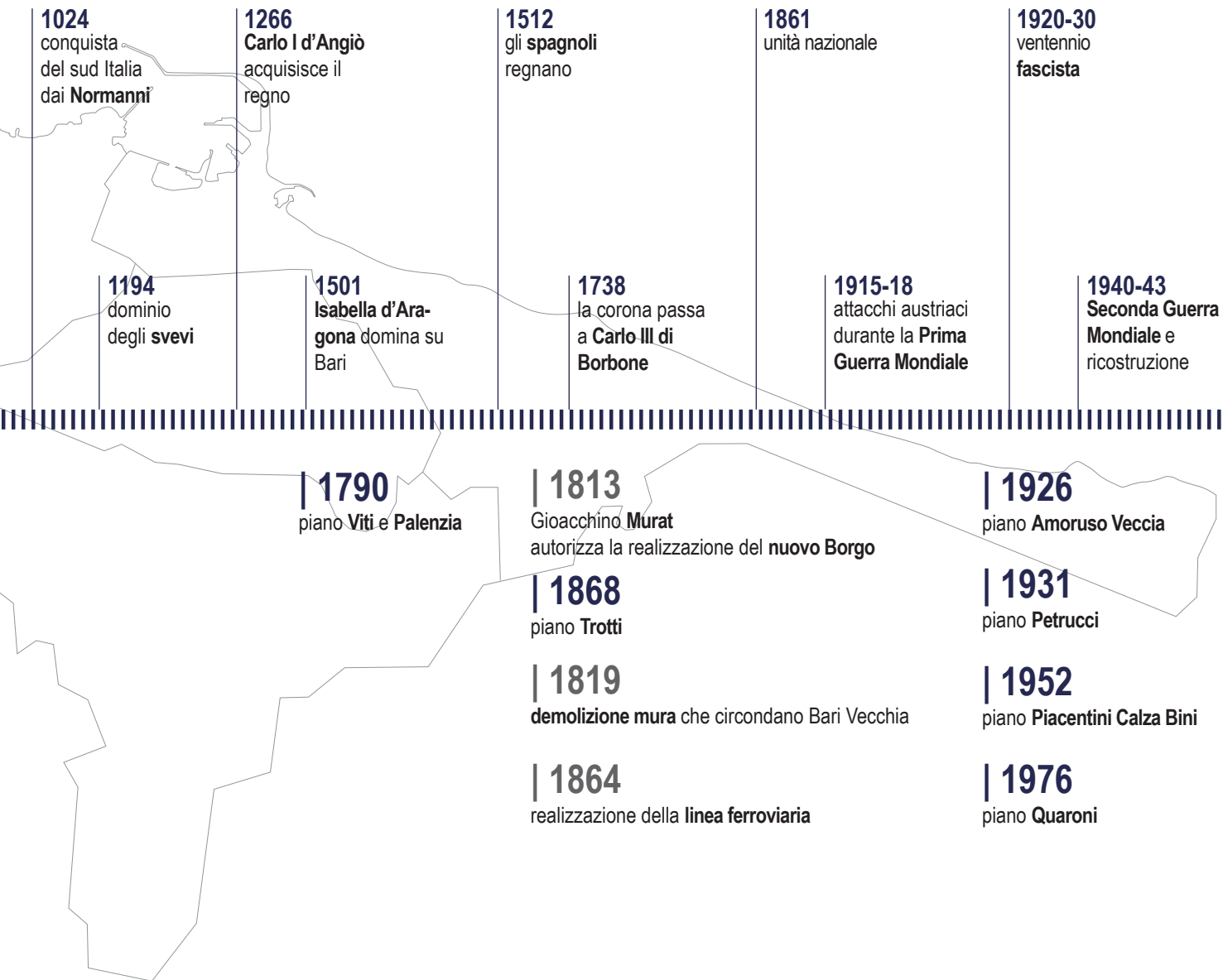
CAPITOLO 1

IL CONTESTO

1.1

Bàris





CRONACA DELLA CITTA'

Principali eventi storici e urbani

La città mediterranea oggetto della ricerca è Bari. Capoluogo della regione Puglia, Bari si affaccia sul mar Adriatico per circa 42km di costa. Si tratta di una terra sulla quale si sono susseguite culture molto differenti tra loro; sono qui riportate le principali tappe della sua storia.

“[...] Bari e il suo territorio, di volta in volta, più esiguo e più esteso, fino a comprendere un’ottica geograficamente anomala, ma urbanamente significativa, un’intera subregione, hanno costruito la “terra” sulla quale si sono stratificate, lasciando segni visibili, culture diversissime: l’agraria e la mercantile, l’occidentale e l’orientale. E generazioni di Greci, Romani, Longobardi, Arabi, Bizantini, Normanni, Svevi... vi hanno lasciato tracce più o meno distinguibili nella lingua, nelle tradizioni, nel diritto, nell’arte, nel costume, nell’architettura. Bari ha assolto nel tempo le funzioni di ganglio di frontiera adriatica tra l’Est e l’Ovest; di punto di incontro e di scontro di civiltà concorrenti [...]”^[1]

DALLE ORIGINI ALLA FINE DELL’IMPERO ROMANO.

Fu grazie alla presenza delle lame murgiane, che rappresentano la principale idrografia della terra di Bari, che in epoche preistoriche si ebbe la prima occupazione. Le fasi accertate sono quelle subappenninica (XII-XI sec. a.C.) e protovillanoviana (XI-X sec. a.C.).

Attraverso i reperti rinvenuti, soprattutto nell’area che comprende il comprensorio di S. Scolastica, è emersa una lacuna di circa due secoli, colmata dall’ipotesi dell’abbandono

della popolazione autoctona in corrispondenza delle invasioni degli Iapigi, civiltà illirica che varcò l'Adriatico e conquistò la Puglia. La Bari peucetico-greca è attestata dai ritrovamenti tombali e ceramici.

La fase della penetrazione romana, invece, ebbe inizio nella seconda metà del IV sec. a.C. come conseguenza delle guerre sannitiche. La colonizzazione romana non ha lasciato molte testimonianze, Bari, municipium Apuliae, non era considerato un centro molto importante.

DAI LONGOBARDI AL CATAPANATO BIZANTINO.

Con la caduta dell'Impero Romano d'Occidente fu invasa dai Barbari e occupata dagli Ostrogoti. Le città si avviarono al potenziamento della fortificazione, alla contrazione, alla ruralizzazione e allo spopolamento. Fu in questo periodo che si avviò la strutturazione dell'edilizia "a corti".

Nell'847 Bari fu conquistata dai Saraceni e per circa un quarto di secolo fu capitale di un piccolo Stato musulmano indipendente. Durante l'emirato l'aspetto fisico della città subì significative trasformazioni: percorsi interrotti, articolati e ramificati, o ancora, i passaggi coperti e gli slarghi finali delle corti sono alcune delle caratteristiche della nuova forma urbana. Questo periodo è definito di "rinascita".

Conquistata militarmente dai Franchi di Ludovico II, Bari tornava nell'orbita dei Longobardi che fecero di questa terra la loro capitale. Si accentuarono, così, le sue funzioni di città amministrativa, di centro economico e fiscale. Protetta dalla cinta muraria e collegata al resto del regno con due porte:

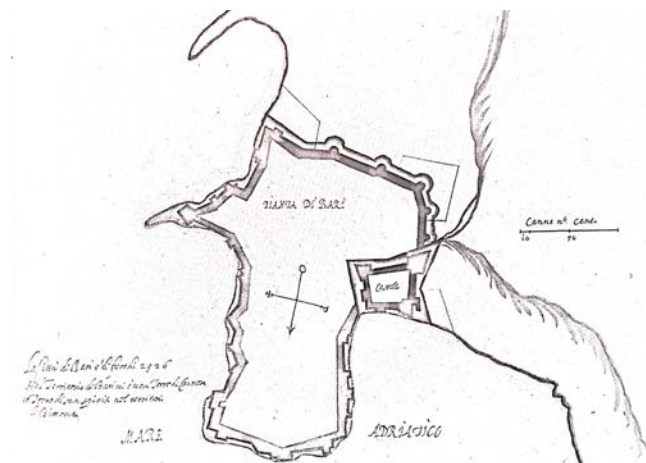


fig 1.1.1 Pianta disegnata da Carlo Gambacorta negli ultimi anni del 1500

fig 1.1.2 G. B. Pacichelli, Veduta prospettica della città di Bari | Ultimo decennio del XVII secolo

una occidentale e una orientale. Anche il disegno topografico, in questi anni, riesce a delinearci attraverso la costruzione di nuove strutture ma, soprattutto, con la realizzazione di edifici sacri. Non si possiedono dati sicuri sulla localizzazione del porto durante il governo bizantino; sono state rinvenute, però, documentazioni che citano la presenza del “porto vecchio” nell’attuale forino di S. Antonio.

IL PERIODO NORMANNO-SVEVO.

I mutamenti prodotti dall’ingresso dei Normanni in città furono decisivi: recarono in patria le ossa di S. Nicola, antico vescovo di Mira. Fenomeno oltre che religioso, urbano: si snodò il primo percorso processionale che fondò un nuovo asse. Le reliquie possedevano una potente forza generativa che produsse una notorietà senza frontiere, uno slancio senza precedenti.

Nel 1030 iniziarono i lavori per la realizzazione del castello: la scelta “periferica” era un fatto funzionale, segnava, infatti, un limite invalicabile per l’espansione della città verso l’esterno e con la sua forza repulsiva avrebbe limitato le penetrazioni interne. Nel 1156 Guglielmo I riconquista Bari, la rade al suolo salvando solo la basilica di S. Nicola. La città rimane deserta per diversi anni. Si hanno testimonianze di una lenta ricomposizione fondata sulla valorizzazione del commercio portuale e urbano e controllata dal potere arcivescovile.

Quando il dominio svevo si instaurò in città, questa mostrava segni di recupero della crisi con la presenza di un nuovo circuito murario a sud.

ANGIOINI, ARAGONESI, SFORZESCHI E IL PERIODO SPAGNOLO.

Dopo il crollo della dinastia sveva, gli Angioini ressero il regno per un lungo periodo durante il quale manifesta la propria potenza l’Università. Istituzione che sceglierà la Piazza del Mercato per ergervi la propria sede.

Sotto gli Angioini ebbe inizio la decadenza di Bari, dilaniata dalle lotte dei signori locali e dai banchieri stranieri.

Nel 1464 la città fu donata agli Sforza di Milano, Isabella d’Aragona riuscì a riportare Bari ai fasti di un tempo: si costruirono nuove corti, vennero fortificate le mura e il castello. La rinascita fu favorita dal fatto d’essere una tappa d’obbligo nei pellegrinaggi.

Nel 1557 la città si apriva all’era spagnola, una fase di restauro, ampliamento di antichi edifici sacri e monasteri. Anche l’edilizia privata è in fase di rigoglio. Durante tutto il Cinquecento, e anche per il secolo successivo, si rafforzò l’attività portuale e agricola grazie alla coltivazione dell’olio, la maggior ricchezza della terra barese.

Nel Seicento si ha la prima prospettiva di Bari: l’opera di Gianbattista Pacichelli mostra le tre polarità della città (la basilica di S. Nicola, la Cattedrale e la Piazza Maggiore), si notano il fitto schieramento dei monasteri e dei conventi nella fascia perimetrale nord-occidentale; la cortina ininterrotta di edifici che, all’interno della cinta muraria meridionale, si stende dal largo del castello fino all’altezza di quella chiesa che probabilmente è S. Domenico. Oltre che per i palazzi la

Bari del XVII sec. si caratterizzava per le corti, spazi aperti all'interno degli isolati nei quali si accede direttamente dalla strada, di solito attraverso un profondo voltone. Su di esse si affacciano le diverse unità immobiliari che ne costituiscono il perimetro.

IL SETTECENTO: IL REGNO BORBONICO.

Alle soglie del XVIII sec. a Bari risiedeva una popolazione di circa 18.000 abitanti, la forma della città esprimeva la cristallizzazione entro un perimetro chiuso di un tessuto edilizio molto compatto e una condizione urbana di forte degrado. La città occupava esclusivamente una penisola a triangolo isoscele con base sulla terraferma, il vertice verso il mare e l'asse longitudinale, ossia l'altezza, esattamente orientata da nord a sud. Spazio che tutt'oggi si conosce come "Bari Vecchia". Il panorama urbano ed extra-urbano appariva poco differenziato: orti, giardini, frutteti si interponevano tra chiese, case, monasteri. Oliveti, vigneti e mandorleti caratterizzavano l'immediato hinterland di Bari.

L'EPOCA NAPOLEONICA E IL QUARTIERE MURATTIANO.

Il re Ferdinando IV di Borbone, nel 1790, acconsentì all'espansione degli edifici residenziali all'esterno delle mura (Piano Viti e Palenzia).

Dal 1806, con l'arrivo della dinastia napoleonica, ha inizio una delle trasformazioni urbane più importanti della storia della città. Bari venne premiata per aver appoggiato il nuovo Regno, acquisendo, così, vantaggi al fine di una crescita di



fig 1.1.3 La "Provincia Bari" in una stampa del 1712, tratta dalla *Chorographica descriptio provinciarum, et conventum FF. Min. S. Francisci capucinatorum*.

fig 1.1.4 Disegno realizzato nel 1884, primo impianto del Borgo, privo di qualsiasi altra destinazione che non fosse quella residenziale

importanza rilevante:

- la fondazione di un nuovo quartiere e l'espansione della città oltre le mura;
- l'eversione della feudalità;
- la politica legislativa;
- la ripartizione dei demani;
- il diritto borghese della proprietà.

Inizia, così, il periodo della trasformazione del centro di Bari. Il primo passaggio fu quello di espropriare alcuni monasteri per inserirvi nuovi utilizzi, nonostante questi fossero delle buone posizioni antifrancesi in difesa di terreni di loro proprietà al di fuori delle mura.

Nel 1813 Gioacchino Murat firmò il decreto che vedrà una rivisitazione del progetto di Viti e Palenzia, approvando nel 1814 gli Stati Municipali (12 articoli che comprendevano gli atti edilizi del nuovo borgo).

Il fine della progettazione di Murat era creare un nuovo quartiere che fosse la naturale estensione del centro storico, tenendo come centro cittadino la Piazza Mercantile. Il progetto prevedeva delle norme architettoniche da seguire: classicità sobria, decoro, simmetria, parallelismo tra i piani e le altezze degli edifici adiacenti nella stessa isola urbana.

La più grande novità coinvolgeva tutti quei terreni che venivano espropriati dal demanio pubblico, al fine dell'espansione, per poi ridistribuirli su base censuaria a coloro che si fossero fatti carico dell'edificazione.

L'UNIFICAZIONE E IL PIANO TROTTI.

Nel periodo dell'unificazione d'Italia, Bari assume un importante ruolo economico che accresce lo sviluppo di attività economiche e produttive nell'intera provincia.

A causa dei problemi di connessione delle infrastrutture che Bari ha tra entroterra e mare, ci si adegua a creare dei bacini portuali che favoriscono e incentivano la zona portuale come scambio commerciale.

Nel 1855, sotto il progetto dell'Ing. Giordano, si realizza un nuovo porto sul versante occidentale della città, con l'obiettivo di migliorare il fondale del porto vecchio e aumentare le connessioni con i principali porti presenti sul territorio.

Nel 1864, quindi, viene approvata la costruzione e il collocamento della nuova linea ferroviaria, rompendo l'equilibrio della città e le diverse componenti urbane che si sono sviluppate di conseguenza.

Trotti elabora un piano che restituisce unitarietà e impostazione urbana. In quegli anni, la popolazione di Bari si aggirava intorno alle 40.000 mila unità e il Borgo Murattiano era in continua espansione. La soluzione dell'ingegnere era quella di espropriare i terreni più limitrofi espandendosi da est a ovest, poiché a sud vi era il limite della ferrovia. L'espansione murattiana non era più possibile e bisognava trovare una soluzione ignorando i raccordi infrastrutturali e i nuovi standard urbanistici.

Il concentrarsi degli interventi avviene nella città nuova, poiché ci si vuole allontanare da quella vecchia, seguiti anche nel 1986 da una epidemia di colera.

IL PRIMO DOPOGUERRA.

A causa della impossibilità di espansione del piano, vengono attuati degli interventi puntuali su aree isolate. Questo porta ad un'espansione disordinata e senza regole e l'elaborazione di un nuovo piano che andasse oltre le regole e che sbloccasse la situazione di monotonia e rigidità della parte moderna di Bari.

Nel 1911 vi è l'attuazione del piano di Mauro Amoruso reso necessario dall'aumento vertiginoso della popolazione che cerca di espandersi oltre la ferrovia, divenuta un confine artificiale. Legato al fenomeno dell'aumento della popolazione vi è una densificazione della maglia murattiana con la costruzione al di sopra degli stessi edifici, viene così prevista una zona di edilizia popolare a sud est della città.

Durante il ventennio fascista il centro storico si fossilizza a favore di un'estensione degli edifici pubblici, tra cui l'ospedale, lo stadio, la Fiera del Levante. Per quanto riguarda i piani si ha l'attuazione del piano "Amoruso – Veccia" (1926) che prevedeva un sistema di ampliamento anulare-radiale.

IL PIANO PETRUCCI.

Il piano regolatore redatto da Petrucci nel 1931 applica i concetti elaborati da Giovannoni. Il piano prevede la realizzazione di due vie di attraversamento, una longitudinale, che segue la direzione del vecchio progetto di via Sparano verso il porto, e l'altra trasversale tra il porto vecchio e il castello, permettendo di riallacciare la città vecchia con quella nuova.



fig 1.1.5 Piano di ampliamento della città di Bari | Pietro Trotti 1868 | scala 1.2500 | archivio di stato di bari (Non realizzato)

fig 1.1.6 Piano Regolatore edilizio e di ampliamento di Bari ing. Capo Arrigo Veccia 1926 | scala 10.000 | Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Archi-vio. Fondo deposito Cesano

IL SECONDO DOPOGUERRA.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale si deve prendere in mano la situazione e adeguare il PRG alle esigenze dello sviluppo della città.

Nel 1952 Piacentini, Calza e Bini riprendono alcune ipotesi del Piano Veccia, tenendo conto dell'imminente espansione urbana. La proposta non tiene conto del centro storico, poiché di quello già se ne occupava il piano Petrucci, creando una separazione tra la città vecchia e nuova in termini di pianificazione urbana.

IL PIANO QUARONI.

Il piano di Quaroni non era giunto inaspettato, molti tecnici ed esperti Baresi aspiravano ad un piano coinvolgente e accattivante che solo grazie alla sua esperienza si poteva trovare.

Fu proprio Quaroni, il 12 marzo del 1965, durante la prima riunione effettiva a mettere in chiaro la situazione: il piano non era suo, era di tutti, del sindaco, della giunta e del consiglio.

Egli articola il suo lavoro in quattro fasi: prima fa un elenco delle criticità della città, la bozza preliminare con le soluzioni alternative, ed infine la stesura della bozza con l'elaborato definitivo.

L'idea era di prendere l'esempio dai piani americani, ovvero piani continui: piani piccoli che si rinnovano ogni cinque adattandosi alla situazione attuale.

Per essere più chiaro Quaroni allega dieci schemi nei quale si riassume tutto il suo iter progettuale: la città di Piacentini,

la città d'oggi con la sua circonvallazione, il nuovo baricentro urbano, il conflitto tra concentrazione urbana e industriale, la strozzatura ferroviaria, la pochezza di verde urbano. Gli ultimi tre grafici riassumono l'intera proposta: spostamento della stazione e nuovo tracciamento dei binari, lo spazio liberato da questi come mediazione tra centro e periferia, arterie urbane veloci che si aggiungono alla circonvallazione. Tra i suoi collaboratori c'è chi guarda con attenzione al nuovo ruolo che dovrà avere la zona industriale (integrarsi con il centro storico) e quindi propone lo spostamento della Fiera del Levante per la riqualificazione dell'intera area di San Cataldo.

Dopo vari squilibri, sarà ancora Quaroni nel dicembre del '66 a mandare i risultati della terza fase riassumendo quello che sarà il PRG che verrà presentato nel marzo successivo. Per Quaroni il piano è destinato a portare Bari da capoluogo di provincia a capoluogo di regione. I propositi sono quelli di integrare con l'attività mercantile l'industria, nell'espansione edilizia entra la circonvallazione Anas, la concentrazione di servizi e verde sulla circonvallazione con penetrazioni radiali e lo spostamento della ferrovia. Lo schema, di un'unica semplicità, basava il progetto su un cardo e un decumano che si incontrano in un "nodo di scambi", ovvero Carbonara. Questo media tra il porto, i satelliti e le zone agricole della città, portando a giustificare lo spostamento della ferrovia e della stazione.

Numerose sono anche le proposte per il murattiano dove si propone di controllare meglio i processi di sostituzione edilizia, zone verdi e parcheggi, andando ad incrementare la

volumetria nella zona occidentale per rompere la monotonia. Infine, propone un'altra serie di interventi qualificanti: costruzione di un eventuale demanio sul mare, preservare le spine verdi, riqualificare San Cataldo con edifici alti e di lusso, ristrutturare la fiera, realizzare il palazzo della regione.

Il 9 gennaio 1967, la Consulta, approva all'unanimità.

A febbraio Quaroni completa il documento conclusivo della terza fase e la consulta ne trae queste cose:

- centro storico al centro del piano;
- trovare nel murattiano servizio;
- soluzioni temporanee per la ferrovia;
- introdurre zone terziarie anche nel perimetro delle zone residenziali;
- soluzioni atte a trasformare i centri satelliti anche attraverso zone residenziali;
- attuare il piano finanziario.

Tutto il 1967 Quaroni lo passa a progettare e a lavorare sulla bozza sommatoria da presentare nel 1968.

Nell'ottobre del '67 per la prima volta Quaroni presenterà le idee per il piano in elaborazione.

I primi problemi nel '69 fecero rendere conto che le strade tecniche e politiche convergevano su due fronti diversi, e la rigida coerenza di Quaroni non aiutava.

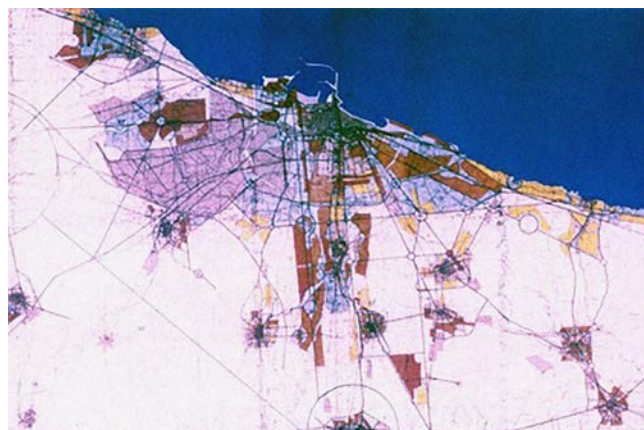


fig 1.1.7 Piano regolatore generale di Bari | Alberto Calza Bini e Piacentini | 1954 | scala 1.10000 | Comune di Bari, ripartizione edilizia privata, settore PRG

fig 1.1.8 Stralcio della variante generale al PRG: Il piano Quaroni (gruppo di progettazione composta da L. Quaroni, A. Quistelli, R.C. Ferrari, A. Renzulli) | 1968

Ciò che definisce una città è il modo con il quale i suoi abitanti vi si aggregano per viverci e lavorare, la sua forma di governo, le infrastrutture e gli elementi naturali.

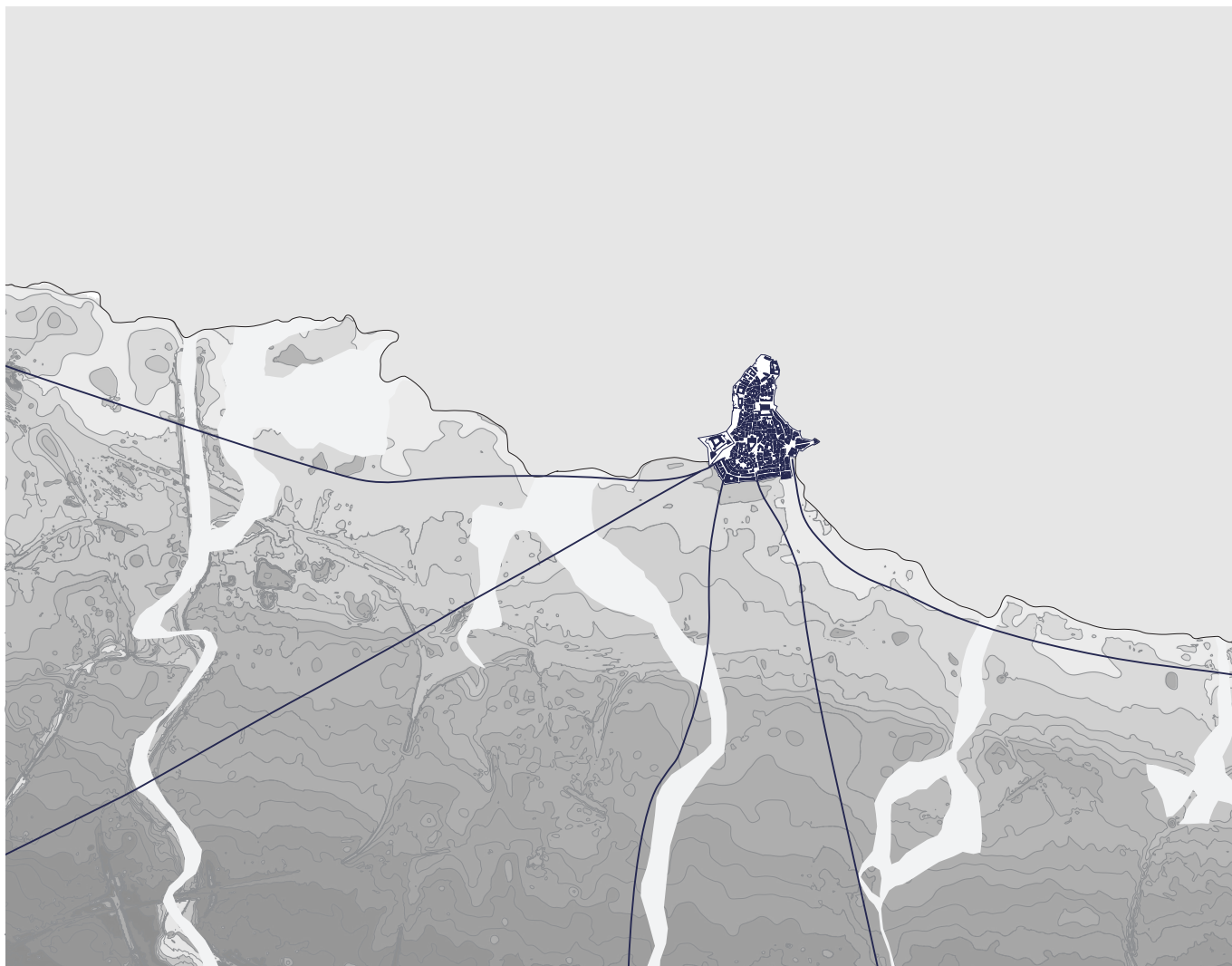
Le città hanno una propria identità che le distingue, alcune sono fondate alle pendici di una montagna, altre ancora sono modellate dal mare o da un fiume.

L'elemento che distingue Bari dalle altre città mediterranee è la presenza delle lame murgiane, la rete idrica che ha plasmato il suo suolo e garantito la prima occupazione in età preistorica.

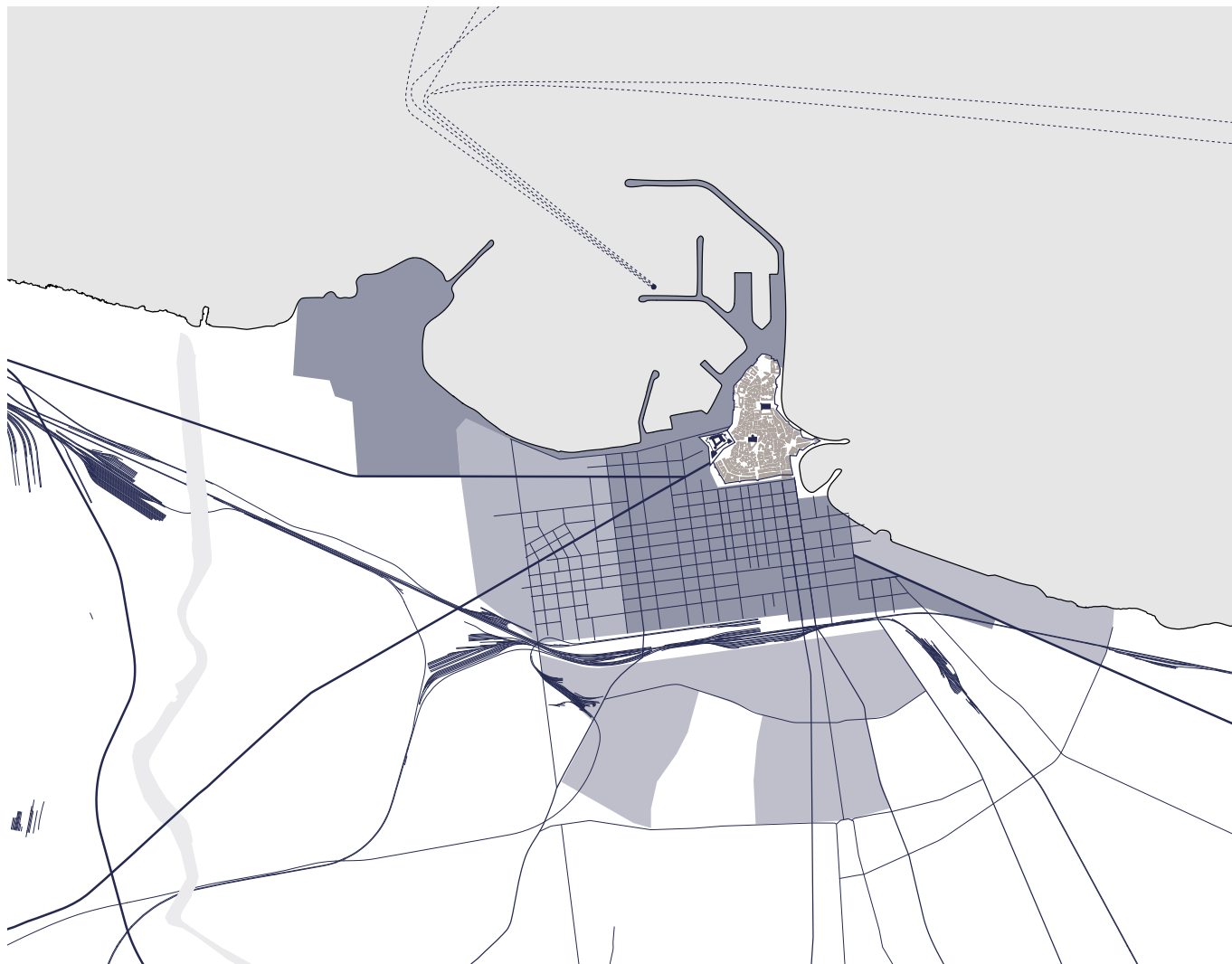
Nel corso dei secoli è stata occupata e invasa da numerosi popoli che hanno lasciato tracce nella cultura e nelle tradizioni, nella religione, nella lingua, nell'arte e nel costume, nel diritto e nell'architettura. La somma di questi segni ha determinato il carattere espressivo del tessuto urbano, la varietà morfologica e la pluralità sociale.

Ricostruire le principali tappe della sua storia permette di costruire lo scenario di riferimento e rilevare i processi che ne hanno determinato l'aspetto e la crescita.

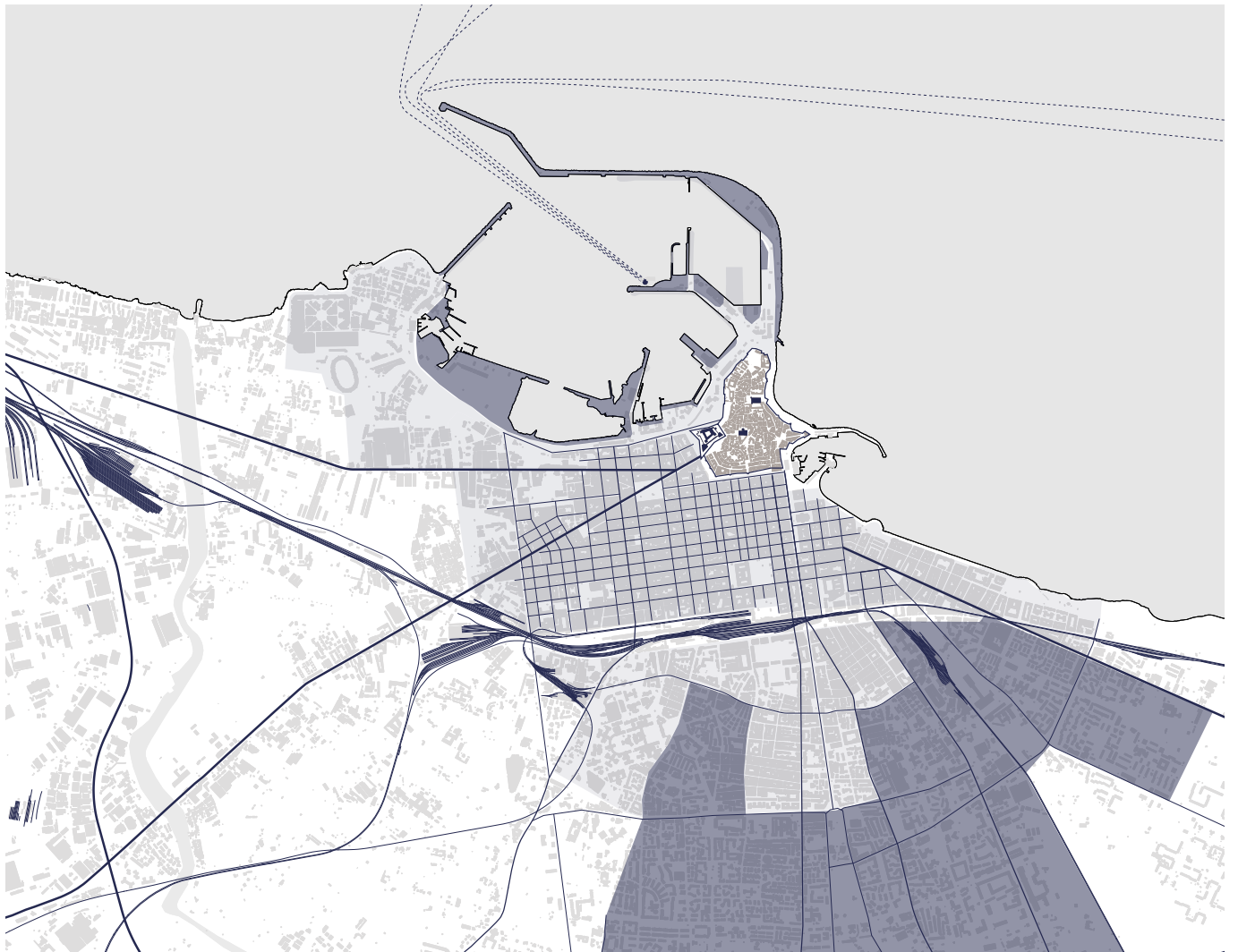
tav 1.1.1 LA FONDAZIONE



tav 1.1.2 LA CITTA' PRE-MODERNA



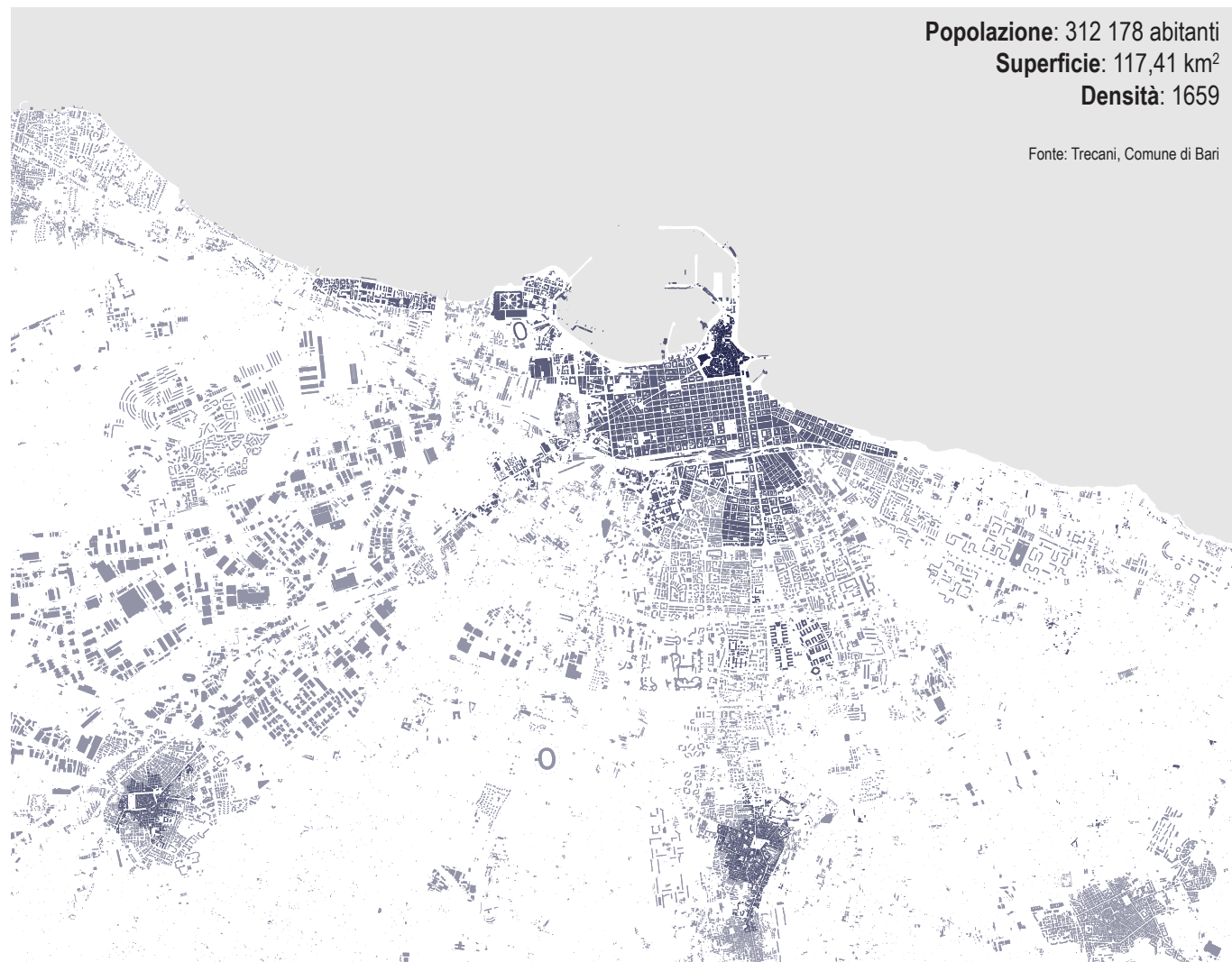
tav 1.1.3 LA CITTA' MODERNA



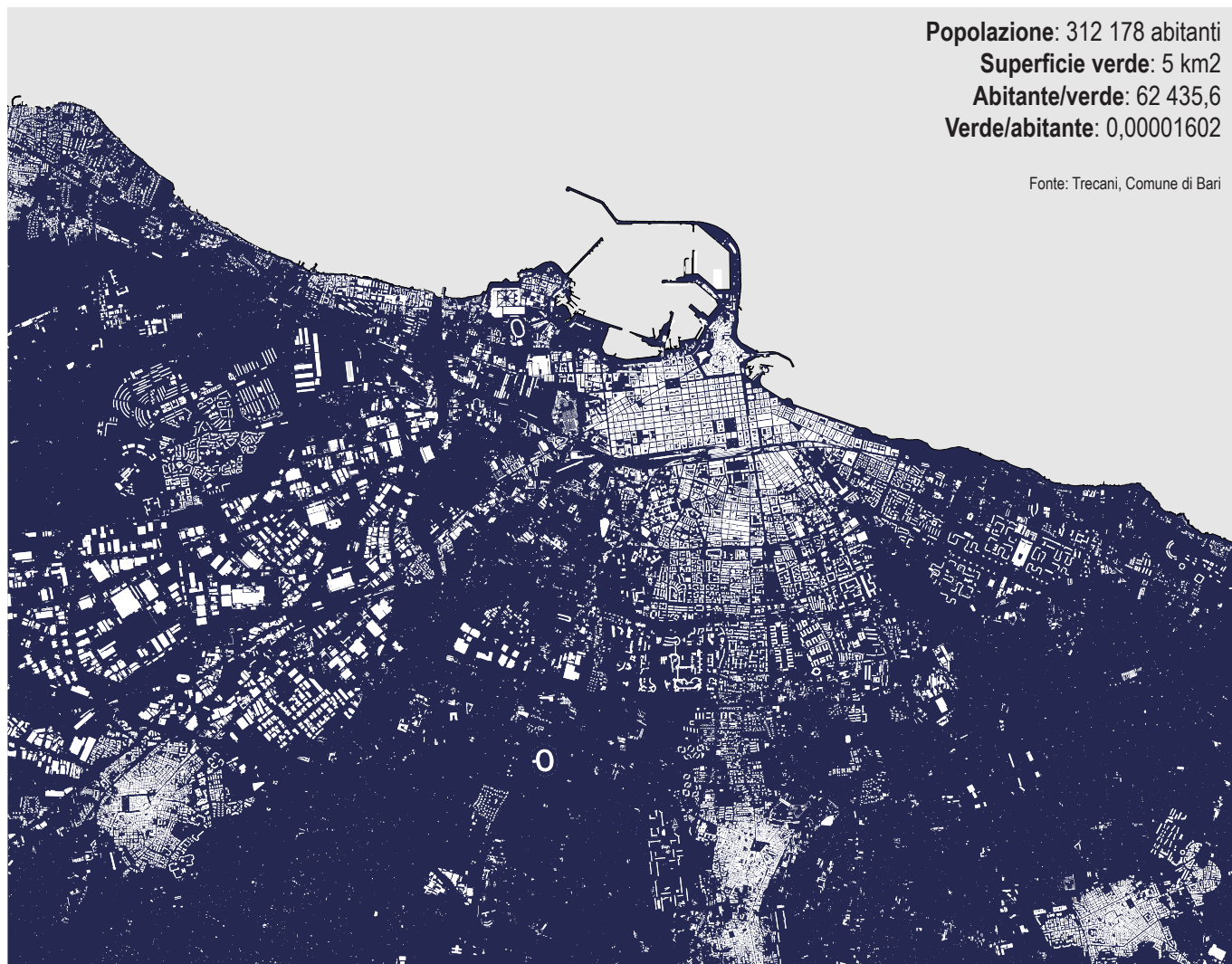
1.2

Lettura della città

tav 1.2.1 PIENI



tav 1.2.2 VUOTI



tav 1.2.3 LINEA DI COSTA



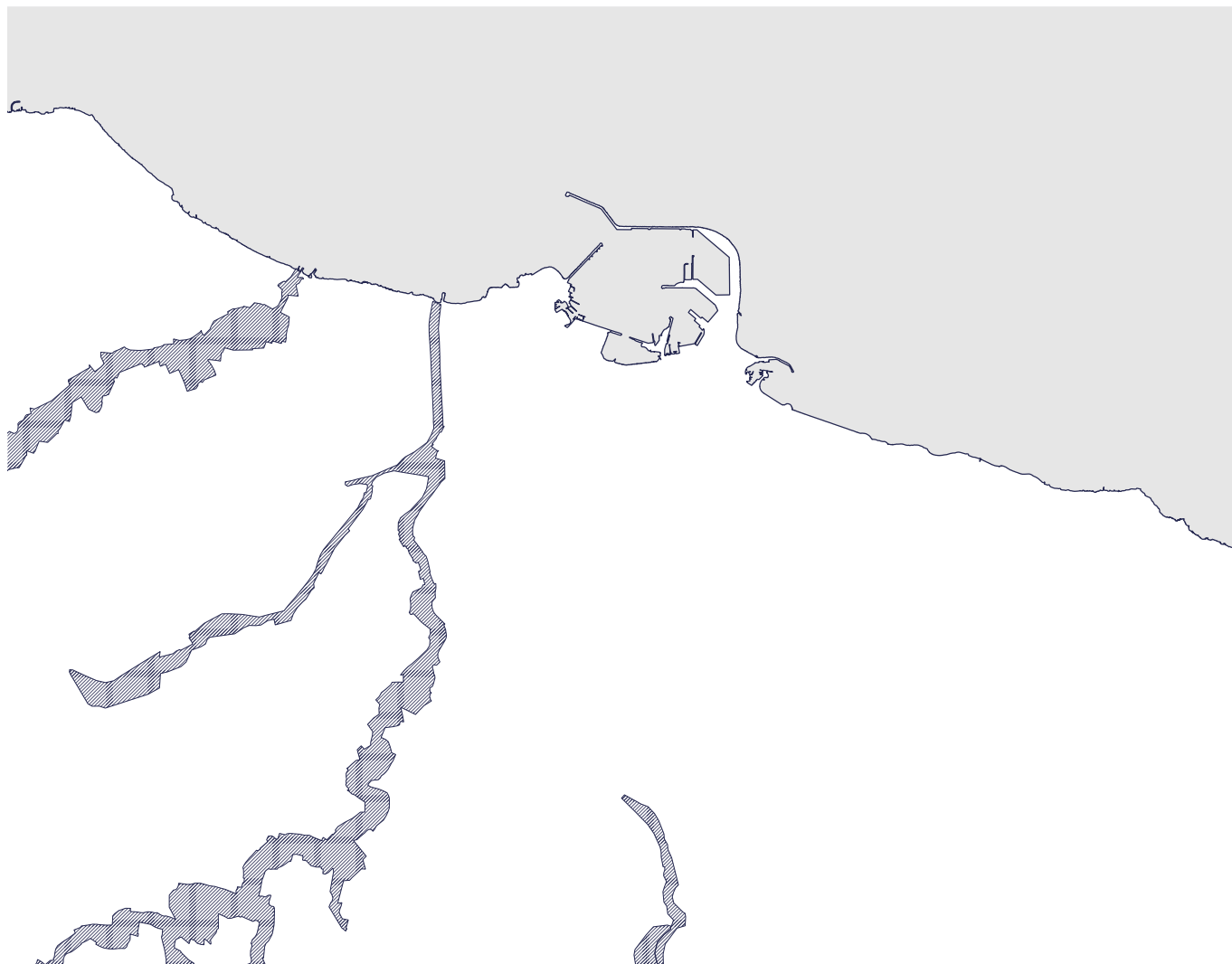
“Ricostruendo la geografia degli elementi, passati e presenti, che concorrono alla costruzione dello scenario di riferimento per la città e la terra di Bari, è utile partire da un punto di vista non storico, ma fisico.

La geologia mostra un tema ricorrente [...], la presenza delle lame che costituisce un elemento di connessione fisica nel territorio che lega e unisce entroterra e litorale e che anticipa, in forme naturali, il sistema delle strutture artificiali e di comunicazione territoriale”.

Una metropoli in viaggio, Michele Cirillo

La sua conformazione territoriale, che la porta ad essere definita acropoli naturale è caratterizzata dalla presenza delle lame, solchi erosivi Murgiani che rappresentano la più remota idrografia. Questi sono chiaramente evidenti sul versante sud-orientale e nord-orientale della città. La presenza di queste ha fatto sì che in età preistorica sorgesse il primo nucleo insediativo. Si tratta di un'area pianeggiante che si estende nell'entroterra fino ai primi pendii delle Murge.

tav 1.2.4 I FIUMI DI BARI: LE LAME CARSICHE



tav 1.2.5 LA MORFOLOGIA DEL TERRENO



“La topografia del centro urbano evidenzia chiaramente l’esistenza di tre nuclei con caratteri totalmente diversi. Il Borgo antico, definito “Bari vecchia”, di origine medievale, si è sviluppato progressivamente e si sviluppa attorno ai luoghi semantici che sono la Basilica di San Nicola e la Cattedrale”.

Un equilibrio instabile, Onofrio Amoruso

Il nucleo storico si insedia su un promontorio sviluppandosi principalmente in direzione nord-sud, dal mare verso l’entroterra. Su questa direttrice sono presenti i due principali poli ecclesiastici, ossia la cattedrale e la basilica di San Nicola. La seconda polarità dal punto di vista politico e rappresentativo si indentifica nel castello svevo normanno, collocato nella zona occidentale le cui ramificazioni confluiscono nell’asse centrale che collega i poli della città. La città vecchia si costruisce su sè stessa nel corso del tempo mantenendo inalterata la sua forma chiusa e consolidata anche dopo l’abbattimento delle mura e la sua prima espansione “extra menia” avvenuta nei primi decenni dell’Ottocento. Anche oggi Bari Vecchia è una città nella città divisa da un confine invisibile.

Il borgo antico, definito “Bari vecchia”, si è sviluppato progressivamente attorno a luoghi semantici. Il centro storico ha un tessuto viario medievale. In questa struttura emergono:

Punti focali

Il porto e il mercato, nell’estremità sud-orientali.
Funzioni economiche e commerciali

Il castello aragonese, nell’estremità occidentale.
Funzioni militari e difensive

La Basilica di San Nicola, nel quartiere settentrionale.
Funzioni spirituali e di identità collettiva

La Cattedrale, nel centro di gravità dei tre precedenti.
Funzioni di centralità e integrazione sociale

Porte

Porta principale, nell’asse sud. E’ la porta di accesso centrale alla città, al suo asse portante e alla Piazza della Cattedrale

La porta del porto, a sud-est, lungo la costa. Consente l’accesso alle spiagge come estensione del porto

La porta del castello, a sud-ovest. Rappresenta l’accesso esterno diretto di carattere militare

Asse nord - sud

Asse portante del tessuto urbano che si snoda dalla porta principale fino alla Basilica di San Nicola, passando dalla Piazza centrale della Cattedrale.

tav 1.2.6 **BARI VECCHIA: LA CITTÀ NELLA CITTÀ**



“Il primo principio era di non mettere in obiezione la struttura urbana realizzata fino ad ora, composta da ferrovia, caserme, ospedali e impianti industriali [...] mentre le aree residenziali dovevano essere ingrandite e sviluppate. Quest’ultime prevedevano lo sviluppo in tutte le direzioni tranne che a ovest, poiché la volontà era di non rompere con il passato anzi si poneva come un potente strumento di conservazione e consolidamento di vecchi privilegi”.

Questione urbana e sviluppo edilizio. Il caso di Bari, Dino Borri

Nel 1819 vengono abbattute le mura e il nuovo borgo “extra menia” viene concepito con un disegno che si basa sull’estensione della maglia ippodamea, che prende come riferimento le porte urbane della città antica. Nel 1926 viene attuato il piano “Amoruso-Veccia” che si sviluppa con un ampliamento della maglia murattiana oltre i confini della ferrovia, con un disegno anulare-radiale, ricalcando le antiche vie di comunicazione e riconfermando il carattere policentrico della città.

tav 1.2.7 DAL BORGO NOVO AL SISTEMA RADIALE - ANULARE



tav 1.2.8 MORFOLOGIA DEL COSTRUITO

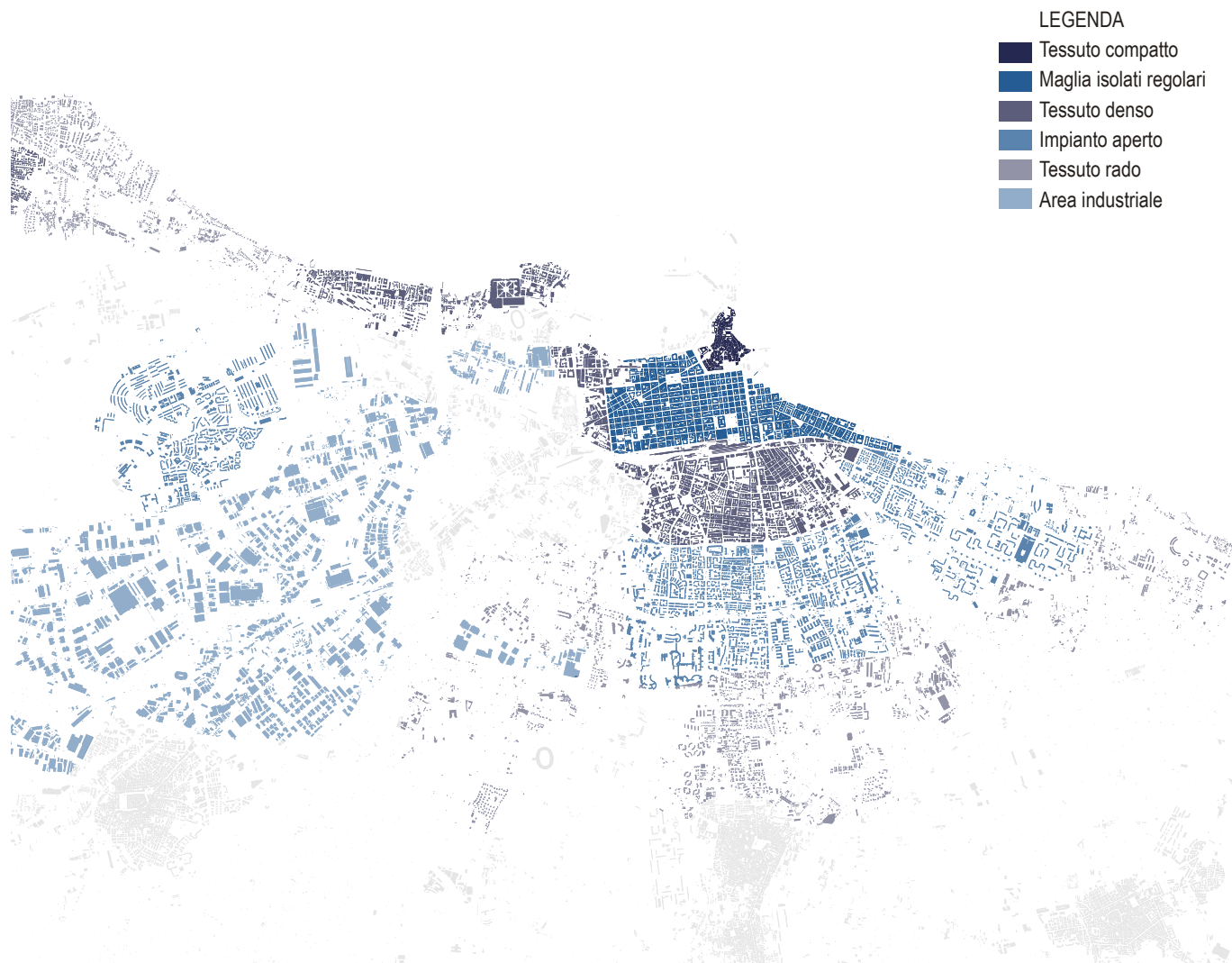
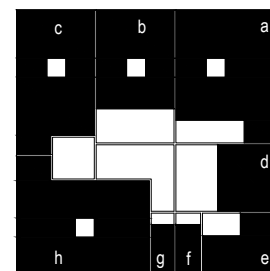
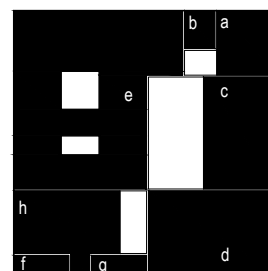
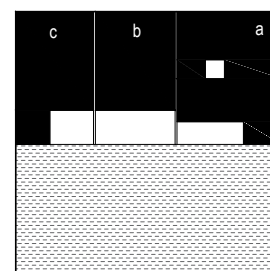
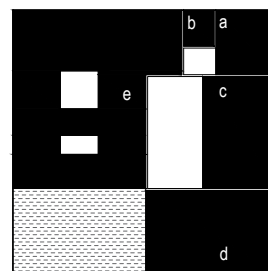
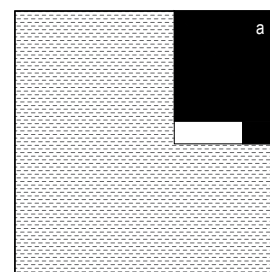
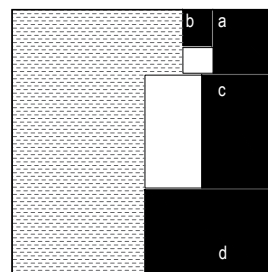


fig 1.2.1 RICOSTRUZIONE DELLA FORMAZIONE DEI LOTTI DEL BORGO MURATTIANO

I lotti, per lo più riferibili al tipo edilizio signorile, hanno uno sviluppo ampio e sono già registrabili due diversi criteri di utilizzazione: l'uno proporziona la sezione edificata per la formazione di un ampio affaccio interno, l'altro sfrutta intensamente l'area spingendo l'edificazione sui confini e organizzando l'edificio su un sistema di chiostre interne.

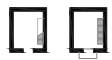
L'adozione del tipo edilizio compatto a "palazzetto" distribuito sul sistema scala - chiostrina conferma la tendenza verso un tipo di residenza "borghese". Il frazionamento dell'isolato sul fronte interno di via Piccinni si caratterizza invece con lotti di varia destinazione: dal palazzetto fino a lotti minimi di intasamento con fronte di 22 palmi circa, da riferire al tipo edilizio minore a schiera.^[2]



Linea 1, Isolato1
Corso Vittorio Emanuele, via del Mare
(ora via Cavour), via Piccinni, via Melo

Linea 3, Isolato1
corso Vittorio Emanuele, via Argiro, via
Piccinni, via Sparano

fig 1.2.2 TIPI EDILIZI



A tipo base
p.terra -p.tipo



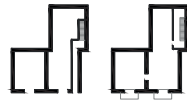
A variante
p.terra -p.tipo



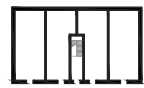
B tipo base
p.terra -p.tipo



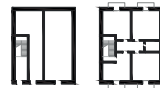
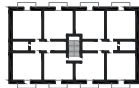
B variante
p.terra -p.tipo



B variante
p.terra -p.tipo



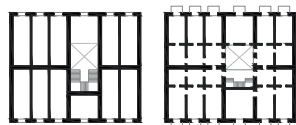
C tipo base
p.terra -p.tipo



C variante
p.terra -p.tipo



D tipo base
p.terra -p.tipo



D tipo base
p.terra -p.tipo



D variante
p.terra -p.tipo

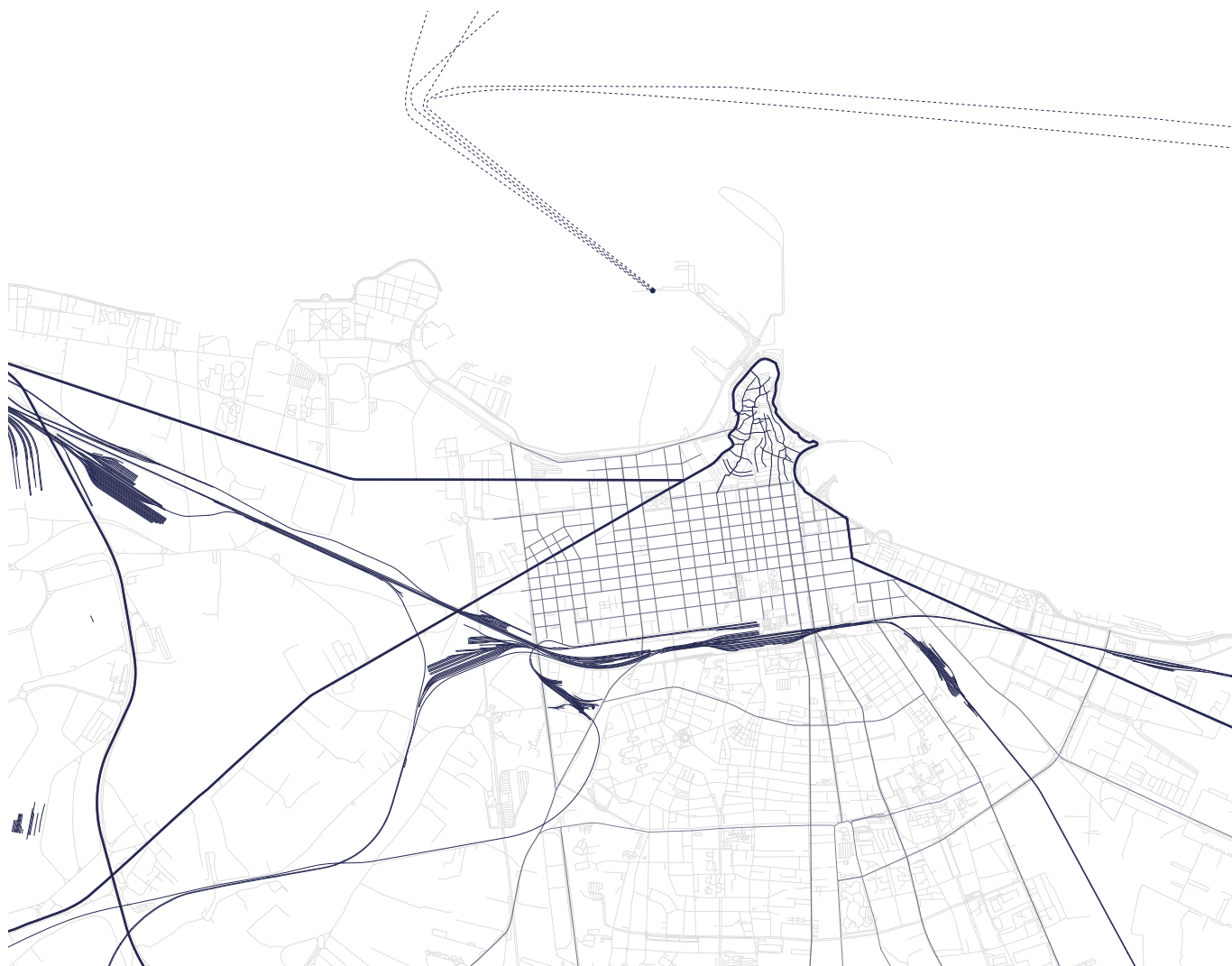
- **A.** Edificio monocellulare a sviluppo verticale dell'alloggio: il tipo edilizio identificabile nel centro più antico di Bari e meno riconducibile a precise fasi storiche. La struttura è costituita da blocchi di tufo e solai in legno
- **B.** Edificio pluricellulare a prevalente sviluppo orizzontale dell'alloggio: tipo derivante dall'aggregazione di due o più unità del tipo monocellulare. Le residenze sono collocate al piano superiore e il piano terra è destinato all'attività lavorativa.
- **C.** Edificio in linea: è un tipo databile al XIX-XX secolo individuabile ai margini della città, spesso risultato di ricostruzioni di edifici preesistenti. Il tipo condominiale si compone di alloggi a sviluppo orizzontale.
- **D.** Edificio a Palazzo: tipo di residenza destinato ai ceti dominanti della città. La prima forma è individuabile nel XVI secolo definito dalla presenza di un piano nobile abitato dal proprietario con stanze passanti; al piano terra e sottotetto sono collocati ambienti di servizio e destinati alla servitù; una corte interna con accesso dall'androne principale carrabile e la scala collocata sulla corte. Nel XVIII troviamo caratteristiche sempre signorili ma con utenza plurifamiliare e spazi più contenuti. Infine il palazzo Borghese con caratteristiche condominiali (XIX secolo).^[3]

“Con la metà dell’Ottocento, in piena fase di sviluppo edilizio e demografico, inizia il complesso rapporto della città con il sistema infrastrutturale e in particolare con la ferrovia. La linea ferroviaria corre parallela alla costa, in direzione di Brindisi e taglia il territorio da nord-ovest a sud-est. La scelta del tracciato, molto aderente alla linea di costa, produce, sia verso est che verso ovest dell’area murattiana, un improvviso restringimento delle superfici comprese tra la linea e il litorale, rendendo difficile l’espansione urbana sul mare. [...] Una diga di contenimento all’espansione urbana”.

Una metropoli in viaggio, Michele Cirillo

Così come le mura, che hanno mantenuto la forma della città inalterata sino ad oggi, la ferrovia determina un confine netto che chiude il borgo murattiano, limitando la sua espansione e dividendolo dalla città novecentesca di tipo anulare-radiale. Bari è parte di un sistema policentrico di collegamento tra centri urbani sulle cui direttrici si fondano borghi limitrofi. Le vie di comunicazione verso Napoli, Lecce, Brindisi, Taranto, Foggia e Matera determinano la crescita della città.

tav 1.2.9 **CONFINI ANTICHI E MODERNI: DALLE MURA ALLA FERROVIA**



“Caratterizzato da acqua, il cui rimando porta a un’eredità del passato marittimo [...] la città di Bari, dopo essersi sviluppata considerando la costa come mero margine urbano, [...] riprende il suo rapporto con il litorale attraverso una serie di interventi pubblici che stanno ridisegnando le sue diverse caratteristiche nel tentativo di ricucire la tela, ormai lisa e “sfilacciata”, dei rapporti tra i cittadini e il mare”.

Riscoprire il mare, Maria Carolina Mimmo, Elena Palma

Il porto ha sempre rivestito un ruolo fondamentale per la città sin dall’epoca medievale con la collocazione del primo porto a ovest in prossimità del castello Svevo, perimetrato dalle mura. In epoca successiva viene sfruttato il versante opposto andando a costruire due insenature che si evolveranno nel tempo. In seguito avviene l’ampliamento collocato a nord del promontorio, attuato nel XIX secolo, dove si colloca il porto nuovo in continua espansione. Agli inizi del XX secolo si ha l’attuazione del nuovo piano per il borgo murattiano e il conseguente ampliamento delle coste della città vecchia. Nel Ventennio fascista vi è un’ulteriore evoluzione lungo il bacino portuale con la costruzione del lungomare che porta fino alla Fiera del Levante. Nel periodo bellico il porto subisce un bombardamento da parte della Luftwaffe nel 1943, il quale comporta una riconfigurazione e la successiva ridefinizione dell’area portuale fino ad oggi. Oltre i confini della ferrovia e in parte lungo la costa vi è traccia della città moderna.

tav 1.2.10 LE VIE DEL MARE: I PORTI



tav 1.2.11 I CINQUE SEGNI



1.3

**Ritratto sociale e
base economica**

RASSEGNA STAMPA

<civitas>[der. di civis «cittadino»]. – Termine che, [...] indicava l'insieme dei cittadini, distinguendosi in ciò da urbs, che indicava invece la città come complesso di edifici e di mura. ^[4]

La città di Bari è l'incarnazione di chi la abita, della folla di turisti che ne riempie le strade, i luoghi pubblici e i monumenti. Essa offre opportunità di lavoro, studio, di svago e vacanza. Questo sistema fisico e di relazioni determina i comportamenti della vita urbana che, nella sua topografia, registra atteggiamenti della popolazione e fatti urbani differenti: il borgo antico si caratterizza per abitanti radicati nella tradizione che si oppone ai quartieri dell'hinterland che si sono svuotati nel tempo e si distinguono per microcriminalità e insoddisfazione dei cittadini.

Come le grandi metropoli, anche Bari, a partire dagli anni '80 ha registrato una contrazione negativa degli abitanti nel cuore urbano, a favore di una crescita nella prima corona. Questa nuova redistribuzione ha portato a un significativo aumento dei flussi verso il polo barese. Questo evento ha avuto una serie di risvolti negativi, dalla costruzione abusiva al decrescente uso dei mezzi pubblici mal funzionanti.

La Puglia e Bari invecchiano, popolazione in calo. Il censimento Istat: dramma disoccupazione, una donna su 5 non ha lavoro ^[5]

[...]Prosegue il trend in calo della popolazione di Bari, della provincia e della Puglia: è quanto emerge dal censimento 2020 Istat[...]

Bari, le crociere fanno ripartire il turismo: in estate 79 scali e la maxi nave con 3mila passeggeri ^[6]

[...]Il turismo in città riparte anche grazie al mercato crocieristico. Dopo il boom del 2019, il porto di Bari registra i primi dati confortanti per risalire la china durante la stagione estiva[...]

Bari, contrasto alla povertà educativa: parte progetto “Diritti ai Diritti” ^[7]

[...]nell’ambito del Piano di contrasto alla povertà educativa promosso dall’assessorato al Welfare, è pronto a partire “Diritti ai Diritti”[...]

Nell’anno della pandemia occupazione al 53% a Bari: per l’Istat è la migliore tra le grandi città del Sud Italia ^[8]

[...]Nel 2020 a Bari il tasso di occupazione è del 53,3%, il più alto tra le grandi città del Sud e in leggera crescita rispetto al 2019[...]

Treni delle stazioni a nord di Bari troppo affollati: studenti e lavoratori restano a terra. “Da Trenitalia ancora disservizi”^[9]

[...]Nuovi disagi lunedì 8 novembre per i lavoratori e gli studenti pendolari che utilizzano i convogli di Trenitalia dalle stazioni a nord di Bari.[...]

Dossier immigrazione, Bari è la provincia pugliese con più presenze straniere: 41 mila su 135mila^[10]

[...]Quella di Bari è la provincia pugliese in cui vivono più migranti.[...]

Bari regina icontrastata della Puglia, piace sempre più agli stranieri: turisti pazzi per cibo, mare e storia^[11]

[...]Il turismo in Puglia continua a crescere, attirando visitatori da tutto il mondo per un settore che, anno dopo anno, diventa sempre più trainante per l'economia, fornendo un sostegno importante in tempi di crisi[...]

Airbnb, via per via la mappa degli alloggi delle grandi città italiane^[12]

[...]Quasi 29mila a Roma, poco meno di 17mila a Milano, 11mila a Firenze. Già, ma dove sono di preciso questi alloggi Airbnb? Grazie a Vincenzo Patruno dell'associazione onData, che ha estratto i dati, Infodata è in grado di costruire la mappa degli alloggi affittabili sulla piattaforma nelle dieci principali città italiane[...]

POPOLAZIONE

Dal censimento 2020 Istat emerge che prosegue il **trend in calo** della popolazione di Bari.

La struttura per genere residente si caratterizza per una maggioranza di donne (ca 52%).

Dal confronto con i dati del Censimento 2011 si evidenzia un **progressivo invecchiamento** della popolazione.



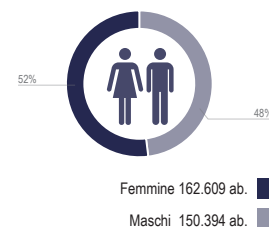
Popolazione 312.178 abitanti



Superficie 117,41 km²



Densità 1.659 ab/ km²



Età media

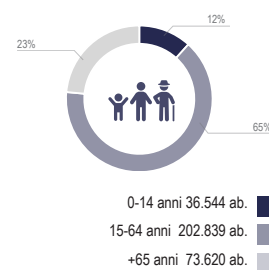
1 Alghero - 47 anni

2 Taranto - 46 anni

3 Bari - 45 anni

4 Palermo - 44 anni

5 Napoli - 43 anni



Popolazione straniera **4%**

Etnie di provenienza

asia 5.406 ab.

europa 3.519 ab.

africa 2.733 ab.

america 423 ab.

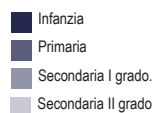
Fonte: Istat
raccolta dati: 2021

ISTRUZIONE | OCCUPAZIONE | PATRIMONIO IMMOBILIARE

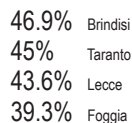
Gli ultimi dati registrati dall'Istat registrano nel capoluogo pugliese una **diminuzione** nel numero degli **analfabeti** pari a 18.925.

Nel 2020 a Bari il tasso di **occupazione** è del 52.5%, il più alto tra le grandi città del Sud.

Parallelamente il grado di disoccupazione si attesta al 9.3%.



Occupazione



2 Numero Università

Politecnico di Bari
Università degli Studi di Bari

Laureati

1 Bari - 13,2%

- Napoli - 12.8%
- Palermo - 12.3%
- Taranto - 10%
- Alghero - 9.6%



Abitazioni: 140.982
3.147 in vendita
163 in affitto



Vendita: 1858 €/m²

+5.81%



Affitto: 9.10 €/m²

+2.48%

Fonte: Istat; Ba-camcom, Immobiliare.it
raccolta dati: 2020, 2021, 2022

IL PORTO

Il porto ha sempre **rivestito un ruolo fondamentale per la città sin dall'epoca medievale** con la sua collocazione a ovest, in prossimità del castello Svevo. In epoca successiva viene sfruttato il versante opposto andando a costruire due insenature che si evolveranno nel tempo.

In seguito avviene l'ampliamento a nord del promontorio. Nel ventennio fascista vi è un'ulteriore evoluzione, fino alla sua configurazione definitiva nel 1943.

Area demanio attuale: **691.830 mq**
 Area ampliamento POT: **461.344 mq**



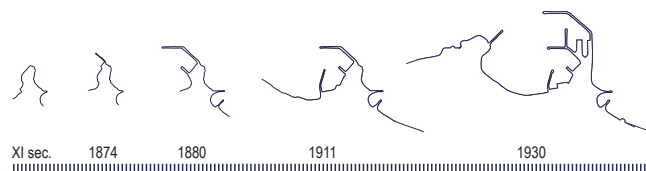
Scambi commerciali

Rinfuse solide	in 864.873 out 93.475
Merci varie in colli	in 1.273.476 out 1.180.728
Numero container	in 18.919 out 16.065
Trasporto veicoli	in 42.445 out 40.494



Passeggeri

Crociera	18.990
Locali e traghetti	194.489



Fonte: Istat
raccolta dati: 2021

TURISMO

Grazie alla sua storia millenaria, la sua cultura e i suoi servizi, Bari attira ogni anno migliaia di visitatori provenienti da **tutto il mondo**.

Il turismo in città è sostenuto anche grazie al **mercato crocieristico**. San Nicola e Murat, in pieno centro, inoltre, sono i quartieri con maggior offerta di strutture ricettive.

Variazione dati nell'anno 2020 per pandemia da Covid-19.

Turisti **422.500**
+11.5%



Strutture ricettive:
331 di cui 40 alberghi



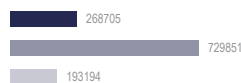
Movimento turistico

Italiani	arrivi 128.099 presenze 389.366
Stranieri	arrivi 36.814 partenze 116.151



Posti letto: 7.449

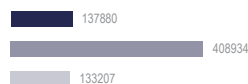
Flussi traghetti



Flussi aeroporto

Internazionali 2.4 mln
di passeggeri
+17%
Nazionali 3 mln
di passeggeri

Flussi crociere



+4.5%

■ gen-mag ■ giu-set ■ ott-dic

Fonte: Adspmam
raccolta dati: 2019 - 2020

1.4

L'immagine della città

Legata alla terra e al mare, la Puglia è una regione in cui le tradizioni rappresentano un collante per le comunità. Data la vastità e la varietà dei suoi contesti, la Puglia conta le memorie popolari più diverse, da nord a sud, dal Gargano a Leuca.

Anche Bari conserva questo carattere, ricca di tradizioni e costumi lasciati in eredità dal passaggio di tantissime comunità e culture che l'hanno abitata. È nella "città vecchia", cuore antico e popolare, il luogo da cui comprendere il carattere più autentico e vivace dei cittadini, della loro quotidianità che si intreccia con la storia millenaria del luogo. Il borgo di giorno si presenta tra la mescolanza di profumi del bucato, di focacce e di pasta fresca fatta sugli usci delle case. Non è, infatti, rarità imbattersi in donne concentrate nella preparazione delle famose orecchiette.

Lo scrittore Carofiglio, che a Bari è nato e cresciuto, scrive di questa porzione di città: *"[...] Bari Vecchia, borgo di pescatori e mercanti, dove le botteghe di quartiere, ancora, non sono state fagocitate nella grande distribuzione. La città vecchia è un affastellarsi di balconi fioriti e edicole votive, minuscoli templi erti sui muri dei palazzi protetti dagli archi in pietra e dai panni stesi. A Bari Vecchia si sta per strada [...]"*.^[13]

Nel borgo antico si trovano inoltre i principali monumenti della città, dalla Basilica di San Nicola, la Cattedrale di San Sabino, il Castello Normanno-Svevo, oltre a numerosi altri palazzi storici e chiese che si affacciano sui tanti vicoli stretti.

L'autore, inoltre, ha scelto di ambientare alcuni dei suoi romanzi più famosi nella sua città; e così come Camilleri diedi a Ragusa il commissario Montalbano, Carofiglio tra i profumi,

i colori e le strade baresi ha regalato ai lettori le vicende dell'avvocato Guerrieri.

Altre opere letterarie trovano nella città lo sfondo degli avvenimenti e nella maggior parte i personaggi si muovono in una Bari mutevole, assoluta e notturna, raffinata e underground.

Bari è nota come la città di San Nicola, si racconta che la città sia stata rifondata proprio dal santo; nel 1807 l'abate Elia ordinò a 62 marinari baresi di imbarcarsi per le coste turche, tra Rodi e Cipro, poiché i Turchi avevano da poco conquistato la piccola città di Myra, dove erano custodite le spoglie di San Nicola. La missione dei marinai consisteva nell'impossessarsi delle reliquie per portarle nel capoluogo pugliese. A Bari, i marinai furono accolti come degli eroi e San Nicola fu, fin da subito, venerato e scelto come protettore della città. Molte leggende si sono costruite intorno alla figura del santo.

La devozione dei baresi per il loro patrono è parte integrante del folklore cittadino: per tutti i vicoli del borgo antico sono presenti edicole a lui dedicate.

Il carattere orientale e il flusso dei pellegrini, che si registra dall'arrivo del santo, hanno animato la natura della città. Il ricco patrimonio storico e artistico si deve proprio alla sua storia millenaria: il colore bianco del tufo della pietra calcarea che disegna il promontorio della città storica, ha affascinato per secoli viaggiatori che hanno ritratto questa città. Sono molteplici le iniziative che stimolano il turismo, mostre ed eventi che permettono l'accesso, ad un pubblico più ampio, al racconto di questa città.

Tra queste: il Comune di Bari ha individuato “nella ricchezza semantica, culturale e valoriale della storia di San Nicola” l'ispirazione nel programma culturale per la candidatura a città della cultura 2022 (*BARI2022*). Il manifesto riporta sei archetipi dell'universo nicolaiano: il sacro, la luce, il mare, l'oriente, il dialogo e il femminile che si sarebbero tradotti in percorsi, eventi e manifestazioni per la città.

O ancora il caso di “The Sartorialist”, il fashion blog fondato dal famoso fotografo Scott Schuman, ha scelto di cercare lo stile e la moda nelle strade anziché sulle passerelle. L'estate scorsa il fotografo ha trascorso un periodo di vacanza in Puglia e ha documentato alcuni dei suoi spostamenti attraverso, ovviamente, delle foto. Scrive: “[...] *Mi hanno colpito particolarmente quelle scattate nel centro storico di Bari (Bari Vecchia), dove ha deciso di ritrarre anche due anziane. Vedere quelle foto mi ha emozionato perché in quelle figure ricurve e segnate dall'età, si possono comunque intravedere la tenacia e la gentilezza di quelle donne. E nonostante la modestia dei loro vestiti, sono le protagoniste di quelle foto e di quel territorio che prende forma attraverso i loro corpi*”.^[14]

I caratteri fin ora descritti trovano ampio spazio anche nelle pellicole cinematografiche.

Nella “Vita davanti a sé” con la regia di Edoardo Ponti, per esempio, le riprese si sono alternate tra le strade a reticolo del quartiere Murat, altre tra il lungomare e la Fiera del Levante. Nel 1991, invece, Francesco Laudadio, ha scelto Mola come sfondo delle vicende della trama. La maggior parte delle scene fu girate nell'hotel Villa Romanazzi Carducci, molte

inquadrature riprendono il Castello Svevo e il lungomare. Negli ultimi anni anche alcune serie TV sono state girate in città, in molte di queste la sceneggiatura si concentra sul degrado e la delinquenza legata alla mafia.

La profonda fede religiosa dei cittadini è strettamente legata all'offerta degli eventi folkloristici, dalle processioni sia in terra che in mare, o i pellegrinaggi e ancora le veglie e le sfilate per le vie della città con la statua dei santi.

Questi eventi hanno una radice molto profonda che deriva dalla conformazione stessa del territorio. La Puglia è una regione prettamente di mare e di pescatori, i quali onoravano i propri santi per ottenere aiuto e protezione durante le missioni di pesca.

Parallelamente al folklore religioso, nel corso dei secoli si sono tramandate manifestazioni legate al mondo contadino con feste imperniate sui ritmi e le vicende della vita dei campi, delle stagioni ed eventi come la semina, la raccolta e la vendemmia. In queste convivono cortei, reinterpretazioni di canzoni dialettali e di versi allegorici, celebrazioni che riempiono le piazze dei piccoli centri.

In queste ricorrenze è tipico ammirare i cittadini muoversi a ritmo sostenuto, quello della pizzica. Una danza definita della liberazione dal male che si scaccia battendo il piede a terra. Celeberrimo è il festival della "Notte della Taranta" che, ogni anno, ad agosto, porta musica e danzatori a riempire le piazze.

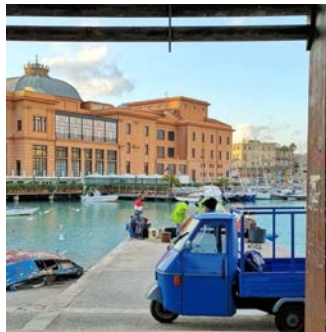
Le storie di turisti che hanno soggiornato a Bari si possono così riassumere: quando si va in vacanza in Puglia sono due le cose che non deludono, la cucina e il mare. Elementi estremamente legati che danno vita a una gastronomia autentica e profondamente mediterranea.

Eccellenza del territorio è l'olio; furono i primi navigatori fenici e greci, e successivamente gli arabi e i romani a diffonderne la coltivazione. Questa storia millenaria trova la sua rappresentazione più convincente nella cucina locale, che, vede proprio nell'olio di oliva un elemento imprescindibile.

Citando nuovamente lo scrittore Carofiglio: "[...] *Per strada, si respira odore di sugo e carne arrosto. Le sgagliozze, "scaglie" di polenta fritta, cuociono agli angoli delle piazze e sotto gli archi, di fronte ai bar [...]*".^[15]

Icona delle tavole baresi sono le orecchiette condite con le cime di rapa o il ragù, simbolo dell'esperienza e della pazienza delle donne che preparano questo prodotto esclusivamente a mano.

Ancora, focacce, panzerotti, il crudo di mare e molti altri sono alcuni dei piatti tipici baresi. Un tripudio di specialità, colori e profumi da scoprire per le strade delle città pugliesi.



CAPITOLO 2

**LE SFIDE
DELLA CITTA'
CONTEMPORANEA**

tav 2.0.1 MANIFESTO CONTEMPORANEITA'



2.1

Progettualità sospese

La costruzione della città di Bari, così come la si può vedere oggi, porta con sé l'idea di un disegno ben preciso che ha subito, sin dalla fondazione del Borgo extra moenia, continue modifiche a più mani e in corso d'opera restituendoci una densa sovrapposizione di piani parzialmente attuati e mai realizzati. Ancora oggi, quei piani sono segni abbozzati rimasti irrisolti all'interno della maglia urbana che dalla costa si estende nell'entroterra pugliese, individuando delle problematiche alla ricerca di nuove opportunità di sviluppo. Non poche furono le difficoltà burocratiche e gli interessi speculativi, delle classi sociali più agiate, a cui i piani di espansione dovettero far fronte. Le prime criticità emersero sin dall'attuazione del primo grande piano per Bari, redatto da Giuseppe Gimma e Giovanni Prode nel 1813 per la costruzione del Borgo Murattiano che vide la città, rimasta chiusa all'interno delle mura sin dalla sua fondazione, espandersi sul territorio su modello di una maglia ippodamea innescando una crescita che trovò nei propri limiti fisici il suo esaurimento. Proprio dai limiti dei piani attuati si possono ricercare le ragioni di queste questioni che ancora oggi rimangono aperte, e che in qualche misura sono state lasciate da parte o ignorate nel corso dell'espansione urbana. La costruzione della ferrovia divenne il nuovo limite all'espansione del borgo Murattiano, andando a sostituire il ruolo di confine delle mura che a loro volta avevano isolato il nucleo storico distinguendo una città (Bari vecchia) nella città di fondazione ottocentesca. Per quanto il disegno del tracciato dei binari fosse coerente alla rigida logica della maglia ortogonale, la ferrovia andò a

costituire il limite fisico del sistema insediativo andando ad influenzare lo sviluppo della sua forma futura. I piani a venire si occuparono di dare una soluzione a tre nodi rimasti irrisolti e che in qualche modo ritroviamo ancora oggi nella forma della città: tentare una ricucitura tra la maglia del borgo nuovo e la densa struttura della città vecchia (sempre più isolata), far fronte al sovraffollamento risolvendo l'espansione oltre la ferrovia e trovare una soluzione di continuità tra le varie parti che si andarono a costruire nel tempo. Con il secondo piano attuato nel 1926 da Mauro Amoroso e Arrigo Vecchia si andò a delineare un nuovo sistema "anulare-radiale" in grado di sostenere l'espansione sul territorio della rete infrastrutturale che collegava Bari ai borghi limitrofi e alle vie di collegamento con altre città. Con l'avvento del fascismo, la politica di esaltazione dei valori rappresentativi della città da luogo alla costruzione di alcune opere pubbliche tra cui la strada litoranea e il percorso monumentale in continuità con il lungomare. Sulla costa venne costruita nel 1929 la Fiera del Levante, simbolo dei commerci con l'Oriente e con il Mediterraneo meridionale. La costruzione di opere pubbliche in maniera puntale all'interno della città toglie alla Fiera la possibilità di una mediazione con la zona industriale rimanendo isolata e povera di iniziative. Ancora oggi la Fiera del Levante resta un interrogativo circa il suo futuro avendo perso la forza attrattiva che la caratterizzava all'epoca della sua fondazione. Nei primi anni della ricostruzione si poneva il problema della questione abitativa, è in questi anni che avviene la realizzazione di nuovi interventi di edilizia popolare senza una programmazione e

con una casualità di queste sperimentazioni di cui fa parte il quartiere Japigia. Ad aggravare la situazione del dopoguerra vi è la rapida elaborazione ed approvazione del nuovo PRG redatto da Calza Bini e Piacentini che non furono in grado di gestire nella sua interezza e complessità le criticità a cui la città doveva far fronte a seguito del periodo bellico. Il nuovo piano ignorava l'opportunità di una più sistematica riorganizzazione territoriale di Bari e del suo ruolo policentrico con la serie di città minori disposte a corona e il sistema infrastrutturale ad essa connesso. I criteri delle norme di attuazione vennero orientati a favorire le proprietà fondiarie ed edilizie, dando il via libera al progressivo consolidamento della rendita urbana andando a trasformare il volto del Borgo Murattiano. Ritenendo inadeguato il PRG adottato a fronte delle problematiche, nel 1965 viene affidato l'incarico alla variante di piano a Ludovico Quaroni, che propone una soluzione di più ampio respiro andando a risolvere per quanto possibile le criticità ereditate dai piani precedenti. Il piano Quaroni interviene sui nodi rimasti irrisolti quali l'isolamento di Bari Vecchia e la netta divisione dal Murattiano, lo spostamento della ferrovia con l'ipotesi di costruire una stazione di testa, dare forma con opportuni servizi ad ampie zone restituite al pubblico e ottenere una soluzione di continuità tra il Borgo Murattiano e i vasti quartieri sorti oltre la ferrovia. Mentre si andava a consolidare la forma della città, rimanevano al di fuori di questa le nuove opere di edilizia popolare che andarono a caratterizzare il tessuto urbano disperso oltre il confine ferroviario, presentandosi come singoli interventi riconoscibili

ma senza un vero e proprio legame con il territorio, in cui l'assenza di pianificazione si riscontra oggi nel caso della costa sud dove la speculazione edilizia e l'abusivismo hanno modificato radicalmente il paesaggio di quest'area. È evidente come nel caso di Bari ci sia una leggibile corrispondenza tra le problematiche attuali e le difficoltà, dovute alla necessità di espansione, affrontate dall'urbanistica nel corso del tempo, la cui eredità si trascina ancora oggi nelle problematiche affrontate dai progetti "tormentone".

2.2

Nodi irrisolti

LA FIERA DEL LEVANTE

Il mare e un veliero rosso con le vele spiegate sono i simboli scelti dall'artista futurista Thayaht per il logo della Fiera del Levante, la prima, che si tenne nell'autunno del 1930. Un disegno stilizzato che doveva riassumere lo spirito di questo nuovo progetto.

Fu il risultato di un accordo tra l'Amministrazione provinciale, Comune e Camera di Commercio di Bari che prevedevano di realizzare in Puglia, a Bari, una Fiera Campionaria internazionale. Un organismo di promozione economica e commerciale, di strategia di sviluppo della regione pugliese e un riferimento per il rilancio del Mezzogiorno.

Un progetto ambizioso e una sfida impegnativa, in linea, però, con la politica perseguita durante il periodo fascista: la creazione di un monumento che doveva trasmettere la sua posizione centrale nei commerci con le regioni del Sud Italia, del Sud Est europeo, dei Balcani, del Medio Oriente e dell'Africa Settentrionale. Doveva essere una fiera tutta rivolta al Mediterraneo.

Già dal primo anno l'esposizione ebbe molto successo e il quartiere fieristico, previsto su un'area iniziale di 115.400mq, raddoppiò presto la sua estensione. Per ottenere la vasta spianata, su cui doveva sorgere, fu sottratta dal mare una superficie di oltre 40.000mq e vennero demoliti i Cantieri navali dell'Adriatico. L'impianto originale fu progettato dall'architetto Augusto Corradini e prevedeva una facciata omogenea sul lungo mare Nord, lunga circa 350m, con poche aperture e

l'ingresso posto al centro. In stile monumentale, quest'ultimo è stato disegnato in stile romanico con finestre polifore e un arco al centro. L'impianto del quartiere espositivo venne pensato in forma radiale: dalla piazza circolare centrale (piazzale Roma), si diramano a raggiera tutti i viali destinati ad accogliere i diversi padiglioni.

Superato il varco d'ingresso è presente il padiglione dell'Acquedotto, unico edificio originario sopravvissuto fino ai giorni nostri. Durante la Seconda Guerra Mondiale, infatti, l'intera superficie fieristica venne utilizzata come deposito di bombe e carri armati. Ciò che rimase del quartiere nel 1947 erano viali distrutti, edifici scoperti e profonde demolizioni. L'area fu quindi riqualificata, ricostruita e ampliata fino a raggiungere gli attuali 300.000mq.

Negli anni a seguire la fiera continuò a stringere legami con altre realtà economiche, a cominciare dalla Fiera internazionale di Milano, di Padova e Verona. Si trattava di una campionaria multi-settore che riuniva quasi mille espositori e circa 200.000 visitatori provenienti dall'Europa e dal bacino del Mediterraneo. I temi erano diversi, dall'edilizia allo sport passando per la moda.

I cambiamenti della società e del mondo imprenditoriale, la globalizzazione e le tecnologie innovative hanno fatto sì che la fiera entrasse in crisi con costi insostenibili. Gli stand si svuotarono e il silenzio dominò questa vasta area, ad eccezione della settimana di settembre in cui riapriva le proprie porte.

Nel 2011 si tentò di far rivivere questo spazio rinnovando i padiglioni esistenti e costruendo il "Nuovo Padiglione", una struttura modulare tecnologicamente avanzata che si estende per circa 18.000mq.

Fu nel 2017, però, la vera svolta, quando, grazie all'accordo tra la Camera di Commercio di Bari e l'ente Bologna Fiere Spa che venne creata la società "Nuova Fiera del Levante Srl".

L'obiettivo è il risanamento e il rilancio della storica istituzione; un'ulteriore sfida in nome dello sviluppo, dell'innovazione e della tradizione. Il programma prevede oltre alla Campionaria generale di settembre l'apertura tutto l'anno a enti, società e aziende che vi hanno sistemato la propria sede. Il programma prevede la creazione di un vero e proprio quartiere cittadino degli affari, della cultura, della tecnologia e tornare ad essere un punto di riferimento per tutto il sistema economico mediterraneo. Una realtà europea viva e pulsante.

Tra le nuove attività la più nota era l'Eataly, una struttura di vendita e consumazione di cibo italiano, frequentata principalmente dalle varie aziende che occupano i padiglioni. Vi sono poi gli spazi destinati al co-working come l'Impact Hub Bari e il D-lab che offrono spazi di lavoro per i lavoratori dipendenti in circa 16.000mq con sale eventi, sale riunioni e aree relax. Sono presenti il Laboratorio scientifico del Planetarium di Bari e la Casa dello Scienziato per bambini; il Cineporto e la sede dell'Apulia Film Commission.

Nel 2020 ha accettato la sfida di trasformarsi in un ospedale per malati di Covid-19, rinnovando temporaneamente i suoi

spazi e riorganizzando il calendario delle manifestazioni.

Ad eccezione degli eventi e degli stop causati proprio dalla pandemia, le nuove funzioni insediate nel quartiere fieristico hanno permesso la vivibilità del luogo e alla Fiera di aprirsi maggiormente verso il quartiere. Quest'ultimo tema risulta, però, essere un nodo ancora irrisolto, nonostante gli sforzi e le continue ricerche appare dall'esterno come un grande recinto impenetrabile.

La questione, però, non riguarda solo gli spazi della Fiera, bensì, tutta l'area della penisola di San Cataldo. Una porzione di Bari molto eterogenea fatta di aree residenziali come il Villaggio Trieste, da grandi recinti (la Fiera, le Acciaierie Scianatico, il Centro Sportivo Universitario, lo Stadio della Vittoria e la Caserma Briscese) e da grandi isolati che ospitano una varietà di funzioni da quella residenziale a quella commerciale e produttiva. L'organizzazione di questi spazi può essere definita "spontanea" in quanto non seguono un'organizzazione, un disegno specifico e regole urbanistiche.

Questo tratto è una realtà fatta di tante parti, indipendenti che non hanno una chiara identità. Vi sono anche spazi abbandonati e degradati come le innumerevoli industrie inutilizzate.

Lo scrittore Carofiglio scrive di quest'area: "[...] *Probabilmente la zona più interessante, quasi ai confini di Blade Runner, è quella in prossimità della Fiera del Levante, dove ci sono antichi stabilimenti industriali in disuso: pinnacoli enormi,*

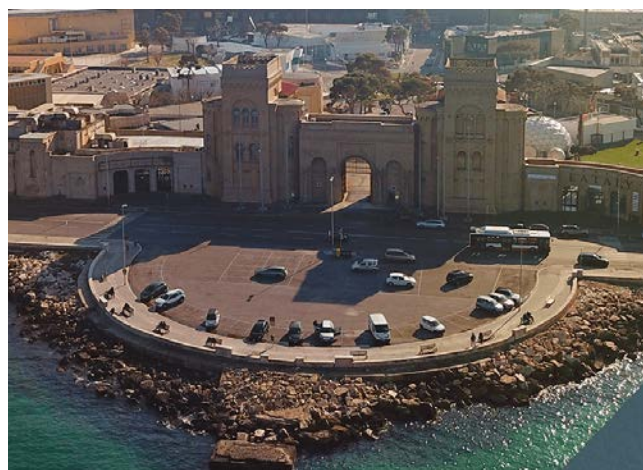


fig 2.2.1 Cartolina storica

fig 2.2.2 Vista dal mare

fabbriche dietro a recinzioni che gli umani non possono attraversare, ma altre creature sì, strade in cui da un momento all'altro ti aspetti di incontrare un alieno [...]". ^[16]

Punto di forza è la sua ubicazione: raggiungibile in pochi minuti dall'aeroporto, dalla stazione ferroviaria centrale e dai principali raccordi autostradali, è in prossimità del porto. In ultimo, non per importanza, l'affaccio sul mare.

LA FERROVIA

Il nuovo progetto della ferrovia, dal punto di vista urbanistico, è come se abbattesse un muro che fino ad oggi ha separato la città in due.

Uno dei tanti problemi che si andava ad affrontare dopo l'Unità d'Italia era il mancato sviluppo della rete ferroviaria nazionale, in particolare quella meridionale. Nel 1861 erano già di molto inferiori rispetto a quelle presenti nei paesi più progrediti d'Europa, oltre 1600 km erano attive in Piemonte, Lombardia e Veneto, mentre in tutto il meridione erano in esercizio solo 128 km, quasi tutti nei dintorni di Napoli, il resto del sud era interamente privo di binari. Un primo progetto di linea ferroviaria che comprendeva il Salento era già stato programmato nel 1855 ma poi fallì per ragioni politiche. Fu allora nel 1863 che la realizzazione delle opere fu affidata alla Società delle Ferrovie Meridionali per i progetti Ancona-Brindisi, Foggia-Napoli, Pescara-Sulmona. Alla fine del '63 e inizio '64 fu aperta al traffico anche la Foggia-Bari e poi la Bari- Brindisi, inaugurata poi il gennaio del 1965.

L'avvento della ferrovia nella città di Bari è stato un evento che ha stravolto la città anche dal punto di vista urbanistico: essa, infatti, rappresenta una cesura tra la città murattiana e il resto dell'espansione territoriale. Una frattura che è stata per moltissimo tempo irrisolta con proposte progettuali mai realizzate.

“[...] Finalmente entrano nel vivo i lavori per la realizzazione del nodo ferroviario di Bari - spiega Antonio Decaro - un'opera

strategica che la città attende da più di 10 anni e che per tanti motivi rappresenterà una svolta per la nostra comunità. Dal punto di vista trasportistico la nuova tratta ferroviaria renderà il sistema di trasporto pubblico su ferro una reale alternativa per migliaia di studenti e pendolari che ogni giorno raggiungono la città. Si pensi solo al sistema di nuove fermate che sarà realizzato, e che di fatto coprirà l'intero accesso dalle zone a sud e a sud-est di Bari con la connessione di importanti hub di sviluppo, quali ad esempio il campus universitario del Politecnico. Dal punto di vista urbanistico, invece, finalmente per la città è come se si abbattesse un muro che fino ad oggi l'ha separata in due. Quei binari, che seguono parallelamente la costa sud non sono solo una cesura tra due quartieri, ma hanno rappresentato un freno allo sviluppo di un intero territorio. Ci sono voluti tanti anni e tante persone che ci hanno creduto e che hanno lavorato per raggiungere questo obiettivo. Oggi possiamo dire di aver centrato un traguardo importante e che sicuramente non ci fermeremo fino a quando non vedremo l'opera interamente realizzata [...]".^[17]

Oggi, sembrerebbe che il progetto presentato dall'architetto Massimiliano Fuksas sia la risposta definitiva e la svolta per questa parte di città. L'area interessata dal masterplan si colloca all'interno di un contesto storico molto ricco, all'interno del quale si possono individuare: Il Borgo Vecchio, la Bari Medievale, l'espansione ottocentesca o borgo Murattiano e la Bari post-bellica, confusa e irregolare.

L'obiettivo del progettista è quello di muoversi all'interno di questo denso tessuto urbano che possa raccontare la Bari del futuro, libera dal senso di cesura che il nodo ferroviario ha causato. Il progetto vuole risolvere il problema attraverso la progettazione di un grande parco cittadino con vista passeggiata sulla città e sul mare, che funga da tessuto connettivo. La riqualificazione urbana della vecchia linea ferroviaria consiste nel suo spostamento, come già fu previsto dal Piano regolatore di Concezio Petrucci nel 1934, con l'obiettivo di donare permeabilità alla città, riducendo l'impatto della presenza dei treni nel tessuto urbano, senza andare ad interrare il tracciato ferroviario rispetto alla quota attuale. I binari sono semplificati e ridotti a quattro linee, coperte da una struttura prefabbricata alta 20 metri, rendendo permeabile tutto l'ambito del progetto e consentendo un grande parco centrale con attraversamenti a ponte. In questo modo la Stazione Centrale, che conserva tutt'ora una struttura ottocentesca, viene integrata nel sistema di attrezzature pubbliche, sviluppatesi su tre livelli. Il corridoio verde di 3 km rappresenta il punto cardine all'interno del sistema poiché aperto alla città e connesso ad una serie di attraversamenti trasversali: una spina dorsale che asseconda l'orizzontalità della città.

All'interno del progetto vengono prese in considerazione delle architetture già presenti tra cui la caserma Rossani che diventerà la "cittadella culturale" con il restauro degli edifici vincolati i quali diventeranno contenitori di funzioni legate alla

cultura ed alle arti. Il verde, anche in questo caso si definisce come il legante tra il sito della caserma e il resto della città. La cittadella ospiterà uffici comunali, atelier per artisti e borsisti, la biblioteca pubblica ed infine uno spazio espositivo per mostre temporanee. Al centro della struttura regolare della caserma, sorgerà l'Auditorium-performance Center insieme alla "cittadella della musica" con il conservatorio Niccolò Piccinini.



fig 2.2.3 Vista dall'alto | Stato di fatto

fig 2.2.4 Sezioni | Stato di progetto

COSTA SUD

“Una costa spessa, nuovi tessuti urbani e un parco locale, urbano, metropolitano come occasione di rigenerazione dei quartieri limitrofi e ripensamento delle localizzazioni delle previsioni di piano”.^[18]

Nel 2018 il Comune di Bari bandisce un concorso con la seguente richiesta: “Riqualificazione dell’area costiera e periferica, compresa tra via Giacomo Matteotti e via Cala San Giorgio situata nella zona a sud-est di Bari”. I 6 chilometri di costa che vanno da Pane e Pomodoro fino a San Giorgio restituiscono ad oggi una visione non degna della città: aree di degrado caratterizzate da una serie di costruzioni diroccate, in parte abitate da famiglie che non vi potrebbero soggiornare e ancora, capannoni dismessi. Sembra però, che questa situazione sia destinata a capovolgersi.

Il territorio situato a sud-est della città di Bari, che si affaccia sulla costa, si presenta oggi come una “pausa urbana” all’interno di insediamenti diversi e risalenti a una diversa epoca; ciascuno dei quali è frutto di un episodio della storia urbanistica della città. La maggior parte degli edifici presenti nell’area risalgono al periodo 1961-1980, poche sono state le successive costruzioni. Tra questi, la funzione prevalente è abitativa, in minoranza ci sono anche servizi per il commercio, la produzione, il terziario e il tempo libero che occupano per la maggior parte spazio sulla litoranea.

Dal punto di vista morfologico, essendo Bari fondata sulle lame, il territorio degrada sinuosamente verso il mare, trovando i suoi limiti nelle due lame. La prima artificializzata

nel tratto costiero, il Torrente Valenzano; la seconda, naturale, luogo di grande interesse storico-archeologico, la lama San Giorgio (nonché parco naturale che tocca numerosi comuni interni alla città metropolitana). La linea di costa, caratterizzata da scogliera bassa, ha un andamento lineare ma irregolare, definita da piccoli promontori e calette. Una delle emergenze segnalate nelle richieste del concorso sono i residui corpi dell'antico sistema dunale. Inoltre, ci si trova nella storica campagna barese che presenta una sporadica distesa di ulivi i quali nel corso del tempo hanno visto una lenta e progressiva antropizzazione lasciando dei grandi vuoti.

L'insediamento urbano, nato e sviluppato nel corso del XIX secolo, cresce attraverso l'intervento pubblico. In primo luogo, la realizzazione del quartiere Japigia, progettato e fondato dall'INA casa è caratterizzato da isole edificate con palazzine a disposizione libera che formano spazi pertinenziali semipubblici; i tessuti circostanti, più recenti, mostrano comunque un livello di consolidamento elevato, grazie anche alla buona dotazione di servizi pubblici, raggruppati a costituire una centralità locale. I servizi privati sono invece concentrati lungo la viabilità storica. È caratterizzato dalla morfologia compiuta e dalla varietà degli spazi, con tessuti che, pur non edificati a cortina, mantengono una dimensione urbana e racchiusa e delimitata dalle quinte edificate. La localizzazione del quartiere è definita antecedentemente al PRG Quaroni e viene articolato in grandi isole alimentate dall'asse centrale longitudinale, isole che al loro interno hanno

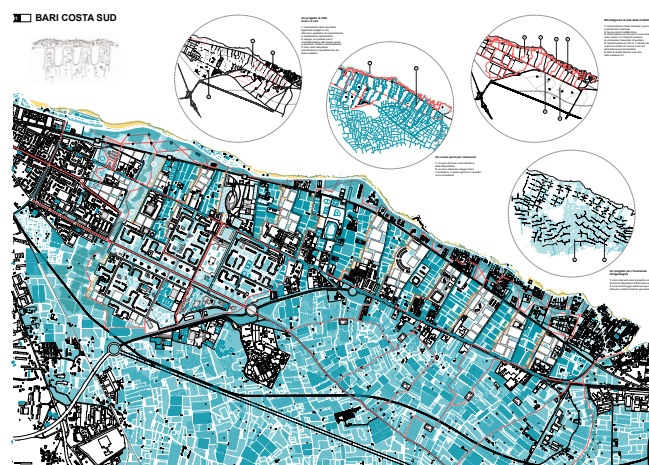
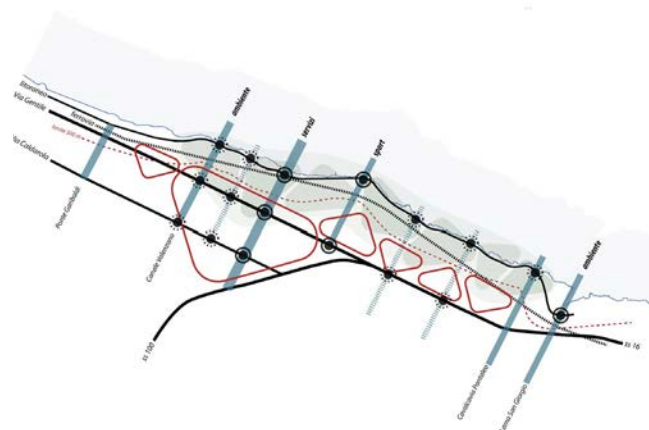


fig 2.2.5 Stato di fatto

fig 2.2.6 Progetto vincitore del concorso per la "Costa Sud"

una distribuzione a maglia aperta incompleta, formando enclaves residenziali caratterizzate da recinti. Procedendo lungo la costa troviamo il quartiere S. Anna con accessibilità ridotta, il quartiere San Giorgio con una sequenza interrotta di insediamenti a bassa densità, di tipo puntuale (villini storici). Al centro di questi quartieri c'è il grande spazio del paesaggio aperto costiero (unico spazio costiero non edificato lungo i 46 km della costa barese). Ad oggi è tagliato in due dalla linea ferroviaria ed è privo di attrezzatura.

Il progetto "Bari Costasud" prevede un grande e attrattivo Parco Urbano lungo la costa con un'espansione di circa cento ettari, di cui quaranta destinati al verde, verrà inoltre, potenziato il verde urbano con agricoltura costiera, nuove piantumazioni e aree naturalistiche. Il nuovo spazio farà da connessione tra quartieri cittadini, mare e campagna. L'idea principale è quella di inspessire la costa per poterla sfruttare quanto più possibile.

La litoranea diventerà una strada urbana a velocità ridotta con lo spostamento della linea ferroviaria pensata con una nuova funzione. Inoltre, è stato dichiarato lo stop alle lottizzazioni separate dei quartieri attraverso un piano regolatore "a doc" per i terreni tra il quartiere Japigia e quello di San Giorgio con il divieto di costruire vicino al mare e sulle lame. La sfida principale posta dal concorso è quella di immaginare un nuovo affaccio della città sul mare, essendo quello l'unico spazio costiero non occluso.

Questa lettura duale, città e parco, urbanità e rigenerazione,

vuole mettere in relazione i due ambiti al fine di dare vita alla "nuova città".

Il concorso viene vinto da uno studio di Milano, le cui volontà sono state scritte nella relazione finale: *"L'immagine guida per la gestione e lo sviluppo del territorio costiero del sud barese, che presentiamo con questo lavoro, propone una serie di slittamenti e ribaltamenti rispetto ai processi di crescita del recente passato. Essa mira innanzitutto a ricostruire una relazione forte tra il mare e l'entroterra, che forse non è mai esistita se non in tempi antichi e in termini molto differenti, ma che appare oggi portatrice di grandi potenzialità di sviluppo sostenibile in termini ambientali, economici e sociali. Il progetto che presentiamo vuole dunque costruire un'immagine cui tendere, un riferimento chiaro sullo sfondo del quale valutare le differenti opportunità e possibilità di trasformazione"*.^[19]

Entro il 2026 questa area oggi occupata da ruderi e degrado potrebbe diventare il nuovo punto di sviluppo della città, il cui progetto segue i principi della riduzione del costruito a vantaggio del verde, del mare e delle lame. In questo modo l'obiettivo è quello di ridurre la frattura che esiste tra queste aree e capovolgere l'immagine negativa che oggi la caratterizza.

CAPITOLO 3

**L'AREA DI PROGETTO:
IL QUARTIERE
MARCONI**

3.1

Stato di fatto

INTRODUZIONE

Prima di arrivare alle soglie del progetto è stato necessario analizzare il contesto in cui l'area di progetto si insedia. In particolare è qui riportata l'analisi dello stato di fatto del territorio che si estende dalla città storica, al Borgo Murattiano fino alla Lama Lamasinata.

La conformazione morfologica differisce in tutta questa macro area caratterizzata da: un tessuto compatto e consolidato di impianto storico, che emerge nel nucleo originario e nel borgo murattiano; un tessuto eterogeneo di margine urbano con eccezioni, quali il quartiere di San Cataldo e il Villaggio Trieste, nella zona a nord. La rarefazione dovuta al passaggio da un tessuto consolidato a uno più eterogeneo comporta un aumento degli spazi aperti distinti in aree di risulta e aree verdi, uno dei temi che nella città di Bari crea più discussione in quanto ne è carente. Di fatto, le principali aree verdi sono il canale della Lamasinata, e tre parchi urbani: la Pineta di San Francesco, il parco Rossani e il parco 2 Giugno.

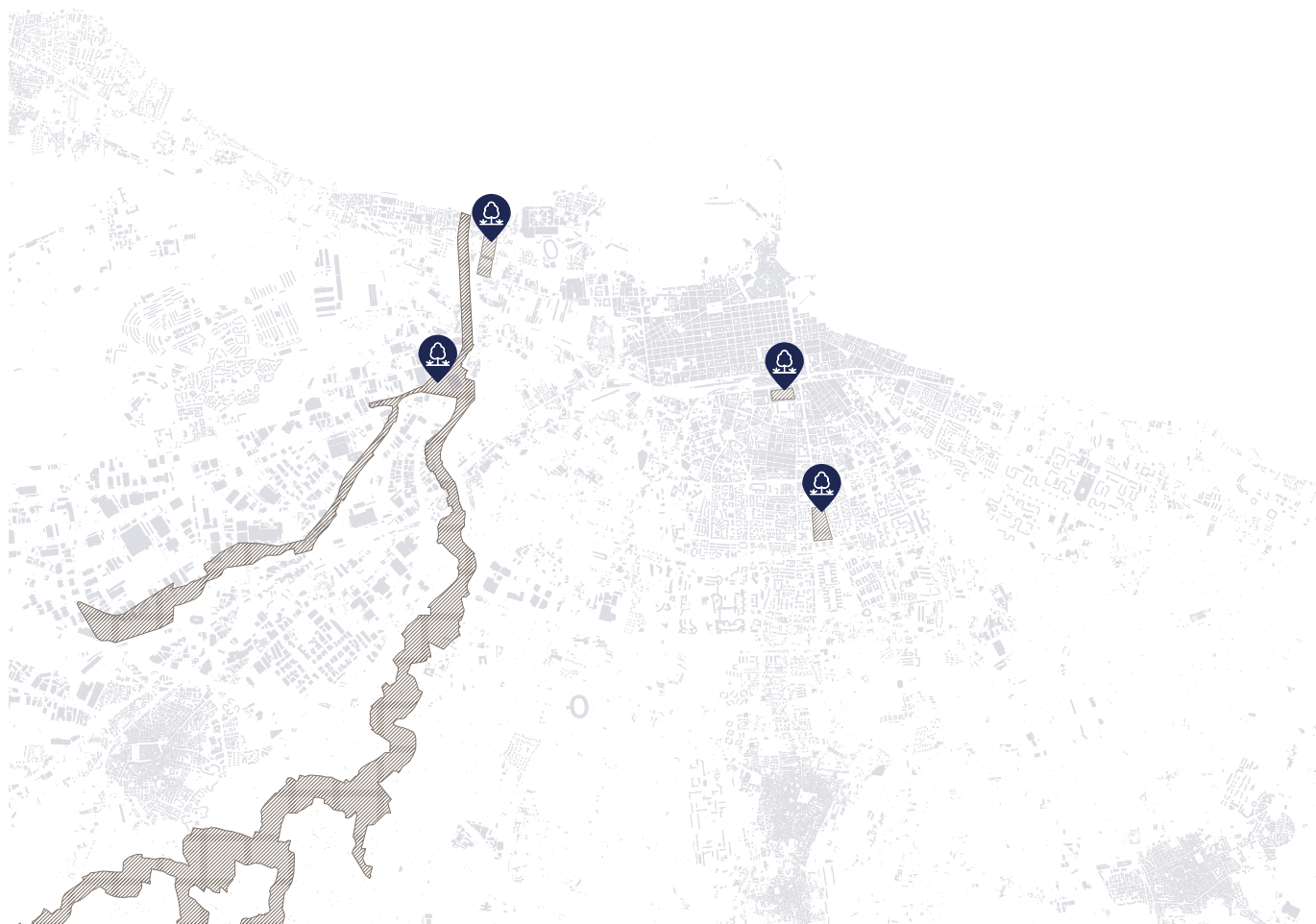
L'area, inoltre, si caratterizza per la presenza di grandi recinti che chiudono interi isolati senza permetterne la permeabilità e l'accesso. Un grande limite è dato dalla presenza del porto che nega la visibilità verso il mare, allontanando la città.

Le funzioni prevalenti sul territorio sono di tipo residenziale con al basamento spazi ad uso pubblico, edifici ad uso culturale, sanitari e di assistenza e adibiti ad uso scolastico. Il sistema produttivo, che si estende oltre i confini dettati dalla prima espansione (ferrovia) e a nord, si divide in attività commerciali, navali, industriali e amministrative. Molte infatti sono le attività industriali abbandonate.

A livello infrastrutturale emergono:






- la ferrovia che collega tramite i suoi servizi l'intera Puglia e anche destinazioni nazionali nel centro e nord Italia;
- il porto che ospita sia attività turistiche come la viabilità crocerista che attività commerciali con scambi economici a livello europeo. Il porto risulta ben collegato con l'Europa dell'est;
- la grande arteria di via Napoli;
- la rete dei trasporti pubblici che collegano l'intera città di Bari tramite i bus di linea.

tav 3.1.1 STATO DI FATTO | aree verdi









tav 3.1.2 **STATO DI FATTO** | infrastrutture e funzioni

TRAMA URBANA

-  Soglia 1_ città storica
-  Soglia 2_ borgo murattiano
-  Soglia 3_ vuoto
-  Quartiere San Cataldo e San Girolamo
-  Quartiere Trieste

— Recinti






SISTEMA DEL VERDE

-  Lama
-  Verde pubblico
-  Verde di risulta
-  Verde coltivato
-  Verde privato
-  Limite visivo e d'uso







tav 3.1.3 STATO DI FATTO | trama urbana e verde

SISTEMA DELLE ATTIVITA' DI VITA ASSOCIATA





-  Istruzione
-  Luoghi di culto
-  Sistema sanitario e di assistenza
-  Sistema della cultura (biblioteca)
-  Patrimonio degli edifici

SISTEMA VERDE, SPORT E TEMPO LIBERO


-  Verde
-  Attrezzature sportive
-  Stabilimenti balneari
-  Sistema della cultura (cinema e teatri)

-  Tessuto prevalentemente residenziale








SISTEMA PRODUTTIVO

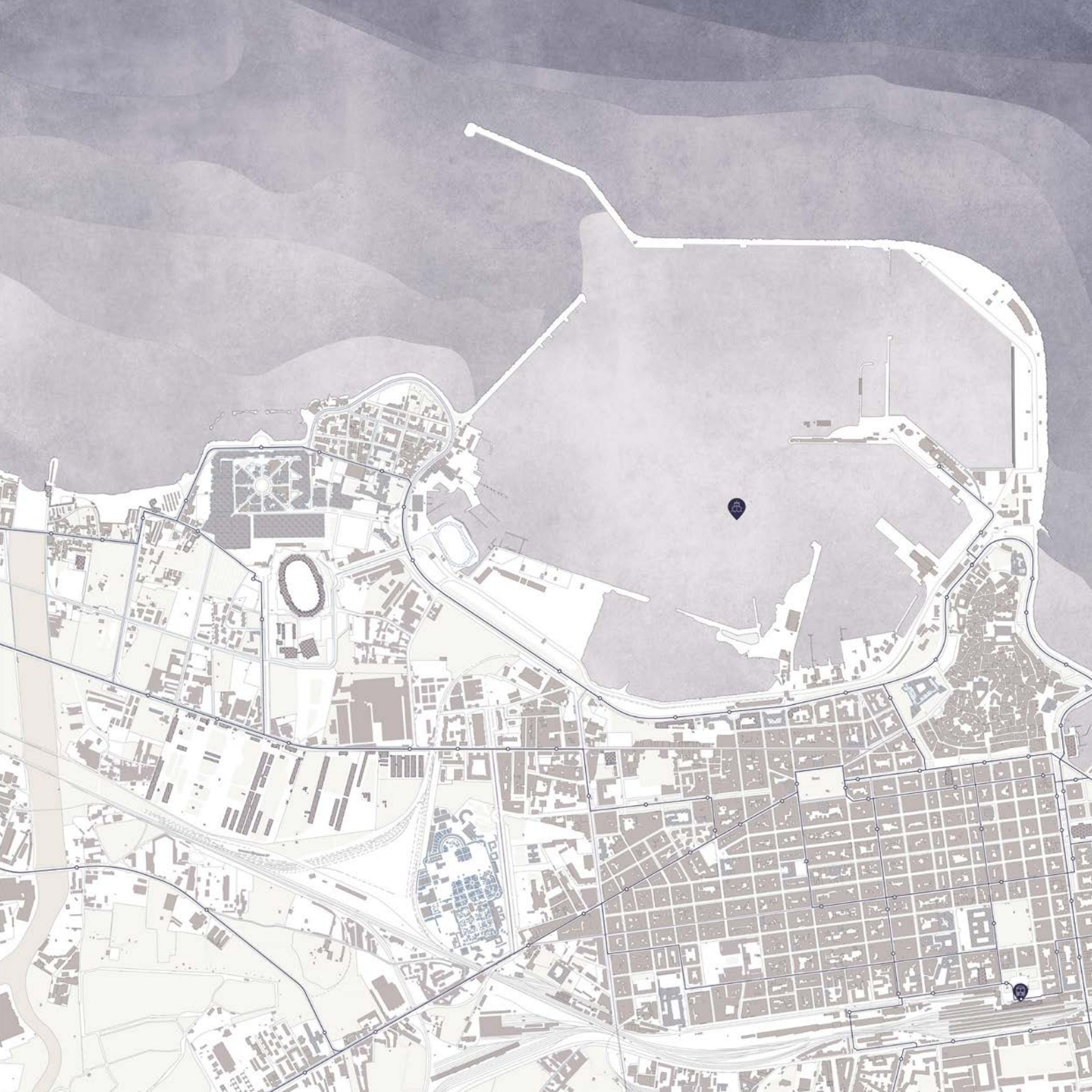
-  Attività commerciali
-  Cantieri navali
-  Attività industriali
-  Edifici amministrativi

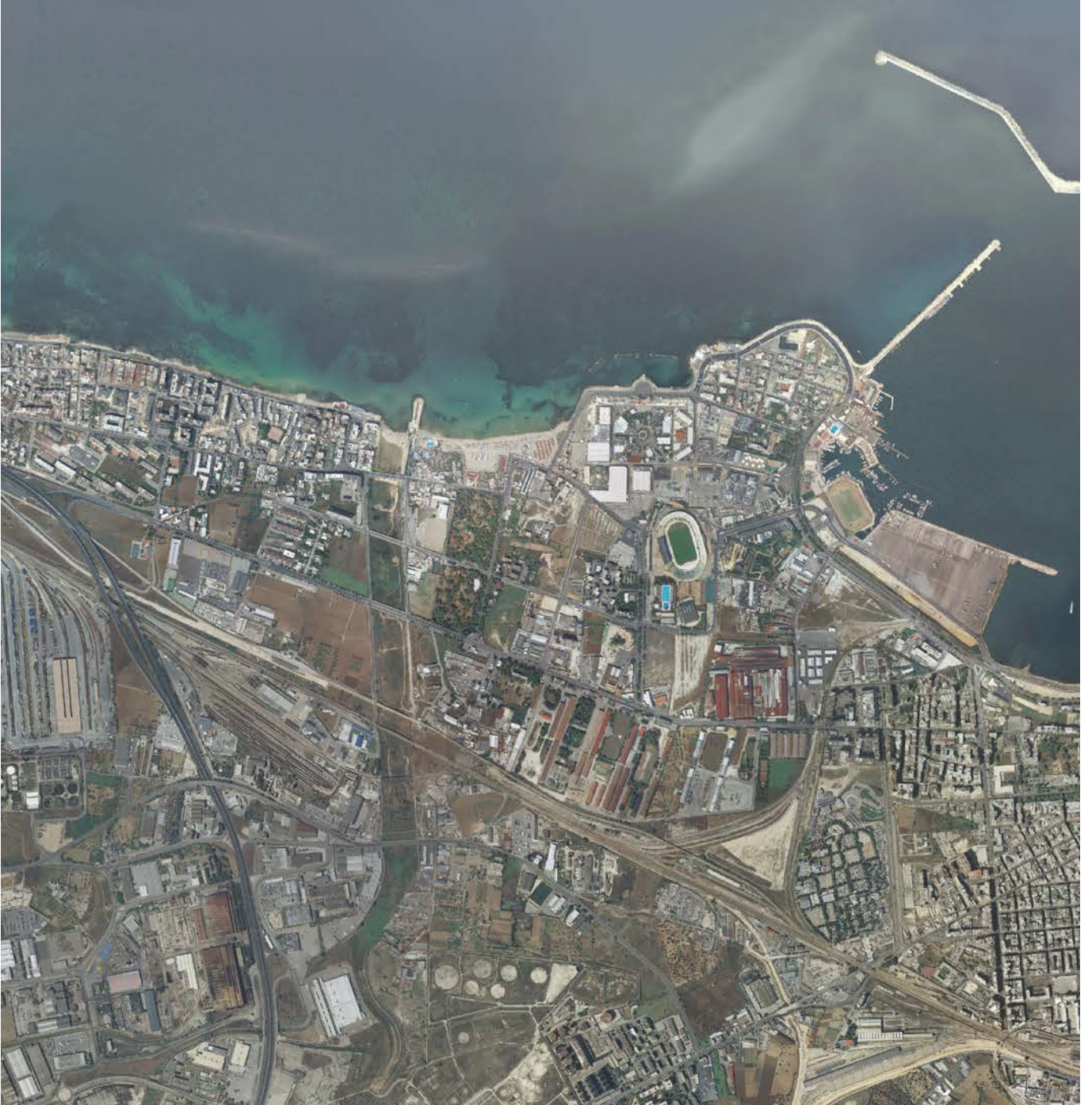
SISTEMA DELLE AREE DISMESSE

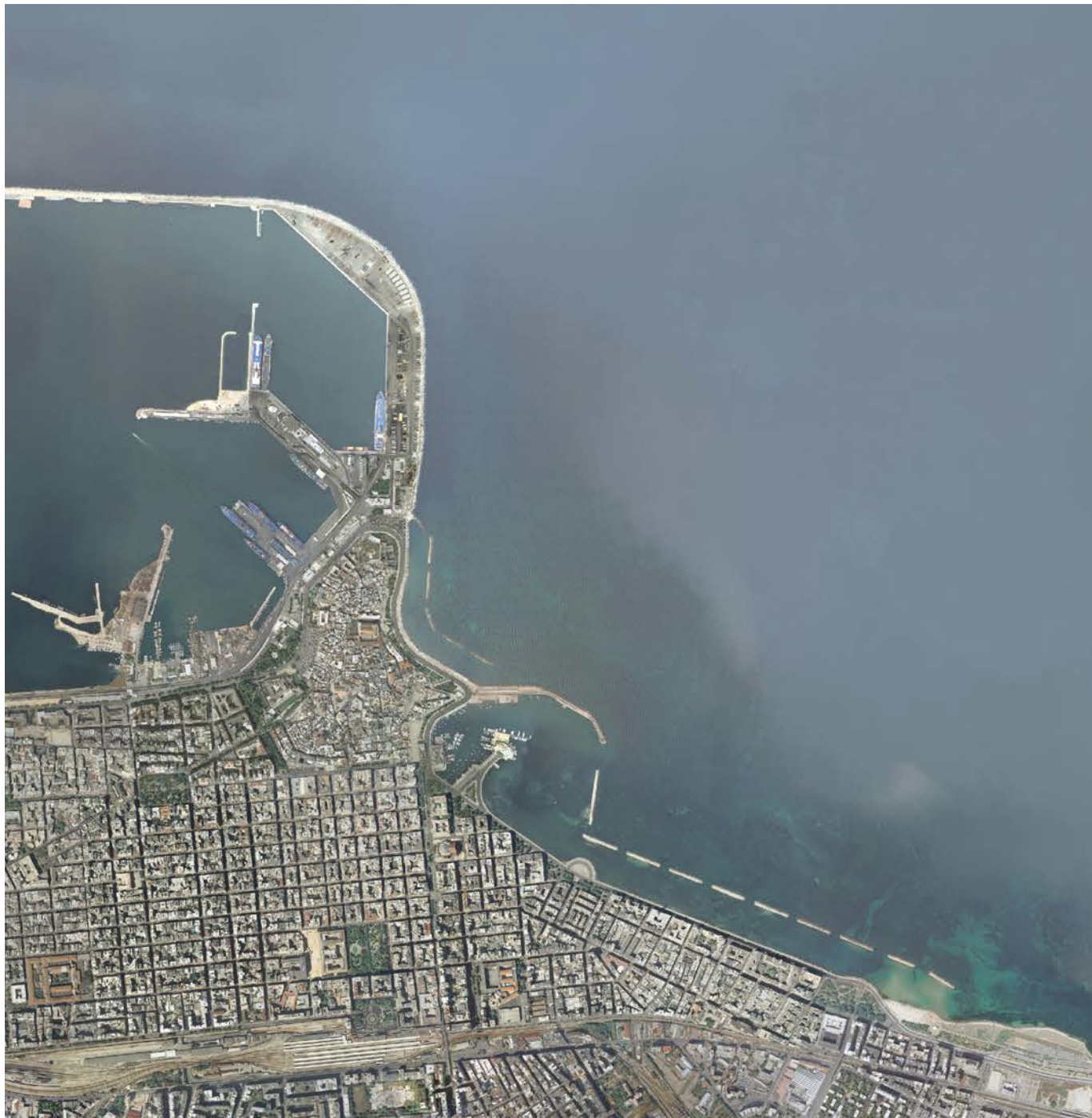
-  Attività abbandonate

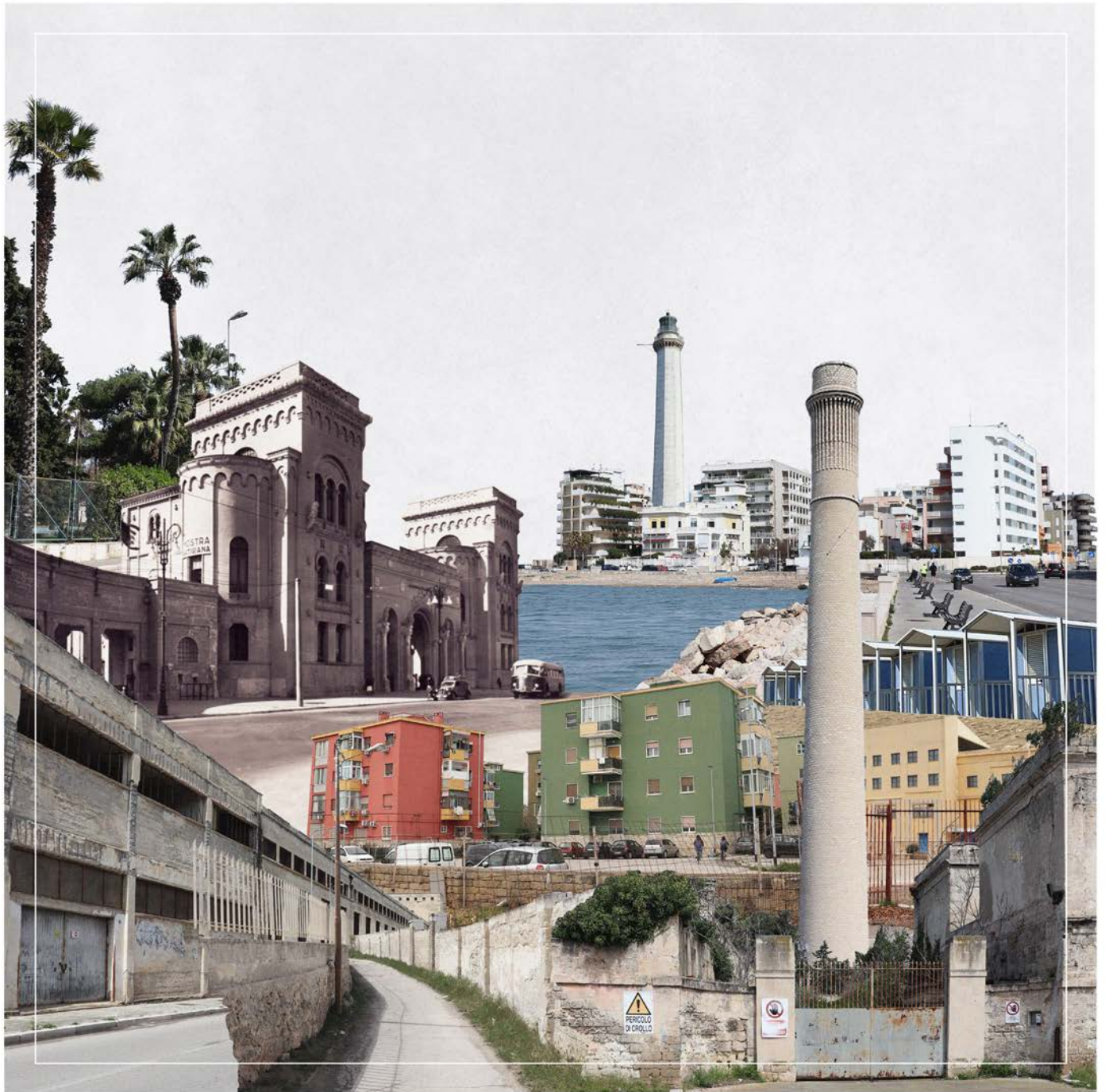
SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE

-  Rotte navali
-  Scuolabus
-  Linea autobus
-  Fermate autobus
-  Viabilità principale
-  Binari attivi
-  Binari dismessi









|41° 08' N 16° 50' E|

L'area di progetto è situata a ridosso del Municipio II e III della città di Bari. In prossimità vi è il quartiere Libertà, caratterizzato da una particolare struttura ripresa dal vicino Borgo Murattiano, quartiere a maglia regolare con edifici comprendenti una corte interna.

Questa regolarità si conclude con l'attraversamento della via Brigata Regina, superata la quale ci si trova in un disegno urbano più scomposto e vario. Questo spazio è caratterizzato dalla presenza di uno scalo ferroviario abbandonato, il quale conserva, ancora, i binari antichi, delimitando una terra a forma triangolare, dalla quale inizia il quartiere Marconi. Quest'ultimo si compone originariamente come Marconi - San Girolamo - Fesca, estendendosi fino ad Ovest al quartiere Palese. Insieme ai quartieri San Paolo e Stanic formano il municipio III di Bari. La struttura di questi quartieri è delimitata dalla presenza, in parti terminali di due importanti lame originarie dalle Murge: la lama Balice e la lama Lamasinata.

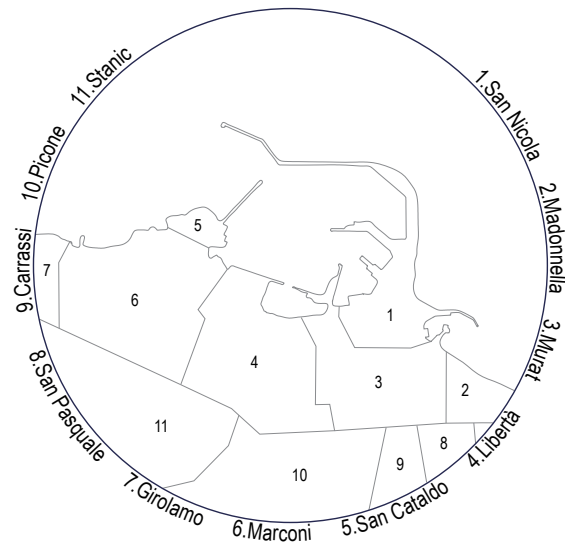
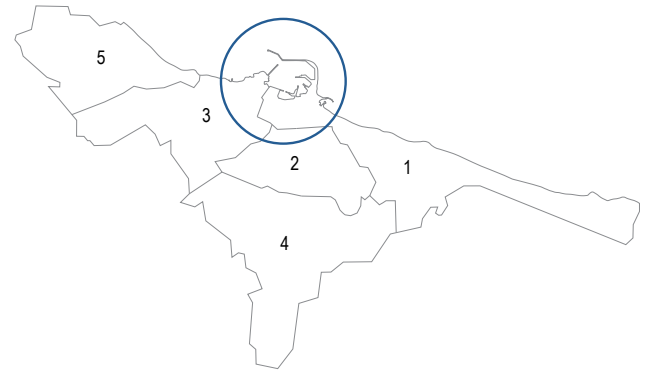


fig 3.1.1 Divisione dei cinque municipi

fig 3.1.2 Divisione degli undici quartieri

3.2

Simboli e caratteri dell'area

“[...] Configurato dalla presenza del Faro, dalla grande attrezzatura della Fiera, dello Stadio della Vittoria, tutti simboli rilevanti dell’immaginario e della identità storica della città e circondato da un contesto eterogeneo, adiacente alle aree centrali, profondamente segnato dalle infrastrutture, dai relitti delle attività produttive dismesse, da spazi privi di funzionalizzazione, al punto da sembrare destrutturato [...]”

[20]

Gli interventi eseguiti nell’area nord-ovest della città di Bari hanno generato un disegno urbano difforme fatto da opere slegate con funzioni differenti e diversi paesaggi.

L’area è così articolata: presenta un tessuto residenziale composto dal piccolo e trasformato quartiere di San Cataldo, dalla testimonianza del Villaggio popolare Trieste e altre tipologie edilizie; da grandi recinti, quali la Fiera del Levante, lo Stadio della Vittoria, il CUS, le ex-acciaierie Scianatico, la pineta San Francesco e il lido, che rappresentano i luoghi identitari e simbolici di questa porzione di città ma che risultano poco accessibili. Inoltre, si caratterizza per la presenza di grandi isolati strutturati da un mix di residenze e attività commerciali e produttive contraddistinti dall’assenza di una progettazione e regole organizzative.

1. Canale Lamasinata; 2. Pineta di San Francesco; 3. Spiaggia; 4. Villaggio Trieste; 5. Fiera; 6. Stadio della Vittoria; 7. Penisola di San Cataldo; 8. Mercato; 9. CUS

tav 3.2.1 **STATO DI FATTO** | cronologia



TESSUTO RESIDENZIALE

PENSOLA DI SAN CATALDO.

È un piccolo quartiere completamente rivolto verso il mare, dominato dal Faro di San Cataldo eretto nel 1869.

Una serie di ville d'epoca in stile liberty sono la testimonianza del fatto che quest'area fosse il luogo di villeggiatura dei borghesi baresi che vi acquistavano la loro seconda casa. All'inizio degli anni '90 il quartiere ha vissuto una forte urbanizzazione non controllata che ha visto la sostituzione delle case costruite originariamente con alti palazzi residenziali, introducendo nuove forme tipologiche non congruenti con il contesto. Oggi, perciò, si compone di imponenti palazzi che oscurano le ville storiche e alcuni ruderi abbandonati. Assenza di spazi pubblici e di ritrovo.

La trasformazione edilizia ha avuto come conseguenza un processo di gentrificazione che ha modificato la composizione della popolazione e che ha portato abitanti appartenenti al ceto medio-elevato.

VILLAGGIO TRIESTE.

All'interno di un tessuto prevalentemente industriale spiccano le facciate colorate delle palazzine del Villaggio Trieste. Costruite nel 1956, tra le grandi attrezzature della Fiera e dello Stadio, sono state le prime costruzioni sorte oltre lo Stadio e mutarono il paesaggio fino a quel momento rurale. L'edificazione venne promossa al fine di ospitare i profughi italiani a seguito della Seconda Guerra Mondiale, provenienti dalla Grecia, la Libia, la Turchia e l'Albania.

Le palazzine, che non superano i quattro piani, vedono al

loro interno appartamenti di piccole dimensioni.

L'area è stata un modello di vita multiculturale, contrariamente alla realtà attuale che fotografa una situazione di degrado e bassa socializzazione, aggravata dalla scarsa manutenzione dello spazio pubblico e dalla mancanza di servizi.

RESIDENZE DIFFUSE.

Il resto del tessuto residenziale è molto frammentato. È presente principalmente in vicinanza del lungomare e in prossimità della Pineta. Sono per lo più abitazioni private di scarsa qualità architettonica. La maggior parte si rapporta con il paesaggio agricolo e industriale, piuttosto che con la città.

Presentano un disegno dei margini e delle strade non pianificato che si dirama e perde all'interno di grandi isolati, anch'essi non definiti.



fig 3.2.1 Penisola San Cataldo



fig 3.2.2 Villaggio Trieste

SPAZI APERTI

LUNGOMARE.

Rappresenta la fascia che mette in relazione la città e il mare. Simboleggia il luogo di ritrovo sia durante le ore del giorno, soprattutto per i cittadini più anziani, sia della notte per i più giovani. Qui è possibile praticare varie attività durante il tempo libero e ammirare l'orizzonte verso il mare.

Vi sono poche attrezzature urbane, prevalentemente panchine. Sono presenti alcune strutture ristorative che non sfruttano completamente la posizione privilegiata.

Recentemente sono stati effettuati in alcuni punti interventi di urbanistica tattica.

SPIAGGE.

Le strutture balneari in questa zona della costa sono limitate e poco attrattive. Il lido San Francesco è uno dei più antichi di Bari, molto frequentato dagli abitanti della zona, è fornito di qualche attrezzatura per i bagnanti. Una delle aree più frequentate è il Trampolino, un lido strutturato con una parte pavimentata con piscina e accesso riservato alla spiaggia. Nei pressi del canalone della lama Lamasinata, è presente una grande spiaggia libera con sbocco diretto al mare, vi si accede attraverso un percorso scomodo e nascosto.

Si tratta di ambiti con grandi potenzialità ma che ad oggi risultano poco sfruttati.

PINETA SAN FRANCESCO.

Si estende su un'area di circa tre ettari e si compone di due parti, la grande e la piccola pineta, separate dal Viale

Ottorino Respighi. Venne realizzato negli anni Sessanta ed è uno dei pochi parchi baresi. Intorno agli anni Novanta venne ristrutturato e completato con giochi per bambini, una pista di pattinaggio e alcuni percorsi per poter praticare attività sportive individuali.

Rappresenta una polarità e risulta essere ben mantenuto. Tuttavia, è chiuso in un grande recinto e circondato da edifici di scarsa qualità prevalentemente residenziali e produttivi.

CANALE LAMASINATA.

Elemento paesaggistico molto forte che si estende per circa 100m nel quartiere Marconi. Si tratta di un fiume verde che si ammira dai ponti che collegano al quartiere San Girolamo. La distesa di prato culmina con la spiaggia libera che sfocia nel mare. Si presenta come un elemento poco valorizzato e per niente sfruttato seppur carico di potenzialità.



fig 3.2.3 Lungomare



fig 3.2.4 Spiaggia



fig 3.2.5 Pineta San Francesco



fig 3.2.6 Canale Lamasinata

I GRANDI RECINTI

FIERA DEL LEVANTE.

Nacque nel 1929 da una collaborazione tra il Comune di Bari, l'Amministrazione Provinciale e la Camera del Commercio di Bari. Venne inaugurata l'anno successivo tra rulli di tamburi e spari di cannoni con la presenza di re Vittorio. Era frutto di anni di progetti e polemiche. L'area scelta era periferica rispetto al centro della città, fu interrata un'ansa di mare e spinti fino al porto con un progetto guidato dall'architetto Cesare Corradini e l'ingegnere Vincenzo Rizzi. L'impianto del quartiere espositivo è radiale: dal piazzale circolare centrale, dove venne eretta la fontana monumentale, si diramano i viali lungo i quali sono posizionati i padiglioni. Il corpo di fabbrica principale, che costituisce il prospetto esterno sul lato mare, è in stile romanico con un'estensione di 350m e un'altezza ridotta a un livello. A questo vennero affiancate due ali. All'interno della cittadella i padiglioni differiscono per dimensioni ed espressioni architettoniche in base all'anno di realizzazione.

Seconda alla più grande Campionaria italiana, quella di Milano, aveva un compito specifico, essere la cerniera dei rapporti economico-commerciali fra l'Occidente e l'Oriente. Con gli anni la fiera subì un crollo che la porta oggi ad essere un'area sottoutilizzata e molto degradata, un grande recinto impenetrabile.

STADIO DELLA VITTORIA.

Lo stadio della Vittoria venne realizzato tra il 1933 e il 1943 con il progetto dell'architetto Vincenzo Fasolo e dell'ingegnere

Angelo Guazzaroni.

L'intento era quello di realizzare un'opera monumentale, imponente e moderna, ma soprattutto che rappresentasse gli ideali fascisti. Le sue caratteristiche erano rivoluzionarie per l'epoca: una struttura ad anello unico in pianta ellittica lievemente schiacciata con la copertura della tribuna centrale non sostenuta da colonne.

Dopo l'inaugurazione lo stadio venne completamente sfruttato, sia per le partite calcistiche che per altri eventi sportivi. Con la Seconda Guerra Mondiale subì gravi danneggiamenti, in quanto usato come alloggio per la fanteria, parcheggio di automezzi e carri armati, ma soprattutto venne colpito da due bombe.

Tra il 1946 e l'anno successivo vennero realizzati importanti lavori di ristrutturazione che ne hanno permesso il riutilizzo. Lasciato in abbandono negli anni successivi, con il 1997 si dà una nuova vita allo stadio che viene inglobato in un polo sportivo più ampio. Oggi, ospita le partite di squadre locali, è sede di tornei speciali, eventi musicali e teatrali. Accoglie l'Istituto di Medicina dello Sport, la sede regionale del CONI e una biblioteca per ragazzi.

CUS.

Fondato nel 1947, il Centro Universitario Sportivo è un impianto utilizzato dagli studenti delle università di Bari. Situato all'inizio del lungomare, dopo il Varco della Vittoria, si estende per circa 400m.

Il complesso è composto di varie palestre, numerosi campi

sportivi e una piscina. All'interno, lungo i pontili sono ormeggiate barche private della Nautica Ranieri.

L'insieme è chiuso da un grande recinto che ne limita l'accesso.

MERCATO ORTOFRUTTICOLO.

Situato in via Caracciolo, di fronte alle ex-acciaierie Scianatico, si compone di due padiglioni di ingresso, di sette edifici accostati tra loro e due di manifattura più recente.

Le strutture, in stile liberty, sono in uno stato di degrado e vengono utilizzate poche ore della giornata. Rappresenta un importante punto vendita che potrebbe aprirsi maggiormente alla città e potenziare il suo utilizzo.



fig 3.2.7 Fiera del Levante



fig 3.2.8 Stadio della Vittoria



fig 3.2.9 CUS



fig 3.2.10 Mercato

COMPLESSI INDUSTRIALI

DISMESSI.

Nell'area sorgono imponenti strutture industriali, testimoni suo passato industriale. La prima è la Gaslini, sorta tra lo Stadio e il CUS, era un oleificio attivo dalla seconda metà dell'Ottocento. Nel 1920 fu acquistata dalla ditta Gaslini che continuò l'attività fino agli anni Cinquanta. La fabbrica è stata abbandonata da allora e si presenta oggi inagibile e degradata.

La seconda struttura è quella delle ex-acciaierie Scianatico; si tratta di una fabbrica siderurgica costruita nel 1923 e dismessa nel 1994. È caratterizzata da vari capannoni ed è dominata da una ciminiera. Le acciaierie sono meno degradate rispetto all'area della Gaslini, tuttavia sono state nel tempo colonizzate dalla natura.

ATTIVI.

Oltre ai grandi complessi dismessi, il quartiere ha un passato produttivo più minuto che è tutt'ora presente. Si trovano realtà produttive, artigianali e commerciali in grandi isolati, poco attraversabili e di poco agio con le infrastrutture.



fig 3.2.11 Ex fabbrica Gaslini

IL SISTEMA DELLE RELAZIONI

Il principale accesso all'area avviene attraverso il tracciato storico longitudinale di via Napoli, la permeabilità trasversale è molto limitata sia verso il mare sia verso sud. Sono presenti sia strade a traffico intenso, con il passaggio dei mezzi pesanti in direzione del porto, che strade a transito regolare, soprattutto nelle aree interne.

Il lungomare, asse principale che connette al Borgo murattiano, costeggia il porto fino ad arrivare al Faro di San Cataldo.

Il trasporto pubblico avviene attraverso le linee dell'autobus che collegano al resto della città; importanti le linee degli scuolabus che connettono verso i principali poli scolastici e universitari.

Il treno e la metropolitana passano a sud dell'area, sotto la Caserma Briscese, non ci sono fermate nel quartiere.

Le piste ciclabili sono limitate all'area del lungomare, mentre sono assenti le aree pedonali.



fig 3.2.12 Via Napoli

3.3

**Alla ricerca di
un'agenda urbana |
PUG**

“Nello scenario di profondo mutamento delle dinamiche sociali, economiche e culturali e delle strategie di sviluppo che ha caratterizzato gli ultimi decenni del ‘900, il DPP ha affermato un modello di riorganizzazione spaziale e funzionale della città del tutto diverso da quello formulato dal Piano regolatore generale (PRG) attualmente in vigore. [...] Il DPP definisce strategie per una città da riqualificare, orientate al rafforzamento della capacità di governo del territorio, alla salvaguardia dei valori ambientali e storici e incentrate su operazioni di ricucitura e rigenerazione urbana [...]” ^[21]

L'8 luglio 1976 venne approvato il Piano regolatore generale, il Piano Quaroni, e da allora è rimasto il principale strumento di pianificazione della città. A partire dal 2006 l'amministrazione comunale ritenne necessaria una revisione del documento per poter individuare nuove modalità di sviluppo e pianificazione urbana.

I punti deboli che vennero individuati nel PRG ruotano principalmente attorno al nodo della ferrovia e sul fatto che, attraverso la sua programmazione, ha dato vita a quartieri ghetto, come il San Paolo, isolati dal centro e soggetti alla nascita e sviluppo di situazioni di degrado sociale.

Si iniziarono, così, a definire le linee guida per il Documento Programmatico Preliminare (DPP), propedeutico al Piano Urbanistico Generale (PUG).

Il DPP venne approvato nel 2009 e fino al 2020 è stato intrapreso un percorso partecipativo con i cittadini e gli

stakeholders al fine di individuare i temi e gli indirizzi strategici per la rigenerazione urbana e ambientale della città di Bari. Il PUG è articolato in due parti, strutturale e programmatica. Le previsioni strutturali riguardano l'intero territorio per definire i principali assi di sviluppo; quelle programmatiche, invece, identificano le possibili aree di trasformazione fisica e funzionale. L'obiettivo è quello di dotare Bari del nuovo Piano Regolatore entro il 2024.

Gli indirizzi strategici presenti nel PUG sono:

- realizzazione di una rete ecologica di parchi urbani;
- implementazione e razionalizzazione di una rete di mobilità basata sul trasporto pubblico su ferro e tranvie urbane (la mobilità lenta);
- tutela e valorizzazione di lame e coste;
- patto città-campagna;
- fruizione dei beni culturali;
- riconnessione delle smagliature e dei vuoti urbani attraverso interventi integrati di alta qualità architettonica.

Vista la complessità e l'eterogeneità delle problematiche urbanistiche e sociali, sono stati individuati diversi ambiti. Avendo criticità differenti sono state costruite valutazioni, indicazioni e suggerimenti per ciascuno. Gli ambiti identificati sono quindici e per ognuno è stata stilata una scheda che contiene: le indicazioni del DDP, la messa in evidenza dei problemi urbanistici e sociali e, conseguentemente, gli obiettivi di interesse pubblico da perseguire nel tempo nell'ambito nei diversi campi della rigenerazione (ecologico-ambientale, sociale, fisico-urbanistico).^[22]

La parte più complicata del PUG è quella che interessa il tema delle volumetrie e delle lottizzazioni. Il nuovo strumento non prevede nuove cubature ma ipotizza la riduzione di quelle del Piano Quaroni nelle aree a ridosso delle lame, delle coste e dei quartieri satelliti.

Per questo l'amministrazione comunale ha messo in atto i meccanismi di perequazione: i proprietari delle aree individuate potranno costruire in altre identificate nel piano, cioè negli Ambiti di trasformazione.

In particolare, il proprietario di una lottizzazione viene autorizzato a costruire in un altro terreno con volumetrie ridotte, in quanto, le nuove aree avranno una valenza maggiore in quanto già urbanizzate e con una posizione di pregio. La conseguenza è un maggiore valore dei suoli e il recupero di volumetrie perse.

L'immaginario previsto nelle linee strategiche è quello di una città più verde, meno densa e con azioni di ricucitura di diverse parti.

3.4.1 AMBITO F | Fiera - via Napoli

scheda Ambito di Trasformazione F | Comune di Bari – Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana

CARATTERI.

Costituito da un promontorio sul mare, simile a quello della città antica, configurato dalla presenza del Faro, della grande attrezzatura della Fiera, dello Stadio della Vittoria, tutti simboli rilevanti dell'immaginario e della identità storica della città e circondato da un contesto eterogeneo, adiacente alle aree centrali, profondamente segnato dalle infrastrutture, dai relitti delle attività produttive dismesse, da spazi privi di funzionalizzazione, al punto da risultare destrutturato. L'accessibilità territoriale è dovuta al passaggio longitudinale del tracciato storico per Napoli, che ne costituisce l'asse centrale; mentre è limitata la permeabilità in direzione trasversale, sia verso il mare, sia verso sud, a meno del prolungamento dell'asse nord-sud, in fase di realizzazione. Il sistema costiero e lo sbocco a mare della lama Lamasinata costituiscono le principali invarianti ambientali, la cui perceibilità e fruibilità ad oggi è fortemente compromessa. Prima periferia industriale della città, esso non ha visto una stratificazione di quel primo impianto insediativo, ma anzi è caratterizzato dalla consistente presenza di impianti industriali dismessi, alcuni dei quali di pregio architettonico e testimoniale, da spazi aperti mai funzionalizzati, da caserme e impianti urbani, da edilizia minuta e da piccoli insediamenti popolari; la struttura morfologica è per grandi isole quadrangolari, ciascuna delle quali ha una differente combinazione di forme e funzioni diverse; gli spazi aperti sono largamente degradati, anche se in prossimità di rilevanti attrezzature urbane, come la Fiera, lo Stadio della Vittoria, il porto.

PROBLEMI.

Si evidenziano problemi legati all'elevato degrado fisico e ambientale, la sottoutilizzazione delle grandi infrastrutture e attrezzature urbane e territoriali nonostante l'immediata prossimità alle stesse, l'isolamento e il disagio sociale dei piccoli insediamenti residenziali presenti nel contesto, l'assenza di una riconoscibilità morfologica della struttura urbana, estremamente eterogenea, l'assenza di un rapporto con lo spazio della costa, essendo questa completamente priva di accessibilità.

OBIETTIVI.

La rigenerazione dell'ambito persegue la riconfigurazione dell'intero assetto dell'area attraverso la creazione di nuove centralità pubbliche urbane, già previste dalla Amministrazione comunale, e l'integrazione di queste con un tessuto urbano di qualità. I molteplici contenitori dismessi e di possibile dismissione (gli impianti di archeologia industriale, le aree militari) elementi eccezionali per significato, posizione ed estensione, costituiscono le aree cardine per gli interventi, di recupero e rifunzionalizzazione, da realizzare previa bonifica dei suoli contaminati. L'obiettivo è la realizzazione di una nuova armatura urbana connessa dalla rete del verde urbano e per la mobilità lenta, legata alla rete blu della riqualificazione costiera e dell'ambiente della lama come occasione di riorganizzazione complessiva dell'assetto urbanistico e di rigenerazione ecologica dell'ambito. Operazione qualificante e necessaria per la rigenerazione

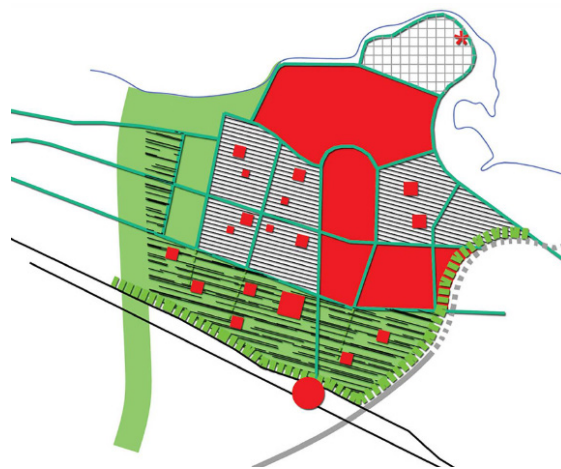


fig 3.3.1 Schema strutturale strategico

fig 3.3.2 Concept

è il miglioramento delle condizioni di accessibilità all'area, da realizzare attraverso la liberazione delle strade urbane dal traffico pesante verso il porto con la nuova camionale e nuova stazione ferroviaria Bari Nord.

CAPITOLO 4

**SCENARI E
PROGETTO**

4.1

Preludio

Il termine *sospeso* è definito come qualcosa “temporaneamente interrotto” e ancora, “in attesa di ripresa e definizione”. Questi stati descrivono l’area di progetto, che, si presenta oggi come una realtà frammentata, articolata in parti indipendenti e prive di un’identità.

Essa, infatti, è caratterizzata da spazi slegati tra loro, dalla mancanza di luoghi d’interesse e di socialità facilmente agibili, dal degrado e l’abbandono e dallo scarso utilizzo di aree prive di funzione. Al tempo stesso, però, sono presenti importanti attrezzature che fissano le potenzialità di questa porzione di città, tra queste, la Fiera del Levante, lo stadio della Vittoria e i lidi. Nonostante la portata internazionale di questi luoghi, la scarsa connessione con le infrastrutture, l’inaccessibilità degli spazi e l’insufficiente manutenzione, generano una situazione di disuso e di assenza di attrattività.

L’obiettivo del progetto è quello dar origine a una ripresa attraverso lo strumento della rigenerazione urbana e con azioni mirate alla riappropriazione del mare, la cui vista è attualmente negata dalla spianata del porto, al consolidamento delle connessioni locali e metropolitane, al rafforzamento del tessuto residenziale e dei servizi, ponendo attenzione alle questioni ambientali e sostenibili.

Il progetto, perciò, attraverso una serie di innesti strategici, identifica nuovi scenari e immagini, nuove opportunità e relazioni per la comunità locale, urbana e metropolitana.

tav 4.1.1 Mappa 0

- FUNZIONI**
- Attive
 - 1. Area sportiva
 - 2. Ex CTO
 - 3. CUS
 - 4. Cantiere navale
 - 5. Q.re S.Cataldo
 - Da rinnovare
 - 6. Fiera
 - 7. Q.re Trieste
 - 8. Mercato ortofrutticolo
 - 9. Area industriale, produttiva
 - 10. Strutture del lido
 - Abbandonate
 - Area industriale
- VERDE**
- Lama
 - Pubblico
 - Privato
 - Coltivato
 - Risulta
- CONNESSIONI**
- ↔ Nuovi assi
 - ← - - - - - → Da rinnovare



S



PUNTI DI FORZA

- vicinanza con il mare
- presenza di verde
- insediamenti di poli per la vita associata

W



DEBOLEZZE

- sistema infrastrutturale
- utilizzo degli spazi vuoti come aree di parcheggio
- aree abbandonate prive di sicurezza
- poca accessibilità (recinti)
- isolamento dei quartieri residenziali
- presenza di spazi di risulta non curati
- interventi di urbanistica tattica senza risultati

O



OPPORTUNITA'

- riuso di aree abbandonate
- maggiore connessione con il mare
- riattivazione dei poli presenti
- presenza di verde
- nuovo sistema infrastrutturale

T



MINACCE

- progetti residenziali senza servizi idonei
- discontinuità delle attività fieristiche
- nuovo progetto della spianata del porto

PROGETTI IN CORSO

Il progetto, oltre a basarsi sulle analisi del luogo e sulle necessità degli abitanti del quartiere, ha tenuto in considerazione alcuni progetti già previsti, che mirano alla riqualificazione dello stato attuale di Bari. Nell'area presa in considerazione gli interventi affrontano diverse scale, dall'urbana a quella residenziale:

- La colmata di Marisabella ha l'obiettivo di aumentare l'operatività del porto aprendo a nuovi spazi una vita portuale più ecologica ed economicamente più sviluppata. Sarà possibile consentire una maggiore interazione tra porto e città aprendo fasce del porto ai cittadini.
- L'espansione del porto turistico a San Cataldo ha il fine di rilanciare le attività turistiche avvicinando sempre di più i cittadini al mare.
- La riqualificazione della zona del faro di San Cataldo che verrà destinato a due musei cittadini, in modo tale da conservare i caratteri tipologici di un bene culturale e allo stesso tempo attrarre popolazione. Oltre al faro il progetto interesserà la spiaggia contigua e un tratto del lungomare.
- Un progetto fondamentale all'interno dell'area è la "Strada Porta del Levante", la quale unirà l'Autostrada A14 e il porto di Bari, collegandole direttamente. Questo porta alla liberazione delle più importanti arterie cittadine dalla circolazione del traffico pesante.
- Altri progetti più puntuali riguardano delle residenze che aumentano la densità e la popolazione.

4.2

Strategia

Il contesto eterogeno e il tessuto indefinito, propri di questa penisola opposto al cuore pulsante della città portuale, costituiscono un nodo cruciale di passaggio dal centro alla sua espansione lungo la costa. La posizione privilegiata sul mare, a chiusura del bacino portuale, ha permesso lo stabilimento nell'area di grandi attrezzature, quali la Fiera e lo stadio della Vittoria (eccezionalità all'intero di un'area priva di pianificazione) che oggi risultano come episodi isolati in un tessuto disabilitato dall'ingombrante presenza di un sistema produttivo e industriale, ormai dismesso. Le potenzialità inesprese dell'area costituiscono il primo sistema su cui rifondare una nuova polarità, con l'obiettivo di restituire alla città un ritrovato paesaggio urbano, facendo emergere il cuore latente in continuità con il tessuto riconoscibile del centro. I tre macrosistemi, riproposti come livelli di intervento a scala urbana, compongono i grandi temi su cui si imposta il dibattito sulla pianificazione urbana di Bari, di cui si fa carico il nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG). I nodi irrisolti, costituiscono l'incipit al fine di elaborare una strategia d'insieme chiamata a dare risposta alle sfide della città contemporanea.

In primo luogo, la pianificazione di un nuovo sistema infrastrutturale che favorisca:

- il collegamento diretto e l'interazione tra questa parte di città e il centro;
- la gerarchizzazione del tessuto stradale in funzione dello scorrimento del traffico urbano distinto dal traffico pesante a servizio delle attività produttive, che sarà



Stimolare all'utilizzo di questa porzione di città facendo emergere il ritrovato paesaggio urbano

- piccoli interventi low budget sul costruito ripensando alle relazioni;



Creazione di nuove polarità e centri attrattivi facendo riemergere gli elementi identitari del territorio

- identificazione di una selezione di spazi per l'inserimento di nuove funzioni;
- riattivazione delle polarità inespresse



- **ristabilire** il collegamento diretto e il legame con il centro;
- **intervenire** sullo spazio aperto con l'implementazione del verde, l'inserimento di nuove piantumazioni;
- **agire** sull'insediamento a partire dalla demolizione o riduzione dei grandi recinti e gli elementi identitari dell'area;
- **lavorare** sugli accessi, la permeabilità degli spazi e la rete infrastrutturale



Sistema infrastrutturale

- gerarchizzazione del tessuto stradale;
- favorire l'attraversamento degli spazi;
- integrazione con la rete dei trasporti pubblici



Potenzialità inespresse

- riabilitazione delle grandi polarità;
- connessione con parti di tessuto che si presentano come episodi isolati e sconnessi al quartiere;
- riuso e rigenerazione delle grandi aree dismesse e dei grandi complessi industriali;
- favorire l'insediamento di nuove attrattività e servizi a sostegno del quartiere



Rete ecologica urbana

- implementazione e manutenzione del verde esistente;
- migliorare le condizioni di comfort urbano;
- introduzione di nuovi spazi integrati al sistema del verde residenziale;
- interventi mirati alla sostenibilità ambientale

favorito in previsione della nuova via di accesso al porto: la strada “porta del Levante”;

- la demolizione o riduzione dei grandi recinti permettendo il passaggio di nuovi tracciati stradali, favorendo l’attraversamento e la fruizione di nuovi spazi restituiti ai cittadini;
- l’integrazione tra il nuovo sistema infrastrutturale con la rete dei trasporti pubblici (per cui è prevista l’aggiunta di una nuova fermata della linea ferroviaria) e della mobilità lenta con l’implementazione dei percorsi ciclabili e ristrutturazione del lungomare.

La seconda sfida è il tentativo di far riemergere le potenzialità inespresse che caratterizzano l’area di intervento tramite un’azione progettuale che coinvolga gli elementi identitari del territorio:

- la posizione di rilievo, a chiusura del bacino portuale, che pone l’area come luogo vocato alla rifondazione di un tessuto riconoscibile;
- la riabilitazione delle grandi polarità come attrattori di flussi a livello metropolitano, quali lo stadio della Vittoria, la Fiera del Levante e il polo sportivo universitario;
- la connessione con i lembi di tessuto esistenti che si presentano come episodi isolati e sconnessi al quartiere quali: la penisola di San Cataldo, il complesso di case popolari Trieste e il villaggio residenziale in corrispondenza dell’area dello storico Lido San Francesco;
- il riuso e la rigenerazione delle grandi aree dismesse e

dei grandi complessi industriali (le ex fabbriche Gaslini e le ex Acciaierie Scianatico) come condensatori sociali vocati all’insediamento di nuove attività commerciali e produttive, volte a risanare l’economia locale;

- la progettazione di un nuovo tessuto capace di attrarre nuovi utenti, favorendo l’insediamento di nuove attività e servizi a sostegno del quartiere.

In ultimo, l’introduzione di interventi sostenibili mirati al miglioramento delle condizioni ambientali dell’area, a sostegno della rete ecologica urbana tramite:

- l’implementazione del verde costituito dalla sola presenza della Pineta San Francesco (uno dei pochi parchi urbani presenti in città) e dallo sbocco sul mare della lama Lamasinata, parte del sistema geologico delle lame carsiche baresi;
- la progettazione e riqualificazione delle sezioni stradali con l’inserimento di nuove piantumazioni e la manutenzione del verde esistente, ricavando nuovi spazi pubblici e luoghi di sosta, migliorando le condizioni di comfort urbano;
- l’introduzione di un nuovo parco urbano integrato con il sistema del verde residenziale;
- previsione di interventi mirati alla regolazione e regimazione delle acque, tramite l’impiego di materiali vegetali e minerali che permettano, con opportune azioni di de-pavimentazione, la progettazione di spazi permeabili e aree vegetate.



- attivazione di polarità;
- identificazione utenti a scala maggiore



- inserimento di nuove residenze;
- potenziamento e aggiunta dei servizi



INTERVENTI MASSIVI

- demolizione edifici
- restauro, costruzione di parti

area industriale, produttiva



fiera



area industriale dismessa



lama



INTERVENTI MINIMI

- aumento degli spazi
- favorire gli ingressi
- sistemazione viabilità
- sistemazione verde

area sportiva



ex CTO



CUS



cantiere navale



pineta S.Francesco



q.re S.Cataldo



q.re Trieste



mercato ortofrutticolo



lungomare e strutture del lido



viabilità

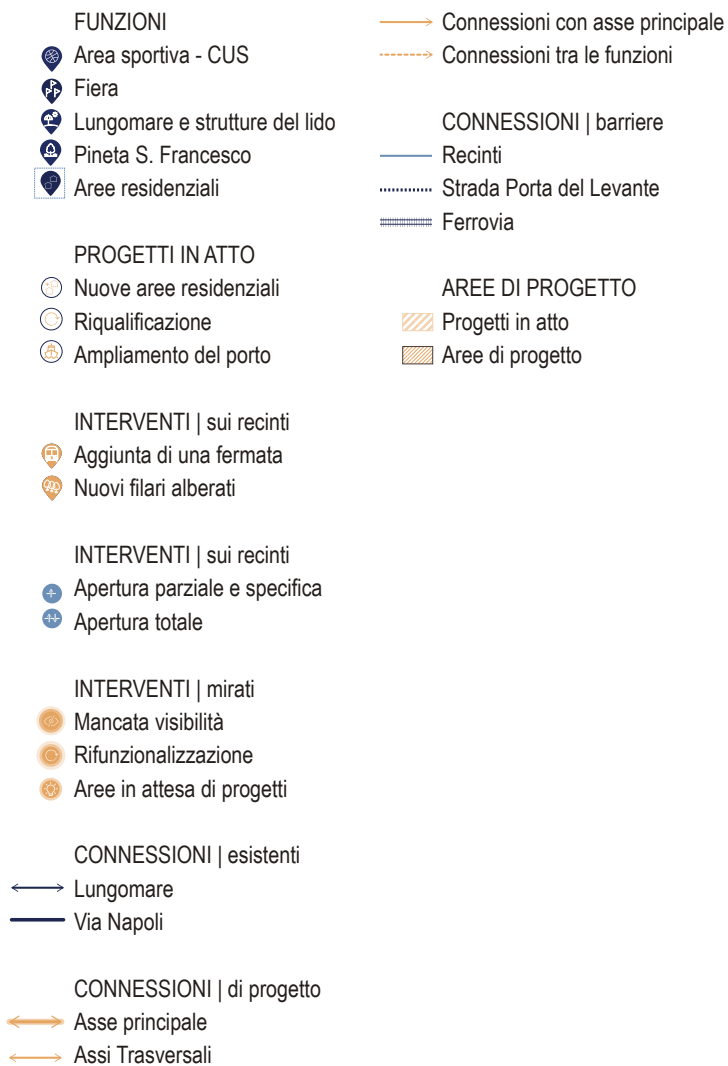


Varianti



Invarianti

tav 4.2.1 **Strategia**





4.3

Cronoprogramma

Una delle scelte fondamentali del progetto è stata quella di ipotizzare una sequenza delle fasi di realizzazione degli interventi all'interno dell'area, il cronopogramma. L'obiettivo è quello di realizzare piccoli interventi graduali, in modo tale da rendere più attrattiva l'area e attirare diverse tipologie di utenti, ma allo stesso tempo coinvolgere più investitori possibili.

Cinque sono le fasi fondamentali emerse, la prima prevede l'azione sull'esistente: investire il meno possibile e iniziare ad attrarre i primi utenti migliorando i servizi già presenti. Questi interventi di riqualificazione prendono in considerazione il cantiere navale, le aree residenziali di San Cataldo e il quartiere Trieste, l'ex CTO, la Fiera, l'area sportiva e il mercato. La seconda fase vede come obiettivo il miglioramento e la realizzazione di nuove connessioni attraverso le due arterie principali che attraversano l'area in direzione trasversale e longitudinale: la prima connette la nuova fermata della stazione con il quartiere di San Cataldo e la seconda la lama con nuovi spazi verdi pubblici. Successivamente la terza fase si identifica in un primo polo attrattivo, l'ex acciaieria Scianatico, con il fine di attrarre nuovi utenti e di conseguenza implementare residenze e i servizi. Quest'ultime si espandono poi in tutta l'area di progetto. Un secondo polo attrattivo, il nuovo centro commerciale è posizionato in modo strategico lungo l'asse longitudinale. L'ultimo obiettivo da completare è l'intervento sulla lama, la quale si trova completamente in disuso e poco accessibile per i cittadini.

FASE 0

fiera

area sportiva

ex CTO

CUS

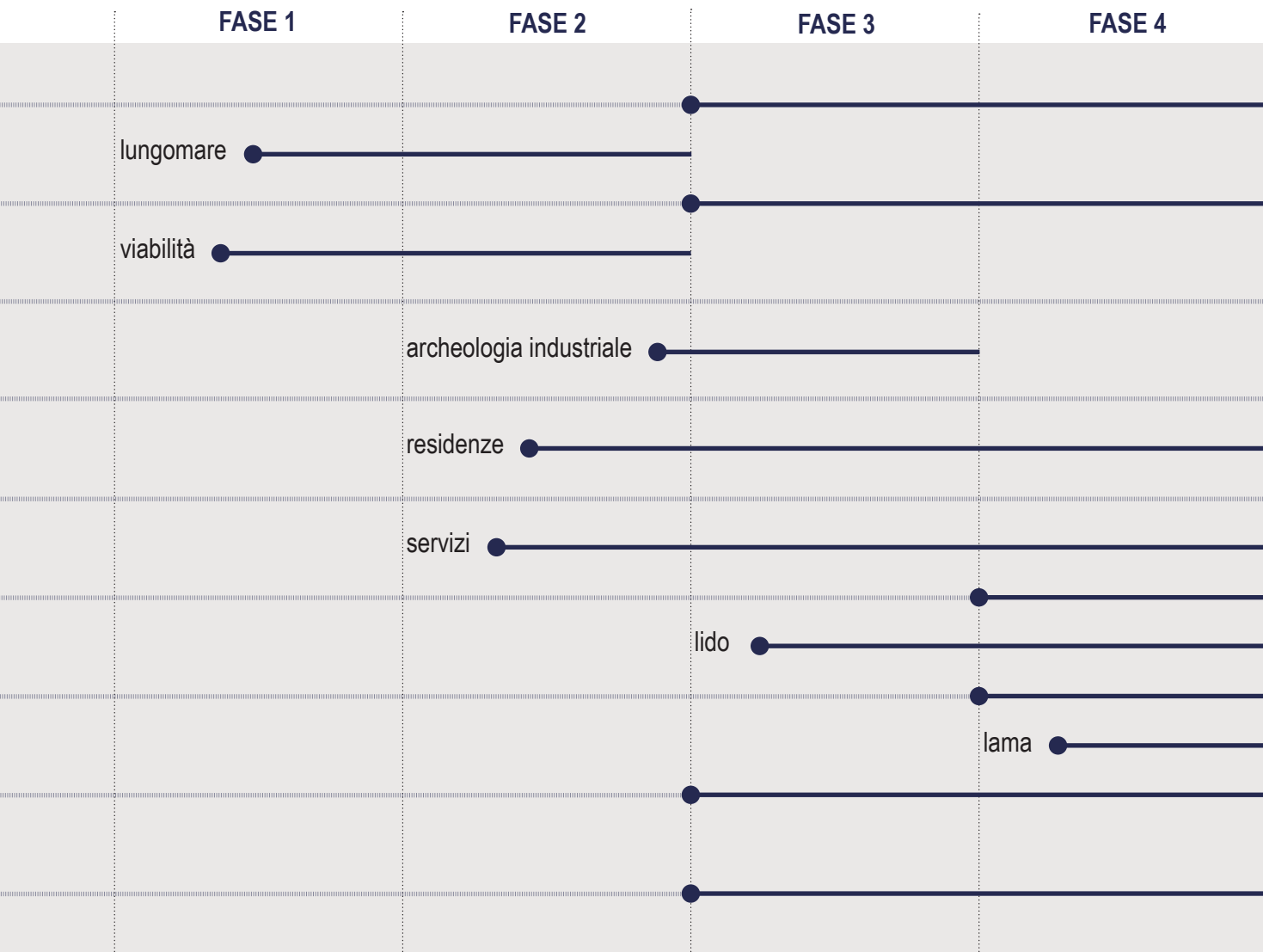
cantieri navali

pineta S.Francesco

q.re S.Cataldo

q.re Trieste

mercato



tav 4.3.1 **Fase 0** | fare città dall'esistente




Valutazione degli spazi e delle funzioni, attualmente attivi e utilizzati, che non necessitano di un intervento immediato. Mappatura degli interventi in atto.

— Azioni sull'esistente


— Azioni di progetto

 Cantiere navale

 Area residenziale

 ex CTO

 Fiera

 Area sportiva

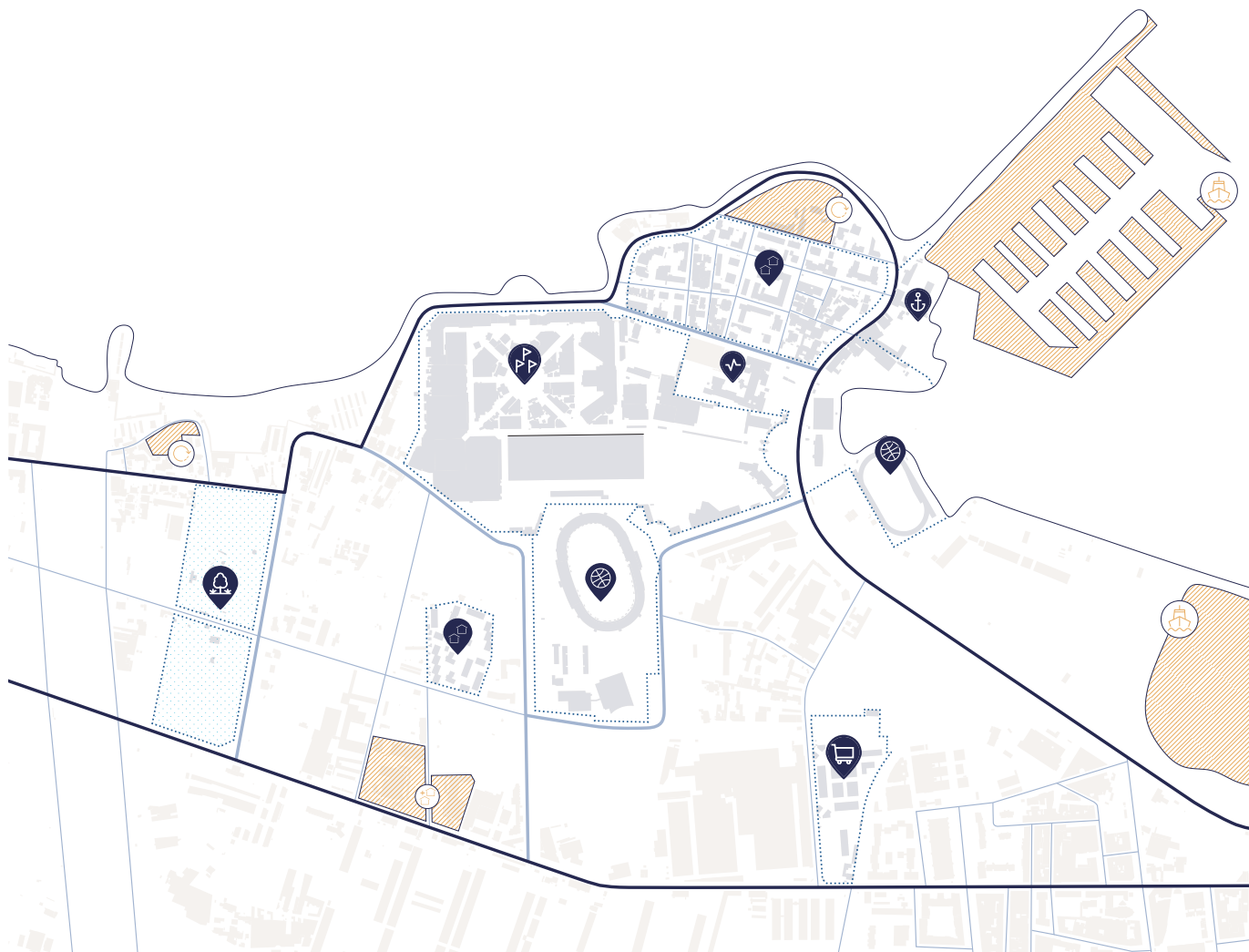
 Mercato

..... Recinti

— Viabilità principale

— Viabilità secondaria

 Interventi in atto



tav 4.3.2 **Fase 1** | fare città stabilendo nuove connessioni



Creazione di una connessione con il borgo storico attraverso il lungomare; sistemazione della struttura viabilistica.

L'obiettivo è quello di definire minimi interventi, a spesa moderata, per connettere l'area di progetto al resto della città.

— Azioni sull'esistente

— Azioni di progetto

 Nuove piantumazioni

 Nuova viabilità

 Nuove fermate

— Via del porto

— Nuovi assi principali

..... Nuovi assi trasversali

- - - Nuova viabilità

• • • Nuove piantumazioni



tav 4.3.3 **Fase 2** | fare città recuperando parti dismesse



Identificazione di un'area per l'inserimento di nuove funzioni, al fine di creare una nuova polarità che attragga nuovi utenti.

Creazione di nuove residenze e spazi per i servizi.

— Azioni sull'esistente

— Azioni di progetto


 Area industriale attiva

 Archeologia industriale

 Implementazione residenze

 Implementazione servizi

 Polarità: rifunzionalizzazione

 Aree di progetto



tav 4.3.4 **Fase 3** | fare città per chi vi abita e per chi vi abiterà



Sistemazione del lido, aggiunta di aree residenziali e di nuova area commerciale. Inserimento di un polo scolastico.

— Azioni sull'esistente
— Azioni di progetto



Lido



Implementazioni area commerciale



tav 4.3.5 **Fase 4** | fare una nuova porzione di città

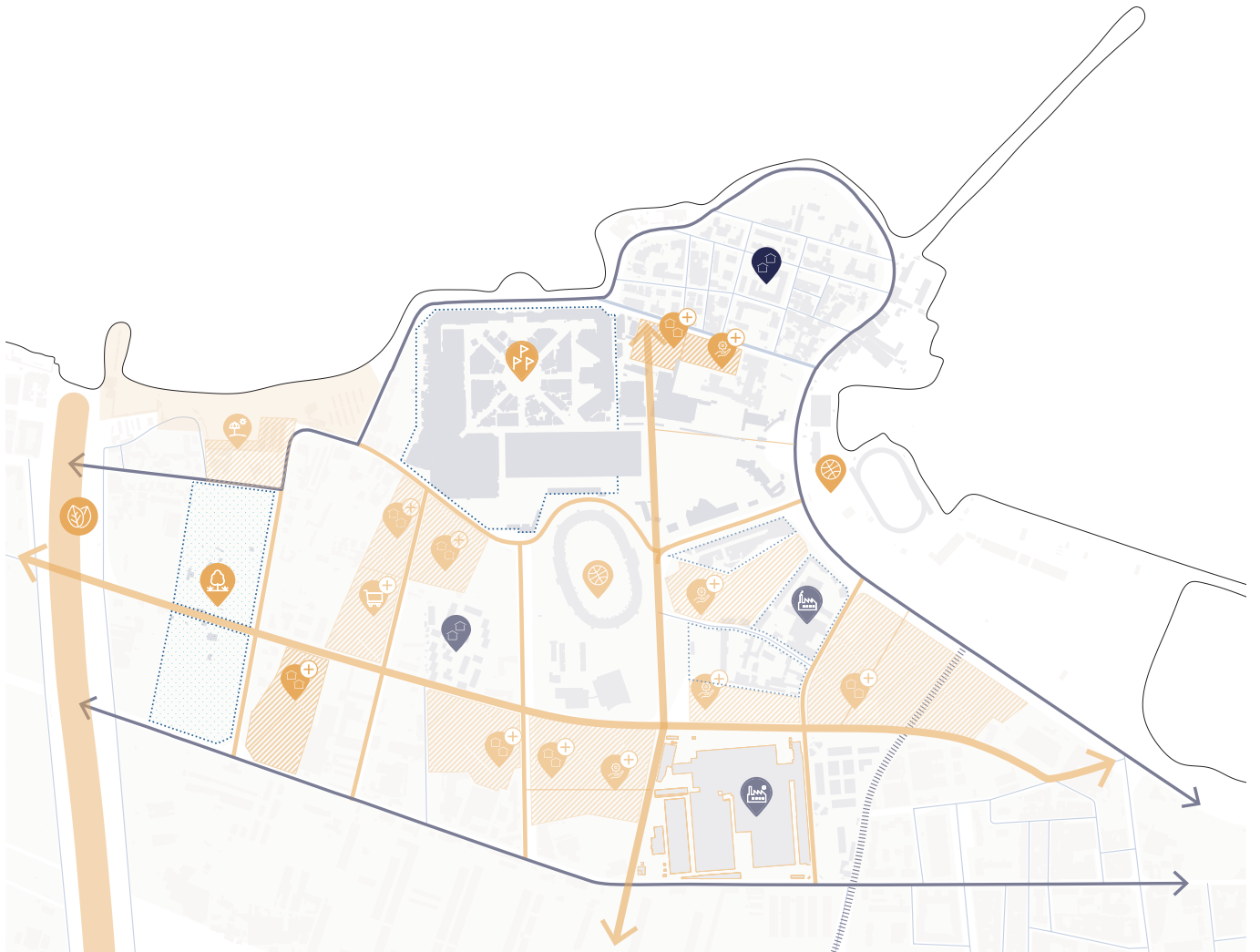


Interventi sulla lama e l'area limitrofa. Azioni su alcune aree e funzioni su cui non si è intervenuti alla fase 0.

— Azioni sull'esistente
— Azioni di progetto

📍 Lama








📍 Pineta S. Francesco



4.4

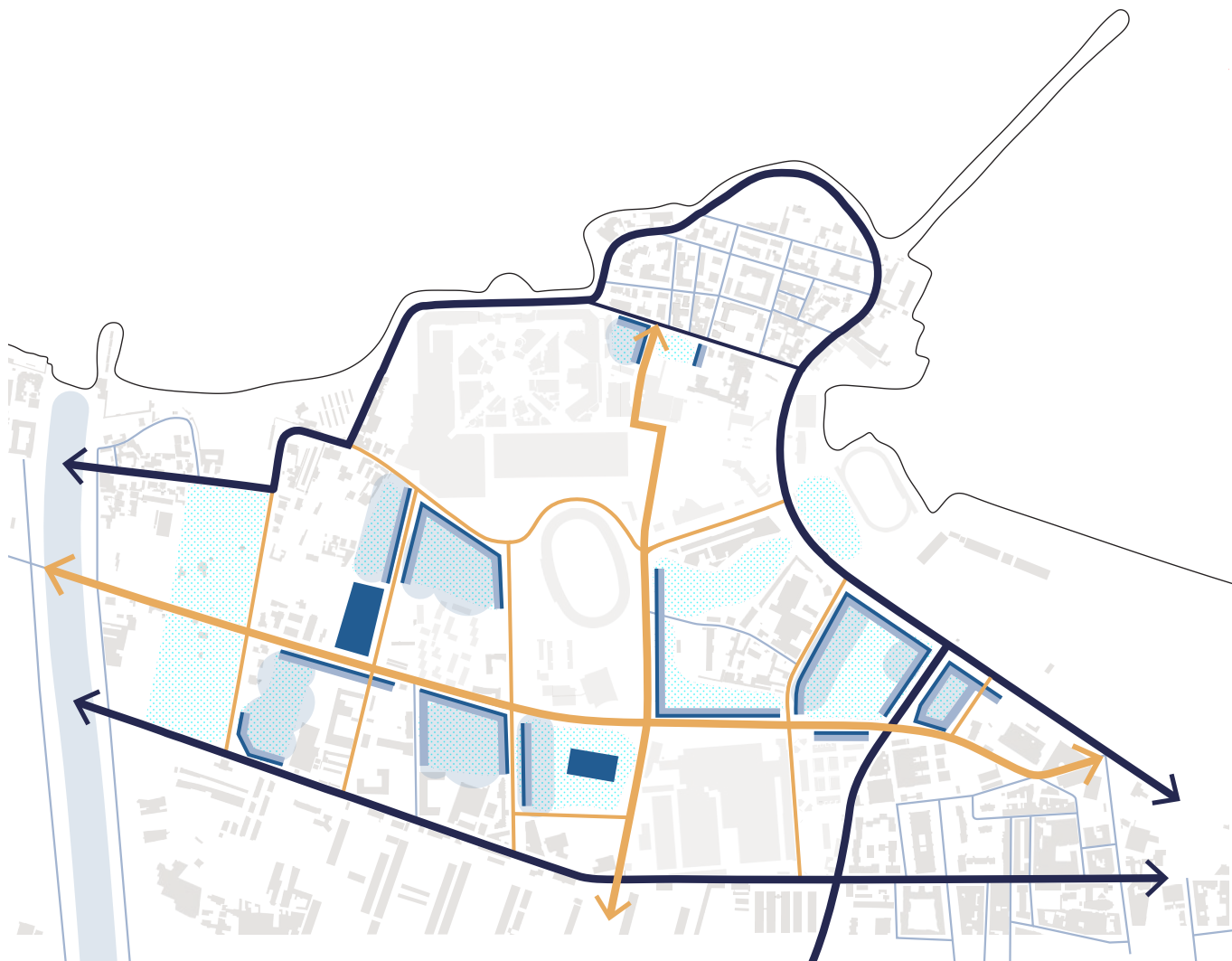
Spazi sospesi

CONCEPT

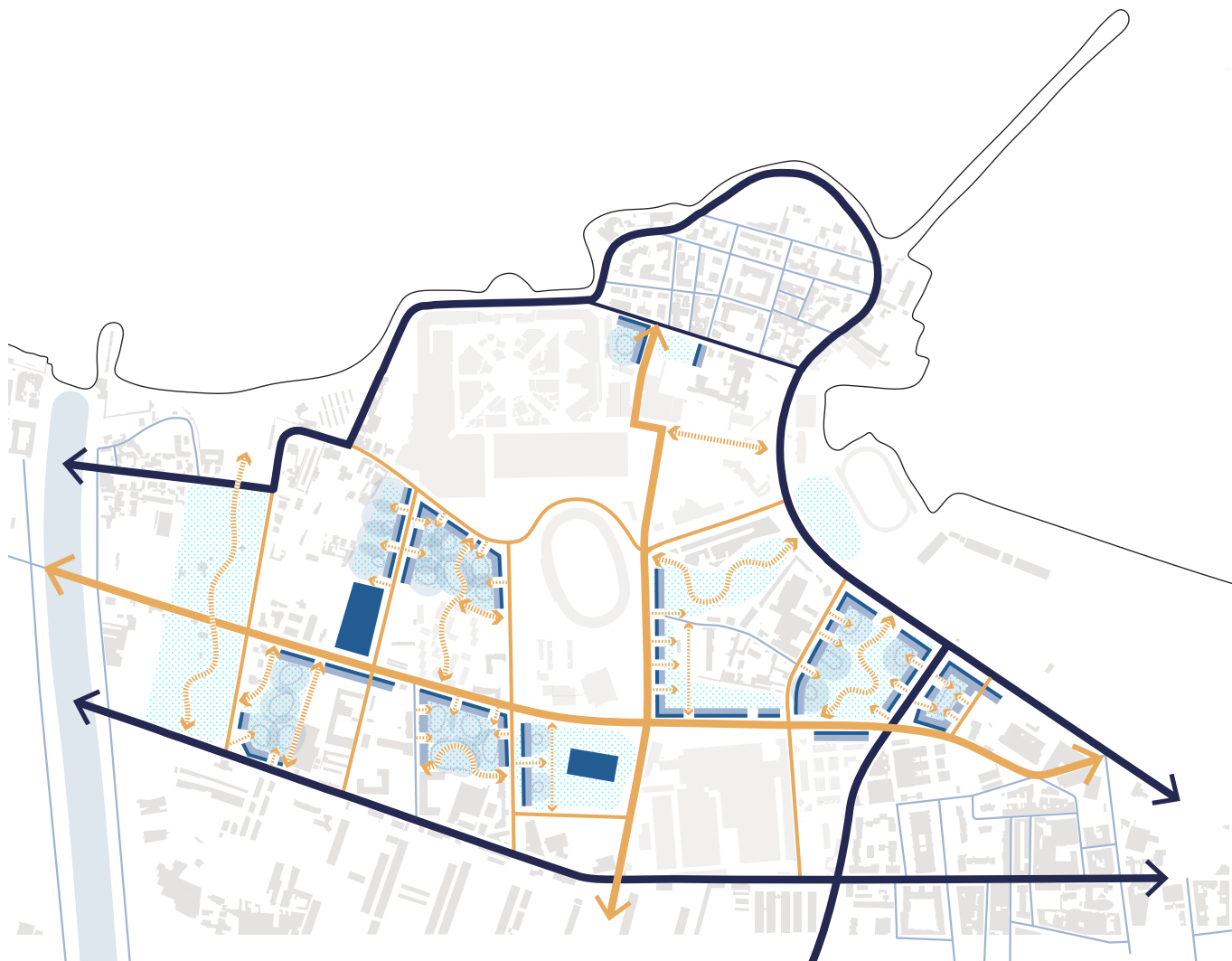
- LEGENDA
-  Fronte residenziale
 -  Fronte con piano terra pubblico
 -  Edificio pubblico isolato
 -  Verde pubblico
 -  Verde residenziale
 -  Cortili interni
 -  Collegamenti pedonali

Al fine di ristabilire unitarietà e strutturare nuove connessioni tra i lembi di tessuto dispersi nel quartiere, il progetto si imposta su due assi principali. L'asse longitudinale si estende dalla testata ovest, costituita dalla Lama e dalla Pineta, attraversa l'area rompendo il grande recinto industriale e si conclude sul lungomare. L'asse trasversale collega la penisola di San Cataldo a nord e la nuova fermata ferroviaria a sud, tagliando il recinto fieristico e attraversando i principali poli attrattivi. I due assi strategici assolvono la funzione di collegamento tra il centro di Bari e il quartiere, costituendo una nuova viabilità urbana a traffico moderato (zona 30), incentivando la mobilità lenta e connettendo le principali fermate della rete dei trasporti pubblici. L'intervento ha come obiettivo la densificazione di aree abbandonate e di risulta al fine di attrarre nuovi abitanti e restituire il quartiere alla città. Il principio insediativo vuole: in primo luogo costruire i fronti urbani, andando a completare gli isolati che si affacciano sul nuovo scheletro infrastrutturale; rendere più permeabile e accessibile l'area rompendo il sistema dei grandi recinti per generare nuovi collegamenti; impostare lungo gli assi nuove polarità rafforzando il sistema degli spazi pubblici dalla scala locale a quella metropolitana; distinguere una gerarchia di spazi urbani a servizio dei nuovi utenti dal pubblico a quello più privato delle corti residenziali. La definizione morfo-tipologica ha portato alla proposta progettuale che vede la composizione di un tessuto misto. La varietà di funzioni permette agli abitanti di vivere la propria quotidianità all'interno del quartiere, restituendo nuovi spazi di convivialità e condivisione.

tav 4.4.0 Fase 1 | Definizione del tessuto e dei fronti



tav 4.4.2 Fase 2 | Definizione delle gerarchie e dei nuovi collegamenti



tav 4.4.3 Fase 3 | Definizione morfo - tipologica



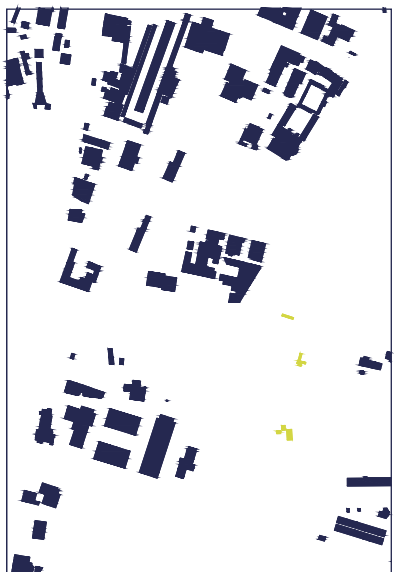
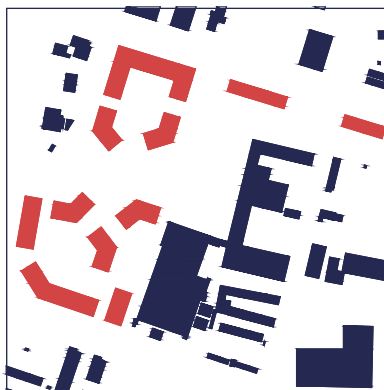
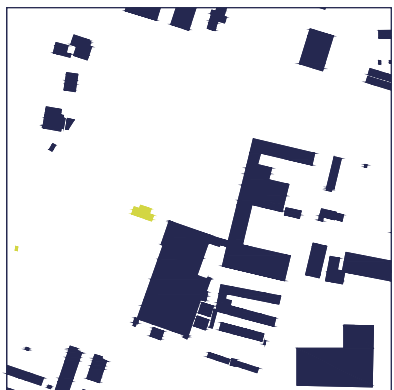
tav 4.4.4 Masterplan

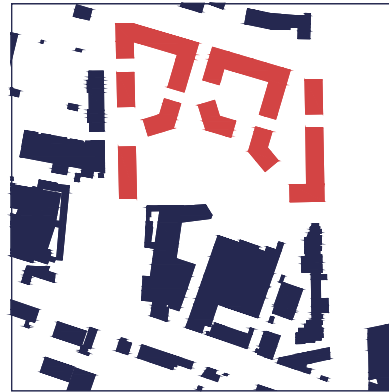
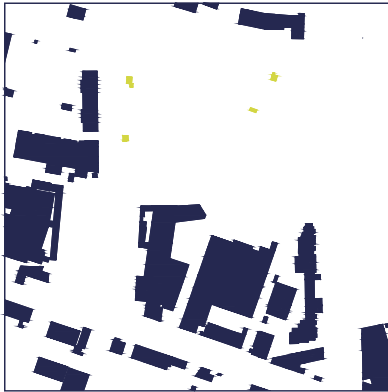
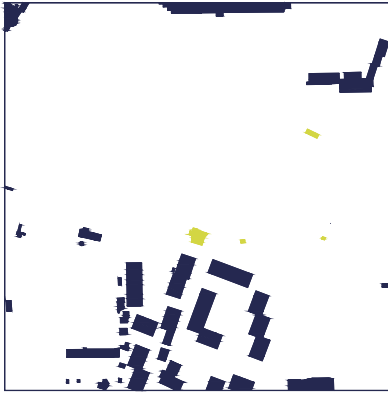
- PERCORSI**
- Arterie principali
 - Arterie secondarie
- ELEMENTI URBANI**
- Linee di traffico
 - Cuscinetto berlinese
 - Piazze
- VERDE**
- Progetto pubblico / privato
 - Orti urbani di progetto
 - Pineta S. Francesco
 - Lama Lamasinata
 - Esistente
- AREA GIOCHI**
- Campi esistenti
 - Playground
- EDIFICI**
- Progetto
 - Riuso
 - Progetti in corso
 - Esistenti
- ALBERI**
- Tipologia principale di progetto
 - Tipologia secondaria di progetto
 - Tipologia principale esistente
 - Tipologia secondaria esistente
 - Tipologia principale di riuso

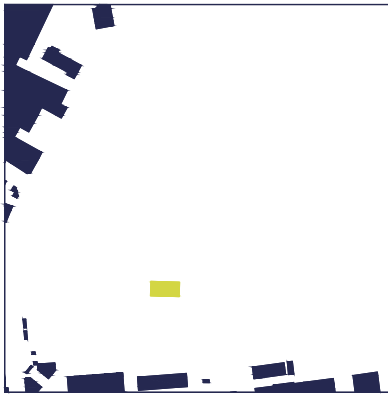
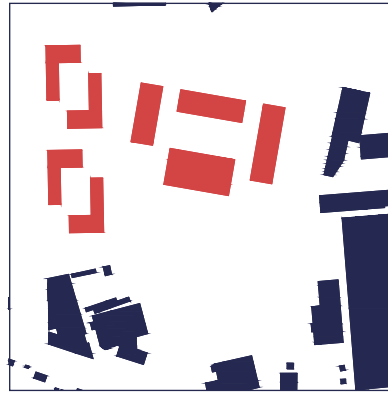
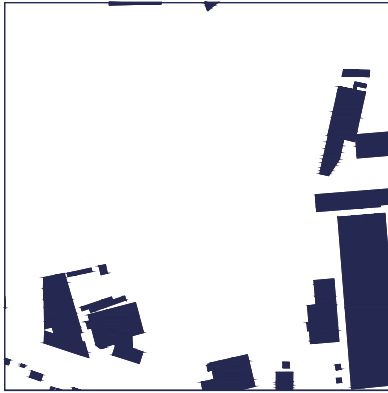


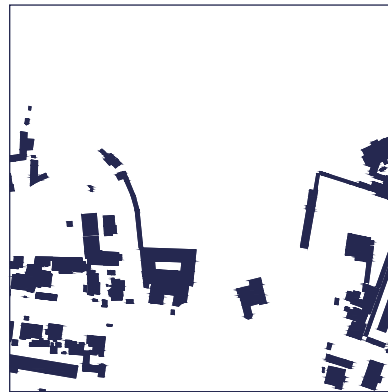
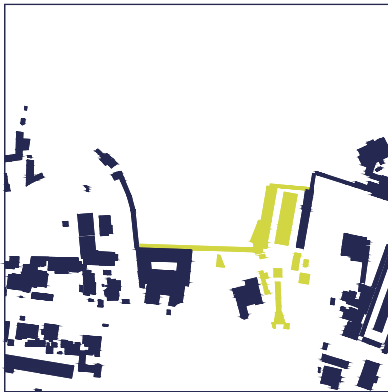


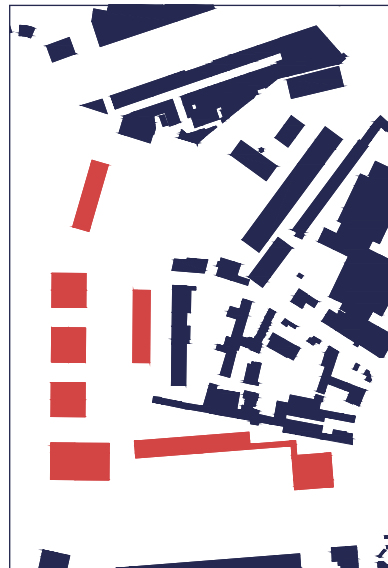
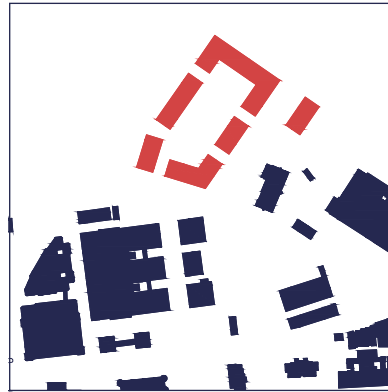
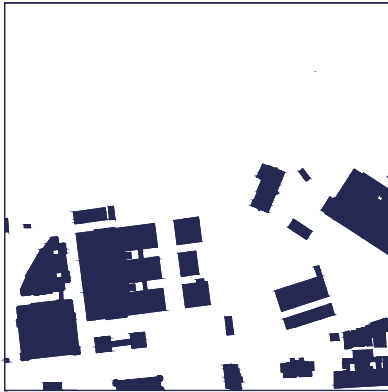
GIALLI E ROSSI











RECINTI



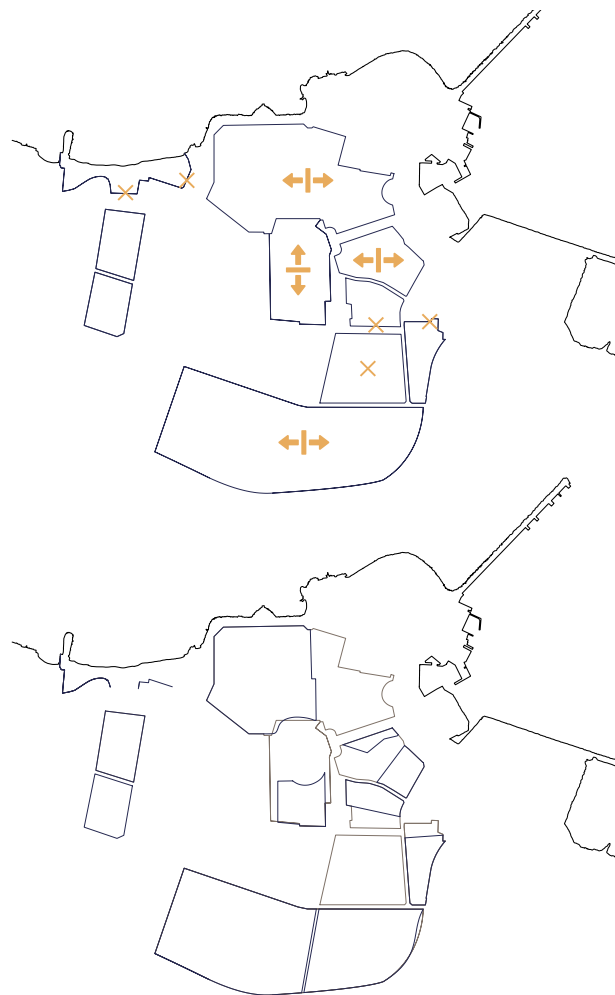
- ridefinire i perimetri dei recinti;
- permettere la fruibilità degli spazi interni definendo nuovi accessi



- miglioramento della viabilità;
- connessione tra le parti di quartiere e l'isolato;
- connessioni con il sistema del verde e le nuove polarità;
- riprogettazione dei margini;
- abbattimento delle barriere visive;
- riconfigurazione degli accessi;
- riconfigurazione della viabilità interna

←|→ Riduzione | separazione

× Rottura



Recinti | stato di fatto

Recinti | stato di progetto

INFRASTRUTTURE



- ripensamento della mobilità pubblica e privata;
- incentivare la mobilità lenta e sostenibile;
- riconfigurazione dei parcheggi;
- deviare il traffico pesante attraverso la nuova via del porto



- inserimento di un tram elettrico che connette la nuova fermata della stazione con il q.re Marconi;
- gerarchizzare la viabilità;
- progettazione di nuove strade;
- inserimento di nuove fermate;
- prolungamento della pista ciclabile;
- introduzione "area 30"

— Strada a traffico intenso

— Strada a traffico regolare

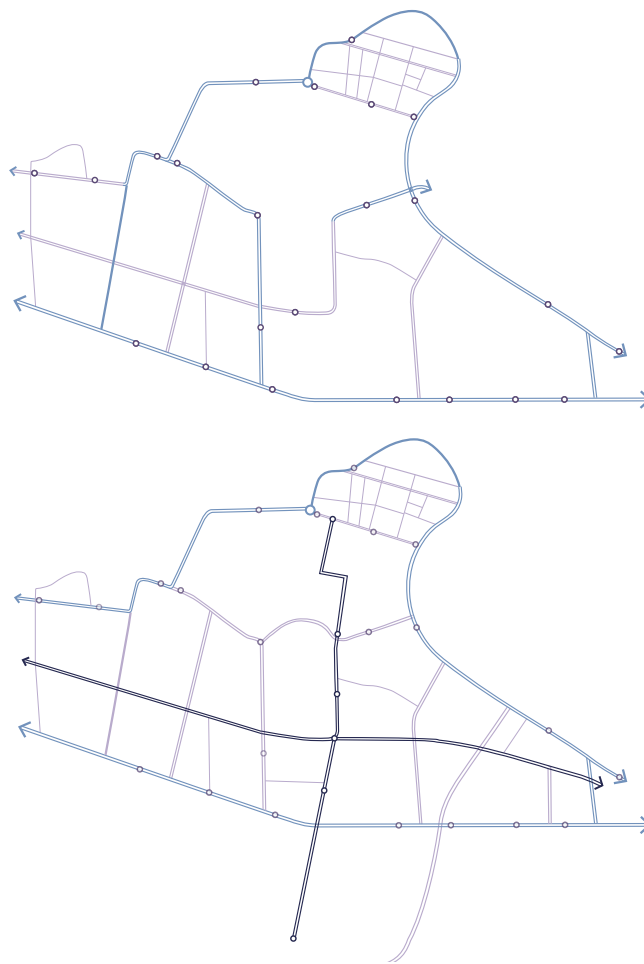
— Strada a senso unico

— Strada a doppio senso

— Arteria principale

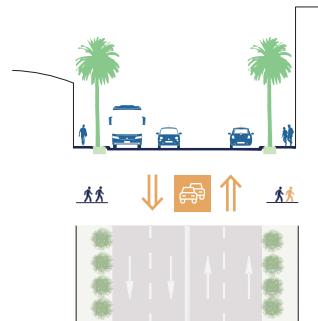
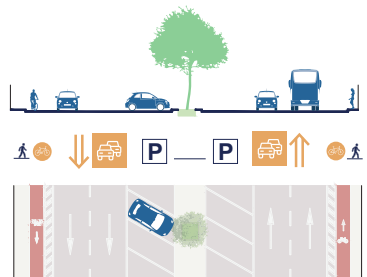
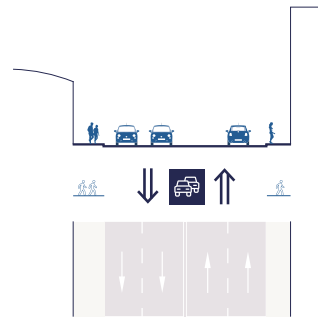
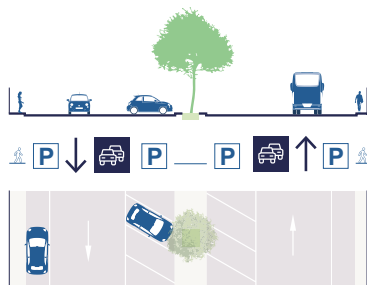
— Linee bus

○ Fermate trasporto pubblico

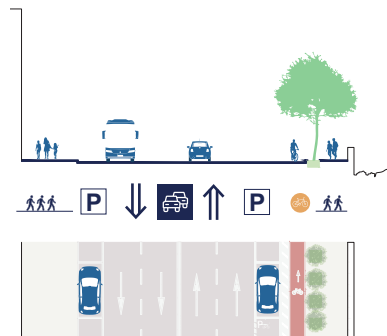
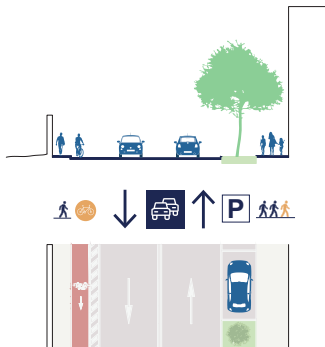
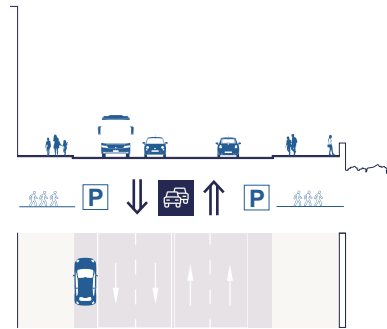
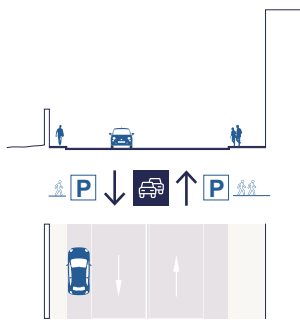


Infrastrutture | stato di fatto

Infrastrutture | stato di progetto



Via Maratona | stato di fatto e di progetto
 Via Napoli | stato di fatto e di progetto



Via U. Giordano | stato di fatto e di progetto

Via P. Pinto | stato di fatto e di progetto

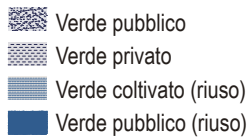
VERDE



- ridefinire gli spazi verdi;
- riqualificare gli spazi verdi;
- aumentare la densità del verde



- aumento di piantumazione e verde;
- integrazione di orti urbani;
- inserimento di un nuovi spazi verdi;
- prolungamento della pineta S. Francesco verso i lidi;
- migliorare accessibilità della lama attraverso percorsi;
- creare spazi attrattivi all'interno del verde



Verde | stato di fatto

Verde | stato di progetto

FUNZIONI

A partire dalle indicazioni strategiche e di concept, il progetto funzionale prevede una proposta basata su varie scale e differenti esigenze: da quelle locali e quotidiane a quelle eccezionali e occasionali.

Le funzioni immaginate sono state selezionate, oltre che per le necessità del luogo, attraverso le relazioni che si generano con i tessuti e le attività esistenti, al fine di creare una rete integrata tra le parti e ricucirne le connessioni.

L'intervento rappresenta un'importante opportunità per una forte crescita della popolazione insediata, per questo motivo è stato privilegiato il sistema residenziale in più punti. Questo è stato previsto sia nell'immaginario privato e permanente, attraverso la definizione di piccoli quartieri riconoscibili all'interno del nuovo tessuto, sia nella dimensione temporanea e integrata come i social e student housing. Queste forme di abitare prevedono un'importante partecipazione con la comunità e tra i coinquilini, per questo, i basamenti, che affacciano su aree verdi o pavimentate semipubbliche, ospitano spazi per attività comuni o aperte al quartiere.

La crescita di abitanti richiede l'aggiunta di servizi, è infatti previsto un nuovo plesso scolastico che comprende istituti di grado primario e secondario e di una palestra. Il complesso genera una forte relazione con le grandi attrezzature antistanti, quali, i campi sportivi, la palestra pubblica, la piscina comunale e lo stadio della Vittoria. Altri servizi terziari sono stati collocati nell'ex area Gaslini all'interno dei fabbricati che componevano l'ex industria. Qui, inoltre, sono

stati pensati spazi adibiti ad uffici. Funzione, che, è stata ipotizzata anche nei piani centrali degli edifici a torre, insieme ad attività pubbliche nel piano terra e residenze in quelli più alti.

La struttura commerciale è sviluppata in differenti punti dell'intervento ed è posizionata in aree facilmente accessibili dalla rete infrastrutturale. L'inserimento di un centro commerciale rappresenta un importante nodo per la vendita a grande scala.

A livello locale, invece, sono state previste botteghe e piccoli punti vendita nei piani terra di alcuni edifici residenziali e in prossimità delle aree verdi adibite a orto, queste fungono da vetrina per il commercio della vendita a km0 al fine di riattivare l'economia che ha origine nel territorio.

Inoltre, sono stati introdotti due edifici per la funzione del mercato, collegati da un portico e affacciati su una grande piazza che, rappresenta un luogo di incontro della collettività, dei cittadini e dei visitatori.

Questa funge da cerniera con il complesso dell'ex acciaieria Scianatico, che, a seguito di una riqualificazione e un progetto architettonico dedicato, ospiterà le attività delle piazze dei mestieri: luoghi che offrono la possibilità di far convivere diversi impieghi con lo scopo di coinvolgere esperienze differenti, di formare giovani e aprire nuove possibilità al quartiere. Per promuovere questa iniziativa verranno coinvolte le associazioni locali al fine di creare uno spazio che genera occasioni di incontro e scambio di idee.

Le funzioni previste all'interno della trasformazione

interagiscono con il sistema del verde, nella sfera pubblica, semipubblica e privata, e ponendo attenzione all'accessibilità e fruibilità degli spazi.



- ricerca di funzioni che coinvolgano differenti utenti;
- rinforzare il tessuto residenziale;
- implementare servizi e spazi commerciali per avere un mix di funzioni;
- riuso dell'archeologia industriale



- progettazione della piazza dei mestieri;
- progettare una scuola per ampliare i servizi alla comunità;
- inserimento di un nuovo polo attrattivo: il centro commerciale;
- attivazione dei piani terra con funzioni pubbliche;
- ricollocazione dei servizi terziari



Servizi



Residenze



Spazi commerciali



Spazio polifunzionale



Plesso scolastico



Scala locale

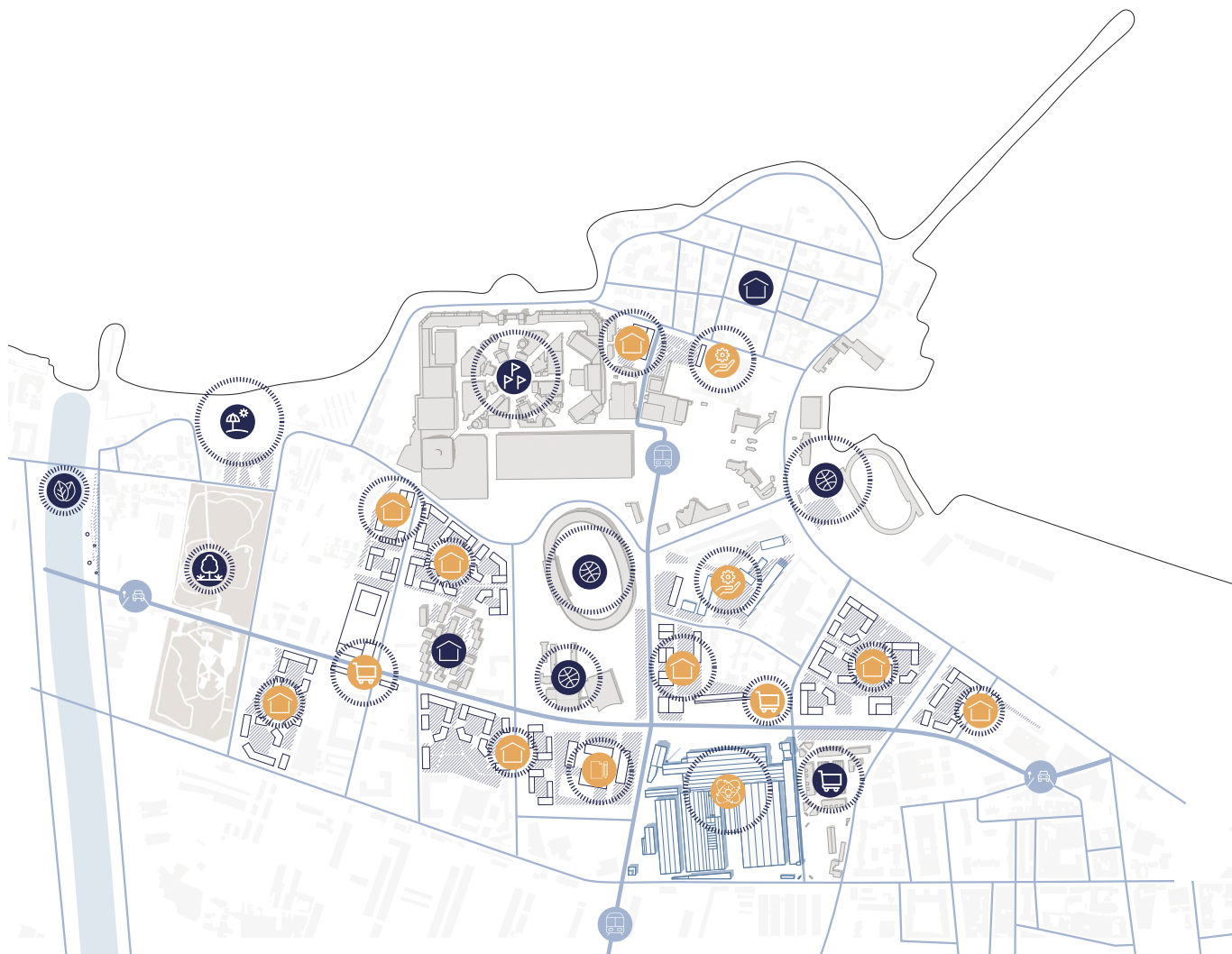


Scala urbana



Scala metropolitana

tav 4.4.5 Funzioni



SCALA LOCALE



utenti: RESIDENTI
bambini - adulti - anziani

NECESSITA'

- trasporto pubblico efficiente
- rete infrastrutturale che favorisce i collegamenti
- alloggi di tagli differenti
- spazi verdi e confortevoli
- aree per il tempo libero
- servizi per la persona
- servizi pubblici



SCALA URBANA



utenti: PENDOLARI
studenti - lavoratori

NECESSITA'

- trasporto pubblico efficiente
- rete infrastrutturale che favorisce i collegamenti
- spazi verdi e confortevoli
- aree per il tempo libero
- aree studio



SCALA METROPOLITANA



utenti: TURISTI
villeggiante - visitatore - lavoratore

NECESSITA'

- trasporto pubblico efficiente
- rete infrastrutturale che favorisce i collegamenti
- alloggi temporanei
- spazi verdi e confortevoli
- servizi per la persona
- servizi pubblici
- aree per il tempo libero





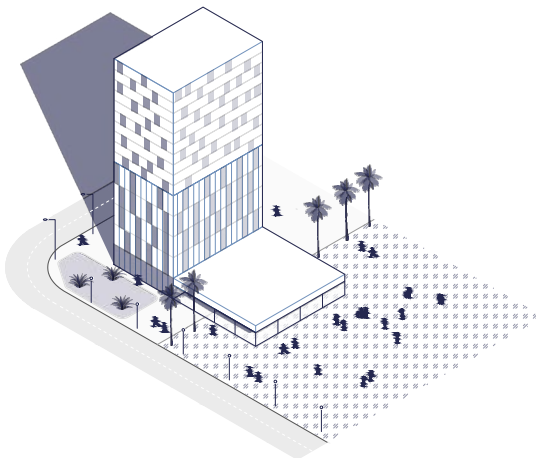
SISTEMA RESIDENZIALE.

PERMANENTE

Creazione di piccoli quartieri all'interno di aree in attesa di pianificazione con un tessuto riconoscibile.

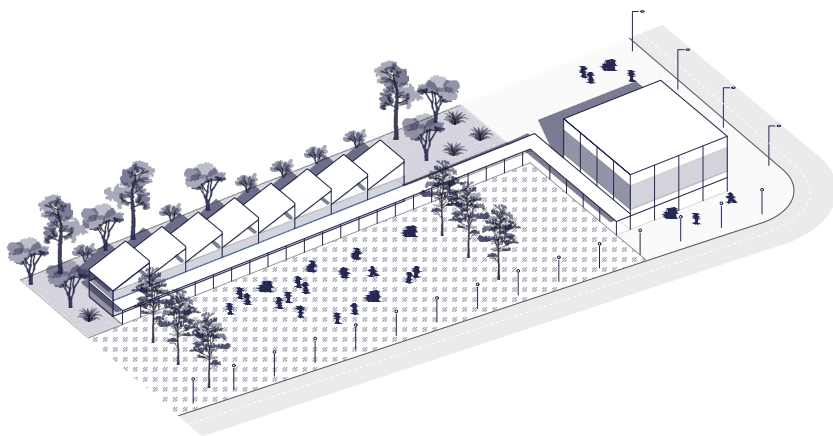
TEMPORANEO

Vista la vicinanza al lido, alla fiera e all'università, destinare alcune residenze all'abitare temporaneo.



TORRE.

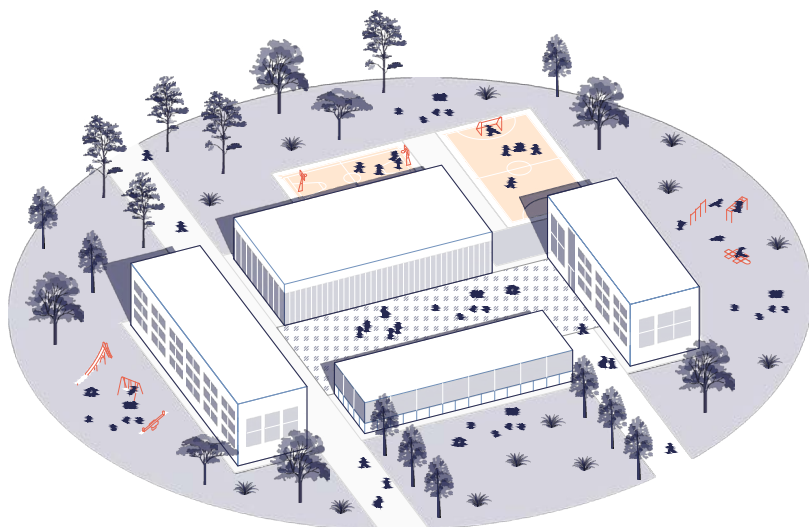
Eccezione all'interno del tessuto della città. Si suddivide in diverse funzioni, ai piani più alti di tipo residenziale, nei piani di mezzo da uffici e settore terziario e a piano terra un basamento attivo con annessa funzione accessibile al pubblico.



MERCATO e KMO.

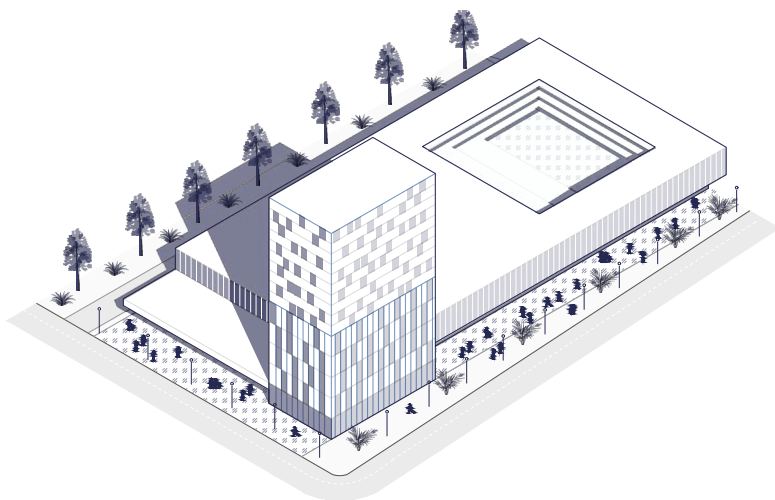
Sistema produttivo che si lega alla scala locale e urbana e che prevede la collaborazione con le associazioni del luogo.

Due edifici assolvono questa funzione, con una piazza attrezzata antistante, preceduta da un portico che li collega.



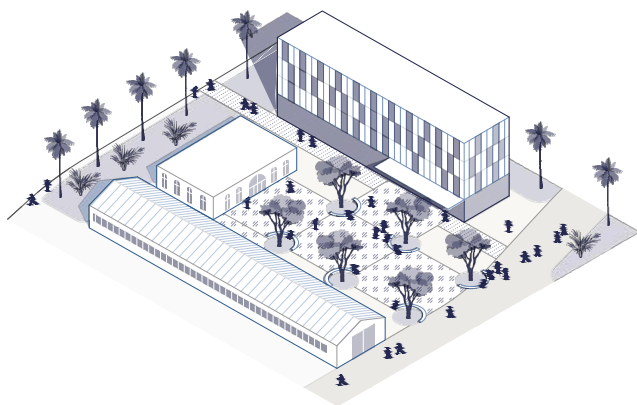
PLESSO SCOLASTICO.

Con l'aumento delle residenze si rende necessario l'inserimento di un plesso scolastico al fine di aumentare il servizio che, attualmente, risulta poco presente. La scuola comprende istituti di tipo primario e secondario di primo grado con annessa palestra che si relaziona ai complessi antistanti l'area: la piscina comunale, palestra pubblica, campi da gioco esterni e lo stadio della Vittoria.



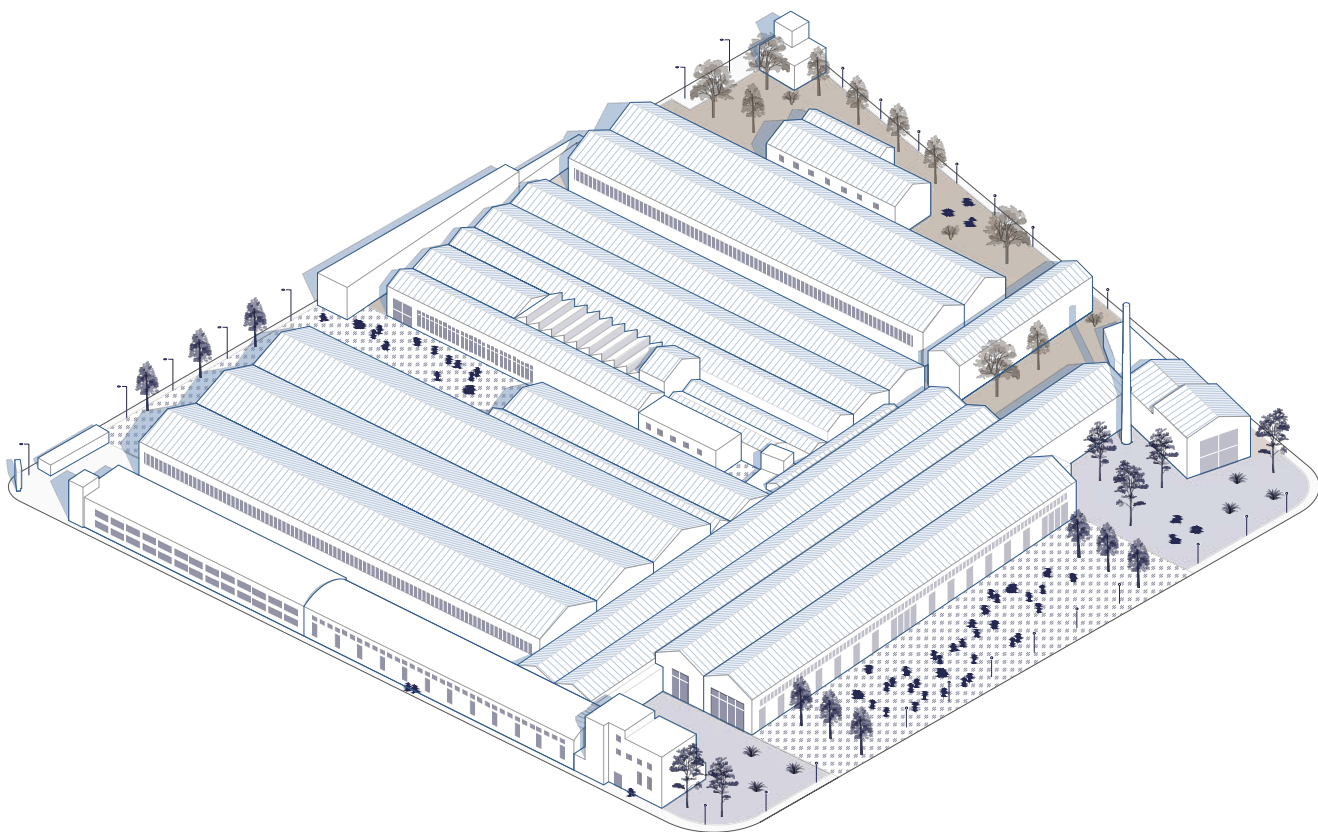
CENTRO COMMERCIALE.

Nuovo polo attrattivo per la vendita a grande scala. Annesso ad esso vi è una torre, eccezione del progetto dove all'interno convivono più funzioni: residenziale ai piani superiori, ai piani di mezzo uffici e terziario.



UFFICI E SERVIZI TERZIARI.

La funzione di uffici e servizi terziari viene pensata per quest'area adibita a riuso. L'ex fabbrica Gaslini si presta ad essere il nuovo centro del settore lavorativo. Immerso in uno spazio verde dove il progetto prende come riferimento le "impronte" della vecchia fabbrica.



PIAZZA DEI MESTIERI.

Luogo che offre la possibilità di far convivere attività diverse con lo scopo di coinvolgere esperienze differenti, di formare giovani e aprire nuove possibilità al quartiere.

Essa si ispira alle piazze di una volta, dove arte, mestieri e pratica si univano ad abilità e passione per il proprio lavoro. ^[23]

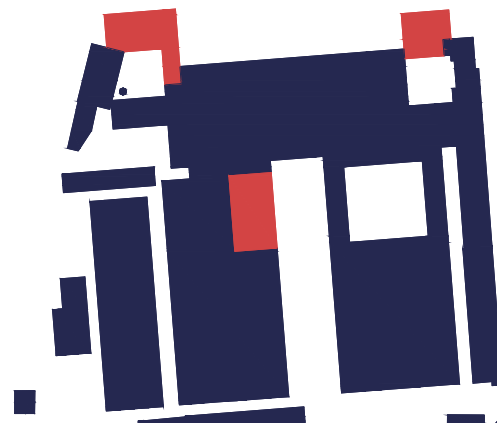
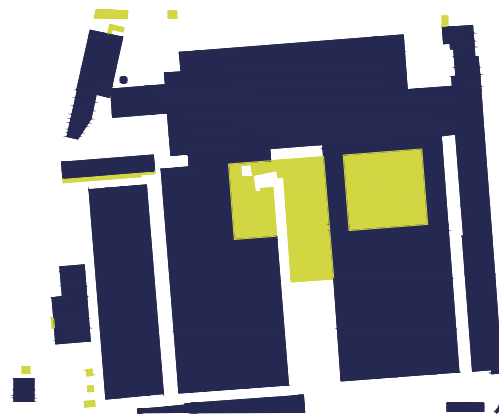
Il progetto inizia con il riuso dell'ex Acciaieria Scianatico.

Le attività che si svolgono all'interno sono strettamente legate al luogo in cui si trovano, dalla tradizione culinaria ai lavori manuali più semplici da imparare per i giovani.

Per promuovere questa iniziativa sono coinvolte delle associazioni locali:

- Rete civica urbana - RCU
- Associazione residente via Massaua - ARCS
- Orto sociale "Effetto Terra"
- Cooperativa agricoltura sociale - SILOE

A livello sociale, l'obiettivo è quello di creare uno spazio che genera occasioni di incontro attraverso lo scambio di idee e che suscita interesse all'interno della comunità locale.



Gialli e rossi ex Acciaieria Scianatico

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

CAP.1

Petrignani M. e Porsia F., 1982, *Le città nella storia d'Italia. Bari*. Bari, Editori Laterza

Contin A., 2005, *Bari. Studi per la metropoli*. Firenze, Alinea Editrice

Borri D., 1980, *Questione urbana e sviluppo edilizio. Il caso di Bari*. Bari, Edizioni Dedalo

Rinella A., 2002, *Le tre città di Bari. Forme, funzioni, cambiamenti*. Bari, Progedit

Scionti M., 2018, *Lo studio Chiaia & Napolitano a Bari. Dal piano Piacentini e Calza-Bini al piano Quaroni*. Bari, Adda

<https://www.comune.bari.it/>

<https://sit.egov.ba.it/it/>

<http://www.sit.puglia.it/>

<https://www.pugliain.net/120437-bari-cultura-storia-lungomare/>

<https://www.baricapitale2022.it/>

CAP.2

Petrignani M. e Porsia F., 1982, *Le città nella storia d'Italia. Bari*. Bari, Editori Laterza

Spadaro M. e Marino P., 1969, *Bari città Levante*. Bari, Adriatica

<https://www.odysseo.it/futurista-invento-logo-della-fiera-del-levante/>

<https://fieradellevante.it/>

<http://www.baricostasud.concorrimi.it/>

<https://www.giornaledipuglia.com/2020/07/variante-ferroviaria-bari-sud-traguardo.html>

<https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2020/07/17/via-alla-rivoluzione-del-no%ADdo-ferroviario-bari-mai-piu-divisaBari04.html>

CAP.3

Contin A., 2005, *Bari. Studi per la metropoli*. Firenze, Alinea Editrice

Spadaro M. e Marino P., 1969, *Bari città Levante*. Bari, Adriatica

Colonna A., 1997, *Architetture a Bari nel ventennio fascista*. Lecce, Capone

Colonna A. e Lastilla M., 1987, *Storia e cultura di una città: edifici pubblici a Bari, 1900-1950*. Bari, Regione Puglia-Assessorato cultura

Rinella A., 2002, *Le tre città di Bari. Forme, funzioni, cambiamenti*. Bari, Progedit

Polito S. e Scioniti M., 1992, *Atlante critico di morfologia urbana. Bari, la linea del mare*. Bari, Editrice Safra

Scionti M., 2018, *Lo studio Chiaia & Napolitano a Bari. Dal piano Piacentini e Calza-Bini al piano Quaroni*. Bari, Adda

Calace F., 2013, *Bari futura: il documento programmatico preliminare per il nuovo piano urbanistico generale*. Bari, Adda

<https://www.comune.bari.it/web/edilizia-e-territorio/pug-piano-urbanistico-generale>

<https://www.comune.bari.it/web/edilizia-e-territorio/documento-programmatico-preliminare-dpp>

CAP.4

Palmiotto V., 2001, *Architetture per Bari. Due concorsi di idee*. Roma, Gangemi Editore

Merlotto B. e Pierini O.S., 2012, *Housing Primer. Le forme della residenza nella città contemporanea*. Rimini, Maggioli

Ebner P., 2010, Typology +: innovative residential architecture. Basilea, Birkhäuser

<https://www.bariinnovazionesociale.it/>

<https://www.cittametropolitana.ba.it/>

INDICE DELLE FIGURE

Fig. 1.1.1 Gambacorta C., fine 1500, *Pianta storica*, [scannerizzazione]

Tratta da: Petrucci M. e Porsia F., 1982, *Le città nella storia d'Italia*. Bari, Bari, Editori Laterza

Fig. 1.1.2 Pacichelli G.B., ultimo decennio del XVII sec., *Veduta prospettica della città*, [immagine online]

Disponibile su: <https://www.rapu.it> [accesso novembre 2022]

Fig. 1.1.3 *La Provincia di Bari*, 1712, [scannerizzazione]

Tratta da: Petrucci M. e Porsia F., 1982, *Le città nella storia d'Italia*. Bari, Bari, Editori Laterza

Fig. 1.1.4 *Piano Regolatore di ampliamento della città di Bari*, 1884, [immagine online]

Disponibile su: <https://www.rapu.it> [accesso novembre 2022]

Fig. 1.1.5 Trotti P., 1868, *Piano di ampliamento della città di Bari*, [immagine online]

Disponibile su: <https://www.rapu.it> [accesso novembre 2022]

Fig. 1.1.6 Arrigo Vecchia C., 1926, *Piano Regolatore edilizio e di ampliamento di Bari*, [immagine online]

Disponibile su: <https://www.rapu.it> [accesso novembre 2022]

Fig. 1.1.7 Calza Bini A. Piacentini, 1954, *Piano Regolatore generale di Bari*, [immagine online]

Disponibile su: <https://www.rapu.it> [accesso novembre 2022]

Fig. 1.1.8 Quaroni L., 1968, *Stralcio della variante generale al PRG*, [immagine online]

Disponibile su: <https://www.rapu.it> [accesso novembre 2022]

Fig. 1.2.1 *Ricostruzione della formazione dei lotti del Borgo murattiano*, [ridisegno]

Tratta da: Petrucci M. e Porsia F., 1982, *Le città nella storia d'Italia*. Bari, Bari, Editori Laterza

Fig. 1.2.2 *Ricostruzione dei tipi edilizi*, [ridisegno]

Tratta da: Petrucci M. e Porsia F., 1982, *Le città nella storia d'Italia*. Bari, Bari, Editori Laterza

Fig. 2.2.1 *Fiera del Levante* [cartolina storica] [immagine online]

Disponibile su: <https://www.delcampe.net/it/collezionismo/cartoline> [accesso febbraio 2022]

Fig. 2.2.2 *Fiera del Levante |vista dal mare* [immagine online]
Disponibile su: <https://www.beniculturalionline.it/> [accesso febbraio 2022]

Fig. 2.2.3 *Concorso area ferrovia |stato di fatto* [immagine online]
Disponibile su: <https://www.affaritaliani.it/puglia/fuksas-baricentrale-e-rossani-il-futuro-della-citt-verde.html> [accesso febbraio 2022]

Fig. 2.2.4 *Concorso area ferrovia |stato di progetto*, [immagine online]
Disponibile su: <https://www.baritoday.it/attualita/bari-nodo-ferroviario-fuksas-progetto-laboratorio-dac-domande.html> [accesso febbraio 2022]

Fig. 2.2.5 *Concorso area Costa Sud |stato di fatto*, [immagine online]
Disponibile su: <http://www.baricostasud.concorrimi.it/> [accesso febbraio 2022]

Fig. 2.2.6 *Concorso area Costo Sud |stato di progetto*, [immagine online]
Disponibile su: <http://www.baricostasud.concorrimi.it/> [accesso febbraio 2022]

Fig 3.1.1 *Divisione dei cinque municipi*, [ridisegno]

Fig 3.1.2 *Divisione degli undici quartieri*, [ridisegno]

Da fig 3.2.1 a fig 3.2.12 *Sopralluogo*, 07.04.2022 [fotografia]

Fig 3.3.1 *Schema strutturale strategico*, [ridisegno]
Tratto da: presidente Emiliano M., 2011, *Comune di Bari - Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana*, Bari

Fig 3.3.2 *Concept*, [ridisegno]
Tratto da: presidente Emiliano M., 2011, *Comune di Bari - Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana*, Bari

INDICE DELLE TAVOLE

Tav. 1.1.1 La fondazione

Tav. 1.1.2 La città pre-moderna

Tav. 1.1.3 La città moderna

Tav. 1.2.1 Pieni

Tav. 1.2.2 Vuoti

Tav. 1.2.3 Linea di costa

Tav. 1.2.4 I fiumi di Bari: le lame carsiche

Tav. 1.2.5 La morfologia del terreno

Tav. 1.2.6 Bari Vecchia: la città nella città

Tav. 1.2.7 Dal Borgo Novo al sistema radiale-anulare

Tav. 1.2.8 Morfologia del costruito

Tav. 1.2.9 Confini antichi e moderni: dalle mura alla ferrovia

Tav. 1.2.10 Le vie del mare: i porti

Tav. 1.2.11 I cinque segni

Tav. 2.0.1 Manifesto contemporaneità

Tav. 3.1.1 Stato di fatto | aree verdi

Tav. 3.1.2 Stato di fatto | infrastrutture e funzioni

Tav. 3.1.3 Stato di fatto | trama urbana e verde

Tav. 3.2.1 Stato di fatto | cronologia

Tav 4.1.1 Mappa 0

Tav 4.2.1 Strategia

Tav 4.3.1 Fase 0 | fare città dall'esistente

Tav 4.3.2 Fase 1 | fare città stabilendo nuove connessioni

Tav 4.3.3 Fase 2 | fare città recuperando parti dismesse

Tav 4.3.4 Fase 3 | fare città per chi vi abita e per chi vi abiterà

Tav 4.3.5 Fase 4 | fare una nuova porzione di città

Tav 4.4.1 Fase 1 | Definizione del tessuto e dei fronti

Tav 4.4.2 Fase 2 | Definizione delle gerarchie e dei nuovi collegamenti

Tav 4.4.3 Fase 3 | Definizione morfo - tipologica

Tav 4.4.4 Masterplan

Tav 4.4.5 Funzioni

NOTE

[1] Petriggiani M. e Porsia F., 1982, *Le città nella storia d'Italia*. Bari. Bari, Editori Laterza

[2] Petriggiani M. e Porsia F., 1982, *Le città nella storia d'Italia*. Bari. Bari, Editori Laterza

[3] Petriggiani M. e Porsia F., 1982, *Le città nella storia d'Italia*. Bari. Bari, Editori Laterza

[4] Treccani, 2022, *Definizione di Civitas*. [online] Disponibile su: <https://www.treccani.it/vocabolario/civitas/>

[5] Redazione BariToday, febbraio 2021, *La Puglia e Bari invecchiano, popolazione in calo. Il censimento Istat: dramma disoccupazione una donna su 5 non ha lavoro*. [online] Disponibile su: <https://www.baritoday.it/attualita/censimento-puglia-2021-popolazione-calo.html> [consultato febbraio 2022]

[6] Redazione Borderline24, giugno 2021, *Bari, le crociere fanno ripartire il turismo: in estate 79 scali e la maxi-nave con 3mila passeggeri*. [online] Disponibile su: <https://www.borderline24.com/2021/06/09/bari-le-crociere-fanno-ripartire-il-turismo-in-estate-79-sca%ADli-e-la-maxi-nave-con-3mila-passeggeri/> [consultato febbraio 2022]

[7] Redazione Il Quotidiano Italiano, ottobre 2021, *Bari, contrasto alla povertà educativa: parte il progetto "Diritti ai diritti"*. [online] Disponibile su: <https://bari.ilquotidianoitaliano.com/attualita/2021/10/news/bari-contrasto-alla-poverta-educativa-parte-il-progetto-diritti-ai-diritti-338206.html/> [consultato febbraio 2022]

[8] Redazione BariToday, marzo 2021, *Nell'anno della pandemia occupazione al 53% a Bari: per l'Istat è la migliore tra le grandi città del Sud Italia*. [online] Disponibile su: <https://www.baritoday.it/economia/dati-istat-bari-occupazione-pandemia-covid.html> [consultato febbraio 2022]

[9] Redazione La Repubblica, novembre 2021, *Treni delle stazioni a nord di Bari troppo affollati: studenti e lavoratori restano a terra. "Da Trenitalia ancora disservizi"*. [online] Disponibile su: https://bari.repubblica.it/cronaca/2021/11/08/news/treni_troppo_affollati-325606088/ [consultato febbraio 2022]

[10] Gino Martina, ottobre 2021, *Dossier immigrazione, Bari è la provincia pugliese con più presenze straniere: 41mila su 135mila*. [online] Disponibile su: <https://www.baritoday.it/attualita/puglia-bari-migranti-dossier-cgil...html> [consultato febbraio 2022]

[11] Redazione BariToday, febbraio 2020, *Bari regina incontrastata della Puglia, piace sempre più agli stranieri: turisti pazzi*

per cibo, mare e storia. [online] Disponibile su: <https://www.baritoday.it/economia/turisti-crescita-regione-puglia-bari-2019.html> [consultato febbraio 2022]

[12] Riccardo Saporiti, agosto 2019, *Airbnb, via per via la mappa degli alloggi nelle grandi città italiane*. [online] Disponibile su: https://www.infodata.ilsole24ore.com/2019/08/05/airbnb-via-via-la-mappa-degli-alloggi-nelle-grandi-citta-italiane/?refresh_ce=1 [consultato febbraio 2022]

[13] Claudia Casiraghi, aprile 2019, *Metti una giornata a Bari con Gianrico Carofiglio, scrittore sì, ma “non intellettuale”*. [online] Disponibile su: <https://www.vanityfair.it/show/libri/2019/04/17/bari-gianrico-carofiglio-scrittore-foto-racconto> [consultato dicembre 2021]

[14] Alessia De Pascale, luglio 2014, *L'eleganza del grembiule, The Sartorialis a Bari Vecchia*. [online] Disponibile su: <https://bari.repubblica.it/cronaca/2014/07/16/foto/sartorialist-91757981/4/#8> [consultato dicembre 2021]

[15] Claudia Casiraghi, aprile 2019, *Metti una giornata a Bari con Gianrico Carofiglio, scrittore sì, ma “non intellettuale”*. [online] Disponibile su: <https://www.vanityfair.it/show/libri/2019/04/17/bari-gianrico-carofiglio-scrittore-foto-racconto> [consultato dicembre 2021]

[16] Claudia Casiraghi, aprile 2019, *Metti una giornata a Bari con Gianrico Carofiglio, scrittore sì, ma “non intellettuale”*. [online] Disponibile su: <https://www.vanityfair.it/show/libri/2019/04/17/bari-gianrico-carofiglio-scrittore-foto-racconto> [consultato dicembre 2021]

[17] Redazione Giornale di Puglia, luglio 2020, *Variante ferrovia Bari Sud, traguardo importante*. [online] Disponibile su: <https://www.giornaledipuglia.com/2020/07/variante-ferroviaria-bari-sud-traguardo.html> [consultato febbraio 2022]

[18] Comune di Bari, 2018, *Concorso internazionale di idee – Bari Costa Sud*. [online] Disponibile su: <http://www.baricostasud.concorrimi.it/> [consultato febbraio 2022]

[19] Comune di Bari, 2018, *Concorso internazionale di idee – Bari Costa Sud*. [pdf] Disponibile su: <http://www.baricostasud.concorrimi.it/> [consultato febbraio 2022]

[20] Emiliano M., maggio 2011, *Scheda ambito di trasformazione F*. [pdf]

[21] Decaro A., 2015, *Indirizzi per il Piano Urbanistico Generale, Deliberazione della giunta comunale - delibera n.565*. [pdf]

[22] Emiliano M., maggio 2011, *Comune di Bari - Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana*. [pdf]

[23] *Piazza dei Mestieri*. [sito online] Disponibile su: <https://piazzeimestieri.it/chi-siamo/il-progetto/> [consultato novembre 2022]

