



## **2. LE RISORSE, LE CRITICITÀ, LE DOMANDE E LE OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO**

### **2.1 Il sistema delle conoscenze**

#### **2.1.1 Il sistema territoriale di area vasta: i caratteri del territorio**

Il sistema territoriale di area vasta al quale appartiene la città di Bari è stato oggetto negli ultimi anni di studi territoriali sistematici mirati alla costruzione di piani e programmi. Dal 2006 ad oggi infatti la situazione e le dinamiche ambientali, territoriali e socioeconomiche sono state studiate nell'ambito delle Proiezioni Territoriali del Documento Strategico Regionale, negli studi per la Redazione del nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, nella elaborazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, nel Piano Strategico della Metropoli Terra di Bari, nel nuovo Piano Regionale dei Trasporti, solo per segnalare gli strumenti più rilevanti. Un repertorio di conoscenze molto ampio si va sedimentando, caratterizzato alla molteplicità dei punti di vista e dalla diversità di temi e obiettivi. In questa ricchezza di informazioni, il DPP ha inteso tracciare un quadro del sistema territoriale, nella consapevolezza che la città di Bari, per giacitura, rango e ruolo, fa riferimento a molte dimensioni di area vasta - transnazionali, regionali, metropolitane - ma che, dal punto di vista spaziale la cosiddetta "conca di Bari" rappresenta un ambito territoriale 'denso' nel quale si consumano la massima parte delle relazioni ambientali, insediative, di flussi di mobilità. Dunque, è possibile definire, con una immagine di sintesi, il territorio di Bari come un territorio snodo a più livelli: ambientale, insediativo, infrastrutturale. La condizione di snodo è senza dubbio anche immateriale, essendo la terra di Bari crocevia storico di popoli, culture, economie. Tuttavia è la dimensione fisica dello snodo, in questa sede, a costituire una delle più significative chiavi interpretative del territorio.



## Principali aspetti naturalistici

Lo spazio della Puglia centrale, descritto nella tradizione degli studi geografici come formato da una piattaforma calcarea che degrada dolcemente verso la costa, mantenendo una direzione parallela ad essa, è ad uno sguardo più ravvicinato evidenza, oltre alla grande trasversalità costituita dalla valle dell'Ofanto, che conforma la piana di Barletta e la testata ovest della parete murgiana, altre trasversalità di differente rilievo: una discontinuità tra la l'Alta Murgia e la Murgia Sud-orientale, quasi a formare una 'sella' verso l'area tarantina; un sistema di trasversalità minori, costituita dalle lame, conformate dal deflusso delle acque dalla Murgia al mare (vedi elaborato SC.AV.1 *Carta della idrogeomorfologia*). In questo quadro, il territorio di Bari, appare come un enorme anfiteatro, su cui si sviluppa un tessuto edificato sempre più fitto ed indistinguibile man mano che ci si approssima alla linea del mare. La configurazione morfologica è, ovviamente, il risultato di antichi e recenti processi di modellamento che ne hanno ammorbido le superfici, smussandone le asperità, ma conservandone la struttura originaria su cui si impostano i processi alluvionali che trovano una specifica collocazione nella trama dei reticoli idraulici superficiali.

Questa particolare conformazione morfologica definita come "Conca di Bari" è dunque una caratteristica peculiare di tutta la fascia costiera delle Murge e non ha uguali in nessuna altra parte del territorio regionale. La morfologia attuale è ovviamente frutto di lunghi e complessi processi evolutivi che non trovano una immediata soluzione ricostruttiva nella sola osservazione dei luoghi. In questa 'conca' convergono i terminali al mare del complesso regime idrico torrentizio proveniente dalla Murgia, che ha conformato i solchi erosivi, denominati "lame". L'agglomerato urbano di Bari è parte di una fascia territoriale che si estende in direzione Nordovest-Sudest tra l'altopiano della Murgia e la linea di costa, con altimetrie che, spingendosi verso l'entroterra, raggiungono i 400 m. Tale area è caratterizzata da diversi fenomeni carsici che vanno però attenuandosi man mano che ci si allontana dall'altopiano, cedendo il passo ad un paesaggio rurale di tipo intensivo.

Le colture maggiormente presenti sono gli oliveti ed i vigneti (vedi elaborato SC.AV.2 *Carta dell'ecomosaico del territorio*): i primi occupano la zona ad ovest di Bari (comuni di Giovinazzo, Bitonto, Modugno, Palo del Colle, Bitetto, Bitritto, Sannicandro di Bari), mentre la viticoltura caratterizza la parte ad est (comuni di Adelfia, Valenzano, Triggiano, Capurso, Noicattaro, Cellamare, Mola di Bari Rutigliano, Casamassima). Tali produzioni agricole, storicamente presenti sul territorio, hanno assunto con il tempo una connotazione di tipo industriale. Di diversa natura sono invece le colture che caratterizzano la fascia litoranea: esse sono delle orticole a pieno campo, comunemente indicate come "orti urbani". Anch'esse hanno un'origine storica, ma con la progressiva urbanizzazione hanno visto ridurre i propri spazi, fino a diventare delle "isole" rurali in una matrice abitativa abbastanza densa.

La continuità delle colture più intensive è invece interrotta dalle *lame*, antichi solchi erosivi che costituiscono un segno distintivo del paesaggio carsico pugliese. Esse hanno origine sulla Murgia Alta e sfociano nell'Adriatico in prossimità di baie sabbiose; la loro esistenza consente la sopravvivenza di un paesaggio rurale che in corrispondenza dei tratti più incisi e meglio conservati offre la possibilità di sopravvivenza a piccoli lembi residui di vegetazione spontanea, talvolta di notevole interesse dal punto di vista conservazionistico. Proprio per tale motivo si può



affermare che Bari presenta, contrariamente a quanto si possa pensare, degli aspetti naturalistici degni di rilievo, se si considera che è il secondo centro urbano dopo Napoli dell'intera Italia meridionale peninsulare.

Se si prende in esame il territorio comunale barese, le lame più importanti dal punto di vista naturalistico sono indubbiamente il Torrente Baronale e Lama Balice; l'importanza naturalistica di quest'ultimo solco erosivo è stata anche riconosciuta a livello istituzionale dalla creazione del Parco Regionale Naturale in seguito alla legge 5 giugno 2007 n. 15. Nel territorio comunale confluiscono anche altre importanti lame del barese quali Lama Lamasinata, Lama San Giorgio e Lama Giotta, anche se qui esse appaiono piuttosto rimaneggiate e alterate, mentre lembi residui di vegetazione spontanea si osservano lungo il loro corso medio-alto (Carella et al., 2003). In particolare, i bacini idrografici di Lama San Giorgio e Lama Giotta sono caratterizzati, andando dalla costa verso l'interno, dalla presenza di sclerofille sempreverdi (vegetazione mediterranea) e latifoglie eliofile (vegetazione sub-mediterranea): a formazioni boschive a *Quercus ilex* seguono forme di degradazione del bosco a *Quercus pubescens* e, alla testata del bacino, a *Quercus troiana*.

Nello specifico, per quel che riguarda le formazioni a prevalenza di Leccio (*Quercus ilex*) si può dire che esse si estendono quasi senza soluzione di continuità dalla costa fino all'abitato di Noicattaro occupando il ciglio, le sponde e l'alveo di un solco erosivo incassato ed espandendosi a tratti sul piano di campagna. Esse, pluristratificate e di altezza media considerevole (4-7 m), sono costituite oltre che dal Leccio e da sporadici esemplari di Roverella (*Quercus pubescens*), anche da Lentisco (*Pistacia lentiscus*), Fillirea (*Phyllirea latifolia*), Alaterno (*Rhamnus alaternus*), Viburno (*Vinurnum tinus*), Pungitopo (*Ruscus aculeatus*), Dafne gnidio (*Daphne gnidium*). A tali formazioni è associata una forte valenza eco-paesistica in quanto esse svolgono imprescindibili funzioni ecologiche, con particolare riferimento a quelle di habitat per le specie della flora e della fauna selvatica; inoltre esse hanno anche una funzione di condotto idraulico per la laminazione di piene improvvise, nonché da barriera all'espansione degli usi agricoli ed urbani del territorio.

Seguono le formazioni a prevalenza di Roverella, presenti nella parte centrale del bacino, che hanno dimensioni esigue (1-2 ha) e che sono fortemente isolate in una matrice paesistica dominata dalla presenza dei vigneti a tendone. Tali formazioni sono senz'altro le più degradate: esse si presentano infatti nella forma di boscaglie aperte costituite da una bassa diversità arbustiva rispetto al tipico roverelleto, con presenza di Biancospino comune (*Crataegus monogyna*), Rosa selvatica (*Rosa canina*) e Ciliegio canino (*Prunus mahaleb*), oltre ad alcune specie della lecceta (Lentisco, Alaterno). Maggiormente estesi rispetto alle formazioni precedenti sono i boschi di fragno (*Quercus troiana*). Tipicamente cinti da muri a secco in una matrice agricola meno intensiva, essi sono costituiti da cedui e boschi aperti in cui si pratica il pascolo bovino che ne condiziona la composizione floristica.

Nella parte intermedia del bacino sono presenti macchie, garighe e pseudosteppe che possono rappresentare sia stati di degrado dei tipi boscati sia stadi evolutivi secondari derivanti dall'abbandono di colture tradizionali come gli oliveti ed i mandorleti. Anche in questo caso si tratta di elementi paesistici a forte valenza ecologica, in quanto, come tutte le formazioni frammentate fino al limite dell'isolamento, rappresentano *rifugia* per la fauna selvatica. Inoltre, le



garighe e le pseudosteppe di origine secondaria costituiscono parti importanti dell'habitat di molte specie di uccelli e di micromammiferi ed ospitano specie floristiche non banali, come l'orchidacea *Serapias orientalis*, classificata come vulnerabile nella Lista Rossa regionale.

Per quanto riguarda i coltivi, essi sono diffusi prevalentemente nel territorio tra Rutigliano, Noicattaro e Triggiano ed in particolare sul fondo della lama, dove sono presenti soprattutto oliveti e vigneti in coltura specializzata. Per quest'ultima sono posti apprestamenti protettivi per la forzatura e dotati di impianto irriguo; non di rado sono presenti consociazioni di vecchi oliveti e mandorleti. La vegetazione spontanea, per queste realtà, è limitata a brevi periodi, in genere a quello intercorrente tra le lavorazioni del terreno, impedendone quasi sempre la fioritura, facendo sì che essa sia relegata soprattutto ai tratturi e muri di confine.

Da un punto di vista faunistico, per le classi dei rettili, anfibi e mammiferi sono presenti specie legate all'ambiente rurale, con assenza di specie più esigenti in fatto di habitat. Tra gli uccelli si segnala la presenza di numerosi migratori (comprese i nidificanti e gli svernanti) che confermano il ruolo fondamentale di quest'ambito territoriale soprattutto come area trofica e di riposo per quelle specie di uccelli migratori che dalle aree di svernamento di Sud-Est, risalgono la costa adriatica per portarsi nell'Europa nord-orientale per la nidificazione.

#### Aspetti insediativi e infrastrutturali

A livello spaziale, il ruolo del capoluogo è definito, oltre che dalla sua dimensione urbana, anche dalla sua giacitura quale snodo territoriale di rilievo, demarcando il passaggio tra sistemi insediativi diversi. Bari, infatti, è solo apparentemente omologa alle altre città lungo la costa adriatica meridionale; il suo ruolo di snodo territoriale, consolidatosi nel corso del '900, è di cerniera tra la direttrice adriatica, nel punto in cui essa intercetta quella ascendente dall'arco ionico. Ciò pare enfatizzato dall'andamento dell'asse autostradale, che a Bari abbandona la costa per raggiungere l'arco ionico e Taranto, percorrendo la direttrice nord-sud; tale direttrice sembra essere lo specchio fisico delle politiche di sviluppo e accessibilità, che nei decenni scorsi hanno privilegiato il collegamento con il grande polo industriale, guardano invece alla Puglia meridionale e al Salento come un territorio marginale.

A nord il reticolo territoriale del nord barese, che nel tempo ha assunto la forma di un anello allungato, appoggiato sulle due strade di grande comunicazione (la SS 16 e la ex SS 98) parallele alla costa e attraversato longitudinalmente dal fascio autostradale e trasversalmente dalla rete della viabilità provinciale, si caratterizza per essere incuneato, attraverso Bitonto e Modugno, nel cuore dell'area urbana barese e della sua zona industriale. Tale sistema si caratterizza per l'addensamento dell'insediamento sulla costa: le due arterie di collegamento territoriale parallele alla costa sono divenute matrici di insediamenti a carattere produttivo, commerciale, per il tempo libero, residenziale in special modo sulla fascia costiera, producendo un effetto di 'stiramento' dei centri urbani, alcuni dei quali tendenti alla saldatura (vedi elaborato *SC.AV.3 Carta del sistema insediativo e infrastrutturale di area vasta*).



In direzione sud e sud-est di Bari è presente una diversa armatura urbana, costruita da un reticolo regolare di centri di piccole e medie dimensioni, che formano delle 'quadre' orientate secondo le direttrici n-s e e-o, dal passo crescente all'allontanarsi dal capoluogo. Si tratta di poligoni formati dalle strade radiali di collegamento territoriale tra questi centri e il capoluogo e dagli assi trasversali che, insieme ai primi costituiscono una trama di isoaccessibilità locale scarsamente gerarchizzata, la cui efficienza è stata rafforzata dalla realizzazione nel corso degli ultimi decenni delle circonvallazioni ai centri abitati. I comuni appartenenti a questo reticolo, di prima e seconda cintura intorno a Bari, sono investiti dalle dinamiche insediative legate al decentramento residenziale, già a partire dagli anni '70, e da alcuni nodi specializzati. Ciò soprattutto lungo la attuale SS 100, che negli ultimi decenni ha catalizzato una specifica forma di sviluppo insediativo, offrendo sostegno a una ricca varietà di insediamenti costruiti per quantità discrete e riconoscibili: produttivi, commerciali, per lo svago, per la residenza, quest'ultima nella duplice fattispecie della espansione urbana dei comuni e dei recinti di residenza a bassa densità, come ad esempio nel caso di Casamassima.

Diverso è il caso della direttrice murgiana verso Altamura e Matera. Qui, nelle aree più vicine al capoluogo e a partire dalla grande area ASI incuneata nei territori di Bari e Modugno, gli insediamenti produttivi e commerciali tendono a costruire strade mercato, caratterizzate da spessore e continuità propri degli insediamenti lineari; anche in questo caso i comuni disposti lungo questa direttrice hanno costituito, in fasi successive, serbatoi residenziali del capoluogo, prima a Modugno, ora in fase di decremento, e successivamente a Palo. Il tracciato della SS 96, ancor prima di raggiungere il gradone murgiano, perde il ruolo di matrice di insediamento e acquista un ruolo di pura connessione territoriale, per poi tornare a supportare le dinamiche insediative in prossimità di Altamura.

Pertanto le due direttrici della SS 100 e della SS 96 nell'area barese denunciano comportamenti insediativi profondamente diversi, che evidenziano una strutturale asimmetria del sistema urbano dell'area barese. Grazie anche agli strumenti di pianificazione urbanistica locale che ne hanno rafforzato le differenze, la stessa forma della città di Bari riproduce in ambito locale le articolazioni spaziali del territorio in cui essa è inserita: ad ovest il sistema dei luoghi della produzione e le grandi infrastrutture e impianti per la mobilità; ad est e sud est, il sistema dei luoghi della residenza, anch'essi disposti in 'quadre' urbane, evidenziando una progressiva mistione con i luoghi della produzione agricola e della campagna; i cosiddetti 'cunei verdi', discontinuità nel continuum della città, altro non sono se non le ultime appendici, ormai urbane, dei grandi territori aperti della provincia.

Molti indicatori portano ad affermare come l'area barese, nella sua mutevolezza di perimetrazioni, sia l'unica rappresentabile chiaramente con un centro e una periferia, fatta eccezione per centri dotati di una identità consolidata nella storia, come ad esempio Bitonto; i comuni della prima e, a sud, della seconda corona sono quartieri periferici del capoluogo, vista la spiccata vocazione residenziale e la dipendenza mostrata nel campo dei servizi. Le trasformazioni più recenti alludono alla costruzione di uno 'spazio metropolitano'; a questa evoluzione di carattere spaziale corrisponde la recentemente riaffermazione di una capacità catalizzatrice del capoluogo, testimoniata dalla progressiva aggregazione attorno al capoluogo di un crescente numero di



comuni, anche al di là delle affermazioni di identità locale, come accaduto nel processo di formazione del Piano Strategico Metropoli Terra di Bari.

### 2.1.2 Il sistema territoriale locale

Il sistema delle conoscenze relativo al territorio comunale è stato costruito sulla base della Carta Tecnica Regionale in scala 1:5.000, quindi con un livello di dettaglio delle informazioni commisurato ad essa, e restituito nella famiglia di elaborati cartografici SC.TC. rappresentati in scala 1:20.000, per consentire una visione unitaria dell'intero territorio comunale e del suo immediato intorno. Gli elaborati sono articolati per famiglie di risorse, così come previsto dal DRAG – *Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto dei Piani Urbanistici Generali*: risorse naturalistico-ambientali, risorse del territorio rurale, risorse insediative, risorse infrastrutturali, risorse delle dotazioni territoriali. Il paesaggio costituirà, nell'approccio metodologico assunto dal DPP, una categoria sintetica di lettura-interpretazione del territorio, tesa a valutare le risorse sia naturali che antropiche individuate nel sistema delle conoscenze, dal punto di vista dei segni e dei significati che esse assumono.

#### *Risorse naturalistico - ambientali*

##### Aspetti idrogeomorfologici

Il territorio di Bari, per chi giunge provenendo da Sud lungo la SS 100, appare come un enorme anfiteatro su cui si sviluppa un tessuto edificato sempre più fitto ed indistinguibile man mano che ci si approssima alla linea del mare. La configurazione morfologica è, ovviamente, il risultato di antichi e recenti processi di modellamento che ne hanno ammorbidito le superfici, smussandone le asperità, ma conservandone la struttura originaria su cui si impostano i processi alluvionali che trovano una specifica collocazione nella trama dei reticoli idraulici superficiali. Questa particolare conformazione morfologica definita come "Conca di Bari" è, dunque, una caratteristica peculiare di tutta la fascia costiera delle Murge e non ha uguali in nessuna altra parte del territorio regionale (vedi elaborato SCTC 1.1. *Carta della idrogeomorfologia*). La morfologia attuale è ovviamente frutto di lunghi e complessi processi evolutivi che non trovano una immediata soluzione ricostruttiva nella sola osservazione dei luoghi.

L'ossatura fondamentale che determina la originaria conformazione "ombelicale" a ventaglio trae certamente origine da fenomeni tettonici placativi, compressivi e distensivi che, in vari tempi e modi, hanno svolto il principale ruolo di fattori geo-dinamici della piattaforma carbonatica murgiana. Sulla primigenia struttura carbonatica, così come si configurava fino al termine del Terziario, si svolgevano importanti ed intensi processi di dissoluzione carsica ovvero di demolizione accelerata con l'instaurarsi di reticoli idrografici superficiali e di sistemi carsici ipogei ed epigei di notevole sviluppo areale e lineare. I successivi fenomeni glacio-eustatici, con il sollevarsi progressivo del mare, determinarono la sommersione di vaste superfici secondo



piattaforme suborizzontali parallele alla costa raccordate da scarpate subverticali ascrivibili a fenomeni di rottura per faglia, e l'instaurarsi di una simultanea sedimentazione chimico-detritico-organogena responsabile della modifica dell'originario rilievo e della cancellazione delle precedenti tracce dei reticoli idraulici e di tutte le forme, tardo mioceniche, del rilievo.

Il ritiro del mare, alla fine della trasgressione pliocenica propone un territorio completamente modificato nella sua configurazione morfologica tardo terziaria con ampie zone pianeggianti ed uniformi in cui sono praticamente scomparse le principali incisioni e gli elementi di più forte contrasto morfologico. Tuttavia la scarsa consistenza dei terreni pliocenici di copertura, non sufficientemente diagenizzati, rende gli stessi facile preda dell'erosione accelerata e ne determina un rapido smantellamento con una consistente riduzione di spessore. E' in questo periodo che si "rigenerano" i reticoli fluviali e torrentizi che normalmente si sovrappongono sulle stesse linee di deflusso precedentemente ospitate sulla piattaforma calcarea ma che, in taluni casi, spostano parallelamente i loro alvei verso nuove direttrici quasi sempre molto più articolate e certamente meno pronunciate.

Seguono successivi molteplici fenomeni glacio eustatici che producono alterne trasgressioni e regressioni marine sempre collegate alle mutate condizioni climatiche che non esprimono la stessa forza propulsiva della trasgressione pliocenica ma che, viceversa, si esauriscono con sollevamenti contenuti del livello medio mare che raggiunge così porzioni continentali più prossime alla linea di costa ovvero a quote della piattaforma continentale non superiori ai +50 / +60 m s.l.m. I prodotti della sedimentazione dei cicli trasgressivi della serie quaternaria che normalmente sono visibili in affioramento non differiscono, significativamente, da quelli pliocenici, se confrontati sotto il profilo litologico, mentre più evidente risulta la variabilità riferita alla caratterizzazione geotecnica.

La presenza delle coltri sedimentarie più recenti conseguenti la deposizione marina quaternaria modifica ulteriormente la morfologia del paesaggio ammorbidendo le principali asperità ovvero cancellando anche le configurazioni carsiche o pseudo carsiche più blande, specie nelle parti costiere e nelle fasce più vicine al mare. Gli alvei torrentizi ovviamente si riorganizzano sulle nuove morfologie ricollegandosi, ove possibile, ai pregressi circuiti superficiali più significativi aventi origine nei bacini idrografici più interni dell'area murgiana ed in tal modo recuperano le originarie direttrici di deflusso sovraincidendo i depositi calcarenitici e le coltri di copertura. In altri casi appaiono nuove forme torrentizie con alvei appena accennati e con decorsi a sviluppo molto contenuto che non trovando particolari resistenze intaccano i suddetti sedimenti più recenti che vengono agevolmente superati dai deflussi idrici incanalati. Tutte le forme del rilievo concorrono, dunque, ad agevolare e/o a favorire il formarsi di deflussi orientati, che recapitano prevalentemente nella "Conca di Bari". Il territorio urbano diventa, così, il recapito finale della gran parte delle precipitazioni meteoriche libere o della precipitazione di sovrasaturazione, raccogliendo attraverso i reticoli idrografici confluenti circa il 70% dei deflussi di tutto il territorio della provincia. Questa particolare condizione morfologica può essere, dunque considerata, anche la causa di ricorrenti eventi alluvionali che hanno, nel tempo, causato gravi danni alla città di Bari ed alle sue infrastrutture. A salvaguardia della pubblica incolumità, facendo seguito all'ultimo significativo evento alluvionale del 1926, sono state progettate e realizzate imponenti opere di



presidio idraulico la cui efficacia è stata anche di recente testata (alluvione 2005) dall'evento più calamitoso dell'ultimo secolo.

Se, dunque, il quadro morfologico attuale è, come accennato, il risultato degli assetti stratigrafici e tettonici delle formazioni che costituiscono gli elementi più rappresentativi del territorio geologico non appare di scarsa rilevanza definire le litologie più significative e quelle che si rilevano immediatamente in affioramento. A partire dalla formazione più antica, litologicamente identificata con la serie calcarea e calcareo-dolomitica nota come formazione del "Calcarea di Bari", si susseguono, verso l'alto, formazioni via via più recenti che sostanzialmente si identificano con termini calcarenitici, arenaceo-sabbiosi, limosi e terroso-alluvionali. Sono note, infatti, in letteratura la formazione delle "Calcareniti delle Murge" e quella delle Calcareniti Calabriane. Meno rappresentate arealmente e per questo meno note le Formazioni Continentali sia di tipo eolico che alluvionale. Queste ultime litologie assumono un particolare rilievo paleoecologico atteso il significato climatico ed ambientale dei cordoni dunari fossili, presenti nella fascia costiera così come dei depositi di spiaggia posti a varie quote di stazionamento del mare quaternario oltre ai depositi alluvionali ciottolosi e di alterazione e dissoluzione carsica come le Terre rosse. Tutte le formazioni segnalate si distribuiscono nel territorio urbano secondo schemi non del tutto ancora noti e comunque in forma generalmente arcuata ovvero seguendo la configurazione semi-circolare della "Conca di Bari".

Un primo cospicuo affioramento roccioso è presente lungo il mare, in corrispondenza della Città Vecchia e del molo di San Cataldo. Penetrando verso l'interno, il basamento roccioso tende a sprofondare e viene sostituito dalla formazione calcarenitica. Il basamento carbonatico ritorna ad emergere intorno alla quota prossima ai +30 s.l.m.m. con una dorsale appena accennata, di forma arcuata, che delimita una ulteriore zona più interna connotata da coperture calcarenitiche sovrapposte al sub-strato calcareo. Si tratta, verosimilmente, di strutture ondulate che ospitano, nelle zone più depresse ("bassi strutturali"), i resti del mare pliocenico e pleistocenico mentre, nelle zone in rilievo ("alti strutturali"), le azioni erosive e dissolutive hanno prodotto lo smantellamento totale delle coperture ed il riapparire della formazione calcarea.

Significative, come si accennava, le presenze, lungo il mare di San Girolamo e di Japigia, di sistemi dunari costieri di cui si è persa traccia e memoria storica. Tali sedimenti costituivano, nel passato, veri e propri sistemi collinari con altezze superiori ai 20 metri con depositi sabbiosi cementati e laminati, di natura eolica, di notevole imponenza e dimensione volumetrica. Il cordone dunare di età calabriana o tirreniana è stato "devastato" a partire dal 1500 per il prelievo di materiale da costruzione utilizzato al tempo per la realizzazione della cinta muraria e di parte delle cortine del Castello, in quanto idoneo a fornire conci di buona qualità nelle dimensioni volute. Successivamente e fino all'inizio del secolo scorso sede di numerose cave di estrazione di conci e di inerti da impasto.

Non meno interessanti, sotto il profilo conoscitivo, i depositi continentali terrosi e ciottolosi che si rinvennero normalmente lungo gli alvei e, più subdolamente, immediatamente alla base delle coltri calcarenitiche. Trattasi di formazioni incoerenti o plastiche derivanti da fenomeni di alterazione, degradazione, dissoluzione, trasporto e deposito che provengono dallo smantellamento delle formazioni affioranti, ad opera degli agenti idrometeorici, nelle aree e nei bacini idrografici immediatamente a monte della "Conca di Bari".





Anche sedimenti plastici limosi ed argillosi, di spessore particolarmente significativo, si rinvencono prevalentemente nei settori sud-orientali del territorio lungo la direttrice Carbonara-Triggiano ma possono riscontrarsi nella fascia costiera del quartiere Japigia in prossimità del Sacrario Militare ovvero nella zona del Picone compresa tra l'estramurale Capruzzi ed il Policlinico. Tali formazioni palustri o fluvio lacustri che segnano l'inizio delle fasi trasgressive marine si associano, normalmente, alle coltri calcarenitiche e ne costituiscono le basi di appoggio.

Verosimilmente, anche i depositi continentali laddove si dispongono alla base delle formazioni calcarenitiche, nelle fasce di transizione al sistema collinare murgiano, rappresentano lembi alluvionali di trasporto esterno provenienti da bacini idrografici interni murgiani rielaborati e risedimentati alla base dell'antica linea di costa pliocenica che verosimilmente bordava l'impalcatura calcarea nel settore meridionale lungo l'isoipsa di quota 100 m. Una particolare rilevanza, per il territorio urbano, assume anche la distribuzione e la configurazione del reticolo idrografico superficiale con le sue principali direttrici di deflusso, tutte prevalentemente orientate verso l'ansa portuale compresa tra il molo di San Cataldo e la Città Vecchia.

L'insieme di tutti i reticoli idraulici convergenti sul centro città risponde ad una precisa esigenza morfostutturale del territorio. Gli alvei, infatti, si dispongono prevalentemente lungo fasce di più intensa tettonizzazione e seguono, dunque, direttrici preordinate presenti nel substrato calcareo già a partire dal postcretaceo per fenomeni compressivi prima e distensivi poi, i cui effetti vengono a trasferirsi anche alle coltri di copertura plio-pleistoceniche.

I principali elementi idrologici risultano costituiti da "Lame" profondamente incise che delimitano ad Est e ad Ovest il territorio di Bari con connotati morfo - idraulici sempre più significativi (pendenze accentuate, incisioni profonde, alvei incassati ecc ) man mano che ci si sposta nei quadranti meridionali e nelle aree interne della pre-Murgia. Tra gli alvei che possono ritenersi di maggiore importanza idraulica, con un'attività senile ancora in atto, si ricordano la Lama Balice, la Lama Lamasinata, la Lama Picone, la Lama Fitta o Valenzano, la Lama San. Giorgio e la Lama Giotta. Tali alvei torrentizi possono, ricorrentemente, attivarsi in occasione di forti precipitazioni. Non mancano, tuttavia, incisioni secondarie originatesi in seguito alle emersioni quaternarie, che hanno origine a pochi chilometri dalla costa e quindi caratterizzati da corsi assai brevi con alvei appena accennati e poco incisi che interessano, prevalentemente o esclusivamente le formazioni calcarenitiche.

Il reticolo idraulico principale rappresenta, dunque, un fondamentale elemento di connessione territoriale con l'entroterra e, da sempre, svolge una funzione di corridoio ecologico con il trasferimento di bio-masse tra le aree murgiane collinari e le aree della piana costiera. Anche le Lame più piccole ovvero quelle definite come "impluvi naturali attenuati" svolgono un ruolo ambientale altrettanto utile e significativo quanto meno in termini di drenaggio superficiale e di inlveamento delle acque di ruscellamento diffuso.

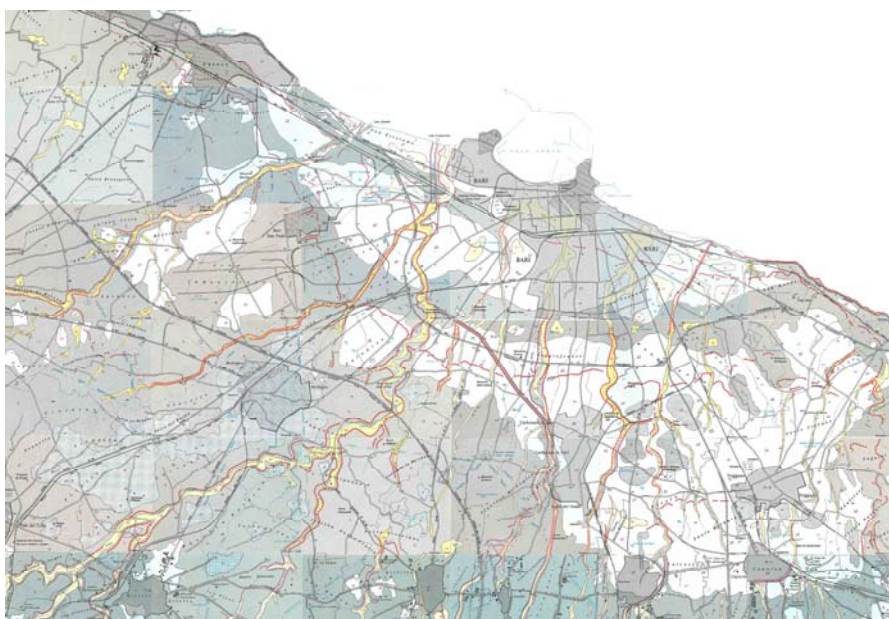
Tutta la rete idrografica assume altresì una rilevante connotazione ecologica in quanto permette la rinaturalizzazione del territorio ed il mantenimento degli equilibri ecosistemici. Nell'ambito delle lame sono, infatti, ancora presenti specie vegetali ed animali ormai relitte la cui varietà specifica e la



molteplicità delle forme in gran parte scomparse sui territori esposti, incolti o urbanizzati, rappresenta una notevole risorsa ambientale. Le lame assumono nel contesto territoriale il ruolo di nicchie ecologiche con corridoi sistemici tra le specie floristiche e faunistiche che possono così penetrare verso le zone interne collinari o viceversa colonizzare le aree di valle mantenendo gli equilibri interspecifici, favorendo il ricambio delle biomasse e delle attività riproduttive. Le vallecicole che configurano il corso delle lame sono dunque importanti elementi del paesaggio, opere naturali di presidio dalle piene idrauliche e quindi fattori di protezione degli abitati e delle infrastrutture urbane, luoghi privilegiati di mantenimento delle specie e di sviluppo della biodiversità, condizioni tutte che concorrono alla sostenibilità ambientale del territorio, alla tutela delle sue risorse naturali, ancorché potenziali, al rispetto delle tradizioni colturali e culturali ed allo sviluppo armonico ed equilibrato di una città in rapida crescita ed espansione secondo percorsi rispettosi dell'ambiente originario.

Strettamente correlata alla condizione idraulica di superficie risulta essere anche la situazione idrogeologica del sottosuolo. Il sistema acquifero profondo trova, infatti, una sua naturale interconnessione con le dinamiche di superficie. L'evolversi del sistema carsico sotterraneo, in relazione alle pulsazioni glacio-eustatiche, determina, infatti, ricorrenti trasferimenti spaziali e verticali delle masse idriche contenute nel sottosuolo costituenti l'acquifero carsico murciano. La falda sotterranea, nel territorio di Bari, viene normalmente intercettata alla profondità del livello mare e la sua mobilità, sia pure esigua, è attestata da numerosi studi di letteratura nonché dai noti e visibili fenomeni di risorgenza costiera.

L'acquifero carsico, pur abbastanza noto, non risulta perfettamente definito nelle sue caratterizzazioni idro-dinamiche ed idro-chimiche né sono perfettamente note le potenziali riserve acquifere e le possibili dotazioni rinnovabili. E' certamente possibile che l'acquifero venga prevalentemente alimentato da bacini idrogeologici non strettamente correlati al territorio considerato ma è altrettanto certo che i dinamismi della falda sotterranea sono strettamente correlati alle attività antropiche di superficie.



Carta della permeabilità – fonte CASMEZ



Anche lo stato qualitativo risente, ovviamente, di quanto accade sulle superfici esterne in relazione alle caratteristiche di vulnerabilità del sistema connesse alle condizioni di permeabilità degli affioramenti rocciosi o arenaci in superficie e nel franco anidro. La carta delle permeabilità, riferita alle litologie permanenti, è, in tal senso, molto eloquente e può ritenersi, in estrema sintesi, il fattore principale per una valutazione immediata della vulnerabilità dell'acquifero.

#### Aspetti vegetazionali e faunistici

Gli aspetti vegetazionali più importanti del territorio si localizzano, come sopra accennato, nei tratti meglio conservati delle lame che solcano il territorio e in tal senso Lama Balice e il Torrente Baronale appaiono i solchi più interessanti (vedi elaborato SC.TC.1.2. *Carta delle risorse della naturalità*).



Figura 1 - Panoramica di Lama Balice in territorio barese



Figura 2 - Gariga ad elicriso

La Lama Balice (Figura 1) presenta un alveo molto vasto e delle sponde piuttosto ripide spesso caratterizzate da rocciosità affiorante. Un tale contesto offre la possibilità di sopravvivenza a lembi di vegetazione sclerofilla in cui è possibile osservare la fillirea (*Phillyrea latifolia*), il lentisco (*Pistacia lentiscus*), il carrubo (*Ceratonia siliqua*). Le aree rocciose pianeggianti sulla sommità delle sponde sono occupate da una gariga bassa a prevalenza di elicriso (*Helichrysum italicum*), con esemplari sparsi di pino d'Aleppo (Figura 2).



Figura 3 - Il fico d'India è piuttosto diffuso lungo le sponde di Lama Balice



Figura 4 - Nucleo di quercia di Palestina osservato lungo il Baronale nei pressi di Loseto



Piuttosto diffuso è il fico d'India (*Opuntia ficus-indica*) (Figura 3) specie da tempo spontaneizzata nel sud Italia, che negli ambienti spiccatamente xerici trova condizioni ecologiche ideali. Nell'alveo inciso si osservano nuclei di elofite, in particolare cannuccia di palude (*Phragmites australis*), di sambuco (*Sambucus nigra*) e di altre erbe nitrofile quali lo scardaccione selvatico (*Dipsacus fullonum*).

Anche se meno appariscente rispetto al corso erosivo appena descritto, notevoli singolarità in senso naturalistico s'incontrano lungo il Baronale, il cui valore ecologico ed ecosistemico non appare molto distante da quella della più nota e tutelata Lama Balice. Ciò è in parte comprensibile se si considera la particolare conformazione del profilo territoriale comunale, la cui maggiore penetrazione verso l'interno si osserva proprio seguendo il corso del torrente Baronale, sino a entrare in contatto col territorio di Adelfia e i suoi sterminati vigneti da uva da tavola. Il Baronale viene arginato all'altezza dell'abitato di Ceglie del Campo; percorrendo da questo punto il solco erosivo in esame verso l'interno, s'incontrano subito episodi naturalistici di tutta rilevanza. Infatti già in prossimità dell'abitato di Ceglie del Campo si osservano nuclei di vegetazione forestale sclerofilla con alaterno (*Rhamnus alaternus*) e soprattutto quercia di Palestina (*Quercus calliprinos*) (Vita et al., 2001), specie a gravitazione mediterraneo-orientale, di grande valore fitogeografico e che una volta di più segna il carattere balcanico-orientale della terra pugliese (Figura 4).

Tra le altre specie d'interesse che s'incontrano lungo il Baronale si ricordano il magaleppo (*Prunus mahaleb*), il carrubo (*Ceratonia siliqua*), la stracciabraghe (*Smilax aspera*), la ginestrella comune (*Osyris alba*), l'asparago pungente (*Asparagus acutifolius*), il the siciliano (*Prasium majus*). Piuttosto diffuso nel tratto barese del Baronale appare l'alaterno (*Rhamnus alaternus*), mentre più sporadici e localizzati il lentisco (*Pistacia lentiscus*) e soprattutto il biancospino (*Crataegus monogyna*).

Piccoli lembi di habitat a dominanza erbacea riferibile ai *Thero-Brachypodietea* (habitat prioritario dell'Annex I della Direttiva 92/43/CEE) si trovano in alcune porzioni del torrente considerato non molto distante dall'abitato di Loseto. Tra tali formazioni erbacee si osservano alcune specie caratteristiche quali l'erba mazzolina (*Dactylis hispanica*), la carlina raggio d'oro (*Carlina corymbosa*), il barboncino mediterraneo (*Hyparrhenia hirta*).

Oltre alle specie sopra descritte, la vegetazione spontanea dell'area è essenzialmente rappresentata da vegetazione nitrofila-ruderale dal carattere sinantropico che si incontra soprattutto in prossimità di vaste aree incolte presenti ad esempio nelle vicinanze del nuovo stadio, del centro commerciale IKEA, della zona industriale e del nucleo di edilizia popolare sorto nei pressi di Loseto. Tra le specie più diffuse in queste aree incolte si ricordano il fiorrancio selvatico (*Calendula arvensis*), la ruchetta violacea (*Diploaxis eruroides*), l'inula ceppitoni (*Dyttrichia viscosa*), la cicoria (*Cychorium intybus*), il finocchio selvatico (*Foeniculun vulgaris ssp. piperitum*), la carota comune (*Daucus carota*), l'acetosella gialla (*Oxalis pes-caprae*), il cocomero asinino (*Ecballium elaterium*), il miglio azzurrino (*Oryzopsis miliacea*), l'avena (*Avena* sp.) solo per citare alcune fra le specie erbacee più diffuse.



Figura 5 - Finocchio marino e limonio sul litorale sud barese (località San Giorgio)



Figura 6 – Alimione sul litorale barese

Molto rimaneggiata ed alterata appare la fascia litoranea, dove anche in area extra-urbana non si osservano manifestazioni di naturalità a causa delle forte aggressione sulla costa di aree residenziali (spesso frutto dell'abusivismo) e delle infrastrutture. La sporadica presenza di limonio (*Limonium* sp.), finocchio marino (*Crithmum maritimum*) ed alimione (*Halimione portulacoides*) (Figure 5-6) svela tuttavia la potenzialità ecologica del distretto considerato.

Degna di nota è la presenza di un esemplare adulto della caducifoglia termofila quercia virgiliana (*Quercus virgiliana*), unico episodio per l'intero territorio comunale (Figura 7) che riveste un interesse ecologico in quanto la stazione è ubicata molto vicina alla linea di costa, in località cala San Giorgio.



Figura 7 – L'esemplare di quercia virgiliana di cala San Giorgio



I valori faunistici dell'area sono condizionati dalla disponibilità di habitat e per questo è facile comprendere come gli aspetti più importanti dell'area si osservino nelle aree del territorio comunale in cui sono presenti ecosistemi semplificati (coltivi) con presenza di lembi di vegetazione spontanea residuale.

In queste aree è possibile incontrare mammiferi quali la volpe (*Vulpes vulpes*), mentre più sporadici e occasionali appaiono i mustelidi faina (*Martes foina*) e donnola (*Mustela nivalis*). Un discorso più approfondito merita invece la classe degli uccelli. Oltre le classiche specie tipiche degli ambienti urbani ed extra-urbani quali passeri, piccioni, storni, taccole, gazze logicamente ben rappresentate e i passeriformi che ben si adattano anche alle aree con verde urbano quali i sedentari verzellino (*Serinus serinus*), cardellino (*Carduelis carduelis*), cinciallegra (*Parus major*) e verdone (*Carduelis chloris*) e gli svernanti pettirosso (*Erithacus rubecola*), fringuello (*Fringilla coelebs*), merlo (*Turdus merula*), i lembi rurali e di naturalità del territorio offrono l'habitat per specie quali le sedentarie capinera (*Sylvia atricapilla*), occhiocotto (*Sylvia melanocephala*), le estivanti upupa (*Upupa epops*) e rigogolo (*Oriolus oriolus*), occasionalmente presente nei tratti delle lame che conservano pozze d'acqua anche in estate, le svernanti tordo bottaccio (*Turdus philomelos*), tordela (*Turdus viscivorus*) e cesena (*Turdus pilaris*) presente non in modo costante in prossimità del tratto più interno del Baronale.

Tra i rapaci invece, oltre a quelli notturni ben rappresentati nelle campagne, dove sono frequenti la civetta (*Athene noctua*) ed il gufo comune (*Asio otus*) e nei parchi della città dove è possibile avvistare l'alocco (*Strix aluco*) ed il barbagianni (*Tyto alba*), numerosi esemplari di gheppio (*Falco tinnunculus*) popolano la città soprattutto durante il periodo autunno-invernale. Un esemplare sedentario di falco pellegrino (*Falco peregrinus*), rapace diurno in netta ripresa dopo il forte declino osservato dagli anni '70 in poi, frequenta l'area della cattedrale, mentre alcuni individui svernanti sembrano frequentare le campagne dell'agro negli ultimi anni.



Figura 8 – Esemplare di gheppio avvistato nel quartiere Japigia (novembre 2008)

L'importanza dell'area per i rapaci diurni è ancora una volta legata alle lame. Lama Balice con il suo profondo ed ampio inciso rappresenta infatti una rotta migratoria preferenziale per numerose specie di rapaci ed in primavera non è difficile osservare ad esempio pecchiaioli (*Pernis apivorus*)



che seguono il corso erosivo in esame. L'importanza dei solchi erosivi (in particolare se profondi e ben conservati) in qualità di rotta migratoria, oltre che per i rapaci diurni, si estende alle specie acquatiche, ma anche agli scolopacidi quali la beccaccia (*Scolopax rusticola*) che è possibile incrociare in corrispondenza delle macchie sclerofille di Lama Balice agli inizi di novembre o a fine marzo-inizio aprile. Infine è importante osservare la presenza di una colonia svernante di circa una ventina di individui di cormorano (*Phalacrocorax carbo*), avvistabile presso l'ansa di Marisabella, che da qualche anno frequenta l'area portuale di Bari ed il suo litorale.

### **Risorse del territorio rurale**

La campagna è ancora presente nel territorio comunale. Tuttavia è necessario fare delle dovute precisazioni a tal proposito, in quanto anche se, soprattutto a causa della presenza delle lame e per altre cause legate ad esempio all'espansione edilizia, lembi rurali si localizzano anche a stretto ridosso dell'attuale centro urbano, si specifica come in genere trattasi di aspetti fortemente caratterizzati dal degrado (tagli abusivi, discariche abusive) e spesso incolti. Tuttavia porzioni di campagna ben conservata sono ancora presenti nel territorio comunale, in particolare nell'area compresa tra l'abitato del quartiere San Paolo, l'aeroporto e la zona industriale e in prossimità del nucleo di Loseto. La campagna di queste aree è quella tipica delle aree della Murgia Bassa barese, dove l'olivicoltura regna incontrastata con le varietà autoctone coratina ed ogliarola (in gergo locale) e si osserva una buona presenza del mandorlo (*Prunus dulcis*), in passato ancora maggiormente diffuso. A tali colture si sommano quelle dei vigneti, con più recenti inserzioni di serre e "tendoni" per l'agricoltura intensiva.



Figura 9 – Aspetto degli orti urbani di Bari



La costa e l'immediato entroterra, più pianeggianti e tradizionalmente più fertili, sono stati utilizzati invece in prevalenza per colture ortofrutticole irrigue. Inoltre propri di queste aree sono i paesaggi degli orti costieri, resi purtroppo residuali da un intenso processo di urbanizzazione; da segnalare la presenza nella porzione sud del centro abitato nell'area compresa tra il lungomare e i palazzoni che caratterizzano il quartiere Japigia.

I muretti a secco e i manufatti rurali tipici sempre in muratura a secco conferiscono notevole fascino alle campagne dell'area. A tal proposito è opportuno segnalare la presenza nel territorio comunale di episodi di terrazzamenti ancora piuttosto ben conservati in prossimità di una piccola porzione della sponda in destra idrografica di Lama Balice (Figura 10) e di un piccolo tratto in destra idrografica della sponda del Torrente Baronale (Figura 11).

Tra i frutti minori si ricordano il fico (*Ficus carica*), che tende a spontaneizzarsi in prossimità di rocciosità affiorante, il noce (*Juglans regia*), il melograno (*Punica granatum*), il pero (*Pyrus communis*) e agrumi davvero molto sporadici. La biodiversità colturale era maggiormente presente in passato e le ultime testimonianze oramai rarissime nell'intero territorio comunale sono rappresentate dal nespolo giapponese (*Eryobotra japonica*), dal sorbo domestico (*Sorbus domestica*) e dall'azzeruolo (*Crataegus azarolus*), che impreziosivano in modo molto più consistente le campagne baresi, in un passato piuttosto recente.



Figura 10 – Muretti a secco lunga Lama Balice in agro di Bari



Figura 11 – Muretti a secco lunga il Torrente Baronale in agro di Bari

### Risorse insediative

#### Evoluzione del sistema insediativo

La ricostruzione della evoluzione dell'insediamento mette in evidenza la stratificazione della città di Bari con particolare riferimento agli ultimi due secoli, anni in cui la crescita ha cambiato radicalmente la città, soprattutto in considerazione del sempre più importante ruolo con il territorio. Con la legge dell'8 Agosto 1806 n.132 Bari fu riconosciuta capitale della terra omonima, primato fino allora esercitato da Trani. Nel 1813 viene approvato il piano definitivo del Borgo e viene posta la prima pietra da Gioacchino Murat.





La nascita del Borgo Murattiano definisce una nuova stagione arricchita dall'arrivo della ferrovia e dal nuovo porto a nord ovest. La dimensione del Comune di Bari è cresciuta durante il ventennio fascista con la soppressione di tre Comuni e l'acquisizione di alcune porzioni dei territori comunali di Bitonto, Modugno, Noicattaro e Triggiano: i Comuni di Ceglie del Campo e di Carbonara di Bari furono soppressi con Regio Decreto n. 364 emanato in data 16 febbraio 1928 da Re Vittorio Emanuele III; il comune di Loseto fu soppresso con Regio Decreto Legge n. 253 emanato in data 8 febbraio 1937. I tre comuni diventarono così frazioni di Bari. La Frazione di Modugno, denominata Palese, fu aggregata insieme alla zona di Macchie al comune di Bari, con Regio Decreto del 6 settembre 1928. Lo stesso Decreto, per mano dell'allora Ministro dei Lavori Pubblici Araldo di Crollalanza, stabilì anche l'unione a Bari della Frazione di Santo Spirito di Bitonto. Infine il Decreto Legislativo dell'11 Gennaio 1934 associò al Comune di Bari i territori di Triggiano e Noicattaro, corrispondenti alla zona di Torre Pelosa, ridenominata tre anni più tardi Torre a Mare.

Le trasformazioni storiche più intense ed estese si registrano dunque a cavallo tra '800 e '900, come evidenziato nell'elaborato *SC.TC.3.1 Carta dell'evoluzione del sistema insediativo*, come è evidente dal confronto tra la cartografia IGM del 1874, la più antica cartografia scientifica e dettagliata del territorio, e quella del 1949, precedente alla grande espansione degli anni successivi (*SC.TC.3.1- Carta dell'evoluzione del sistema insediativo*). Soprattutto gli anni '30 vedono profonde trasformazioni dell'assetto territoriale e urbano, che costruiscono le basi delle trasformazioni dell'intero novecento. La linea di costa viene rimodellata in corrispondenza dei centri abitati per la creazione o ampliamento dei porti di Bari, Santo Spirito e Torre a Mare, per la creazione del lungomare monumentale Araldo di Crollalanza a sud-est e per la trasformazione di parte della spiaggia e dei cantieri navali nell'attuale area della Fiera del Levante. Il confine comunale cambia tra il 1928 e il 1937 a seguito delle aggregazioni territoriali, rafforzando la diretta connessione tra Bari e Carbonara-Ceglie, sul cui tracciato ville e giardini storici tendono a costruire un continuum spaziale. Loseto, troppo lontana e piccola, ha continuato ad assumere un ruolo marginale nel rapporto con Bari. Torre a Mare diviene polo a seguito della aggregazione al Comune di Bari nel 1934, mentre Palese e Santo Spirito, frazioni di affaccio a mare di altri Comuni, perdono definitivamente importanza. Sono gli anni in cui prende corpo e struttura il sistema del ferro: oltre alle Ferrovie dello Stato, già presenti dal 1865, le attuali ferrovie del Sud-Est nascono all'inizio del 900, collegando Bari con i Comuni limitrofi, mentre la linea Bari-Matera (76 km) entra in esercizio il 9 Agosto 1915, per iniziativa della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, come ferrovia a scartamento ridotto, la cui stazione è sopraelevata e di notevole valore monumentale. La linea ferroviaria Santo Spirito - Bitonto viene dismessa nel corso degli anni, lasciando vuoti urbani che influenzeranno il sistema delle strade nei due centri; dismissioni ferroviarie sono presenti anche nella zona di via Napoli con l'emblematico e importante rudere della antica stazione della Ferrotramviaria Bari-Nord. L'edificato a maglia regolare del murattiano si ingrandisce con gli ampliamenti della zona umbertina a est, dell'Estramurale Capruzzi a sud e dell'ansa di Marisabella a ovest. La trasformazione dell'ansa di Marisabella e la creazione del canale scolmatore parallelo al Picone (1915) trasformarono definitivamente il "Borgo" investito dalle alluvioni del 23 Febbraio e 3 Marzo 1905 e del 4 e 5 novembre 1926. Le frazioni di Ceglie e Carbonara iniziano a fondersi così come Palese e Santo Spirito, mentre Loseto rimane pressoché invariata dal punto di vista urbano.



## Assetto morfologico e funzionale

Nel Sistema delle conoscenze si è analizzato l'impianto complessivo della città e le sue declinazioni a partire da una lettura delle morfologie dei tessuti, articolata secondo il periodo storico di riferimento, le forme urbane generate (densità, altezze, grane, rapporti edificio strada, tipologie, articolazioni planimetriche) e le relative funzioni (cfr. elaborato *SC.TC.3.2 Carta dell'assetto morfologico e funzionale*).

Le morfologie d'impianto dei *tessuti della città storica* di Bari si dividono in due grandi aree urbane giustapposte comprese fra il Porto antico e il Porto nuovo. Nella punta estrema sul mare è situata la città antica di origine medioevale caratterizzata da una trama irregolare di vicoli e claustru strutturata dentro le mura intorno a alcuni edifici specialistici di grande dimensione, il Castello, la Cattedrale, la Basilica di S.Nicola, i complessi conventuali di S.Scolastica-S.Pietro, S.Francesco della Scarpa, S.Chiara, il Teatro Margherita.

I caratteri peculiari si manifestano in un disegno organico del tessuto appartenente ad una città mercantile che si chiude in se stessa dentro le mura, difendendosi dai nemici, così come dal vento. La ricchezza tipologica che distingue il tessuto storico deriva anche dalla multifunzionalità dell'abitato: al piano terreno botteghe e magazzini, ai piani superiori abitazione affacciate sui vicoli ovvero su rare corti interne. Le unità residenziali sono composte nella gran parte da case a schiera a più livelli serviti da una scala singola. Alcuni palazzi signorili, genere a corte (Palazzo Calò), si inseriscono nel tessuto dell'edilizia di base. La varietà dello habitat antico d'impianto medioevale si esprime in un alternarsi di pieni prevalenti sui vuoti, in un'organizzazione dello spazio pubblico mirata all'uso collettivo delle piazze principali (Ferrarese, Mercantile, Castello, S.Pietro, S.Nicola). Alcuni sventramenti dell'epoca moderna (piazza Chiurlia, ecc.) e il parziale abbattimento delle mura, così come la realizzazione del lungomare perimetrale, hanno alterato in parte il tessuto originario, fortemente condizionato anche dai successivi spostamenti dei luoghi dei porti nella storia (a lato del Castello fino al Porto Vecchio e poi al Porto Nuovo e ancora verso il Faro di S.Cataldo). Il centro antico affaccia sul mare verso Est dalla muraglia e verso Nord è affacciato sulla rada del Porto Nuovo da cui è separato dalla barriera doganale e dal Lungomare di moderna realizzazione, utilizzato prevalentemente come circonvallazione urbana rapida.

Il centro antico di Bari Vecchia è ancora molto popolato, anche da abitanti insediati da generazioni. Vi hanno sede istituzioni religiose, civili e culturali. Il recupero della parte del centro antico a ridosso del borgo moderno secondo gli interventi di rivitalizzazione del Piano Urban, alla fine degli anni '90, ha ri-aperto il centro ai cittadini di Bari e ne ha accentuato la funzione commerciale e di luogo del tempo libero. Alcune fasce elitarie di nuovi abitanti ne hanno recuperato le parti esterne dotate del miglior affaccio sul mare e vi risiedono. Recentemente il centro è stato chiuso al traffico anche dei residenti che parcheggiano le auto in posti loro dedicati all'esterno della cinta muraria.

Di fronte al centro antico si innesta, fuori le mura, la scacchiera moderna del Borgo fondato da Murat ai primi dello '800 strutturata in vie ortogonali che creano una trama regolare di isolati destinati a residenze e commercio ovvero edifici strumentali per la produzione e per l'istruzione e



lo spettacolo ovvero vuoti urbani, piazze e giardini. La trama regolare dell'addizione ottocentesca fino alla stazione ferroviaria costituisce l'identità insediativa e morfologica più caratteristica della città come variazione moderna ed alternativa dello habitat storico di Bari vecchia. Fino agli anni '20 del secolo scorso, Bari si identifica in questi confini, dal mare alla ferrovia, e si espande fuori da questo perimetro solo con l'estensione sul mare ad Est della palazzata monumentale ovvero con l'espansione delle prime industrie ad Ovest nell'ansa di Marisabella. Il nuovo habitat moderno degli isolati del Murattiano, aperti su grandi corti interne coltivate a giardino, ha un aspetto civile, salubre ed efficiente, fintantoché vengono conservate le proporzioni originarie conformi al piano concepito da Murat. L'altezza prevista di massimo tre/quattro livelli delle costruzioni rispetto alla strada di uguale larghezza ne garantisce una dimensione umana ed equilibrata. Le alterazioni volumetriche subite dalla demolizione e ricostruzione dei volumi originari in nuovi volumi incongrui come dimensione, proporzioni e funzioni, privi di adeguati parcheggi ed attrezzature urbane, oltre ad un crescente processo di terziarizzazione (uffici e sedi universitarie) ne hanno variato caratteristiche morfologiche ed identità sociale. Il trasferimento in periferia di molte attività mercantili, nonché di produzione, hanno fatto diventare il Murattiano un grande centro commerciale all'aperto diffuso, concentrato intorno a via Sparano. Gli edifici specialistici sono i Teatri Piccinni e Petruzzelli, la sede dello Ateneo, la Manifattura Tabacchi, la Stazione Centrale. Cinque isolati del piano Murat non sono stati costruiti e sono le piazze Umberto I, Garibaldi, ecc.

L'ulteriore storica espansione ad Ovest della griglia murattiana ha generato il quartiere Libertà, luogo attualmente prescelto dai recenti immigrati come residenza e piccolo commercio. Il degrado edilizio e sociale caratterizza attualmente questa parte di città, diversa come abitanti ed attività dalla ricca vetrina urbana adiacente del Murattiano. Alti livelli di criminalità caratterizzano il quartiere Libertà, sancendone la diversità nel corpo urbano centrale, nonostante la presenza del Palazzo di Giustizia.

Oltre la ferrovia, la *città centrale o di mezzo* si è espansa essenzialmente nel II dopoguerra secondo morfologie d'impianto caratterizzate dall'assenza di un disegno urbano unitario, basandosi su tracciati stradali posizionati sulla direzione Nord -Sud attraversati da arterie mediane, quasi ortogonali. La matrice spaziale della morfologia contemporanea è in parte basata sull'allineamento alle strade, in parte alla forma dei lotti catastali ed in gran parte autoreferenziale, d'invenzione autoriale. Il risultato è la dissoluzione della forma urbana compatta che caratterizzava la forma storicizzata del centro urbano. La parte di mezzo della città di Bari è tesa a riempire la distanza che separa il centro storico e moderno, oltre la ferrovia, dalle frazioni storiche di Carbonara e Ceglie. I Piani regolatori che si sono succeduti da Calzabini a Quaroni hanno tracciato le strade principali radiali e mediane concentriche, indicando tramite uno zoning bidimensionale la densità e le cubature, lasciando alle realizzazioni esecutive singole o per piani di dettaglio la caratterizzazione morfologica. Questa fascia media è distinta per espansioni temporalmente successive e tipologicamente differenziate. Il condominio plurifamiliare si alterna alle case in linea a schiera o alle ville isolate. Negli ultimi 25 anni il Piano ha indicato delle centralità (Executive, Rosalba) che hanno portato alla realizzazione di significativi nuclei direzionali in alternativa alle residenze.

La dissoluzione della forma urbana consolidata raggiunge la massima espressione di un'autonomia formale autoreferenziale ed autoriale nella vicenda della nuova fondazione delle



zone ERP o PEEP. Corpi separati dal resto della città, quartieri satellite periferici dotati di scarsi collegamenti con il centro e di una carente dote di attrezzature, queste zone residenziali-dormitorio rappresentano da anni il principale obiettivo delle azioni di recupero e riqualificazione urbana operate dalla AC e dal locale IACP.

Se densità, continuità, rapporto diretto dell'edificio con la strada descrivono i caratteri prevalenti della città consolidata, la storia recente restituisce un quadro complesso e articolato nelle forme e nelle geografie dei tessuti. Quelli specializzati delle piattaforme produttive e quelli residenziali pianificati si sganciano fisicamente dal sistema insediativo storico e consolidato, ad eccezione della propaggine orientale del murattiano, che tuttavia abbandona l'impianto regolare a maglia ortogonale.

Negli ultimi vent'anni la frammentarietà ha costituito la cifra dello sviluppo di questa città, priva di un disegno urbanistico unitario. La crescita frammentaria di Bari ha seguito due scale parallele: da un lato una frammentarietà fatta di piccoli oggetti ha portato al radicamento attorno alla città consolidata di tessuti minuti di case unifamiliari con giardino, lungo le radiali storiche e per quasi tutta l'estensione della fascia costiera, dove hanno generato diffusi fenomeni di intasamento; dall'altro lato una frammentarietà fatta di grandi oggetti ha portato alla costruzione delle grandi periferie e di alcune delle più importanti attrezzature di rango regionale (es. stadio S.Nicola, ospedale S.Paolo).

Gli spazi aperti urbani, le attrezzature e le centralità

Le attrezzature di interesse collettivo, il sistema del verde urbano, gli spazi urbani rilevanti ad alto valore storico e simbolico costituiscono gli elementi portanti dell'armatura urbana. La lettura è stata condotta a due focali, al fine di individuare i luoghi delle "centralità urbane" riconosciute come tali, e provando a cogliere contemporaneamente le centralità "minori" alla scala del quartiere, individuate più spesso per gli usi e le funzioni, piuttosto che per le peculiarità morfologiche.

L'evoluzione storica della città restituisce differenti morfologie di spazi aperti, e relative differenti modalità compositive, che hanno assunto il ruolo di centralità per funzioni e significati simbolici.

Il valore di centralità del *nucleo antico* è indiscutibilmente rappresentato dal valore storico-simbolico dei grandi complessi monumentali e dall'insieme stesso, in cui si concentra un'incredibile varietà morfologica di spazi urbani dalla trama minuta che permettono usi ed esperienze molteplici e percezioni di città di qualità (muraglia, piazze), garantite dall'accesso limitato ai veicoli. L'antica mixité funzionale del nucleo antico nell'Ottocento è stata trasferita nel "nuovo borgo", depauperandolo delle grandi funzioni e dello storico ruolo di centralità. Permane il carattere di monumentalità dei grandi complessi e la varietà di spazi aperti flessibili agli usi spontanei.

Quello che oggi viene genericamente indicato come "centro" è la città di impianto ottocentesco racchiusa nella cinta ferroviaria, che all'eterogeneità spaziale del nucleo antico contrappone la maglia ortogonale isotopa, delimitata dai grandi viali (corso Cavour e corso Vittorio Emanuele)



lungo i quali si raccolgono le edifici e funzioni “pregiate”(Prefettura, Teatro Petruzzelli, Palazzo del Comune, Banca d’Italia, Camera di Commercio, Acquedotto Pugliese) e complessi edilizi di valore (cortine edilizie unitarie e di pregio). La rigida ortogonalità della maglia diventa “regola” per la costruzione delle nodalità piene e vuote interne al tessuto, con la creazione di isolati specialistici di modulo doppio (Piazza Umberto)

La città “oltre ferrovia” dell’ultimo secolo è pressoché priva di spazi aperti morfologicamente strutturati. Le radiali storiche, intatte nei tracciati e nelle sezioni, sono stati i “magneti” attorno ai quali i nuclei storici dei quartieri si sono costituiti, le funzioni e le attività commerciali si sono aggregate, e costituiscono tutt’oggi, con gradienti diversi, a seconda dei tessuti incrociati, “centralità lineari”.

Nei quartieri più antichi l’assenza di ampi spazi pubblici (piazze) e verdi (con l’unica eccezione di Piazza Giulio Cesare), la trama minuta e la polverizzazione di attività e funzioni che tendono ad addensarsi lungo le radiali storiche, rappresentano i caratteri peculiari di questa parte di città. Resta il fatto che i luoghi “centrali”, in cui la comunità si riconosce, sono tali, non tanto per configurazione spaziale, ma per la presenza di attrezzature, usi (mercati) e più spesso di attività commerciali. La capacità dei fronti commerciali di generare “centralità”, è intrinsecamente legata ai caratteri morfologici e tipologici dell’edilizia. Lì dove i condomini isolati e recintati sostituiscono gli isolati a cortina, lo spazio pubblico fatto di viali, piazze, giardini, assume il ruolo esclusivamente funzionale di “strada di collegamento”, parcheggio, verde di rispetto stradale (Poggiofranco nuova, Japigia). Le dimensioni si dilatano, le maglie si allargano, i rapporti di prossimità si ridimensionano a misura di automobile, le funzioni si concentrano in grandi nuclei-recinti monofunzionali (Japigia: Centro commerciale, Polivalente, Palazzetto dello sport) dove è assente la qualità dello spazio urbano. Nelle periferie le attrezzature di interesse collettivo sono concentrate nelle “zone F”, destinate ad attrezzature dal piano e non ancora complete, e sono prive di relazioni spaziali con il tessuto. Le “tessere” aumentano di dimensione e così come gli edifici residenziali, anche le pertinenze degli edifici pubblici si dilatano, e le funzioni si chiudono in recinti che negano ogni rapporto con lo spazio pubblico.

La *costa* riveste un ruolo importante in termini di centralità, effettiva e potenziale. Il rapporto fra costa e città è differenzialmente declinato a seconda della densità e delle forme dello spazio costruito. Si traduce nella configurazione di spazi importanti (Muraglia, Lungomare monumentale) a contatto con la città storica e consolidata, che assumono anche un elevato significato simbolico e rappresentativo, lì dove è ancora possibile un rapporto diretto col mare, negato invece in maniera netta dall’infrastruttura portuale. Le due spiagge (Pane e Pomodoro e San Francesco con la pineta) costituiscono importanti nodalità di passaggio dalla costa “costruita” a quella libera, che anche in assenza di caratteri di qualità, rappresenta un’importante riferimento per la comunità, in quanto luogo aperto disponibile ad una grande varietà di usi, temporanei e stagionali.

I *nuclei minori*, a differenza dei quartieri “urbani”, sono dotati di spazi identitari (piazza di Carbonara, lungomari e porticcioli di Torre a Mare e Santo Spirito) morfologicamente compiuti, attorno a cui si addensano le poche attività commerciali e che costituiscono importanti centralità per le comunità locali.



In sintesi, così come riportato nell'elaborato *SC.TC.3.3 Carta del sistema degli spazi, del verde e delle attrezzature di interesse collettivo*, le centralità sono classificate come segue:

- *Centralità urbane e metropolitane rilevanti per funzioni e attrattività di pubblico*, ovvero grandi attrezzature e impianti che generano flussi continui o per eventi (Poli ospedalieri, Università, Stadio, Fiera del Levante, grandi poli scolastici, stazione centrale...)
- *Centralità urbane esistenti di alto valore identitario e rappresentativo della città*, ovvero spazi complessi monumentali, simbolici, luoghi rappresentativi della storia urbana e della comunità (aree monumentali città vecchia, corsi Vittorio Emanuele e Cavour, lungomare monumentale, cimitero monumentale...)
- *Centralità urbane esistenti rilevanti per configurazione ambientale*, ovvero parchi urbani e lungomare non monumentali (2 giugno, S. Francesco, "Pane e pomodoro" ...)
- *Centralità locali rilevanti per mixità di spazi e funzioni*, ovvero strade commerciali dei quartieri
- *Centralità locali rilevanti per caratteri morfologici e identitari alla scala del quartiere*, ovvero: chiese di quartiere, spazi della memoria, nuclei più antichi dei quartieri; centralità locali rilevanti per polarità monofunzionali; poli scolastici, centri commerciali, ...

## Patrimonio Culturale

Le fonti principali che hanno fornito i dati relativi al patrimonio culturale presente nel territorio comunale, sono state gli elenchi e le cartografie ufficiali redatte dalle Soprintendenze, dal Comune di Bari, dalla Provincia di Bari, dalla Regione Puglia, dall'IGM; queste che sono state integrate da studi, ricerche, sopralluoghi (vedi elaborato *SC.TC.3.5 Carta del patrimonio culturale*).

E' stato così riconosciuto e articolato l'insieme degli edifici, degli spazi e delle morfologie che, al di là dei beni oggetto di specifiche discipline di tutela, costituiscono il patrimonio culturale della città di Bari. Si tratta sia di elementi singolari che di interi impianti morfologici. Questi in alcuni casi non possiedono in sé elementi valoriali, ma costituiscono, per riconoscibilità e caratteri complessivi, strutture identitarie e rappresentative della cultura del luogo.

Gli elementi costitutivi del patrimonio culturale, ai fini della loro classificazione in termini spaziali, sono stati articolati in grandi categorie. Le morfologie degli impianti urbani e dei tracciati regolatori, sono state a loro volta articolate in tessuti storicamente consolidati e stratificati dei centri storici; tessuti di origine ottocentesca con impianto a maglia regolare, edificati a cortina, tessuti ed edilizia popolare storica e moderna risalente agli anni '50 e '60. Gli elementi di configurazione degli spazi aperti urbani sono stati articolati nelle categorie delle vie e piazze di valore storico monumentale o ad alta configurazione morfologica, a cui sono spesso associate le cortine edilizie di pregio, i parchi e i giardini urbani e i viali alberati. Gli edifici e i complessi di edifici di notevole valenza architettonica urbana o ambientale, sono stati distinti per tipologia nell'elaborato citato. Edifici e complessi di notevole interesse architettonico, urbano e ambientale e presistenze archeologico monumentali sono state censite e mappate, evidenziando i nessi di relazione tra i singoli elementi.



Inoltre è stata operata una distinzione in beni architettonici e archeologici, vincolati, segnalati o presenti solo nella cartografia ufficiale. Parte dei vincoli e delle segnalazioni architettoniche e archeologiche hanno un'area di pertinenza, in particolare quelli extraurbani. Ad essi si aggiungono inoltre, due vincoli derivanti dalla Legge 1497 del 1939 e 53 ville storiche private derivanti dal Decreto del 9 Luglio 1990. Infine vi sono le preesistenze di carattere storico-archeologico come gli ipogei e le zone archeologiche, presenti soprattutto nella zona sud in corrispondenza delle lame e del centro abitato di Ceglie.

### Le attività produttive

Storicamente, l'area industriale di Bari si è insediata lungo la cornice a nord dell'area urbanizzata, riassetandosi nel tempo in relazione alle successive espansioni urbane. Intorno agli anni '60, i grandi stabilimenti insediati nella periferia barese (ed esempio Calabrese, Fiat, Marelli, Breda) costituiscono il consorzio ASI, la cui superficie attuale, di 1509 ha, si trova a cavallo tra il territorio comunale di Bari e quello di Modugno. Gli anni '70 sono interessati dai primi fallimenti delle grandi aziende e degli stabilimenti produttivi, la cui dislocazione ha lasciato enormi superfici dismesse nelle aree che occupavano la prima corona industriale barese. Nascono di conseguenza piccole aziende e medie imprese il cui concetto di produzione si avvicina a modelli e standard sempre più contemporanei legati ai servizi per la città, alla logistica, al commercio e al consumo, mentre il settore industriale si frammenta in aziende e imprese sempre più specializzate che si aggregano in "distretti produttivi" settoriali (auto, arredo, abbigliamento, ecc.).

Nonostante questa forte disgregazione, l'agglomerato ASI risulta ancora un forte collettore e magnete per la collocazione delle nuove attività produttive, soprattutto per la sua posizione fortemente strategica rispetto alle grandi infrastrutture. L'intera area industriale sembra essersi sviluppata come grande organismo produttivo indipendente, direttamente collegata alla rete nazionale ed internazionale dei trasporti (porto, interporto, Aeroporto e autostrada A14) e a vere e proprie borgate operaie satellite (il Villaggio dei Lavoratori, il complesso Gondar e il grande complesso residenziale del S. Paolo). Questo effetto calamita si è fortemente ripercosso sulle aree racchiuse nella stretta morsa "ASI - Centro città" tra loro collegate dall'asse territoriale storico Via Bruno Buozzi. L'eterogeneità di questa zona fortemente compromessa da grandi dismissioni industriali (Stanic), invadenti infrastrutture (asse N-S e relativo tondo di Carbonara, canali deviatori) ed isole specializzate (centrale Enel, industria Peroni, PIP di Santa Caterina, Stadio), è stato terreno fertile per la nascita di numerose attività artigianali ad assetto non pianificato, la cui produzione è strettamente collegata alla natura dei grandi "poli" produttivi più vicini con prevalenza di attività legate al settore auto (officine, elettrauto, demolizioni, ecc.).

Nell'ASI, la separazione dal corpo urbano consolidato e la specializzazione dell'area ne contraddistinguono il ruolo e la morfologia. Una successione di edifici strumentali a forma di parallelepipedi scatolari serviti da una rete infrastrutturale, priva di verde, ne costituisce l'elemento caratterizzante il contesto. La realizzazione dell'area ASI a partire dagli anni '60 in poi ha liberato le parti centrali della città storica delle aree industriali e produttive di primo impianto, creando una dote notevole di aree dismesse ovvero di manufatti di archeologia industriale da



recuperare a nuovi usi o da reinserire nella città contemporanea (Gasometro, Mercati, Magazzini frigoriferi, ecc.)

L'insediamento di attività commerciali e di vendita al dettaglio sembra invece diffondersi lungo gli assi di collegamento, avvicinandosi al concetto di grande strada mercato, per ora ancora costituita da frammenti di assi commerciali (complanare della tangenziale, parte della SS 98 in area ASI). Anche in questo caso la diffusione delle attività commerciali in sede propria ad assetto non pianificato, si dirama in prossimità dei grandi centri commerciali in periferia.

Nella parte di città più consolidata invece, il commercio segue i flussi più dinamici degli spostamenti della popolazione specializzando alcune strade storiche in assi con i fronti prevalentemente commerciali. Solo via Amendola si distingue per la concentrazione in "isole" di attività a carattere eterogeneo (industriale, commerciale, artigianale) in corrispondenza delle intersezioni con le grandi infrastrutture (ferrovia, tangenziale).

Allargando lo sguardo alla scala dell'area vasta, si può notare come le attività produttive sembrano insediarsi nel territorio secondo due modelli differenti. Nel nord barese, la presenza dell'enorme piattaforma industriale ASI sviluppatasi lungo l'asse territoriale storica corrispondente a Via Crispi, sembra aver generato un processo insediativo delle attività produttive paragonabili a quello di una strada mercato. Fenomeno che ha continuato a svilupparsi lungo gli assi territoriali SS 96 e SP 231. Il territorio a Sud di Bari risulta invece prevalentemente costellato da isole produttive che si attestano ai grandi assi di collegamento territoriale.

Le nuove aree pianificate PIP sembrano attenuare questa distinzione fra il sud ed il nord barese disseminandosi nella provincia in maniera apparentemente equilibrata.

#### Risorse latenti

Sono passati poco più di vent'anni da quando il tema delle aree industriali dismesse è emerso in tutta Europa come una delle principali preoccupazioni ed occasioni per la città. Preoccupazione perché ogni area dismessa è segno visibile di una perdita. Occasione perché ogni area dismessa offre la possibilità di un ripensamento e di una concreta ristrutturazione dell'intera città o di sue significative parti (vedi *SC.TC.3.6 Carta delle risorse latenti*).

Il Comune di Bari è ricco di aree dismesse che possono essere articolate in varie categorie:

- aree dismesse di origine industriale (Ex Acciaierie Scianatico, Manifattura Tabacchi, Fabbrica Ferrero, Edificio per pompaggio-sollevamento acque fognarie, ex Filanto e numerosi capannoni: circa 330000 mq di superficie territoriale);
- aree dismesse di origine industriale da bonificare perché inquinate da una produzione dannosa (Stanic, Fibronit, Oleificio ex Gaslini ed ex Gasometro, Torre Quetta: circa 600000 mq di superficie territoriale);
- aree dismesse di origine militare (Caserma Rossani e Caserma San Marco: circa 140000 mq di superficie territoriale);
- aree dismesse di origine ferroviaria;





- edifici dismessi di rilevanza storica.

Sono state individuate inoltre alcune aree, edifici residenziali e produttivi, e attrezzature di interesse collettivo che possono essere classificate come *non finite*. Si intende identificare con questa vaghezza del termine sia i casi in cui una semplice interruzione del completamento dell'opera rende questi oggetti scheletri nella città, sia quelli di scatole vuote prive di funzione. Infine è stata operata una lettura dei vuoti urbani intesi come *terrain vague* che ha selezionato tutti quei suoli senza funzione ma che possono appartenere a una certa naturalità perché incolti, ritagli, residui tra infrastrutture o suoli in attesa di nuove trasformazioni urbanistiche o ancora suoli urbanizzati in abbandono.

Questi frammenti urbani sono resti di razionalità precedenti, non certo il prodotto del caso: non è il caso che organizza una città confusa, ma l'insieme di tante razionalità, incoerenti e confliggenti. Provando a reimmaginare e reinterpretare alcuni dei materiali che compongono questa città, probabilmente questi non apparirebbero più frammenti di una "esplosione urbana".

### **Risorse infrastrutturali**

Il territorio comunale di Bari è servito da quattro sistemi di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo e aereo, come rappresentato nell'elaborato *SC.TC.4.1. Carta del sistema delle infrastrutture per a mobilità, delle reti e impianti tecnologici*.

La fitta *rete stradale* di Bari è composta oltre che dalla viabilità urbana, dalla grande viabilità di scorrimento territoriale che si poggia, nell'attraversamento del territorio comunale di Bari, alla tangenziale ed infine l'autostrada A14 che collega Bari a Milano e Roma verso nord e a Taranto verso sud, configurandosi come alternativa alla ormai satura Strada Statale 100. La tangenziale di Bari si configura come elemento di drenaggio e filtro della fitta rete di radiali che uscendo dal centro abitato collegano Bari al territorio. La urbana via Napoli è il terminale urbano della Strada Statale 16, Via Bruno Buozzi della Strada Statale 96, che passando per Altamura, giunge fino in Basilicata, e della Provinciale 231, che passando per Corato, Terlizzi ed Andria giunge fino a Foggia. Via Bitritto, inoltre, è il terminale urbano della Strada Provinciale 236 che collega Bari al Casello autostradale di Bari Sud e arriva fino a Cassano delle Murge e Santeramo in Colle e quindi a Matera. Nel settore Sud Est Via Amendola è il terminale della Strada Statale 100, che passando per Gioia del Colle arriva fino a Taranto, correndo per un lungo tratto parallelamente all'Autostrada A14; via Gentile e il Lungomare di Bari, infine, che si pongono come terminali urbani alla Strada Statale 16 nel tratto che continua in direzione di Brindisi e Lecce.

Al sistema urbano delle radiali storiche si affianca la porzione realizzata dell'asse nord-sud, per il quale è prevista la realizzazione dello scavalco della ferrovia, tramite un ponte strallato che "atterra" nella porzione di città posta al di là della cintura ferroviaria.

il sistema delle mediane, che parte dall'Estramurale Capruzzi, si sviluppa con un passo di circa un chilometro, fatta eccezione per il doppio sistema terza mediana e terza mediana Bis (parzialmente realizzata) distanti tra di loro circa duecento metri, arrivando fino alla tangenziale di Bari che può essere vista come la quarta ed ultima mediana. Il sistema delle mediane consente il collegamento



est-ovest della città, collegando i quartieri occidentali, posti sulla linea di Via Camillo Rosalba (una delle radiali storiche), con i quartieri posti a ridosso di Via Amendola e, oltre la linea ferroviaria delle Ferrovie Sud Est al quartiere di Japigia.

Per quel che riguarda la *rete ferroviaria*, la stazione centrale di Bari è terminale di una ragnatela di collegamenti ferroviari che connettono il capoluogo pugliese alle principali città dell'entroterra, oltre ad essere punto di passaggio della linea nazionale che da nord a sud collega Roma e Milano a Lecce e Taranto. Per la rete del ferro sono in corso una serie di importanti interventi che ne muteranno l'assetto in maniera rilevante. Oltre alla recente realizzazione di un nuovo ramo ferroviario, di carattere metropolitano, che serve ed innerva il quartiere San Paolo ed arriva a servire l'Ospedale Regionale, sono in corso di realizzazione la linea, di competenza della Ferrotranviaria, che collegherà l'aeroporto Karol Wojtyła e proseguendo verso nord si riallacererà al tracciato per Corato, Andria, Foggia.

Un altro tracciato metropolitano in fase di completamento è quello, di competenza delle FAL, che collegherà i quartieri di Santa Rita e Loseto ed il comune di Bitritto direttamente al centro di Bari. Per quanto riguarda gli interventi previsti per le linee di RFI sono da citare: il progetto di interrimento del tratto compreso tra Santo Spirito e Palese, intervento che permetterà l'eliminazione superficiale del tracciato ferroviario in questi due quartieri settentrionali, tracciato che si configura come forte elemento di cesura urbana; il progetto del nuovo tronco per Taranto in avanzata fase di realizzazione nella zona di Bari Parco Nord; il nuovo tratto sud delle ferrovie che, liberando le aree a ridosso della linea di costa verrà risolto con il "collo d'oca", un tracciato che, utilizzando in parte il sedime delle Ferrovie Sud Est sfilerà verso Torre a Mare passando a cavallo del territorio comunali di Bari e Triggiano. Questa fitta rete del ferrò verrà arricchita nell'immediato di tutta una serie di nuove stazioni e fermate per permettere un suo più razionale e migliore utilizzo.

Il *porto* di Bari costituisce la "testata nord" della città di Bari estendendosi tra il promontorio della città vecchia e la penisola di San Cataldo. Storicamente la porzione maggiormente utilizzata del porto è stata quella a ridosso della città vecchia. Nel tempo, però, la sempre crescente importanza del porto e l'aumento del traffico hanno richiesto l'ampliamento delle aeree e dei piazzali per la sosta di merci e veicoli. E' per questo motivo che è stata realizzata la colmata di Marisabella, non ancora completata nella sua interezza, che si estende nella porzione sud del porto nella zona posta di fronte alla nuova caserma della Guardia di Finanza e alla fiera del Levante, in prossimità dell'area del CUS. In attesa del completamento della colmata, che permetterà un suo utilizzo ai fini del trasferimento dell'attività Ro-ro e Ro-pax destinati ai paesi Extra Schengen, tale area è utilizzata come parcheggio di TIR e autovetture nei periodi di picco dei movimenti del porto.

L'*aeroporto* si trova a nord ovest della città, in prossimità della strada statale 16 e dell'Autostrada in direzione Foggia, Roma/Milano. E' raggiungibile direttamente dalla strada statale 16 tramite uno svincolo dedicato, dall'Autostrada attraverso lo svincolo di Bitonto e la strada statale 16 e lo svincolo di Bari Nord e la viabilità che attraversa la zona industriale e la Provinciale Bitonto-Aeroporto.



### **Risorse delle dotazioni territoriali**

Il complesso delle dotazioni territoriali costituisce l'armatura dei servizi della città di Bari; la necessità di riconoscere con chiarezza il disegno di tale armatura ha portato all'elaborazione di uno specifico elaborato del Sistema delle conoscenze (*SC.TC.4.2 Carta delle dotazioni territoriali e urbane*) nel quale sono riportate su base costituita dalla carta tecnica regionale le dotazioni locali, metropolitane e regionali. I dati e i materiali raccolti sono stati reperiti a partire dalle fonti fornite dall'Amministrazione Comunale, dagli Enti e Ministeri competenti, da studi e ricerche scientifiche e sono stati verificati con ricognizioni sul territorio.

Il ridisegno su cartografia ha distinto, per ciascuna dotazione, l'individuazione dell'edificio e della relativa pertinenza. Le dotazioni sono state articolate nelle seguenti categorie: Pubblica Amministrazione; Sanità; Università; Centri di Ricerca; Edifici Scolastici; Sport, Cultura, Spettacolo; Culto; Cimiteri. Le dotazioni sono state inoltre classificate, in base al loro grado e raggio di attrattività, di rarità e di effetti sul territorio, in rango locale, sovracomunale e regionale.

In particolare per il rango locale sono state individuate: per la Pubblica Amministrazione, le Sedi delle Circoscrizioni; per la Sanità, i Consultori, le Guardie Mediche e i Poliambulatori; per l'Istruzione, gli Edifici Scolastici (Scuole d'infanzia, Scuole primarie, Scuole secondarie di primo grado); per lo Sport, Palestre di quartiere; per il Culto, le Chiese e altri luoghi di culto.

Per il rango comunale/sovracomunale sono state individuate: per la Pubblica Amministrazione, gli Uffici Comunali; gli Assessorati e gli Edifici della Provincia; per la Sanità, gli Ambulatori, i Sert, le Case di Cura e i Presidi Ospedalieri di livello urbano; per l'Istruzione, gli Edifici Scolastici (Scuole secondarie di secondo grado); per lo Sport, Cultura, Spettacolo, i Centri Sportivi, i Cinema e i Teatri; i Cimiteri.

Per il rango regionale sono state individuate: per la Pubblica Amministrazione, le Sedi regionali; gli Enti dello Stato e i Corpi Militari; per la Sanità, il Policlinico, l'Ospedaletto Giovanni XXIII, l'IRCCS Oncologico Bari e l'Ospedale San Paolo; i Centri di Ricerca; l'Università; per lo Sport, lo Stadio San Nicola; lo Stadio del Nuoto, l'Arena della Vittoria; il CUS e il Palazzetto dello Sport; per il Culto, la Chiesa di San Nicola e la Chiesa Russa

Una riflessione, suggerita dalla lettura dell'elaborato prodotto, riguarda l'accessibilità e la fruibilità a tali dotazioni e la conseguente crescente importanza che assume la rete infrastrutturale stradale e del trasporto pubblico, nel passaggio delle stesse da rango locale a comunale/sovracomunale e a regionale. Inoltre, mentre a livello locale si legge una generale "polverizzazione" dei servizi, diffusi per meglio servire la comunità, a livello sovracomunale essi tendono ad addensarsi appoggiandosi prevalentemente alle grandi arterie della mobilità urbana, fino ad arrivare a concentrarsi in veri e propri poli posti in prossimità delle grandi arterie territoriali.



### 2.1.3 Gli aspetti socio-economici

#### *Dinamica della popolazione residente*

L'analisi dei dati storici (anni 1971, 1981, 1991 e 2001) della popolazione residente nel Comune di Bari evidenzia una crescita del numero dei residenti e del numero di famiglie dagli anni '70 agli anni '80, mentre dagli anni '80 al 2001 si assiste ad una progressiva diminuzione del totale della popolazione residente, mentre il numero di famiglie rimane pressoché invariato

#### Popolazione residente a Bari negli anni 1971, 1981, 1991, 2001

	maschi	femmine	totale residenti	n. famiglie
1971	174261	183013	<b>357274</b>	93651
1981	178651	192371	<b>371022</b>	109264
1991	166313	175996	<b>342309</b>	108287
2001	152169	164363	<b>316532</b>	111319

Fonte: dati ISTAT - Censimenti generali della popolazione (1971, 1981, 1991, 2001)

#### Popolazione residente a Bari, nella Provincia di Bari e nella Regione Puglia negli anni 1971, 1981, 1991, 2001

	Bari		Provincia di Bari		Regione Puglia	
	totale residenti	densità per kmq	totale residenti	densità per kmq	totale residenti	densità per kmq
1971	357274	3074,65	1351288	262,98	3582787	185,09
1981	371022	3192,96	1464627	285,04	3871617	200,01
1991	342309	2945,86	1530170	297,80	4031885	208,29
2001	316532	2724,03	1559662	303,54	4020707	207,71

Fonte: dati ISTAT - Censimenti generali della popolazione (1971, 1981, 1991, 2001)

Se si confrontano i dati di Bari con quelli provinciali e regionali nei medesimi anni, si osserva che la dinamica della popolazione residente a Bari è in linea sia con l'andamento regionale che con quello provinciale per il decennio 1971 - 1981, mentre negli anni 1981 - 2001 a fronte di un se pur contenuto aumento della popolazione residente in provincia e in regione (anche se dal 1991 al 2001 il dato regionale registra un valore pressoché invariato) nel Comune di Bari si assiste una modesta contrazione demografica. I valori di densità di popolazione per kmq di Bari (che vanno da un massimo di 3192,96 ab/kmq nel 1981 ad un minimo di 2724,03 ab/kmq nel 2001) sono di un ordine di grandezza superiori a quelli provinciali e regionali; più del 20% della popolazione della Provincia di Bari risiede nel capoluogo e quasi il 40% della popolazione pugliese vive nella Provincia di Bari.

Nel 2001<sup>1</sup> sono residenti nel Comune di Bari 316.532 persone, di cui 152.169 maschi e 164.363 femmine, per un totale di 111.319 famiglie. L'ISTAT suddivide il territorio di Bari in 4 *centri abitati* (Bari, Loseto, San Paolo e Parco Adria) dei quali quello del centro di Bari risulta il più densamente abitato (281.292 residenti) e in *case sparse* nelle quali risiedono 1749 persone; le famiglie residenti sono 111.319, 100.703 nel centro di Bari, 1.414 a Loseto, 8.594 a San Paolo, 78 a Parco Adria e 530 nelle case sparse. Il numero di immobili registrati sono pari a 25.614 edifici (24.058 nel

<sup>1</sup> Dati ISTAT - 14° Censimento generali della popolazione, 2001



centro di Bari, 443 a Loseto, 680 a San Paolo, 3 a Parco Adria e 430 in case sparse) a cui corrispondono 131.497 abitazioni (120.235 nel centro di Bari, 1.595 a Loseto, 8.824 a San Paolo, 82 a Parco Adria e 761 in case sparse).

#### Popolazione e immobili per località abitate

	altitudine	popolazione				immobili	
		maschi	femmine	TOT	famiglie	edifici	abitazioni
<b>BARI</b>	<b>0/131</b>	<b>152.169</b>	<b>164.363</b>	<b>316.532</b>	<b>111.319</b>	<b>25.614</b>	<b>131.497</b>
BARI*	5	134.533	146.759	281.292	100.703	24.058	120.235
LOSETO	90	2.272	2.195	4.467	1.414	443	1.595
SAN PAOLO**	35	14.320	14.444	28.764	8.594	680	8.824
Parco Adria	60	141	119	260	78	3	82
Case Sparse	-	903	846	1.749	530	430	761

Fonte: dati ISTAT – 14° Censimento generale della popolazione, 2001

\* Centro contiguo ai centri Le Macchie del comune di Giovinazzo, Parco Scizzo-Parchitello del comune di Noicattaro ed al centro Valenzano del comune omonimo

\*\* Centro contiguo al centro Modugno del comune omonimo

Dall'analisi dei dati<sup>2</sup> dal 2002 al 2007 del bilancio demografico annuale forniti dall'ISTAT<sup>3</sup>, si evidenzia un'a crescita del totale della popolazione residente solamente nell'anno 2004, mentre dal 2004 al 2008 si assiste ad una costante se pur molto contenuta diminuzione del totale della popolazione residente; i dati dal 2003 al 2004 registrano una diminuzione sia del numero di famiglie che del numero delle convivenze e del numero medio di componenti per famiglia (da 2,8 a 2,5).

#### Popolazione residente negli anni 2008, 2007, 2006, 2005, 2004, 2003

	maschi	femmine	totale	n. famiglie	n. convivenze	n. medio componenti per famiglia
2008*	154380	166726	321106			
2007**	155191	167320	322511	130405	165	2,5
2006**	156661	168391	325052	129639	166	2,5
2005**	157539	169376	326915	128136	168	2,5
2004**	158378	170080	328458	128852	168	2,5
2003**	150861	163305	314166	150861	218	2,8

\* dati provvisori al 30 settembre 2008 (bilancio demografico mensile <http://demo.istat.it/>)

\*\* dati al 31 dicembre (bilancio demografico annuale <http://demo.istat.it/>)

Il movimento naturale (dato dalla differenza tra i nuovi nati e i deceduti) registra un saldo sempre positivo, con un picco nell'anno 2004 (973) ed un valore decrescente fino al 2007 in cui è di poco superiore allo 0 (saldo naturale pari a 68). Il movimento migratorio (dato dalla differenza tra gli iscritti e i cancellati nei registri comunali), invece, evidenzia un saldo sempre negativo, fatta eccezione per l'anno 2004 in cui si registra un dato anomalo (saldo migratorio pari a 13319); tale dato è da ricondurre alle regolarizzazioni delle immigrazioni internazionali effettuate nel 2002 e nel 2004 e non a immigrazioni di ritorno. Complessivamente il bilancio demografico (dato dalla

<sup>2</sup> Per il 2008 sono riportati i dati del Bilancio demografico mensile al 30 settembre 2008, poiché non disponibile l'elaborazione dei dati annuali

<sup>3</sup> <http://demo.istat.it/>



differenza tra saldo migratorio e saldo naturale) è sempre negativo, fatta eccezione per l'anno 2004 in cui si sommano i valori positivi del saldo naturale e del saldo migratorio, per un bilancio demografico totale di 14292.

#### Movimento naturale - anni 2007, 2006, 2005, 2004, 2003

	nati	morti	saldo naturale
2007*	2818	2750	68
2006*	2772	2477	295
2005*	2956	2474	482
2004*	3078	2105	973
2003*	3024	2664	360

\* dati al 31 dicembre (bilancio demografico annuale <http://demo.istat.it/>)

#### Movimento migratorio - anni 2007, 2006, 2005, 2004, 2003

	iscritti da altri comuni	iscritti dall'estero	altri iscritti	<b>totale iscritti</b>	cancellati per altri comuni	cancellati per l'estero	altri cancellati	<b>totale cancellati</b>	saldo migratorio e per altri motivi
2007*	2805	1133	14	3952	6037	197	327	6561	-2609
2006*	2911	790	26	3727	5107	182	596	5885	-2158
2005*	3433	603	10	4046	5153	206	712	6071	-2025
2004*	3675	748	14752	19175	5345	213	298	5856	13319
2003*	4437	650	7	5094	5854	256	246	6356	-1262

\* dati al 31 dicembre (bilancio demografico annuale <http://demo.istat.it/>)

#### Bilancio demografico - anni 2007, 2006, 2005, 2004, 2003

	saldo naturale	saldo migratorio e per altri motivi	bilancio demografico totale
2007*	68	-2609	-2541
2006*	295	-2158	-1863
2005*	482	-2025	-1543
2004*	973	13319	14292
2003*	360	-1262	-902

\* dati al 31 dicembre (bilancio demografico annuale <http://demo.istat.it/>)

#### **Elementi dell'economia di Bari: attività industriali e manifatturiere, terziario ed edilizia**

Nel 2007<sup>4</sup> la Puglia ha registrato una crescita maggiore del resto del Mezzogiorno. Il prodotto interno lordo è aumentato del 1,8%, valore nettamente superiore alla media meridionale e nazionale (1,5%); a tale dinamica positiva hanno contribuito la crescita del settore dei servizi e dell'industria, in una regione da sempre a vocazione agricola. Nello sviluppo della Puglia il capoluogo assume un ruolo chiave: nel III trimestre 2008 nella Provincia di Bari sono registrate oltre 157.751 aziende (4° posto in Italia) ed è localizzato il 40,2% del tessuto imprenditoriale pugliese. La sfida che attende la Puglia consiste nel cercare di consolidare i risultati positivi del

<sup>4</sup> Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bari, *Relazione previsionale e programmatica 2009*, elaborazione di dati ISTAT



2007, nell'ambito di una situazione economica globale attualmente recessiva. La Provincia di Bari, per le caratteristiche della sua struttura produttiva e della sua duplice vocazione economica per i servizi innovativi e al contempo per le attività tradizionali (agricoltura e artigianato di qualità), potrà risentire della crisi congiunturale in corso; la prevalenza di imprese di piccole e medie dimensioni e la qualità delle produzioni, dovrebbe impedire all'economia provinciale di risentire in pieno del rallentamento dell'economia nazionale e mondiale<sup>5</sup>.

#### Unità Locali attive nel Comune di Bari – III trimestre 2008

	Prima Unità Locale con sede fuori provincia	Altre Unità Locali con sede fuori provincia	Unità Locali con sede in provincia	Unità Locali in Sede	TOTALE	TOTALE (%)
Agricoltura, caccia e silvicoltura	5	0	1	863	869	3,0
Pesca,piscicoltura e servizi connessi	0	0	0	20	20	0,1
Estrazione di minerali	0	0	0	7	7	0,0
Attività manifatturiere	115	13	264	2.579	2.971	10,2
Prod.e distrib.energ.eletr.,gas e acqua	11	5	1	18	35	0,1
Costruzioni	48	5	147	2.402	2.602	8,9
Comm.ingr.e dett.-rip.beni pers.e per la casa	328	180	1.305	10.532	12.345	42,2
Alberghi e ristoranti	22	7	195	1.206	1.430	4,9
Trasporti,magazzinaggio e comunicaz.	81	49	132	986	1.248	4,3
Intermediaz.monetaria e finanziaria	138	170	55	700	1.063	3,6
Attiv.immob.,noleggio,infor mat.,ricerca	307	46	308	3.190	3.851	13,2
Istruzione	24	7	34	183	248	0,8
Sanità' e altri servizi sociali	7	3	43	164	217	0,7
Altri servizi pubblici,sociali e personali	31	3	121	1.308	1.463	5,0
Imprese non classificate	177	32	408	266	883	3,0
<b>TOTALE</b>	<b>1.294</b>	<b>520</b>	<b>3.014</b>	<b>24.424</b>	<b>29.252</b>	

I dati forniti dalla Camera di Commercio di Bari per il III trimestre 2008 registrano 29.252 imprese attive, evidenziando un'elevata terziarizzazione del Comune di Bari (circa il 75 % delle imprese sono attive in tale settore), cui seguono le attività manifatturiere (circa il 10%) e le costruzioni (circa il 9%), mentre l'agricoltura e la pesca rappresentano solo il 3% delle attività. Dai dati disaggregati per settore relativi alle localizzazioni (prime e altre unità locali con sede fuori Provincia di Bari, unità locali con sede in Provincia di Bari, unità locali con sede nel Comune di Bari) appare evidente la ridotta incidenza del terziario avanzato (Information and Communication Technology – ICT, servizi alle imprese, ecc.) rispetto ai settori tradizionali del commercio (circa il

<sup>5</sup> Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bari, *Relazione previsionale e programmatica 2009*, op. cit.



40%) e di altri servizi pubblici e sociali<sup>6</sup>. Il settore dell'ICT, ancora minoritario rispetto agli altri comparti, sta tuttavia assumendo un ruolo importante nell'area vasta barese (polo informatico di Bitritto e polo della ricerca, con Tecnopolis e l'Università, a Valenzano)<sup>7</sup>. Significativa è anche la presenza del comparto dell'editoria (tra le aziende editoriali spicca la Laterza SpA, leader a livello nazionale del settore della saggistica), che sta vivendo un momento di sofferenza, soprattutto per le aziende di piccole dimensioni che offrono servizi editoriali e tipografici per il mercato locale<sup>8</sup>.

Rappresentano settori trainanti per l'economia barese l'industria manifatturiera e quella edile. Per varietà e tipologia delle sue produzioni, importanza dei grandi gruppi nazionali ed esteri che vi sono insediati, livelli di fatturato, attività di ricerca, volumi di esportazioni e numero di occupati diretti e nelle attività dell'indotto, l'industria a Bari si conferma ormai da anni uno dei comparti trainanti dell'economia cittadina.

La presenza nel Comune di Bari della zona ASI, situata a cavallo dei Comuni di Bari e Modugno, ha favorito la localizzazione delle imprese di maggiori dimensioni, soprattutto del comparto dell'automotive; l'industria meccanica ed in particolare la componentistica per auto rappresentano i comparti di eccellenza dell'apparato industriale di Bari con sei grandi stabilimenti tutti a controllo esterno: la Magneti Marelli del gruppo Fiat, la Getrag, la Bosch (Tdit e Robert Bosch ora fuse sotto il profilo societario), la Skf, la Graziano Trasmissioni e la Bridgestone Firestone, cui sono collegate numerose piccole imprese dell'indotto locale.

La localizzazione delle attività industriali si concentra prevalentemente nell'agglomerato fra Bari e Modugno, ma sono presenti numerosi stabilimenti al di fuori dell'area ASI: dalla Birra Peroni lungo la circonvallazione allo stabilimento rotocalcografico della Gazzetta in via Scipione l'Africano, dalla Saicaf su via Amendola all'Oleificio Dentamaro a Mungivacca, dalla sede della Svim Service-Gruppo Exprivia nei pressi del Faro al micropolo manifatturiero al confine con Bitritto nei pressi del casello autostradale per Taranto, dalle Officine grafiche Favia nei pressi del nuovo stadio al Molino Elia a Carbonara, dalla Fratelli Rubino e dalla Corsaro e Lisco a Mungivacca, sino alle imprese Alfrus e Ilman che lavorano mandorle a Ceglie.

Il settore del commercio presenta nel Comune di Bari, analogamente a quanto succede nell'area vasta studiata dal Piano Strategico Ba2015 Metropoli Terra di Bari, il maggior numero di addetti e di imprese attive; si tratta, tuttavia, perlopiù di imprese di dimensione estremamente ridotta, con piccole superfici di vendita, che si localizzano all'interno dei centri abitati. La grande distribuzione, presente al di fuori del Comune di Bari lungo le principali direttrici di accessibilità (nei Comuni di Casamassima, Triggiano e Modugno) a Bari occupa per lo più aree centrali, o all'interno dell'area ASI; tra i marchi delle strutture della grande distribuzione sono localizzati a Bari<sup>9</sup>: i cash and carry S.G. 500, Metro e PantaMarket; i centri commerciali e gli ipermercati Carrefour, Iper, Mongolfiera,

<sup>6</sup> I dati disaggregati relativi al settore di attività *K Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca* evidenziano che solo il 10% delle imprese del settore sono impiegate nell'informatica e nella ricerca (Camera di Commercio, *Unità Locali attive nel Comune di Bari - III trimestre 2008*)

<sup>7</sup> BA2015, *Programma strategico Competitività (politiche industriali)*, 30 settembre 2008

<sup>8</sup> BA2015, *Programma strategico Competitività (politiche industriali)*, op. cit.

<sup>9</sup> BA2015, *Programma strategico Commercio e Artigianato*, 30 settembre 2008





Ipercoop e Conad; i grandi magazzini La Rinascente; le grandi strutture no food Piazza Italia, Zara, Bata, Medi Max, Trony, Mediaworld, Euronics, Castorama e Decathlon.

Anche l'edilizia rappresenta un settore con un alto peso sul valore aggiunto della Provincia di Bari e un'alta rilevanza occupazionale<sup>10</sup>. Tale settore si compone di diversi comparti di filiera: preconfezionamento calcestruzzi, prefabbricati e manufatti in cemento; studi di progettazione; edilizia residenziale; edilizia non residenziale (opere pubbliche); edilizia non residenziale (commerciale, industriale e turistica); restauro e recupero artistico/architettonico; impiantistica. Nella provincia di Bari sono presenti due grandi imprese (Dec SpA e Salvatore Matarrese SpA) che operano prevalentemente nel settore delle opere pubbliche, diverse imprese di medie dimensioni, con alcune eccellenze che lavorano nel campo dell'impiantistica e del recupero, e moltissime aziende di piccole dimensioni che operano prevalentemente nel campo dell'edilizia residenziale e non residenziale (commerciale, industriale e turistica).

#### 2.1.4 Il quadro della pianificazione e della programmazione in corso

##### *Le indicazioni della pianificazione di scala regionale e normative di tutela*

Nell'ambito del quadro della pianificazione regionale, è stata approfondita l'analisi degli strumenti di pianificazione che hanno una maggiore incidenza in termini territoriali e di politiche di tutela. Le principali previsioni di questi strumenti di pianificazione di livello regionale, che interessano il Comune di Bari, sono riportate negli elaborati *SC.QP.1 Pianificazione di area vasta e discipline sovraordinate di tutela*. Tali strumenti sono stati analizzati rappresentando oltre alla individuazione delle Aree Protette istituite, le previsioni a livello regionale dei piani di tutela ambientale - Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), Piano di Tutela delle Acque (PTA), Piano Regionale Attività Estrattive (PRAE) e del Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/Paesaggio) - rispettivamente negli elaborati *SC-QP 1.1. Carta dei Piani regionali di tutela ambientale* e *SC-QP 1.2. Carta del Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio*.

Sono stati altresì analizzati anche altri strumenti di pianificazione regionale, in vigore o in corso di elaborazione, come il Piano Regionale dei Trasporti (la cui prima fase, relativa ai principi generali è stata approvata con legge regionale n. 16/2008, mentre la parte operativa ha avviato il proprio iter di approvazione); il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), adottato con DGR n. 827 del 08.06.2007 e il Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA), adottato con DGR n.328 dell'11.03.2008; il Piano Regionale delle Coste, per il quale la GR, con deliberazione n. 1293 del 15/07/2008, ha preso atto dell'avvenuta consegna dello studio ed è in corso la Valutazione Ambientale Strategica; il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, il cui Documento Programmatico è stato adottato con DGR 1842 del 13/11/2007.

---

<sup>10</sup> F. Prota (Ceprem), "L'edilizia: un settore in espansione fra criticità e prospettive" in Bari Economica, *La fabbrica del futuro*, n. 4, 2005



## Piani di tutela ambientale (PAI, PRAE, PTA)

Il PAI, *Piano Stralcio del Piano di Bacino per l'Assetto Idrogeologico*, ai sensi dall'articolo 17 comma 6 della Legge n. 183 del 18 maggio 1989, ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia. In relazione alle condizioni idrauliche, alla tutela dell'ambiente e alla prevenzione di presumibili effetti dannosi prodotti da interventi antropici, così come risultanti dallo stato delle conoscenze, le Norme Tecniche del PAI distinguono e disciplinano gli interventi in riferimento alla presenza di:

- Alveo fluviale in modellamento attivo ed aree golenali (art. 6 delle NTA);
- Aree ad Alta Pericolosità idraulica – AP (art. 7 delle NTA);
- Aree a Media Pericolosità idraulica – AM (art. 8 delle NTA);
- Aree a Bassa Pericolosità idraulica – BM (art. 9 delle NTA);
- Fasce di pertinenza fluviale (art. 10 delle NTA)

Il territorio del Comune di Bari presenta un fitto reticolo idrografico, costituito da brevi corsi d'acqua effimeri e a regime torrentizio (localmente denominati *Lame*), che hanno inciso nel substrato percorsi poco profondi e svasati, aventi fondo piatto e caratterizzato prevalentemente da sedimenti alluvionali. In questo particolare reticolo il PAI ha individuato aree inondabili ad alta (AP), media (MP) e bassa (BP) probabilità di inondazione. Alcune porzioni del suddetto reticolo sono inoltre individuate come aree soggette a rischio idrogeologico molto elevato (R<sub>4</sub>), elevato (R<sub>3</sub>), e medio (R<sub>2</sub>)

Il *Piano di Tutela delle Acque (PTA)* della Regione Puglia, adottato con DGR n. 883 del 19.06.2007, considera il territorio del Comune di Bari tra le "aree interessate da contaminazione salina", sottoposte a vincolo d'uso degli acquiferi; è presente, infatti, una vasta area di tutela qualitativa dei corpi idrici.

Il Piano di Tutela delle Acque è uno strumento di pianificazione introdotto dal D.lgs 152/2006, finalizzato alla "tutela delle acque dall'inquinamento". Gli obiettivi che si propone sono quelli di proteggere e preservare lo stato qualitativo e quantitativo dei corpi idrici al fine di: prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati; conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi; perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili; mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

La redazione del Piano di Tutela delle Acque, è stata preceduta dalla redazione di una serie di altri strumenti, tra i quali il Piano Direttore, che rappresenta uno stralcio del Piano di Tutela stesso e ne anticipa alcuni aspetti; tale Piano è orientato al conseguimento di una politica di governo delle acque mirata prioritariamente al superamento dell'emergenza, ma che persegua un giusto equilibrio tra il raggiungimento di uno stato ambientale sostenibile e il soddisfacimento dei fabbisogni per lo sviluppo economico e sociale della Regione. Il Piano Direttore, si concentra in particolare sullo sviluppo della rete idrografica intesa non soltanto come tessuto fluviale propriamente detto, bensì come particolare struttura morfologica capace di condizionare la



raccolta e il convogliamento di acque superficiali. Gli studi del Piano, infatti, non interessano unicamente i bacini idrografici intesi come porzioni di superficie terrestre delimitate da uno spartiacque e chiuse nel loro punto più basso, da una sezione fluviale, ma anche quelle zone (bacini endoreici) morfologicamente adatte a raccogliere le acque di origine meteorica e sprovviste di quell'elemento fisiografico (corso d'acqua), necessario all'allontanamento delle acque raccolte.

La Regione Puglia ai sensi dell'art. 121 del D.lgs 152/2006, comma 2, in attesa dell'approvazione definitiva del PTA, ha adottato le prime "misure di salvaguardia" distinte in: misure di Tutela quali - quantitativa dei corpi idrici sotterranei; misure di salvaguardia per le zone di protezione speciale idrogeologica; misure integrative. Tali misure vengono riportate nell'Allegato 2 della DGR n. 883 sopraindicata riguardante le "Disposizioni di prima attuazione del Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA)".

Una porzione di territorio comunale di Bari (Carbonara) ricade nelle "aree sottoposte a tutela quali-quantitativa" che rappresentano una fascia di rispetto delle aree interessate da contaminazione salina dell'acquifero (che rischia un progressivo aumento del tenore salino, rendendo inutilizzabile la risorsa acqua). In questa fascia devono essere adottate delle misure che consentano di rallentare il fenomeno sopradescritto, attraverso un riordino delle utilizzazioni per conseguire una migliore distribuzione areale degli emungimenti.

Il *Piano Regionale Attività Estrattive (PRAE)*, approvato con DGR 580/2007 e modificato sulla base della DGR 1849/2007, persegue i seguenti obiettivi: Individuare nell'ambito del territorio pugliese, tenuto conto dei vincoli esistenti e delle necessarie esigenze di tutela ambientale, le zone suscettibili di preminente attività estrattiva; Valutare i fabbisogni, per ogni singola classe di materiali, del mercato regionale, nazionale ed estero nel medio e nel lungo periodo e programmare nell'arco di un decennio lo sviluppo del settore secondo esigenze di sviluppo tecnologico, economico e produttivo; Disporre norme per l'apertura e l'esercizio delle cave; Individuare nell'ambito del territorio zone abissognevole di intensa attività di recupero ambientale e le aree da utilizzare a discarica dei residui di cave.

L'attività estrattiva considerata dal PRAE è attuata sul territorio esclusivamente tramite:

- Piani di Bacino, che costituiscono la proiezione delle scelte territoriali regionali effettuate attraverso il PRAE, anche in funzione della necessità di rilocalizzazione di attività estrattive esistenti; ai sensi della legislazione vigente il Piano di Bacino ha valenza di Piano per gli Insediamenti Produttivi (PIP);
- Piani di Riordino;
- Piani Particolareggiati che, oltre a rappresentare dei momenti di approfondimento di quanto esplicitato all'interno del PRAE, sono dei Piani di Attuazione veri e propri.

I bacini di estrazione possono essere individuati in tre differenti tipologie:

- a- Bacino di Piano Particolareggiato (BPP)
- b- Bacino di Riordino e Completamento (BC)
- c- Bacino Nuovo (BN).



## Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio

Adottato con DCR n. 880 del 25.07.1994 e definitivamente approvato con DGR n. 1748 del 15.12.2000, pubblicata sul BURP n. 6 dell'11.01.2001, il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P) è lo strumento di pianificazione territoriale a scala regionale, sovraordinato agli strumenti di pianificazione comunale, che disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio, al fine tutelare l'identità storica e culturale dello stesso, di rendere compatibili le qualità del paesaggio e delle sue componenti strutturali e il suo uso sociale, e di promuovere la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse territoriali ed in particolare di quelle paesaggistiche.

Il Piano individua gli elementi strutturanti il territorio, classificandoli nei seguenti sistemi:

1. sistema delle aree omogenee per l'assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico
2. sistema delle aree omogenee per la copertura botanico-vegetazionale, colturale e presenza faunistica attuale e potenziale;
3. sistema delle aree omogenee per la stratificazione storica dell'organizzazione insediativa

Inoltre, il Piano individua e classifica gli ordinamenti vincolistici vigenti, specificando e distinguendo, per ciascuno di essi, le componenti paesistiche.

Il PUTT/P determina gli indirizzi di tutela per il perseguimento degli obiettivi di piano e le metodologie e modalità di intervento negli Ambiti Territoriali Estesi (ATE) da esso stesso individuati in funzione del valore paesaggistico. Gli ambiti sono classificati in cinque livelli, cui corrispondono altrettanti livelli di salvaguardia:

- *ambiti di valore eccezionale "A"* ove sussistono condizioni di rappresentatività di almeno un bene costitutivo di riconosciuta unicità e/o singolarità, con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti, per i quali sono previsti indirizzi di tutela volti alla conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale e al recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori;
- *ambiti di valore rilevante "B"* ove sussistano condizioni di compresenza di più beni costitutivi con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti, per i quali sono previsti indirizzi di tutela volti alla conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale, al recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori e/o la mitigazione degli effetti negativi e alla massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio;
- *ambiti di valore distinguibile "C"* ove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti, per i quali sono previsti indirizzi di tutela volti alla salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale se qualificato, alla trasformazione dell'assetto attuale, se compromesso, per il ripristino e l'ulteriore qualificazione e alla trasformazione dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica;
- *ambiti di valore relativo "D"* ove pur non sussistendo la presenza di un bene costitutivo, sussista la presenza di vincoli (diffusi) che ne individuino una significatività per i quali sono previsti indirizzi di tutela volti alla valorizzazione degli aspetti rilevanti con salvaguardia delle visuali panoramiche;
- *ambiti di valore normale "E"* ove non è direttamente dichiarabile un significativo valore paesaggistico, per i quali sono previsti indirizzi di tutela volti alla valorizzazione delle peculiarità del sito.



Lo stesso strumento urbanistico territoriale demanda al Comune il compito di procedere ad una completa ricognizione del proprio territorio, al fine di adeguare le perimetrazioni dei vari ambiti territoriali, effettuate a scala regionale, alla reale situazione, sulla scorta di una più approfondita conoscenza del territorio medesimo e sulla base di cartografie più aggiornate di quelle utilizzate nella redazione del P.U.T.T. [R.A.F.G. dell' I.G.M. in Scala 1:25.000] (art. 5.05). Con quest'ultimo articolo delle Norme Tecniche di Attuazione del P.U.T.T., è stata normata la cosiddetta fase dei "Primi Adempimenti" per l'attuazione del Piano Regionale, che sono il risultato della esecuzione di una serie di operazioni che schematicamente vengono riassunte così come segue:

1. Ricognizione del territorio ed individuazione cartografica dei vari ambiti territoriali distinti, alla luce delle indicazioni riportate nelle N.T.A del P.U.T.T. e con l'ausilio delle cartografie tematiche allegata alle stesse N.T.A. (Atlanti della documentazione cartografica -A.T.D. e A.T.E.);
2. Identificazione, per ogni ambito territoriale distinto della "area di pertinenza" (area direttamente interessata dal bene) e dell'"area annessa" (area circostante la precedente che costituisce una fascia di rispetto e di salvaguardia del bene stesso tutelato dal P.U.T.T./P);
3. Sovrapposizione di tutti gli ambiti territoriali distinti e conseguente identificazione degli ambiti territoriali estesi, tenuto conto degli A.T.E Regionali (Serie n° 11 degli "Atlanti della Documentazione Cartografica");
4. Individuazione delle parti di territorio che interessate da A.T.E e A.T.D. (esistenza di emergenze - archeologiche, architettoniche, geologiche, idrogeologiche, botaniche e faunistiche-), vanno escluse dalla applicazione delle norme di tutela introdotte dal P.U.T.T./P., ma non dall'applicazione delle Leggi dello Stato ex L. 431/85 e L 490/99, in quanto in possesso dei requisiti indicati nel comma 5 dell' art. 1.03 delle N.T.A. dello stesso P.U.T.T./P.

Il Comune di Bari ha adottato i "Primi Adempimenti" per l'attuazione del Piano Regionale riguardanti la perimetrazione dei "territori costruiti" e l'individuazione degli ambiti di tutela con la delibera C.C. n° 169 del 19.11.2002, cui ha fatto seguito, con nota prot. n. 815/06 del 11.02.03, l'attestazione di coerenza da parte dell' Assessorato Regionale all'Urbanistica, rinviando ad una seconda fase l'adeguamento del PRG al PUTT/p, ovvero il raccordo tra la pianificazione urbanistica ed il suo contesto paesistico ed ambientale.

Nell'elaborato *SC-QP 1.2 Carta del Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio* sono riportati gli Ambiti Territoriali Estesi (ATE) suddetti, nonché la perimetrazione dei "territori costruiti" (Primi adempimenti), così come definiti al punto 5.1 e 5.2 dell'art. 1.3 delle N.T.A., e le perimetrazioni degli Ambiti Territoriali Distinti (ATD), così come definiti nel Titolo III delle N.T.A. del PUTT/P, relativi al Comune di Bari.

Per quanto riguarda gli ATE, il territorio comunale è interessato:

- dall'ambito di valore distinguibile "C" lungo tutta la fascia costiera, nell'area interessata dalle Lame Badessa e Picone e su 'frammenti' di territorio caratterizzati dalla presenza di 'elementi di interesse',
- dall'ambito di valore rilevante "B" su piccole porzioni di territorio
- dall'ambito di valore normale "E" nelle restanti parti



Tutti gli interventi previsti nel territorio comunale devono rifarsi agli indirizzi di tutela relativi all'ambito di appartenenza, ad eccezione della zona nord classificata quale ambito "E" e quindi sottoposta a tutela diretta del Piano (sia i terreni che gli immobili compresi in tali aree non possono essere oggetto di lavori che comportino modificazioni dello stato fisico e dell'aspetto esteriore o siano oggetto di pianificazione di livello territoriale e comunale o di interventi di rilevante trasformazione derivanti dalla infrastrutturazione del territorio, se non previa autorizzazione paesaggistica nel primo caso, parere paesaggistico nel secondo ed attestazione di compatibilità paesaggistica nel terzo).

Gli Ambiti Territoriali Distinti sono gli elementi strutturanti il territorio relativi all'assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico, alla copertura botanico vegetazionale, colturale e alla presenza faunistica e alla stratificazione storica dell'organizzazione insediativa; nello specifico si tratta di parti di territorio definite dal piano, comprendenti sia l'area di sedime che l'area annessa di tali beni, soggette a verifica e aggiornamento in sede di pianificazione a scala comunale. Nel territorio del Comune di Bari si segnala la presenza dei seguenti ATD:

a. *"assetto geologico, geomorfologico, idrogeologico":*

- area litoranea, definita in una fascia di profondità costante pari a 100m, misurata dal perimetro interno del Demanio Marittimo, e l'"area annessa", identificata nella fascia contigua ed estesa altri 200m a partire dal limite dell'area litoranea;
- i corsi d'acqua facenti parte della c.d. "idrologia superficiale" (tra questi sono compresi quelli del già richiamato D.M.01/08/1985), definiti dall'alveo - ancorché asciutto - e dalle scarpate/versanti fino al ciglio più elevato, e l'"area annessa" (150m di rispetto intorno all'"area di pertinenza") è stata individuata applicando la definizione riportata al co. b del p.to 3.2 del paragrafo 3.08.3 dell'art. 3.08.;
- il ciglio di scarpata, individuato cartograficamente appoggiandosi alle curve di livello rappresentate sulla cartografia aerofotogrammetrica di riferimento, ricompreso negli alvei dei corsi d'acqua e nelle rispettive aree annesse, così come sopra individuate-indicate.

b. *"copertura botanico-vegetazionale, colturale e della potenzialità faunistica":*

- parco naturale Lama Balice, (componente di maggiore importanza del sistema della copertura botanico-vegetazionale del Comune di Bari), l'individuazione dell'"area di pertinenza" è stata fatta utilizzando la cartografia catastale e riportando sulla stessa i limiti definiti con la delibera di C.C. n°63 del 11 marzo 1994, di istituzione del Parco Naturale Attrezzato "Lama Balice".

c. *"stratificazione storica dell'organizzazione insediativa":*

- i limiti della area sottoposta a tutela ai sensi della L 1497/39, di cui una (Lungomare- zona Albergo delle Nazioni) già individuata sulla cartografia del Piano Regolatore vigente;
- grotte e "area annessa", per le quali si applica la tutela integrale in base agli indirizzi di cui all'art. 2.02 punto 1.1 e le direttive indicate al punto 2.1 dell'art. 3.05 delle N.T.A. del PUTT/P.
- vincoli, architettonici e/o archeologici, (per i quali vige un Decreto Ministeriale di vincolo), l'"area di pertinenza", coincidente con la superficie individuata nel decreto di vincolo, e l'"area annessa" costituite da una fascia di profondità costante pari a 100m a partire dal contorno dell'"area di pertinenza";
- segnalazioni, architettoniche e/o archeologiche e l'"area di pertinenza", definita come coincidente con l'area direttamente impegnata dal bene oggetto della segnalazione



medesima (architettonica e/o archeologica), e l'“area annessa” costituita da una fascia di profondità costante pari a 100m a partire dal contorno dell'“area di pertinenza”.

E' opportuno ricordare in questa sede che è in fase di redazione il *Nuovo Piano Paesaggistico Territoriale* della Regione Puglia di cui è stato approvato, con DGR 1842 del 13/11/2007, il Documento Programmatico Preliminare, che fornisce orientamenti metodologici e operativi e costituisce la base di lavoro per l'organizzazione del processo di costruzione del piano. Durante il mese di dicembre 2008 si è svolto inoltre il Primo ciclo di conferenze d'Area del PPTR, finalizzate a sottoporre a discussione pubblica i risultati della prima fase di redazione del Piano, testimoniati dalla mostra degli elaborati finora prodotti.

I contenuti del Nuovo Piano Paesaggistico sono definiti dall'art. 143 del D.Lgs. 42/2004. In particolare, di fronte al continuo sviluppo del settore edilizio e al perdurare di una crescita incontrollata della superficie edificata, che investe periferie urbane, campagne e zone costiere, è necessario dettare regole di trasformazione che permettano:

- di programmare gli interventi in armonia con il carattere identitario dei luoghi;
- di qualificare i progetti di trasformazione;
- di indirizzare le politiche e gli investimenti.

Il PPTR dunque ha l'obiettivo di definire regole di trasformazione del territorio che consentano di mantenerne e svilupparne l'identità, i valori paesaggistici ed ecologici, e che ne elevino la qualità producendo valore aggiunto territoriale; superando quindi il carattere vincolistico applicato ad alcune aree di conservazione, esso si pone l'obiettivo della valorizzazione attiva del patrimonio territoriale e paesaggistico, coniugando identità di lunga durata ed innovazione di breve periodo, paesaggio ed economia, valore di esistenza e valore d'uso in forme durevoli e sostenibili.

Il PPTR è elaborato a seguito della formalizzazione dell' *Intesa interistituzionale fra il Ministero per i Beni e le Attività culturali, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e la Regione Puglia per l'elaborazione congiunta del Piano Paesaggistico della Regione Puglia*, sottoscritto il 15 novembre del 2007; alla base della sua elaborazione sono stati redatti i due fondamentali strumenti di conoscenza del territorio costituiti dalla *Carta dei beni culturali della Regione Puglia*, elaborata dalle Università pugliesi, e la *Carta idrogeomorfologica della Regione Puglia*, elaborata dalla Autorità di Bacino della Puglia (AdB).

Il Piano è in corso di elaborazione, ma perché esso determini fin da subito una presenza attiva, visibile sul territorio, sono stati previsti *Progetti Pilota*, da realizzare facendo ricorso a protocolli di intesa con i comuni e gli enti interessati, nei seguenti campi:

- un progetto di *riqualificazione di un fronte urbano* di una piccola città;
- la progettazione paesaggistica ed ambientale di una *grande infrastruttura* o di una rete di mobilità infraregionale su ferro;
- un esempio di *recupero di una cava*;
- un progetto di *parco agricolo multifunzionale* (agricoltura di qualità, allevamento, funzioni ecologiche (territorio rurale come rete ecologica minore), paesistiche, energetiche (mix locale di fonti energetiche rinnovabili, fruibili (percorribilità), turistiche);
- realizzazione di *reti corte* fra produzione e consumo;
- un *corridoio ecologico* (rilievi, pianura, costa);



- un esempio di *turismo sostenibile* in aree interne;
- la riapertura al pubblico dell'*accesso di un'area costiera interclusa di alto valore paesaggistico*;
- un *regolamento edilizio* esemplificato su piccola scala, con l'introduzione di regole qualitative sui materiali da costruzione, le tipologie, l'ambiente, i colori, l'inserimento nel paesaggio urbano e rurale.

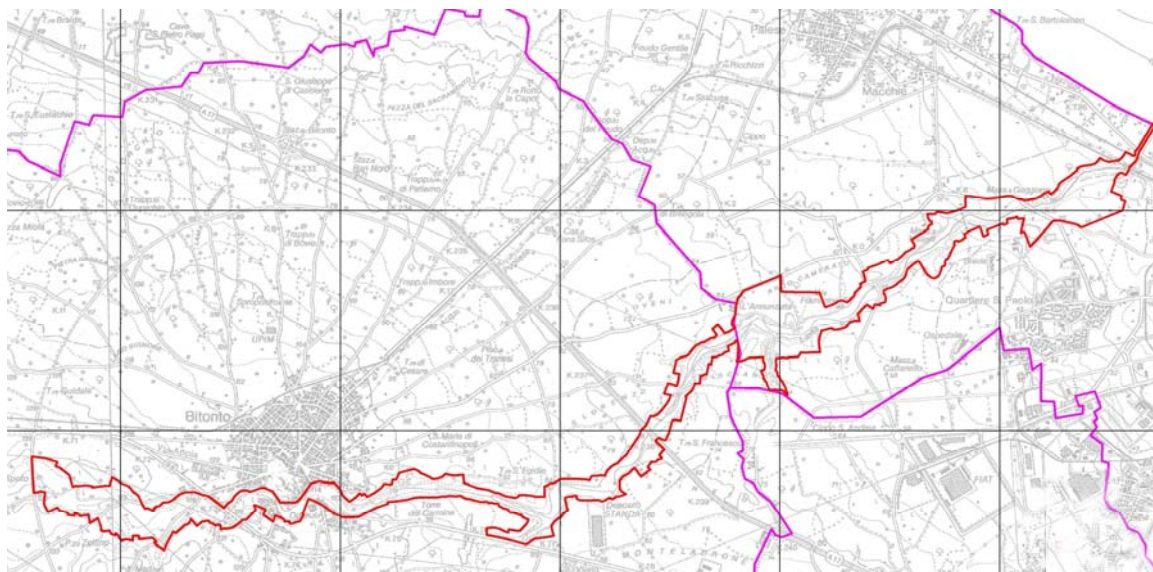
In particolare nel caso del comune di Bari, appaiono particolarmente significativi due aspetti della sperimentazione, che riguardano problematiche specifiche presenti nel suo territorio:

- il Progetto Pilota per la realizzazione di una Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (APEA), nell'agglomerato ASI di Bari, per il quale la Regione ha già sottoscritto un accordo con il Comune di Modugno, mirato alla sperimentazione di un progetto di riqualificazione degli spazi aperti e di piano energetico, attraverso la copertura dei tetti dei capannoni con pannelli fotovoltaici, l'installazione di minieolico e la chiusura del ciclo delle acque, con la duplice finalità che le aree produttive, da divoratrici di possano trasformare in produttrici di energia e di liberare le aree agricole dalla pressione alla installazione di impianti fotovoltaici;
- il Progetto Pilota relativo al "patto città-campagna" relativo alla strategia di riqualificazione delle periferie urbane delle aree metropolitane; elaborato in sinergia con gli Assessorati regionali all'Ambiente e all'Agricoltura, è mirato alla promozione di parchi agricoli multifunzionali nelle aree periurbane delle maggiori città, anche attraverso misure finanziate dal PSR. Gli obiettivi di questo progetto pilota sono, da un lato, quello di elevare la qualità delle frange urbane periferiche, anche attraverso interventi mirati a definire in modo intenzionale e non casuale il rapporto tra città e campagna, e dall'altro della riqualificazione produttiva e paesaggistica degli spazi agricoli periurbani, promuovendo la formazione di parchi agricoli, con orti, giardini produttivi, spazi pubblici aperti, nell'ottica appunto della multifunzionalità dello spazio agricolo.

### Parchi Naturali Regionali

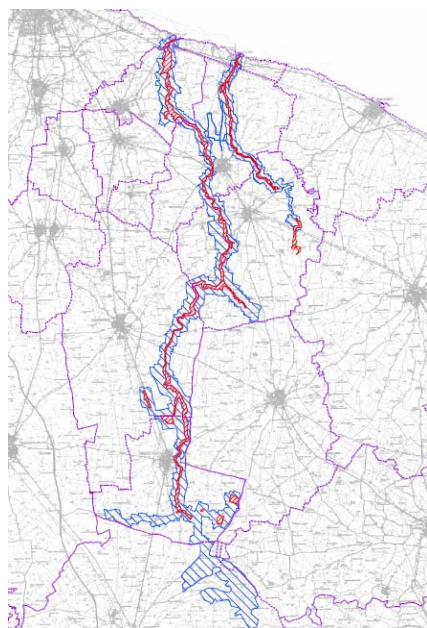
Da quanto detto si delinea l'importanza che le lame, assimilabili a quelle strutture definite "a corridoio", rivestono per un territorio fortemente antropizzato, ossia presentare ancora lembi di naturalità e ricchezza biologica (intesa come diversità), rispetto ad un sistema quale quello agricolo, sempre più tecnologizzato, fisiologicamente precario, ecologicamente non autosostenibile e sempre più impattante. È importante quindi che si sia proceduto all'istituzione del Parco Naturale Regionale di Lama Balice con DPGR del 14 luglio 1992, n. 352. L'area protetta si estende per 125 ha e, oltre all'elevato valore naturalistico, essa si distingue anche dal punto di vista storico, in quanto la lama è testimonianza della presenza umana già a partire dal Neolitico, evidenziata dal ritrovamento di selci e di altri utensili in grotte naturali. Possono inoltre riscontrarsi parecchie testimonianze risalenti a diverse epoche, dalle chiese medioevali ai tanti esempi di architettura rurale rappresentati dalle masserie fortificate. Si può quindi affermare che la creazione del parco è un intervento che mira all'uso orientato delle risorse naturali e storiche.





**Confini del Parco Naturale Regionale "Lama Balice"**

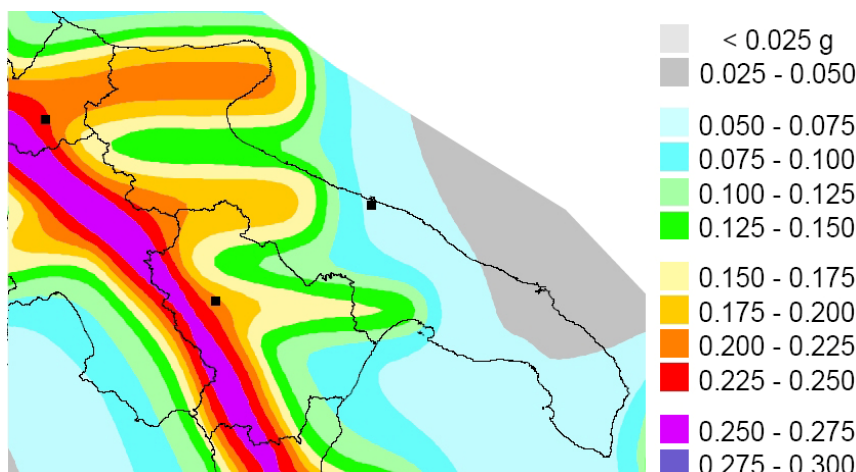
In fase di istituzione è anche il Parco Naturale Regionale "Lama S.Giorgio e Lama Giotta" che ricadrebbe marginalmente anche nel territorio comunale di Bari.



**Confini del proposto Parco Naturale Regionale "Lama S.Giorgio e Lama Giotta"**

### Rischio sismico

Per quel che riguarda il rischio sismico, la zonizzazione del territorio pugliese, approvata dalla Regione Puglia con DGR n. 153 del 02.03.2004 e pubblicata sul BURP n. 33/2004, classifica il territorio del Comune di Bari come "zona 3", nella quale possono verificarsi scuotimenti modesti, ma comunque in grado di produrre danni significativi.



Valori di pericolosità sismica nel territorio pugliese ( ordinanza PCM del 28 Aprile 2006 n.3519, all.1b) espressi in termini di accelerazione massima al suolo con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni riferita a suoli rigidi.

### **Le indicazioni della pianificazione territoriale di livello provinciale**

Il 18 novembre 2008 è stato presentato in Conferenza di Servizi lo Schema di Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bari, strumento di pianificazione territoriale disposto ai sensi della LR 20/01. Il PTCP consta di un apparato conoscitivo mirato alla individuazione dei caratteri e delle problematiche del territorio provinciale in riferimento ai sistemi ambientale, insediativo e della mobilità, nonché ai temi energetici, della gestione dei rifiuti, del sistema dei servizi pubblici locali, dell'e-government e della competitività locale.

Dal punto di vista dei contenuti progettuali, il Piano individua *politiche territoriali*, nelle materie nelle quali si propone come strumento di orientamento e di indirizzo per le politiche urbanistiche comunali: è questo il caso delle politiche per il sistema insediativo, che sono generalmente rivolte a fornire ai Comuni i criteri e le regole per la predisposizione dei propri Piani Urbanistici Generali e per i Piani Urbanistici Esecutivi. L'efficacia di questi indirizzi - si afferma nel PTCP - è in buona sostanza affidata alla capacità dei Comuni di aggiornare la propria strumentazione urbanistica e, insieme, alla azione di supporto, in termini di conoscenza e assistenza, e di controllo, in termini di verifica di compatibilità, della Provincia stessa.

Il Piano individua politiche per il sistema ambientale e per il territorio aperto, relative all'assetto e stabilizzazione idrogeologica e ai siti contaminati, alla salvaguardia della costa, al potenziamento della naturalità e dell'efficienza ecologica, al riconoscimento e tutela paesaggistica dei grandi contesti territoriali in cui la provincia è articolata.

In riferimento al sistema insediativo il Piano assume per il territorio provinciale i seguenti obiettivi:

- Contenimento del consumo di suolo e riqualificazione dei contesti urbani
- Rafforzamento del sistema insediativo policentrico
- Decongestionamento e riequilibrio funzionale dell'area urbana centrale



- Progettazione integrata delle grandi direttrici plurimodali
- Criteri per la realizzazione e riqualificazione di nodi specializzati, aree produttive e grandi infrastrutture
- Valorizzazione del sistema del patrimonio storico.

Per ciascuno di questi obiettivi individua le disposizioni normative, che consistono in indirizzi e direttive rivolte ai e che in alcuni casi contemplano il ricorso ad atti di copianificazione con i comuni interessati per la definizione di politiche mirate al raggiungimento di obiettivi specifici.

Per quanto riguarda le politiche per il sistema infrastrutturale, il piano prevede la messa in sicurezza della rete della viabilità provinciale e alcune azioni di completamento e gerarchizzazione della rete stradale, tra le quali va segnalata la proposta della nuova tangenziale di Bari, il cui tracciato abbraccia i territori di Giovinazzo, Bitonto, Palo del Colle, Sannicandro, Adelfia, Cellamare, Rutigliano, per ricongiungersi al tracciato della SS16 nei pressi di Mola.

In particolare per l'area urbana barese, sia in riferimento alle politiche insediative, sia a quelle della mobilità, il piano prevede il sistematico ricorso a tavoli di copianificazione per il coordinamento delle previsioni urbanistiche, per il decongestionamento dell'area centrale, per la risoluzione dei problemi della mobilità di medio raggio. Infatti, l'obiettivo del "decongestionamento e riequilibrio funzionale dell'area urbana centrale" consta delle seguenti azioni:

- a. decentramento delle funzioni sovralocali del capoluogo in prossimità ai nodi infrastrutturali;
- b. inserimento e integrazione delle nuove funzioni in contesti già urbanizzati;
- c. incremento delle dotazioni di servizi alle persone dei centri intorno al capoluogo;
- d. riconnessione delle frange e definizione dei margini con il territorio aperto;
- e. progettazione sostenibile delle eventuali nuove infrastrutture.

Per tali azioni il PTCP propone la formazione di un tavolo tecnico permanente sul nodo di Bari, in modo da istituzionalizzare e garantire continuità ai processi di cooperazione interistituzionale per affrontare temi comuni, e la costruzione di un tavolo di coordinamento tra le previsioni urbanistiche comunali, mirato a guidare entro una logica di insieme la delicata operazione del decentramento, per evitare che essa sia il frutto di volontà estemporanee e in conflitto con i necessari requisiti di infrastrutturazione e di salvaguardia ambientale che tali operazioni impongono.

### ***Le indicazioni del Piano Strategico Metropoli Terra di Bari***

Il Piano Strategico della Metropoli Terra di Bari con i suoi 19 Programmi Strategici costituisce uno scenario imprescindibile per la costruzione, in una prospettiva metropolitana, delle politiche di sviluppo di Bari, in tutti i campi; come tale rappresenta un riferimento fondamentale per le politiche urbanistiche della città e quindi per la formazione del PUG. In questa prospettiva il DPP ha limitato la propria attenzione, all'interno dei Programmi Strategici che accompagnano la Visione del Piano, ai progetti che implicano una dimensione fisico spaziale e, in particolare a quelli che, all'interno del territorio del Comune di Bari, assumono una rilevanza alla scala urbanistica.



La maggior parte dei progetti e degli interventi che presentano queste caratteristiche rientrano coerentemente nelle azioni proposte dal DPP. Ci si riferisce ai progetti relativi a specifici interventi di riduzione del degrado delle lame e di regimazione delle acque, ai progetti di realizzazione di parchi (Parco costa est con la realizzazione del Museo di Arte Contemporanea, Parco nell'area ex-Gasometro, Parco area ex-Fibronit), al progetto relativo alla dotazione della Fiera del Levante di un Palazzo dei Congressi, a progetti di interventi di riqualificazione fisica e sociale nei quartieri ERP, a progetti di restauro e rifunzionalizzazione di contenitori storici (Caserma Rossani, Teatro Piccinni, Teatro Margherita), a progetti di interventi locali di riqualificazione di spazi pubblici (aree circostanti lo Stadio S. Nicola, interventi a S. Giacomo, nell'ASI, ecc.), ai progetti per la promozione, anche nell'ASI, di aree ecologicamente attrezzate.

Relativamente agli interventi proposti dal Piano Strategico sul tema delle infrastrutture, il DPP riprende, nella logica illustrata al p.to 3.3.2, l'indicazione relativa ad un nuovo approdo specializzato RO-RO e RO-PAX a nord di S. Girolamo; propone, invece, nell'ambito di un progetto organico di revisione ed ammodernamento del sistema della mobilità e del trasporto pubblico, un ridimensionamento dell'ipotesi del treno-tram avanzata dal Piano Strategico (vedi citato p.to 3.3.2).

### 2.1.5 Il bilancio della pianificazione vigente

La questione "bilancio della pianificazione vigente" è stata affrontata da due punti di vista tra loro complementari e correlati, volti a fornire un quadro esauriente di ciò che è stato attuato, che è in corso di attuazione e che può essere realizzato. Da un lato è stato analizzato lo stato della pianificazione comunale vigente (*SC.QP.3.1 Carta della pianificazione comunale vigente*), dall'altro tutto ciò che delle previsioni del PRG in vigore relativamente alle aree di espansione residenziale e alle attività terziarie oggi risulta attuato ovvero inattuato (*SC.QP 3.2 Carta dello stato di attuazione della pianificazione vigente*).

La prima operazione è stata quella di aggiornare il disegno del PRG vigente, riportando sulla base raster disponibile tutte le varianti al piano che sono state approvate dal 1976 ad oggi, a meno di quelle infrastrutturali, attraverso una faticosa operazione di raccolta e di digitalizzazione di tutto il materiale cartaceo disponibile in comune.

A partire da questa base aggiornata, sono state poi raccolte informazioni e materiali relativi ai Programmi Speciali e agli strumenti attuativi. I Programmi Speciali si articolano in:

- Accordi ex art.18 della L 203/1991
  - ENZITETO (realizzato)
  - SANTA FARA - Concorso pubblico concorrenziale per la realizzazione di un programma straordinario di edilizia residenziale (in corso di realizzazione)
  - POGGIOFRANCO - Concorso pubblico concorrenziale per la realizzazione di un programma straordinario di edilizia residenziale (in corso di realizzazione)



- ZONA NUOVO STADIO - Confronto Pubblico concorrenziale per la realizzazione di un programma straordinario per l'edilizia residenziale. Interventi di Programmi integrati (in fase di realizzazione)
- Accordi di Programma ai sensi dell'art. 34 ai sensi del D.lgs 267/2000
  - Recupero e riqualificazione delle aree relative agli stabilimenti ex Gaslini sul Lungomare Vittorio Veneto (approvato)
  - Quartiere Mungivacca "Centro Servizi per la residenza" (in fase di realizzazione)
  - Ikea - Realizzazione di una struttura commerciale (realizzato)
  - Programma di rigenerazione urbana del quartiere San Girolamo in un'area del settore d'intervento B14 del PP di San Girolamo (convenzionato)
  - Hotel Majesty – AdP per l'ampliamento e adeguamento di una struttura produttiva nel settore turistico – alberghiero (realizzato)
- Programmi Integrati di Riqualificazione delle Periferie (PIRP) ai sensi del Bando Regionale
  - Zona 167 di Japigia - Promozione di un programma in ambito urbano finalizzato alla riqualificazione edilizia e urbanistica di quartieri degradati, al miglioramento delle condizioni ambientali, all'adeguamento e sviluppo delle opere di urbanizzazione e delle dotazioni di servizi (vincitore del concorso)
- Programmi di Riqualificazione Urbana (PRIU) ai sensi della L179/1992
  - Lama Balice (in fase di realizzazione)
- Programmi Operativi Regionali (POR), misura 5.1 "Città"
  - Ellisse San Paolo - Concessione per la progettazione, costruzione e gestione per centro per assistenza anziani, centro terziario - direzionale e civico, viabilità, parcheggi, verde e ciclopedità nell'ambito urbano del quartiere san paolo del comune di bari nell'area bersaglio (in fase di realizzazione)

I suddetti programmi hanno generato varianti al PRG. Tali varianti sono in generale consistenti e significative, sia dal punto di vista delle quantità che dell'assetto urbanistico, e seppur frammentarie e non legate da una logica unitaria risultano formalmente abbastanza rispondenti al disegno di assetto urbanistico generale, fatta eccezione per i Programmi ex art.18, spesso in conflitto e non integrati con il contesto urbano.

Un'ultima categoria rappresentata nell'elaborato è quella degli strumenti esecutivi che si articolano in:

- Piani di lottizzazione
- Piani di Recupero
- Piani di Zona
- Piani di Insediamento Produttivo

La rappresentazione delle varianti "ordinarie" al PRG, degli strumenti attuativi e dei Programmi speciali, restituiscono un quadro abbastanza completo della città attuata e in fase di attuazione. Per quanto riguarda invece la città pianificata, ma non attuata, l'obiettivo è stato quello di rappresentare graficamente e quantitativamente le aree di espansione di tipo C1, C2, C3 e le zone per attività terziarie previste nel Piano Quaroni che ad oggi risultano inattuata.



## 2. Le risorse, le criticità, le domande e le opportunità di sviluppo

Per una stima quantitativa relativa alla città non attuata, si è proceduto alla ricognizione delle “Aree di espansione residenziale di tipo C1, C2, C3” e delle “Zone per attività terziarie” ancora completamente inattuate, indicando per ciascuna di esse lo stato di attuazione e il residuo da realizzare, riferiti ad ogni singolo Piano di Lottizzazione. Le seguenti tabelle illustrano le quantità non attuate delle previsioni del PRG vigente relative alle Maglie individuate in sede di Programma Pluriennale di attuazione.

ZONE C1	PdL	RESIDUO (mc)	ITER	NOTE
MAGLIA 1		0	attuata	Il volume residuo, pari a circa 49.147 mc, non è subordinato al PPA ai sensi dell'art. 3 e 6 della L.R. 6/85
MAGLIA 2		0	attuata	
MAGLIA 3		0	attuata	Il volume residuo della lottizzazione n.40/bis, pari a circa 31240 mc, non è subordinato al PPA ai sensi degli artt. 3 e 6 della L.R. 6/85
MAGLIA 4		0	attuata	
MAGLIA 5		0	attuata	Il volume residuo, pari a circa 31240 mc, non è subordinato al PPA ai sensi degli artt. 3 e 6 della L.R. 6/85
MAGLIA 6		0	attuata	Il volume residuo, pari a circa 5511 mc, non è subordinato al PPA ai sensi degli artt. 3 e 6 della L.R. 6/85
MAGLIA 7		0	attuata	Il volume residuo, pari a circa 9286 mc, non è subordinato al PPA ai sensi degli artt. 3 e 6 della L.R. 6/85
MAGLIA 8	129	660.257	presentato e respinto per contenzioso in atto	
MAGLIA 9		231.000	mai presentato	
MAGLIA 10	211	1.082.294	presentato	
MAGLIE 11-12	228	91.875	presentato	
MAGLIA 13	210	482.725	presentato	
MAGLIA 14	207	389.741	presentato	
MAGLIA 15	212	214.588	presentato	
MAGLIA 16	78	221.812	presentato	
<b>TOT</b>		<b>3.374.292</b>		

ZONE C2	PdL	RESIDUO (mc)	ITER	NOTE
MAGLIA 1		0	attuata	
MAGLIE 2-14	68	129.315	convenzionato comparto A 28/07/05 (DCC 36 del 09/03/04)	
MAGLIA 3		0	attuata	Il volume residuo della lottizzazione 14, pari a circa 3701mc (comparto C), non è subordinato al PPA ai sensi degli artt. 3 e 6 della L.R. 6/85.
MAGLIA 4		0	attuata	
MAGLIA 5	102	35.426	approvato e ripresentato	
MAGLIA 6		0	attuata	
MAGLIA 7		0	attuata	c'è un piccolo residuo non quantificabile
MAGLIA 8		0	attuata	
MAGLIA 10		0	attuata	c'è un piccolo residuo non quantificabile
MAGLIA 11	185	229.600	presentato	
MAGLIA 12		24.000	mai presentato	
MAGLIA 13	139	65.824	presentato	
MAGLIA 15	230	78.388	presentato	
MAGLIA 16	94	49.530	adottato (DCC 125 del 30/10/06)	
	155	27.004	approvato (DCC 16 del 20/02/06)	
	156	20.672	approvato (DCC 16 del 20/02/06)	
	158	31.083	presentato	
	161	24.740	presentato	
MAGLIA 17	147	26.348	presentato	
	166	0	convenzionato 26/04/07 (DCC 2 del 08/01/96)	In fase di realizzazione
MAGLIA 18		241.000	mai presentato	
MAGLIA 19		180.000	mai presentato	
MAGLIA 20	PP20	484.091	approvato (DCC 118/2003)	
MAGLIA 21	PP21	913.465	approvato (DCC 113/2002)	
MAGLIA 22	PP22	705.800	approvato	E' convenzionato solo il comparto 1 che rappresenta circa un terzo della maglia.
MAGLIA 23		0	attuata	
<b>TOT</b>		<b>3.266.286</b>		



## Residenza

ZONE C3	PdL	RESIDUO (mc)	ITER	NOTE
MAGLIA 1		0	attuato	INFICIATA. Tessuti edificati.
MAGLIA 2	149 A	2.201	approvato	
	149 B	453	approvato	
	149 C	0	convenzionato	in fase di realizzazione
	149 D	0	convenzionato	in fase di realizzazione
MAGLIA 3		0	attuato	INFICIATA. Tessuti edificati.
MAGLIA 4	125	4.515	adottato (DCC 126 del 30/10/06)	
MAGLIA 5	59	0	convenzionato	in fase di realizzazione
	209	4.681	presentato	
MAGLIA 6	106	11.860	adottato (DCC 35 del 25/02/05)	Ricade nella fascia costiera dei 300m
	169	2.053	presentato	La lottizzazione è ubicata nella fascia costiera dei 300m ed è stata presentata il 6/6/1990
	186	11.315	presentato	La lottizzazione è ubicata nella fascia costiera dei 300m ed è stata presentata il 6/6/1990
	229	5.760	presentato	
MAGLIA 7	181	11.000	presentato	
MAGLIA 8		0	attuato	I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 9	221	21.122	presentato	INFICIATA. Variata per effetto dell'accoglimento dal CC e dalla GR dell'osservazione n.22 al PRG (da C2 DIVENTA C3)
MAGLIA 10		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIE 11-12	82	10.067	approvato	Maglia 11: la lottizzazione 82 è posta all'interno dei 300m dalla battigia, già approvata e non ancora convenzionata, con in corso la verifica della validità per il lungo tempo trascorso dall'approvazione (1983). Maglia 12: INFICIATA
MAGLIA 13		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 14		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 15		0	attuato	
MAGLIA 16	146	6.883	approvato (DCC 120 del 17/10/06)	In corso di convenzione
MAGLIA 17		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 18		0	attuato	
MAGLIA 19	110	12.188	presentato	
	126 A	11.914	approvato	
	parte restante	23.994	mai presentato	
	127	0	convenzionato 04/07/06 (DCC 17 del 20/02/06)	in fase di realizzazione
MAGLIA 20		30.000	mai presentato	
MAGLIA 21	8	14.329	approvato (DCC 29 del 09/03/06)	Dei 14329mc di progetto 5735mc sono esistenti. In corso di convenzione.
MAGLIA 22		0	attuato	
MAGLIA 23	131	110.000	presentato	
	214		presentato	
	224		presentato	
	225		presentato	
MAGLIA 24	219-222	170.000	presentato	
MAGLIA 25	130	40.000	presentato	
MAGLIA 26	215	56.704	presentato	
MAGLIE 26-27	164	64.418	convenzionato 29/12/04 (DCC 245 del 18/12/95)	Convenzionato 50% cubatura comparto A (62236/2)
MAGLIA 28		71.000	mai presentato	
MAGLIA 29		80.000	mai presentato	
MAGLIA 30		0	da riqualificare	INFICIATA. Sarà interessata da un programma di riqualificazione.
MAGLIA 31		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 32		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 33		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 34		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 35		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 36		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 37		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 38	162	14.643	presentato	
MAGLIA 39		0	mai presentato	INFICIATA. Tessuti edificati. I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 40		0	attuato	I pochi residui non sono quantificabili.
MAGLIA 40bis	194	0	convenzionato 06/11/06 (DCC 148 del 24/10/05)	in fase di realizzazione
	195	32.111	adottato (DCC 64 del 24/07/07)	
MAGLIA 41		32.500	mai presentato	
<b>TOT</b>		<b>855.711</b>		



## 2. Le risorse, le criticità, le domande e le opportunità di sviluppo

### Terziario

TERZIARIO	PdL	RESIDUO RESIDENZA (mc)	RESIDUO TERZIARIO (mc)	ITER	NOTE
MAGLIA 1	122	0	0	convenzionato 40% 07/12/06 (DCC 49 del 15/05/06) approvato 60%	in fase di realizzazione
MAGLIA 2	71	0	0	attuata	
MAGLIA 3	206	0	0	attuata	
MAGLIA 4	97	10.986	51.560	convenzionato 02/08/06 (DCC 163 del 06/05/91)	
MAGLIA 5	231	25.000	25.000	presentato	
MAGLIA 6		0	0	inattuabili	OVALE. Inattuabile
MAGLIA 7		0	0	inattuabili	
MAGLIA 8		0	0	inattuabili	
MAGLIA 9		0	0	inattuabili	
MAGLIA 10		0	0	inattuabili	
MAGLIA 11	182	0	0	presentato	Tessuto edificato esistente.
MAGLIA 12	180	74.283	75.012	adottato (DCC 20 del 23/02/06)	Tessuto edificato esistente. Art.3 L.R. 6785. Maglia interessata dal bando di concorso europeo di idee. Adottati solo comparti A e B. Esiste anche il comparto C di 22450mq
MAGLIA 13	55	41.000	41.000	presentato, contenzioso in atto	Tessuto edificato esistente. Art.3 L.R. 6785. Maglia interessata dal bando di concorso europeo di idee.
MAGLIA 14	192-223	15.000	15.000	presentato	Tessuto edificato esistente.
MAGLIA 15		0	0	mai presentato	INFICIATA. Tessuto edificato esistente.
MAGLIA 16		0	0	mai presentato	INFICIATA. Tessuto edificato esistente.
MAGLIA 17		0	0	mai presentato	INFICIATA. Tessuto edificato esistente.
MAGLIA 18		0	0	mai presentato	INFICIATA. Tessuto edificato esistente.
MAGLIA 19	22	223.000	223.000	convenzionato 40% (15/12/05) approvato 60% (DCC 249 del 18/12/95)	
MAGLIA 20		0	0	attuata	
MAGLIA 21		0	0	attuata	
MAGLIA 22		0	0	attuata	
MAGLIA 23		0	0	attuata	
MAGLIA 24	191	23.000	23.000	presentato	INFICIATA. Ci sono degli edifici esistenti.
MAGLIA 25		0	0	attuata	
MAGLIA 26	176	50.397	51.214	presentato	
MAGLIA 27					
MAGLIA 28					
MAGLIA 29		0	0	variante PRG	FIBRONIT. E' diventato verde pubblico per effetto della VARIANTE
MAGLIA 30		0	0	attuata	
MAGLIA 31		254.370	254.370		PUNTA PEROTTI.
MAGLIA 32	46	153.750	153.750	presentato	Tessuto edificato esistente.
MAGLIA 33		82.500	82.500	mai presentato	Tessuto edificato esistente.
MAGLIA 34		0	0	attuata	INFICIATA. Tessuto edificato esistente.
MAGLIA 35		0	0	attuata	
MAGLIA 36		0	0	mai presentato	
MAGLIA 37		0	0	mai presentato	
MAGLIA 38	12	71.415	71.415	presentato	INFICIATA. Tessuto edificato esistente. Art.3 L.R. 6785.
MAGLIA 39	99	50.021	69.002	presentato	Tessuto edificato esistente. Art.3 L.R. 6785.
MAGLIA 40		15.000	15.000	mai presentato	Tessuto edificato esistente.
MAGLIA 41		0	0	attuata	
MAGLIA 42		0	0	attuata	
MAGLIA 43		0	0	attuata	
MAGLIA 44		0	0	attuata	
MAGLIA 45		0	0	attuata	
MAGLIA 46	196	115.000	115.000	presentato	
MAGLIA 47	121	270.633	271.206	adottato e bocciato dal CUR	
MAGLIA 48		0	0	inattuabili	non esiste il suolo
MAGLIA 49		0	0	inattuabili	non esiste il suolo
MAGLIA 50	179-184-197-198	300.000	300.000	presentato	TONDO. Cartografare lottizzazioni.
MAGLIA 51		231.500	231.500		
MAGLIE 52-53		230.369	236.232		
VARIANTE PRIU	settore B	327.750	0	convenzionato	
	settore C	0	0	convenzionato	in fase di realizzazione
	settore D	0	0	convenzionato	in fase di realizzazione
MAGLIA 55		0	0		E' diventato verde pubblico per effetto della VARIANTE PRIU
MAGLIA 56	119	122.923	122.923	presentato	E' diventato in parte verde pubblico per effetto della VARIANTE PRIU
MAGLIA 57	193	125.000	125.000	presentato	
TOT*		2.558.527	2.298.314		

\* A questa somma sono eventualmente da aggiungere le quantità relative a Punta Perotti





Riassumendo i dati delle tabelle precedenti:

BILANCIO DELLA PIANIFICAZIONE VIGENTE (Residenza)		VOL. DA REALIZZARE (mc)	VOL. RESIDUE (mc)
Totale lottizzazioni convenzionate		193.733	
Totale lottizzazioni approvate			2.232.305
Totale lottizzazioni adottate			98.016
Totale lottizzazioni presentate			4.058.741
Totale maglie mai interessate da strumenti esecutivi			913.494
		<b>193.733</b>	<b>7.302.556</b>

BILANCIO DELLA PIANIFICAZIONE VIGENTE (Terziario)		VOL. DA REALIZZARE (mc)	VOL. RESIDUE (mc)
Totale lottizzazioni convenzionate	Terziario	51.560	
	Residenza nel terziario	338.736	
Totale lottizzazioni approvate	Terziario		223.000
	Residenza nel terziario		223.000
Totale lottizzazioni adottate	Terziario		346.218
	Residenza nel terziario		344.916
Totale lottizzazioni presentate	Terziario		1.580.036
	Residenza nel terziario		1.554.375
Totale maglie mai interessate da strumenti esecutivi	Terziario		97.500
	Residenza nel terziario		97.500
		<b>390.296</b>	<b>4.466.545</b>

BILANCIO DELLA PIANIFICAZIONE VIGENTE		VOL. DA REALIZZARE (mc)	VOL. RESIDUE (mc)
<b>TOTALE RESIDENZA</b>		<b>193.733</b>	<b>7.302.556</b>
<b>TOTALE TERZIARIO</b>	Terziario	<b>51.560</b>	<b>2.246.754</b>
	Residenza nel terziario	<b>338.736</b>	<b>2.219.791</b>
<b>TOTALE*</b>		<b>584.029</b>	<b>11.769.101</b>

\* A questa somma sono eventualmente da aggiungere le quantità relative a Punta Perotti

Si arriva quindi ad un possibile incremento pari a 9.522.347mc di residenza, che, se rapportato al parametro previsto nel piano vigente pari a 100mc per abitante, porterebbe ad un incremento di quasi 100.000 abitanti virtuali.

Il residuo complessivo del piano vigente relativo, oltre che alla residenza, al terziario privato e pubblico ammonta a circa 15.000.000 di mc (pari a 9.500.000 mc circa di residenza + 2.200.000 mc circa di terziario privato + 3.300.000 mc circa di terziario pubblico lungo l'asse a sud del Tondo di Carbonara).

Tale quantità non è, ovviamente, immutabile, visto che l'Amministrazione Comunale ha in itinere alcune procedure relative ai piani attuativi in itinere: il perfezionamento del relativo iter amministrativo e il conseguente convenzionamento incideranno in termini di una progressiva riduzione del residuo. C'è tuttavia da notare come, parallelamente, negli ultimi anni si siano avvicinate procedure derogatorie che hanno comportato l'incremento delle quantità edificatorie complessive del piano; tale prassi, come la recente procedura legata al c.d "piano casa", induce a ritenere il residuo quantificato, nella sostanza, ancora attuale.



## 2.2 I quadri interpretativi

### 2.2.1 Le componenti di struttura dell'area vasta e i paesaggi

L'interpretazione dei caratteri del territorio di area vasta ha consentito di definire, nell'elaborato QI.AV.1, i *caratteri strutturali* della conca di Bari, articolati negli aspetti strutturali geomorfologici (linea di costa e lame), naturalistici (aree naturali), agricoli (colture prevalenti e consolidate, come gli uliveti e gli assetti colturali misti del sud est), i grandi elementi del sistema insediativo (centri urbani e aree produttive); gli elementi fondamentali del patrimonio storico diffuso (masserie e beni culturali nel territorio rurale), l'armatura a rete stradale e ferroviaria e i grandi nodi specializzati per la mobilità (porto, aeroporto, interporto).

A valle di questa definizione di elementi di struttura, la sintesi interpretativa riguarda la individuazione dei *paesaggi* dell'area barese; ciò perché il DPP assume il paesaggio come categoria sintetica di lettura-interpretazione del territorio e, al contempo, come categoria di proposta/progetto per il medesimo territorio. Ciò sulla base di una concezione del paesaggio che si fonda sull'approccio percettivo e lo considera come "linguaggio" del territorio e il paesaggio di qualità come fondamentale risorsa per lo sviluppo.

Dunque il paesaggio del territorio di Bari, indicatore della qualità del suo sviluppo, è il frutto della accumulazione di segni naturali e antropici che convergono nella 'conca barese' e che trovano nella città il luogo della massima densità e interferenza. Pertanto anche ad uno sguardo di insieme il paesaggio appare complesso e, in virtù delle trasformazioni dell'ultimo mezzo secolo, ricco di segni contraddittori.

Carattere dominante e profondo del paesaggio è la struttura radiale delle infrastrutture naturali e antropiche – rispettivamente le lame e la viabilità storica – che oggi resiste all'interno di una matrice prevalentemente insediata, nella quale la naturalità ha carattere residuale e recessivo. I segni della antropizzazione recente introducono elementi di discontinuità e cesure, producendo paesaggi diversi e di differente qualità.

I paesaggi dell'area barese sono stati quindi classificati come segue.

- **Paesaggio urbano configurato:** è costituito dall'insieme dei segni della città continua e consolidata, a differente grana e densità, caratterizzata da una configurazione compiuta e stabile, con marcati caratteri di riconoscibilità; al suo interno i nuclei storici contengono elementi di notevole valore identitario e simbolico;
- **Paesaggio urbano periferico a debole configurazione:** è il paesaggio delle ampie fasce di margine urbano formate dalle parti urbane non consolidate e periferiche, contigue al paesaggio urbano consolidato; si distingue per la scarsa configurazione dello spazio urbano e la casualità nella relazione tra le parti e con il territorio aperto;
- **Paesaggio urbano eterogeneo deconfigurato:** il paesaggio è a dominanza infrastrutturale, ovvero costituito da un insieme di spazi ed oggetti eterogenei e privi di regole comuni, tra i



quali dominano, quali unici elementi connotativi, le infrastrutture, gli impianti, le reti. Si tratta di grandi segni percepibili alla scala del territorio, che formano una 'cesura ad arco', indifferenti ai luoghi che attraversano e privi di considerazione paesaggistica;

- **Paesaggio urbano periferico a configurazione autonoma:** è il paesaggio delle grandi periferie isolate, costruite sulla base di modelli insediativi autonomi e spesso atipici, con materiali urbani a grana grossa, fortemente riconoscibili nella loro autonomia, prive di relazioni spaziali con l'intorno e di considerazione paesaggistica;
- **Paesaggio urbanizzato dell'intasamento costiero:** paesaggio a grana fine, costituito da una sequenza ininterrotta di insediamenti a bassa densità, che occupano la fascia costiera pregiudicandone le qualità ecosistemiche e occludendone la percezione e la fruizione. All'interno del paesaggio sono rintracciabili i piccoli nuclei delle 'marine', dalla configurazione più consolidata;
- **Paesaggio produttivo a configurazione autonoma:** paesaggio industriale e artigianale pianificato autonomamente, costituito da materiali prevalentemente a grana grossa, che mostrano come carattere comune una consistente incompiutezza e l'assenza di qualificazione paesaggistica; complessivamente è configurato come piattaforma autoriferita e introversa, priva di relazioni con il territorio aperto e con la città;
- **Paesaggio periurbano eterogeneo deconfigurato:** paesaggio di transizione tra il paesaggio urbano e il paesaggio produttivo a configurazione autonoma; è un paesaggio ibrido, caratterizzato dalla compresenza di segni del paesaggio rurale e segni della progressiva urbanizzazione, soprattutto a carattere produttivo, e infrastrutturazione. La configurazione è pertanto eterogenea e priva di intenzionalità e struttura;
- **Paesaggio costiero aperto:** anche se infrastrutturato e in parte degradato, è l'unico spazio costiero non occluso e pertanto assume un elevato valore per la sua eccezionalità; nonostante la condizione di evidente instabilità e la frammentazione della configurazione spaziale, la connotazione prevalente è quella di un paesaggio 'marino', singolare luogo di contatto tra il paesaggio rurale e il mare;
- **Paesaggio rurale perforato:** paesaggio rurale a prevalente funzione agricola, caratterizzato dalla presenza di insediamenti conclusi, recinti o grandi oggetti territoriali prevalentemente lungo i tracciati di collegamento territoriale, che "bucano" il paesaggio, e da infrastrutture che solcano lo spazio, producendo grandi tessere, agrarie o in abbandono;
- **Paesaggio rurale degli ulivi:** paesaggio rurale a prevalente funzione agricola, caratterizzato dai lembi estremi dei grandi spazi agricoli continui ed estesi della piantata olivetata del nord barese, che lambisce i centri urbani e le infrastrutture;
- **Paesaggio rurale della mixité colturale:** paesaggio rurale a prevalente funzione agricola, caratterizzato dai lembi estremi dei grandi spazi agricoli continui ed estesi formati da assetti colturali complessi, da vigneti e frutteti del sud est barese, che lambiscono i centri urbani e le infrastrutture.



### 2.2.2 Le componenti strutturali

Il DRAG – “Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto dei Piani Urbanistici Generali (PUG)” chiede che nel processo di pianificazione vengano esplicitate le valutazioni sullo stato delle risorse locali attraverso i “Quadri Interpretativi”. Questi sono “costruiti a partire dal sistema delle conoscenze e costituiti da descrizioni integrate dei caratteri dominanti dei luoghi, delle relazioni tra le risorse individuate e delle relative tendenze di trasformazione. I quadri interpretativi, quindi, derivano da una ricomposizione integrata delle ricognizioni delle risorse effettuate nella fase di costruzione del quadro conoscitivo, nonché da una interpretazione critica dello stato di fatto del territorio e delle sue tendenze di trasformazione”.

Le componenti strutturali del territorio e del paesaggio costituiscono una individuazione di sintesi degli elementi che formano la struttura fisico-funzionale e di senso della realtà territoriale e urbana barese, pur se caratterizzate da condizioni anche molto diverse di qualità, valore, stabilità, trasformabilità e potenzialità di riqualificazione e/o valorizzazione. Le componenti strutturali, articolate per sistemi ed espressione essenziale della complessità della città e del suo territorio, costituiscono il primario riferimento per la individuazione di criticità e problemi e per la definizione di obiettivi e azioni per il Pug. Per queste il DRAG, inoltre, fornisce una griglia concettuale e terminologica, entro la quale costruire i quadri interpretativi, che individua le due principali “famiglie” di componenti strutturali del territorio, ovvero di elementi caratterizzati dall’essere fondanti e strutturanti la realtà territoriale. Tali due famiglie di componenti strutturali sono articolate in *invarianti strutturali* e *contesti territoriali*.

Le indicazioni metodologiche regionali consentono di declinare le componenti strutturali principali del territorio di Bari, attribuendo loro un significato specifico calibrato sugli esiti della ricomposizione del sistema delle conoscenze e la individuazione dei relativi valori. Pertanto si definiscono:

- le *invarianti strutturali* come quei significativi elementi, già tutelati o meritevoli di conservazione e valorizzazione, che la comunità locale riconosce come propri valori irrinunciabili e condivisi, anche in coerenza con gli interessi generali sovralocali relativi alla tutela e allo sviluppo; si tratta in sostanza dell’insieme degli elementi di valore relativi alla integrità fisica del territorio, ai valori paesistico-ambientali, storico culturali, insediativi e socioeconomici, alla efficienza e funzionalità delle infrastrutture e degli impianti; tali valori, una volta riconosciuti e condivisi, costituiranno oggetto di una specifica disciplina del PUG, basata sulla “non negoziabilità” delle scelte relative alla loro conservazione, riqualificazione e valorizzazione; essi inoltre costituiranno le risorse strategiche da cui partire per definire le politiche di sviluppo della comunità locale;
- i *contesti territoriali* come le articolazioni dello spazio urbano e rurale in cui gli elementi costitutivi del territorio (le risorse ambientali, rurali, insediative, infrastrutturali) e i relativi caratteri paesaggistici sono combinati secondo differenti densità, regole e sintassi, dando luogo a spazi caratterizzati da omogeneità e riconoscibilità, e quindi da medesimi valori e problematicità. I contesti sono infatti individuati a partire dal riconoscimento di paesaggi differenti che identificano e caratterizzano il territorio di Bari; tali contesti costituiscono articolazioni di questi paesaggi, basate sulla considerazione dei caratteri e delle tendenze di



trasformazione rilevate. I contesti territoriali consentiranno di articolare le politiche urbanistiche in modo specifico e coerente con i caratteri e i valori rilevati e con la finalità di rimuovere o mitigare i problemi che essi presentano.

Le invarianti strutturali del territorio di Bari riguardano l'insieme dei valori condivisi su cui si fonda l'identità stessa del territorio. Nel DPP esse riguardano soprattutto gli aspetti materiali e territorializzabili, che, evidentemente, non costituiscono tutti gli elementi rappresentativi della identità. Vi sono infatti altri elementi immateriali, come ad esempio la cultura locale, il culto, la cucina, depositari della identità di locale e che pertanto dovrebbero costituire altrettante "invarianti strutturali", ovvero patrimoni di valore collettivo meritevoli di essere conservati e posti alla base delle prospettive di sviluppo.

Il PUG, pur potendo agire solo o prevalentemente sugli aspetti materiali (il territorio e le sue componenti), promuove la conoscenza e la consapevolezza di questa dimensione immateriale e, anzi, ritiene che le invarianti strutturali individuate siano da considerare tali anche in quanto testimonianze materiali di valori immateriali, della cultura e della identità locale.

Occorre sottolineare che l'individuazione delle componenti strutturali, e ivi compreso il riconoscimento tra esse delle invarianti, non presuppone la loro intangibilità, ma piuttosto la definizione di obiettivi e azioni sensibili, caso per caso, alla loro conservazione, riqualificazione e/o valorizzazione e la conseguente e successiva costruzione di una disciplina delle trasformazioni parimenti attenta e approfondita.

### ***Componenti strutturali del sistema naturalistico – ambientale***

Per quanto riguarda le componenti strutturali del sistema naturalistico-ambientale, individuate in ecosistemi naturali e seminaturali, il territorio di Bari presenta aspetti naturalistici degni di rilievo, ecologicamente collegati alle nove lame principali, articolate in un sistema idrogeomorfologico ed ecologico straordinariamente complesso che si sviluppa a forma di ventaglio verso l'entroterra murgiano. Dal punto di vista naturalistico, in passato le lame costituivano una fitta rete di torrenti, articolata secondo rami principali ed affluenti, in cui si determinava un microclima umido favorito dalla buona esposizione al sole dei costoni, ricchi di acqua e protetti dai forti venti. Queste condizioni erano l'ideale per lo sviluppo di un rigoglioso sistema vegetazionale caratterizzato da formazioni arboreo-arbustive a prevalenza di sclerofille sempreverdi.

Tali aspetti si sono conservati in parte lungo il Torrente Baronale e lungo Lama Balice. Quest'ultima, sempre dal punto di vista naturalistico, può essere considerata come una delle aree più interessanti della Puglia, la cui biodiversità è una ricchezza da custodire gelosamente, per le particolari specie vegetali scomparse altrove e tipiche delle gravine. Altre importanti lame del territorio barese quali Lama Lamasinata, Lama San Giorgio e Lama Giotta, appaiono piuttosto rimaneggiate e alterate, mentre lembi residui di vegetazione spontanea si osservano lungo il loro corso medio-alto.



Le *componenti strutturali* del *Sistema naturalistico-ambientale* individuate nei Quadri interpretativi (cfr. elab. *QI.TC.2.1 Carta delle componenti strutturali del sistema naturalistico-ambientale*) sono:

- *Idrogeomorfologia*
  - Sistema costiero
  - Orli morfologici
  - Reticolo idrografico
  - Forme di modellamento dei corsi d'acqua: cigli di sponda
  - Forme di modellamento dei corsi d'acqua: ripe di erosione
  - Lame
  - Recapiti finali di bacini endoreici
  - Grotte
  - Sorgenti
- *Aree a vegetazione naturale*
  - Boschi
  - Pascoli nudi e arborati, macchia mediterranea, gariga, cespuglieti e arbusteti, aree a ricolonizzazione naturale
  - Incolti
- *Aree sensibili*
  - Aree ad alta pericolosità idraulica
  - Aree a media pericolosità idraulica
  - Aree a bassa pericolosità idraulica
  - Falda superficiale
  - Praterie di posidonie (SIC)

### ***Componenti strutturali del territorio rurale***

La matrice agricola del territorio comunale è quella tipica delle aree della Murgia Bassa barese, dove l'olivicultura regna praticamente incontrastata. La costa e l'immediato entroterra, più pianeggianti e tradizionalmente più fertili, sono stati utilizzati invece in prevalenza per colture ortofrutticole irrigue. Inoltre propri di queste aree sono i paesaggi degli orti costieri, resi purtroppo residuali da un intenso processo di urbanizzazione. Le componenti strutturali del territorio rurale individuate nei Quadri interpretativi (cfr. elab. *QI.TC.2.2 Carta delle componenti strutturali del territorio rurale*) fanno riferimento prevalentemente agli assetti colturali e alla loro capacità di connotazione per trama e grana degli spazi aperti e del relativo paesaggio:

- *Assetti colturali*
  - oliveti
  - sistemi colturali e particellari complessi
  - colture orticole a pieno campo
  - altre colture
- *Manufatti della storia agraria ed elementi storici di attrezzamento del territorio*
  - tracciati viari storici
  - tratturi
  - masserie e casali



- muri a secco
- filari alberati

### **Componenti strutturali del sistema insediativo**

La complessità e la distribuzione sul territorio del Sistema insediativo evidenzia l'articolazione delle diverse condizioni di stratificazione, consolidamento e stabilità delle differenti parti urbane nonché la presenza di elementi caratterizzanti il sistema, ai quali è affidata la diffusione di qualità e significati per l'intera città. Le *componenti strutturali* del *Sistema insediativo* individuate nei Quadri interpretativi sono (cfr. elab. *QI.TC.2.3 Carta delle componenti strutturali del sistema insediativo*):

- *Tracciati strutturanti*
  - Strade radiali storiche e tracciati pianificati
- *Morfologie consolidate*
  - Centri storici
  - Tessuti consolidati di impianto storico
  - Tessuti consolidati
  - Morfologie dell'edilizia popolare storica
- *Morfologie non consolidate*
  - Tessuti recenti non consolidati
  - Ambiti eterogenei di margine urbano
  - Tessuti prevalentemente produttivi
  - Insediamento produttivo ASI
  - Insediato recente nel territorio rurale
- *Elementi di caratterizzazione morfologica e funzionale dello spazio urbano*
  - Complessi, edifici ed impianti di interesse collettivo
  - Spazi pubblici strutturanti (viali alberati e attrezzati, fronti urbani rilevanti)
  - Spazi verdi di pregio

### **Componenti strutturali del patrimonio culturale**

L'articolazione delle componenti del patrimonio culturale restituisce la portata di ricchezza e qualità, non sempre compiutamente espresse, del territorio urbano e del territorio rurale di Bari. Le *componenti strutturali* del *Patrimonio culturale* individuate nei Quadri interpretativi sono (cfr. elab. *QI.TC.2.4 Carta delle componenti strutturali del patrimonio culturale*):

- *Morfologie degli impianti urbani*
  - Tessuti storicamente stratificati e consolidati
  - Tessuti pianificati di origine ottocentesca
- *Edifici, complessi di edifici e spazi di notevole valore architettonico, urbano o ambientale*
  - Residenze urbane
  - Residenze suburbane
  - Edifici a carattere di attrezzatura
  - Chiese ed edifici religiosi



- Edifici militari
- Edifici dell'edilizia popolare storica
- Edifici di archeologia industriale
- Giardini storici e beni paesaggistici
- Cortine edilizie di pregio e spazi rilevanti per configurazione morfologica e valore storico
- *Preesistenze archeologico-monumentali*
  - Ipogei, insediamenti e chiese rupestri (individuazione areale)
  - Ipogei (individuazione puntuale)
  - Aree archeologiche
- *Manufatti della storia agraria ed elementi di attrezzamento del territorio*
  - tracciati viari storici
  - tratturi
  - masserie, casali e trappeti
  - muri a secco
  - alberi in filari
  - strade bianche

### ***Componenti strutturali del sistema infrastrutturale e delle dotazioni territoriali***

Il funzionamento e l'efficienza della città di Bari sono affidati, da una parte, alle componenti cui sono affidate le diverse forme di mobilità e che assicurano differenti livelli di accessibilità alle varie parti del territorio comunale, e, dall'altra, alle diverse funzioni e reti che garantiscono la "vita" della città. Le componenti strutturali del Sistema infrastrutturale e delle dotazioni territoriali individuate nei Quadri interpretativi sono (cfr. elab. *QI.TC.2.5 Carta delle componenti strutturali del sistema infrastrutturale e delle dotazioni territoriali*):

- *Rete viaria*
  - Autostrada
  - Caselli autostradali
  - Viabilità extraurbana principale
  - Viabilità extraurbana secondaria
  - Viabilità urbana principale
  - Parcheggi
- *Rete ferroviaria*
  - Aree ferroviarie
  - Linea ferroviaria nazionale (RFI)
  - Linee ferroviarie in concessione
  - Stazioni e fermate
- *Porto*
- *Aeroporto*
- *Interporto e terminal container*
- *Dotazioni territoriali principali*
  - Università, ricerca e istruzione
  - Pubblica amministrazione
  - Attrezzature espositive e commerciali





- Sanità
- Cultura, spettacolo, attività sportive
- Edifici per il culto
- *Reti e impianti tecnologici principali*
  - Acquedotto
  - Elettrodotto
  - Centrali di produzione e/o trasformazione di energia elettrica
  - Gasdotto
  - Depuratori

### 2.2.3 I contesti territoriali

La articolazione del territorio comunale in *contesti territoriali* ha come obiettivo quello di far riconoscere, a partire dalla ricognizione delle risorse territoriali, le differenze e le specificità delle parti, o “ambiti” o, appunto, “contesti” in cui il territorio è articolato. Ciò con la finalità di orientare e articolare le politiche urbanistiche in modo sensibile e differenziato in funzione dei caratteri e delle specifiche problematiche individuate per ciascun contesto, sfuggendo così a discipline sommarie e indifferenziate, causa spesso di trasformazioni banali e estranee ai luoghi. I contesti, pertanto, sono categorie interpretative basate sulla considerazione simultanea delle relazioni e delle regole che organizzano una porzione di territorio, caratterizzato in modo tendenzialmente omogeneo.

Per il territorio di Bari i contesti territoriali sono stati individuati quali articolazioni dei grandi paesaggi che costituiscono il linguaggio del territorio (v. sopra), descritti nell’elaborato QI.AV.1 *Carta di sintesi della struttura territoriale di area vasta*; sono dunque articolazioni dei paesaggi soprattutto urbani, ma anche rurali e ibridi, definiti in base alla osservazione ravvicinata dello stato morfologico e funzionale, delle condizioni del consolidamento e delle tendenze di trasformazione rilevate.

Nei Quadri interpretativi i contesti territoriali, urbani e rurali, sono stati così definiti (cfr. elab.QI.TC.3.1):

- i **Contesti Urbani Storici - CUS**, ovvero quei contesti che costituiscono patrimonio significativo della cultura locale e che mantengono i segni della stratificazione insediativa e delle relative funzioni abitative, economiche, sociali e culturali; essi coincidono con il nucleo antico della città di Bari e con i nuclei dei centri urbani minori del territorio comunale; sono considerati città di impianto storico anche i quartieri Murattiano e Madonnella, anche se il primo è profondamente trasformato dalle sostituzioni edilizie, e il quartiere Libertà, pur riconoscendo in esso una situazione di maggiore degrado e marginalità sociale che incide sul suo assetto e sulla sua trasformabilità;
- i **Contesti Urbani Consolidati - CUC**, le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate con continuità, che presentano un adeguato livello di qualità urbana e ambientale; si tratta dei contesti, realizzati nell’arco del ‘900, a sud della ferrovia e attorno ai nuclei antichi dei centri



urbani minori; tali contesti, sebbene non omogenei dal punto di vista della qualità complessiva, sono espressione di un consolidamento fisico, funzionale e sociale; sono connotati da una densità rilevante e da una buona dotazione di attrezzature e servizi; a questa categoria appartengono anche i principali quartieri di edilizia pubblica storica, come i nuclei originari di Japigia e del S. Paolo; questo perché, soprattutto nel secondo caso, a una condizione di oggettiva perifericità, sottolineata nella scheda descrittiva specifica del contesto, corrisponde un impianto che esprime un consolidamento, se non una 'storicizzazione', rispetto al suo intorno;

- i **Contesti Urbani in via di Consolidamento - CUVC**, connotati da primi impianti insediativi in corso di completamento o da impianti già insediati nei quali sono in corso processi di stratificazione insediativa, derivanti da piani esecutivi o programmi, che ne stanno mutando la configurazione; sono in continuità con la città consolidata e presentano densità e morfologie simili a quelle delle parti consolidate da cui traggono origine, ma si differenziano dai precedenti per un livello inferiore di qualità urbana e ambientale; sono caratterizzati da spazi aperti di margine che costituiscono risorse utilizzabili per il consolidamento;
- i **Contesti Urbani Marginali - CUM**, categoria più numerosa nella classificazione, visto che la marginalità è condizione rilevata non solo nelle aree periferiche, ma anche in molte aree semicentrali, prive di una configurazione morfologica e di un assetto riconoscibile; tra questi contesti sono presenti le più grandi zone di edilizia residenziale pubblica, gli insediamenti che configurano il paesaggio produttivo e infrastrutturale, ai margini della città consolidata, scarsamente accessibili o prossimi ad aree produttive, gli insediamenti produttivi sottoutilizzati o dismessi; in tutti questi contesti sono presenti, in misura variabile, fenomeni di abbandono, di degrado edilizio, ambientale e sociale, di incompiutezza degli impianti morfologici, di una bassa qualità della vivibilità e dell'ambiente;
- i **Contesti Periurbani - P** sono contesti con attività agricola ancora in atto, ma con una evidente tendenza all'abbandono degli assetti colturali, soggetti a fenomeni di marginalizzazione produttiva conseguenti ai numerosi interventi di urbanizzazione e infrastrutturazione che caratterizzano l'area urbana barese, o alla presenza di situazioni di conflittualità tra produzione agricola e usi insediativi del territorio; sono contesti, anche costieri, contigui alla città e alle infrastrutture, che ne subiscono l'influenza, caratterizzati quindi prevalentemente da usi temporanei e impropri;
- i **Contesti Rurali - CR** sono aree agricole storicamente consolidate, legate a coltivazioni arboree quali ulivi, di cui si riconosce il valore ambientale e paesaggistico in relazione a specifici caratteri identitari dei luoghi e in relazione alla loro unicità all'interno del territorio comunale, prevalentemente insediato; in particolare si tratta di spazi rurali agricoli su suoli prevalentemente caratterizzati dalla presenza di lame incise e, pertanto, rilevanti dal punto di vista naturalistico e paesaggistico; sono caratterizzati dalla prevalenza degli assetti colturali rispetto a qualunque altra funzione, ma anche dalla progressiva aggressione insediativa e infrastrutturale, dovuta alla vicinanza alla città;
- i **Contesti Infrastrutturali - CI** sono quei contesti esclusivamente formati da aree adibite ad usi infrastrutturali, ovvero ai grandi nodi specializzati per la mobilità; per essi è rilevante segnalare le condizioni entro le quali essi garantiscono efficienza e qualificazione al sistema della mobilità alle diverse scale in cui essa è chiamata a rendere accessibile il territorio, nonché le questioni relative alla necessità di contenimento degli impatti (inquinamento acustico,



atmosferico e visivo) e di mitigazione ambientale e qualificazione paesaggistica, soprattutto in quanto inseriti o prossimi all'ambiente urbano.

Nell'ambito di queste famiglie, sono state individuate 23 tipologie di contesti territoriali, cui corrispondono 46 contesti specifici; per ciascuno di questi contesti specifici, una scheda descrittiva, riportata in Appendice, delinea le relazioni con il paesaggio di appartenenza, con l'intorno territoriale e le sue componenti strutturali, i caratteri morfologici e funzionali; per ciascun contesto, inoltre, sono definiti i principali problemi individuati dal DPP che il PUG dovrà affrontare.

## 2.2.4 I problemi e le questioni emergenti

### *I problemi del sistema naturalistico – ambientale*

#### Aspetti idrogeomorfologici

Gli schemi relativi alla definizione della morfologia, della litologia, idrologia ed idrogeologia nonché i riferimenti tettonico stratigrafici, di cui si è detto al p.to 2.1.2., fanno emergere le possibili criticità relative a ciascun tema trattato ivi compreso quello sismico che, seppur non adeguatamente illustrato, rappresenta una delle questioni significative del territorio in ordine alla sua stabilità di breve, medio e lungo periodo. Si è descritto ampiamente il quadro di riferimento morfologico evidenziandone i connotati più salienti che rendono, paesaggisticamente, oltremodo interessante il territorio del Comune di Bari senza che si determinino problematiche di instabilità, di dissesto o frana ovvero condizioni predisponenti alle stesse. Le principali criticità attengono dunque, sotto il profilo morfologico, alla possibile cancellazione di tali lineamenti originari ovvero alla "cesura" che le infrastrutture possono operare tra i diversi settori dell'ampio ventaglio urbano ovvero alla impenetrabilità tra le diverse fasce concentriche, poste a quote crescenti, che circondano l'originario nucleo urbano.

La singolare configurazione ad anfiteatro dell'intero territorio con centro nel promontorio della Bari antica trova anche una felice associazione con la natura dei terreni ovvero con le formazioni prevalenti che si osservano in affioramento. Le litologie più significative sono rappresentate da formazioni massive o stratificate dotate quasi sempre di notevole resistenza e compattezza, ma non per questo prive di serie e ricorrenti forme di patologie geologiche. Si deve infatti sottolineare l'esistenza di reticoli carsici sotterranei e di forme fossili di rilevante volumetria che possono condizionare la scelta di taluni siti quali aree di sviluppo di una edilizia particolarmente densa ed impegnativa. Tale condizione critica ai fini costruttivi per il verificarsi di possibili inconvenienti litologici è piuttosto diffusa nei territori della zona ASI ma anche nella fascia prossima l'attuale circonvallazione.

Condizioni altrettanto critiche sotto il profilo geolitostratigrafico si ipotizzano nelle aree di affioramento dei depositi incoerenti e/o teneri come avviene nell'ampio settore sudorientale compreso tra Japigia - Carrassi e S. Pasquale. In tali zone del territorio gli affioramenti calcarenitici



celano “sprofondamenti” significativi del substrato che si raggiunge ben oltre i 25 metri di profondità, attraversando alternanze limoso argillose non presenti in superficie e comunque poco note in letteratura. Analoghe criticità geolitologiche sono da menzionare lungo la costa a partire dal promontorio di S. Cataldo e fino a Lama Balice. In tale porzione costiera trovano infatti collocazione, al disotto dell’attuale piano calpestio, residue formazioni dunari del pleistocene che si adagiano su formazioni altrettanto recenti di natura lacustre e/o palustre con orizzonti argillosi ascrivibili a paleosuoli. Il substrato roccioso in tale comparto si rinviene quasi sempre ben oltre i 10 metri dal p.c. ed è marcato da un orizzonte a terra rossa, interposto tra le coperture e la roccia del basamento.

Criticità geolitologiche di minor conto sono quelle che coinvolgono il territorio di Carbonara-Ceglie dove il banco calcarenitico si ispessisce notevolmente perdendo la sua normale compattezza e resistenza ed assumendo caratteristiche proprie delle sabbie sciolte incoerenti. Fenomeno analogo si presenta nel territorio di Torre a Mare. Le formazioni calcarenitiche e quelle calcaree possono inoltre essere “infettate” da fenomenologie carsiche con sistemi di dissoluzione più o meno estesi, sia a carattere sub dermale che profondo, con sviluppo della patologia dissolutiva in verticale o in orizzontale. Non poche dunque le criticità che possono manifestarsi nei territori carsici e nel caso specifico che possono affliggere anche le aree comunali da urbanizzare.

Ai richiamati schemi geomorfologici si aggiunge ancora il quadro di riferimento idrologico ed idrogeologico con le proprie criticità ovvero con tutte le possibili interconnessioni alle ricorrenti patologie connesse all’acqua che si evidenziano in presenza della stessa. Il reticolo idraulico risulta infatti ancora efficiente ma lo stesso presenta profonde modifiche causate da attività antropiche non sempre autorizzate, che in taluni casi tendono a ostacolarlo ovvero a rimodularne le sezioni di deflusso, con cospicue riduzioni delle fasce bagnate, con modifiche anche delle direzioni di scorrimento. Attualmente sono ben note le maggiori criticità in ordine allo stato delle Lame ed in particolare alle sezioni più significative dove trovano un sicuro ostacolo i deflussi delle portate di massima piena per eventi eccezionali anche a 30 anni o a 200 anni; deflussi sempre più rilevanti, in presenza di un sempre più incisivo allargamento delle superfici impermeabilizzate e di un conseguente aumento esponenziale delle portate di deflusso. Ciò tanto più se si considera che nelle aree un tempo periferiche dell’abitato, destinate prevalentemente ad usi agricoli o incolte, attraversate da canali deviatori e dalle Lame che recapitano le portate di piena, sono oggi presenti urbanizzazioni significative che potrebbero risultare particolarmente esposte al rischio idraulico.

Lo studio del territorio effettuato per la redazione del DPP, unitamente al confronto con lo stato di fatto “fotografato” dai tecnici dell’Autorità di Bacino della Regione Puglia, individua specificatamente numerose criticità poste attualmente lungo la Lama Picone, la Lama Lamasinata, la Lama del Valenzano, la Lama di S. Giorgio e quella della Lama di Giotta. In tutti questi alvei di notevole ampiezza e profondità si collocano situazioni di pericolosità e rischio idraulico in relazione ad ostruzioni o riduzione di sezione nonché per la presenza di manufatti di vario tipo e volumetria.

Per gli alvei minori non meno significativo appare il ruolo idraulico che tali elementi di circuitazione delle acque superficiali di precipitazione meteorica possono svolgere in occasione di intensi e prolungati rovesci, ruolo che può stemperarsi o venir meno allorché le nuove urbanizzazioni con le



conseguenti infrastrutturazioni si andranno a collocare su tali territori o nell'ambito dei bacini o sottobacini idraulici di competenza.

Nel novero delle criticità geologiche meritano infine un cenno particolare le attività sismiche del territorio ovvero gli effetti prodotti da sismi di notevole intensità sui suoli urbani a partire dalla registrazione storica dei terremoti regionali e di quelli che hanno manifestato più significativi effetti nell'area di interesse comunale. Questo argomento è stato per molto tempo sottaciuto e considerato privo di interesse progettuale anche per la scarsa incidenza che hanno manifestato gli impatti sismici storicamente documentati. Nell'ambito di più attente e precise valutazioni di pericolosità sismica sono state viceversa riviste le precedenti classificazioni inserendo il territorio di Bari nella classe 3° ed assegnando allo stesso precisi valori di scuotimento sismico e di accelerazione orizzontale al suolo sicché anche le costruzioni sono state dichiarate soggette a verifica sismica. Giova ricordare in ogni caso che a prescindere dalla attuale normativa sismica, che costituisce una forma di tutela e salvaguardia del patrimonio edilizio futuro e di quello esistente, allorché sarà completata l'attività di adeguamento sismico almeno dei più importanti edifici pubblici e/o monumentali, il territorio di Bari non può considerarsi indenne da effetti significativi di terremoti che sia pure con tempi di ritorno plurisecolari hanno devastato il territorio come confermano tracce significative presenti nei depositi marini quaternari che si dispongono lungo la costa alla quota di circa 10 m slm.

Tali effetti sismici sono stati verosimilmente accompagnati anche da fenomeni tipo "tsunami" ovvero da maremoti che hanno sconvolto le aree costiere più prossime alla spiaggia. Possono dunque considerarsi anche tali criticità allorché si ipotizzi una edificazione in prossimità della costa per evitare fenomeni che seppur rari sono già accaduti con riflessi odierni ben più critici e tragici che non nel passato. Tutta la fascia costiera potrebbe risentire del fenomeno sismico che non rappresenta tuttavia l'unico elemento di criticità di tale porzione del territorio urbano. Sono infatti ancora da ricordare i fattori di rischio che possono coinvolgere la costa barese specie lungo le parti in elevazione dove più marcate appaiono le situazioni di squilibrio ed instabilità della falesia causate da rotture e crolli progressivi determinate dai marosi.

Nel tratto di Torre a Mare così come nella fascia di S. Spirito - Palese sussistono attualmente condizioni di pericolo e di rischio anche per le infrastrutture di viabilità per il rapido smantellamento della spiaggia e del bordo costiero soggetto ad erosione marina.

Il fenomeno dell'arretramento costiero con la conseguente progressiva instabilità dei fronti esposti viene in parte agevolata anche dalla natura della roccia costituita da calcareniti tenere ovvero dalla presenza di sistemi pseudocarsici o carsici che si aprono proprio in corrispondenza della fascia di battente del mare in burrasca. Nel caso di Torre a Mare tale fenomeno assume connotati disastrosi anche perché coinvolge il sistema delle grotte costiere che rappresentano fasce con evidenti patologie in ordine alla stabilità ed ai fattori di rischio e ne aggrava il quadro complessivo.

#### Aspetti vegetazionali

Durante l'ultimo secolo, lo sviluppo della città con le sue infrastrutture stradali, sempre più imponenti e realizzate spesso lungo le stesse direttrici di sviluppo del sistema delle lame, ha



compromesso il delicato equilibrio ambientale dell'intero sistema, alterandone di fatto la maggior parte del tracciato fino allo sbocco a mare, attraverso:

- rettificazione del tracciato;
- messa a coltura dell'alveo;
- eliminazione graduale della vegetazione naturale (in alcuni casi sostituzione totale con colture agrarie);
- utilizzo come discariche di rifiuti solidi urbani, anche speciali, e come cave di inerti.

I lembi residui di ecosistemi naturali sono il risultato di un'estrema frammentazione ambientale, ovvero di quel processo dinamico di origine antropica attraverso il quale un'area naturale subisce una suddivisione in frammenti più o meno disgiunti progressivamente più piccoli ed isolati. La frammentazione può essere suddivisa in più componenti, che vengono di seguito indicate:

- scomparsa e/o riduzione in superficie di determinate tipologie ecosistemiche;
- insularizzazione progressiva e redistribuzione sul territorio dei frammenti ambientali residui;
- aumento dell'effetto margine sui frammenti residui.

La frammentazione degli habitat è ampiamente riconosciuta come una delle principali minacce alla diversità e all'integrità biologica (WILCOX 1980, WILCOVE ET AL. 1986, MEFFE E CARROLL 1997). L'isolamento causato dalla frammentazione può portare a bassi tassi di ricolonizzazione e diminuisce la diversità faunistica specifica dei frammenti. La struttura ed il funzionamento degli ecosistemi residui in aree frammentate sono influenzati da numerosi fattori quali la dimensione, il grado di isolamento, la qualità dei frammenti stessi, la loro collocazione spaziale nell'ecomosaico, nonché dalle caratteristiche tipologiche della matrice antropica trasformata (agroforestale, urbana, infrastrutturale) in cui essi sono inseriti (FORMAN E GODRON, 1986).

I marcati cambiamenti dimensionali, distributivi e qualitativi, che gli ecosistemi possono subire conseguentemente alla frammentazione, possono riflettersi poi sui processi ecologici (flussi di materia ed energia) e sulla funzionalità dell'intero ecomosaico, con una propensione alla scarsa o nulla funzionalità, da parte degli ecosistemi frammentati, all'interno della rete ecologica potenziale.

La matrice trasformata, in funzione della propria tipologia e delle sue caratteristiche morfologiche, strutturali ed ecologiche, può marcatamente influenzare la fauna, la vegetazione e le condizioni ecologiche interne ai frammenti. In estrema sintesi essa può:

- determinare il tipo e l'intensità dell'effetto margine nei frammenti residui;
- fungere da area "source" per specie generaliste, potenzialmente invasive dei frammenti, ed agire, viceversa, da area "sink" per le specie più sensibili, legate agli habitat originari ancora presenti nei frammenti residui;
- influenzare i movimenti individuali e tutti i processi che avvengono tra frammenti, agendo da barriera parziale o totale per le dinamiche dispersive di alcune specie.

Tutto ciò risulta particolarmente evidente nel caso della fascia costiera, dove oltre al rimaneggiamento ed all'alterazione della successione vegetazionale già effettuata in passato, si sta concretizzando l'ostruzione completa degli spazi seminaturali residuali (incolti erbacei) mediante l'attuazione delle previsioni di trasformazione derivanti dal Piano Quadroni.



Per quanto riguarda il verde urbano, da un'analisi compiuta attraverso fotointerpretazione delle ortofoto 2006, si evince che il territorio comunale è carente di aree verdi pubbliche. Nello studio si è tenuto conto di tutte le superfici maggiori di 1.600 m<sup>2</sup>, che sono state classificate come "parchi/ville/giardini" o "aree incolte nell'urbano", secondo il sistema Corine Land Cover. Dai dati emerge che la superficie adibita a verde pubblico è pari a 1.734.620 m<sup>2</sup>, valore che diviso per la superficie comunale totale (11.609 ha) dà un rapporto di 150 m<sup>2</sup> di verde ogni ettaro di territorio. Se si considera invece il numero di abitanti (321.747 al 31 marzo 2008), si ha un indice di verde pubblico pari a 5,39 m<sup>2</sup>/ab. Tali valori non risultano essere particolarmente bassi, anche se comunque inferiori alla media italiana; consultando però il rapporto "Ecosistema Urbano 2008" di Legambiente che prende in analisi anche altri dati (ad es. include nel verde pubblico anche le superfici protette) il quadro diventa peggiore. Infatti, su 103 città analizzate, Bari è al 91° posto come verde urbano fruibile pro capite (con un valore pari a 1,94 m<sup>2</sup>/ab) e al 79° posto come aree verdi per ettaro di superficie comunale (98,64 m<sup>2</sup>/ha).

In estrema sintesi i problemi che affliggono il verde urbano di Bari sono i seguenti:

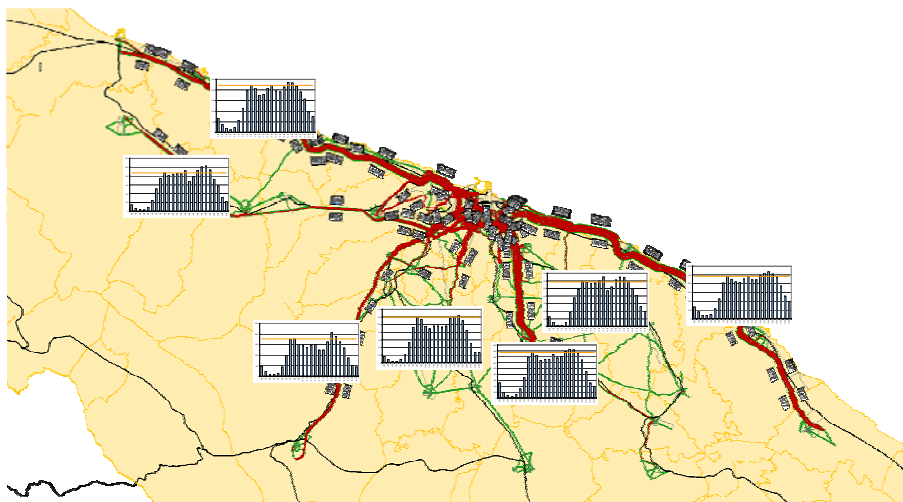
- esigua dimensione, distribuzione non equilibrata e marcata frammentazione del verde urbano pubblico;
- scarsa fruibilità delle aree verdi pubbliche;
- mancanza di un vero e proprio parco urbano, inteso come area verde all'interno dei centri urbani, di dimensioni ragguardevoli, con elevato valore di qualificazione urbana ed ambientale; in genere si tratta di spazi verdi dedicati alla fruizione ricreativa, generalmente ben dotati di attrezzature, arredi e servizi, dotati di vegetazione dai caratteri più o meno estensivi.

### *I problemi e le criticità della mobilità*

#### Trasporto stradale

La principale criticità della rete stradale in territorio comunale è costituita dall'assenza di un impianto gerarchizzato e adeguato sotto il profilo funzionale. Questa situazione è aggravata dai volumi di traffico che la viabilità è chiamata a gestire e che nel tempo hanno spinto a prevedere soluzioni infrastrutturali estremamente impattanti e spesso non rispondenti ad un disegno complessivo di adeguamento/potenziamento della rete stradale. Procedendo dalla rete principale a quella locale è possibile riscontrare le problematiche di seguito descritte.

La rete della viabilità extraurbana principale convergente sulla città presenta caratteristiche geometrico funzionali non a norma e ciò assume una particolare gravità in ragione dei flussi, anche di mezzi pesanti, che questi assi sono chiamati a servire. I volumi di traffico che il capoluogo scambia con il resto del territorio ammontano giornalmente a circa 260.000 veicoli leggeri e 30.000 veicoli pesanti.



**Flussi di scambio tra Bari e il territorio circostante**

Limitando l'attenzione ai soli veicoli leggeri e assumendo il valore medio sul coefficiente di riempimento riscontrato in occasione delle indagini condotte da Tecnopolis a supporto del PRT e pari a 1,3 occupanti/auto si ottengono circa 330.000 spostamenti.

**Andamento dei flussi veicolari in ingresso a Bari sulle principali direttrici stradali**

Codice sezione	Nome sezione	NOME_STRADA	Veicoli Leggeri_24H	Mezzi Pesanti_24H	TOT_24H	Veicoli Leggeri_HP	Mezzi Pesanti_HP	TOT_HP
0041A	Palese_Bari	SS16 ADRIATICA	25.624	2.678	28.302	2.304	304	2.608
0043B	Palo del Colle_Modugno	SS96	13.573	1.081	14.654	1.385	132	1.517
0044A	Bitetto_Modugno	SP1	4.821	190	5.011	609	35	644
0045A	Bitritto_Bari	SS271	9.847	608	10.455	1.202	133	1.335
0046A	Triggiano_Tangenziale di Bari	SS100	25.882	4.287	30.169	2.393	139	2.532
0047B	Mola di Bari_Bari	SS16 ADRIATICA	25.359	1.979	27.338	1.717	325	2.042
0068B	Bitonto_Modugno	SS98	7.027	1.047	8.074	586	105	691
2002A	Bitonto_Aeroporto di Bari	SP156	3.543	244	3.787	554	35	589
0067B	Bitonto_Santo Spirito	SP91	4.792	150	4.942	311	9	320
3010Uscita	_	A14	3.678	1.629	5.307	334	149	483
3011Uscita	_	A14	2.266	279	2.545	235	37	272
			<b>126.412</b>	<b>14.172</b>	<b>140.584</b>	<b>11.630</b>	<b>1.403</b>	<b>13.033</b>
								<b>Totale in ingresso a Bari</b>

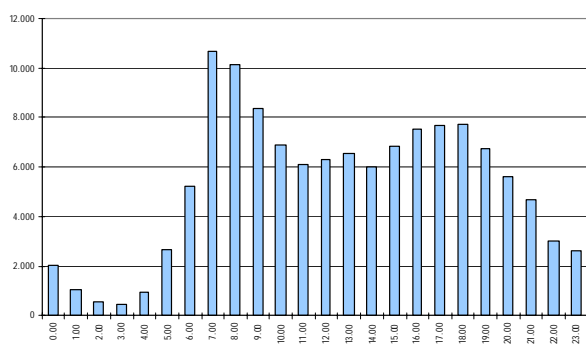
**Andamento dei flussi veicolari in uscita da Bari sulle principali direttrici stradali**

Codice sezione	Nome sezione	NOME_STRADA	Veicoli Leggeri_24H	Mezzi Pesanti_24H	TOT_24H	Veicoli Leggeri_HP	Mezzi Pesanti_HP	TOT_HP
0041B	Bari_Palese	SS16 ADRIATICA	24.534	2.849	27.383	1.172	172	1.344
0043A	Modugno_Palo de Colle	SS96	12.780	890	13.670	552	51	603
0044B	Modugno_Bitetto	SP1	4.227	202	4.429	167	10	177
0045B	Bari_Bitritto	SS271	10.283	638	10.921	497	45	542
0046B	Tangenziale di Bari_Triggiano	SS100	27.165	4.837	32.002	1.651	188	1.839
0047A	Bari_Mola di Bari	SS16 ADRIATICA	27.240	2.376	29.616	1.338	169	1.507
0068A	Modugno_Bitonto	SS98	9.493	1.448	10.941	494	104	598
2002B	Aeroporto di Bari_Bitonto	SP156	3.367	243	3.610	155	16	171
0067A	Santo Spirito_Bitonto	SP91	5.010	178	5.188	328	17	345
3010Ingresso	_	A14	3.845	1.409	5.254	382	70	452
3011Ingresso	_	A14	2.094	270	2.364	224	21	245
			<b>130.038</b>	<b>15.340</b>	<b>145.378</b>	<b>6.960</b>	<b>863</b>	<b>7.823</b>
								<b>Totale in uscita da Bari</b>

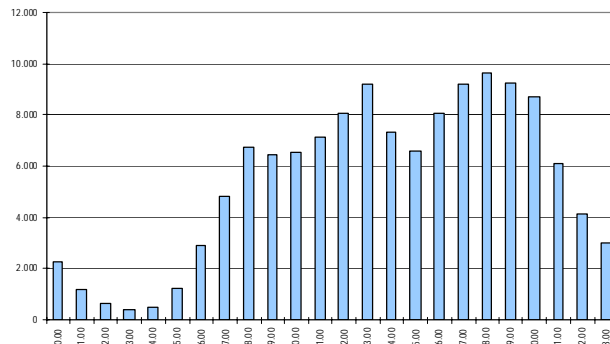




Un ulteriore elemento a favore della creazione di un'offerta di servizi ferroviari cadenzati nell'area barese è costituito dalla distribuzione spazio-temporale di questa domanda. Negli istogrammi seguenti è riportato l'andamento delle cumulate dei rilievi di traffico in ingresso e uscita da Bari sulle stesse sezioni riportate nelle tabelle precedenti. E' evidentemente riconoscibile la componente pendolare dei flussi di traffico ma la domanda di scambio si mantiene su valori medio elevati durante tutta la fascia diurna.

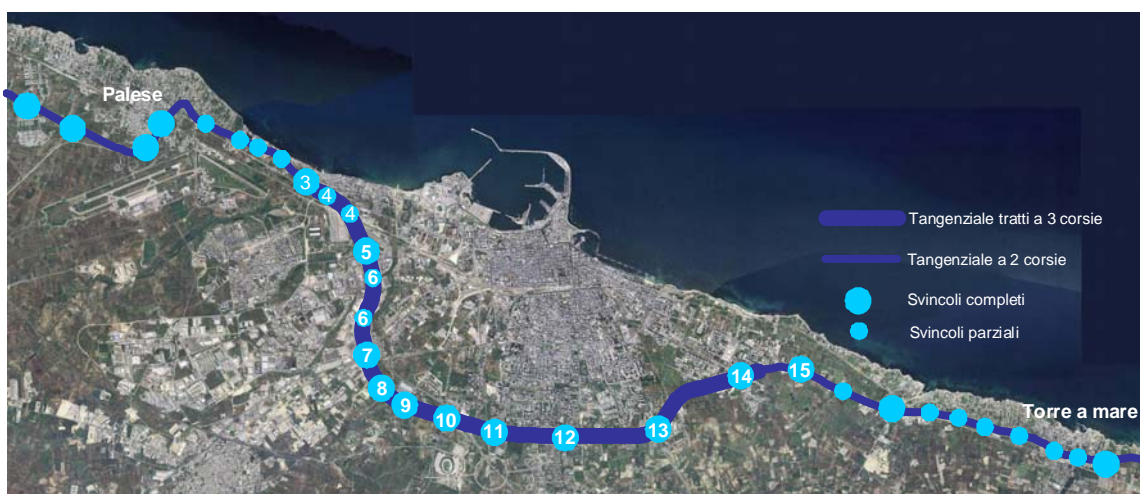


Andamento della cumulata dei rilievi di flusso in ingresso a Bari



Andamento della cumulata dei rilievi di flusso in uscita da Bari

La tangenziale di Bari costituisce, allo stesso tempo, la dorsale su cui si attestano le radiali extraurbane, parte dell'itinerario costiero della ss.16 bis e un elemento fondamentale della viabilità urbana di scorrimento. Questa molteplicità di funzioni non trova una adeguata rispondenza nelle caratteristiche geometriche dei tratti più esterni della tangenziale a nord e a sud in cui la sezione della carreggiata è a due corsie per senso di marcia senza banchine laterali di congrua larghezza e su cui si affacciano numerosi passi carrabili per il servizio ai frontisti. La proliferazione di svincoli in alcuni casi a distanze ravvicinate, le caratteristiche delle rampe di servizio e la loro connessione con la viabilità urbana rappresenta la causa principale dei fenomeni di accodamento che, nelle ore di punta, risalgono sino alla carreggiata principale con riflessi sulla sicurezza e il regolare deflusso della corrente principale.



La tangenziale di Bari e le sue connessioni con la viabilità urbana



Tale criticità è particolarmente evidente sia in corrispondenza dello svincolo con l'asse di Via De Gasperi che, soprattutto, in corrispondenza di quello con la ss.100 la quale, con i suoi 50.000 veicoli/giorno, è in assoluto la radiale più carica di tutto il sistema della viabilità barese.

La transizione tra la viabilità extraurbana e quella urbana rappresenta uno degli elementi maggiormente critici della viabilità in ambito comunale. Il mancato rispetto della normativa in materia di costruzioni stradali e, soprattutto, delle previsioni di PRG, ha determinato una situazione per cui in città è difficilmente riconoscibile una sottorete organica di viabilità di scorrimento. Fa eccezione l'asse costiero che per contro avrebbe la necessità di non essere sovraccaricato in modo da garantire una adeguata permeabilità verso il lungomare e che peraltro è in parte interessato anche dai flussi di scambio con le aree portuali.

Il sistema della viabilità di quartiere in molte aree della città è sovraccaricato da funzioni di accessibilità ai grandi poli attrattori a valenza sovra comunale inseriti nel tessuto urbano tra cui il Policlinico, l'Università, le sedi di rappresentanza e operative di molti Enti pubblici, la stazione ferroviaria, il porto, la Fiera. Il combinato effetto dei livelli di flusso veicolare e della saturazione della sosta lato strada, tenuto conto della strutturale carenza di parcheggi pertinenziali ed operativi, determina livelli di servizio estremamente scadenti e pesanti esternalità derivate su intere aree della città.

Gli spazi dedicati alla mobilità lenta di pedoni e ciclisti sono decisamente ridotti soprattutto se rapportati alle potenzialità della città in ragione delle sue caratteristiche morfologiche e climatiche. Manca del tutto un sistema di infrastrutture capace di creare un effetto rete delle aree destinate alla fruizione pedonale e ciclistica della città. In questo contesto spiccano due aspetti particolari: il mancato rapporto con il mare e una grave carenza di spazi verdi debitamente raccordati alla città.

La saturazione della domanda di sosta su strada nelle aree centrali ma anche in quelle a maggiore densità abitativa sono aggravati da un impianto viario caratterizzato da sezioni carrabili modeste e avaro di spazi da destinare ai pedoni. La regolamentazione dell'offerta di sosta su strada e il controllo delle infrazioni sono state intraprese solo di recente ma hanno già mostrato i loro effetti benefici. Questa leva è assolutamente necessaria, non solo come strategia di breve periodo ma anche per incentivare investimenti da parte di privati nella realizzazione di parcheggi in struttura a carattere pertinenziale ed operativo.

I problemi derivanti dalla sosta irregolare si riflettono in maniera particolare sulla circolazione di mezzi pubblici e veicoli pesanti per la distribuzione urbana delle merci nelle aree centrali per i quali si fa sentire, rispettivamente, l'urgenza di interventi di referenziazione della marcia dei mezzi pubblici e di razionalizzazione sul versante della logistica distributiva.



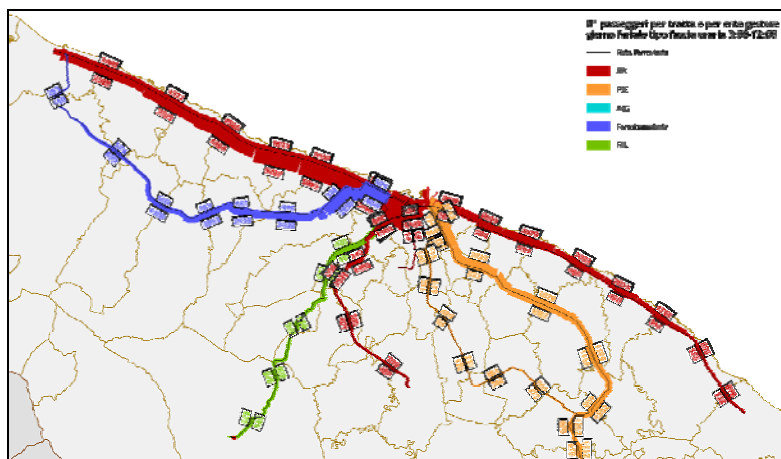
Sosta irregolare su strada (fonte PGTU Bari)

Il tema della circolazione dei mezzi pesanti in campo urbano è infine aggravato pesantemente dalla presenza del porto all'interno della città in virtù delle sue attività prevalenti costituite dal traffico Ro-Ro e Ro-Pax. Si tratta di un traffico di circa 2000.000 mezzi pesanti/anno che quotidianamente con picchi concentrati in concomitanza con gli arrivi delle navi, si riversano sulla viabilità urbana determinando pesanti condizioni di congestione del traffico e inquinamento.

#### Trasporto collettivo

I tratti ancora visibili della linea di alimentazione della rete filoviaria urbana sono la testimonianza di un passato in cui la città aveva un rapporto positivo con il trasporto collettivo. La situazione, con la vertiginosa crescita della mobilità privata registrata negli ultimi 20 anni, è cambiata e ha coinvolto anche la percezione della funzione del trasporto collettivo in tutte le sue componenti. A scontare la maggiore ostilità è certamente l'infrastruttura ferroviaria a dispetto del suo ruolo fondamentale nell'area metropolitana barese.

Nell'area metropolitana di Bari avvengono circa 28.000 spostamenti/giorno sui treni del trasporto regionale che rappresentano il 32% del traffico del TPLR regionale su ferro. La direttrice in assoluto più carica è quella servita da Trenitalia sulla linea RFI adriatica a nord di Bari seguita dall'insieme delle linee FNB, dalle linee FSE, dalla linea adriatica a sud di Bari e dalle direttrici, parzialmente sovrapposte, delle FAL verso Altamura e di Trenitalia sulla linea RFI per Gioia del Colle-Taranto.



Carichi sulla rete ferroviaria solo trasporto regionale giorno feriale medio fascia oraria (3.00 - 12.00)

Il trasporto ferroviario presenta interessanti margini di crescita confermati da una notevole elasticità della domanda rispetto a potenziamenti dell’offerta riscontrati, anche recentemente, ad esempio sulla rete FNB.

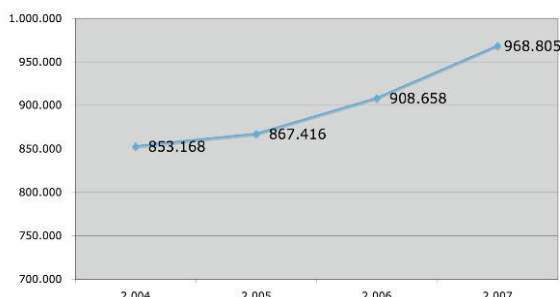


Diagramma 1. Incremento delle percorrenze sviluppate da FNB - 2004-2007

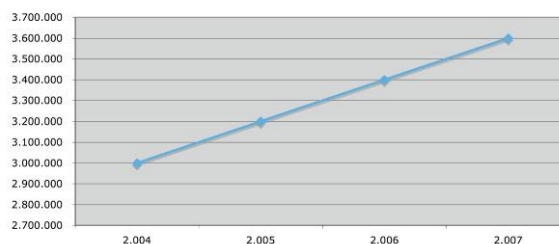


Diagramma 2. Incremento dei passeggeri trasportati da FNB - 2004-2007

La domanda potenziale del trasporto ferroviario è costituita in minima parte dalle possibili integrazioni con i servizi automobilistici (attualmente circa 4.000 spostamenti/giorno in accesso a Bari) e, soprattutto, dalla diversione modale da auto privata.

L’apertura della “metropolitana” del quartiere San Paolo è troppo recente per determinare un’inversione di tendenza ma nella prospettiva di medio-lungo periodo questa linea costituisce il primo tassello di una rete di servizi che muovendosi sulle diverse linee che convergono su Bari coprirà gran parte delle principali direttrici extraurbane modificando radicalmente la struttura dell’offerta.

I principali problemi che caratterizzano l’assetto e il funzionamento del sistema del trasporto pubblico sono sintetizzati nei punti seguenti:

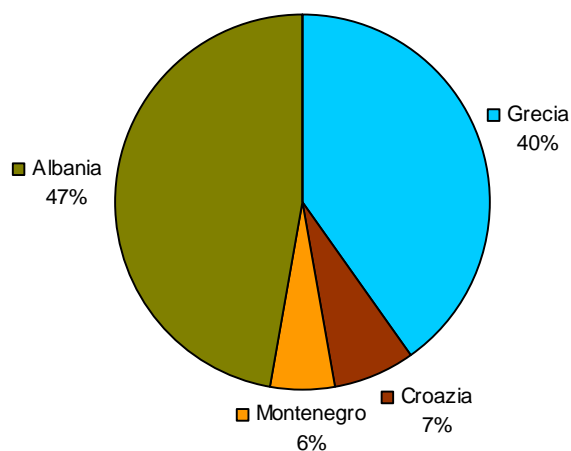
- mancato rapporto tra la città e il sistema ferroviario stigmatizzato dalla scarsissima attenzione riservata all’arredo delle stazioni secondarie e alla loro accessibilità;



- assenza di una rete di parcheggi di interscambio e di stazioni attrezzate per il rendez-vous con i servizi automobilistici anche sulle linee in cui la frequenza e la capacità di trasporto attuali giustificherebbero la promozione dell'intermodalità;
- carenza di una politica di integrazione modale ferro-gomma che contribuisca a diminuire le percorrenze di autobus extraurbani all'interno della città compatta;
- mancanza di una rete portante di trasporto pubblico urbano a servizio delle principali direttrici di traffico urbano e della distribuzione della domanda proveniente dalla ferrovia all'interno della città;
- carenza di percorsi in sede riservata per il trasporto pubblico su gomma all'interno della città;
- scarsa attenzione alle esigenze di arredo funzionale delle fermate principali del trasporto pubblico.

### Trasporto marittimo

Il porto di Bari si sta progressivamente specializzando nel settore del traffico crocieristico e dei traghetti Ro-Pax. Nel 2006 dal porto di Bari sono partiti traghetti con destinazione Albania, Grecia, Croazia e Montenegro per un traffico complessivo di 1.272.023 passeggeri, ripartiti per destinazioni come indicato nel grafico seguente.



Ripartizione dei passeggeri dei traghetti di linea per destinazione - Porto di Bari - Anno 2006.

In aggiunta ai servizi di linea, il porto di Bari è interessato anche dal traffico crocieristico che nel 2006 ha rappresentato quasi il 20% del traffico totale di passeggeri transitati al porto barese. Il traffico crocieristico costituisce un segmento estremamente promettente grazie alla vicinanza dell'aeroporto e alla stessa offerta turistica che la città e la terra di Bari, più in generale, sono in grado di offrire.

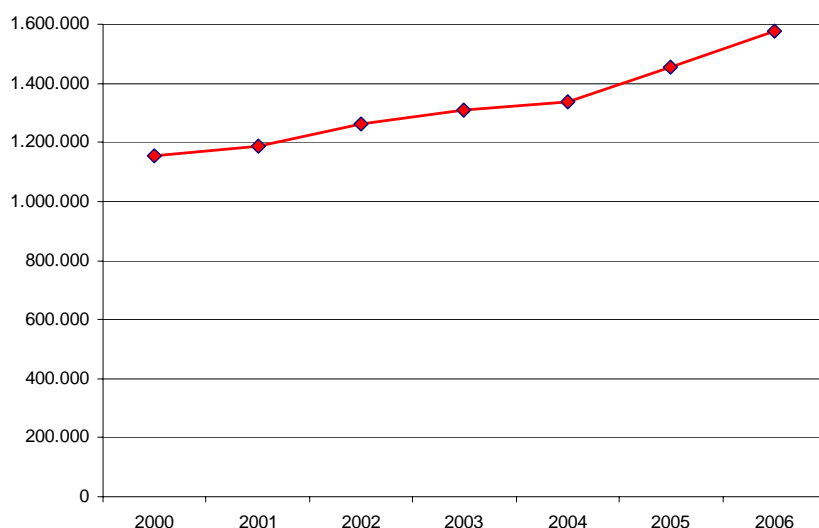


## Traffico di passeggeri – anno 2006 – Porto di Bari

	Da/Per	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Linea	Grecia	513.241	435.877	354.350	409.076	430.420	428.466	481.512
	Croazia	86.231	81.566	70.220	60.907	54.193	48.413	39.416
	Montenegro	71.480	59.953	53.572	57.519	82.472	66.674	51.883
	Albania	601.065	599.573	598.434	567.333	491.122	496.765	475.598
	Israele	0	0	0	0	0	0	0
	Turchia	6	0	0	0	0	25	0
	Italia	0	0	0	0	455	0	0
	Totale		1.272.023	1.176.969	1.076.576	1.094.835	1.058.662	1.040.343
Crociera		303.338	277.979	262.888	213.984	203.431	145.781	106.789
Totale		1.575.361	1.454.948	1.339.464	1.308.819	1.262.093	1.186.124	1.155.198

Il traffico di passeggeri (sommando i contributi dei traghetti di linea con quelli delle crociere) ha raggiunto, nel 2006, 1.575.361 unità ed è frutto di un costante aumento registratosi negli ultimi anni, come indicato nella seguente immagine.

## Trend del traffico di passeggeri complessivo (linea + crociere) – Porto di Bari.



“Secondo le valutazioni degli studi condotti dal CNEL, trasformando in equivalenti TEU i mezzi pesanti sbarcati e imbarcati nei nostri porti, lo short sea shipping produce un traffico superiore a quello del movimento container. A questo concorrono non solo l’impetuosa crescita di nuove linee sul Mare Tirreno (...) ma soprattutto i circa 750.000 camion che sbarcano e s’imbarcano nei porti adriatici per i collegamenti giornalieri con Grecia, Turchia, Croazia, Albania ecc., di cui solo una quota oscillante tra il 20% e il 25% ha come destinazione l’Italia, i tre quarti di quel traffico è puro transito.” (CNEL “Osservazioni e proposte” su “La competitività della portualità italiana”). Lo sbilanciamento a favore dell’internazionale è nettamente superiore sull’Adriatico, dove il traffico riguarda prevalentemente scambi internazionali e dove gli operatori marittimi sono per il 90% esteri (greci e turchi); sul Tirreno, al contrario, gli operatori marittimi sono per il 90% italiani e il traffico interessa prevalentemente le regioni italiane (Fonte: Master Plan nazionale delle Autostrade del Mare).



Analizzando la situazione del porto di Bari, si rileva che i due terzi del traffico commerciale che lo interessa sono rappresentati da merci varia con provenienza e/o destinazione Ro-Ro (camion e trailer). Nel 2006 i camion/trailer transitati nel porto di Bari sono stati 185.673 (+25,7% rispetto al 2005 e + 73% rispetto al 2000). La componente Ro-Ro rappresenta per il porto di Bari il traffico dominante del settore merci; nel 2006 le merci movimentate relativamente a tale componente sono state 3.628.895 tonn. (+25,6% rispetto al 2005 e + 72% rispetto al 2000). Il 74,4% della movimentazione totale ha provenienza/destinazione Grecia, il 22,92% Albania e Montenegro con il 2,41%. Turchia (0,08%) e Croazia (0,19%). Bari si configura quale come porto "hub" del traffico gommato proveniente dall'est.

La domanda complessiva di traffico merci del porto di Bari per ciascuna tipologia di carico e il trend 1999-2006 è rappresentata nella tabella seguente

**Porto di Bari: trend traffico merci 1996-2006.**

Tipologia di Carico		2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Numero Navi	Arrivi	2.962	3.012	2.988	2.935	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Partenze	2.964	3.007	2.985	2.944	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Totale	5.926	6.019	5.973	5.879	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Rinfuse Liquide [t]	Sbarchi	82.064	100.192	34.327	20.203	49.708	58.020	69.146	40.360
	Imbarchi	2.450	5.831	11.528	12.447	9.472	12.601	28.760	36.447
	Totale	84.514	106.023	45.855	32.650	59.180	70.621	97.906	76.807
Rifuse Solide [t]	Sbarchi	1.484.723	1.361.201	1.241.794	1.443.932	1.184.179	1.397.769	1.243.335	812.979
	Imbarchi	17.579	3.478	19.989	36.269	38.544	8.448	6.029	16.722
	Totale	1.502.302	1.364.679	1.261.783	1.480.201	1.222.723	1.406.217	1.249.364	829.701
Totale rinfuse [t]	Sbarchi	1.566.787	1.461.393	1.276.121	1.464.135	1.233.887	1.455.789	1.312.481	853.339
	Imbarchi	20.029	9.309	31.517	48.716	48.016	21.049	34.789	53.169
	Totale	1.586.816	1.470.702	1.307.638	1.512.851	1.281.903	1.476.838	1.347.270	906.508
Merci in container [t]	Sbarchi	0	35.595	55.170	41.914	20.119	1.777	1.675	4.501
	Imbarchi	532	39.633	66.300	64.247	43.969	5.255	5.179	27.244
	Totale	532	75.228	121.470	106.161	64.088	7.032	6.854	31.745
Merci in container [teu]	Sbarchi	0	4.756	10.242	12.297	5.952	802	558	1.649
	Imbarchi	49	5.252	9.950	12.044	6.045	775	815	3.349
	Totale	49	10.008	20.192	24.341	11.997	1.577	1.373	4.998
RO-RO [t]	Sbarchi	1.768.995	1.475.638	1.192.624	1.121.779	1.081.784	945.649	940.822	826.977
	Imbarchi	1.760.319	1.334.463	1.132.636	1.130.784	1.107.132	1.017.905	1.110.959	1.015.200
	Totale	3.529.314	2.810.101	2.325.260	2.252.563	2.188.916	1.963.554	2.051.781	1.842.177
RO-RO [n]	Sbarchi	n.d.	77.561	62.477	59.326	56.564	n.d.	n.d.	n.d.
	Imbarchi	n.d.	70.148	59.389	58.734	57.914	n.d.	n.d.	n.d.
	Totale	185.673	147.709	121.866	118.060	114.478	102.726	107.252	95.233
Altri merci varie [t]	Sbarchi	38.296	31.473	39.180	38.832	37.827	28.473	33.737	61.344
	Imbarchi	60753	28.641	22.578	17.255	35.746	28.014	15.043	36.892
	Totale	99.049	60.114	61.758	56.087	73.573	56.487	48.780	98.236
Totale merci varie [t]	Sbarchi	1.807.291	1.542.706	1.286.974	1.202.525	1.139.730	975.899	976.234	892.822
	Imbarchi	1.821.604	1.402.737	1.221.514	1.212.286	1.186.847	1.051.174	1.131.181	1.079.336
	Totale	3.628.895	2.945.443	2.508.488	2.414.811	2.326.577	2.027.073	2.107.415	1.972.158
Totale [t]	Sbarchi	3.374.078	3.004.099	2.563.095	2.666.660	2.373.617	2.431.688	2.288.715	1.746.161
	Imbarchi	1.841.633	1.412.046	1.253.031	1.261.002	1.234.863	1.072.223	1.165.970	1.132.505
	Totale	5.215.711	4.416.145	3.816.126	3.927.662	3.608.480	3.503.911	3.454.685	2.878.666



Il traffico Ro-Pax, anch'esso in crescita, presenta invece aspetti problematici nel suo rapporto con la città. Il traffico dei mezzi pesanti in particolare costituisce uno dei principali deterrenti rispetto a scenari di ulteriore sviluppo del Ro-Pax. Le criticità sono sia di carattere funzionale, per le ripercussioni sul traffico della rete urbana, sia di impatto delle attività complementari a questo tipo di traffico, prima tra tutti l'esigenza di grandi spazi da destinare alla sosta dei TIR in attesa di imbarcarsi che inevitabilmente vengono sottratti alla prospettiva di un uso urbano. Si ripropone, sotto un differente punto di vista, il tema dell'affaccio a mare che la città vede ostacolato dal porto e da alcune attività che vi si svolgono. Un contributo importante alla razionalizzazione di alcune attività legate al trasporto merci su gomma potrebbe essere offerto dall'Interporto Regionale della Puglia in via di completamento soprattutto nell'ipotesi di migliorare il collegamento stradale con il porto.

#### Trasporto aereo

L'aeroporto di Bari ha conosciuto negli ultimi anni una crescita significativa del traffico, solo parzialmente frenata dalla recente crisi del comparto a livello nazionale.

Per quanto riguarda l'offerta di voli, allo stato attuale (orario invernale 2008-2009) Bari offre 265 coppie di voli settimanali con origine/destinazione sia sul territorio nazionale che europeo.

I dati relativi al traffico passeggeri e del movimento di aeromobili dell'aeroporto di Bari sono riportati di seguito in forma tabellare (trend dal 2003 al 2007) e, solo per il traffico passeggeri, in forma grafica (trend dal 1998 al 2007).

#### Traffico passeggeri 2003-2007 – aeroporti pugliesi (dati Aeroporti di Puglia s.p.a.)

Aeroporto	Tipo	2007	2006	2005	2004	2003
Bari	Linea	2.207.887	1.825.782	1.508.668	1.616.403	1.344.255
	Charter	152.802	122.815	109.130	99.751	68.181
	Taxi	3.257	2.158	2.111	6.396	4.556
	Aviazione Generale	1.753	1.113	1.121	1.196	2.466
	Totale	2.365.699	1.951.868	1.621.030	1.723.719	1.419.458

L'aeroporto di Bari ha visto, nell'ultimo decennio, un notevole incremento del traffico passeggeri che si è attestato, nel 2007, a quasi 2.400.000 di passeggeri.

#### Movimenti Aeromobili 2003-2007 – aeroporti pugliesi (dati Aeroporti di Puglia s.p.a.)

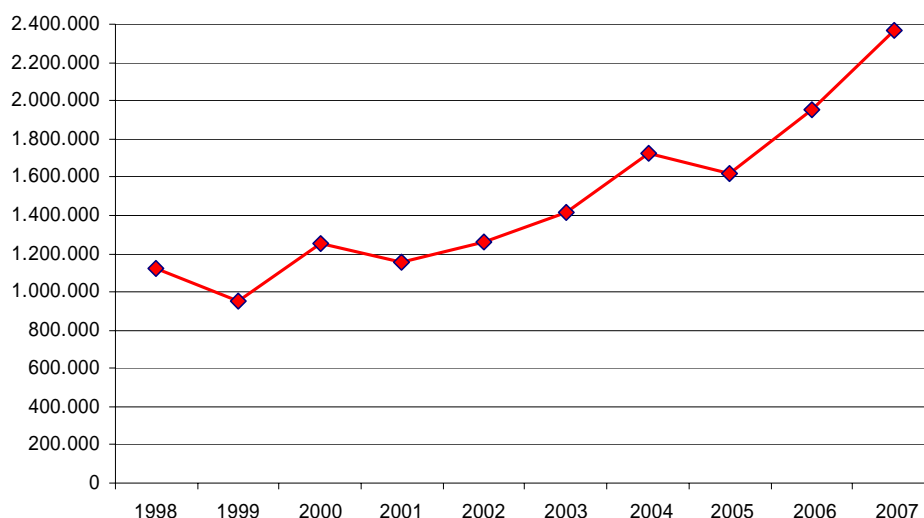
Aeroporto	Tipo <sup>11</sup>	2007	2006	2005	2004	2003
Bari	Linea	25.427	21.965	18.158	19.725	18.235
	Charter	2.403	2.193	2.121	1.995	1.459
	Taxi	1.330	865	801	883	717
	Aviazione Generale	1.950	1.966	1.875	1.991	2.319
	Totale	31.110	26.989	22.955	24.594	22.730

<sup>11</sup> I dati sui charter comprendono i charter passeggeri e i voli aerei tutto-merci, considerato come non di linea



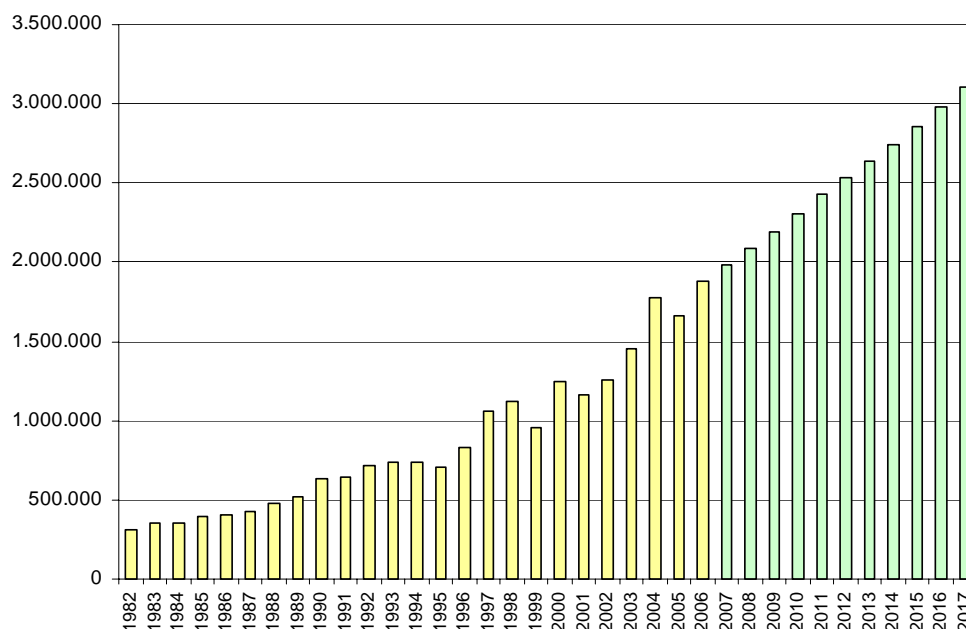


### Andamento dal 1998 al 2007 del traffico passeggeri all'aeroporto di Bari.



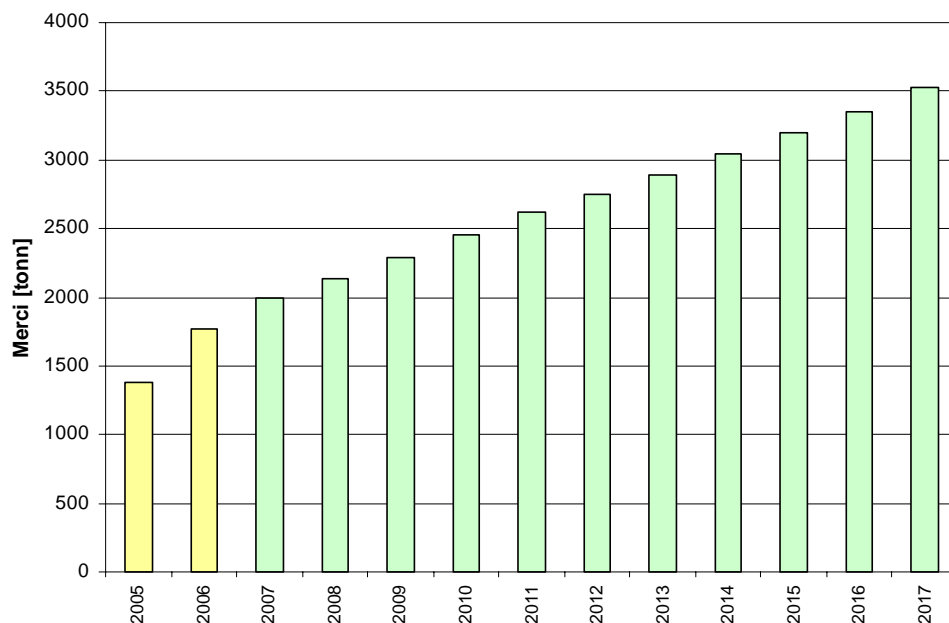
Relativamente all'aeroporto di Bari, Aeroporti di Puglia S.p.a. ha condotto, nell'ambito del P.S.A. del 2006, uno studio per la previsione del traffico passeggeri e merci, fino al 2017. Nelle seguenti tabelle ed immagini si riportano i risultati di tale analisi; per l'aeroporto di Bari è stato previsto un incremento annuo di passeggeri pari al 5,26% fino al 2011 e pari al 4,17% dal 2012 in poi.

### Aeroporto di Bari Palese - Previsioni di traffico passeggeri al 2017 - Fonte: Aeroporti di Puglia S.p.a.





**Aeroporto di Bari Palese – Previsioni di traffico merci al 2017 – Fonte: Aeroporti di Puglia S.p.a.**



L'aeroporto di Bari presenta livelli di accessibilità elevati che verranno ulteriormente migliorati dalla realizzazione della fermata dedicata su rete FNB che consentirà di instradare verso l'aeroporto treni provenienti dalle principali direttrici regionali.

Le principali criticità residue del sistema aeroportuale barese sono:

- l'assenza di un collegamento rapido con l'autostrada;
- la necessità di salvaguardare spazi per la piena operatività e per futuri ampliamenti dell'aeroporto.

### *I problemi del sistema insediativo*

Bari è una città per la quale le espressioni più diffuse sono "città frammentata", "arcipelago", fatta di elementi distinti e giustapposti. L'osservazione dell'insediamento nel suo insieme e nelle sue parti, i modi nei quali la comunità vive e utilizza lo spazio, le dinamiche e i flussi delle relazioni, denunciano una discontinuità morfologica, funzionale e sociale molto pronunciata.

Alle parti immediatamente riconoscibili e distinte, prive di spazi di mediazione e transizione tra le une e le altre, sono associabili precise fasi della storia urbana, che denunciano come la città, come molte delle città meridionali, si sia sviluppata prevalentemente per addizioni e quasi mai per operazioni complesse di ristrutturazione, trasformazione, amalgama anche sociale. Il borgo antico, la città murattiana con le sue specializzazioni borghese (Madonnella) e operaia (Libertà), la città oltre la ferrovia, le grandi periferie prevalentemente di matrice pubblica, le ex frazioni: ciascuna di queste grandi parti urbane è distinguibile, oltre che fisicamente, anche socialmente e nel sentire comune. Le ex frazioni hanno una propria identità, sono centri urbani che difficilmente si identificano con il comune di Bari; lo stesso vale per molti quartieri, percepiti dagli stessi



abitanti come luoghi ‘altri’ rispetto a Bari; ci sono inoltre le periferie e le “periferie delle periferie”, luoghi estremi del disagio e della deprivazione.

Paradossalmente, sono proprio gli elementi del sistema ambientale e della mobilità, quelli che dovrebbero garantire flussi, accessibilità, contiguità, comfort, a fungere da elementi di demarcazione delle parti. Le strade e le ferrovie, piuttosto che connettere e unire, separano, creano discontinuità, barriere materiali fortemente percepite nelle comunità locali, all’interno e tra i quartieri e nell’intera città. Alle barriere materiali si aggiungono anche delle barriere immateriali o simboliche: si tratta di soglie che difficilmente possono essere oltrepassate e che, se varcate, portano in luoghi diversi, nei quali anche la percezione dello spazio, e con esso della sua sicurezza, cambia profondamente. Barriere immateriali sono ad esempio presenti tra il quartiere Murat e il quartiere Libertà, quartiere in cui, nel centro della città, noi troviamo forse le periferie più profonde. Nella stessa città antica è presente una barriera simbolica immateriale che separa la parte riqualificata dal Programma Urban dalla parte più profonda della città antica. Così come barriere materiali sono con evidenza la cesura ferroviaria, che tanto ha condizionato la storia urbana, i viali fuori misura delle periferie, i relitti industriali che separano i quartieri; ma casi significativi sono quelli nei quali elementi del sistema naturalistico come le lame, non metabolizzate all’interno di un progetto di città, producono anch’esse cesure: è questo il caso, ad esempio, del quartiere di Carbonara (recente e storica) e del quartiere Santa Rita; due città profondamente diverse, l’una di fronte all’altra, impossibilitate al dialogo per la loro forma, per la loro giacitura e per la presenza della lama.

Un indicatore specifico delle questioni emergenti del sistema insediativo è problema del disagio abitativo, che rappresenta un focus all’interno del disagio urbano complessivo e della difficoltà a ritrovare all’interno dei tessuti urbani spazi di qualità. Dalla mappatura degli alloggi di proprietà IACP si registra un patrimonio in depauperamento; molti edifici sono in via di dismissione, molti alloggi sono stati riscattati, alcuni sono in diritto di proprietà su suoli di proprietà, altri sono soltanto in diritto di superficie e infine altri ancora sono stati già riscattati. A tale patrimonio pubblico, formato da circa 8.000 alloggi, si aggiungono 3.124 alloggi ERP di proprietà del Comune di Bari, dei quali più di 2.000 nel territorio comunale e i rimanenti nella provincia. Un dato significativo è il numero di richieste fatte per l’assegnazione di case popolari (circa 3.300 famiglie) e per il sostegno all’affitto (circa 5.500). Il Sunia al contempo fornisce un dato di circa 20.000 alloggi sfitti, dei quali la metà ormai in uno stato di degrado che non consente un immediato riutilizzo. Il patrimonio edilizio esistente, quindi, non si incontra con la domanda sociale, con il duplice effetto di non rispondere al fabbisogno e di non generare processi di riqualificazione urbana.

Anche la considerazione della sicurezza urbana ha consentito di declinare la ricognizione dei problemi del sistema insediativo, partendo dalla semplice considerazione che, a Bari come altrove, nei brani di città consolidata la ricchezza delle funzioni aiuta l’esprimersi di relazioni sociali, con la presenza di una mixité di rapporti dimensionali contenuti, di distanze percorribili a piedi; questa ricchezza consente anche il controllo sociale delle zone e, quindi, consente anche di incidere sulla percezione della sicurezza. Nelle periferie pubbliche, gli stessi ingredienti, gli stessi elementi, forse anche le stesse quantità sono distribuite all’interno di un territorio più ampio; aumentano le distanze e gli spazi vuoti, che spesso non sono nemmeno funzionalizzati, e per



raggiungere un servizio è necessario muoversi con l'automobile. Anche le attrezzature pubbliche sono più accorpate, certo per motivi anche di economie, di organizzazione e di ottimizzazione del trasporto pubblico; tuttavia però ciò significa anche concentrare i flussi e tutto il potenziale di qualificazione delle aree all'interno di un luogo, privando tutte gli altri di quella mixité indispensabile per il controllo sociale, per la garanzia di qualità degli spazi.

Dalla lettura del tessuto urbano, delle sue forme, del grado di consolidamento raggiunto dalle varie parti della città emergono situazioni articolate: morfologie urbane storiche e consolidate, morfologie in via di consolidamento e morfologie autonome del tutto prive di relazioni con il sito, con il contesto storico, con le identità locali, con la cultura dei luoghi. Emergono, inoltre, una rilevante quantità di spazi e di ambiti privi di riconoscibilità, di definizione morfologica: una serie infinita di interstizi, di ritagli, di spazi residuali, di spazi in abbandono, in una sorta di dissolvenza progressiva fra cuore della città e spazi attualmente privi di un significato e di un valore collettivo.

A partire dalla lettura delle morfologie, si è guardata la città "ad alta risoluzione", ovvero con uno sguardo ravvicinato nelle sue parti e nei singoli elementi costitutivi, provando inoltre a intercettare il livello di radicamento delle comunità che abitano nei diversi luoghi, per comprendere in che cosa e quali problemi rilevi la dimensione dell'abitare. In questa operazione di valutazione delle criticità del sistema insediativo, la definizione delle parti del territorio connotate da differenti caratteri identificativi - i *contesti territoriali* - ha consentito di individuare *categorie di problemi*, di seguito elencati. Anzi, la individuazione stessa dei contesti si è basata sulla individuazione oltre che di caratteri distintivi, anche e soprattutto delle questioni emergenti che il PUG dovrà affrontare.

I contesti urbani storici e di impianto storico hanno problematiche molto differenti, dovute alla localizzazione, al ruolo e alle pressioni che su di essi sono esercitate. Nei centri storici, non solo in questa città, la scarsa manutenzione e adeguamento funzionale e tecnologico genera un invecchiamento della popolazione residente e un progressivo spopolamento, con conseguente perdita del radicamento delle nuove generazioni nei luoghi storici e impennamento dei processi di degrado. Presso il contesto di Bari Vecchia si riscontrano situazioni di degrado, nelle sue parti più interne e non investite dai processi di gentrificazione; si rilevano deficit nella dotazione dei servizi per la residenza e delle stesse urbanizzazioni primarie, dei parcheggi, del verde; sono inoltre sottoutilizzati i numerosi contenitori storici di pregevole valore storico architettonico; analoghi problemi, anche se molto meno accentuati, sono presenti nei centri storici minori, il cui patrimonio edilizio è soggetto a degrado e a sostituzioni edilizie, anche in presenza di edifici con valore storico testimoniale.

Diverso è il caso del contesto di impianto storico del quartiere murattiano, nel quale si rilevano due ordini di problemi: la perdita irrimediabile della identità del quartiere originario, delle sue proporzioni e delle sue densità, avvenuta a causa delle innumerevoli sostituzioni edilizie che hanno trasformato il quartiere a partire dagli anni '60; il sovraccarico di funzioni terziarie, che comportano un rilevante carico urbanistico, sulla mobilità, sulle reti, incapaci di fare fronte a una mobilità sempre crescente verso il centro della città; la tendenza all'abbandono della residenzialità, sia per i valori immobiliari, sia per le condizioni di scarso comfort abitativo che la congestione comporta.



La situazione specifica del quartiere Libertà è legata alla sua stessa condizione originaria di periferia storica a carattere popolare, condizione mai mutata nel tempo; circostanza che oggi si manifesta nel degrado edilizio e diffuso disagio sociale, sofferto dalla fasce di popolazione più debole (immigrati, anziani) e priva di risorse per avviare processi di riqualificazione e di ristrutturazione edilizia, nella elevata densità edilizia e l'assenza di spazi pubblici e di relazione, di verde e di servizi locali, nella prossimità ad ambiti urbani eterogenei e privi di un assetto riconoscibile, che accresce la percezione del degrado degli spazi.

I nuclei storici delle frazioni costiere sono tra gli spazi che denunciano meno problematicità, sia per la dimensione contenuta, sia per la vitalità che almeno stagionalmente consente la cura e il presidio dello spazio; tuttavia è auspicabile una maggiore cura e valorizzazione di questi contesti soprattutto in quanto essi tuttora costituiscono i fuochi e le centralità locali di ampi contesti periferici, privi di consolidamento, di attrezzature, di spazi di relazione.

I contesti urbani consolidati (Picone, Carrassi e S.Pasquale storici, il primo nucleo di Japigia e S.Paolo, Poggiofranco nuova, Carbonara e Ceglie) presentano problematiche differenziate, dovute alla eterogeneità delle situazioni insediative. In generale si può affermare che i contesti consolidati meno recenti e che contengono al loro interno parti di impianto storico sono caratterizzati da circoscritte situazioni di degrado edilizio e disagio sociale, spesso nelle parti più antiche e popolari dell'impianto, nelle quali risiedono le fasce più deboli della popolazione (immigrati, anziani) o la residenza è temporanea (studenti, lavoratori); l'accessibilità è resa difficile dalla giacitura semicentrale e i contesti sono gravati dai flussi di traffico privato di attraversamento verso le aree centrali della città, mentre i servizi pubblici, i parcheggi e soprattutto il verde di quartiere sono estremamente carenti dal punto di vista quantitativo. Viceversa, i contesti urbani consolidati meno centrali dispongono di maggiori spazi per verde, parcheggi e servizi, ma una minore densità di centralità locali, ovvero di spazi di relazione identitari e riconoscibili.

Per molti dei contesti urbani in via di consolidamento (S.Girolamo, Fesca, Fiera, S.Cataldo, Japigia, S.Pasquale, Mungivacca, S.Spirito, Palese, Torre a Mare) sono in atto processi di completamento o riqualificazione di matrice pubblica, mirati a intervenire sulle situazioni di maggior degrado che ciascun contesto contiene. Ferma restando la programmazione in atto e i suoi auspicabili effetti, problemi comuni sono: anzitutto la non compiuta conformazione morfologica, spesso frutto della eterogeneità dei modelli insediativi presenti nei contesti o di processi di consolidamento tuttora in corso e di sottodotazione dei servizi pubblici. Pertanto essi sono caratterizzati dalla presenza diffusa di spazi ritagliati e inutilizzati, ai margini e all'interno dei contesti, dovuta a una inadeguata considerazione della risorsa suolo in fase di progettazione; dall'assenza di mitigazione ambientale delle grandi infrastrutture per la mobilità che quasi sempre costituiscono elementi di bordo o secanti i contesti stessi.

Per i contesti in via di consolidamento a contatto con i contesti rurali è del tutto assente una qualunque forma di intenzionalità nella definizione del rapporto con lo spazio aperto e con il territorio rurale e pertanto la città stessa soffre della scarsa integrazione ambientale e paesaggistica con la campagna.



I contesti costieri risultano ‘compressi’ tra la fascia costiera e le linee infrastrutturali stradali e ferroviarie; tutto ciò ha comportato il sovrasfruttamento della fascia costiera a fini insediativi e pertanto la scarsa valorizzazione del fronte mare per usi collettivi, legati al tempo libero, alla balneazione, in complesso alla fruizione della risorsa mare.

Relativamente ai contesti urbani marginali, le problematiche risultano esternamente variegata, ma comunque tutte connotate da una profonda incompiutezza e assenza di significati attualmente in grado di configurarsi come valori positivi per la città e comunità. Questi sono localizzati prevalentemente a ovest della città consolidata, in quel terreno difficile di interfaccia tra la città consolidata e le aree produttive; comprendendo le stesse aree produttive e, infine le grandi periferie pubbliche che negli ultimi decenni hanno comportato situazione di estremo disagio sociale e incompiutezza, assenza di servizi, carente accessibilità. Le grandi periferie pubbliche di S.Pio, S.Paolo, Catino, Santa Rita, Loseto, le aree delle infrastrutture di interporto, porto, nodo ferroviario, gli ambiti in eterogenei in formazione, come le aree lungo l’asse nord sud, e quelle destrutturate ai margini del quartiere fieristico, le aree produttive storiche come quella dell’area Stanic, e quelle recenti, come la zona ASI, denunciano come problematiche comuni l’elevato degrado fisico, ambientale e paesaggistico, il carattere residuale degli spazi aperti, per i quali sono ormai in atto vistosi fenomeni di abbandono culturale, di dismissione, di sottoutilizzo o di utilizzo del tutto segregato rispetto alla città, l’assenza di una riconoscibilità morfologica della struttura urbana, estremamente eterogenea.

Nelle aree prevalentemente produttive è evidente l’isolamento e il disagio sociale dei piccoli insediamenti residenziali presenti nel contesto; in particolare la presenza della grande area dismessa di Stanic, in condizioni di degrado e da bonificare, e di una serie notevole di altre strutture produttive dismesse o sottoutilizzate; la assenza di una configurazione morfologica, il degrado spaziale e la scarsa efficienza funzionale rendono via Buozzi un tracciato di penetrazione urbana dequalificato e non valorizzato, pur essendo uno dei tracciati di struttura urbana tra i più rappresentativi della storia urbana e in particolare di quella produttiva. Analoghe considerazioni possono essere effettuate per l’area a nord della linea ferroviaria, che non ha mai assunto una conformazione propriamente urbana: prima periferia industriale della città, mostra oggi un elevato degrado fisico e ambientale e una sua larga sottoutilizzazione, a dispetto della elevata accessibilità e prossimità alle grandi infrastrutture e attrezzature urbane e territoriali; essa, inoltre, pur essendo prossima alla costa, non ne ha alcun rapporto, essendo questa completamente priva di accessibilità. Analoghe problematiche di incompiutezza e di assenza di un disegno di insieme sono nelle aree a margine della città consolidata, lungo il tratto realizzato dell’asse nord sud, il cui carattere costitutivo è, ad oggi, quello di essere privo di elementi di mitigazione e di relazione con il territorio e con i suoi segni di lungo periodo.

Infine, i contesti marginali delle grandi periferie pubbliche sono caratterizzati anzitutto da una condizione, per così dire “esistenziale”, che inficia e rende difficoltosa qualsiasi operazione di stratificazione fisica e funzionale delle aree stesse: la distanza fisica, sociale, simbolica dalla città consolidata e, spesso, dai luoghi di origine degli abitanti. A questo, che a ben riflettere, rappresenta *il problema*, vanno aggiunti problemi specifici dovuti: al disagio sociale; alla monofunzionalità o la povertà del mix funzionale che, laddove realizzato, è ‘a grana grossa’, ovvero per giustapposizione di funzioni diverse all’interno di propri recinti autonomi; alla



morfologia estraniante, ovvero priva di alcun riferimento alla città consolidata e ai modelli insediativi di tradizione, caratterizzata dalla dilatazione e dall'assenza di confort degli spazi aperti, dalle grandi dimensioni delle isole esclusivamente residenziali, dall'annullamento del rapporto tra edifici e strade; all'assenza di relazioni con gli elementi dell'ambiente e del paesaggio, che attraversano o lambiscono i contesti senza che essi ne traggano beneficio, in termini di valorizzazione del patrimonio storico-culturale, paesaggistico, ambientale, di mixité, di accessibilità, di integrazione spaziale e funzionale; alla scarsa accessibilità e all'isolamento rispetto alle maggiori direttrici e ai nodi infrastrutturali per la mobilità lunga; alla carenza di attrezzature pubbliche e di servizio dedicate alle attività produttive e la presenza di ampi spazi di margine sottoutilizzati in condizioni di degrado.

Alcuni casi 'estremi' possono meglio descrivere le questioni in gioco. Uno dei luoghi apparentemente privi di rilevanti criticità, ma particolarmente problematici dal punto di vista urbanistico è Loseto, luogo nel quale sono accostati due città dai modelli opposti: un piccolo borgo rurale dalle dimensioni estremamente contenute (con problemi di invecchiamento, di spopolamento, e anche in qualche maniera di segregazione), cui è giustapposto un quartiere di edilizia residenziale pubblica dalle forme, densità, modi d'uso profondamente indifferenti al luogo e alla Loseto storica; tra i due quartieri vi è uno spazio indefinito difficilmente colmabile, così come le due comunità sono assolutamente distinte, l'una ignora l'altra.

Tutta la costa, inoltre, da Santo Spirito fino a Torre a Mare, è fatta di frazioni costiere ad impianto puntiforme, come quella di Santo Spirito, con servizi estremamente rarefatti e puntuali, esiguità di spazi di relazione; su questo quartiere, su questa identità, è stata 'appoggiata' Enzitetto, uno dei quartieri più controversi e più difficili della città. Eppure la sua è un'immagine che, se osservata planimetricamente, è rassicurante: è un piccolo quartiere con rapporti dimensionali tra vuoti e pieni ragionevoli, in cui non ci sono le grandi stecche che hanno caratterizzato le prime generazioni dei Peep. Tuttavia Enzitetto è una periferia di un luogo già periferico, di una frazione costiera che difficilmente è in grado di farsene carico. Ciò deve far riflettere sul modello di sviluppo dell'edilizia residenziale pubblica che non può più essere realizzata come una città isolata, a sé stante; producendo segregazione, costi sociali e ambientali altissimi. Si tratta, dunque, di rimettere in discussione alla radice i modi stessi di affrontare il tema in termini di giacitura, di accessibilità, di modelli insediativi.

Per quanto riguarda infine i contesti periurbani (Santa Caterina, Costa Sud, San Giorgio, Via Bitritto, Via Fanelli, SS 16), anche in questo caso la eterogeneità delle situazioni rende evidenti ordini di problemi diversi. Il contesto di S. Caterina si caratterizza per la incompiutezza e l'eterogeneità delle morfologie e delle funzioni, dovuta alla casuale sovrapposizione di infrastrutture contemporanee (ferrovie, asse nord sud) alla trama storica del territorio e la conseguente segmentazione degli spazi e scarsa accessibilità; al progressivo abbandono colturale associato al degrado e all'assenza di servizi per le attività produttive esistenti; va infine segnalata la barriera alla continuità ecologica e paesaggistica con il contesto rurale di pregio dovuta alla presenza di infrastrutture e degli insediamenti pianificati per le attività artigianali e commerciali e la mancata valorizzazione dei beni storico testimoniali presenti nel contesto. Le aree costiere soffrono un elevato degrado ambientale, di una accentuata situazione di disordine e incompiutezza morfologica dovuta a una mancata pianificazione dell'insediamento e pertanto



all'assenza di qualsiasi forma di attrezzatura di quartiere e urbana, di verde pubblico; a ciò si aggiunge una situazione di disagio sociale, allo stesso tempo causa ed effetto delle condizioni di degrado complessivo. Gli insediamenti lineari lungo le strade di collegamento intercomunale costituiscono essi stessi un problema, in ordine: all'azione di interferenza nei confronti della viabilità, che ne pregiudica la sicurezza, laddove non adeguatamente attrezzata di complanari; all'azione di disturbo rispetto alla percezione dei paesaggi e dei contesti rurali di pregio; alla incidenza sulla erogazione dei servizi pubblici (reti tecnologiche, trasporti); all'assenza di centralità e di servizi urbani all'interno dei recinti residenziali, assenza che incide sulla domanda di mobilità e sulla coesione sociale degli abitanti.

### **Il paesaggio**

Il DPP considera il paesaggio un indicatore sintetico della qualità dello sviluppo territoriale ed urbano, ed il paesaggio di qualità come fondamentale risorsa per lo sviluppo, assumendolo come categoria sintetica di lettura-interpretazione e proposta per il territorio.

La Convenzione europea del paesaggio (Firenze 2000; ratificata dall'Italia nel 2006), per alcuni aspetti ripercorsa dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs 42/2004 e s.m.i.), promuove una nuova concezione del paesaggio, quale espressione dell'intero territorio così come vissuta, percepita e condivisa dalle popolazioni e quindi espressione della loro identità, e una diffusa considerazione dello stesso nelle politiche e negli strumenti di pianificazione territoriale-urbanistica e di settore, che hanno una incidenza diretta o indiretta sul paesaggio stesso. In coerenza con detti contenuti il DPP fa proprie le indicazioni relative alla promozione di una nuova attenzione al paesaggio all'interno del piano urbanistico, fornite sia in termini generali dal *Drag - Indirizzi per i PUG*, come dall'*Atto di Indirizzo* comunale (DGM n. 351 del 19.04.07) per la formazione del piano di Bari. Ciò considerando il paesaggio sia in termini conoscitivo-valutativi del territorio, sia quale riferimento per la definizione delle scelte di assetto fisico-spaziale e delle relative discipline urbanistiche.

A tale scopo è necessario fare riferimento ad una concezione di paesaggio semplice, familiare, ma anche utile alla sua declinazione nell'ambito della pianificazione urbanistica. La concezione assunta a base del DPP è quella per la quale il paesaggio è *l'insieme dei segni naturali ed antropici*, identificabili in sé e nelle loro relazioni percepibili ed identificabili come risorse fisico-naturalistiche, storiche, sociali e simboliche, attraverso i quali *il territorio si racconta*, racconta i suoi caratteri, la sua storia, il suo rapporto con gli uomini; con ciò comunicando a chi sa e vuole leggere tali segni, il suo stato di salute, *i suoi pregi ed i suoi difetti*. In sintesi:

- il paesaggio come linguaggio del territorio (ovvero repertorio di segni);
- il paesaggio come categoria sintetica di conoscenza e valutazione del territorio, ma anche come riferimento per le trasformazioni e lo sviluppo dello stesso territorio.

Si tratta di un linguaggio accessibile a tutti, che provocando emozioni, consente ai singoli e alla comunità di cogliere l'insieme dei caratteri, dei significati, dei pregi e dei difetti che il territorio esprime. Qualora esista condivisione da parte della comunità sulla valutazione paesaggistica del territorio c'è costruzione di identità, c'è impegno collettivo alla "cura" del territorio. Se il





paesaggio dà testimonianza di “cura” da parte della comunità insediata esso è anche una risorsa economica per il territorio. Da questa concezione discende una teoria interpretativa che riconosce nel rapporto delle trasformazioni del territorio con il paesaggio nient'altro che il rapporto tra i “segni della trasformazione” ed i “segni del territorio”. Si tratta di relazioni tra segni che cambiano comunque in qualche modo il “quadro” precedente: l'espressione di giudizi di valore consente di dire se in meglio o in peggio. In ogni caso il giudizio di valore, qualora condiviso, consente di individuare nei processi di pianificazione una serie di:

- obiettivi paesaggistici da perseguire (di conservazione, di tutela del paesaggio esistente, di trasformazione, di costruzione di un nuovo paesaggio);
- regole di trasformazione cui attenersi;
- progetti di paesaggio e cioè di interventi di messa in valore di risorse territoriali di rilevanza paesaggistica.

In riferimento all'obiettivo strategico di innalzamento della qualità della città e del territorio di Bari, assume quindi posizione centrale il tema del paesaggio. In questa ottica scopo primario del DPP è quello di promuovere una nuova sensibilità di attenzione e considerazione del paesaggio, da concretizzare nel futuro PUG, al fine di orientare i comportamenti di uso e trasformativi del territorio e della città, affinché, mediante un migliore inserimento paesaggistico degli interventi, si persegua:

- la valorizzazione dei paesaggi di qualità;
- la rigenerazione dei paesaggi degradati;
- e, ove necessario, la formazione di nuovi paesaggi.

Nel convincimento che producono effetti sul paesaggio sia gli usi e le conseguenti trasformazioni diffuse e quotidiane, sia le grandi trasformazioni urbane, appare utile che il nuovo piano urbanistico sia dotato di strumenti specifici e di una disciplina di pianificazione e gestione degli aspetti paesaggistici del territorio e della città, allo scopo di perseguire la massima integrazione tra scelte, previsioni e regole urbanistiche ordinarie di uso e trasformazione della città e del territorio, e la qualificazione e il controllo dei relativi esiti paesaggistici.

Ciò a partire dal DPP, e successivamente dagli approfondimenti conoscitivo-intepretativi e dalla costruzione delle previsioni operati in sede di PUG, attraverso:

- la diffusione della conoscenza e della interpretazione dei paesaggi del territorio (v. p.to 2.2.1);
- la definizione di specifici obiettivi di paesaggio (v. p.to 3.2.1)
- la conseguente individuazione di azioni volte in particolare alla qualificazione e all'inserimento paesaggistico delle trasformazioni promosse (v. p.ti 3.3.3 e 3.3.4).

### ***Declinare la qualità urbana***

Il confronto fra Bari, con la Murgia intorno, e le altre realtà meridionali italiane segnala un progressivo degrado estetico dei luoghi urbanizzati, un'omologazione in basso della "figura" territoriale complessiva. E parallelamente, di fronte all'inflazione di nuovi “oggetti urbani”, difficilmente classificabili per stile e dimensione, cresce un'assuefazione al "brutto" che avanza ed una sorta di rassegnazione alla ineluttabilità dei nuovi paesaggi produttivi (campi eolici e fotovoltaici ovvero coltivazioni pregiate protette da teloni).



La denuncia dell'incipiente addormentamento della ragione estetica, a favore di "ragioni" funzionali, economiche e politiche o sociali, segna una svolta critica ed epocale di sensibilità sociale e culturale, che coinvolge mondo della produzione, sistemi di informazione e strutture formative, non ammette più quegli sprechi di risorse economiche ed intellettuali che anche in tempi recenti hanno profondamente cambiato queste terre, disperdendo antichi saperi, usi e costumi di grande dignità culturale, a favore di uno "sviluppo" e di una "modernità" presunti e importati dall'esterno che hanno gravemente alterato e distorto comportamenti e gusti della società locale.

I centri storici, e non solo in Puglia, sono stati gravemente danneggiati dai successivi interventi di recupero, più che essere stati riparati o restaurati. Il punto della questione non verte più sul giudizio estetico da esprimere al termine del processo di modificazione, bensì si è spostato sull'incapacità di prevedere l'esito finale, sulla scarsa legittimazione culturale che è di fatto conferita ai progettisti, agli autori delle modificazioni. Rari esempi di qualità progettuale alleviano i giudizi negativi sui disinvolti interventi di stravolgimento di ambienti storicizzati, sulla inarrestabile periferizzazione di antiche e salde strutture urbane e sull'ingiustificata urbanizzazione della campagna.

La cultura del progetto di spazio pubblico di qualità appare come l'unica forma collettiva di possibile tutela dell'ambiente e del territorio, differenziandosi da ogni sorta di immobilismo ideologico ed operativo, che è a favore di una tutela vincolistica generalizzata dell'esistente. Gli Enti pubblici non si pongono il problema di una "reale" qualità progettuale dello spazio pubblico, asserragliati dietro l'apparato giustificativo delle leggi, dei contratti e dei capitolati, mentre la degradazione del livello culturale della progettazione nel campo delle opere pubbliche avanza parallelamente alla disaffezione per i luoghi pubblici negletti da parte dei cittadini.

Il tema della "bellezza" del territorio è pressoché inesistente nella cultura di massa, perché non se ne conoscono più le finalità, la necessità. La ricerca della qualità ambientale a livello di massa, attraverso il filtro del mercato globale, può essere forse ancora rintracciata nel campo degli oggetti di design, nel campo della moda, nella cura del corpo individuale, estrapolato da un contesto territoriale originario, immerso in una società multiculturale, i cui modelli oscuri e mutevoli sono influenzati dal commercio delle immagini. L'uso delle forme e delle immagini territoriali, va progettato così come il loro possibile consumo.

Bari e il territorio circostante scontano una crisi di progettualità complessiva attinente al tema dei beni culturali, al ricchissimo patrimonio storico di cui sono dotate e che devono imparare a utilizzare e a conservare. La particolare conformazione di Bari, ha indotto un'espansione urbana di dimensioni estese, incompleta e di difficile gestione, in rapporto alle attuali potenzialità sociali ed economiche locali. La qualità della vita urbana si identifica con la qualità dello spazio pubblico e con l'identità dei luoghi significativi che Bari possiede e i cittadini dovrebbero godere della "virtù educatrice della buona architettura" (Cesare Musatti). A tutte le scale della "progettazione": dal design alla casa, dalla città al territorio, dalla percezione individuale dell'ambiente all'esperienza collettiva; un rinnovato spazio urbano ove lavorare insieme per la ricostruzione di una comune cultura del progetto, uno spazio collettivo per l'incontro fra l'urbanistica, l'architettura e le arte.



## La qualità legata al ruolo della città

Come Ulrich, il protagonista dell'opera di Musil, Bari riassume in sé tutte le qualità o le non qualità del secolo appena finito, il Novecento. Essa vive come una città "senza qualità" dai molteplici ruoli e funzioni - nella UE, nel Mediterraneo, nel Mezzogiorno, nella Puglia, nell'area metropolitana - in un contesto urbanizzato "troppo pieno e troppo piccolo", assolutamente inadeguato alle attese che tali responsabilità comportano. Bari ha rimandato da decenni le decisioni programmatiche e strutturali sui temi di lungo periodo: la relazione irrisolta tra città e il mare; il nodo ferroviario che blocca il centro; l'incompletezza infrastrutturale; l'inadeguatezza dei servizi urbani qualificati; l'assenza di identità e l'insicurezza delle periferie; il progressivo consumo del paesaggio a spese di "indifferibili" esigenze produttive. Quaroni, autore del PRG vigente, aveva già colto la dimensione regionale della città, così come aveva tentato di legare insieme un "arcipelago" di parti urbane separate, attraverso nuove intuizioni spaziali, inserendo nel Piano di Bari forti "segni" di qualità urbana, poi male (o non) interpretati nel corso dell'attuazione: l'Asse Nord-Sud, gli studi di riqualificazione del waterfront e del nodo ferroviario centrale.

La "qualità urbana" è un concetto di lontane origini (i Greci antichi ne erano esperti!). Importanti città europee: Barcellona, Berlino, Lisbona, ecc. hanno fondato le loro strategie di sviluppo sulla qualità dello spazio pubblico, riportando al centro dell'azione di progettazione urbana la dimensione del vuoto e più in generale le relazioni che si possono stabilire tra urbanistica, spazio pubblico e paesaggio. La questione ambientale, la problematica della mobilità e delle infrastrutture, in base ad un approccio territoriale, sono temi intrecciati a quello della qualità del sistema insediativo e alla strategia delle funzioni urbane di eccellenza, cui il PUG dovrà dare un'efficace risposta.

Mettere in moto un processo di pianificazione basato sulla qualità urbana significa ripensare la città, rendendo coerente il ruolo atteso con le condizioni reali nella criticità attuale. Le opportunità/potenzialità del volgersi di Bari verso Oriente, l'inizio di un processo di sinergie metropolitane, la dichiarata volontà di partecipazione alla costruzione del progetto urbano collettivo da parte della comunità locale, impongono di rischiare una revisione del significato di identità della struttura urbana attuale per individuare quali valori essa può offrire ad un territorio più ampio in una nuova e condivisa gerarchia spaziale.

La forma e le qualità spaziali del PUG per Bari richiedono una sofisticata metodologia d'indagine e un'adeguata tecnica di costruzione di regole per la tutela e la trasformazione del territorio, sostanziate da un chiaro mandato politico di principi di riferimento da mettere alla base del Piano: sviluppo e sostenibilità ambientale e sociale, qualità del territorio e qualità urbana, partecipazione, trasparenza ed equità, operatività. A Bari, i problemi rappresentati dalle discontinuità create, rispettivamente, dalla area portuale rispetto al Lungomare e dalla ferrovia tra il centro e il resto della città, rimangono i principali nodi urbanistici irrisolti. Le aree occupate sia dalle banchine che dai binari, attualmente inutilizzate, se liberate, non solo consentirebbero la ricucitura dei percorsi, l'alleggerimento del traffico e l'eliminazione di sacche interne marginali, ma potrebbero dotare la città di spazi pubblici e di parchi contemporanei, in una rinnovata



dimensione urbana, che rimanda alle fasi epocali della riqualificazione sia di capitali del XIX secolo, Vienna e Parigi, che del XX secolo, Londra e Barcellona.

Una nuova città da progettare con i cittadini, in funzione di un risarcimento del paesaggio tramite tecniche innovative cui l'arte insieme ad architettura e urbanistica, può trovare un ruolo determinante nella ricomposizione delle culture e delle figure territoriali peculiari. A Bari, la restituzione di un rango alla città passa attraverso un processo virtuoso di superamento delle complessità gestionali dei nodi infrastrutturali aggrovigliati e mediante la valorizzazione, anche economica, dei valori originari del paesaggio. Bari è situata alla fine del lento degradare della Murgia verso il mare. Schubring, colto viaggiatore del 1900, descriveva "la trinità grandiosa e singolare" dei caratteri distintivi della Terra di Puglia: "l'immenso piano della campagna leggermente ondulata, il mare così maestoso, il cielo così infinito e sereno".

Per la restituzione di un significato alla forma urbana, attualmente dissolta in tanti paesaggi di nessuno, è necessario il recupero del rapporto con il mare come principale emergenza fisica della città. Il mare dovrebbe essere tangibile e percepibile dal lungomare fino all'interno della struttura urbana, dal basso e dall'alto. Viceversa dal mare, dall'aereo, la città dovrebbe apparire ordinata e misurabile. La tradizione mediterranea di manutenzione del territorio agricolo, tramite gli orti e i giardini, dovrebbe favorire la riscoperta dei luoghi naturali, lame e parchi, come spazi di fruizione ambientale.

E' necessario rendere attraenti da un punto di vista estetico le nuove parti della città autonome, costruirle belle e riconoscibili attraverso una nuova misurazione a scala ambientale di un territorio ricco di storia e di arte. Ad integrazione delle suddette azioni per la valorizzazione dello spazio pubblico, va considerata la tecnica della progettazione urbana che assicurerà la conoscenza della storia dei luoghi e l'ideazione della nuova forma di città, individuando un sistema evoluto di collaborazione fra risorse pubbliche e private che permetta di attuare operazioni complesse di trasformazione urbana.

Le istituzioni pubbliche e gli imprenditori privati, nella ricerca della migliore collocazione urbana dei nuovi poli di attività amministrativa direzionale e culturale, in un'aperta competizione di idee a beneficio della città, dovrebbero condividere una strategia comune: il miglioramento dello spazio pubblico attraverso progetti di alta qualità nello skyline urbano. In epoca recente, l'identificazione fra istituzioni/imprenditori ed immagine urbana è avvenuta con la fondazione del Borgo Murattiano e la costruzione del Lungomare monumentale, dei Teatri Petruzzelli e Margherita, del circolo Barion, dell'Albergo delle Nazioni, dello Stadio San Nicola ed ha prodotto la Bari da cartolina, da film.

Il resto della città moderna e contemporanea è periferia, buchi vuoti ed aree centrali abbandonate - con qualche emergenza definita eufemisticamente "centralità". La qualità urbana è assente negli spazi pubblici che non sono conformati per un uso collettivo, la città è divisa e privatizzata da barriere. Per riammagliare una città "dissolta" come Bari, occorre ritrovare una trama di riferimento, dettata da poche regole formali, per ricostruirne la misura conforme anche e solo con la continuità dei fronti urbani.



Alla grande capacità tecnica e ideale di scrivere queste rinnovate norme di comportamento sociale e culturale condivise ed adeguate ai nuovi modelli sociali, che si chiede ai tecnici e agli imprenditori privati, dovrà corrispondere una altrettanto innovativa procedura, da parte della pubblica amministrazione, di controllo della qualità di processo in fase progettuale, attuativa e manutentiva.

Nell'ambito di una leale competizione fra città costiere mediterranee, Bari può ri-emergere e trovare una sua ri-fondata identità nella percezione dei cittadini e dei turisti di un territorio di restaurata bellezza in cui si innesti la sequenza cinematografica di un austero restauro del paesaggio e di un innovativo ri-disegno del territorio a scala metropolitana.

### La qualità dell'abitare

Il modello insediativo che il DPP prefigura per le periferie è basato sulla centralità degli spazi aperti, i "vuoti", prima ancora che dell'edificato, i "pieni". Ove "vuoto" vuol dire spazi di relazione, aree verdi di ricucitura, strade, piazze e percorsi protetti che creano forma urbana, definita per luoghi rispettosi del clima e della cultura locali.

Come in tutto il Mezzogiorno, anche a Bari, la casa costituisce il principale bene d'investimento dell'economia familiare. Le attuali condizioni economiche e sociali dell'Italia sono tali da rendere indispensabile lo sviluppo di un modello insediativo per la residenza realizzabile a costi contenuti, flessibile e personalizzabile, a basso impatto ambientale. L'esigenza della riduzione dei costi deve coniugarsi con quella parallela di riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di CO<sub>2</sub>, calandosi nella realtà locale del settore edilizio e della cultura dell'abitare mediterraneo, senza dimenticare il modello della casa a schiera nella tradizione locale e nell'esperienza consolidata della cooperazione edilizia residenziale.

La sperimentazione tipologica e tecnologica sulla casa eco-sostenibile è finalizzata ad ottenere i migliori risultati economici, sociali ed energetici attraverso un investimento progettuale fondato sia sulla disponibilità di tecnologie impiantistiche e costruttive innovative che sul recupero di tipologie, tecniche e materiali tradizionali locali. Il modello tipologico evolutivo produce un adeguamento progressivo degli standard abitativi in parallelo allo sviluppo della vita familiare dando la possibilità all'utente di modificare con flessibilità lo spazio domestico interno ed esterno alla casa per ampliare la ricettività e l'ospitalità familiare (figli, anziani), per sviluppare un home-work e praticare hobby, per curare il giardino e differenziare la raccolta dei rifiuti, re-impiegare il concime nella coltivazione dell'orto, raccogliere acqua piovana, per produrre e rivendere energia, ecc. Per favorire la connessione tra le parti di città dissolta e separata, il progetto urbano utilizza una trama urbana permeabile. Le altre parti dei quartieri sono tenute insieme da un ordito di spazi/percorsi pedonali e ciclabili.

Il recupero dell'identità dei luoghi, dell'idea differenziata e "mescolata" di comunità, può avvenire attraverso un insieme di strategie coordinate e programmate:

- *paesaggi urbani ecosostenibili*: l'innovazione progettuale che deriva dalla consapevolezza comune della limitatezza delle caratteristiche peculiari del paesaggio storico e ambientale da preservare e da sviluppare, dalla tutela del supporto idro-morfologico, delle colture agricole



esistenti, del patrimonio storico-culturale, dall'autosufficienza energetica ed idrica, dalla virtuosa gestione dei rifiuti;

- *nuove icone urbane*: la trasformazione attraverso le azioni organiche e strategiche previste dal DPP dei difetti di sistema (naturale e artificiale) in offerte di innovative qualità ambientali o spaziali di cui i proprietari e/o gli imprenditori devono “innamorarsi” e diventare attori responsabili in leale competizione fra loro;
- *evoluzione delle regole*: l'individuazione di una normativa tipo-morfologica, dotata di valenze tridimensionali, per il controllo delle trasformazioni degli spazi pubblici di relazione e di connessione nel corso della realizzazione della nuova città;
- *sperimentazioni di scala e ibridazioni di temi*: invenzione di nuovi paesaggi produttivi a forte componente bio-tecnologica ovvero di nuove parti urbane riconoscibili e originali attraverso il riutilizzo e la re-interpretazione dei modi d'abitare mediterranei e dei materiali costruttivi regionali, degli apparati vegetazionali autoctoni.

### **Considerazioni sullo stato di attuazione del PRG vigente**

A partire dalle analisi condotte per la costruzione del Sistema delle conoscenze (vedi p.to 2.1.5) ed in particolare quelle relative alla verifica dell'attuazione delle previsioni del PRG in vigore è possibile avanzare una serie di considerazioni, alcune di carattere generale, altre più specifiche; queste ultime relative al cosiddetto “residuo di piano” e cioè ai suoli privati a destinazione insediativa ed alle relative quantità edificatorie per funzioni private o pubbliche, messi in campo dal PRG e non ancora utilizzati.

Il PRG in vigore, il “Piano Quaroni”, aveva ed ha in sé due contenuti che ne hanno reso e ne rendono difficoltosa l'attuazione. Il primo, riguarda la scelta, con l'obiettivo di dare alla città una dimensione urbana di rango, di organizzare lo spazio della nuova Bari secondo un disegno geometrico di assi infrastrutturali che trova la sua motivazione nella volontà di applicare alla scala territoriale il rigore e la regolarità geometrici che Murat ha imposto – tramite esproprio, vale la pena di sottolinearlo - alla prima espansione della città storica; ciò nella convinzione che questo disegno potesse ugualmente imporsi ai grandi segni naturali del territorio (le lame) ed a quelli tracciati sul territorio dalle relazioni secolari di Bari con il suo entroterra e rappresentato da tutte le radiali che si dipartono dalla città; queste ancora oggi costituiscono linee fondamentali di relazione e luoghi di allocazione preferenziale di usi ed attività non agricole, luoghi di attrazione insediativa. Il conflitto tra il disegno del PRG e quello “geografico” e “storico” del territorio non si è risolto, con la conseguenza che oggi è sotto gli occhi di tutti: inefficienza del funzionamento urbano dovuto all'assenza di una struttura chiara della rete degli spazi pubblici, in particolare per quanto riguarda la rete delle infrastrutture della mobilità; sensazione permanente di disordine e di bassa qualità insediativa dovuta alla frantumazione provocata dalla sovrapposizione dei due disegni di cui sopra, aggravata da ulteriori interventi infrastrutturali, effettuati nel frattempo, estranei ad ambedue i disegni. Il secondo contenuto attiene al dimensionamento del piano che ha messo in gioco, in corrispondenza della molteplicità dei tracciati vari, una notevole quantità di aree edificabili e grandi quantità edificatorie, utilizzando indici mediamente più alti di quelli utilizzati nei PRG contemporanei di altre città medio grandi.



Tant'è che l'ammontare del residuo di piano relativo alle destinazioni residenziali, terziarie private e terziarie pubbliche (università) è pari a circa 15 milioni di mc. dei quali circa 9,5 milioni di mc. destinata a residenza (compresa quella realizzabile in zone terziarie pari a circa 2,2 milioni di mc.), circa 2,2 milioni di mc. destinato a terziario privato, circa 3,3 milioni di mc. destinato a terziario pubblico (università). Ciò escludendo dal calcolo le previsioni produttive, nonché quelle residenziali e terziarie per le quali l'Amministrazione ha già sottoscritto le convenzioni, ancorché non siano ancora realizzate e ancorché siano discutibili per vari motivi, tra i quali quelli ecologico-ambientali.

Il risultato di tutto ciò è che il nuovo PUG dovrà fare i conti con una città che, a fronte di un deficit quali/quantitativo della struttura degli spazi e delle attrezzature pubbliche (cioè della "città pubblica"), vede attribuiti ai privati grandi quantità edificatorie (il residuo di piano per la residenza equivale a più di 100.000 ab., cioè quasi un terzo della città). Quantità che ancora non hanno preso corpo, ma che, se lo prenderanno, lo faranno secondo localizzazioni legate ad un disegno di struttura, quello del PRG in vigore, attuato solo per parti spesso non completamente funzionali (asse nord/sud), in parte non più attuabile per motivi di stato di fatto (percorsi occlusi da manufatti non previsti originariamente o ignorati dal piano) o di diritto (vincoli paesaggistici intervenuti in situazioni le cui previsioni originarie hanno trascurato i caratteri naturalistico-ambientali e paesaggistici dei luoghi).

D'altra parte, dalle analisi svolte sulle condizioni naturalistiche (vedi p.to 3.3.2) è risultato che l'attuale biopotenzialità media (espressa dall'indice Btc) del territorio del Comune di Bari, è di un valore medio-basso, destinato a ridursi fortemente (20% circa) a seguito della realizzazione delle trasformazioni previste dal PRG e non ancora attuate (salvo la realizzazione nel territorio di verde di compensazione, per quantità e consistenza praticamente inattuabile).

In sostanza motivi urbanistici, motivi paesaggistici e motivi naturalistici, inducono a ritenere che il PUG debba affrontare con grande determinazione la questione del residuo di piano. Ed è per questo che il DPP, la cui finalità è appunto quella di fornire indirizzi perchè i contenuti del PUG abbiano come obiettivo centrale quello del miglioramento della efficienza e della qualità urbana, contiene indicazioni e suggerimenti in merito al trattamento del residuo di piano, sia in sede di PUG, sia nella fase transitoria tra DPP e PUG stesso (vedi p.to 3.4.4).

