



3. INDIRIZZI PER LA DEFINIZIONE DEI CONTENUTI PROGETTUALI E TECNICO – NORMATIVI DEL PUG

3.1 L'idea complessiva di sviluppo della città e del suo territorio

Bari è una città dai molteplici ruoli e dimensioni: è una capitale del Mezzogiorno, testa di ponte europea nel Mediterraneo verso i Balcani e il Medio Oriente, individuata dalla stessa UE nelle sue potenzialità di nodo transfrontaliero che guarda il Levante; è capoluogo, centro di riferimento e sede di eccellenze di una regione, come la Puglia, vasta e fortemente articolata, differenziata geograficamente e culturalmente; è città di medie dimensioni che costituisce il cuore di un'area metropolitana "di fatto", che deve coniugare le peculiarità della dimensione urbana alla capacità di offrire servizi ad un territorio più vasto.

Da un punto di vista spaziale e territoriale, l'assolvere a queste molteplici funzioni implica l'inevitabile compresenza nel contesto comunale, intercomunale e metropolitano, di strutture territoriali relative a funzioni che fanno riferimento ad ambiti a scale diverse (dal mondo globalizzato, all'area vasta e metropolitana, alla città, al quartiere). La complessità di tale condizione richiede che il sistema urbano sappia garantire performance di efficienza e qualità a ciascuna di queste scale, pena l'inevitabile declino delle dimensioni citate qualora ad esse non corrisponda un adeguato attrezzamento.

Le molteplici funzioni di Bari sono attualmente svolte in uno scenario e in un contesto di organizzazione spaziale del tutto inadeguate alle tante attese che tali dimensioni comportano, a partire dalla condizione del territorio del Comune di Bari, che si può ritenere quasi completamente urbanizzato. In questo territorio "troppo pieno" e "troppo piccolo" rispetto alle dinamiche e ai flussi di cui è investito, manca una gerarchia, non più affidabile al solo centro storico e al solo quartiere murattiano; ma, più in generale, manca un sistema di riferimenti spaziali cui ancorare la riorganizzazione urbana e territoriale e di un sistema di valori esplicito e condiviso, attorno al quale ricostruire una nuova identità, consapevole delle molte dimensioni di Bari. Le diverse incertezze che hanno caratterizzato le decisioni di assetto in questa città nell'ultimo decennio, ad esempio rispetto ai grandi temi infrastrutturali, null'altro sono se non il sintomo di una



progressiva perdita di certezze circa i valori, le invarianti e i “punti fermi” rispetto ai quali costruire le scelte, nonché della fisiologica obsolescenza del modello di riferimento spaziale costituito dall’attuale PRG.

In definitiva, la situazione attuale porta al convincimento che questa città, per far fronte alle sfide che il suo ruolo impone, necessita di una profonda revisione di senso, di un nuovo progetto collettivo attorno al quale costruire una rinnovata identità. D’altra parte avviare un processo di pianificazione vuol dire ripensare la città per mettere in coerenza il rango e le attese rispetto alle condizioni reali, tenendo conto delle criticità, ma anche delle opportunità che la realtà attuale offre. Le molte opportunità presenti e in formazione, legate alle potenzialità di Bari nel suo rivolgersi al Levante (rafforzate peraltro dalle visioni del QSN), all’avvio recente di un processo di aggregazione metropolitana, ma anche ad una crescente volontà della comunità locale di condividere e partecipare alla costruzione della città futura, impongono quindi una coraggiosa azione di ridefinizione delle coordinate generali, dei valori, della struttura della città e di ciò che essa può offrire ad un territorio più vasto ed al mondo stesso.

Il DPP, proprio in ragione del suo valore programmatico e strategico, vuole costituire la sede di avvio di questa ridefinizione fornendo gli elementi per una rinnovata visione, anche spaziale, dello sviluppo della città che tenga conto delle molte opportunità presenti ed in formazione e della crescente volontà della comunità locale di costruire, nella condivisione, il futuro della città.

I punti di forza individuati dal DPP per lo sviluppo della città, che confermano e specificano quanto anticipato dal Piano Strategico di Metropoli Terra di Bari, riguardano prioritariamente le funzioni di:

- nodo intermodale strategico completo (porto, aeroporto, interporto, scalo ferroviario) potenzialmente in grado di assicurare le relazioni ed i flussi di merci, persone, idee e culture a tutte le scale, da quella globale con particolare riferimento ai rapporti con l’Oriente, a quella mediterranea, a quella del Sud d’Italia, a quella regionale ed, infine, a quella metropolitana;
- ricerca e formazione universitaria e post universitaria di eccellenza in tutti i campi del sapere (Politecnico, Università degli Studi di Bari, LUM); nonché di formazione post universitaria specializzata in campo agronomico per i paesi del Mediterraneo (IAM);
- luogo di incontro, comunicazione, esposizione e scambio di conoscenze, di informazioni, di idee, di prodotti e della loro innovazione nel campo della tecnica, della cultura e dell’arte, di livello internazionale (Fiera del Levante);
- sede di produzione industriale caratterizzata dalla presenza di grandi gruppi (almeno venti tra i quali Bosh, Firestone, Getrag, Marcegaglia, etc.);
- area di servizi di eccellenza nel campo della sanità, della pubblica istruzione, della giustizia e della pubblica amministrazione;
- luogo di promozione di attività culturali (teatri, auditorium, editoria, etc.).

Il punto di attacco della proposta del DPP per costruire la visione da porre a base del futuro PUG parte dalla considerazione che la implementazione delle funzioni di cui si è detto, e cioè il rafforzamento del rango di Bari quale città internazionale, europea, mediterranea, capoluogo di Regione, città leader di un’area metropolitana, non possa prescindere dalla **acquisizione di un livello di efficienza e di qualità urbana diffuse**, nella accezione declinata nel punto 1.1; caratteri



che la città attualmente non possiede, come è messo in luce nella parte 2 del presente documento, dedicata al Sistema delle Conoscenze ed ai Quadri interpretativi.

Con questa finalità generale il DPP organizza il suo contenuto propositivo in riferimento a due sistemi, *Sistema naturalistico – ambientale* e *Sistema della mobilità e delle dotazioni territoriali*, e a due spazi, *Spazio urbano* e *Spazio rurale*, ciascuno dei quali articolato in “componenti”. La scelta di queste grandi famiglie di componenti territoriali ha una precisa motivazione. Da un lato i *Sistemi* riguardano aspetti della realtà che hanno un funzionamento sistemico che attraversa l’intera città e l’intero territorio; dall’altro gli *Spazi* sottolineano e tendono a dare riconoscibilità a due fondamentali imprescindibili condizioni organizzative e funzionali dell’ambiente antropico: una caratterizzata da una forte artificialità (Spazio urbano), l’altra, invece, più connotata dai cicli “naturalisti” (Spazio rurale).

Il contenuto propositivo del DPP si sviluppa innanzitutto sulla definizione di una serie di obiettivi da perseguire nei Sistemi e negli Spazi sopra richiamati (v. p.to 3.2); in secondo luogo sulla costruzione di una proposta per una rinnovata organizzazione spaziale e funzionale della città e del suo territorio capace di attribuire loro efficienza e qualità (v. p.to 3.3); in terzo luogo sulla forma del piano, ivi comprese le tecniche innovative di gestione urbanistica (modalità attuative, perequazione, compensazioni e premialità) atte a perseguire gli obiettivi ed a dare attuazione alla proposta, progressivamente nel tempo.

Tutto ciò allo scopo di fornire, in ossequio alle indicazioni del DRAG, l’intera gamma di indirizzi e suggerimenti necessari (dai contenuti progettuali alle tecniche e pratiche di pianificazione) ad una completa ed esauriente elaborazione del futuro PUG.



3.2 Gli Obiettivi per i *Sistemi*, per gli *Spazi* e per il *Paesaggio*

La metodologia adottata, secondo una sequenza di fasi (conoscitiva, interpretativo-valutativa, propositiva di scenario e di azioni), ha nella definizione degli obiettivi il passaggio fondamentale di sintesi tra la parte interpretativo-valutativa e la parte propositiva esplicitata nello Schema struttural-strategico al p.to 3.3.

Gli obiettivi prioritari sono stati definiti sulla base dei riferimenti generali sanciti dall'Atto di Indirizzo dell'Amministrazione comunale (DGM n.351 del 19.04.2007) e dei principi generali enunciati (sostenibilità; qualità, efficienza e bellezza della città e del territorio; trasparenza, partecipazione ed equità; flessibilità e operatività del Piano; collaborazione e copianificazione interistituzionale), ed in base alle risorse, ai problemi ed alle opportunità di sviluppo riconosciute nel territorio di Bari. Gli obiettivi sono orientati sia alla soluzione dei problemi riscontrati, sia alla valorizzazione delle risorse e delle opportunità individuate e come tali esprimono le intenzioni e le proposte di futuro assetto, organizzazione e funzionamento della città e del suo territorio nonché le strategie (politiche e azioni) per la loro realizzazione. Gli obiettivi sono definiti in coerenza e approfondimento delle indicazioni contenute negli strumenti di programmazione e pianificazione d'area vasta e sono riferiti sia ai comportamenti da assumersi nel processo di pianificazione, sia ai contenuti "progettuali" da attribuire al futuro assetto morfologico e funzionale della città e del suo territorio. I principali di essi riguardano la qualità e l'efficienza urbana, la sostenibilità ambientale, l'operatività del piano; il loro perseguimento dipende in larga misura dalla forma del PUG, dai suoi contenuti regolativi e dai meccanismi attuativi che esso metterà in campo, di cui si dirà in seguito (v. p.to 3.4).

Gli obiettivi sono articolati in riferimento alle componenti strutturali del *Sistema naturalistico-ambientale* e del *Sistema della mobilità e delle dotazioni territoriali* e dello *Spazio rurale* e dello *Spazio urbano* e, secondo la visione sintetica e integrata esito dei Quadri interpretativi, per i diversi *Contesti territoriali* individuati.

Sistema naturalistico-ambientale

L'obiettivo prioritario per il *Sistema naturalistico-ambientale* è il potenziamento degli ecosistemi naturali e seminaturali, da perseguire tramite la formazione della *rete ecologica* locale. Le reti ecologiche sono uno strumento concettuale di estrema importanza per la conservazione della natura e per un assetto sostenibile del territorio. Le loro fondamenta teoriche si ritrovano nella biologia della conservazione e derivano dalla constatazione che tutte le specie, vegetali ed animali, sono distribuite disomogeneamente sul territorio a causa di fattori naturali intrinseci sui quali si innestano fattori storici ed antropici. L'areale di ogni specie è costituito da un insieme di aree che, in condizioni ottimali, sono collegate tra loro da connessioni (corridoi) a formare una maglia interconnessa (rete). Le connessioni sono di natura diversa a seconda della specie presa in considerazione e quindi esistono diverse reti ecologiche quante sono le specie presenti su un dato territorio. Nella pratica pianificatoria la trasformazione di questo involuppo di reti in uno strumento di gestione del territorio può e deve avvenire solamente attraverso un'aggregazione di aree più



simili tra di loro fino ad arrivare ad un grado di dettaglio gestibile con gli strumenti classici della pianificazione territoriale (piani, normative, regolamenti ecc.).

L'obiettivo strategico generale è quindi la definizione di un modello di *rete ecologica integrata* che rappresenti *il sistema riorganizzativo della funzionalità ecologica del territorio nel suo complesso* e che si ponga quindi a fondamento di un nuovo scenario di assetto e gestione del territorio improntato sui criteri di sostenibilità ambientale (vedi p.to 3.3.2).

L'obiettivo strategico generale si articola per il territorio di Bari nei seguenti obiettivi del Sistema *naturalistico-ambientale*:

- aumentare la funzionalità della rete ecologica potenziale, attraverso la protezione, la rinaturalizzazione e la valorizzazione ecologico-fruttiva del sistema delle lame;
- conservare e potenziare i lembi residui di naturalità della fascia costiera;
- conservare e valorizzare gli ordinamenti colturali storici.
- promuovere la trasformazione diffusa in senso naturalistico di parte territorio agricolo per aumentarne la funzionalità ecologica;
- promuovere la formazione di nuove aree verdi pubbliche e/o di uso pubblico secondo una distribuzione strategica ai fini della continuità della rete ecologica
- gestire dal punto di vista urbanistico l'attuazione delle previsioni residue del Prg vigente, attraverso adozione di adeguate misure di compensazione e mitigazione dei nuovi insediamenti e, ove necessario, mediante delocalizzazione degli stessi;
- ricucire e mettere in connessione del verde urbano esistente.

L'insieme di questi obiettivi succitati possono essere ricondotti nel loro complesso alla realizzazione della rete ecologica locale.

Spazio rurale

Gli obiettivi prioritari per lo *Spazio rurale*, secondo una visione volta a preservare gli spazi aperti ancora presenti nel Comune di Bari come complessiva risorsa ambientale di supporto alla funzionalità ecologica del territorio e occasione di fruizione paesaggistico-ambientale, sono i seguenti:

- salvaguardare e valorizzare lo spazio rurale del territorio comunale quale terminale del sistema agricolo di area vasta e risorsa di spazi aperti verdi di valenza ecologico-ambientale caratterizzanti la città dal punto di vista paesaggistico;
- potenziare il contributo delle aree agricole alla funzionalità ecologica del territorio;
- mantenere e sviluppare le attività agricole e la relativa diversificazione;
- promuovere la valorizzazione integrata del patrimonio storico culturale diffuso, delle produzioni tipiche e del paesaggio, anche in riferimento a sistemi e/o reti di fruizione di area vasta



Sistema della mobilità e delle dotazioni territoriali

Gli obiettivi prioritari per il *Sistema della mobilità e delle dotazioni territoriali* sono definiti nell'ottica di una generale riorganizzazione e ammodernamento delle reti e dei nodi infrastrutturali di scala regionale e metropolitana e nel conseguente potenziamento e allocazione delle funzioni di rango. In particolare gli obiettivi per la *mobilità* sono:

- riorganizzare e potenziare il sistema della mobilità secondo una impostazione multimodale per il raggiungimento di livelli di accessibilità adeguati al rango della città e a supporto della promozione di processi di riqualificazione urbana diffusa;
- razionalizzare, adeguare e completare la rete stradale;
- ammodernare e potenziare la rete e i servizi ferroviari ai fini di offrire una alternativa efficiente e di creare una serie di occasioni di riqualificazione e valorizzazione urbana legate alle fermate ferroviarie;
- potenziare il trasporto pubblico urbano mediante una rete portante di collegamento delle diverse parti della città, fortemente integrata con il sistema ferroviario e con le porte di accesso all'area centrale (nodi di scambio)
- riorganizzare il porto e la relativa accessibilità, anche al fine garantire nuove relazioni tra il porto stesso e la città
- potenziare l'accessibilità multimodale all'aeroporto anche a supporto di un incremento dei servizi aeroportuali.

Detti obiettivi generali si articolano in riferimento alle diverse modalità di trasporto come di seguito riportato:

- *Trasporto stradale:*
 - elaborare un assetto gerarchicamente organizzato della rete stradale rispetto al quale individuare caratteristiche degli interventi di rifunzionalizzazione, potenziamento e messa in sicurezza;
 - mettere in campo una strategia diversificata in base alla domanda da servire e alla sostenibilità tecnica, economica ed ambientale delle soluzioni proposte in modo da garantire un equilibrio tra impegno di risorse pubbliche e investimenti da parte di privati indispensabile per dare concretezza e rapidità di attuazione ai progetti.
 - favorire l'intermodalità con il trasporto ferroviario e la rete portante di trasporto pubblico urbano,
 - individuare meccanismi incentivanti per la realizzazione di parcheggi pertinenziali;
 - elaborare una visione del rapporto tra rete stradale e spazio urbano in grado di guidare la progettazione della sosta su suolo pubblico nei differenti contesti attraversati;
 - favorire la creazione di spazi e qualità urbana funzionali allo sviluppo della mobilità lenta;
 - favorire il riconoscimento di isole ambientali sottratte al traffico di attraversamento propedeutiche alla creazione di pedonalizzazioni;
 - ricercare la rispondenza tra le caratteristiche geometrico-funzionali delle infrastrutture stradali e i contesti attraversati;
 - assicurare un collegamento stradale diretto tra autostrada e porto.
- *Trasporto pubblico su ferro e gomma:*
 - creare un Servizio ferroviario metropolitano nell'area barese;
 - promuovere l'interoperabilità e l'integrazione funzionale dei servizi;



- creare nodi di interscambio in corrispondenza delle principali direttrici di traffico;
- creare una rete portante in sede propria in grado di garantire la mobilità urbana e la distribuzione dei flussi provenienti da ferrovia e bus extraurbani;
- creare un sistema di collegamenti pedonali trasversali e longitudinali sul fascio ferroviario;
- riorganizzare l'attestamento e la circolazione dei bus extraurbani nelle aree centrali.
- *Trasporto marittimo:*
 - migliorare le connessioni stradali tra il porto e la viabilità principale, creare spazi retroportuali in aree a minore impatto visivo;
 - specializzare le aree portuali per creare zone franche;
 - migliorare e potenziare relazioni e accessibilità reciproca tra terminal crociere e aree centrali della città.
- *Trasporto aereo:*
 - migliorare il sistema della viabilità d'accesso all'aeroporto, favorire i collegamenti con la rete ferroviaria;
 - assicurare le possibilità di espansione dell'aeroporto nelle aree circostanti disponibili.

Per quanto riguarda le *Dotazioni territoriali* principali gli obiettivi sono i seguenti:

- mantenere e implementare l'attuale dotazione di funzioni urbane, nella parti di città in cui sono allocate, anche ai fini di consolidare e dare significato agli intorni urbani in cui ricadono;
- assicurare una stretta integrazione e corrispondenza tra la rete di mobilità e accessibilità e la presenza delle funzioni urbane;
- garantire intorni urbani di qualità alla presenza delle funzioni urbane.

Gli obiettivi per le *Reti e gli impianti tecnologici* sono:

- migliorare e potenziare le reti tecnologiche e i relativi impianti, assicurando l'offerta di servizio a tutte le parti della città e assumendo modelli e tecniche sostenibili nella gestione delle risorse idriche, nel trattamento e nei cicli dei rifiuti, nel sistema fognario, nella produzione e distribuzione dell'energia, ecc.

Spazio urbano

Gli obiettivi prioritari per lo *Spazio urbano* e le sue componenti strutturali, in riferimento alle finalità di diffondere qualità urbana e ambientale negli spazi pubblici e negli assetti morfologici e edilizi, nonché di sostenere il processo di stratificazione e consolidamento mediante processi di riqualificazione e rigenerazione delle parti di città degradate, marginali e scarsamente strutturate, sono i seguenti:

- strutturare e integrare dal punto di vista morfologico-funzionale le varie parti della città in riferimento alla rete della mobilità e alla rete ecologico-ambientale;
- mantenere e migliorare le parti di città storica e consolidata a partire dalla qualificazione degli spazi pubblici e dalla riqualificazione delle situazioni di degrado e/o dismissione;
- perseguire la stratificazione e il consolidamento della città non consolidata e destrutturata mediante operazioni di ristrutturazione e completamento e processi di rigenerazione urbana delle situazioni periferiche e/o marginali;



- promuovere la formazione di una rete integrata di centralità esistenti e nuovi luoghi urbani, fondata sui nodi del trasporto pubblico su ferro, come punti di diffusione di opportunità di riqualificazione urbana;
- distribuire le diverse funzioni urbane che caratterizzano la molteplicità del rango di Bari in coerenza con l'offerta di accessibilità della rete della mobilità e utilizzando la presenza di dette funzioni per attribuire senso e significato urbano alle diverse parti della città
- Promuovere processi di progettazione e realizzazione degli interventi pubblici e privati volti alla qualificazione morfologica, architettonica, energetica e ambientale degli spazi urbani e dell'edilizia, anche mediante forme di sostegno e incentivazione;
- Definire regole che assicurino, nell'ambito delle nuove previsioni urbanistiche e sulla base di una programmazione puntuale di infrastrutture e servizi necessari alla comunità, il finanziamento o la realizzazione degli stessi da parte dei privati coinvolti nell'attuazione del nuovo Pug;
- Assicurare la dotazione di edilizia residenziale sociale come quota parte irrinunciabile nell'attuazione indiretta delle previsioni edilizie.

Detti obiettivi trovano una puntuale specificazione e approfondimento nel passaggio di definizione delle azioni strategiche relative alle componenti strutturali dello stesso Spazio urbano (v. p.to 3.3.3).

Paesaggio

In riferimento alla concezione di paesaggio assunta (vedi p.to 2.2.4) e all'insieme degli obiettivi individuati per *Sistemi, Spazi e relative componenti* (vedi p.to 3.2), il DPP definisce i seguenti obiettivi per il paesaggio, da approfondire e specificare in sede di PUG:

- assumere il paesaggio come indicatore della qualità territoriale e urbana e assicurare la qualità del paesaggio considerandola risorsa fondamentale per lo sviluppo;
- favorire una specifica attenzione al paesaggio, quale esito dell'intreccio tra segni naturali e segni antropici, ai fini di ridefinire l'immagine percepibile di Bari e delle sue diverse parti;
- promuovere politiche di sviluppo che incentivino il legame tra agricoltura e territorio in modo da rafforzare gli esiti percepibili che di questa simbiosi permangono nel paesaggio rurale;
- incrementare gli spazi e i percorsi di percezione e fruizione paesaggistico-ambientale del territorio e della città in particolare cogliendo le occasioni fornite dalla formazione della rete ecologica, sia in contesti rurali che urbani;
- promuovere la qualificazione paesaggistica delle trasformazioni insediative e infrastrutturali attraverso l'opportuno inserimento degli interventi previsti nei contesti territoriali di appartenenza.



3.3 Lo Schema Struttural – Strategico

Come accennato nel precedente punto 1.3 la parte propositiva del DPP relativa all'ipotesi di una rinnovata organizzazione spaziale e funzionale della città è sintetizzata nello "Schema Struttural-Strategico"; in esso si riassumono le possibili risposte ai problemi individuati, i possibili modi di perseguire nei diversi Sistemi e Spazi gli obiettivi assunti (v. p.to 3.2), articolando questi ultimi in termini di azioni da attivare ed intraprendere. Le azioni riguardano i Sistemi e gli Spazi nel loro complesso (*Azioni di Sistema* e *Azioni di Spazio*) e le relative singole componenti (*Azioni di Componente*). I contenuti delle Azioni assumono significato anche rispetto ai "contesti territoriali" individuati (v. punto 2.2.3) per la lettura e l'interpretazione del territorio comunale. Lo Schema fa poi da quadro d'unione di una serie di *Azioni Strategiche Integrate* che hanno per oggetto significative porzioni urbane nelle quali dovrebbero prendere corpo, contemporaneamente, in forma integrata e dunque in relazione sinergica, *Azioni di Sistema*, *Azioni di Spazio*, *Azioni di Componente*.

3.3.1 I caratteri dello Schema

Lo *Schema Struttural-Strategico* condensa i contenuti propositivi del Documento Programmatico, del quale dunque rappresenta il "cuore", in una forma espressiva verbo-visiva e cioè in un elaborato sia di testo che grafico. Lo scopo dello *Schema* è quello di comunicare sinteticamente, efficacemente ed in modo sistemico i contenuti "strutturali" e quelli "strategici" della proposta; laddove per "strutturali" si intendono quei contenuti che attengono alle componenti del territorio che ne costituiscono appunto la "struttura" dal punto di vista ambientale-paesaggistico, infrastrutturale, insediativo e che, come tali, saranno l'oggetto peculiare delle "previsioni strutturali" del PUG; per "strategici" si intendono invece quei contenuti la cui definizione urbanistica richiede, sia prima che dopo l'adozione del PUG, un lavoro di messa a punto progettuale da svilupparsi coinvolgendo soggetti istituzionali, operatori urbani, soggetti sociali, etc.

La "strutturalità" dello Schema si manifesta nella individuazione di oggetti e situazioni, sostanzialmente esistenti, considerati risorse per la comunità in quanto di valore ecologico, culturale, paesaggistico, di patrimonio fisico, simbolico, sociale, ecc. e come tali costituenti opportunità di vita civile e di sviluppo sociale, economico e culturale; si manifesta anche nell'implicito riconoscimento che per essi il futuro piano si esprimerà in termini regolativi in sede di "previsioni strutturali" del PUG, prevalendo le necessità della tutela, della conservazione e del mantenimento e della valorizzazione.

La "strategicità" dello Schema consiste invece nella individuazione delle politiche e delle azioni sulle componenti strutturali del territorio; azioni espresse in termini di obiettivi, prestazioni da ottenere, soggetti, istituzionali o privati da coinvolgere, risorse coinvolgibili. Appartiene ancora alla dimensione strategica dello Schema la individuazione delle situazioni territoriali nelle quali si intende concentrare la dimensione trasformativa del Piano nonchè la costruzione di *Azioni*



Strategie Integrate (Progetti Urbani), intese come insiemi di interventi da promuovere per raggiungere in modo integrato, nello stesso luogo, in tempi anche diversi e interessando più settori di intervento, determinati obiettivi di tipo funzionale, morfologico, ambientale, ecc.; ciò attraverso l'attivazione di specifiche politiche, la allocazione di risorse economiche e finanziarie diverse, sia pubbliche che private, il coinvolgimento di operatori e soggetti diversi.

La forma di comunicazione rappresentata dallo Schema è finalizzata sia ad esplicitare il più efficacemente possibile, in sede di *Seconda Conferenza di Pianificazione*, le intenzioni dell'Amministrazione riguardo alle scelte del futuro PUG, nonché a segnalare i contenuti rispetto ai quali avviare la valutazione della sostenibilità ambientale delle azioni, sia a rendere partecipi i cittadini del processo di formazione del piano, allo scopo di metterli nella condizione di collaborare alla definizione dell'idea di città, degli obiettivi da perseguire, delle azioni da intraprendere o sostenere, delle attenzioni da avere, di quanto può contribuire alla costruzione di un nuovo piano condiviso e dunque utile allo sviluppo della comunità e del territorio.

3.3.2 Le coordinate dell'organizzazione dello Spazio rurale e dello Spazio urbano: la *rete ecologica* e la *rete della mobilità*

Dal dopoguerra ad oggi lo sviluppo insediativo è avvenuto, per dimensioni e velocità, secondo moduli non rintracciabili in nessuna altra fase della storia. Non c'è dunque da stupirsi se nei territori forti quanto a risorse economiche ed, al contempo deboli quanto a senso civico e capacità di darsi e rispettare regole in modo condiviso, questa esplosione insediativa abbia determinato situazioni diffuse di bassa qualità dell'ambiente di vita; tant'è che la parola d'ordine per l'urbanistica di questa fase sembra essere quella della riqualificazione urbana.

In effetti, in larga misura, sviluppo dovrebbe voler dire, per la città, ritornare in se stessa, non solo per adeguare le situazioni nate per funzioni non più attuali, che dunque richiedono rifunzionalizzazione e rigenerazione, ma anche per correggere errori ed omissioni. Peraltro perché questo ritorno sia efficace, ai fini di assecondare il riordino spaziale e funzionale dell'insediamento urbano, specie quello realizzato negli ultimi decenni, è necessario assumere coordinate spaziali di riferimento condiviso, funzionali ad una riattribuzione di senso e qualità alle varie parti della città il cui primo impianto è stato caratterizzato da autoreferenzialità, da incapacità di relazionarsi funzionalmente, morfologicamente, ecologicamente ed esteticamente, in modo vitale con il contesto.

A questo proposito è utile soffermarsi sulla circostanza che ci sono alcune condizioni del rapporto tra uomo e territorio che hanno assunto, nella vita contemporanea secondo una considerazione diffusa, un valore prioritario, in quanto appaiono irrinunciabili e determinanti per la qualità della vita; tra queste condizioni ce ne sono due, anche tra loro interrelate, che offrono uno spunto significativo per il riorientamento dei contenuti della regolamentazione dello sviluppo della città e della progettazione urbana: si tratta delle condizioni ecologiche e delle condizioni della mobilità.



E' per questo che piani e progetti urbani di ultima generazione pongono al centro dei loro obiettivi il miglioramento delle funzioni ecologiche e di quelle della mobilità, in particolare su ferro o comunque sostenibile. Ed è anche per questo che, in considerazione di quanto analizzato e valutato sullo stato e sulle dinamiche di Bari, la proposta del DPP per la costruzione dei contenuti di progetto del nuovo PUG si basa e parte dall'assunzione della **rete ecologica** e della **rete della mobilità** (nel linguaggio di piano: il *Sistema naturalistico-ambientale* ed il *Sistema della mobilità*) come i due grandi riferimenti di strutturazione spaziale e funzionale, alla scala dell'intero territorio comunale, di una organizzazione innovata della città e delle sue parti.

Dal momento che la riqualificazione e la riorganizzazione della città va traguardata a diverse scale e, in particolare, oltre che alla scala dell'intero territorio comunale, anche alla scala locale ed alla scala intermedia, il DPP ha fatto tesoro dell'indicazione dei *contesti urbani, periurbani e rurali* per la definizione degli obiettivi e delle azioni della scala locale. Peraltro il DPP ha raggruppato i contesti, alla scala intermedia, in *paesaggi* che consentono di individuare dimensioni di qualità anche nelle sinergie che possono favorirsi, all'interno del medesimo paesaggio, tra contesti attualmente diversi.

La rete ecologica

Il perseguimento degli obiettivi relativi al Sistema naturalistico-ambientale è affidato al progetto di formazione della *rete ecologica locale*, grande infrastruttura ambientale alla quale è attribuito il duplice ruolo di miglioramento e qualificazione della funzionalità ecologica del territorio e di strutturazione morfologica dell'insediamento.

Ai fini della definizione quali-quantitativa della rete ecologica locale, è stata utilizzata la Biopotenzialità territoriale quale indicatore in uso nella Ecologia del Paesaggio. La Biopotenzialità territoriale (Btc) mette in relazione la biomassa con le capacità omeostatiche degli ecosistemi e contribuisce a misurare il grado di metastabilità degli ecosistemi stessi, ovvero la loro capacità di conservare e massimizzare l'impiego di energia secondo la formula seguente:

$$Btc_i = \frac{1}{2}(a_i + b_i) \times R \quad [\text{Mcal/m}^2/\text{anno}]$$

per $a_i = (R/PG)_i / (R/PG)_{\text{max}}$ e $b_i = (dS/S)_{\text{min}} / (dS/S)_i$

dove:

R = respirazione

PG = produzione primaria lorda

B = biomassa

$dS/S = R/B =$ rateo di mantenimento della struttura

i = principali ecosistemi della biosfera (Ingegnoli, 1993).

La Btc, quindi, rappresenta essenzialmente una funzione di stato che dipende in principale modo dai sistemi vegetali e dal loro metabolismo e permette di valutare sia qualitativamente che quantitativamente gli ecosistemi presenti. Attraverso l'uso di questo particolare indicatore, alle varie scale temporali d'indagine, si arriva a definire il campo di esistenza nel quale rientra il suo valore ottimale ai fini dell'equilibrio del sistema territoriale considerato. Il confronto tra i valori relativi alla situazione esistente, quelli ipotizzati alle soglie storiche future ed alcuni standard



riferiti ai vari tipi di situazioni, permette di evidenziare deficit e anomalie, per poi dimensionare gli elementi ambientali del territorio, in funzione delle necessità ambientali riscontrate. Il campo di esistenza individua, quindi, gli obiettivi della pianificazione urbanistico-ambientale e contiene parametri di riferimento imprescindibili per la progettazione delle trasformazioni territoriali, mirate alla realizzazione di un sistema equilibrato. È possibile fare proiezioni evolutive e controllare i risultati prevedibili delle azioni di progetto.

L'attribuzione e il calcolo della Btc è stata effettuata sulla base dei valori indicati da Ingegnoli (1980), calcolati per i principali elementi naturali e antropici del territorio della Lombardia, ed opportunamente adattati alla situazione presa in esame. Nella tabella che segue sono attribuiti alle diverse componenti del territorio barese i rispettivi valori di Biopotenzialità territoriale:

ECOTOPO	VALORE DI Btc (Mcal/m ² /anno)
Boschi di latifoglie	4,5
Arbusteti e macchia mediterranea	2,5
Pascoli, prati-pascoli, pascoli cespugliati, incolti erbacei	1,5
Oliveti	2
Vigneti	1,8
Sistemi colturali e particellari complessi	1,6
Seminativo semplice	1
Aree verdi urbane	2
Orti urbani	0,8
Case sparse	0,6
Abitativo rado	0,4
Abitativo denso	0,2
Industrie ed infrastrutture	0,2
Cave e discariche	0,2
Affioramenti rocciosi	0,2
Corsi d'acqua	0,5
Spiagge, dune e sabbie	0,2

Attribuzione dei valori di Btc

La Btc media del territorio comunale di Bari ha un valore di 1,11 Mcal/m²/anno. Si tratta di un valore che situa l'ecosistema considerato in classe di qualità *medio-bassa*; ciò significa: minore capacità di mantenimento degli assetti attuali in assenza di consistenti contributi energetici da parte dell'uomo; maggiore necessità di gestione delle trasformazioni del territorio; minore capacità di incorporare i disturbi naturali e antropici ed in generale una più bassa qualità di vita.

Dal punto di vista metodologico, l'obiettivo dovrebbe essere quello di incrementare, a medio termine, il valore attuale di questo indice, per consentire il *passaggio alla classe media di biopotenzialità*, il cui limite inferiore è fissato in 1,5 Mcal/m²/anno. A questo scopo sarebbe necessario, quindi, delineare uno scenario progettuale, tenendo conto delle ipotesi di trasformazione urbana e periurbana, e individuare i valori di Btc ai quali si dovrebbe tendere, verificando in seguito i risultati ottenuti. Il valore a cui tendere dovrebbe tenere conto dell'evoluzione avvenuta e delle caratteristiche della situazione territoriale attuale, evidenziate dalle analisi effettuate.

Se lo scenario progettuale deve tener conto delle trasformazioni previste dal PRG vigente e non ancora attuate, che interessano porzioni del territorio comunale caratterizzate dalla presenza di



ecosistemi naturali e seminaturali, i conseguenti ulteriori deficit rispetto allo stato attuale che porterebbero il valore di Btc a 0,90 Mcal/m²/anno, dovrebbero essere compensati da una quota parte di ecosistemi seminaturali e di verde protettivo da recuperare in territorio agricolo per mantenere la Btc al valore attuale. L'applicazione della Btc alle proiezioni evolutive che si verranno a delineare con il PUG fornisce un utile elemento indicatore della quantità effettiva di verde di compensazione da realizzare. L'assetto del verde dovrà comunque tenere conto anche degli aspetti, non solo quantitativi, ma anche distributivi e di qualità intrinseca della vegetazione.

A titolo puramente esemplificativo, è possibile calcolare il valore di superficie a verde necessaria per compensare le trasformazioni di origine antropica e mantenere il valore di Btc uguale a quello attuale o, meglio ancora, per riequilibrare il sistema ambientale periurbano, passando dall'attuale classe di medio-bassa biopotenzialità a quella media. Nel primo caso sarebbe innanzitutto necessario che non venissero trasformati dalle previsioni del PRG vigente 10,52 ha di arbusteto e macchia mediterranea, 31,44 ha di aree verdi urbane e 607,84 ha di oliveti; inoltre sarebbero necessari altri 2.338,52 ha di territorio agricolo da convertire a spazi aperti verdi protettivi. Nel secondo caso, oltre a quanto finora previsto, sarebbe necessario convertire a verde tutta la superficie attualmente occupata da zone industriali ed infrastrutture, ovvero oltre 1.960 ettari.

Appare chiaro dai numeri in gioco che l'obiettivo sopra ricordato, ovvero quello di incrementare il valore attuale di biopotenzialità del territorio barese, per consentirne il passaggio alla classe media, è chiaramente irraggiungibile, come pure l'obiettivo di ripiego, ovvero mantenere il valore di Btc uguale a quello attuale, dato che ciò significherebbe non attuare gran parte delle previsioni residue del PRG, tanto più in alcune delle attuali localizzazioni.

L'atteggiamento più realistico è, dunque, quello dell'individuazione della *rete ecologica di progetto* e della previsione, per le sue componenti a partire dagli elementi esistenti, di specifiche azioni di rinaturalizzazione, riqualificazione e trasformazione (v. p.to 3.3.3) volte a accompagnare l'evoluzione dell'attuale Btc.

Le componenti principali della rete ecologica sono:

- Corridoi ecologici (*habitat corridors*): rappresentano l'involuppo delle porzioni di territorio che vengono considerate "dominio" delle lame (includono le lame propriamente dette, ma anche i canali scolmatori); al loro interno possono includere altri ecosistemi naturali e/o seminaturali, aree agricole ecc.
- Gangli della rete: sono aree dove sono concentrate il maggior numero di specie e di habitat al di fuori della matrice naturale primaria (che nel territorio di Bari è completamente assente, intesa come area naturale di grandi dimensioni, di alto valore funzionale e qualitativo ai fini del mantenimento della vitalità delle popolazioni), generalmente situate in corrispondenza di un incrocio tra corridoi ecologici. Può trattarsi di ambienti naturali o seminaturali, anche artificiali.
- Aree di collegamento ecologico (*links o linkages*): si tratta di una configurazione spaziale di habitat (non necessariamente lineare o continuo) che facilita i movimenti, lo scambio genetico all'interno delle popolazioni e/o la continuità dei processi ecologici nel paesaggio. Rientra in questa categoria il sistema di incolti erbacei che collega Lama San Giorgio all'area verde di Punta Perotti.



- Habitat lineare (*linear habitat*): elementi lineari residuali, immersi nella matrice urbana, quali i filari alberati. Gli habitat lineari, peraltro, non sono necessariamente coperti da vegetazione né devono necessariamente connettere due aree isolate biologicamente; si tratta di una continuità strutturale, senza implicazioni sull'uso relativo da parte della fauna e, quindi, sulla loro efficacia funzionale.
- Varco ecologico: rappresentano zone di continuità ambientale che si frappongono alla saldatura di aree vicine già urbanizzate e separate da una fascia, più o meno ampia, di matrice territoriale. Particolarmente importante da questo punto di vista è la foce di Lama Balice.

Il modello di rete ecologica per il territorio di Bari individua le componenti di cui sopra nei seguenti elementi di progetto:

1. Fasce territoriali da potenziare, da riqualificare o entro cui realizzare corridoi ecologici primari (appunto le lame, i canali, ecc.);
2. Fasce territoriali da potenziare, da riqualificare o entro cui realizzare corridoi ecologici secondari (aree di collegamento ecologico);
3. Ambiti entro cui potenziare, riqualificare o realizzare gangli della rete ecologica;
4. Agroecosistemi a cui attribuire funzioni di riequilibrio ecologico;
5. Aree di riqualificazione mista ecologico-fruitiva, con diverse caratterizzazioni d'uso;
6. Strade di importanza prioritaria ai fini della rete ecologica locale;

Il primo elemento, i *corridoi ecologici primari*, costituisce l'effetto dell'obiettivo di valorizzazione del sistema delle lame, tramite azioni di rinaturalizzazione mirata per le lame comprese in aree protette esistenti (Lama Balice) o in via di istituzione (Lama San Giorgio), ovvero mediante la creazione di parchi agricoli per le restanti lame.

Nel caso dei *corridoi ecologici secondari*, si tratta di preservare le aree di collegamento ecologico esistenti, soprattutto nella fascia costiera, tramite la trasformazione degli incolti erbacei non investiti dalle previsioni insediative, in una fascia di verde di filtro con buona capacità portante, nell'ambito della formazione di un parco urbano costiero tra Punta Perotti e Torre Quetta. Altro caso di corridoio ecologico secondario da rinaturalizzare è rappresentato dalla lama che attraversa l'insediamento produttivo ASI, quale azione primaria sulla quale agganciare la riqualificazione ambientale del grande agglomerato industriale.

Alcune *aree di collegamento ecologico* di progetto sono previste lungo le strade di importanza prioritaria ai fini della rete ecologica locale, ad esempio lungo la 3^a Mediana Bis intesa quale viale urbano alberato come elemento di continuità tra gangli ecologici da riqualificare o di progetto. Tali infrastrutture infatti, se progettate correttamente ed in maniera ecocompatibile, potrebbero fungere proprio da corridoio ecologico complementare.

Alcuni *gangli ecologici* esistenti, ma con scarsa o nulla funzionalità ecologica, sono da potenziare o riqualificare tramite interventi di ampliamento degli ecosistemi naturali e/o seminaturali che li compongono. Per quanto riguarda i gangli di progetto assume particolare importanza l'area in corrispondenza della confluenza tra Canale scolmatore e Lama Sinata, che si verrebbe a configurare come un grande ganglio ecologico con funzioni differenziate (verde di filtro, verde



agricolo ecc.), che assume un ruolo fondamentale nel collegamento con un grande parco agricolo urbano compreso tra la zona Stanic e Santa Fara.

Analoga importanza assumono le cosiddette *aree di riqualificazione mista ecologico-fruttiva*: si tratta principalmente di aree agricole, spesso a bassa produttività e redditività, che, con minime variazioni sull'ordinamento produttivo, possono essere riqualificate con una intensa ricostruzione del reticolo ecologico, tramite la realizzazione di siepi e filari, associata anche alla realizzazione di piccoli addensamenti vegetativi e ad una minima differenziazione di coltivazione. Due di esse partecipano alla formazione dei citati parco urbano costiero e parco urbano presso Santa Fara; le altre costituiscono di fatto spazi di discontinuità dell'insediamento e contribuiscono alla riconnessione delle componenti principali della rete ecologica. Infatti appartengono alla medesima categoria il "cuneo verde est" che connette gli spazi aperti rurali con l'interno della città, nella fattispecie con aree produttive dismesse (es. area ex Fibronit) o aree in abbandono che possono essere riqualificate e trasformate a verde urbano; analogamente si prestano allo stesso tipo di intervento aree attualmente occupate da infrastrutture, di futura dismissione (es. parti della riorganizzazione del nodo ferroviarie centrale).

Per quanto riguarda il *varco ecologico* alla foce di Lama Balice, assediato dal sistema insediativo ed infrastrutturale e nei pressi del quale esiste anche uno scenario futuro di eventuale approdo marittimo, risulta fondamentale la sua conservazione, rinaturalizzazione e potenziamento lungo l'intero tratto terminale della lama.

Infine, per quanto riguarda il *verde urbano*, l'obiettivo principale rimane la ricucitura di quello esistente e la distribuzione strategica di nuove aree verdi pubbliche fruibili (soprattutto parchi e giardini di quartiere), in funzione della loro effettiva accessibilità e fruizione. I parchi e i giardini di quartiere, proprio per la loro costituzione tipologica (ridotte dimensioni, qualche arredo, giochi per bambini, presenza di superfici pavimentate, ecc.), sono utilizzati dai cittadini residenti nelle vicinanze, che possano raggiungerli comodamente a piedi e che, magari, siano visibili da casa. E' quindi fondamentale per questo tipo di area verde una razionale ed adeguata distribuzione nell'ambito del tessuto urbano.

La rete della mobilità

Due esigenze più di altre e prima di qualsivoglia risposta a "problemi di traffico" hanno caratterizzato la formazione del DPP per gli aspetti riguardanti il tema della mobilità. In primo luogo la necessità di interpretare le ragioni della mancata sintonia tra l'ambizioso disegno proposto dal piano vigente e la crescita della città. L'asse Nord Sud ben rappresenta questo rapporto mancato e in tanti casi in modo irrecuperabile. Il problema più grave deriva dal fatto che mentre per ragioni economico-finanziarie e di fattibilità tecnica l'attuazione della rete viaria è stata posticipata rispetto ai nuovi insediamenti, questi ultimi sono stati attuati appoggiandosi ad una viabilità esistente del tutto inadeguata a svolgere le nuove funzioni. Il mancato rispetto dei vincoli normativi in tema di fasce di rispetto ha spesso saturato spazi preziosi, pregiudicando l'adozione di soluzioni tecniche adeguate per nodi di interconnessione tra viabilità di differenti livelli gerarchici; questa pratica ha dato luogo a soluzioni in cui la tecnica è stata applicata ai



limiti del consentito, con il risultato di realizzazioni estremamente impattanti che hanno pesantemente contribuito a creare un effetto di periferizzazione dello spazio urbano. E' del tutto evidente che il sistema di grandi arterie proposto dal Piano Quaroni, per sua natura estremamente rigido nella sua capacità di integrarsi con la viabilità propriamente urbana, non ha fatto che enfatizzare la proliferazione di queste situazioni.

D'altro canto il ruolo della città di Bari rispetto all'area metropolitana e per tanti aspetti anche in rapporto all'intera regione determina flussi di mobilità di entità tali da richiedere un sistema dei trasporti la cui offerta di infrastrutture e servizi sia complessivamente dimensionata rispetto a numeri ben superiori di quelli generati dalla città e dal suo immediato hinterland.

Le riflessioni suesposte hanno fatto nascere la seconda grande esigenza che ha guidato la formazione del DPP: la ricerca di una soluzione realmente multimodale al tema della mobilità nell'area Barese. Se è universalmente condiviso che il sistema dei trasporti proposto da un moderno piano urbanistico non può prescindere dall'evidenziazione delle condizioni al contorno, nel caso del comune di Bari lo sforzo è, se possibile, anche maggiore. In molti casi il disegno del sistema, nel futuro PUG, richiederà di essere effettivamente esteso, nelle sue scelte infrastrutturali multimodali, di prefigurazione dei servizi e delle politiche-azioni di accompagnamento, almeno ai comuni della nuova città metropolitana, e come tale il disegno dovrà essere oggetto di condivisione sostanziale, nei suoi principi ispiratori e nei suoi obiettivi, in sede di copianificazione e dovrà essere sostenuto da specifici accordi. Questa impostazione è rafforzata dallo scenario prefigurato dal nuovo Piano Regionale dei Trasporti che rafforza il ruolo di Bari come porta e cerniera multimodale del sistema dei trasporti regionale. Il sacrificio chiesto alla città in termini di esternalità derivate deve essere bilanciato, oltre che da interventi infrastrutturali di potenziamento, mitigazione e compensazione, anche da una piena e fattiva assunzione di corresponsabilità da parte dei Comuni vicini impegnati in scelte coerenti in tema di pianificazione territoriale e dei trasporti. Solo in questa prospettiva trova la sua piena sostenibilità tecnico-economica lo scenario prefigurato dal DPP che, con il suo approccio multimodale teso a recuperare il ritardo che la città sconta soprattutto sul versante del trasporto pubblico, disegna una città di rango e qualità europei.

Il sistema stradale e del trasporto pubblico urbano

Il primo obiettivo che il DPP si è posto relativamente alla viabilità è stato quello di recuperare una lettura gerarchica della rete stradale, nella consapevolezza che una delle principali criticità del sistema stradale di Bari è proprio l'assenza di una struttura che rispetti rango e conseguenti funzioni dei diversi elementi della rete. Da questa analisi sono emerse in tutta evidenza le lacune e le criticità del sistema, spesso dovute al mancato rispetto delle normative in materia di costruzioni stradali e alla impossibilità di dar corso all'ambizioso disegno del Piano vigente, laddove la città nella sua espansione ha fagocitato i corridoi previsti dal PRG e ignorato le fasce di rispetto delle infrastrutture esistenti.

In generale, il quadro che emerge è quello di una città che nella sua parte storica e consolidata, per caratteristiche intrinseche, presenta scarsi margini di potenziamento dell'accessibilità veicolare se non a prezzo di interventi fortemente impattanti. Per contro, in campo extraurbano, la



disponibilità di spazi ha permesso la realizzazione di infrastrutture stradali di grande capacità che tuttavia scontano due gravi limiti: le numerose interferenze con le attività lato strada e le modalità di raccordo con la viabilità urbana, carenti queste ultime di una transizione graduale dal contesto extraurbano a quello urbano e di un effetto rete in grado di migliorare la distribuzione dei flussi in città.

Nella descrizione dell'assetto proposto dal DPP è stato adottato un criterio gerarchico conforme alla classificazione proposta dalla L.R.16/2008 riguardante Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di PRT. Su Bari convergono i principali assi della rete regionale:

- la A14, la ss.96 e il ramo verso Brindisi della ss.16 bis, appartenenti al sistema della rete di "collegamento regionale-nazionale";
- il ramo verso Foggia della ss.16 bis, la ss.98 e la ss.100 appartenenti al sistema della rete regionale di "accessibilità principale".

Questo sistema è interessato giornalmente da circa 250.000 spostamenti e presenta numerosi aspetti critici.

In primo luogo tutti questi elementi di viabilità sono posti in comunicazione tra loro, direttamente o indirettamente, attraverso la tangenziale di Bari chiamata dunque a svolgere il duplice ruolo di distribuzione dei flussi di scambio tra la città e il territorio e di asse di attraversamento in particolare per la direttrice costiera costituita dall'itinerario A14-ss.16 bis. Questa commistione di funzioni, a causa delle caratteristiche di alcuni svincoli e della mancata capacità di assorbimento da parte della viabilità urbana, nelle ore di punta determina fenomeni di accodamento che hanno effetti sul regolare deflusso in tangenziale e costituiscono potenziali cause d'incidentalità.

Il DPP sostiene dunque la necessità di razionalizzare innanzitutto il sistema degli svincoli presenti sul tratto centrale della tangenziale compreso tra il raccordo con l'autostrada e l'intersezione con la ss.100 attraverso una serie di azioni coordinate: l'eliminazione delle intersezioni non a norma, la rifunzionalizzazione o il potenziamento di quelle di cui si prevede il mantenimento e la sostituzione di buona parte delle attuali funzioni di distribuzione garantite da questo tratto della tangenziale con due viabilità poste rispettivamente a nord e sud della tangenziale di cui si dirà nel prosieguo della descrizione.

Questa operazione, relativamente al sistema della viabilità d'interesse regionale-nazionale, è parte di un disegno di maggior respiro proposto dal DPP che, prendendo le mosse anche dal quadro programmatico progettuale consolidato (vedi PRT e programmazione ANAS), intende risolvere sia il problema costituito dalla ss. 16 bis nei suoi tratti in accesso a Bari, sia il tema del potenziamento dell'accessibilità al porto, all'interporto e all'aeroporto, tutte funzioni che la L.R.16/2008 attribuisce al rango gerarchico della viabilità di interesse regionale-nazionale.

La strategia d'intervento del DPP è riassumibile nei punti di seguito rappresentati:

- Arretramento verso nord del casello di Bari Nord in modo da servire anche i flussi da/per Taranto.
- Realizzazione di un itinerario in grado di sostituire, soprattutto per i mezzi pesanti, l'uso della ss.16 bis tra Giovinazzo e l'attuale raccordo tra l'autostrada e la tangenziale di Bari (uscita n. 8) ottenuto tramite:



- il potenziamento al tipo B (due corsie per senso di marcia) del collegamento tra il casello di Giovinazzo e la ss.16 all'altezza di Giovinazzo;
- l'uso del corridoio autostradale attraverso la realizzazione di un sistema in complanare alla carreggiata autostradale ovvero l'uso della stessa autostrada in caso di liberalizzazione del tratto compreso tra il casello di Giovinazzo e il futuro casello di Bari nord;
- la rifunzionalizzazione del breve sistema di complanari già esistenti in territorio di Modugno (accesso/uscita dall'attuale casello di Bari Nord) e il potenziamento del raccordo esistente con la tangenziale di Bari.

Questo intervento, oltre a diminuire i carichi veicolari su un tratto della ss.16 bis che presenta alcuni punti con caratteristiche geometriche scadenti e il cui adeguamento è, di fatto, improponibile, consente di porre le basi per una riorganizzazione complessiva dell'accessibilità ai grandi poli della rete regionale dei trasporti presenti in territorio comunale organizzando un vero e proprio Asse dei Servizi. A partire dal nuovo svincolo di Bari Nord il DPP prevede infatti la realizzazione di una nuova viabilità che riconnettendosi con l'asse di spina dell'area industriale costituito da via delle Magnolie, via dei Gerani e viale F.De Blasio, garantisca un collegamento efficiente dall'autostrada verso la zona industriale, l'interporto e, tramite due ulteriori interventi di seguito descritti, anche verso l'aeroporto e il porto. In ragione di queste nuove funzioni, il DPP prevede un potenziamento di tutta la viabilità di questo asse da organizzare secondo una sezione costituita da una carreggiata centrale e da viabilità di servizio in complanare, che sia raccordata alla viabilità locale da intersezioni eventualmente anche a livelli sfalsati per agevolare le correnti principali.

Il collegamento con l'aeroporto di Palese potrà beneficiare di un itinerario reso estremamente leggibile dall'autostrada, attraverso la realizzazione di un nuovo tratto di viabilità in prosecuzione di strada Padula (ex sp.54) sino alla rotatoria di distribuzione interna alla zona aeroportuale.

Il collegamento con il porto di Bari verrà invece garantito attraverso la realizzazione, in continuità con via de Blasio, di una nuova viabilità in area Stanic con le medesime caratteristiche della precedente sino ad una intersezione posta a ridosso del fascio ferroviario di Bari P.N. da cui è previsto, da un lato, lo sfiocamento del raccordo con il porto attraverso il sedime del fascio della Marittima e, dall'altro, quello con l'asse Nord-Sud e con la "Porta Ovest" di cui di dirà. In particolare, tenuto conto degli scenari evolutivi tratteggiati dal DPP per il porto di Bari, si è ritenuto più rispondente alle visioni proposte una viabilità che non fosse totalmente specializzata per il porto, e quindi segregata rispetto alla rete urbana, se non nel tratto finale (oltre l'intersezione con la nuova viabilità urbana di collegamento tra via Napoli e l'asse Nord-Sud).

Questo assetto, accompagnato da adeguati provvedimenti normativi, consentirà di eliminare il traffico, in particolare quello pesante, di accesso al porto dalla ss.16 bis e dalla viabilità urbana costiera mantenendolo su un itinerario che presenta una maggiore capacità ambientale rispetto alle caratteristiche e all'entità dei flussi da servire.

A sud di Bari il DPP, per la ss.16 bis, recepisce l'ipotesi progettuale ANAS di variante fino a Mola e, in linea con il PRT, indica la necessità di coordinare il progetto con quello della variante ferroviaria per evitare la creazione di ampie aree intercluse e la proliferazione di opere d'arte di



scavalcamento. In aggiunta si propone la dismissione del tratto di Tangenziale attuale compreso tra lo svincolo con la ss.100 e lo svincolo di via Caldarola in modo da eliminare la barriera costituita dal rilevato stradale e poterne utilizzare il sedime per organizzare una viabilità locale di accesso alla stazione di Executive. Su tutto il tratto della ss.16 bis declassato dallo svincolo di via Caldarola a Torre a Mare è prevista la rifunzionalizzazione in viabilità urbana mettendo in sicurezza gli innesti della viabilità locale, tutti i passi carrabili esistenti e, naturalmente, garantendo una migliore permeabilità verso il mare.

Un ultimo tema riguarda l'ingresso della ss 96 in Bari la cui funzionalità, nel tratto terminale, è pregiudicata dalla presenza di una fitta serie di passi carrabili con accesso diretto sulla carreggiata principale presenti in zona industriale di Modugno. Il DPP, oltre a recepire la previsione di complanari poste sul retro del fronte commerciale già in studio da parte di ANAS e recepite dal PRT, formula, in accordo con il PUG di Modugno, la previsione di una nuova viabilità di collegamento della ss. 96 e della sp.231 che in essa confluisce con il nuovo corridoio autostradale tangenziale in modo da mettere in collegamento queste due importanti arterie sia con il nuovo casello di Bari Nord che con il nuovo asse dei servizi (Autostrada, Z.I., Aeroporto, Interporto, Porto).

La riorganizzazione del sistema tangenziale fonda la sua sostenibilità tecnica, che andrà necessariamente approfondita in sede di redazione del PUG, sulla possibilità di affiancare, a nord e a sud alla tangenziale esistente, due viabilità con caratteristiche di strade di quartiere (a due corsie per senso di marcia) nel tratto compreso tra l'attuale raccordo per l'autostrada e lo svincolo con la ss.100.

La prima di queste "complanari delocalizzate" è individuata dal DPP in un sistema di viabilità che ricomprende la Terza Mediana ma per la quale si impone una rivisitazione del progetto originario in modo da garantire un corretto equilibrio tra funzioni di scorrimento e distribuzione perseguibile adottando soluzioni tecniche capaci di tutelare la qualità urbana del contesto attraversato e un'adeguata permeabilità trasversale. In sostanza va assolutamente evitata la creazione di un asse che garantisca velocità di percorrenza elevate ai flussi di attraversamento a prezzo di mancati raccordi con la viabilità urbana nord-sud ovvero di soluzioni tecniche estremamente impattanti e destinate a creare condizioni di ulteriore degrado dello spazio urbano. Lo schema si fonda su un'interpretazione realmente urbana dell'asse Nord-Sud sul quale il DPP investe, che prevede la realizzazione di una serie di connessioni con la viabilità est-ovest le quali, ancorché complesse e costose consentono di massimizzare l'investimento originario non ancora concluso sull'asse longitudinale, assegnando a quest'ultimo la funzione di collettore dei flussi diretti nel quadrante occidentale delle aree centrali, garantendo così un corretto smistamento dei medesimi sulle diverse "mediane" disponibili, per raccordarsi infine alla rete di distribuzione che il DPP propone sulla fascia litoranea, evitando di enfatizzare un collegamento diretto ed infrastrutturalmente pesante al lungomare.

Per la seconda complanare il DPP propone il completamento e l'estensione dell'asse est-ovest previsto dal Piano Quaroni: a partire da uno svincolo direzionale collocato sul raccordo con l'autostrada in modo da garantire gli scambi con il sistema autostradale-tangenziale, l'asse, in corrispondenza della viabilità di circuitazione dello stadio S. Nicola, viene connesso al tondo di



Carbonara che assume il ruolo di cerniera per lo smistamento dei flussi con l'asse Nord-Sud, e prolungato verso est con un impegnativo ma essenziale attraversamento in sotterranea dell'abitato di Carbonara sul sedime già previsto dal PRG vigente, per terminare, dopo essersi raccordato sia alla SS.100 che alla nuova variante ANAS alla SS.16, su via Caldarola, in corrispondenza dell'attuale svincolo che a questo scopo dovrà essere rifunzionalizzato. La complanare sud, oltre a svolgere la funzione di distribuzione dei flussi di scambio tra città e territorio, costituirà l'elemento su cui riammagliare alcune radiali storiche che oggi intersecano la tangenziale ma non vi si collegano (via Fanelli), ovvero terminano a ridosso del rilevato senza proseguire verso l'esterno (asse via della Costituente – via Marzano).

Attraverso la moltiplicazione di queste connessioni tra le due "complanari" e la viabilità urbana sottordinata si intende garantire una corretta distribuzione della domanda in modo da evitare la concentrazione di flussi che si registra all'attualità in alcuni punti particolarmente critici sotto il profilo geometrico-funzionale e di commistione con le altre componenti del traffico urbano. La previsione risulta costosa, dovendo prevedere l'attraversamento in sotterranea di Carbonara, ma indispensabile per completare il sistema di distribuzione succedaneo alla Tangenziale attuale in modo da poter procedere all'eliminazione di alcuni svincoli su di essa, primo tra tutti quello con via A.De Gasperi.

Le due complanari così ottenute consentiranno di assolvere alla distribuzione dei flussi di scambio tra città e territorio sgravando la tangenziale, con la quale saranno opportunamente raccordate, di alcune componenti di traffico.

Procedendo verso l'interno della città, il DPP ha adottato un approccio multimodale secondo cui i livelli di accessibilità con l'auto privata debbono necessariamente diminuire a favore di quelli con il trasporto collettivo. Gli elementi destinati a marcare in maniera netta questa transizione sono l'extramurale Capruzzi a sud, per la quale il DPP prevede finalmente una continuità est ovest grazie agli interventi previsti sulla ferrovia, l'asse nord-sud ad ovest e via Amendola ad est. La parte di città interna a questi assi è un'area in cui il DPP indica la necessità di un potenziamento del trasporto collettivo e dell'offerta di sosta pertinenziale con l'obiettivo di ricavare spazio da dedicare alla riqualificazione urbana, alla circolazione dei pedoni e del trasporto collettivo. L'intento è quello di dar luogo ad una grande operazione di alleggerimento della pressione automobilistica che oggi soffoca le aree centrali recuperando spazi e incentivando modelli comportamentali più consoni al centro di una città che ambisce ad un ruolo di "porta europea" affacciata sul Mediterraneo.

In questa logica il lungomare, più che costituire il quarto elemento di questa perimetrazione, è invece una viabilità che, nella prospettiva di lungo periodo, dovrebbe perdere ogni funzione di attraversamento est-ovest, limitandosi a svolgere funzioni di penetrazione urbana nei suoi tratti più periferici per divenire una vera e propria strada parco a ridosso del centro storico.

Questo scenario implica una generalizzata azione di riorganizzazione e potenziamento dell'offerta di parcheggio. Il DPP ritiene essenziale mettere in campo una strategia diversificata in base alla domanda da servire e alla sostenibilità tecnica, economica ed ambientale delle soluzioni proposte in modo da garantire un equilibrio tra impegno di risorse pubbliche e investimenti da parte di privati indispensabile per dare concretezza e rapidità di attuazione ai progetti.



Il punto di partenza fissato dal DPP è l'individuazione, nell'ambito del PUG, dei livelli e delle tipologie di domanda di sosta che si intendono soddisfare nelle diverse aree della città in ragione delle alternative modali offerte per l'accessibilità e delle caratteristiche e della capacità ambientale dei differenti contesti: centro storico, centralità di quartiere, assi del trasporto collettivo, poli attrattori. Rispetto a questi obiettivi andrà organizzato il sistema dell'offerta di parcheggio che in linea generale dovrà comprendere: parcheggi pertinenziali per residenti ed operatori stanziali, parcheggi operativi per "visitatori" quando servibili da adeguati itinerari stradali, parcheggi su strada nei casi in cui le altre componenti del traffico urbano (pedoni, ciclisti e trasporto collettivo) siano adeguatamente tutelate, parcheggi di interscambio con il trasporto collettivo serviti dalle linee portanti della rete di trasporto urbano e di area metropolitana.

Un ruolo essenziale in questa operazione è giocato dal trasporto collettivo e dai nodi di scambio con il trasporto privato. La strategia del DPP è quella di favorire la diversificazione modale in origine, attraverso una rete capillare di servizi pubblici che dovranno essere costituiti alla scala urbana da un trasporto intermedio in sede propria e alla scala extraurbana e metropolitana dalla ferrovia. Questa strategia, che va perseguita attraverso una riprogettazione dello spazio e dell'accessibilità ciclopedonale alle fermate/stazioni, è completata dalla promozione del park&ride a ridosso dell'area urbana con una serie di parcheggi già individuati a livello regionale nell'ambito degli studi sul nodo ferroviario e in relazione al modello di esercizio proposto per il servizio ferroviario metropolitano di Bari. Il DPP completa questa offerta dedicata al Park&Ride con due impianti che hanno una valenza strategica non solo e non tanto in rapporto al sistema dei trasporti.

I due nodi proposti sono collocati entrambi a ridosso del fascio ferroviario, rispettivamente, tra Viale Pasteur e via Tatarella il primo e lungo via Caldarola, immediatamente a sud dell'area Fibronit, il secondo. Questi due nodi, che in base al DPP avranno un'elevata accessibilità stradale dall'esterno, sono destinati a soddisfare la domanda di scambio/attestamento verso le aree centrali e i poli a valenza sovra comunale immediatamente adiacenti (Policlinico e Campus). I due elementi si configurano come vere proprie piattaforme di scambio intermodale passeggeri su cui attestare non solo il traffico privato ma anche le linee di trasporto pubblico locale extraurbano per le quali non sia stato possibile individuare nodi di scambio efficienti più arretrati lungo le linee ferroviarie convergenti in città.

A questo scopo il sistema si completa con la previsione di un People Mover che consente di collegare i Parcheggi/autostazioni TPL a tutte le principali polarità esistenti o di futura realizzazione poste a ridosso o all'interno delle attuali aree ferroviarie nella porzione compresa tra via Omodeo e il nuovo ponte dell'asse Nord-Sud. Alla rilevanza funzionale che assumeranno i due Parcheggi/autostazioni TPL dovranno corrispondere operazioni di riconfigurazione urbana dei luoghi interessati; a queste riconfigurazioni il DPP dà il nome di "Porta Est" e "Porta Ovest". Questo intervento nel suo complesso (People Mover e Parcheggi/autostazioni TPL) consentirà di eliminare anche la penetrazione degli autobus extraurbani sino a ridosso della stazione ferroviaria attraverso via Capruzzi, mantenendo esclusivamente la previsione di un approdo attrezzato per le linee autobus di lunga percorrenza ubicato in un'area interstiziale tra il fascio ferroviario e via



Capruzzi, anch'esso servito da una fermata del People Mover in modo da garantire un'adeguata accessibilità e distribuzione dei flussi passeggeri.

Su via Capruzzi è previsto l'interramento del tratto antistante l'ingresso alla stazione ferroviaria e all'area Rossani. L'obiettivo è quello di creare un secondo fronte di stazione che si affaccia su una piazza lineare attraversata dai soli mezzi di trasporto pubblico. Il viale, ad est e ad ovest dell'interramento che interessa un tratto di circa 400 metri, sarà collegato, rispettivamente, ad un nuovo sottopasso verso il murattiano all'altezza di via Petrelli e all'itinerario costituito da viale Unità d'Italia e da sottovia Luigi di Savoia tramite un nodo complesso. Un ultimo cenno merita la proposta di interrare il tratto di lungomare Imperatore Augusto antistante il teatro Margherita in modo da recuperare una continuità pedonale con Piazza del Ferrarese.

Relativamente alla fruizione pedonale e ciclabile della città è necessario mettere in campo un'azione ad ampio spettro tenuto conto che, a dispetto delle favorevoli condizioni morfologiche e climatiche, Bari sconta un grave ritardo rispetto ad altre realtà urbane. Dalla riorganizzazione della sosta, dal potenziamento del trasporto collettivo e da una corretta progettazione stradale della nuova viabilità e di quella esistente da adeguare, il DPP si attende la creazione delle condizioni per la diffusione della mobilità ciclopedonale non solo nelle aree centrali e sul lungomare ma anche a livello di quartiere per spostamenti interni o verso le stazioni/fermate principali del trasporto pubblico in piena sicurezza.

Il sistema ferroviario

La presenza della ferrovia all'interno della città, con il passare degli anni, è stata letta come una crescente penalizzazione. L'avvento dell'automobile e la capacità del centro di Bari di mantenere il suo potere attrattore hanno portato alla realizzazione di opere di attraversamento del fascio ferroviario quantomeno discutibili sotto il profilo dell'impatto visivo. La compattezza del Murattiano e la sua maglia viaria, rigida e regolare, come già osservato nel capitolo dedicato alla viabilità, hanno rappresentato un limite difficilmente superabile a meno di sacrifici importanti sul versante della qualità urbana. Questa situazione ha creato in città una sensazione diffusa di ostilità rispetto alla ferrovia che il sistema ferroviario con le sue rigidità non ha certo contribuito a modificare. Tuttavia per il DPP, in piena sintonia con tutte le affermazioni e le scelte contenute negli strumenti di programmazione, il sistema ferroviario è una grande risorsa. Lo è in generale e lo è ancor più per la città e l'area metropolitana di Bari grazie ad una rete di linee ferroviarie teoricamente in grado di servire direttamente gran parte delle principali direttrici di traffico e di garantire anche opportunità di interscambio capaci di intercettare i flussi in accesso alla città provenienti dalla viabilità extraurbana principale, offrendo un'alternativa efficiente allo spostamento in auto privata fino a destinazione. Questo scenario è oltretutto reso estremamente concreto dagli ingenti investimenti in infrastrutture e materiale rotabile che la Regione Puglia ha destinato all'ammodernamento e al potenziamento del sistema ferroviario regionale e allo stesso nodo di Bari.

Lo scenario prospettato dal PRT vede la stazione di Bari Centrale fulcro di un sistema di *linee passanti* che convergono sulla città provenendo dalle diverse direttrici e danno luogo, attraverso



la loro sovrapposizione e grazie ad una serie di fermate in campo urbano, ad un passante metropolitano su cui i servizi si succedono ad elevatissima frequenza. Questo sistema infrastrutturale, che nella prospettiva di lungo periodo, attraverso le varianti alla linea Adriatica RFI previste a nord e a sud di Bari, si estenderà dalla nuova stazione di Executive RFI-FSE a sud sino alle stazioni affiancate di Bari Zona Industriale RFI e Fesca S.Girolamo FNB a nord, costituisce, con le sue 7 fermate, un'opportunità irripetibile per valorizzare ulteriormente aree centrali che vedranno aumentata la propria accessibilità e per ripensare completamente intere zone della città oggi marginalizzate o abbandonate; permetterà infatti di diffondere qualità, accessibilità e valore in tutta la città metropolitana, ma soprattutto nelle aree adiacenti alle stazioni del sistema ferroviario, grazie all'effetto rete che si verrà a creare.

Il DPP, recependo la struttura della rete del servizio ferroviario metropolitano dell'area barese proposto dal PRT, propone una grande azione di trasformazione selettiva centrata sulle nuove opportunità legate alle fermate ferroviarie, intese non come semplici nodi funzionali del trasporto ma come elementi catalizzatori di trasformazioni in grado di costituire la matrice di una nuova qualità urbana. In questa logica si pone con forza il tema di una corretta interpretazione del decentramento di funzioni pregiate per le quali andrà esercitata un'opzione preferenziale per la localizzazione in prossimità, o meglio ancora in piena integrazione, con le nuove fermate ferroviarie. In ambito strettamente urbano la stazione potrà configurarsi essa stessa come elemento per migliorare la permeabilità trasversale del fascio ferroviario creando elementi urbani che scavalcando i binari connettono i quartieri oggi separati.

Lo scenario del DPP riguardo l'assetto di Bari Centrale è in sintonia con le previsioni formulate a livello regionale e, rispetto a queste, introduce ulteriori elementi progettuali alla luce di alcune operazioni di valorizzazione di aree ferroviarie dismesse o in via di dismissione. La principale previsione riguarda lo spostamento dell'attestamento delle FNB sul piazzale ovest della stazione di Bari C.le che a questo scopo dovrà essere ulteriormente potenziato. Questa operazione consentirà di eliminare l'attuale binario ferroviario FNB che, soprattutto nel tratto in rampa, costituisce la principale barriera per collegare senza soluzione di continuità il Murattiano con l'ampio fuso delle aree ferroviarie dismesse ubicate in adiacenza ai binari di corsa, incrementando notevolmente la valorizzazione delle aree di proprietà RFI.

Un'ulteriore previsione riguarda la modifica dell'attestamento delle Ferrovie Appulo Lucane in Bari Centrale. Lo scenario proposto dal DPP prevede di sfruttare la favorevole combinazione costituita dalla liberazione dell'attuale sedime della linea RFI per Taranto e dall'abbassamento della linea FAL in galleria artificiale per la soppressione del P.L. di via delle Murge. L'ipotesi consiste nel proseguire in galleria artificiale sul sedime dell'attuale linea per Taranto sino a sottopassare via Giuseppe Capruzzi e, di qui, risalire per attestarsi su tronchini in adiacenza a via Capruzzi nella stazione di Bari C.Le dopo aver superato con un nuovo ponte la trincea di via Quintino Sella. Questo intervento consentirà di eliminare la presenza della linea ferroviaria FAL per tutto il tratto che va dall'impianto FAL di Bari Scalo alla stazione di Bari Centrale FAL. La valorizzazione delle aree potrà consentire di prevedere una delocalizzazione del deposito officina FAL e di riconsegnare alla città un'area che godrà di una completa continuità con l'adiacente zona del Policlinico e che sarà resa altamente accessibile grazie collegamento con le nuove fermate del Policlinico su linea FAL da un lato e di Quintino Sella su rete RFI dall'altro.



La semplificazione dell'impianto di Bari C.Le consentirà di ridurre sensibilmente l'ingombro del fascio ferroviario soprattutto a nord e a sud del fascio dei binari di stazione di Bari C.le. Complessivamente, nel punto di maggior ingombro in cui correranno 9 binari affiancati, la fascia impegnata è di circa 50 metri, una distanza facilmente superabile con opere di attraversamento di impatto relativamente modesto. Il viadotto FAL, e soprattutto la stazione sopraelevata su arcate, liberati dagli impianti ferroviari, una volta eliminata la trincea della stazione delle FNB, si prestano ad altri usi garantendo in ogni caso un elevato livello di permeabilità tra il Murattiano e le aree ferroviarie dismesse. L'operazione complessiva di riassetto dell'attestamento delle ferrovie regionali in Bari C.le ai fini della valorizzazione di aree ferroviarie dovrà trovare la sua sostenibilità economico finanziaria in un'adeguata valorizzazione delle aree e in accordi che tutelino nella gestione dell'esercizio futuro le imprese ferroviarie che rinunciano a tratti di infrastruttura di proprietà per confluire su rete RFI.

Un cenno specifico meritano alcune situazioni più esterne cui la creazione del servizio ferroviario metropolitano attribuisce una potenzialità nuova. La prima situazione, procedendo da Nord verso sud, è quella interstiziale tra la linea Adriatica e la linea storica FNB in adiacenza alla nuova stazione di Bari Smistamento. Essa, nel caso di concretizzazione dello scenario di ulteriore potenziamento dello aeroporto di Palese, di cui si dirà nel seguito, potrebbe essere interessata dalla realizzazione di un'ulteriore fermata di collegamento con l'aeroporto. Il secondo nodo destinato ad acquisire una valenza metropolitana è la doppia stazione di Bari Zona Industriale su rete RFI e Fesca S.Girolamo su rete FNB. Questa stazione rappresenta il primo punto in cui transitano tutti i servizi provenienti da nord, incluso il servizio metropolitano del quartiere S.Paolo. Si pone dunque l'opportunità di realizzare un nodo intermodale in cui prevedere l'interscambio con l'auto privata e il trasporto pubblico su gomma, ben connesso con il quartiere adiacente, eventualmente da consolidare, e ben inserito nel contesto ambientale caratterizzato dalla lama Lamasinata. Procedendo verso sud si incontra la nuova fermata di Parco Nord che è adiacente da un lato alle aree militari, e dall'altro, all'area Stanic. In uno scenario di lungo periodo questa fermata può rappresentare una risorsa fondamentale nell'ipotesi di importanti trasformazioni urbane soprattutto se legate alla delocalizzazione, nelle sue adiacenze, di funzioni pregiate.

Il DPP ha inteso affrontare anche il tema della rete portante di trasporto pubblico urbano e il suo rapporto con il sistema ferroviario. La città di Bari era dotata di una estesissima rete filoviaria le cui tracce sono ancora visibili in città. La rete copriva le tre grandi direttrici di traffico urbano di cui due parallele alla costa e una che attraversata la ferrovia si spingeva verso Carbonara. Convergenza verso le aree centrali la rete filoviaria garantiva una buona distribuzione all'interno del Murattiano, indispensabile tenuto conto delle distanze altrimenti da coprire pedonalmente. La sollecitazione che più di ogni altra il DPP trae da quella impostazione nel proporre uno schema di riferimento al futuro progetto di una rete urbana portante è certamente la riproposizione di linee Nord-Sud che consentano di collegare i quartieri interni al centro, e di una linea a servizio di Japigia. Il PUM di area vasta ha proposto uno schema di rete fondato sulla tecnologia Treno-Tram che, imperniandosi sulla rete ferroviaria, garantisca una distribuzione all'interno della città compatta. Il DPP condivide la previsione di un sistema in sede riservata proposto dal PUM ma introduce alcuni elementi di riflessione.



In primo luogo la scelta della tecnologia in rapporto alle caratteristiche e all'uso consolidato del contesto attraversato e in considerazione dei volumi di domanda da servire: il ricorso al Treno-Tram si giustifica quando la circolazione in ambito extraurbano avviene su linee su cui la domanda da servire non richieda capacità elevata dei convogli e quando i tracciati in campo urbano sono compatibili con la circolazione di mezzi che, soprattutto se devono garantire una capacità di trasporto medio-alta sulle tratte extraurbane, possono arrivare ad una lunghezza di circa 70 metri. In accesso a Bari, anche sulle linee locali di FSE e FNB, si registrano nelle ore di punta carichi di 400-500 passeggeri per treno, il che costringerebbe ad incrementare la frequenza dei convogli nel caso in cui non si possa aumentarne la composizione, con la duplice conseguenza di un aumento dei costi di gestione e di una saturazione della capacità delle linee ferroviarie. Il ricorso alla tecnologia Treno-Tram a Bari è dunque possibile ma non generalizzabile. Viceversa è assolutamente necessario integrare il servizio ferroviario metropolitano con una rete urbana in sede protetta che completi l'offerta, garantendo da un lato gli spostamenti sulle principali direttrici di traffico interne alla città e consentendo dall'altro di distribuire la domanda proveniente dalla ferrovia.

Un elemento essenziale nella costruzione dello schema di rete è costituito dalla riproposizione di una nuova centralità della stazione centrale nella distribuzione dei flussi da/per le aree centrali anche a prezzo di opere costose. Esistono svariati casi di integrazione tra ferrovia e reti tranviarie, ad esempio a Strasburgo, solo per citarne uno dei più famosi, in cui per la connessione tra i due sistemi e il superamento del fascio ferroviario si è scelta una soluzione infrastrutturale pesante. Il DPP ritiene che a Bari sia necessario prevedere una soluzione funzionalmente e architettonicamente rilevante che metta in gioco un secondo fronte della stazione verso via Capruzzi estendendosi all'area Rossani e preveda il superamento del fascio ferroviario per collegare le due parti di città separate dalla ferrovia.

Riferendoci alla tecnologia tranviaria (ma il concetto è applicabile anche a tecnologie a guida immateriale che si stanno affermando in Europa) l'ipotesi è quella di garantire al trasporto collettivo un approdo efficiente in stazione toccando entrambi i fronti di Bari C.le in modo da servire al meglio tutte le componenti di domanda (adduzione, distribuzione e attraversamento). Il DPP si limita a prefigurare la struttura base della rete portante di trasporto pubblico urbano che andrà necessariamente valutata ed eventualmente integrata in termini di fattibilità tecnico economica in fase di redazione del PUG. La rete che si prefigura è costituita da due dorsali nord sud, la prima sull'asse Tondo di Carbonara-via Matarrese, via Pasteur-via via Brigata Bari e la seconda sull'asse che a partire da Carbonara e attraverso una nuova viabilità di collegamento con via Marzano si innesta sulla direttrice viale della Costituente-viale Unità d'Italia-Stazione C.le. Su quest'ultima direttrice, all'altezza dell'intersezione con via Di Vittorio, si innesta una terza dorsale che, attraverso via Omodeo, va a servire Japigia.

Il superamento della ferrovia per la dorsale che corre su via Brigata Bari avviene sfruttando il sottopasso esistente che risulterà ridotto e semplificato dall'eliminazione della linea FAL in quel tratto. Per la dorsale che proviene da Corso Italia, date le caratteristiche del sistema proposto, l'ipotesi è quella di immaginare il passaggio all'interno del parco pubblico di futura realizzazione nell'area Rossani in analogia a numerosi altri casi europei. Dopo aver servito la stazione



ferroviaria è previsto che questa dorsale superi con un sottopasso dedicato il fascio ferroviario riportandosi in piazza Moro e di qui lambisca il sistema pedonale di via Sparano utilizzando nei due sensi di marcia opposti le due viabilità adiacenti (via Da Bari e via Argiro). Arrivati in via Vittorio Veneto, oltre alla possibilità di riconnettersi con la seconda dorsale Nord-Sud sul lungomare, il DPP prevede che questa dorsale, dopo aver percorso il Lungomare Imperatore Augusto, approdi nella darsena di levante servendo il Terminal Crociere e le aree portuali che nella logica di riorganizzazione del sistema portuale possano essere riconsegnate alla città.

Un ruolo fondamentale in questo scenario di potenziamento del trasporto collettivo e di mitigazione dell'accessibilità automobilistica è svolto dalle due porte di accesso alle aree centrali (Ovest ed Est), di cui si è già detto nella sezione dedicata alla viabilità, ubicate rispettivamente tra via Tatarella e via Pasteur e lungo via Caldarola. La funzione che il DPP attribuisce a queste aree è quella di nodi di interscambio a favore della mobilità pubblica e privata. I nodi sono attrezzati con parcheggi di scambio e autostazioni per il servizio di trasporto pubblico extraurbano e l'intermodalità è garantita verso i servizi ferroviari, la rete portante del trasporto pubblico urbano, anche mediante un People Mover che muovendosi in sovrapposizione ma su quote differenti rispetto al fascio ferroviario assicura, attraverso una serie di fermate poste ad una distanza di circa 400 metri una dall'altra, una molteplicità di funzioni tra cui:

- a) collegare la Porta Ovest e la Porta Est rispettivamente con il Policlinico e il Campus universitario che, del People Mover, costituiscono le due testate;
- b) mettere in collegamento le due Porte con la stazione centrale, l'area di Piazza Moro e della Rossani;
- c) garantire la distribuzione degli spostamenti su ferro lungo tutta l'area ferroviaria attraverso fermate in corrispondenza delle stazioni ferroviarie e fermate intermedie che moltiplicano le connessioni riducendo gli sbracci pedonali.

Indirettamente, attraverso il sistema di percorsi pedonali sopraelevati che dai due lati del fascio ferroviario consentono di raggiungere le fermate del People Mover, questo sistema consente anche di aumentare la connettività tra le due parti di città separate dalla ferrovia sia con spostamenti N-S che a "baionetta", sfruttando tratti del People Mover che, grazie alla sua elevata frequenza di servizio è in grado di rispondere all'esigenza di continuità dello spostamento pedonale eliminando la percezione dei tempi di attesa del mezzo.

Il porto

Riguardo al porto di Bari, l'approccio proposto dal DPP prende le mosse da due elementi che sono reciprocamente legati:

- la capacità ambientale del porto e della viabilità d'accesso in considerazione della sua ubicazione all'intero della città;
- gli scenari di sviluppo del porto di Bari nel contesto del sistema portuale pugliese ed in particolare di quello dell'Autorità portuale del Levante.

Il primo tema è legato all'esigenza del DPP di proporre una visione futura della città che sappia portare a sintesi le opportunità e le esigenze connesse alla presenza del porto con le aspettative



della città che ha assoluta necessità di recuperare un maggiore e più immediato rapporto con il mare. Esistono alcune attività che sono compatibili e in qualche modo auspicabili per un porto “urbano”, quali ad esempio il crocierismo e il diporto turistico, altre che invece, quali il Ro-Pax e il Ro-Ro, presentano crescenti interferenze e ricadute sulla rete stradale urbana e sulle relazioni tra città e porto che il DPP vuole, per quanto possibile, estendere. In questo senso il DPP ha voluto introdurre il concetto di capacità ambientale, caro alla letteratura tecnica anglosassone, con il quale si intende misurare la quantità di traffico compatibile con il sistema complesso “strada urbana” per i numerosi attori e attività che vi si muovono.

Ciò significa che prima di porsi il tema della soluzione tecnica per risolvere l’accessibilità stradale al porto, il DPP ha focalizzato la sua attenzione da un lato sulle tipologie e le relative quantità di traffico marittimo da prevedere sul porto di Bari e, dall’altro, sulle opzioni di delocalizzazione di ulteriori quote di tale traffico eccedenti ovvero non compatibili con la capacità e la localizzazione stessa del porto. Se infatti occorre evitare che il sistema portuale pugliese, e il sistema economico ad esso legato, vengano penalizzati nella loro competitività, è ugualmente ben evidente che la soluzione dell’accessibilità stradale al porto risolve solo una parte dei problemi posti e potrebbe rivelarsi, soprattutto nel caso di soluzioni infrastrutturali pesanti, un’operazione non sostenibile sotto il profilo economico e fuori scala se letta nella nuova logica di sistema dell’Autorità portuale del Levante ed anche a fronte di una delocalizzazione in blocco di impianti e funzioni legate alle componenti di traffico Ro-Ro e Ro-Pax in nuovi impianti, necessitata da ulteriore consistente crescita di queste ultime.

Su queste premesse il DPP ha prefigurato uno scenario sviluppabile per fasi che prevede un miglioramento della viabilità di accesso al porto realizzata con standard di viabilità urbana di scorrimento in modo da evitare la totale segregazione dell’infrastruttura rispetto alla rete stradale urbana circostante che sarebbe deleteria nell’eventuale scenario di una radicale futura trasformazione del porto. Il tratto terminale di questa viabilità dovrebbe utilizzare il sedime del binario dismesso della marittima sottopassando via Napoli e Corso Vittorio Veneto per approdare da un lato su Marisabella e dall’altro per riconnettersi con la nuova viabilità interna all’area Stanic dalla quale smistare i flussi verso Viale Tatarella, Viale De Blasio e viale Europa fino alla tangenziale, all’Interporto, alla Zona Industriale e all’autostrada. La specializzazione dell’ultimo tratto della viabilità d’accesso al porto apre la possibilità di destinare le aree del fascio binari di Parco nord paralleli al binario della marittima in via di dismissione per funzioni di retroportualità (parcheggi di attesa) considerata la possibilità di segregarle in maniera relativamente agevole e non impattante sulla città.

All’interno del porto il DPP auspica una crescente specializzazione dei bacini e dei moli riservando l’area di Marisabella al traffico Ro-Ro e Ro-Pax, la progressiva delocalizzazione in altri porti dell’Autorità del Levante del traffico legato alle rinfuse in modo da ricavare un’area attigua al Terminal crociere che possa garantire una maggiore permeabilità con la città. La riduzione dell’operatività nella darsena di levante a ridosso del molo foraneo potrebbe inoltre consegnare alla città uno “spalto” straordinario che si protende sul mare in continuità con Bari vecchia, ideale culmine dell’asse di sviluppo storico della città su cui collocare qualche funzione di eccellenza e da servire con il trasporto pubblico urbano. Lo scenario di lungo periodo, ovvero di “crescita alta”, formulato dal DPP prevede una duplice possibilità: il trasferimento di quote di traffico Ro-Ro e Ro-



Pax verso altri porti del sub sistema portuale del Levante o, in alternativa, la creazione di un nuovo approdo specializzato per questa tipologia di traffico in località Fesca – foce Lama Balice, in corrispondenza della viabilità prevista dall'attuale PRG, in modo da consentire un raccordo diretto con l'Interporto Regionale della Puglia e il sistema autostradale. Il DPP evidentemente introduce esclusivamente l'esigenza di un vincolo di salvaguardia rinviando ad uno studio di fattibilità l'analisi della sostenibilità e la scelta dell'alternativa.

L'aeroporto

La relativa vicinanza di un aeroporto alla città può costituire un valore o una fonte di esternalità con pesanti riflessi nel suo sviluppo a seconda dei punti di vista. Nel caso di Bari è necessario tutelare gli spazi che ancora separano l'impianto aeroportuale di Palese rispetto ai nuclei abitati limitrofi perché l'aeroporto possa sviluppare pienamente le sue potenzialità di scalo internazionale a servizio dell'intera comunità regionale rafforzato da una buona posizione rispetto alle reti ferroviaria e stradale e anche al porto. Il DPP conferma questa vocazione e, in sintonia con il PSA, prefigura scenari di ulteriore potenziamento sia sul versante dell'accessibilità che di potenziamento dei servizi aeroportuali.

Relativamente al tema dell'accessibilità, come già detto a proposito della viabilità principale, si ritiene essenziale anche per l'aeroporto l'arretramento verso nord dello svincolo autostradale di Bari Nord in modo da realizzare un collegamento più rapido e funzionale con l'aerostazione. Il secondo aspetto riguarda l'accessibilità ferroviaria. Il DPP, in sintonia con il PRT, ritiene necessario preservare la possibilità di un'ulteriore potenziamento dell'accessibilità ferroviaria all'aeroporto rispetto a quello di prossima apertura sulla rete delle Ferrovie del Nord Barese. Le potenzialità di sviluppo dello scalo barese, alla luce della rapida evoluzione del sistema del trasporto aereo e dei potenziamenti previsti nel lungo periodo sulla linea ferroviaria adriatica inducono a prevedere anche la creazione di una fermata dedicata su rete RFI. Questa opzione a sua volta si presta ad essere graduata nella sua attuazione potendo concretizzarsi nello sfruttamento della nuova fermata di Palese prevista dal progetto di interrimento della linea ferroviaria adriatica a nord di Bari ovvero mediante una fermata specializzata nell'ambito della nuova stazione di Bari Smistamento adiacente alle aree aeroportuali militari in via di dismissione. Le due soluzioni possono essere riguardate, se le condizioni di traffico lo richiederanno, come fasi successive. Nella ipotesi di massima espansione si tenga conto infatti che il sedime aeroportuale potrà interessare tutte le aree militari con la localizzazione di nuovi servizi aeroportuali e che sulla linea adriatica potrebbero correre treni veloci anche di collegamento interregionale in grado di dilatare la *catchment area* dell'aeroporto.

Il collegamento tra ferrovia e aerostazione, che nel caso della fermata di Palese potrebbe essere garantito da un servizio di bus navetta in coincidenza con i principali treni, nel secondo caso, tenuto conto dei flussi di traffico necessari a giustificare un'ipotesi del genere, dovrebbe essere affidato ad un People Mover che potrebbe in tal caso servire anche la domanda di distribuzione interna ed in particolare quella tra l'aerostazione attuale e i nuovi servizi localizzati nelle ex aree militari. Per quanto riguarda il potenziamento dell'aeroporto, il DPP fa proprie le previsioni del PSA di Bari assumendone gli eventuali vincoli che ne derivano sulle aree limitrofe.



I principali temi progettuali dello spazio urbano

I principali temi progettuali che il DPP individua e per il quale fornisce indicazioni di contenuto ed indirizzi di pianificazione per il PUG, attraverso le diverse Azioni, sono le seguenti:

LA “SELLA CENTRALE”

Il DPP individua come tema progettuale centrale la riconfigurazione e rifunzionalizzazione della porzione urbana, attorno e in corrispondenza del fascio ferroviario della stazione centrale, nella quale, nell’ambito della rete della mobilità, è prevista la realizzazione di un complesso sistema di scambio intermodale, attraverso una serie di interventi infrastrutturali ed edilizi che richiedono una progettazione unitaria, un *progetto urbano*.

IL PORTO E LA CITTÀ

Il DPP prevede la sistemazione del porto attraverso diverse operazioni mirate a: risolvere l’accesso a Marisabella del traffico pesante con una nuova strada camionale, sottopassante il lungomare, quale prolungamento dell’asse della zona ASI, del quale è previsto l’allaccio diretto all’autostrada A14; dotare il porto di un’area di servizi retroportuali per il traffico pesante, in adiacenza alla camionale in corrispondenza del triangolo retrostante il cimitero; aprire il porto alla città attraverso il prolungamento dello spazio urbano lungo il molo foraneo, da riqualificare anche attraverso la demolizione dei silos, in modo da realizzare un luogo urbano di relazione e ricreazione proteso sul mare, servito dall’attestamento della linea tramviaria urbana; realizzare un nuovo approdo turistico in corrispondenza del faro di S. Cataldo, anche come occasione di riqualificazione del quartiere.

FIERA DEL LEVANTE

Il Dpp propone il riammagliamento e la rifunzionalizzazione della porzione di territorio, nella quale sono ricomprese strutture militari da dismettere (Caserme di Via Napoli), retrostante la Fiera del Levante e lo Stadio della Vittoria, quale completamento e qualificazione del contesto urbano che, da un lato fa da cornice alla Fiera stessa e al previsto attiguo Palazzo dei Congressi, e dall’altro fa da ingresso alla città dalla nuova Stazione Bari nord, che il DPP prevede nell’ambito del grande ridisegno della mobilità; il riammagliamento e la rifunzionalizzazione del quartiere potrà essere in continuità con le operazioni di riammagliamento e riqualificazione del fronte mare previste per il limitrofo quartiere di S. Girolamo – Fesca.

PARCO INDUSTRIALE ASI

Rilancio dell’area industriale come importante area produttiva del centro sud, imperniato sulla riorganizzazione spaziale e funzionale, sulla riqualificazione morfologica e ambientale e sulla efficienza energetica; ciò a partire dalla stratificazione dell’impianto attuale basato sulla riattribuzione di senso al suo asse centrale, che viene completato ad ovest in modo da collegarlo all’autostrada A14, e ad est fino a raggiungere da un lato Marisabella e il porto, dall’altro la città la porta ovest della “sella centrale”; l’asse centrale, così, oltre a collegare, svolgerà la funzione di spina dorsale per l’area produttiva, consentendo, attraverso le penetrazioni trasversali, di irrorare l’intero tessuto di centralità e funzioni di servizio e integrazione alle attività produttive; l’operazione dovrà essere caratterizzata da una visione strategica tesa a una possibile autonomia energetica, attraverso l’integrazione di sistemi che coniugano bassa dispersione e alto



rendimento. Si tratterà dell'applicazione di tecniche e principi di architettura bioclimatica e di criteri di sostenibilità, con l'obiettivo principale di ridurre l'impatto sull'ambiente, di massimizzare l'uso dell'energia solare gratuita e rinnovabile, di ridurre i consumi energetici da fonti fossili, di migliorare le condizioni di comfort all'interno degli edifici e la qualità dell'aria. La caratterizzazione ambientale dell'impianto si estenderà alla chiusura dei cicli (delle acque, dei rifiuti), al recupero e al potenziamento degli spazi aperti naturalistico-ambientali degradati (lama, margini verdi), alla dotazione di spazi verdi, al complessivo recupero paesaggistico dell'insediamento, finalizzati alla realizzazione di un'area produttiva ecologicamente attrezzata, anche facendo riferimento al 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.

VIALE QUARONI E IL TONDO VERDE

Rivisitazione delle idee quaroniane (asse nord sud e 'tondo' come elementi di organizzazione spaziale) risignificate in rapporto alle coordinate della organizzazione spaziale strutturanti il territorio assunte dal DPP e cioè alla *rete della mobilità* ed alla *rete ecologica*. Nell'ambito della riorganizzazione della rete della mobilità, l'asse nord sud diventa il viale Quaroni, ovvero un viale urbano con funzione di alimentazione della rete locale; lo spazio periurbano, prossimo alla città e attualmente privo di elementi ordinatori, diviene un parco agricolo, composto anche da spazi pubblici diversamente attrezzati e uniti insieme da un percorso ciclopedonale anulare, integrati con attività produttive compatibili previste dal PRG vigente, che dà il nome al parco come 'tondo verde'; questi due elementi sono pensati per dare struttura e significato urbano, ancorché aperto e in parte adibito a usi agricoli di prossimità, a questa porzione del territorio comunale, attualmente irrisolta.

JAPIGIA AL CENTRO

I programmi infrastrutturali per questa parte di città determineranno un cambiamento di significato dei suoi rapporti con la città e con il mare: la delocalizzazione della linea ferroviaria costiera e la realizzazione del "collo d'oca", che libererà il sedime dei binari a partire dalle aree centrali; l'arretramento della SS 16 a partire dall'incrocio con la SS 100. In questo scenario e a causa di esso, il DPP prevede di equilibrare gli ingressi alla città dalle direttrici sud (SS 100) e sud est (via Caldarola, a seguito del suo nuovo innesto con la variante della SS 16) fino alla loro convergenza, nel punto in cui il DPP colloca il grande nodo di scambio (porta est) all'estremità della "sella centrale". Se si considera inoltre la grande importanza, assunta ai fini della biopotenzialità territoriale, della conservazione naturalistica del tratto di fascia costiera ancora libero, appaiono evidenti le opportunità che questa fase della storia urbana di Bari offre per una rivisitazione complessiva dell'assetto di questa porzione urbana: per la prima volta nella sua storia Japigia si trova al centro di processi che il DPP vuole sinergicamente orientare attraverso il riaggiustamento dell'insediamento e la costruzione del parco costiero.

UNA NUOVA FASE PER IL S. PAOLO

Il DPP disegna una nuova accessibilità per il S. Paolo sia da sud ovest che da nord est, attraverso gli interventi sul sistema della mobilità che riguardano: il nuovo casello, il raccordo dell'autostrada con l'aeroporto che lambirà a ovest il quartiere, il nuovo tracciato della SS 16 in adiacenza all'autostrada e quindi non più estraneo al S. Paolo a causa della barriera ferroviaria; il



ricongiungimento fisico e psicologico tra il S. Paolo e la città tramite la connessione diretta di viale Europa alla viabilità urbana e soprattutto nel nodo di scambio (porta ovest) della sella centrale. Quindi il DPP indica al PUG la previsione di una seconda fase storica dell'urbanistica del S.Paolo, garantita dalla nuova accessibilità, che veda processi di riprogettazione e stratificazione dell'insediamento, anche attraverso azioni di rigenerazione urbana, orientata ai nuovi canoni della sostenibilità, a partire dal suo nucleo storico, anche attraverso operazione di riconfigurazione che comportino l'inserimento di attività produttive diffuse e di prossimità.

RIGENERAZIONE DELLE AREE MARGINALI CENTRALI E PERIFERICHE

Per le periferie pubbliche recenti, come S. Pio, S.Paolo, S.Rita, Loseto, ma anche quartieri non recenti e centrali come Fiera, via Napoli, Stanic, Libertà e infine per le aree insediate periurbane come S.Giorgio, il DPP propone la rigenerazione, ciò sia ai fini dell'accesso alle risorse pubbliche in applicazione della legge regionale 21/08, sia nella caratterizzazione della disciplina urbanistica del PUG riguardo a queste situazioni, orientata a far ricadere sul quartiere gli esiti delle valorizzazioni. In relazione alle diverse situazioni la rigenerazione assumerà profili e moduli differenti sia in ordine alle finalità funzionali prevalenti, sia in ordine ai caratteri ed alla consistenza degli interventi. Soprattutto nel caso della rigenerazione finalizzata alla funzione dell'abitare, essa sarà orientata a favorire la riscoperta o la costruzione della identità dei luoghi e il radicamento delle comunità nei contesti stessi, attraverso: la risoluzione dei problemi di accessibilità, attraverso il potenziamento delle reti di trasporto pubblico, possibilmente in sede propria; la dotazione delle attrezzature necessarie per la vita associata, attraverso il coinvolgimento degli abitanti nella identificazione dei bisogni, nella scelte funzionali e localizzative, nel progetto e nella gestione e manutenzione delle attrezzature stesse; l'integrazione di funzioni finalizzata al superamento della monofunzionalità residenziale attraverso la realizzazione di servizi privati e di attività produttive integrate alla residenza; l'inclusione sociale e la promozione di politiche per una occupazione radicata nei luoghi e finalizzata alla valorizzazione del patrimonio esistente; il risanamento ambientale mediante la realizzazione di infrastrutture ecologiche, anche riutilizzando gli spazi residui, dismessi e incolti, promuovendo l'uso di fonti energetiche rinnovabili e l'adozione di criteri di sostenibilità ambientale e risparmio energetico nella realizzazione di tutti gli interventi.

I PARCHI DELLE LAME

Oltre al parco regionale di lama Balice e al previsto parco di lama S. Giorgio, il DPP individua nel sistema delle lame un caposaldo fondamentale della rete ecologica e di conseguenza, delinea una ipotesi di congruenti usi del suolo e opportune modalità di fruizione, in un progetto di "parchi delle lame". Quanto agli usi del suolo, essi potranno essere di due categorie: aree naturali, comunque da gestire e da curare, ovvero aree agricole, che ragionevolmente potranno assumere valore e significato se orientate alla produzione agricola di prossimità e compatibili con la funzione idraulica delle lame. Ambedue i tipi di destinazione presuppongono politiche di sostegno, a fronte di una gestione che può essere sia pubblica, che privata ovvero mista. Per quanto riguarda la fruizione, essa sarà organizzata su percorsi ciclopedonali attestati sulla viabilità ordinaria storica, e lungo i quali potranno promuoversi piccole attività di servizio relative alla ricreazione all'aria aperta. Tutti i parchi delle lame si ramificano e si infiltrano nello spazio urbano, attraverso connessioni ecologiche con le aree già esistenti di verde urbano e con la realizzazione di nuove aree verdi negli spazi liberi o da dismettere, in prossimità delle centralità urbane e locali.



Questi sono i temi ad alcuni dei quali il DPP ha dedicato le *Azioni Strategiche Integrate*, accompagnate da esplorazioni esemplificative di progettazione; ciò al fine di orientare il PUG alla costruzione tecnica dei contenuti del piano a valle di verifiche e sperimentazioni di progetto.

3.3.3 Le Azioni strategiche di Sistema e di Spazio e sulle relative componenti strutturali

Il DPP affida, come si è visto, il perseguimento degli obiettivi assunti ad un insieme di *Azioni strategiche* e di *Azioni strategiche integrate*. Le prime, rappresentate e descritte sullo Schema struttural-strategico (cfr. elab. SSS.TC.1), sono di seguito riportate, riferite ai *Sistemi* (naturalistico-ambientale; mobilità e dotazioni territoriali), agli *Spazi* (rurale; urbano) ed al *Paesaggio*. Le azioni riferite ai Sistemi e agli Spazi si articolano in azioni di tipo generale (*Azioni di sistema*) ed azioni riferite a componenti del sistema o a temi settoriali.

Alcune delle azioni di seguito descritte hanno rilevanza sovracomunale e pertanto assumono il carattere di Azioni strategiche di copianificazione con i comuni contermini, eventualmente coinvolgenti anche la Regione e la Provincia. La visione sistemica sottesa agli indirizzi del DPP pone al centro dell'attenzione la necessità di relazioni importanti con i comuni confinanti, in particolare per quanto attiene al coordinamento di continuità delle azioni relative alla rete ecologica e alla rete della mobilità (Giovinazzo, Bitonto, Modugno, Bitritto, Adelfia, Valenzano, Triggiano, Capurso, Noicattaro, Mola di Bari), nonché di quelle relative all'esercizio delle attività di eccellenza nel campo produttivo e di formazione e ricerca (Modugno, Valenzano).

Sistema naturalistico - ambientale

Azioni di sistema

- protezione, recupero e potenziamento delle componenti naturali esistenti che costituiscono il patrimonio di naturalità del territorio comunale;
- connessione e messa in continuità delle componenti naturali esistenti al fine di garantire la funzionalità ecologica e i cicli biologici del territorio comunale in relazione al contesto di area vasta;
- individuazione, salvaguardia e riqualificazione della rete idrografica delle "Lame" al fine di garantire il corretto funzionamento idraulico ed ecologico del sistema e la messa in sicurezza del territorio;
- potenziamento e rafforzamento di una rete di spazi verdi urbani ai fini della qualificazione ecologica dell'ambiente urbano.

Azioni strategiche per la funzionalità idraulica e la messa in sicurezza del territorio



- miglioramento del funzionamento della rete di deflusso delle acque superficiali (lame, canali, ecc) con particolare attenzione per le cesure o riduzioni di sezione nei casi di presenza di manufatti infrastrutturali o insediativi esistenti;
- eliminazione delle situazioni più critiche di ostacolo alla massima piena presenti all'interno di lame o canali, al fine di assicurare il deflusso delle acque e di ridurre o eliminare le relative condizioni di pericolosità e rischio idraulico;
- mantenimento e recupero ambientale dell'assetto naturale degli alvei dei corsi d'acqua;
- protezione attiva dei diversi tratti di costa naturale con eventuali interventi di mitigazione dei processi di dissesto, instabilità della falesia, erosione marina, etc.

Azioni strategiche per la Rete ecologica

- formazione della Rete Ecologica mediante la costituzione delle seguenti componenti, da incentivare sulla base di specifici indirizzi e linee guida per la rinaturalizzazione, la riqualificazione ambientale e la manutenzione:
 - corridoi ecologici primari: a prevalente rinaturalizzazione; con funzione di parco agricolo; da riqualificare e rinaturalizzare;
 - corridoi ecologici secondari
 - gangli ecologici: da potenziare e/o riqualificare ai fini di migliorarne la funzionalità ecologica; di nuova formazione;
 - varco ecologico: allargamento degli spazi di dominio della lama e loro rinaturalizzazione al fine di assicurare il deflusso regolare delle acque e la connessione ecologica con il mare;
 - aree di riqualificazione mista ecologico-fruttiva: finalizzate alla formazione di grandi parchi urbani; finalizzate alla formazione di grandi parchi integrati con attività produttive compatibili previste dal PRG vigente; finalizzate alla caratterizzazione verde di spazi aperti esistenti o di recupero urbano;
 - verde urbano diffuso: mantenimento e/o riqualificazione degli spazi verdi esistenti; formazione di nuovi spazi verdi pubblici quale occasione per la formazione di luoghi di aggregazione e relazione sociale;
 - gestione urbanistica volta ad assicurare la continuità e la funzionalità delle componenti della rete ecologica anche in presenza di previsioni insediative di PRG vigente;
 - recupero ambientale e sistemazione per la fruizione compatibile della costa e del mare mediante la formazione di percorsi ciclopedonali, passeggiate lungomare attrezzate con luoghi di sosta, spazi verdi di connessione ecologica locale, ecc.

Azioni strategiche per l'uso compatibile delle risorse

- promozione di politiche e interventi volti a diffondere forme ecologicamente sostenibili di uso civile, agricolo e produttivo e successivo trattamento della risorsa acqua;
- promozione di forme d'uso compatibili delle risorse rinnovabili da assumere nell'ambito delle attività agricole e produttive, in particolare ai fini energetici;
- incentivazione all'adozione di forme di riduzione del consumo energetico nella manutenzione, recupero e nuova costruzione del patrimonio edilizio;
- incentivazione all'adozione di forme di autoproduzione di energia da fonti rinnovabili, in particolare nell'ambito degli insediamenti produttivo-commerciali.



Spazio rurale

Azioni di spazio

- salvaguardia e valorizzazione dello spazio rurale del territorio comunale quale terminale del sistema agricolo di area vasta e risorsa di spazi aperti verdi di valenza ecologico-ambientale caratterizzanti la città dal punto di vista paesaggistico;
- potenziamento del contributo alla funzionalità ecologica del territorio delle aree agricole;
- mantenimento e sviluppo delle attività agricole e della relativa diversificazione;
- promozione di politiche e di interventi di valorizzazione integrata del patrimonio storico culturale diffuso, delle produzioni tipiche e del paesaggio, anche in riferimento a sistemi e/o reti di fruizione di area vasta.

Azioni strategiche per le aree e le attività agricole

- mantenimento degli ordinamenti colturali storico – tradizionali;
- promozione di interventi diffusi per l'aumento della funzionalità ecologica delle aree agricole (muri a secco, filari, piccoli addensamenti vegetativi, differenziazione di coltivazione, etc.) secondo modalità integrate con la formazione delle componenti della Rete ecologica;
- protezione e mantenimento delle aree agricole di discontinuità insediativa con funzione ecologico-ambientale;
- promozione, anche mediante meccanismi premiali, di forme compatibili di uso agricolo e di attività ad esso connesse nell'ambito della formazione di parchi agricoli finalizzati alla cura e alla fruizione sostenibile delle Lame;
- promozione di interventi di valorizzazione, sviluppo e diversificazione delle attività agricole a supporto della formazione e attivazione del Parco regionale di Lama Balice;
- definizione di una disciplina urbanistica volta al mantenimento, diversificazione e sviluppo sostenibile delle attività agricole e delle attività ad esse connesse;
- gestione urbanistica delle previsioni insediative di PRG vigente ricadenti nello spazio rurale volta a garantire qualità insediativa, sostenibilità ambientale e compatibilità paesaggistica, anche attraverso la riduzione del consumo di suolo.

Azioni strategiche per il patrimonio storico diffuso

- incentivazione al restauro e al riuso del patrimonio edilizio privato di valenza storico-testimoniale e paesaggistica finalizzata anche all'introduzione di funzioni compatibili (turistiche, ricettive, tempo libero, ecc.).

Sistema della mobilità e delle dotazioni territoriali

Azioni di sistema

- riorganizzazione e potenziamento del sistema della mobilità secondo una impostazione multimodale che garantisca il raggiungimento di livelli di accessibilità adeguati al rango della città e capaci di innescare processi di riqualificazione urbana diffusa;



- razionalizzazione, adeguamento e completamento della rete stradale per la corretta gerarchizzazione della rete stessa al fine di migliorare e selezionare la distribuzione dei flussi nella città;
- ammodernamento e potenziamento della rete e dei servizi ferroviari ai fini di offrire una alternativa efficiente sia agli spostamenti regionali-metropolitani che a quelli urbani e di creare una serie di occasioni di riqualificazione e valorizzazione urbana legate alle fermate ferroviarie;
- potenziamento del trasporto pubblico urbano mediante una rete capace di collegare le diverse parti della città, fortemente integrata con il sistema ferroviario e collegata alle porte di accesso all'area centrale (nodi di scambio);
- riorganizzazione e progressiva specializzazione del porto e della relativa viabilità di accesso anche al fine garantire maggiori permeabilità e relazioni tra il porto stesso e la città;
- potenziamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria all'aeroporto anche a supporto di un progressivo ampliamento e incremento dei servizi aeroportuali.

Azioni strategiche per la mobilità su gomma

- Viabilità autostradale: spostamento verso nord del casello di Bari Nord; formazione complanari nel tratto tra futuro casello Bari Nord e Bari Sud; potenziamento del raccordo tra autostrada e tangenziale di Bari;
- Tangenziale-Ss.16 bis (tratto raccordo autostradale – intersezione Ss.100): razionalizzazione delle intersezioni, con eliminazione di quelle non a norma e rifunzionalizzazione di quelle da mantenere; specializzazione e alleggerimento dei flussi mediante formazione di “complanari a distanza”;
- Tangenziale-Ss.16 bis (tratto intersezione Ss.100 – direttrice sud): formazione nuovo tracciato esterno al territorio urbano in coerenza con le modificazioni previste della rete ferroviaria, secondo l'ipotesi progettuale Anas;
- Tangenziale-Ss.16 bis (tratto provenienza Giovinazzo – raccordo autostrada: adeguamento e messa in sicurezza delle intersezioni con relativo declassamento del tratto;
- Tangenziale-Ss.16: formazione sul lato nord di una “complanare a distanza” con caratteristiche di viabilità di quartiere lungo il tracciato della Terza mediana bis;
- Tangenziale-Ss.16: formazione sul lato sua di una “complanare a distanza” con caratteristiche di viabilità di quartiere di collegamento tra raccordo autostradale – tondo di Carbonara – Ss.100 – nuova variante Anas Ss.16 – via Caldarola;
- collegamento nuovo casello Bari Nord – aeroporto: completamento della viabilità di connessione tra la viabilità di spina centrale dell'aerea ASI e l'aeroporto con provenienza da sud;
- collegamento nuovo casello Bari Nord– area industriale ASI: completamento e rifunzionalizzazione come grande viale urbano della viabilità di spina esistente finalizzato anche a garantire un efficiente collegamento all'interporto e verso il porto e la “porta ovest” alla città;
- collegamento nuovo casello Bari Nord – porto: realizzazione, in continuità con il grande viale urbano di spina dell'area ASI, di un tratto terminale specializzato per il traffico pesante da viale Europa al porto attraverso il sedime del fascio ferroviario dismesso della Marittima, dotato nell'entroterra di spazi per servizi retroportuali;
- riorganizzazione e rifunzionalizzazione dell'Asse nord-sud come viabilità urbana con funzione di “collettore” dei flussi diretti nel quadrante occidentale delle aree centrali della città, in



particolare mediante la realizzazione di intersezioni di collegamento con la maglia viaria urbana, escludendo il suo proseguimento oltre il tondo di Carbonara;

- interventi di mitigazione e qualificazione ambientale per l’inserimento paesaggistico-ambientale delle infrastrutture della mobilità nuove o da adeguare;
- riorganizzazione e articolazione della sosta urbana in riferimento alle caratteristiche e alla “capacità ambientale” delle diverse parti della città secondo un sistema di offerta di parcheggio che comprenda secondo le differenti situazioni e le relative modalità di accessibilità: parcheggi pertinenziali per i residenti e operatori stanziali, parcheggi operativi per visitatori, parcheggi su strada, parcheggi di interscambio;
- promozione del park&ride a ridosso dell’area centrale e in corrispondenza delle fermate ferroviarie in ingresso alla città e potenziamento mediante la formazione di due nuovi nodi di scambio-attestamento quali nuove “porte di accesso” ad est ed ovest delle aree centrali collegate tramite people mover;
- formazione di reti diffuse di percorsi ciclo-pedonali negli spazi pubblici per la fruizione di servizi e attività di prossimità e di connessione tra le grandi funzioni pubbliche;
- definizione di indirizzi per la progettazione di infrastrutture stradali da adeguare o di nuova realizzazione al fine della loro caratterizzazione in riferimento ai diversi contesti attraversati.

Azioni strategiche per la mobilità su ferro

- trasformazione e rifunionalizzazione del Nodo ferroviario centrale di Bari quale fulcro di una rete integrata di linee e servizi (passante metropolitano) capace di intercettare i flussi in accesso alla città dall’esterno e di offrire una alternativa agli spostamenti urbani, con conseguente diffusione di accessibilità e opportunità di qualificazione e valorizzazione urbana delle aree adiacenti alle nuove fermate ferroviarie;
- formazione di nodi di scambio gomma-ferro in corrispondenza delle fermate ferroviarie di attestamento del trasporto collettivo e privato di provenienza extraurbana e di accesso alla città, integrati con servizi per gli utenti.

Azioni strategiche per il trasporto pubblico urbano

- formazione di una rete portante di trasporto pubblico in sede riservata secondo direttrici nord-sud e verso Japigia che colleghino i quartieri interni al centro urbano, strettamente integrato con il nodo centrale ferroviario;
- formazione di un collegamento rapido urbano (people mover), parallelo al fascio ferroviario centrale, tra le nuove “porte di accesso” (Ovest ed Est) all’area centrale poste in corrispondenza rispettivamente del Policlinico e del Campus universitario, capace in ciascuna fermata di aumentare le relazioni tra le parti di città separate dalla ferrovia.

Azioni strategiche per il porto

- miglioramento dell’accessibilità diretta dall’autostrada al porto con realizzazione tratto terminale di accesso con percorso specializzato per traffico pesante dotato di aree per funzioni di retroportualità;
- riorganizzazione del porto in riferimento agli scenari di sviluppo nel contesto del sistema portuale pugliese privilegiando funzioni compatibili con il carattere di porto “urbano”;



- riqualificazione di parte del molo foraneo, secondo la direttrice storica di sviluppo urbano, quale nuovo affaccio al mare della città servito dal trasporto pubblico urbano e attrezzato con funzioni di eccellenza;
- possibile alternativa di scenario di lungo periodo: creazione di un nuovo approdo specializzato per Ro-Ro (traghetti per trasporto carichi su ruote) e Ro-Pax (traghetti per trasporto carichi su ruote e passeggeri), sulla base di specifiche e approfondite valutazioni volte a verificare la fattibilità ecologico-ambientale, paesaggistica, infrastrutturale, sociale, economico-finanziaria;
- eventuale formazione di un porto turistico, anche a servizio delle attività della Fiera del Levante, quale occasione per la riqualificazione urbana del quartiere San Cataldo.

Azioni strategiche per l'aeroporto

- miglioramento e potenziamento dell'accessibilità stradale dal nuovo casello Bari Nord e dell'accessibilità ferroviaria con collegamento diretto all'aerostazione;
- progressivo rafforzamento delle funzioni e dei servizi aeroportuali utilizzando le aree militari adiacenti.

Spazio urbano

Azioni di spazio

- strutturazione e integrazione delle varie parti della città in riferimento alla rete della mobilità e alla rete ecologico-ambientale operando sulla riduzione degli effetti di separazione e discontinuità prodotti dalle infrastrutture esistenti;
- stratificazione della città esistente affidata a processi di rigenerazione urbana delle situazioni periferiche e/o marginali attraverso la promozione di interventi integrati materiali e immateriali di riqualificazione urbana, inclusione sociale e sostenibilità ambientale;
- individuazione e promozione dello sviluppo di una rete integrata di centralità esistenti e nuovi luoghi urbani, fondata sui nodi del trasporto pubblico su ferro, come punti di diffusione di opportunità di riqualificazione urbana capaci di coinvolgere le aree dismesse o in via di dismissione e/o degradate presenti nella città;
- allocazione delle diverse funzioni urbane che caratterizzano la molteplicità del rango di Bari (da Porta del Levante a città metropolitana) in coerenza con la rete della mobilità e secondo livelli di accessibilità conformi all'utenza cui queste si riferiscono, utilizzando la presenza di dette funzioni per attribuire senso e significato urbano alle diverse parti della città;
- promozione di processi di progettazione e realizzazione degli interventi pubblici e privati volti alla qualificazione morfologica e architettonica degli spazi urbani e dell'edilizia, anche mediante forme di sostegno e incentivazione;
- promozione della sostenibilità ambientale dell'insediamento e dell'edilizia mediante l'incentivazione e il sostegno all'applicazione di metodi e tecniche di risparmio energetico, risparmio della risorsa idrica, bioarchitettura, ecc.;
- previsioni di nuove costruzioni solo a fronte di una programmazione puntuale di infrastrutture e servizi necessari alla comunità da finanziarsi e/o realizzarsi grazie al concorso dei privati coinvolti nell'attuazione del nuovo PUG;



- previsioni di edilizia residenziale sociale come quota parte irrinunciabile nell’attuazione indiretta delle previsioni edilizie.

Azioni strategiche di conservazione e valorizzazione per la “Città Antica” del Capoluogo

- potenziamento delle relazioni e dell’integrazione di Bari Vecchia con il porto attraverso la caratterizzazione fisico-funzionale degli spazi di lungomare-fronte porto, in particolare mediante l’apertura alla città tramite il superamento della barriera doganale e la riqualificazione del molo orientale, con la demolizione dei silos e la promozione di una zona di interscambio fra città e porto in continuità con il Lungomare Imperatore Augusto, dotata di funzioni ed attrezzature di accoglienza, tempo libero, cultura, ecc., a completamento dell’azione osmotica fra porto e città antica (estensione sul molo foraneo della passeggiata sulle mura antiche fra Porto vecchio e Porto nuovo e del trasporto pubblico urbano);
- promozione di interventi di recupero, riuso e valorizzazione del patrimonio edilizio pubblico e riqualificazione dello spazio pubblico;
- promozione della presenza contemporanea di funzioni (residenziali, terziarie, commerciali, ricettive e della ristorazione, culturali e ricreative) compatibili con i luoghi e tra loro che caratterizzino il ruolo della Città Vecchia nel sistema insediativo di Bari;
- realizzazione di un sistema museale integrato per la fruizione e la valorizzazione del patrimonio culturale architettonico e artistico della città antica (ad es. Sistema Bari Cultura comprendente Museo Archeologico; Cittadella nicolaiana e museo; Cattedrale e museo; Museo Civico; Castello e gipsoteca; Teatro Margherita/Sala Murat/Mercato del Pesce, BAC Bari Arte Contemporanea, sedi di un polo integrato comunale e metropolitano delle arti per produzione ed esposizione di eventi legati all’arte, all’architettura, al paesaggio, allo spettacolo –danza, teatro sperimentale, ecc.);
- miglioramento dell’accessibilità e della mobilità ciclopedonale in riferimento al modello di trasporto pubblico urbano proposto, alla razionalizzazione e completamento dell’offerta di parcheggi perimetrali, nonché alla possibile pedonalizzazione degli spazi pubblici in corrispondenza dell’eventuale formazione di sottovia stradali (S. Chiara, teatro Margherita);
- promozione dell’inserimento di funzioni e attività socio-culturali di valore simbolico e identitario per la comunità barese riattribuendo significato ai complessi edilizi storici sottoutilizzati;
- incentivazione di interventi di riabilitazione e riuso del patrimonio edilizio residenziale privato sottoutilizzato e in degrado.

Azioni strategiche di conservazione e valorizzazione per i centri storici delle frazioni minori

- promozione di interventi di recupero, riuso e valorizzazione del patrimonio edilizio pubblico e riqualificazione dello spazio pubblico;
- potenziamento delle identità locali mediante interventi di restauro e recupero delle presenze di valore storico-architettonico e archeologico e promozione della formazione di centri espositivi e culturali del territorio locale;
- incentivazione di interventi di riabilitazione e riuso del patrimonio edilizio residenziale privato sottoutilizzato e in degrado;
- sostegno per l’integrazione di servizi essenziali e commerciali di vicinato ai fini del potenziamento della funzione residenziale.



Azioni strategiche di mantenimento, miglioramento e riqualificazione per la città consolidata di impianto storico

- riqualificazione e caratterizzazione degli spazi pubblici attraverso la definizione del loro uso e attrezzamento rispetto alle esigenze di mobilità sostenibile, di fruizione collettiva, di immagine urbana;
- mantenimento e sostegno alla mixité funzionale regolando la localizzazione di attività e usi in rapporto alla capacità degli spazi pubblici di assorbirne il relativo carico urbanistico;
- Murattiano-Libertà:
 - conservazione delle tipologie edilizie che presentano caratteri originari e/o loro coerenti e leggibili stratificazioni;
 - promozione di un processo di trasformazione dell'edilizia recente, anche attraverso meccanismi premiali, finalizzato a: adeguare la consistenza volumetrica alle caratteristiche, alle dimensioni e alla capacità di "carico" degli spazi pubblici della rete viaria; sostenere la formazione di parcheggi pertinenziali all'interno degli isolati; sostenere la riqualificazione architettonica degli edifici volta a migliorarne l'inserimento nell'impianto originario;
 - riqualificazione dello spazio pubblico fondata sulla riorganizzazione delle modalità di accesso e movimento nel quartiere mediante la drastica riduzione delle possibilità di mobilità privata su gomma dei non residenti e un nuovo sistema di trasporto pubblico collegato con i relativi nodi di scambio, e finalizzata alla progressiva pedonalizzazione degli assi viari minori e alla promozione e potenziamento di "assi specializzati" di funzioni (istruzione, cultura, spettacolo, commercio).
- Libertà:
 - promozione, al fine di attivare un processo generale di rigenerazione urbana e di inclusione sociale, della riqualificazione della "città pubblica" a partire dalla realizzazione di nuovi spazi di relazione (piazza), dal mirato rinnovamento tipologico residenziale (residenze per utenze diversificate) dal potenziamento e/o introduzione di funzioni urbane di rango (università, amministrazione giudiziaria, luoghi per la cultura e l'intrattenimento, ecc.), dalla facilitazione dell'inserimento di attività di servizio sia pubbliche che private, anche allo scopo di creare occasioni di nuova occupazione.
- Lungomare Monumentale orientale:
 - conservazione, consolidamento e articolazione delle funzioni pubbliche e di interesse pubblico presenti;
 - promozione di una sistemazione a mare, compatibile con il miglioramento della protezione meteomarina della costa e la conservazione dell'attuale equilibrio ambientale-morfologico, volta ad estendere e consolidare la particolare e tradizionale funzione ricreativa e di ristorazione all'aria aperta, mediante la formazione di percorsi ciclopedonali e spazi attrezzati di sosta.
- Lungomare monumentale occidentale:
 - riconnessione fisico-funzionale e percettiva tra città e porto, mediante la formazione di una "corona verde" di spazi attrezzati per la fruizione ciclopedonale e il tempo libero, preferibilmente rialzata per favorire la visione panoramica diretta del mare e del porto

Azioni strategiche di mantenimento, miglioramento e riqualificazione per la città consolidata

- miglioramento delle condizioni di presenza ed integrazione sostenibili delle diverse funzioni urbane a partire dai servizi e dalle attrezzature pubbliche;



- promozione della riqualificazione e riconfigurazione spaziale e funzionale e degli spazi pubblici di relazione (riconoscibilità, definizione, attrezzamento) come centralità urbane e locali anche allo scopo di favorire l'inclusione sociale;
- riorganizzazione della rete degli spazi pubblici in funzione della loro ordinata fruizione per il trasporto pubblico, per la mobilità privata su gomma e relativa sosta, per la mobilità e sosta ciclabile e pedonale
- sostegno alla riqualificazione della edilizia privata e pubblica quanto a caratteri edilizi e architettonici, a dotazioni tecniche ai fini del risparmio energetico, delle risorse idriche, ecc.;
- mantenimento, miglioramento e riqualificazione delle morfologie dell'edilizia popolare storica;
- introduzione di attività di servizio private anche come occasione di offerta di lavoro e occupazione;
- miglioramento o sostituzione di una o più porzioni dell'insediamento come luoghi di relazione e di inclusione sociale attraverso la qualificazione dell'assetto dello spazio pubblico e dell'edificato e l'inserimento ai piani terra, ove possibile, di funzioni pubbliche e private di vicinato.

Azioni strategiche di miglioramento e riqualificazione per la città non consolidata o in via di consolidamento

- rafforzamento della "città pubblica" e cioè della rete degli spazi (strade, piazze, spazi verdi, ecc.) e delle attrezzature pubbliche, quale elemento strutturante i processi di consolidamento e configurazione dell'insediato esistente avviati nel tempo dall'Amministrazione;
- sostegno al completamento edilizio privato purché coerente con la configurazione della città pubblica ed ecosostenibile, eventualmente anche tramite interventi di sostituzione;
- riqualificazione urbana mirata in aree dismesse, in via di dismissione o non consolidate;
- formazione del lungomare attrezzato con percorsi ciclopedonali e spazi ricreativi per la fruizione del mare.

Insedimenti costieri in via di consolidamento:

- riqualificazione della rete degli spazi pubblici e relativa introduzione di funzioni pubbliche e private volte alla formazione di luoghi di riferimento urbano da mettere in relazione con i nuclei storici e consolidati degli stessi insediamenti costieri e con le linee di trasporto pubblico;
- sostegno alla riabilitazione edilizia ed energetico-ambientale del patrimonio edilizio esistente.

Azioni strategiche di riqualificazione e rigenerazione dell'insediato urbano marginale

- Quartiere Fiera – Via Napoli:
 - riorganizzazione della struttura urbana, mediante operazione di riqualificazione, rigenerazione e riammagliamento in particolare delle aree dismesse o in via di dismissione, finalizzata alla formazione di una nuova porzione urbana a forte integrazione funzionale strettamente connessa con gli interventi di potenziamento della Fiera e con la previsione di una nuova stazione ferroviaria;
 - formazione del lungomare attrezzato con percorsi ciclopedonali e spazi ricreativi per la fruizione del mare
- Santa Fara – Asse nord-sud:
 - riorganizzazione morfologica, secondo un disegno che tenga conto dei segni del territorio, basata sulla rifunionalizzazione dell'"Asse nord-sud" come viabilità urbana di



distribuzione, finalizzata alla qualificazione ambientale e alla integrazione di attrezzature e funzioni anche a sostegno della adiacente città consolidata e del limitrofo nuovo grande parco urbano.

- Area Stanic e insediamenti limitrofi:
 - ristrutturazione delle aree industriali dismesse, subordinata a bonifica ambientale dei siti (spazi aperti, spazi in disuso o degradati e lama Lamasinata) e al consolidamento e riqualificazione dei nuclei residenziali esistenti, finalizzata alla formazione di una porzione urbana di connessione con altre parti di città nella quale dare una risposta di qualità in termini ambientali e paesaggistici alle varie esigenze, oggi non mature, che il settore urbano può esprimere rispetto alla retroportualità, all'ampliamento delle attività fieristiche e congressuali, alla logistica e alla stessa espansione produttiva, una volta risanata e completata l'area industriale.
- Insediamenti periferici di matrice pubblica:
 - qualificazione ambientale, morfologica e funzionale e rigenerazione attraverso l'introduzione delle attrezzature pubbliche necessarie, l'integrazione di funzioni residenziali e di servizio e produttivo-terziarie connesse alla residenza, come stimolo all'inclusione sociale e all'occupazione, eventualmente derivanti da delocalizzazione di diritti edificatori da trasferire e/o da sostituzioni, e mediante la riconfigurazione e funzionalizzazione degli spazi pubblici aperti e il risanamento ambientale energetico di edifici e spazi.
- Insediamenti marginali di Carbonara – Ceglie:
 - riqualificazione e potenziamento degli spazi pubblici volti a conferire una immagine unitaria ad insediamenti eterogenei e a favorire maggiori relazioni interne e verso l'esterno, e accompagnati dalla configurazione e dal completamento dei margini urbani in particolare quelli di contatto con le lame e con gli spazi aperti agricoli.
- Insediamento produttivo autonomo – ASI:
 - riqualificazione morfologica e ambientale, fondata sul completamento del collegamento tra autostrada e porto, e affidata al recupero e al potenziamento delle spazi aperti naturalistico-ambientali degradati (lama, margini verdi), alla riconfigurazione con caratteristiche urbane dei principali spazi pubblici strutturanti, alla integrazione di funzioni terziarie, alla riabilitazione ecologico-energetica e architettonica dei manufatti, al complessivo recupero paesaggistico-ambientale dell'insediamento, finalizzati alla realizzazione di un'area produttiva ecologicamente attrezzata ed energeticamente autonome all'interno di un processo di copianificazione con il Comune di Modugno.

Azioni strategiche di definizione e riqualificazione degli insediati periurbani

- Insediato costiero:
 - ristrutturazione morfologica e ambientale, tenendo conto delle situazioni di legittimità e illegittimità edilizio-urbanistica dell'esistente, volta alla definizione di una maglia continua di spazi pubblici, alla formazione di nuclei di concentrazione di servizi e funzioni di prossimità e alla riconfigurazione della parte terminale della Lama San Giorgio, da perseguire mediante procedure di programma assistite da verifiche di fattibilità urbanistico-ambientale ed economico-finanziaria.
- Fascia costiera di Japigia:
 - definizione della fascia costiera, in riferimento alle possibilità di riorganizzazione degli spazi offerte dalle previste modificazioni della rete della mobilità (eliminazione della tratta



ferroviaria di costa), attraverso la formazione di un nuovo parco urbano della costa e il completamento e il riaménagement dell'insediamento, anche con diritti edificatori derivanti da delocalizzazione, finalizzati a comporre un brano unitario di città aperto verso il mare.

- Insediamenti lineari:
 - riqualificazione finalizzata al mantenimento e al contenimento dell'attuale assetto e alla definizione dei margini verso gli spazi aperti naturalistico-ambientali e rurali.

Azioni strategiche per la rete delle centralità

- potenziamento delle centralità urbane-metropolitane esistenti mediante miglioramento dell'accessibilità e fruibilità e riqualificazione degli spazi pubblici;
- rafforzamento delle centralità locali mediante qualificazione degli spazi pubblici, miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità e valorizzazione degli elementi storico-culturali esistenti;
- valorizzazione delle centralità locali lineari della città consolidata mediante riqualificazione degli spazi pubblici volta a migliorare la mobilità collettiva e la fruibilità ciclo-pedonale;
- formazione della "centralità lineare di cerniera urbana" (la "Sella centrale") imperniata sul nuovo assetto del nodo ferroviario, le cui testate costituiscono le nuove porte est ed ovest della città, nuovi luoghi urbani e nodi di scambio servite di un collegamento rapido (people mover) in corrispondenza delle cui fermate si realizzano le connessioni pedonali di attraversamento del fascio ferroviario; l'azione è finalizzata a superare la cesura ferroviaria, a restituire alla città la sua parte centrale arricchendola di funzioni e spazi, a mettere in connessione grandi funzioni urbane e a fare della nuova rete della mobilità su ferro una importante occasione di riqualificazione urbana;
- formazione di nuove centralità urbane a partire dalla promozione di operazioni di riqualificazione di aree dismesse e/o degradate e completamento della città esistente, legate alle nuove occasioni di accessibilità multimodale, capaci di connotare dal punto di vista morfologico-ambientale e dell'integrazione funzionale le porzioni urbane interessate;
- formazione nuove centralità locali, mediante la riqualificazione e/o la realizzazione di spazi, servizi e attrezzature, per il rafforzamento delle occasioni di relazione e inclusione sociale, capaci di porre le basi per processi integrati di rigenerazione dei quartieri di riferimento;
- promozione della costituzione di una "regia" per il coordinamento e la programmazione degli interventi di potenziamento e/o formazione delle centralità e definizione delle relative funzioni (uffici regionali; uffici giudiziari; centri per congressi ed esposizioni; istituti scolastici superiori; poli universitari; impianti sportivi-turistici; sistema cultura e spettacolo; ecc.), facendo partecipare il Tavolo di coordinamento proposto dal Ptcp della Provincia di Bari, qualora le scelte di merito coinvolgano i comuni dell'area metropolitana (decentramento, delocalizzazioni, nuove localizzazioni fuori comune, ecc).

Azioni strategiche per i poli specializzati

- potenziamento dei poli di servizi e funzioni metropolitani, in riferimento alla riorganizzazione e al miglioramento dell'accessibilità multimodale, mediante operazioni di riqualificazione e/o completamento volte alla formazione di luoghi urbani integrati ad alta accessibilità e fruibilità caratterizzati da spazi ed edifici di qualità architettonico-ambientale.



Azioni strategiche di rigenerazione urbana degli insediamenti

- insediamenti eleggibili quali ambiti territoriali da sottoporre a programmi integrati di rigenerazione urbana (Lr. 21/2008).

Paesaggio

Ai fini del perseguimento degli obiettivi di paesaggio assunti, il DPP individua le seguenti azioni strategiche per il paesaggio, da approfondire e declinare in fase di costruzione del PUG:

- qualificazione e valorizzazione paesaggistica delle aree agricole dello spazio rurale mediante riqualificazione, riambientamento e mitigazione delle forme insediative esistenti, rurali e non, e dei detrattori del paesaggio, nonché attraverso il recupero e il riuso compatibile degli elementi del patrimonio storico-culturale;
- formazione e attrezzamento di percorsi e luoghi di percezione del paesaggio, in particolare nell'ambito della formazione dei parchi agricoli, dei parchi urbani e della sistemazione degli spazi costieri;
- promozione della qualificazione paesaggistica degli interventi di completamento, riqualificazione e rigenerazione degli insediamenti urbani e dei loro margini di contatto con componenti naturali e spazi aperti rurali;
- sostegno alla caratterizzazione paesaggistica degli interventi legati alla formazione della rete ecologica, mediante definizione nel PUG di criteri, indirizzi e regole per orientare la progettazione delle opere di rinaturalizzazione, recupero ambientale e trasformazione ecologica, ai fini della connotazione e riconoscibilità dei diversi paesaggi;
- sostegno alla diffusione di una nuova attenzione al paesaggio rurale e urbano mediante la definizione nel PUG di criteri, indirizzi e regole per orientare e qualificare la progettazione dell'inserimento paesaggistico delle trasformazioni infrastrutturali e insediative, promosse e ammesse dallo stesso Piano, nei diversi contesti territoriali di appartenenza.

3.3.4 Le Azioni strategiche integrate sul sistema insediativo: i progetti urbani

Le *Azioni strategiche integrate* mirano a favorire un approccio integrato nella costruzione di progetti di quelle porzioni urbane la cui qualificazione, riqualificazione e rigenerazione viene considerata prioritaria nel processo di pianificazione. Esse comportano definizioni progettuali unitarie per la porzione dell'insediamento considerato ed hanno ad oggetto componenti in esse ricadenti della rete ecologica, della rete della mobilità e dell'insediamento stesso. L'Azione mira a ottenere i migliori risultati sul versante dell'efficienza e della qualità urbana, operando sulle possibili sinergie tra dette componenti. A questi fini, ciascuna Azione individua le principali politiche e i principali interventi che occorre mettere in campo per il raggiungimento degli obiettivi fissati per i *Sistemi*, per gli *Spazi* e per il *Paesaggio*.

Data la rilevanza che assume, sempre ai medesimi fini, la configurazione spaziale delle soluzioni di assetto, ogni Azione, individuata dal DPP e che rappresenta approfondimenti mirati dei



contenuti dello Schema Strutturale-Strategico, si avvale anche di esplorazioni e verifiche di carattere meta-progettuale. Per questo ciascuna Azione è illustrata da un'apposita Scheda verbo-visiva che descrive e rappresenta finalità e contenuti dell'Azione medesima. Le schede sono raccolte nell'Appendice II alla Relazione del DPP e riguardano le seguenti Azioni:

1. Sella centrale
2. Nuova centralità ovest
3. Città al porto
4. Tondo verde e “viale Quaroni”
5. Japigia al centro e parco costiero
6. Parco ecoprodotivo per l'industria
7. Rigenerare la periferia

I contenuti grafici delle schede hanno un carattere esemplificativo e privo, quindi, di qualsiasi riferimento fondiario e valenza normativa; essi hanno il solo scopo di esplorare e suggerire prime soluzioni formali coerenti con le azioni strategiche proposte.



3.4 I caratteri del PUG

3.4.1 Le previsioni strutturali e le previsioni programmatiche

Si avanzano qui alcune ipotesi sui presumibili caratteri che il PUG dovrà assumere in coerenza con il modello pianificatorio proposto dal DRAG. Si tratta di caratteri che costituiscono il cuore dell'auspicata innovazione della pianificazione a livello comunale e dei quali occorre diffondere consapevolezza fin dall'avvio del processo di formazione del PUG. Appare dunque opportuno che essi siano oggetto di attenzione e diffusione a partire dal DPP, nel senso di prospettare per il PUG una "forma piano" che possa dar corpo agli indirizzi del DRAG, attraverso un uso accorto e pertinente delle nuove "pratiche" che costituiscono oggi il bagaglio innovativo della pianificazione.

A questo proposito si sottolinea che il DPP ha articolato, come si è visto, la parte propositiva, e cioè gli obiettivi e le azioni, in riferimento al *Sistema naturalistico/ambientale*, al *Sistema della mobilità e delle dotazioni territoriali e delle reti e degli impianti tecnologici*, allo *Spazio rurale* ed allo *Spazio urbano*.

L'articolazione è sembrata complementare ad una delle principali innovazioni introdotte dalla L.R. 20/2001, quella della suddivisione dei contenuti del piano comunale in due parti: le "previsioni strutturali" e le "previsioni programmatiche" (analoghe a quelle comunemente definite operative in altre legislazioni regionali). In effetti, secondo il DRAG i contenuti delle previsioni strutturali, cioè quelli che attengono ad elementi territoriali ed a regole che in qualche modo assumono una valenza territoriale ed urbana (ecologica, culturale, morfologica, funzionale, simbolica) di più lunga durata, diversamente dai contenuti delle previsioni programmatiche, vanno individuati e disciplinati in elaborati separati, approvati ed eventualmente variati in sede interistituzionale. Tuttavia, la separazione della disciplina che attiene agli elementi considerati invariati e/o strutturali del territorio da quella che attiene agli altri elementi, separazione funzionale alla articolazione del PUG tra contenuti oggetto di "copianificazione" e quelli riservati alle competenze comunali, non deve far trascurare la necessità di considerare, anche con intenzionalità di progetto, i singoli elementi del territorio non isolati, ma come appartenenti ad insiemi (Sistemi e Spazi) ai quali ciascun elemento è legato da relazioni di solidarietà funzionale e/o morfologica, anche al di là della sua eventuale caratterizzazione strutturale o meno.

In questa ottica alla articolazione delle previsioni del PUG corrispondono i seguenti compiti e finalità:

- Le *Previsioni strutturali*:
 - *individuano* strategie relative alle grandi opzioni di salvaguardia, di conservazione e di trasformazione;
 - *regolano* la salvaguardia e la valorizzazione delle invarianti strutturali;
 - *forniscono* indirizzi e direttive per i contesti territoriali e le relative componenti.
- Le *Previsioni programmatiche*, a partire dagli indirizzi e dalle direttive delle Previsioni strutturali, disciplinano le componenti non invarianti dei contesti territoriali; ovvero:



- *regolano* le trasformazioni leggere e diffuse che possono essere abilitate tramite *attuazione diretta*;
- *disciplinano* le trasformazioni complesse e concentrate che richiedono il ricorso alla *attuazione indiretta*.

3.4.2 Le modalità attuative

Una attenzione particolare andrà posta, nella costruzione del PUG e della sua normativa, ai meccanismi di attuazione del piano, con l'obiettivo di snellire le procedure; assicurare la partecipazione dei soggetti operatori ai costi urbanistici ed ambientali d'impianto e di trasformazione dell'insediamento e, in questo quadro, assicurare, nelle diverse situazioni, equità di trattamento rispetto allo stato di fatto e giuridico degli immobili; promuovere, per quanto possibile, la qualità funzionale ed ambientale, ecologica e paesaggistica, degli interventi; rendere esplicita e comprensibile la motivazione del ricorso, di volta in volta, a diversi meccanismi di attuazione, scelti in relazione alla diversità delle situazioni di intervento.

Le modalità attuative, infatti, si articolano in rapporto alla rilevanza urbanistica delle trasformazioni da attuare. Esse si differenziano in ragione di:

- scale e complessità delle progettazioni da mettere a punto prima dell'intervento;
- diverso contenuto degli impegni che i privati devono assumere nei confronti della collettività a fronte dell'impatto urbanistico sulla città e in rapporto alla valorizzazione della proprietà conseguenti alle trasformazioni.

In ordine a detti obiettivi e criteri, facendo tesoro delle pratiche ormai sperimentate nel campo dei "programmi complessi" e tenendo conto della diversità e complessità delle situazioni che il nuovo PUG, un piano sostanzialmente di riqualificazione dell'insediamento esistente, dovrà affrontare, è ragionevole suggerire un'articolazione motivata delle modalità attuative, sia quelle "dirette" che quelle "indirette".

La modalità di attuazione "diretta" potrà essere di due tipi: *diretta semplice*, *diretta condizionata*; a quest'ultima sarà utile ricorrere tutte le volte che risulti necessario un progetto di sistemazione di insieme per la valutazione del corretto inserimento dell'intervento nel contesto architettonico-ambientale, nonché quando occorre progettare e garantire il completamento locale (allacci, etc.) delle opere di urbanizzazione per assicurarne la presenza contestualmente alla costruzione. Dunque sarà opportuno sottoporre gli interventi ad attuazione diretta condizionata quando, oltre agli oneri concessori, questi comportano qualche altro impegno da parte dei privati proponenti (progettazione unitaria, realizzazione allacci ecc) da fare oggetto di atto d'obbligo.

La modalità di attuazione "indiretta" potrà articolarsi in tre famiglie: *indiretta ordinaria*, *indiretta a programma urbanistico*, *indiretta a programmazione unitaria accompagnata da studio di fattibilità*. Si ha l'*attuazione indiretta ordinaria* nei casi per i quali il PUG individua ambiti limitati ed omogenei da sottoporre interamente ed unitariamente a piano urbanistico esecutivo, del quale



stabilisce quantità, destinazioni, prestazioni morfologiche, la tipologia dei contenuti del convenzionamento urbanistico in termini di cessione di aree per standard ed edilizia sociale, di realizzazione di opere pubbliche, di eventuali extraoneri, etc.

L'attuazione *indiretta mediante programma urbanistico* si ha in caso di riqualificazione della città esistente, che comporta, per il perseguimento di obiettivi di interesse pubblico, il coinvolgimento di immobili anche a distanza e dei soli soggetti operatori consenzienti. Il Programma urbanistico, istituto che deriva dall'esperienza dei Programmi complessi (anche quella sviluppata dalla Regione Puglia con l'attivazione di diverse tipologie di programmi volti prevalentemente alla riqualificazione e rigenerazione della città esistente), è stato introdotto in alcune leggi urbanistiche regionali e in alcuni piani urbanistici (ad es. PRG di Roma con la denominazione di Programma integrato) come uno degli strumenti di attuazione del piano generale. Il Programma urbanistico è contemporaneamente strumento di programmazione, modello procedurale, strumento urbanistico esecutivo; si forma su base consensuale e con metodo concorsuale che, in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi prestabiliti, può ricorrere agli strumenti di tipo autoritativo (esproprio, comparto, ecc.).

Si ha l'attuazione *indiretta a programmazione unitaria accompagnata da studio di fattibilità (progetto urbano)* in presenza di ambiti vasti, il cui stato di fatto e di diritto e la cui trasformazione presentano gradi di complessità che richiedono una visione progettuale unitaria ed integrata, l'impegno di più soggetti, interventi diversi nel tempo e nello spazio e la disponibilità di risorse finanziarie pubbliche e private. In tali casi la definizione urbanistica delle previsioni non può che avvenire a seguito di uno studio di fattibilità e di programmazione degli interventi, inserito nel processo di piano e cioè a valle del PUG ed a monte della pianificazione esecutiva.

Le finalità pratiche dell'attuazione *indiretta a programmazione unitaria accompagnata da studio di fattibilità (progetto urbano)*, da perseguirsi attraverso il coinvolgimento dei soggetti interessati (operatori, cittadini, etc.), sono molteplici:

- a) predisporre, anche attraverso procedure concorsuali, un progetto urbano di assetto generale dell'ambito, con un livello di definizione adeguato alla verifica della fattibilità economica e della sostenibilità ambientale, completo delle indicazioni necessarie, per la pianificazione esecutiva;
- b) valutare i costi della realizzazione della "città pubblica" e cioè degli interventi infrastrutturali, di riqualificazione e mitigazione ambientale, di realizzazione di servizi pubblici necessari ad assicurare il corretto inserimento del nuovo o rinnovato insediamento nel più vasto contesto territoriale ed urbano; ciò allo scopo di programmare il reperimento delle risorse pubbliche e private necessarie alla completa e contestuale realizzazione delle opere pubbliche;
- c) programmare nel tempo l'attuazione delle previsioni di assetto, articolandola in fasi ed individuando per ciascuna fase i comparti urbanistici di attuazione interessati, le aree da cedere per l'edilizia sociale, le opere pubbliche ed i relativi soggetti, pubblici o privati, finanziatori e/o realizzatori, etc.

Alla luce delle Azioni individuate dal presente DPP è ragionevole ipotizzare che la messa in opera delle *Azioni strategiche integrate* richiedano, per ottenere migliori risultati, il ricorso, secondo le



diverse situazioni, alla *attuazione indiretta a programma urbanistico e/o a programmazione unitaria* di cui si è detto, e cioè al *progetto urbano*.

Comunque, tanto nel caso degli interventi da realizzare con modalità *indiretta ordinaria*, quanto nel caso di quelli assoggettati ad attuazione *indiretta a programma urbanistico e a programmazione unitaria accompagnata da studio di fattibilità* le previsioni del PUG dovranno possedere un elevato grado di realizzabilità. Per quanto riguarda le attuazioni in forma *indiretta ordinaria* appositi schemi valutativi di matrice ambientale (valutazione ambientale strategica) ed economica (simulazioni della convenienza effettuate su base parametrica) verificheranno, nel corso della predisposizione del PUG, la sostenibilità ambientale ed economico finanziaria delle trasformazioni ipotizzate.

Nel caso delle *attuazioni indirette a programma urbanistico e, in modo maggiore, in quelle a programmazione unitaria accompagnate da studio di fattibilità*, è necessario che siano chiaramente stabiliti gli obiettivi pubblici (urbanistici, ambientali, infrastrutturali, perequativi, ecc.) da perseguire, sia ai fini della definizione degli interventi pubblici e privati sia in ordine alla valutazione delle relative proposte. In entrambi i casi, e con più rilevanza nel caso della programmazione unitaria, l'elevata complessità delle iniziative ed anche la possibilità che la loro definizione sia accompagnata dall'utilizzo di diritti edificatori frutto di trasferimento a distanza di diritti da perequazione, nonché di diritti edificatori generati da premialità e da compensazione, i secondi dei quali attribuibili dall'Amministrazione sulla base della riserva pubblica di cui al successivo p.to 3.4.4, richiedono che un robusto apparato valutativo sia parte integrante del programma urbanistico e dello studio di fattibilità (progetto urbano). Oltre alle valutazioni di matrice ambientale ed economica, dovranno essere esplicitati gli effetti del progetto sui gruppi sociali coinvolti, sulla collettività nel suo insieme e sull'Amministrazione in quanto ente pubblico; più in generale, sarà compito della valutazione rendere evidente l'interesse pubblico insito nel progetto urbano proposto.

Con riferimento al contenuto del paragrafo successivo, alle valutazioni spetterà anche il compito di rendere il programma o il progetto urbano coerente con il principio perequativo generale del PUG.

3.4.3 La perequazione, le premialità e le compensazioni

In Puglia la LR n. 20 del 2001 propone la perequazione urbanistica per perseguire l'equa distribuzione dei benefici (diritti edificatori) e degli oneri (opere pubbliche) tra i proprietari interessati dagli interventi. Di norma l'applicazione della perequazione richiede che i suoli da trasformare siano classificati in ragione delle caratteristiche urbanistiche possedute e che ad ogni classe di suoli omogenei sia attribuito un appropriato indice di edificabilità (cfr. Regione Puglia, *Orientamenti per l'applicazione del principio della perequazione*, B.U.R. n. 120 del 29.08.2007).



Nel caso del PUG della città di Bari l'allestimento del sistema perequativo non può che partire da alcuni rilevanti dati di fatto:

- a) l'ammontare di un residuo di circa 15 milioni di mc per le destinazioni residenziali e terziarie (cfr. par. 2.2.4. *Considerazioni sullo stato di attuazione del PRG vigente*);
- b) in connessione a tale residuo e alle capacità edificatorie assegnate dal vigente PRG ai suoli urbani, l'avvenuto parziale consolidamento di valori fondiari operato da atti della Pubblica Amministrazione (in particolare nell'esercizio del prelievo fiscale da parte del Comune o dello Stato), ed anche da iniziative economiche ed atti dei privati;
- c) la deliberazione della Giunta della Regione Puglia n. 2415 del 10.12.2008, di approvazione della Variante normativa delle NTA del PRG di Bari, in cui si prescrive (art. 51) che: "Gli interventi nelle zone C1 e C2 devono prevedere la realizzazione di edilizia residenziale pubblica nella complessiva quantità minima del 40% della volumetria totale assentita dal piano esecutivo, suddivisa per tipologie in relazione al fabbisogno";
- d) i principi ed i temi proposti dal DPP, di cui rilevano in modo particolare le proposte inerenti la riqualificazione urbana, la rete ecologica e la mobilità.

Le implicazioni di tali dati di fatto possono essere così riassunti in termini schematici ed in prima approssimazione:

1. l'ammontare del residuo è tale da scongiurare la messa in gioco di ulteriori quantità edificatoria da parte del PUG;
2. la citata deliberazione della Giunta della Regione Puglia riduce la quantità edificatoria rivolta al libero mercato, e quindi sottrae alla rendita fondiaria urbana producibile dal PRG una quota significativa; occorre tuttavia verificare l'opportunità di destinare ad edilizia residenziale sociale una quota pari al 40%, dato che il 40% delle quantità edificatorie totali potrebbe formare la riserva pubblica di diritti edificatori illustrata nel successivo p.to 3.4.4;
3. la finalizzazione alla riqualificazione urbana ed al risanamento ambientale del sistema perequativo, da un lato, e la diversità di situazioni presenti nel territorio urbano, dall'altro, richiedono la predisposizione di dispositivi perequativi compositi e flessibili;
4. al momento di concretizzare le linee di lavoro indicate nei due punti precedenti, andranno tenute sotto controllo le implicazioni sui valori fondiari, alla luce delle rigidità discendenti dalle situazioni di cui alla precedente lett. b).

I profili della perequazione

Da tali presupposti discendono vincoli da rispettare ed esigenze da soddisfare nella interpretazione e nella implementazione del principio perequativo. Nel principio perequativo, infatti, coesistono due profili da cui non si può prescindere:

- a) l'equo trattamento della proprietà immobiliare, suoli ed edifici, in analoghe condizioni di fatto e di diritto: perequazione orizzontale;
- b) l'equa partecipazione delle proprietà coinvolte e valorizzate dalle trasformazioni insediative previste dal piano agli oneri pubblici necessari per assicurare qualità alla città in termini sociali, morfologico-funzionali e ambientali-paesaggistici: perequazione verticale.



Il primo profilo attiene alla categoria dei proprietari fondiari e ad una perequazione di tipo orizzontale. Attraverso l'attribuzione delle destinazioni, degli indici di edificabilità, della quota di suoli da cedere all'Amministrazione e dei costi delle opere pubbliche, il PUG dovrà assicurare ai proprietari di suoli simili un analogo trattamento e tendere a riconoscere – ove urbanisticamente sostenibile – il valore già incorporato nei suoli, ossia il livello di valorizzazione minimo necessario per incentivare la partecipazione consensuale delle proprietà alla sua attuazione.

Il secondo profilo riguarda il rapporto tra la categoria dei proprietari fondiari e l'intera collettività. Realizza quindi una perequazione di tipo verticale. Tra la valorizzazione della proprietà privata operata dal PUG e la crescita della qualità urbana complessiva, deve instaurarsi un circuito virtuoso, nel senso che la prima non sarà avulsa dalla seconda o, peggio, non dovrà addirittura avvenire a scapito della seconda. Pertanto, ogni proprietà beneficiaria delle scelte del PUG concorrerà al miglioramento della qualità urbana complessiva in vario modo: attraverso la cessione di una quantità di suolo superiore a quella minima di legge per le opere di urbanizzazione primaria e secondaria, oppure una maggior contribuzione rispetto agli oneri tabellari di urbanizzazione, oppure ancora una maggior quantità di opere pubbliche prodotte rispetto a quelle d'interesse del comparto urbanistico, o anche, infine, una opportuna combinazione delle tre forme di contribuzione esposte.

In senso generale il concorso delle proprietà, oltre che negli impegni relativi alla cessione dei suoli e alla realizzazione di opere di urbanizzazione previsti dalla legge, si concretizza anche a fronte di premialità e compensazioni:

- nel versamento di un contributo extraoneri per la realizzazione di opere ed interventi interni o esterni all'Ambito/Comparto non dovuti per legge;
- nella messa a disposizione dell'Amministrazione Comunale di superfici fondiarie e relativa capacità edificatoria all'interno degli ambiti/comparti:
 - per la allocazione di Edilizia Residenziale Pubblica e di Edilizia Sociale;
 - per l'attivazione di politiche pubbliche diffuse basate sulla allocazione negli ambiti/comparti delle quantità edificatorie di premialità e/o di compensazioni a terzi esterni all'ambito/comparto (qualificazione e rivitalizzazione dei centri storici; rinnovo urbano; qualificazione del patrimonio edilizio esistente; miglioramento della qualità ambientale, territoriale e degli insediamenti; acquisizione di immobili per la realizzazione di infrastrutture e dotazioni territoriali e funzionali della città pubblica; ecc.)

A Bari la varietà dei temi da affrontare e le peculiarità delle diverse situazioni urbane richiederanno la messa a punto di un sistema perequativo unitario da implementare attraverso più dispositivi. In alcuni di essi, la perequazione urbanistica sarà arricchita dalle misure incentivanti e compensative di cui si riferirà più avanti. Fra i temi da affrontare spiccano:

- a) la costituzione della rete ecologica, attraverso l'acquisizione di suoli per realizzare parchi urbani, mediante la esecuzione di demolizioni e il trasferimento di diritti edificatori per liberare le lame, incentivando gli imprenditori agricoli a svolgere anche funzioni di presidio e cura di spazi rurali a fruizione collettiva;
- b) la qualificazione degli insediamenti: rendendo più bella ed attraente la città consolidata di impianto storico grazie alla creazione di spazi di relazione (es. rione Libertà) o mediante diffusi interventi privati di qualificazione edilizia; potenziando le dotazioni pubbliche della città



- consolidata; rigenerando le periferie con nuove dotazioni di attrezzature e servizi pubblici e privati (es. Catino ed Enzitetto ad ovest, S. Rita a sud) ed anche, ove necessario, con interventi di densificazione (S. Paolo) che amplino e diversifichino l'offerta di edilizia residenziale sociale;
- c) la realizzazione del sistema di mobilità, il quale, secondo la proposta del DPP, integra i vari modi di trasporto anche attraverso la creazione di appositi luoghi di interscambio, generatori di trasformazioni urbane puntuali e di significative esternalità positive.

Le quantità edificatorie: criteri e metodi del trasferimento

Le quantità edificatorie attribuite ai suoli dal PUG si trasformano, attraverso un processo di conformazione progressiva, in "diritti edificatori" riconosciuti alle proprietà fondiari e sono utilizzabili nei suoli edificabili appositamente individuati. Di conseguenza, il PUG distinguerà alcune proprietà destinate ad "ospitare" diritti aggiuntivi a quelli loro spettanti, ed altre proprietà cui invece sarà richiesto di "trasferire" i propri diritti. I proprietari di diritti edificatori da trasferire potranno utilizzarli su altri suoli edificabili accordandosi con i loro proprietari, oppure venderli ad essi. In concomitanza con l'utilizzo di tali diritti, i suoli che il PUG destina alla realizzazione di opere e servizi pubblici, divenuti privi di capacità edificatoria, sono ceduti al Comune. Con questa manovra si concretizzeranno le attuazioni *indirette ordinarie* e quelle *indirette a programma urbanistico* e *a programmazione unitaria*, tanto per le previsioni destinate al mercato quanto per la "città pubblica".

Il trasferimento di diritti edificatori avverrà secondo le seguenti tre modalità:

- a) il trasferimento fra suoli contigui riuniti nel comparto urbanistico;
- b) il trasferimento fra suoli non contigui, ma comunque riuniti in un comparto urbanistico;
- c) il trasferimento fra suoli non contigui e non riuniti in un comparto, ma collegati variamente dal piano urbanistico.

Tali modalità possiedono, passando dalla prima all'ultima, un crescente grado di complessità. Verosimilmente, nelle attuazioni *indirette ordinarie* il trasferimento dei diritti edificatori avverrà fra proprietà contigue e quindi secondo la prima modalità, mentre in quelle *indirette a programmazione ordinaria* potrà spesso presentarsi il trasferimento a distanza nelle due modalità descritte.

La prima modalità è simile al tradizionale piano di lottizzazione. Al pari del piano di lottizzazione contempla la concentrazione delle quantità edificatorie nei lotti edificabili, mentre i suoli per le opere e i servizi pubblici sono ceduti gratuitamente al Comune. Rispetto al piano di lottizzazione, presenta tuttavia alcune differenze sostanziali. Una prima peculiarità è che le quantità edificatorie non sono assegnate ai suoli discrezionalmente, ma per effetto della loro preventiva classificazione. Una seconda differenza tra il comparto perequativo ed il piano di lottizzazione, sta nel fatto che il primo non contempla solo la cessione al Comune dei suoli che ospitano le opere di urbanizzazione primaria realizzate dal lottizzante e dei suoli da cedere per i servizi in base alle disposizioni di legge sugli standard urbanistici. Il comparto perequativo è infatti concepito per consentire al Comune di acquisire una maggior quantità di suoli e, possibilmente, anche di fare in modo che esso li ottenga dalla proprietà senza il vincolo di destinazione che invece connota le aree a standard.



Nella seconda modalità i suoli compresi nel comparto non sono contigui. Pertanto, proprietari di suoli distanti raggiungeranno un accordo in merito al trasferimento dei “diritti edificatori” ed alla conseguente cessione di suoli al Comune. Il ricorso a questa modalità risulterà indispensabile per realizzare le politiche urbane qualificate sotto il profilo ambientale proposte dal DPP. In questo caso, infatti, i suoli da destinare a verde e servizi pubblici e quelli invece suscettibili di trasformazione, spesso, non sono contigui e possono essere anche molto distanti tra loro. In questa modalità occorrerà risolvere un problema di cruciale importanza: spesso il valore di aree distanti fra loro non è analogo, e quindi il diritto edificatorio che si sposta da un suolo ad un altro molto lontano assume un valore diverso. Sarà compito del sistema perequativo risolvere questa problematica. Ad esempio, attraverso una opportuna perimetrazione dei comparti, oppure mediante l’individuazione di coefficienti correttivi capaci di compensare la perdita di valore o di riequilibrare l’incremento di valore.

Nella terza modalità il trasferimento non è predeterminato dal comparto perequativo. Il PUG si limiterà quindi ad individuare l’ambito o gli ambiti entro i quali deve avvenire il trasferimento dei diritti (ad es. all’interno di un determinato ambito oppure tra due ambiti collegati fra loro). In questi casi, il PUG non potrà esimersi dal definire la quantità massima di diritti edificatori che ogni ambito ricettore potrà ospitare.

Per quanto riguarda i suoli destinati ad opere e servizi pubblici, e quindi cedenti diritti edificatori, la mancata univoca predeterminazione dei suoli ricettori, e quindi dei soggetti potenzialmente acquirenti, può produrre esiti contraddittori sotto il profilo dell’equità. I proprietari dei suoli cedenti potrebbero incontrare difficoltà nel trovare soggetti interessati all’acquisto o essere molto penalizzati nella pattuizione del prezzo di cessione. Analogamente, sul versante della domanda, qualora la capacità massima dei diritti edificatori ospitabili indicata dal piano rappresenti, oltre che un limite, anche un obiettivo, occorre verificare preventivamente se i proprietari di diritti edificatori da trasferire siano effettivamente disponibili a farlo.

Un aspetto problematico della perequazione è dunque rappresentato dalla struttura della proprietà immobiliare. L’elaborazione del PUG comprenderà dunque una analisi molto accurata della struttura proprietaria degli ambiti soggetti ad *attuazione indiretta* e rappresenterà ad essa il proprio dispositivo perequativo. E’ noto ad esempio che la relazione tra la numerosità delle proprietà coinvolte ed il grado di difficoltà della formazione dei comparti è di tipo esponenziale. Tra i proprietari fondiari, poi, alcuni hanno caratteristiche imprenditoriali e sono aperti all’innovazione, mentre altri sono molto restii al cambiamento. Ancora: una dimensione delle proprietà eccessivamente piccola può rendere la compravendita dei diritti edificatori non conveniente a causa di costi di transazione troppo elevati rispetto alle grandezze finanziarie dello scambio. Il dispositivo perequativo andrà quindi messo a punto e concordato con le proprietà interessate prima di essere fissato nello strumento urbanistico.

Una componente del sistema perequativo, come si è segnalato, inerisce l’invarianza del valore del diritto edificatorio spettante alla proprietà rispetto al valore del sito di utilizzo del diritto. Altre due componenti andranno prese in considerazione:



- a) l'invarianza del valore dei diritti edificatori derivante dalla perequazione rispetto al valore delle destinazioni urbanistiche attribuita dal PUG ai suoli che li generano;
- b) il riconoscimento di una quota di diritti edificatori alle preesistenze edilizie, in considerazione del fatto che alcuni suoli sono stati oggetto di una prima urbanizzazione ed edificazione che ne determina il valore immobiliare, mentre altri derivano la capacità edificatoria esclusivamente dalle scelte del PUG.

Anche a queste complesse problematiche dovrà essere data una soluzione aderente al principio perequativo ispiratore del PUG.

Le premialità e le compensazioni: definizioni, riferimenti ed esempi

L'applicazione del principio perequativo comporta anche l'utilizzo di meccanismi premiali e compensativi: alle quantità edificatorie di base generate dalla perequazione si potranno aggiungere quelle originate dalle premialità e dalle compensazioni.

Come noto, la Finanziaria 2008, oltre a modificare il criterio di determinazione dell'indennità di esproprio identificandolo nel valore venale ed a riconoscere i suoli per l'edilizia residenziale sociale quale standard urbanistico, ha introdotto nell'ordinamento nazionale l'istituto della premialità, consentendo ai Comuni, negli strumenti urbanistici, di operare "un aumento di volumetria premiale nei limiti di incremento massimi della capacità edificatoria prevista per gli ambiti" con aree destinate ad edilizia residenziale sociale (L. n. 244 del 2007, art. 1, c. 259). Di recente la sentenza del Consiglio di Stato (n.4545/2010) che ha ristabilito e confermato la piena vigenza del PRG di Roma, ha di fatto riconosciuto la legittimità dell'applicazione del principio della perequazione e dei conseguenti meccanismi incentivanti (premialità e compensazioni) nell'ambito del piano urbanistico, da attuarsi sulla base del consenso dei privati, costituendo una importante e autorevole copertura giuridica per la diffusione di detti meccanismi nella pianificazione urbanistica comunale.

La *premialità* si esprime attraverso il riconoscimento di incrementi di quantità edificatorie (e/o l'introduzione di nuove destinazioni d'uso), rispetto alle quantità attribuite sulla base di indici perequati come inerenti alla proprietà, a fronte di impegni aggiuntivi da questa assunti nella progettazione e realizzazione delle trasformazioni previste. La premialità si applica in sede urbanistica attuativa per mettere in condizione l'Amministrazione, con il contributo della proprietà privata, di attivare politiche diffuse per il perseguimento di obiettivi di qualità urbana. La premialità può applicarsi anche in sede edilizia nel caso di interventi ad attuazione diretta o diretta condizionata ad atto d'obbligo, allo scopo di favorire la riqualificazione edilizia ed ambientale. Le quantità edificatorie di premialità nell'attuazione diretta/diretta condizionata possono essere utilizzate, secondo quanto sarà stabilito dal PUG, in sito, ovvero trasferite nelle superfici fondiarie, messe a disposizione dell'Amministrazione all'interno degli Ambiti/Comparti ad attuazione indiretta.

La *compensazione* consiste nell'attribuire alla proprietà privata quantità edificatorie a fronte della cessione di immobili all'Amministrazione Comunale, ovvero della contribuzione alla realizzazione di opere pubbliche, da parte dei privati stessi. La compensazione destinata al consorzio dei



proprietari degli Ambiti/Comparti può riguardare opere aggiuntive extrastandard, interne o esterne all'Ambito/Comparto; in ogni caso le quantità edificatorie di compensazione sono utilizzate nell'Ambito/Comparto stesso. La compensazione a proprietà esterne agli Ambiti/Comparti può riguardare l'acquisizione, con il consenso della proprietà, di aree per standard in alternativa all'esproprio, ovvero la realizzazione in tutto o in parte di opere pubbliche. In ambedue i casi le compensazioni sono utilizzate, secondo quanto stabilito dal piano, in sito ovvero trasferite nelle superfici fondiarie messe a disposizione dell'Amministrazione all'interno degli Ambiti/Comparti.

In riferimento a queste definizioni generali nelle legislazioni regionali e nelle esperienze locali si stanno diffondendo ad esempio:

- l'attribuzione, ai suoli privati destinati ad opere pubbliche, di capacità edificatorie non utilizzabili *in situ* e da trasferire su altri suoli, quale compensazione del sacrificio richiesto dal piano per l'attuazione della "città pubblica";
- il riconoscimento di premialità (capacità edificatorie aggiuntive) quale incentivo al perseguimento degli obiettivi desiderati dal piano (riqualificazione urbana, risparmio energetico, ecc).

Dunque, la tendenza che si sta affermando in Italia nei piani comunali è quella di governare, attraverso il piano e la sua gestione, il regime immobiliare, e di rendere tale governo funzionale alla realizzazione di politiche urbane adeguate alle esigenze della città contemporanea, e quindi basate sulla sussidiarietà orizzontale, sulla efficienza ed efficacia, sull'economicità.

Un esempio calzante di questo orientamento sono, in Puglia, le politiche abitative. La LR n. 12 del 2008, riprendendo le innovazioni della Finanziaria 2008, sollecita i Comuni:

- ad acquisire le aree per l'edilizia residenziale sociale come standard urbanistico, e quindi gratuitamente;
- ad attribuire una capacità edificatoria, attraverso la perequazione urbanistica, agli ambiti destinati a servizi che siano in esubero rispetto alle dotazioni minime di legge;
- a riconoscere agli ambiti a destinazione prevalentemente residenziale degli incrementi di capacità edificatoria da utilizzare per l'edilizia residenziale sociale.

Aggiunge, la LR n. 12, che le aree reperite gratuitamente dai Comuni possono essere assegnate agli operatori attraverso procedure concorrenziali; così facendo, la legge apre all'integrazione del dispositivo perequativo con la finanza di progetto agevolando, nello stesso tempo, la realizzazione di insediamenti residenziali compositi ed integrati sotto il profilo sociale e quindi superando il concetto di piano di zona di edilizia residenziale economico popolare.

Numerosi spunti operativi possono essere tratti, per il PUG di Bari, dalle tipologie di intervento prese in considerazione da altre Regioni. Sono state infatti prospettate possibilità di creare:

- a) quantità volumetriche premiali per la "demolizione delle opere incongrue, l'eliminazione degli elementi di degrado, o la realizzazione degli interventi di miglioramento della qualità urbana, paesaggistica, architettonica e ambientale" (Veneto, LR n. 11 del 2004, art. 36); "se un immobile è soggetto a interventi di riqualificazione urbanistica e ambientale o di delocalizzazione il piano regolatore può riconoscere ... diritti edificatori da utilizzare nelle aree destinate a edificazione (Trentino, LP n. 1 del 2008, art. 55);
- b) "una disciplina di incentivazione, in misura non superiore al 15 per cento della volumetria ammessa, per interventi ricompresi in piani attuativi finalizzati alla riqualificazione urbana e in



iniziative di edilizia residenziale pubblica, consistente nella determinazione di indici differenziati ... Analoga disciplina di incentivazione può essere prevista anche ai fini della promozione dell'edilizia bioclimatica e del risparmio energetico" (Lombardia, LR n.12 del 2005, art. 11);

- c) "compensazioni che permettano ai proprietari di aree ed edifici oggetto di vincolo preordinato all'esproprio di recuperare adeguata capacità edificatoria,... su altre aree e/o edifici, anche di proprietà pubblica, previa cessione all'amministrazione dell'area oggetto di vincolo" (Veneto, LR n. 11 del 2004, art. 37); "alle aree destinate alla realizzazione di interventi di interesse pubblico o generale, non disciplinate da piani e da atti di programmazione, possono essere attribuiti, a compensazione della loro cessione gratuita al comune, aree in permuta o diritti edificatori trasferiti su aree edificabili" (Lombardia, LR n.12 del 2005, art. 11); "in caso di aree destinate a vincoli espropriativi ... il comune, in alternativa all'espropriazione e contro cessione gratuita dell'area a suo favore, può disporre il trasferimento ... di diritti edificatori su altre aree destinate a edificazione o la permuta con altre aree di proprietà del comune" (Trentino, LP n. 1 del 2008, art. 55).

Possibilità analoghe a quelle sopra esposte sono indicate anche dalla Regione Umbria, secondo cui "gli strumenti urbanistici comunali possono prevedere l'utilizzazione di diritti edificatori ... per compensazioni imposte ai proprietari in materia di acquisizione pubblica degli immobili, di demolizioni senza ricostruzioni in loco per finalità urbanistiche, di ripristino e di riqualificazione di spazi, di eliminazione di detrattori ambientali" (Umbria, LR n. 11 del 2005, art. 30). Tali meccanismi incentivanti sono previsti anche per la qualificazione antisismica degli edifici, essendo il territorio umbro molto esposto al rischio sismico. Sempre la Regione Umbria, in una recente legge, prevede che i Comuni delimitino, nei Centri storici, degli ambiti di rivitalizzazione prioritaria (Arp) e che per tali ambiti approvino piani o programmi di riqualificazione che contemplino, in favore dei proprietari di edifici che vengono restaurati, delle "quantità edificatorie premiali" da utilizzare fuori dal Centro storico in zone di completamento o di espansione urbana (Umbria, LR n. 10 del 2008).

Le opportunità suggerite dalle leggi nazionale e regionali, ed i molteplici spunti offerti dalle esperienze più avanzate in corso in Italia, possono essere messe a sistema e valorizzate dal PUG di Bari. La città di Bari possiede infatti un *know - how* molto evoluto nella promozione e realizzazione di progetti urbani complessi e di forme partenariali pubblico privato. La formazione del PUG del Comune di Bari comprenderà quindi un uso generalizzato e sistematico dei dispositivi perequativi / compensativi / premiali, orientandone le potenzialità verso l'articolata strategia di riqualificazione urbana da realizzare con riferimento ai temi proposti nel presente documento.

Con il regime immobiliare pianificato e gestito attraverso la perequazione interagiscono, dunque, le premialità e le compensazioni. Le quantità edificatorie di fonte premiale o compensativa si sommano dunque, sui suoli urbani, a quelli generati dalla perequazione. Il dispositivo perequativo ne risulta molto arricchito.

Per la gestione congiunta, nel territorio comunale, dei diritti edificatori generati dalle tre diverse fonti, risulterà necessario un nuovo strumento gestionale: il *registro dei diritti edificatori*, ove andranno annotati i diritti edificatori afferenti ad ogni proprietà catastalmente individuata.



L'allestimento di questo nuovo strumento si renderà utile anche per l'espletamento di altri compiti del Comune, quali il rilascio dei certificati di destinazione urbanistica, l'applicazione dell'Ici alle aree fabbricabili, le verifiche dimensionali dei piani attuativi e degli interventi edilizi.

3.4.4 Gli indirizzi per il dimensionamento del PUG e per la gestione della fase transitoria

Criteri per il dimensionamento del PUG

Si ritiene che per il dimensionamento del PUG vadano fissati, comunque nel rispetto dei principi generali di cui al p.to 1, alcuni criteri che hanno rilevanti implicazioni operative e che riguardano:

- la massima finalizzazione delle previsioni alla riqualificazione della città esistente attraverso: interventi concentrati, in corrispondenza dei nodi della mobilità, volti a “segnare” i punti di scambio, a partire da quelli della “Sella centrale”, con soluzioni efficienti di qualità ambientale, morfologica e architettonica; interventi di formazione di nuovi tessuti in aree dismesse; interventi diffusi in tessuti da completare e consolidare/densificare, ovvero da diradare, anche con l'introduzione di nuove funzioni;
- la sostanziale limitazione degli interventi di primo impianto (nuova espansione) a quelle porzioni del residuo di piano che, a seguito delle verifiche di cui p.to 2.2.4 (*Considerazioni sullo stato di attuazione del PRG vigente*), siano confermabili in tutto o in parte nella localizzazione prevista dal PRG vigente;
- la compartecipazione della Pubblica Amministrazione agli esiti della valorizzazione dei suoli privati, in termini di disponibilità da parte dell'Amministrazione di una aliquota percentuale delle quantità edificatorie definite dal Piano, ai sensi della Legge finanziaria del 2008 e di quanto già previsto dalle Norme di PRG in vigore, per l'edilizia sociale (40%); prevedendo peraltro che l'aliquota riservata possa essere utilizzata dall'Amministrazione, oltre che per l'edilizia sociale, anche per le politiche pubbliche in settori di cruciale importanza quali le risorse ambientali, le attrezzature sociali, la qualità urbana. Più precisamente, si propone che una aliquota (40%) delle quantità edificatorie, di nuovo impianto o di ristrutturazione urbanistica, previste dal PUG sia riservata all'Amministrazione e da questa utilizzata direttamente o assegnata a privati terzi allo scopo di:
 - attuare interventi di edilizia residenziale sociale sui suoli comunali ottenuti come standard urbanistico ai sensi della Finanziaria 2008;
 - riconoscere maggiori capacità edificatorie (premierità) ai proprietari di aree cui è richiesta la cessione di suoli per l'edilizia residenziale sociale (sempre ai sensi della Finanziaria 2008);
 - incentivare il trasferimento su altri suoli di diritti edificatori non esercitabili in sito per ragioni ambientali e/o urbanistiche;
 - offrire ai proprietari di suoli assoggettati ad espropriazione per pubblica utilità una compensazione alternativa, in caso di cessione bonaria, alla corresponsione futura dell'indennità di espropriazione;
 - agevolare la realizzazione di opere pubbliche attraverso la finanza di progetto, riconoscendo ai concessionari quote di diritti edificatori in conto prezzo;



- incentivare la realizzazione di progetti urbanistici ed edilizi caratterizzati dall'applicazione dei principi della bioarchitettura (risparmio energetico, risparmio delle risorse idriche, dotazioni di verde, ecc.) e/o dal raggiungimento di elevati livelli di qualità architettonica e paesaggistica;
- promuovere l'iniziativa privata nella eliminazione o mitigazione di detrattori ambientali e manufatti incongrui, in primo luogo di quelli esistenti nelle zone ambientalmente e paesaggisticamente più sensibili (lame, aree della naturalità, ecc.).

L'assegnazione a privati terzi di quantità edificatorie facenti parte dell'aliquota riservata all'Amministrazione sarà regolata, a seconda dei casi, da procedure di evidenza pubblica ovvero da trasparenti dispositivi valutativi. Entrambi saranno disciplinati nelle norme di attuazione del PUG e definiti negli atti dell'Amministrazione, quali ad esempio gli atti relativi alla formazione ed approvazione degli interventi ad *attuazione indiretta*.

Si ritiene inoltre che, nel rispetto delle norme vigenti, si debba incrementare sempre più l'attenzione, prima di adottare e approvare i piani esecutivi e tanto più prima di sottoscrivere le relative convenzioni urbanistiche, alla sostenibilità ambientale ed alla congruità urbanistica delle proposte di intervento. Sotto questo profilo si suggerisce, ove possibile e per quanto non già ricompreso nelle pratiche consolidate dell'Amministrazione, di:

- estendere la verifica paesaggistico – ambientale dal controllo del rispetto formale delle linee di vincolo alla considerazione delle caratteristiche degli impianti insediativi proposti quanto a esposizione solare, ventilazione, riciclo delle acque, dotazioni di verde, permeabilità del suolo, ecc, nonché quanto agli impatti percettivi rispetto a significativi punti di vista, anche esterni all'insediamento;
- estendere la verifica della congruità urbanistica dal riscontro delle quantità edilizie e del dimensionamento degli standard alla valutazione dell'inserimento nelle reti della grande infrastrutturazione urbana esistente (idrica, fognante, viabilistica, del trasporto pubblico, ecc.) e alla verifica del principio insediativo scelto, delle morfologie urbane e delle tipologie edilizie conseguenti, della mixità delle funzioni previste, nonché della loro capacità complessiva di dare senso e significato agli spazi pubblici per la comunità da insediare;
- ricorrere alla *modalità attuativa indiretta a programma urbanistico e/o a programmazione unitaria accompagnata da studio di fattibilità – progetto urbano* di cui al p.to 3.4.2, per le situazioni di seguito segnalate, relative a quella quota del residuo di Piano la cui attuazione richiede aggiustamenti e revisioni.

L'assunzione nella formazione del PUG dei criteri generali e dei suggerimenti di cui sopra e la loro coerente applicazione potrà essere facilitata da una gestione urbanistica della fase transitoria (dal DPP al PUG) appunto "orientata al PUG", ovvero volta ad introdurre progressivamente e consensualmente, attenzioni, comportamenti e modalità innovative che anticipino, in qualche modo, la stagione del nuovo PUG e ne rendano familiari i caratteri al momento opportuno. Il ragionamento sarà ripreso nell'ultimo paragrafo (*Indirizzi e proposte per la fase transitoria*) della presente Relazione che contiene gli indirizzi e le proposte per la gestione della fase transitoria tra DPP e PUG, che non può che partire dalle considerazioni che seguono circa le caratteristiche del "residuo di piano" di cui si è detto (p.to 2.2.4).



Caratteristiche del “residuo di piano”

La questione del *residuo di piano* viene di seguito trattata a partire da una serie di considerazioni che tendono a precisarne i termini, in modo da rendere più espliciti e motivati gli indirizzi che si suggeriscono.

Come si è visto il DPP propone di assumere la *rete ecologica* e la *rete della mobilità* come elementi organizzatori morfologico – funzionali dello sviluppo della città. Nel merito, le reti hanno effetti opposti, ma complementari, sulle attuali potenzialità insediative dei suoli, nel senso che da un lato la necessità di “fare strada” al funzionamento dei cicli biologici della natura riduce in qualche situazione dette potenzialità, dall’altro la rete della mobilità determina, invece, nuove situazioni (nodi di scambio, nuove accessibilità, ecc.) che generano nuove o rinnovate opportunità insediative. Tutto ciò può consentire, ricorrendo alle modalità perequative di cui al p.to 3.4.3, di ritrovare un equilibrio complessivo di potenzialità, dando una ragionevole soluzione a quella parte del residuo di piano non utilizzabile in loco, vale a dire orientandolo a contribuire alla realizzazione dei punti di forza della nuova organizzazione urbana (nuove centralità, stratificazione urbana, rigenerazione urbana, ecc.).

Se si considerano le localizzazioni delle quantità del residuo (pari a circa 15.000.000 di mc, vedi p.to 2.2.4) si rileva che circa un terzo di esse ricade in situazioni parzialmente sensibili per motivi ambientali, ecologici e paesaggistici (gran parte coinvolgono le lame) o per motivi urbanistici rispetto allo stato attuale delle infrastrutture nonché rispetto alle reti, ecologica e della mobilità, individuate dal DPP per la riorganizzazione spaziale e funzionale della città. Circa un terzo del residuo richiede dunque una accurata valutazione e rimodulazione allo scopo di risolvere i problemi che presenta; essa riguarda in particolare le previsioni relative alle Maglie ricadenti nelle seguenti località:

- zona a sud del tondo di Carbonara (dal tondo a Ceglie-Loseto): aree in adiacenza ad ovest del prolungamento, previsto dal PRG vigente, dell’asse nord/sud, per un totale di mc. 3.200.000 circa a destinazione universitaria; Maglie 9,10,11,12,13,14,15,16 a cavallo ed in adiacenza della lame Picone e Badessa, per un totale di mc. 2.700.000 a destinazione residenziale;
- zona ad Est di Ceglie, Maglie 23, 24, 25, 26 a margine della lama Montrone, per un totale di mc. 375.000 circa, a destinazione residenziale;
- zona Collo d’oca, Maglie 28 e 29, per un totale di mc. 150.000 circa a destinazione residenziale.

A queste si aggiungevano le maglie 18, 19 e 20, a cavallo ed in adiacenza della lama Marchesa e della lama Lamasinata, per un totale di mc. 900.000 circa, a destinazione residenziale. Per esse la DGC n.543 del 04.08.2010 “Atto di indirizzo per lo sviluppo del comprensorio delle aree poste ad Est e a Ovest dello Stadio San Nicola” ha chiarito come queste siano parte di una strategia prioritaria della Amministrazione Comunale: infatti la delibera citata ritiene “*lo sviluppo del comprensorio delle maglie poste a Ovest e a Est dello Stadio S. Nicola PRIORITARIO per garantire il progressivo e ordinato sviluppo del sistema urbano ad esse connesso, soprattutto per ciò che attiene il sistema delle infrastrutture primarie, la rifunzionalizzazione e riqualificazione dello Stadio S. Nicola*”, nonché in funzione del “*prossimo completamento dell’Asse Nord Sud fino alla via Napoli, che consentirà di realizzare [...] il collegamento del comprensorio [...] con le aree del centro città*”. In questo quadro, i problemi della compatibilità ambientale e paesaggistica, nonché



della verifica delle ricadute pubbliche determinate dalla realizzazione dei 900.000 mc. delle maglie citate, sono stati affrontati e avviati a soluzione in sede tecnica anche in considerazione delle contenute densità territoriali previste dal PRG..

Per la zona a sud del tondo di Carbonara i problemi sono tre: il primo riguarda l'attualità del prolungamento verso sud dell'asse nord/sud previsto dal PRG in vigore; il secondo riguarda la verifica dell'esistenza di una domanda reale e concreta di più di 3.000.000 di mc per funzioni pubbliche di rango; il terzo attiene al senso e al significato di un nuovo insediamento residenziale di 2.700.000 di mc pari a 27.000 abitanti virtuali, all'altezza e tra Ceglie e Loseto. Innanzitutto, considerato che il prolungamento verso sud dell'asse nord/sud non trova alcuna ragione in esigenze di collegamento territoriale di area vasta, la sua previsione e realizzazione è giustificata solo in funzione urbana e cioè per supportare, dal punto di vista dei collegamenti viabilistici con la città, i consistenti insediamenti terziari e residenziali previsti dal PRG e di cui si è detto. In secondo luogo, non sembra concreta né matura la domanda di allocazione, nelle aree in questione di funzioni pubbliche di rango urbano e/o territoriale. Ciò dal momento che non è nei programmi delle Università di delocalizzarsi o ampliarsi in tali aree; la sede della Regione è stata allocata altrove e comunque utilizzerebbe solo una parte e relativamente modesta delle previsioni; appare sconsigliabile la creazione di altre cittadelle monofunzionali la cui realizzazione comporterebbe l'impoverimento di funzioni e di significato di aree centrali, alcune delle quali (vedi quartiere Libertà) richiedono per la riqualificazione e la rigenerazione, la presenza appunto di funzioni di rango. In terzo luogo, la previsione di un insieme insediativo di 27.000 abitanti virtuali richiede un'attenta riflessione sui caratteri e sul significato di questo nuovo consistente insediamento. In effetti, nel contesto territoriale nel quale ricade esso non si configura né come periferia del centro capoluogo, data la distanza, né come addizione o tanto meno periferia di Ceglie e Loseto, data la sua dimensione; esso piuttosto appare come una nuova città di fondazione, senza significative funzioni urbane, quindi, nella migliore delle ipotesi, come un grande "dormitorio".

Queste considerazioni spingono a suggerire, per il PUG ed eventualmente per la fase transitoria tra DPP e PUG, relativamente alla zona a sud del tondo di Carbonara, quanto segue:

- evitare la attuazione delle previsioni di PRG in assenza di motivate sicurezze circa la realizzazione del prolungamento dell'asse nord/sud;
- verificare il reale fabbisogno di quantità edificatorie per funzioni pubbliche di rango; in caso contrario o parziale, operare tramite ricorso a meccanismi perequativi e a relative tecniche di valutazione il trasferimento delle quantità edificatorie in altri luoghi di valorizzazione individuati dal DPP e formalizzati dal PUG (nodi della mobilità, centralità, zone di riaggiungimento e di completamento dell'insediato);
- per quanto riguarda le Maglie tra Ceglie e Loseto, verificare la compatibilità ambientale e paesaggistica in relazione alla presenza delle lame nonché la necessità di eventuali trasferimenti di quantità edificatorie all'interno o all'esterno delle maglie; individuare i possibili caratteri dell'insediamento da realizzare rispetto alle caratteristiche dell'abitare (insediamento periferico a bassa/media/alta densità; "cittadelle residenziali"; brani di addizione urbana di Ceglie e di Loseto; ecc.) e scegliere quello/quelli più consoni al carattere dei luoghi e alla domanda residenziale;



- nel caso di annullamento della previsione relativa al prolungamento a sud dell'asse nord/sud, verifica attraverso il ricorso alla *modalità attuativa indiretta a programmazione unitaria accompagnata da studio di fattibilità*, dell'impatto urbanistico ed in particolare sulla viabilità esistente e di quanto si andrebbe ad insediare sia di terziario che di residenziale e ricerca di appropriate soluzioni, anche all'esterno delle Maglie, comunque utilizzando al massimo le opportunità offerte dalla linea metropolitana per Bitritto; valutazione dell'ammontare dei costi delle opere pubbliche e ricerca delle risorse pubbliche e private per realizzarle propedeuticamente alla utilizzazione delle quantità edificatorie.

Per le Maglie della zona ad est di Ceglie che occupano, ancorché con minore densità edilizia, una grande quantità di suolo in prossimità della lama Montrone, occorrono analoghe verifiche ecologico-paesaggistiche nonché degli eventuali costi e della fattibilità economica delle opere pubbliche esterne alle Maglie, necessarie per la qualità delle relazioni del nuovo insediamento con il contesto territoriale ed urbano.

Per quanto riguarda infine le Maglie della zona del Collo d'oca, va presa in seria considerazione la circostanza che vede quel territorio interessato da nuove previsioni infrastrutturali condivise e precisate dal DPP (nuovo tracciato ferroviario, variante SS 16 e relativi svincoli) che cambieranno i caratteri dei luoghi rispetto ai quali la destinazione insediativa dell'attuale PRG potrebbe risultare, per giacitura, destinazione, etc. incongrua e dunque richiedere aggiustamenti in sede di PUG.

Indirizzi e proposte per la fase transitoria

Come si è visto, i problemi di cui sopra possono trovare diverse soluzioni: la rimodulazione delle quantità e della loro concentrazione, all'interno delle Maglie, in modo sostenibile rispetto alle lame e rispetto alla densità edilizia; il trasferimento delle quantità edilizie in tutto o in parte in altre situazioni di trasformazione definite dal PUG sulla base dei suggerimenti del DPP. Si è anche visto che si tratterebbe nella maggior parte dei casi di ricorrere ai meccanismi perequativi e compensativi di cui al punto 3.4.3.

Come detto, nel caso della città di Bari l'allestimento del sistema perequativo necessiterebbe di essere attivato anche prima dell'entrata in vigore del PUG, anche tenendo conto dei seguenti rilevanti dati di fatto:

- un residuo di circa 15 milioni di mc per le destinazioni residenziali e terziarie, almeno in parte oggetto della gestione nella fase transitoria;
- in connessione a tale residuo, l'avvenuto parziale consolidamento di valori fondiari operato da atti della Pubblica Amministrazione (prelievo fiscale);
- la DGR n. 2415 del 10.12.2008, di approvazione della Variante normativa delle NTA del PRG di Bari, in cui si prescrive (art. 51) che: "Gli interventi nelle zone C1 e C2 devono prevedere la realizzazione di edilizia residenziale pubblica nella complessiva quantità minima del 40% della volumetria totale assentita dal piano esecutivo, suddivisa per tipologie in relazione al fabbisogno";



- l'adeguamento al PUTT/P del PRG vigente con la conseguente esclusione di alcune aree dalle previsioni insediative del Piano perchè ricadenti in situazioni paesaggisticamente sensibili;
- la rilevanza dei temi progettuali proposti dal DPP, di cui si è detto; in modo particolare le proposte inerenti la riqualificazione urbana, la rete ecologica e la mobilità;
- la prevista predisposizione del Documento programmatico per la rigenerazione urbana.

In questo quadro si sottolineano due campi di opportunità offerti dalla fase transitoria: la gestione delle previsioni di espansione del PRG in vigore, della quale si è detto (*Caratteristiche del "residuo di piano"*); la formazione del DP della rigenerazione. Le due opportunità vanno integrate tenendo conto che, secondo il DPP, occorre riorganizzare l'assetto complessivo della città sulla base di tre finalità generali:

- dare luogo a un rinnovato assetto della città in riferimento alle nuove reti della mobilità ed ecologica; il che comporta spostamenti delle quantità e delle previsioni edificatorie secondo un disegno parzialmente diverso da quello attuale e da quello previsto dal piano in vigore;
- non superare il dimensionamento complessivo e lo sviluppo edilizio della città previsti dal piano in vigore, evitando di applicare compensazioni e premialità a partire dalle quantità edificatorie attribuite dal PRG in vigore perché ciò porterebbe di fatto il dimensionamento del PUG a valori insostenibili;
- conseguentemente anticipare meccanismi perequativi ipotizzando il riconoscimento alla proprietà, in termini di valore, delle medesime o analoghe quantità già attribuite dal PRG in vigore come esito del processo perequativo di compensazione e premialità, impostato inevitabilmente su quantità di base ridotte rispetto a quelle attuali.

L'insieme di questi obiettivi può essere assunto nella fase transitoria a partire dalla rigenerazione urbana, come anticipazione e avvio dei contenuti progettuali e normativo-comportamentali del DPP e del futuro PUG. In questa prospettiva il Documento programmatico per la rigenerazione potrebbe rappresentare il banco di prova di criteri, strategie e priorità specificamente individuati, ed eventualmente sostenuti dalla adozione di una variante normativa con carattere di "salvaguardia" e di predisposizione delle condizioni utili alla migliore applicazione in sede di PUG di un sistema perequativo strutturato in riferimento a quanto fin qui sostenuto. Detta revisione normativa avrebbe lo scopo, attraverso la riduzione in modo significativo ed equo tutti gli indici di piano (almeno quelli delle aree di trasformazione ad attuazione indiretta), di costituire il ragionevole e necessario presupposto della perequazione, delle compensazioni e delle premialità da praticarsi con il PUG, comunque garantendo che l'attività edilizia nel periodo di transizione al PUG non si annulli, e, allo stesso tempo, che non siano vanificate le scelte di assetto e organizzazione della città del presente DPP.

Alla base di tutta questa operazione sarebbe utile porre uno studio specialistico sui valori immobiliari nelle diverse parti e situazioni del territorio comunale, per poter concretamente valutare gli indici di base, in rapporto ai luoghi di generazione delle quantità edificatorie (luoghi di partenza) e a quelli di possibile utilizzazione (luoghi di atterraggio), nonché alle differenze di valore tra le diverse destinazioni d'uso. Detto studio, evidentemente, dovrebbe costituire il punto di partenza per la definizione del sistema di perequazione e della relativa valutazione di indici, premialità e compensazioni da assumere e utilizzare nel PUG.



Si ritiene infine che, anche in considerazione dell'importanza che assume la gestione della fase transitoria così come sopra tratteggiata, sia da consolidare, fin da questa fase, l'Ufficio di Piano come struttura di cui l'Amministrazione si avvale non solo per controllare l'iniziativa dei privati, ma per svolgere un ruolo attivo, esperto anche in tema di promozione, di fattibilità e di progettazione, nel processo di trasformazione urbana. Questa appare una condizione indispensabile per dare attuazione al primo obiettivo fissato dall'Atto di Indirizzo (DGM n. 351/2007) di cui al p.to 1.1, cioè quello del *rafforzamento della capacità di governo pubblico del territorio da parte dell'Amministrazione Comunale*, anche perché essa consente, nell'ambito di una gestione consapevole del valore del ricorso a procedure concorsuali per raccogliere idee, costruire progetti e selezionare proposte, nella trasparenza e nella condivisione, sempre più orientati all'efficienza e alla qualità.

In questa ottica sarebbe anche importante che la città di Bari si dotasse di una struttura stabile come un *"urban center"*, quale veicolo di eminente interesse pubblico per la informazione/discussione/facilitazione di politiche urbane innovative e per favorire lo sviluppo di una rinnovata stagione di democrazia partecipativa nei processi di trasformazione della città. La valorizzazione del ruolo *"proattivo"* dei soggetti portatori di interessi diffusi è alla base della strategia comunicativa e di socializzazione degli urban center per chiarire a tutti le *"nuove visioni urbane"* (urban visioning) di riqualificazione e rigenerazione. A Bari un urban center organizzato e vitale, ubicato in una delle centralità urbane, può costituire l'evoluzione e il consolidamento verso una dimensione stabile e matura delle partecipazioni svolte per il Piano Strategico e per il DPP, a tutto vantaggio della informazione, comunicazione e condivisione del processo di pianificazione e trasformazione della città.