



Prot. 000 2833  
Bari 07.05.2018

All'Assessore  
all'Urbanistica e Politiche del Territorio  
Prof. Carla TEDESCO Comune di Bari

Oggetto: **Bando per il Concorso di Idee per la Costa Sud –  
Comune di Bari**

Con riferimento al gentile invito a questo Ordine da parte del Comune di Bari nella figura dell'Assessore Carla Tedesco, ed a seguito dell'incontro tenutosi presso l'Urban Center il 14 dicembre u.s., della successiva "passeggiata" del giorno 17 marzo e della pregevole esposizione delle linee guida principale esposte ieri sera (6 aprile) nella sala del Museo Civico, preme a questo Ordine sottolineare alcuni aspetti relativi al Bando in oggetto.

In primo luogo è importante sottolineare come si approvi in modo completo l'approccio, già proposto nei predetti incontri, che prevede una particolare attenzione alle notevoli **emergenze naturali della costa sud**, a carattere sia storico che naturalistico, molto ben evidenziate dalle notazioni espresse durante la "passeggiata" dal notevole prof. Greco, che ha rimarcato la presenza di dune fossili, sorgenti sotto l'alveo del canale Valenzano, muri a secco eseguiti con rocce di particolare evidenza, la presenza di una "nòria", antica struttura per l'emungimento di acqua sorgiva, i cui resti sono visibili in un'area adiacente il parco di Punta Perotti..

Lo schema proposto in bozza dall'Ufficio che rimarca **le direttrici (o corridoi) longitudinale e trasversali** che caratterizzano l'area attuale e nella visione futura rappresenta a nostro avviso un solido punto di partenza su cui comporre una visione strategica di sviluppo e di risoluzione della grande area, sia dal punto di vista della riqualificazione dell'abitato esistente, intesa come ricostruzione di un più congruo **tessuto urbano**, sia dal punto di vista paesaggistico e naturalistico, teso alla valorizzazione dei pregiati elementi presenti anche attraverso la individuazione di aree adeguate alla creazione di **uno o più parchi urbani**; l'area oggetto del bando infatti raccoglie sia l'ambito costiero, con il litorale che si estende dall'area di punta Perotti fino all'ansa naturale di S.Giorgio, sia un ambito più propriamente di campagna, con l'area compresa fra la linea ferroviaria Sud-Est e via Caldarola.

Un'occhiata d'insieme, anche la più distratta, ad una immagine ortofotografica evidenzia infatti la mancanza di una coerenza formale nella configurazione attuale, che si ripercuote irrimediabilmente in un degrado sociale ed in un livello di qualità di vita non certo elevato nell'area.

Anche il **"procedere per anticipazioni"** (del PUG in fieri) che viene proposto dall'Amministrazione trova un riscontro positivo, in quanto contribuisce a mantenere vivo l'interesse e la partecipazione su temi ed aree che incontrano non solo l'interesse della sensibilità cittadina, ma anche in molti casi una visione di sviluppo condivisibile ad ampio spettro, come il caso in esame, evitando di fossilizzare l'attenzione esclusivamente sul "macro tema" del PUG, oggetto di aspri confronti non solo tecnici che ne rallentano enormemente l'iter di adozione, dimenticando invece interventi più urgenti sia per il bene comune, sia per rilanciare l'interesse privato.

I due obiettivi sottolineati dall'Assessore Tedesco nell'incontro al Museo Civico, e cioè la ricostruzione di un tessuto urbano e la realizzazione di un parco, appaiono assolutamente condivisibili

proprio per quanto fino ad ora considerato, e rappresentano certamente due elementi fondamentali per la riqualificazione dell'intera area.

Si vuole sottolineare inoltre, in aggiunta a quanto già ascoltato, che oltre alla predisposizione di una adeguata **rete di mobilità dolce** finalizzata ad una corretta percezione in particolare del paesaggio litoraneo, appare irrinunciabile il **potenziamento della linea ferroviaria costiera** come metropolitana di superficie, perché consente un rapido ed efficace collegamento di carattere pubblico per i corridoi trasversali proposti dal bando, quello ambientale del canale Valenzano, quello dei servizi (Palazzetto, Polivalente, IperCoop, Regione), quello del tempo libero (campo Bellavista, poco raggiungibile oggi con mezzi pubblici efficaci, ed immerso in un contesto ambientale di notevole valore paesaggistico, elevato rispetto alla costa, ma da cui non è possibile raggiungerla). Si suggerisce anche di prevedere accorgimenti che dissuadano dall'uso delle automobili private, ad esempio prevedendo carreggiare ad una sola corsia dove la percorrenza a circa 30 km/h sarebbe quasi obbligatoria, e la previsione di aree a parcheggio non eccessivamente estese, in analogia con le esperienze di altre città europee, in particolare quelle spagnole, con le quali la nostra città presenta numerosi aspetti in comune. E' evidente che tutto ciò ha senso solo dopo aver garantito un adeguato ventaglio di alternative al trasporto privato, quali percorsi ciclo-pedonali, metropolitana di superficie lungo la costa, frequenti corse di autobus.

E' assolutamente irrinunciabile la necessità di potenziare **l'accessibilità alla costa** con attraversamenti ciclo pedonali, ed ove possibile anche carrabili, dalla parte interna, come nel caso appena descritto del campo Bellavista, e come anche per tutto il fronte che sottende il lato nord del quartiere S. Anna, che soffre una deprecabile forma di "isolazionismo" che ne rallenta in modo irreparabile lo sviluppo e la attrattività, eppure ha di fronte il mare; una deplorabile assurdità.

Nell'ottica della ricomposizione di un tessuto urbano si fa rilevare come gran parte del quartiere intorno alla via Caldarola e di quello intorno alla via Gentile siano costituiti da condomini isolati e recintati, come argutamente argomentato dall'Assessore Tedesco, chiara condizione questa che determina due effetti negativi basilari; non si percepisce alcun carattere di urbanità (sia nella sua nozione di "urbs", sia in quella di "civitas") e si influisce sulla sensazione di abbandono del cittadino che cura il proprio recinto, ma teme di uscirne ed occupare per vivere lo spazio pubblico, che di fatto nel quartiere è assente.

Da una passeggiata ad esempio nella zona immediatamente a sud di via Caldarola tale effetto di desolazione urbana è disarmante. Si propone quindi all'Amministrazione di individuare a tal proposito, come percorso parallelo con lo stesso obiettivo della ricostruzione di un nuovo tessuto urbano, degli incentivi per poter consentire la realizzazione di nuove volumetrie a carattere esclusivamente commerciale (negozi di vicinato, attività ricreative, ristorazione) nei piani terra degli edifici oggi dotati di soli pilotis, laddove non fossero già vincolati a parcheggio pertinenziale, proponendo anche l'eventuale eliminazione delle recinzioni.

Visto il numero notevole di vuoti urbani esistenti, infine, si suggerisce anche di proporre l'opportunità di prevedere progetti pilota per:

- a) l'installazione di un sistema di raccolta pneumatica dei rifiuti, che necessita di un impianto molto semplice e di una centrale di raccolta di non eccessive dimensioni (intorno ai 500mq);
- b) la produzione "leggera" di energia con fonti alternative (eolico, fotovoltaico) in modo da avvicinarsi quanto più possibile al fabbisogno delle nuove realizzazioni.

Di fondamentale importanza infine appare la risoluzione dell'annoso problema della separazione delle linee di fogna bianca e fogna nera che ancora oggi determina nelle giornate di pioggia intensa il riversamento in mare dei liquami cittadini attraverso la condotta di via Matteotti verso il tratto di costa interessato dalla spiaggia di "Pane e Pomodoro"; si ritiene impropria l'ambizione di voler

riconfigurare tutta l'ala sud della città senza aver risolto questa antica e sgradevole disfunzione infrastrutturale.

In tema di energia, sviluppo tecnologico, risparmio delle risorse ed eco-sostenibilità è opportuno inoltre sviluppare alcune tematiche che non possono essere trascurate per lo sviluppo e la riqualificazione di una parte del territorio così estesa. In particolare ci si riferisce ai seguenti argomenti:

#### Smart grid di quartiere:

Realizzazione di una *smart grid* pilota per l'ottimizzazione della distribuzione dell'energia elettrica, al fine di migliorarne l'affidabilità e l'efficienza ed ottenere una migliore distribuzione dei carichi con sistemi di accumulo dell'energia elettrica (ad es. *chemical storage*), e con integrazione di Fonti di Energia Rinnovabili (FER) nelle infrastrutture, ad esempio per la ricarica di veicoli elettrici ad uso *car-sharing* (ad es. tettoie fotovoltaiche).

#### Produzione di energia di quartiere:

Produzione energetica distribuita mediante una o più centrali di quartiere ad alta efficienza. La zona individuata consentirà in particolare la valutazione sia di fonti energetiche alternative più mature e consolidate, come l'eolico e il solare, o le biomasse derivanti dalla raccolta differenziata dei rifiuti urbani del quartiere.

#### Produzione di energia di edificio e unità immobiliari:

Produzione di energia domestica/condominiale tramite Fonti di Energia Rinnovabile (FER), ad esempio solare ed eolico, eventualmente integrate e sviluppo di Sistemi Efficienti di Utenza (SEU) per l'utilizzo delle risorse rinnovabili direttamente nei siti in cui l'energia viene prodotta, con installazione di sistemi di accumulo .

#### Pareti e tetti verdi

Tipico caso di multifunzionalità delle infrastrutture verdi, i tetti verdi, riducendo il deflusso delle acque piovane e il carico inquinante dell'acqua, comportano contemporaneamente la riduzione dell'effetto isola di calore, il miglioramento della capacità isolante dell'edificio e la produzione di habitat per le varietà di specie presenti in città. La coltivazione di ortaggi, arbusti e alberi da frutta sul terrazzo consente di raggiungere i seguenti vantaggi: coltivazione idroponica in fuori suolo, produzione orticola e raccolta di prodotti vegetali freschi per il consumo diretto; recupero del contatto con la natura e del rapporto culturale con il cibo; recupero e valorizzazione della biodiversità vegetale e urbana; riduzione della quantità di energia necessaria per abbassare la temperatura nelle abitazioni grazie alla copertura vegetale del terrazzo; riduzione della *carbon footprint* per la produzione e il trasporto di ortaggi e frutta freschi; promozione di attività e vantaggi sociali; definizione di sistemi integrati di produzione vegetale capaci di coniugare l'efficienza energetica con le buone pratiche agricole e la sostenibilità delle produzioni.

### Illuminazione pubblica:

Sviluppo di una rete di illuminazione pubblica e semaforica stradale intelligente, che assicuri la massima efficienza energetica (ad es. mediante l'installazione di lampade ad alta efficienza con tecnologia a led, e l'impiego di sensori di luminosità e sistemi di riduzione del flusso centralizzati e puntuali), assicurando un semplice servizio di gestione (mediante telecontrollo), e garantendo l'erogazione di servizi a valore aggiunto (ad es. videosorveglianza, monitoraggio di sostanze inquinanti, monitoraggio acustico, informazioni ambientali e meteorologiche, connettività).

Installazione di sensori per il monitoraggio della qualità dell'aria a dettaglio locale e la caratterizzazione sotto il profilo acustico ed elettromagnetico della zona.

### Smart Environment

Infrastrutture verdi. Gli elementi urbani delle infrastrutture verdi riguardano i parchi, pareti e tetti verdi, che ospitano la biodiversità e che permettono agli ecosistemi di funzionare ed erogare i propri servizi creando collegamenti tra zone urbane, peri-urbane e rurali. Va, inoltre, perseguita la continuità tra le infrastrutture verdi urbane e rurali mediante la realizzazione di cinture verdi che possono costituire un supporto alla cattura della CO<sub>2</sub> e al raffrescamento, alla delimitazione delle città con riduzione dell'espansione urbana. L'uso esteso delle infrastrutture verdi, oltre a migliorare la qualità ecologica e sociale delle aree urbane, è in grado anche di generare incrementi netti nei valori del capitale costruito e di attrarre investimenti.

### Orti urbani

I piccoli appezzamenti di terreno in ambito urbano adibiti ad orti amatoriali (orti urbani o civici, green domestic) sono una realtà diffusa in Italia e in tutto il mondo; dalla finalità produttiva originaria gli orti urbani si sono evoluti svolgendo funzioni ecologico ambientali, estetico-ricreative, educative, sociali o terapeutiche (vedi esperienze a Berlino e Bruxelles per l'inclusione dei clochard e dei migranti), in relazione alle mutate condizioni economiche e socio-culturali.

Gli orti hanno una superficie da 30 a 70 mq ma non sono rare amministrazioni che assegnano appezzamenti superiori a 100 mq (per esempio a Trieste, Marano, Perugia e una decina di comuni in Emilia-Romagna).

Dal punto di vista urbanistico le aree destinate ad orti dovrebbero essere opportunamente inserite nei Piani Urbanistici al fine di garantirne la facile accessibilità agli utenti, la migliore gestione delle risorse, lo smaltimento dei reflui e dei residui, per esempio attraverso la realizzazione di piattaforme di compostaggio per il riuso dei residui di coltivazione.

### Verde urbano e periurbano

La visione del verde deve essere quella dell'approccio di infrastruttura verde (GI) dove pubblico e privato devono essere considerati nel loro insieme superando i limiti dell'urbanistica tradizionale; in questo approccio deve essere chiarito come le diverse componenti del sistema verde (agricoltura, risorse naturali, verde pubblico, etc.) possono contribuire alla fornitura di servizi ecosistemici (ES).

Nell'ambito della GI di questa parte della città, un ruolo importante hanno i terreni in attesa di destinazione (vacant lands) che spesso sono spazi in attesa di opere di urbanizzazione o terreni pubblici e privati abbandonati: come avvenuto nella città di Barcellona in un progetto di smart city riconosciuto a livello europeo si può organizzare un bando per l'uso temporaneo di questi terreni (progetto BUIITS) prevedendo il loro affidamento a cittadini appartenenti alle fasce marginali (economiche e sociali).

L'area in questione ha già oggi un grosso interesse per il well being; è uno dei maggiori poli di attrazione dei podisti baresi di ogni rango ed età (e non solo); per cui è importante consolidare questa presenza, che può essere antagonista rispetto ad altre attività, garantendo un'adeguata viabilità (specifica), l'illuminazione (con accensione per prossimità); protezione dal sole (ombreggiamento con alberi) e disponibilità di fontanelle per l'acqua potabile.

La rete di viabilità dolce sopra delineata dovrebbe essere integrata con quella incentrata sulle lame (radiale) che potrebbe favorire l'utilizzo di questa parte di Bari anche da parte dei quartieri dislocati nella parte più interna.

**In conclusione** quindi, insieme ad un pieno appoggio alle istanze espresse dall'Amministrazione, che si condividono nella totalità, questo Ordine sottolinea ulteriori cinque aspetti, ritenendoli ugualmente importanti per il completo raggiungimento degli obiettivi che l'Amministrazione di propone:

- 1 – potenziamento della linea ferroviaria costiera per il trasporto locale, in particolare prevedendo eventuali altre fermate oltre quelle già esistenti, ad esempio in corrispondenza del torrente Valenzano (utile anche per il Sacratio), per l'area Bellavista ed almeno due per il quartiere Sant'Anna;
- 2 – l'introduzione di incentivi finalizzati alla realizzazione di strutture a carattere commerciale nei piani terra degli edifici a pilotis esistenti in aree non servite da alcun servizio del genere, con il secondario obiettivo di superare anche il sistema delle eccessive aree recintate;
- 3 – risoluzione del sistema di fogna nera della condotta di via Matteotti.
- 4 – proporre la realizzazione di progetti pilota per la raccolta pneumatica dei rifiuti e per la produzione in loco di energia con fonti alternative.
- 5 – affrontare con particolare attenzione ogni argomento in tema di eco-sostenibilità, ed in particolare con quelli citati, proponendo per quelli che si riterranno più strategici per la qualità dell'intervento anche solo dei progetti pilota limitati ad alcuni edifici o a limitate aree.

Anche la strategia della "rete del verde" che connette diverse aree attraverso una maglia di percorsi a mobilità dolce, oltre ad assolvere una mera funzione da tempo libero, potrebbe rappresentare una efficace ed efficiente alternativa al trasporto tradizionale su gomma, sia pubblico che privato.

Con osservanza

Il Presidente  
(Ing. Roberto Masciopinto)



