

ACCADEMIA DI BELLE ARTI DI BARI
DIPARTIMENTO DI PROGETTAZIONE E ARTI VISIVE

A.A 2015-2016
CORSO DI SCENOGRAFIA

TESI DI LAUREA IN
ELEMENTI DI ARCHITETTURA
ED URBANISTICA

THE SMART WAY

UNA STAZIONE METROPOLITANA PER L'INCORONATA

RELATORE
PROF. ARCH. EMANUELE BISCEGLIE

LAUREANDO
VINCENZO BERLINGERIO

01

INQUA DRAME NTOTE RRITO RIALE

- 1.1 IL TAVOLIERE DELLE PUGLIE
 - 1.1.1 TRA ARCHITETTURA E PAESAGGIO
 - 1.1.2 IL REGIME NAPOLEONICO
 - 1.1.3 IL NOVECENTO
- 1.2 IL CONTESTO TERRITORIALE
 - 1.2.1 L'ONC NEL TAVOLIERE DELLE PUGLIE
 - 1.2.2 LA MORFOLOGIA DEL TERRITORIO
 - 1.2.3 I TRE LUOGHI SPECIALI
 - 1.2.4 IL P.O.I.

02

LAMOB ILITA'

- 2.1 IL PTR
- 2.2 LA MOBILITA' IN PUGLIA
- 2.3 IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

03

GLIIM PIANTI FERRO VIARI

- 3.1 LA NASCITA DELLE STAZIONI
- 3.2 IL COMPLESSO ORGANICO
- 3.3 GLI IMPIANTI FERROVIARI IN PUGLIA

04

FASIP ROGET TUALI

- 4.1 SCHIZZI DI PROGETTO
- 4.2 RELAZIONE PROGETTUALE
- 4.3 GLI ELABORATI DI PROGETTO

ANALISI ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE

- 01 INQUADRAMENTO TERRITORIALE
- 02 CONOTAZIONE DEL TERRITORIO COMUNALE DI FOGGIA
- 03 IL CONTESTO TERRITORIALE
- 04 ANALISI DEL BORGO INCORONATA
- 05 ANALISI TOPOGRAFICA DEL BORGO INCORONATA
- 06 CORRIDOIO ECOLOGICO DEL CERVARO
- 07 ANALISI DI BORGO SEGEZIA
- 08 ANALISI DI MASSERIA GIARDINO
- 09 RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI RURALI
- 10 ANALISI INFRASTRUTTURALE

ANALISI SULLA MOBILITA'

- 11 ANALISI SULLA MOBILITA' P.T.R.
- 12 PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE
- 13 ANALISI SUL TRASPORTO FERROVIARIO

ANALISI IMPIANTI FERROVIARI

- 14 COMPLESSO ORGANICO DI IMPIANTI FERROVIARI
- 15 ELEMENTI DI CLASSIFICAZIONE
- 16 IMPIANTI FERROVIARI DI PUGLIA
- 17 FERROVIE DEL GARGANO -Piano esecutivo-
- 18 ANALISI FUNZIONALE -Stazione dell' Incoronata-
- 19 ANALISI FUNZIONALE -Ferrotranviaria-

ANALISI LE STAZIONI DELL' ARTE

- 20 PIAZZA GARIBALDI -NAPOLI-
- 21 IL METRO' DELL'ARTE -Università, Toledo, Dante-
- 22 IL METRO' DELL'ARTE - Materdei, Salvator, Museo-
- 23 IL METRO DELL'ARTE -Vanvitelli, Quattro stagioni, rione alto

CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE

- 24 ARCH. ALLIES
- 25 ARCH. BOLLES
- 26 ARCH. CELLINI
- 27 ARCH. COBE
- 28 ARCH. CRUZ
- 29 ARCH. FERRANTES

RIFERIMENTI PROGETTUALI PER INSERIMENTO PAESAGGISTICO

- 30 STAZIONE MEDIOPADANA
- 31 FLINDERS STREET STATION
- 32 KING'S CROSS STATION
- 33 VINGE TRAIN STATION
- 34 GEODESIC PAVILON
- 35 NORTH KOGE STATION

36 TAMPERE TRAVEL AND SERVICE CENTER
37 ADIDAS MEET & EAT
38 CHRIS PRECHT

LA SUGGESTIVA IMPRESSIONE DELL'ARRIVO DEL TRENO

39 IMPRESSIONISMO, METAFISICA, FUTURISMO
40 MARIO PIERANTI
41 BANKSY

RIEPILOGO PROGETTUALE

42 INQUADRAMENTO TERRITORIALE
43 RIGENERAZIONE RURALE
44 ANALISI DEL CONTESTO URBANO SU VASTA SCALA
45 ADEGUAMENTO ALLA VIABILITA'

PROPOSTA PROGETTUALE

46 SEZIONE TRASVERSALE
47 SEZIONE LONGITUDINALE
48 PIANO COPERTURA
49 PIANO BANCHINA
50 PIANO AREA COMMERCIALE, PARCHEGGIO
51 MASTERPLAN

...SONO UN SOGNATORE
CON I PIEDI A TERRA...

01

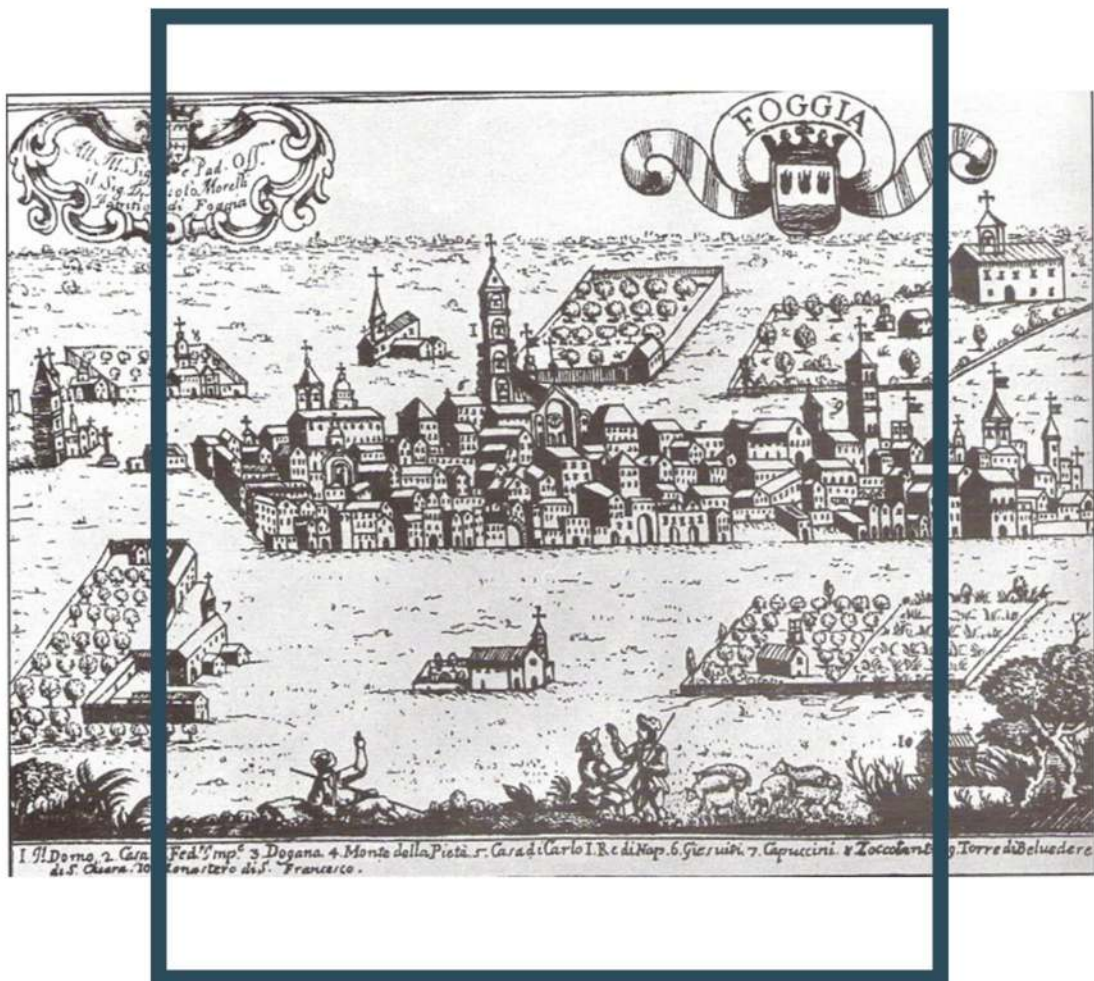
**INQUA
DRAME
NTOTE
RRITO
RIALE**



1.1 IL TAVOLIERE DELLE PUGLIE



- 1.1.1 TRA ARCHITETTURA E PAESAGGIO
- 1.1.2 IL REGIME NAPOLEONICO
- 1.1.3 IL NOVECENTO



1.1.1 Alla fine del Settecento il Tavoliere delle Puglie è investito da un processo di grande trasformazione fondiaria rivolta alla produzione agricola. Nel 1774, Ferdinando IV di Borbone espropria i patrimoni dei Gesuiti e fonda i cinque borghi agricoli di Orta, Ortona, Stornara, Stornarella e Carapelle dando così l'avvio ad un esperimento di colonia agraria.

Nelle borgate, la cui attività principale è la coltura dei cereali e l'allevamento degli ovini, vivono 410 famiglie di contadini. A ciascuna famiglia sono assegnati una casa rurale, gli animali necessari alla coltivazione, strumenti di lavoro e un appezzamento di terreno.

L'esperimento non ha il successo

sperato ma costituisce un precedente unico e di grande interesse nella storia dei processi di organizzazione del territorio della Capitanata.

I nuovi equilibri nella struttura sociale, l'emergere del ceto medio, le molteplici pressioni dei proprietari e degli intellettuali riformatori e le agitazioni popolari portano sul finire del Settecento ad un allargamento delle terre da semina, sotto la spinta crescente della domanda di grano, ottenendo così i primi risultati significativi.

A partire dal 1789 vaste tenute o riposi autunnali, sono soggette a censuazione e quindi sottratte alla pastorizia.

Pochi anni più tardi, la relazione sulla Capitanata di Giuseppe Maria Galanti, datata 27 settembre 1791, è un documento di grande interesse sia per la personalità dell'autore, figura di spicco del movimento riformatore Napoletano, sia per la globalità degli aspetti indicati: stato naturale della provincia, stato politico demografico della popolazione, stato dei prodotti e dell'agricoltura, delle arti e del commercio, senza tralasciare le istituzioni, costumi ed usanze.

Da questa relazione scaturisce che in proporzioni maggiori, il fenomeno del basso livello demografico della popolazione pugliese, investe la Capitanata (103 persone a miglio quadrato, mentre se ne contavano 234 in Terra di Bari e 147 in Terra d'Otranto), e che per Galanti è l'effetto e causa della desolazione delle campagne, dove l'alto grado d'insalubrità è dovuto alla mancata regolamentazione di scolo delle acque di fiumi e torrenti, che quindi stagnano formando paludi.

Un secondo fattore d'insalubrità delle campagne e di conseguente lo spopolamento è la persistenza della Dogana delle pecore, che, se ha portato indubbi benefici economici nel tempo in cui fu istituita da Alfonso I d'Aragona, ha fatto aumentare l'estensione delle terre incolte.

Un terzo fattore ad incidere sullo spopolamento rurale è costituito dall'assoluta maggioranza dei demani feudali, comunali ed ecclesiastici, che limitano i mezzi da destinare alla bonifica delle campagne paludose.

1.1.2 Tra il 1806 e il 1815, i dieci anni di regime napoleonico nel il regno di Napoli, lasciano tracce profonde nello sviluppo del territorio e nelle vicende sociali e politiche

Con la legge del 1806 vengono sancite: l'abolizione delle leggi feudali, la redistribuzione della proprietà terriera del Tavoliere, la vendita dei beni nazionali, la compilazione di un nuovo catasto e la creazione dell'"imposta fondiaria e di industria". La più importante riforma realizzata durante i regni di Giuseppe Bonaparte e di Gioacchino Murat è la cosiddetta abolizione della feudalità, attribuendo allo stato tutte le giurisdizioni baronali, stabilendo che tutte le città, terre e castelli devono essere governati secondo la legge comune del regno; che l'uso dei fiumi deve diventare libero, e stabilisce che qualsiasi cittadino possa utilizzare i fiumi per uso di irrigazione o per usi industriali, purché col permesso dello Stato.

La legge del provvedimento sulla ripartizione dei demani emanato il 10 settembre 1806, stabilisce che i demani feudali ed ecclesiastici sono suddivisi tra comuni e baroni (o enti ecclesiastici), in misura corrispondente ai rispettivi diritti con preferenza ai comuni per le terre più vicine agli abitati. Rientra in questo grande disegno di redistribuzione della proprietà terriera la legge 21 maggio 1806 sulla quotizzazione del Tavoliere delle Puglie, legge prevede di dare in concessione le terre appartenenti al demanio, tradizionalmente riservate alla pastorizia. Le trasformazioni economiche hanno rilevanti ripercussioni sociali: ad esempio, le vendite dei beni nazionali contribuiscono in misura notevole all'ampliamento delle proprietà borghesi.

Il nuovo "ceto medio" comincia in questi anni ad affermarsi, approfittando dello sgretolamento delle vecchie strutture di classe. Nel paesaggio pugliese compare una certa immissione di criteri capitalistici e imprenditoriali, riguardanti le proprietà terriere. Un altro aspetto molto importante del periodo francese è la modificazione dei legami amministrativi tra capitale e province.

Il regime napoleonico, dispotico per sua natura, è contrario ovviamente ad ogni forma di vera democrazia, ma le riforme del decennio attuano nel regno di Napoli un nuovo tipo di decentramento amministrativo.

Il nuovo stato è accentrato nel senso che il potere centrale, il governo, i vari ministeri sono più efficienti di prima e si sforzano di seguire e regolare la vita delle comunità con norme uniformi; ma rispetto all'antico regime il favorisce lo sviluppo delle forze e delle attività locali.

Così, mentre Napoli comincia il suo lento, ma inesorabile declino, inizia, parallelamente, un nuovo sviluppo dei capoluoghi provinciali.

Così, mentre Napoli comincia il suo lento, ma inesorabile declino, inizia, parallelamente, un nuovo sviluppo dei capoluoghi provinciali.

L'indagine relativa al Reame di Napoli, intrapresa nel 1811 dal Governo di Gioacchino Murat, è organizzata dal ministro dell'interno Giuseppe Zurlo e coordinata dall'arcidiacono Luca Cagnazzi, studioso ed esperto di economia.

Le monografie riguardanti la Puglia sono redatte rispettivamente da Serafino Gatti per la Capitanata, Vitangelo Bisceglia per la Terra di Bari, Oronzo G. Costa per la Terra d'Otranto. Serafino Gatti descrive così la architettura rurale: "Per lo più le fabbriche sono di materiali del genere calcareo e siliceo.

Il pavimento del piano superiore è composto di travi intrecciate con grosse tavole che finisce in un lastricato di rozzi mattoni. La soffitta poi non è che una copertura di canne e tavole sostenute da piccole travi e difese all'esterno da embrici. Il pavimento del primo piano o non è lastricato affatto o è d'informi pietre posate alla rinfusa. Alcuni de' piani bassi sono al livello della strada e perciò ne' tempi piovosi accolgono gran quantità d'acqua, onde aumentasi l'umidità".

Delle case misere Gatti non rileva soltanto la natura fragile della costruzione, ma denuncia anche la ristrettezza e la miseria dello spazio interno. L'inosservanza delle norme igieniche, il rischio delle epidemie, l'avversione alla vaccinazione antivaioiosa, la riluttanza al ricovero ospedaliero, la carenza di adeguata assistenza sanitaria sono materia di costante preoccupazione della classe medica del tempo.

Con l'Unità d'Italia viene dato nuovo impulso al processo di riforma economica e sociale, già avviato in età napoleonica.

Nel 1865, l'abolizione della Regia dogana della mena delle pecore in Puglia sancisce definitivamente la libera proprietà terriera, rafforza la grande proprietà cerealicola, crea nuove figure professionali provenienti dal mondo della mediazione commerciale e permette, anche se in maniera marginale, la nascita di una piccola proprietà terriera.

Fra gli anni Settanta e Ottanta, inoltre, grazie alla continua ascesa dei prezzi del vino, l'impianto della vigna inizia a dare vantaggi economici considerevoli. L'insieme di tali fenomeni portano ad un ampio processo di incremento demografico alimentato da una crescente domanda di forza lavoro.

La formazione di un vasto bracciantato di massa viene a rappresentare, sul finire dell'Ottocento, uno dei più importanti esiti storici di un lungo processo di trasformazione avviato all'inizio del secolo.

Le nuove tariffe doganali, benchè rivolte a sostenere l'agricoltura, segnano in realtà l'avvio di una nuova politica nella quale l'aristocrazia terriera si troverà di fatto in condizioni di inferiorità.

Lo Stato entra da protagonista nel governo dell'economia nazionale promuovendo una grande riorganizzazione territoriale: la costruzione delle ferrovie con una larga rete di ferrovie locali (ferrovie dell'Ofanto) attestata alla rete primaria, della rete stradale fondamentale e degli acquedotti regionali.

La diffusione delle colture arboree modifica anche l'organizzazione degli spazi rurali in quanto, a differenza della cerealicoltura, la coltivazione della vite permette al bracciante il ritorno giornaliero a casa dopo i lavori.

Dopo l'Unità, nel vivo di una politica economica liberista che spezza definitivamente il complesso di spinte che, sul governo del territorio, fino a qualche decennio prima tendevano ad armonizzarsi, l'evento maggiormente periodizzante è la legge sul Tavoliere. Ad essa seguirà una nuova ondata intensa di dissodamenti (solo tra il 1870 e il '74 si consente in provincia il dissodamento e il disboscamento per 36.522 ettari), rilanciati dalla nuova legge forestale del 1877, con lo svincolo di oltre 26 mila ettari di boschi e saldi in pendio, soprattutto nel subappennino.

Nel Tavoliere meridionale, nell'area compresa tra le colline, il lago Salpi, l'Ofanto, il Carapelle, dove esistono ancora agli inizi dell'Ottocento rilevanti estensioni a pascolo

le superfici a grano praticamente quintuplicano, passando da 8.482 versure nel 1802-3, a 19.292 nel '22-23, a 21.279 nel 1841, a 23.612 nel 1860, a 42.141 nel 1879-83, quando già si è avviata la trasformazione viticola in una parte della zona. La produzione granaria per il commercio ora tende a diventare policentrica.

1.1.3 I dibattiti sulla struttura e sulle risorse del territorio condotti alla fine dell'Ottocento portano all'acquisizione della nozione di "bonifica integrale" come intervento capace di prosciugare le paludi, ma anche di avviare colture agrarie, di costruire case e strade in grado di richiamare popolazione stabile. Si determina la necessità di un coordinamento tra settori diversi e quindi l'opportunità di una pianificazione. Negli anni venti l'azione di grandi agronomi è finalizzata all'aumento della produttività del grano nel Mezzogiorno.

Alla fine della prima guerra mondiale, il movimento di massa per la quotizzazione dei latifondi del sud è talmente forte da provocare reali mutamenti nella struttura agricola italiana. Le rivendicazioni popolari sono sorrette soprattutto dal Partito socialista e dalla Federterra, con l'organizzazione di numerosi scioperi.

La questione del risanamento urbano, legata alla massiccia crescita della popolazione nei principali centri, e dello sviluppo dell'agricoltura in senso moderno è affidata, all'inizio, alle decisioni della classe dirigente locale.

La questione del risanamento urbano, legata alla massiccia crescita della popolazione nei principali centri, e dello sviluppo dell'agricoltura in senso moderno è affidata, all'inizio, alle decisioni della classe dirigente locale.

In seguito la questione si lega al programma dello stato fascista di costituire un piano di riassetto amministrativo e fisico del territorio in funzione della riorganizzazione agricola industriale attraverso l'uso del settore edilizio. Nel 1918, per favorire l'occupazione produttiva degli ex combattenti è fondata l'Opera nazionale combattenti (Oncc) che negli anni Trenta occuperà un ruolo di rilievo nell'assetto territoriale agricolo; scopo principale sarà la fondazione di colonie agricole, la redistribuzione delle terre e la formazione di borgate rurali extraurbane, promuovendo così la politica antiurbana del fascismo.

Il nuovo inquadramento teorico programmatico e legislativo della politica fascista di antiurbanesimo e di conseguente valorizzazione della ruralità, è formulato da Arrigo Serpieri, che promuove il diretto coinvolgimento dei braccianti alla gestione della terra, prima come coloni e compartecipanti, poi come proprietari ed agricoltori.

Giuseppe Pavoncelli eletto deputato nel 1924 e vice-presidente dell'Associazione nazionale fra i Consorzi di bonifica, intreccia uno stretto rapporto con i tecnici agrari e in particolare con il Serpieri; del suo progetto, Pavoncelli appoggia gli aspetti che coniugano l'intervento pubblico al rilancio dell'imprenditoria agricola, dando però in questo modo una diversa finalità sociale al progetto stesso. La legge per la "bonifica integrale" o "legge Mussolini" (1924 - 1928) nasce per vincolare il più alto numero di lavoratori, soprattutto braccianti, della terra.

Il Comprensorio di bonifica del Tavoliere centrale incarica E. De Cillis, G. Tommasi, A. De Dominicis e G. Colacicco della redazione del progetto di massima di trasformazione fondiaria e del progetto esecutivo della colonizzazione dei terreni del Comune di Foggia all'Incoronata; vengono individuati quattro tipi di poderi diversi per ampiezza ed organizzazione, secondo le direttive di Gaetano Postiglione, foggiano, laureato in ingegneria al Politecnico di Milano.

Sono inoltre previsti sei centri rurali disposti ad anello intorno a Foggia, con una struttura urbana ridotta al minimo ed altri sei nel territorio, con una struttura urbana completa, creando di fatto una fascia di isolamento contadina mediana tra il capoluogo e il resto del Tavoliere.

La costruzione di una rete abbastanza fitta di strade poderali e delle borgate rurali entro il nuovo paesaggio delle bonifiche costituisce un ulteriore pezzo della strategia di infrastrutturazione; nella Capitanata vanno scomparendo i tratturi che si integrano alla rete stradale che si trasformerà nell'insieme dei grandi segni rettilineici attraversano la pianura (Cerignola-Foggia, Foggia-San Severo, Foggia-Lucera); la pianura del seminato e i campi aperti si trasformeranno in una articolazione di campi più chiusi anche se di vaste dimensioni e di colture intensive-estensive, specie vicino alle città: l'orto per la Terra di Bari, il vigneto per Cerignola e San Severo.

Nelle città cresce l'estensione delle periferie contadine, con i primi opifici frammisti al basso tessuto delle case contadine.

Nel progetto modernizzatore e nella creazione delle strutture per la ricerca in agricoltura il campo di aridocoltura di Cerignola e la Regia Scuola

pratica di Agricoltura assumono un ruolo importante soprattutto per l'introduzione delle foraggere e della zootecnia nel ciclo produttivo dei cereali.

Nel 1933 viene costituito il Consorzio Generale unico, voluto da Serpieri, per un'azione di bonifica meglio coordinata e più controllabile legata all'esigenza di fornire all'esigenza bonificatrice più forti ed evidenti risvolti sociali, attraverso interventi che incidessero sulla forma di utilizzazione della terra e sugli assetti culturali delle imprese.

La premessa del piano è costituita dalla convinzione di un definitivo collasso delle colture arboree, che non possono più svolgere neanche una funzione complementare e di sostegno all'occupazione. L'azienda agricola deve orientarsi verso un ordinamento produttivo ancorato al binomio cerealicoltura e zootecnia; il problema dell'alimentazione del bestiame viene risolto con l'introduzione delle foraggere che mutano il ritmo delle rotazioni agrarie migliorandone la produzione.

Il piano prevede una griglia omogenea di strade ed una rete di cento nuovi nuclei d'insediamento: cinque centri (Gubito, Rignano stazione, Santa Annunziata Tressanti, Onoranza) dotati di strutture complete ed abitazioni per cinquanta famiglie e novantotto centri rurali con attrezzature ridotte ed abitazioni per venti famiglie. Il primo tentativo di colonizzazione realizzato dal Consorzio è borgo La Serpe in località Mezzanone sulla Foggia-Trinitapoli.

Nel 1938 l'Opera Nazionale Combattenti assume pieni poteri per costituire un piano agrario per il Tavoliere. Nel 1941 il piano di appoderamento dell'Onc è accompagnato da un piano urbanistico generale redatto da

Concezio Petrucci, che sembra ricalcare i progetti del Postiglione: appoderamento a maglie larghe, destinato ad infittirsi, lungo le principali direttrici viarie e ferroviarie che si dipartono da Foggia, una corona di borgate e un sistema viario ad anelli. A poca distanza dal capoluogo si prevedono tre centri comunali, Segezia progettata dallo stesso Petrucci, Incoronata progettata da Alberto Calza Bini, Daunilia realizzata dal gruppo Ortensi e tre borghi rurali: stazione Troia-Giardinetto, stazione Servaro e Masseria Nuova.

I caratteri dei nuovi centri riflettono l'ideologia composita dell'operazione, dalla toponomastica alle soluzioni studiate per i nuclei maggiori, modelli "urbani" per la loro carica figurativa, ma in scala ridotta: la piazza centrale, elemento costante, non è uno spazio, ma un vuoto nel quale si affacciano gli edifici del potere, accostati e giustapposti secondo precisi criteri gerarchici. I nuovi borghi rurali si riempiono di torri littorie. Queste città secondo i progettisti vivono di una vita propria in quanto strutture di servizio alla gestione del podere inteso come vero elemento primario di produzione.

Va detto che l'Opera nazionale combattenti, è appena reduce, sotto la presidenza del barese Araldo di Crollalanza, dai successi dell'Agro pontino. L'Opera aveva adottato per la bonifica delle paludi laziali e per l'edificazione delle città nuove, la linea della colonizzazione autoritaria. Questa linea è confermata per il Tavoliere, dove è addirittura esaltata da varie circostanze: la volontà del presidente, in accordo con il nuovo Commissario del Consorzio di Capitanata, di ridimensionare l'autonomia politica ed economica della pianura foggiana a vantaggio dell'egemonia regionale del capoluogo pugliese; l'affermazione di una

politica nazionale della bonifica, rappresentata dal nuovo Sottosegretario all'agricoltura Giuseppe Tassinari, fondata sugli Enti di colonizzazione e sulla immediata esecuzione sia degli espropri che degli appoderamenti; infine, i condizionamenti, nell'economia delle opere, imposti dall'autarchia.

Nel 1940 viene effettuato un intervento sulla "Mezzana Comunale" di Orta Nova, estesa per 100 ettari di vero e proprio pantano, formatosi per effetto della falda freatica molto superficiale. Previa sistemazione, i terreni sono suddivisi in 20 poderi ed assegnati ad altrettante famiglie di contadini del luogo. In epoche successive il Consorzio ha provveduto alla creazione di altri due borghi rurali: Duanera la Rocca in Agro di Foggia e Tressanti in Agro di Cerignola.

L'attività di colonizzazione espletata dall'Onc è così illustrata in un rapporto del dopoguerra: "Nel 1938 l'Opera assunse l'incarico dell'attuazione di un vasto programma di trasformazione e degli eventi bellici di appena qualche anno dopo imposero la contrazione a circa 27 mila ettari del primitivo progetto di trasformare un comprensorio di circa 42 mila ettari. Su tale, tuttavia, vasto territorio, che prevalentemente era costituito da un insieme di poche grandi proprietà tenute per la quasi totalità della superficie a cerealicoltura e a pascolo, e sul quale sorgevano una trentina di vecchie masserie fu attuato un appoderamento che interessò ben 22.558 ettari. Furono così costituiti 773 poderi, della superficie media di 30 ettari ognuno dotato di fabbricato colonico, di rustici, di stalla, scuderia, porlico, pozzo, concimaia, silo e forno.

Il ritmo dei lavori fu concitato: Il 30 gennaio 1939 ebbe luogo la cerimonia

del loro inizio: nel successivo maggio, ultimati celermente, per la quasi totalità, gli espropri erano già in stato di avanzata costruzione le prime 122 case coloniche, pozzi e concimaie. Nonostante il conflitto mondiale, tutti i lavori progettati furono portati a termine; e nei primi mesi del 1943 la grande impresa poteva dirsi compiuta almeno nelle opere essenziali senza tuttavia aver apportato mutamenti sostanziali nell'ordinamento colturale.

Da qui ebbero vita i due nuovi centri di Segezia e Incoronata e le due borgate rurali di Giardinetto e di Cervaro che si aggiunsero a quelle costituite dal Consorzio di Bonifica e denominate Borgo Mezzanone, Tavernola e Siponto. I centri e le borgate furono dotati di tutti i servizi occorrenti a un progredito vivere civile: ed ebbero, infatti, chiese, scuole, asili, palestre, edifici per delegazioni comunali, caserme per i Carabinieri, ambulatori, mercati, edifici per abitazione e per uffici.

In conclusione, il piano di bonifica del Tavoliere, propone la edificazione di 98 borgate residenziali e 5 centri di servizi, da distribuire con criteri il più possibile omogenei, in modo che tra le singole unità vi sia al massimo una distanza di 3-4 chilometri. Nelle zone in cui i paesi sono troppo distanti fra di loro, si istituiscono cinque nuovi Comuni. Ad ogni borgata è assegnata una zona di influenza di 3.000 Ha, da portarsi successivamente a 750 con l'ulteriore incremento dei centri rurali. Essi ospitano 100-150 componenti di famiglie residenti, mentre le opere di interesse pubblico devono essere proporzionate agli interessi di 300-400 persone.

Per i Comuni è prevista una dotazione di edifici a carattere urbano, con solo 60-70 abitazioni. Quanto ai fabbricati rurali, la dimora per la

dimora per la famiglia, le stalle ed i sylos da foraggio, essi devono essere presenti in tutte le aziende cereali-cole a conduzione industriale.

Delle tre borgate rurali previste dal piano Petrucci, Cervaro, Giardinetto ed Arpi, solo le prime due hanno realizzazione prima della guerra. Esse, a differenza delle borgate edificate in passato dal Consorzio, non hanno abitazioni residenziali per i contadini, e costituiscono di fatto come dei piccoli centri di servizio, in funzione di una popolazione residente di 500 persone e di 3.000 abitanti sparsi nelle case coloniche circostanti.

Pur riproponendo i criteri edilizi applicati nei centri comunali, le costruzioni sono più modeste.

Per la borgata Cervaro l'incarico è affidato all'ingegner Vincenzo Chiaia, che consegna il progetto nel giugno del 1940. Il piccolo centro è edificato nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria Cervaro a 8 chilometri da Foggia, tra questa e Segezia. Con una superficie di 450 mq, esso si articola intorno ad una piazza collocata tra quattro strade confluenti.

La borgata Giardinetto, nei pressi della omonima stazione ferroviaria, è disegnata dall'architetto pugliese Marino Lopopolo, che completa il progetto nell'ottobre del 1939. Situata a 25 chilometri da Foggia, contiene gli stessi edifici della borgata Cervaro, ma ha una maggiore estensione superficiale. Le case sono raggruppate in 5 lotti, distanti l'uno dall'altro, sia per dare una sensazione di ampiezza, sia per rendere possibile ulteriori sviluppi. Nella piazza di 1.800 mq, sono disposti sempre in posizione prospettica, la chiesa, la "Casa del fascio", la delegazione comunale e la scuola. Il massimo rilievo è dato al campanile, alto 15 metri e rivestito in pietra di Trani, a differenza di tutti gli altri edifici intonacati.

La borgata di Arpi, mai realizzata, è progettata dall'architetto barese Pasquale Carbonara, che consegna i disegni nel gennaio del 1940. Essa è situata a 7 chilometri e mezzo da Foggia, ed è servita da buone strade, oltre che dalla linea elettrica e telefonica. La piazza, a 150 metri dalla strada provinciale, è completamente aperta dal lato sulla Foggia-San Severo, in modo da renderla ben visibile all'esterno pur tenendo il centro lontano dall'intenso traffico. Gli effetti architettonici, date le ristrettezze economiche, sono affidati più alle masse che al pregio dei materiali.

In questi stessi anni l'Onc affida a due ingegneri, Vincenzo Chiaia e Pasquale Attimonelli, entrambi pugliesi, i progetti di altre due borgate, Passo di corvo e Masseria nuova, che non saranno mai realizzate.

Nel 1946, chiusa la tragedia bellica, vengono emanate le nuove direttive di massima del Piano di trasformazione fondiaria del Tavoliere redatto da Nallo Mazzocchi-Alemanni.

In continuità con l'impostazione di Roberto Curato, si stabilisce un programma urgente di acceleramento della colonizzazione mediante la realizzazione di borghi di decentramento urbano per i lavoratori delle campagne.

Al tempo stesso un numero considerevole di famiglie contadine diventa proprietaria di un fondo da cui ricavare redditi sufficienti.

Questo però si verifica quando le quote assegnate sono abbastanza ampie, dotate di infrastrutture, opere irrigue e case coloniche, solo così la trasformazione fondiaria e l'impianto di colture arboree possono sorreggere la nuova rete di imprese contadine.

I finanziamenti per l'attuazione delle opere ottengono una svolta fonamen



tale con l'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno nel 1950, grazie a un'opera di modernizzazione delle strutture territoriali, destinata ad avere una influenza profonda sulle sue economie, gerarchie sociali e culture. Ma la politica di infrastrutturazione avviene a scapito di un intervento diretto a favore dell'industrializzazione, che comincerà solo dopo il 1957.

Il 7 febbraio 1951 è istituita la Sezione Speciale Riforma Fondiaria con il compito di individuare i terreni da espropriare e di procedere alla loro trasformazione e colonizzazione. Vengono costruite nuove borgate e centri di servizi fra le quali Borgo Libertà e Moschella. Nelle zone di esproprio è introdotto

il sistema delle cooperative di servizi per la preparazione dei terreni, per la raccolta e la vendita collettiva delle produzioni più importanti come grano, uva e olive.

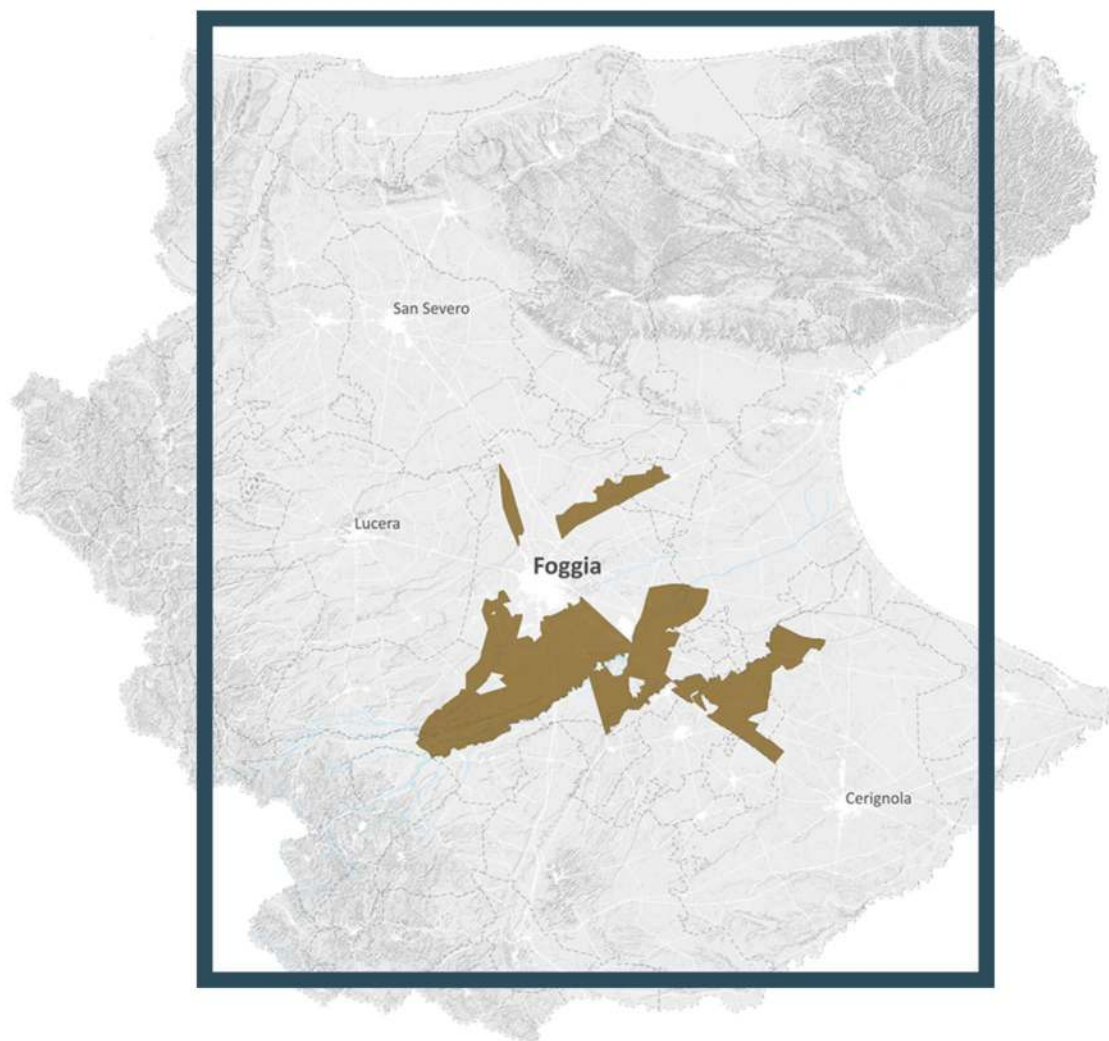
Si realizzano, inoltre, strade interpoderali, scuole, ambulatori spacci e magazzini per gli ortofrutticoli e si realizza una vasta opera di elettrificazione rurale.

Il piano Mazzocchi Alemanni di infrastrutturazione integrata delle campagne resterà comunque in gran parte inattuato. Già alla fine degli anni Cinquanta l'abbandono di quote e poderi segnala l'inadeguatezza del fondo colonico. La forza attrattiva delle città industriali del nord favorirà l'esodo che culminerà negli anni Sessanta con la grande migrazione.

1.2 IL CONTESTO TERRITORIALE



- 1.2.1 L'ONC NEL TAVOLIERE DELLE PUGLIE
- 1.2.2 LA MORFOLOGIA DEL TERRITORIO
- 1.2.3 I TRE LUOGHI SPECIALI
- 1.2.4 IL P.O.I



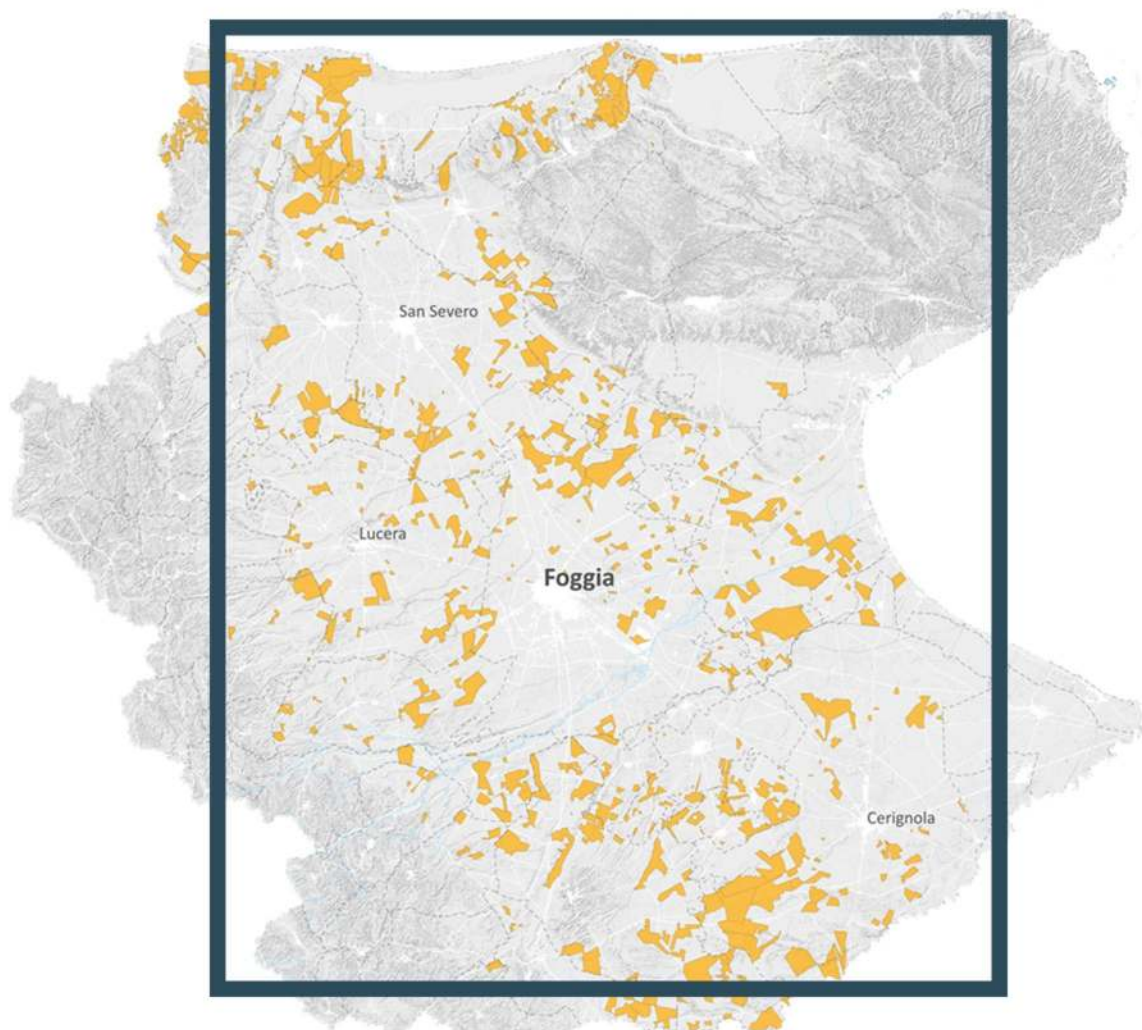
1.2.1 Il primo piano generale di bonifica per il tavoliere di Puglia, redatto dall'ing. Roberto Curato per conto del Consorzio generale di bonifica e di trasformazione fondiaria di Capitanata, è stato realizzato solo in minima parte: 20 poderi nell'agro di Tavernola (Foggia), 27 in quello di Borgo La Serpe/Mezzanone (Manfredonia) e 34 a Siponto (Manfredonia).

Il successivo Piano di appoderamento, predisposto da Concezio Petrucci per conto dell'Opera nazionale combattenti (ONC), ha interessato un'area molto più vasta (poco più di 29.000 Ha), articolata in quattro grandi comparti

posti attorno alla città di Foggia, estesi lungo le due direzioni principali, rispettivamente per 32 e 25 km.

Infine, nel secondo dopoguerra, un nuovo programma di riforma agraria, con finalità e caratteristiche differenti, è stato promosso dall'Ente regionale di sviluppo agricolo della Puglia. Interessa la maggior parte della provincia (in tutto 33 comuni), sviluppandosi su più di 50.000 Ha, ed è composta da un insieme frammentario di appezzamenti di ampiezza limitata.

Mediante la scansione e georeferenziazione delle tavole storiche che illustrano il piano di appoderamento ONC e delle planimetrie catastali ERSAP è stato possibile ricostruire,



con un elevato grado di precisione, l'ambito effettivamente interessato dai piani di appoderamento e dai programmi di riforma, rilevando la localizzazione dei poderi, degli edifici rurali e della viabilità.

I piani di bonifica predisposti negli anni '30 contemplavano la realizzazione di borgate rurali, con funzioni prevalenti di servizio all'agricoltura, e di veri e propri centri comunali, secondo uno schema gerarchico. Nel contesto periurbano di Foggia si trovano Borgo Mezzanone (originariamente denominato Borgo La Serpe), concepito e realizzato nell'ambito del primo Piano generale di Bonifica, i centri comunali di Segezia e Incoronata e la borgata rurale di Cervaro, fondate nell'ambito del piano di appoderamento ONC.

La trasformazione delle terre agricole del Tavoliere prevedeva, come opere propedeutiche all'intensificazione culturale e all'appoderamento, la bonifica dei terreni e il miglioramento della rete di trasporto.

L'analisi delle fonti cartografiche ha reso possibile riconoscere sia i percorsi carrabili principali, ricavati sulle radiali preesistenti che si dipartono dal capoluogo, sia i percorsi secondari di raccordo, realizzati appositamente.

I primi - oggi di competenza provinciale e statale - sono stati interessati da interventi di ammodernamento e potenziamento. Ai loro lati il processo di urbanizzazione è stato più intenso. I percorsi secondari hanno



mantenuto sostanzialmente le caratteristiche originarie, eccezion fatta per l'asfaltatura.

Ancora oggi sono costituiti da lunghi percorsi rettilinei, privi di opere di arredo. Lungo tali percorsi, le case rurali sono disposte a coppie, alternate o fronteggianti tra loro.

All'interno dei poderi costituiti dal piano promosso dall'ONC, il confronto cartografico e i riscontri con le fonti documentarie, hanno consentito l'identificazione di 776 edifici, a ciascuno dei quali è stato attribuito il numero previsto dal piano originario di appoderamento.

Lo stato di conservazione di questo immenso patrimonio edilizio è assai differenziato. La trasformazione

dell'economia agraria avvenuta negli ultimi cinquant'anni ha ridotto considerevolmente il numero di addetti all'agricoltura e mandato in crisi il modello produttivo sottinteso all'originaria organizzazione territoriale. Numerosi edifici sono stati abbandonati, altri sono stati riconvertiti a usi residenziali con interventi raramente rispettosi delle caratteristiche tipologiche originarie.



1.2.2 il cuore della bonifica novecentesca interessa il settore centrale del basso Tavoliere, a ridosso del capoluogo provinciale. Il grande piano inclinato del Tavoliere, che consente di allargare l'orizzonte visivo per decine di chilometri, è solcato da lunghe incisioni fluviali delimitate da orli morfologici, più elevati in prossimità del raccordo con la parte collinare (a sud-ovest) e quasi impercettibili nel basso tavoliere (a nord-est).

All'interno dell'ambito delimitato dalle scarpate morfologiche, lo spazio di vagazione dei fiumi Cervaro e Carapelle è stato progressivamente ristretto e, in più punti, il corso d'acqua è stato rettificato, eliminando in molti tratti il naturale an-

damento meandriforme determinato dalle basse pendenze.

Le antiche tracce del corso d'acqua in alcuni casi svolgono ancora una funzione idraulica, sia pure secondaria, in altri casi sono state eliminate dal rimodellamento dei suoli legato alle pratiche di coltivazione. Il sistema idrografico è costituito da corsi d'acqua con un regime molto irregolare, caratterizzato da lunghi periodi di secca alternati a violente piene, autunnali e invernali, che hanno dato luogo a inondazioni. Nonostante i numerosi interventi di regimazione, il problema della riduzione della pericolosità idraulica permane, come testimoniano le analisi condotte per il PTCP.

L'agro foggiano è un luogo privilegiato dell'insediamento umano, come te-



stimonia la presenza di una fitta trama di villaggi neolitici (Passo di Corvo è considerato il più esteso d'Europa) cui si è sostituito, in epoca storica, il grande centro urbano di Arpi. Importante è la trama di masserie, poste e tratturi cui sono legati la fondazione e il successivo sviluppo della città di Foggia, crocevia dei percorsi e sede della Dogana della mena delle pecore. Si tratta di un patrimonio che non ha trovato nuove occasioni di utilizzo all'interno del sistema produttivo agricolo, né un'adeguata valorizzazione culturale. Perciò le strutture versano in stato di abbandono, o degrado.

La strategia di fondo del progetto il corridoio ecologico include l'idea del fiume come risorsa complessa cui oc-

corre restituire in forme nuove un ruolo di:

1. fonte di benessere, di sicurezza.
2. generatore di spazi pubblici, di paesaggi urbani, rurali e naturalistici di alta qualità.
3. generatore di culture, di stili di vita e di qualità abitativa.
4. luogo di fruizione turistica, culturale, gastronomica e educativa.

La realizzazione di un sistema integrato di accessi al fiume, mediante il quale rendere possibile la fruibilità degli spazi fluviali, eliminando così le barriere e gli ostacoli oggi presenti, conservando e valorizzando le peculiarità storiche. Questo sistema permette la creazione di una mobilità sostenibile, oltre a rappresentare un'opportunità di sviluppo.

Governare l'accessibilità può significare:

1. presidio al degrado
2. integrazione del controllo ambientale
3. riabilitare la cultura del fiume
4. riconoscimento e promozione del fiume come direttrice principale della mobilità non motorizzata, e come connessione tra i centri minori, i monumenti storici
5. le strutture per lo sport e lo svago. Riconoscimento di un nuovo ruolo di tracciati storici come direttrici di fruizione dei terrazzi fluviali lungo i quali attrezzare percorsi ciclo-pedonali. Riconoscimento della necessità di valorizzazione dei beni culturali già esistenti lungo il fiume allo scopo di qualificare l'offerta turistica, didattica e culturale attorno al tema del racconto della genesi ed evoluzione del paesaggio e del territorio.

1.2.3 Intorno a questi obiettivi è articolata la proposta di realizzare "le strade del fiume", una trama di percorsi che si snodano lungo l'asta fluviale, essi diventano gli elementi lineari che ricongiungono parti significative dei centri storici dei borghi minori.

Riqualificare e riconnettere le Borgate rurali (Incoronata, Cervaro, Segezia) disegnando uno sviluppo sistemico di un settore esterno alla città, che comprende il Parco Regionale dell'Incoronata, il suo Santuario e l'area di Masseria Giardino, un manufatto di grande pregio architettonico immerso in oltre 400 ettari di proprietà comunale.

I corridoi sui quali si innestano gli assi principali di collegamento dolce tra città e fiume e tra fiume e borgate rurali, ripercorrono segmenti del sistema tratturale già in corso di riqualificazione, ovvero tratti secondari della viabilità locale

che si appoggiano ai nodi del trasporto pubblico locale e vengono intercettati con l'obiettivo di rendere il più multiforme possibile l'accesso alle "aree di scambio".

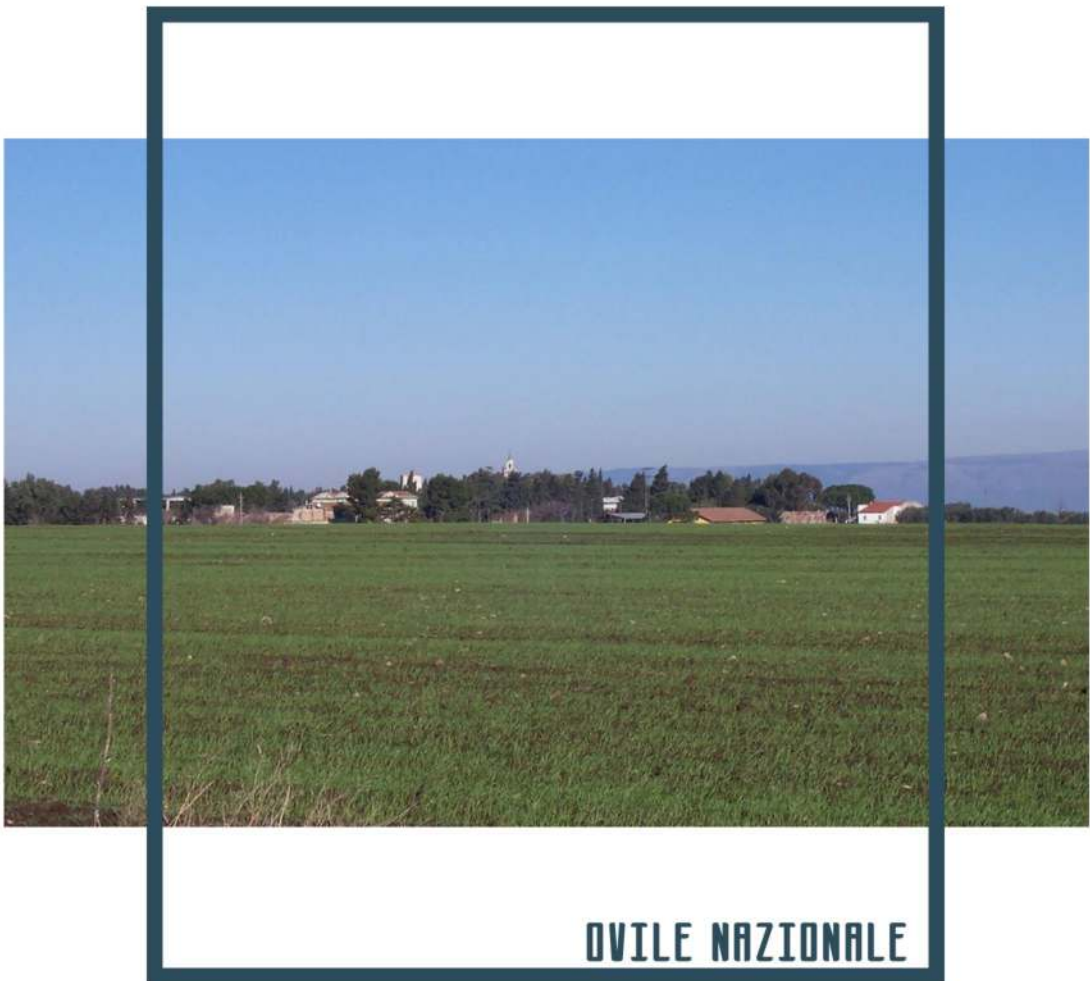
Il territorio della bonifica delimita tre grandi aree che, per dimensioni, funzione e caratteristiche, rappresentano vere e proprie singolarità:

- Ovile nazionale;
- Masseria Giardino / Palazzo d'Avalos;
- Bosco e santuario dell'Incoronata.

Al pari degli insediamenti della bonifica, anche queste strutture sono di proprietà pubblica.

L'Ovile nazionale è stato istituito con Regio Decreto del 1921 per dimostrare e divulgare le tecniche di allevamento del settore ovino. È costituito da un grande comprensorio di oltre 300 Ha, in parte coltivato e in parte lasciato a pascolo. In posizione baricentrica sono collocate le strutture edilizie, oggi appartenenti all'Istituto Sperimentale per la Zootecnia, istituito con un D.P.R. del 1967.

L'Ovile nazionale riveste una grande importanza anche come relitto del paesaggio dei pascoli e delle mezzane antecedente alla grande trasformazione agricola.



Nel 1953 Giacomo Sarfatti, illustre botanico del novecento, si cimentò in uno studio intitolato: "considerazioni e ricerche botaniche sui pascoli del Tavoliere". In questa opera Sarfatti si pone le domande su dove poter studiare la vegetazione del tavoliere, individuò, quindi, il cosiddetto "Ovile Nazionale" situato nei pressi di Borgo Segezia.

L'Amministrazione comunale di Foggia ha attivato un percorso progettuale teso alla valorizzazione dell'insieme dei beni, fondiari e architettonici costituenti Masseria Giardino e di un'altra area agricola vicina, che si estende per 198,45 ettari (pascolo, seminativo, vigneti, uliveti e un fabbricato rurale).

Masseria Giardino è un complesso patrimoniale del Comune di Foggia caratterizzato da un fondo rustico esteso per 455 ettari su cui sorgono diversi manu-

fatti, alcuni dei quali di notevole pregio artistico-architettonico.

La contiguità con il Parco naturale regionale Bosco Incoronata, con il Santuario Madonna Incoronata, la centralità della proprietà pubblica rispetto al sistema delle Borgate rurali sono i fattori determinanti per assegnare al luogo un valore rilevante nel contesto della complessiva valorizzazione delle frange periurbane della città di Foggia.

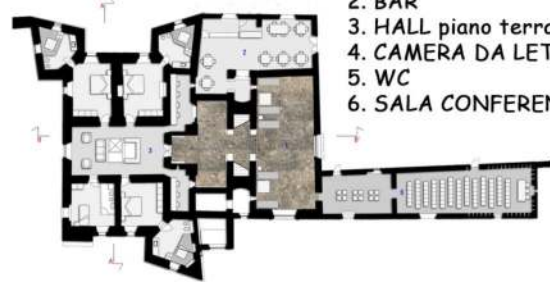
Masseria Giardino e il Palazzo d'Avalos, in stretta sinergia col fiume e grazie alle proprie strutture architettoniche hanno un alto potenziale per essere riconvertite come luogo:

1. Per il turismo legato al benessere, SPA immersa nel verde.
2. Agli incontri d'affari, con sale conferenze e centro congressi.



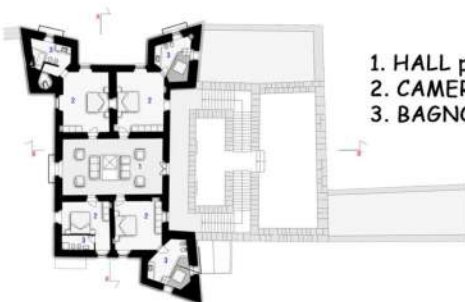
1. AREA RISTORO
2. AREA DEGUSTAZIONE
3. CUCINA
4. PERCORSO SPORTIVO
5. WC

PIANTA PIANO INTERRATO



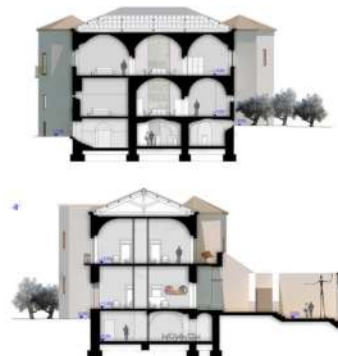
1. SOLARIUM
2. BAR
3. HALL piano terra
4. CAMERA DA LETTO
5. WC
6. SALA CONFERENZE

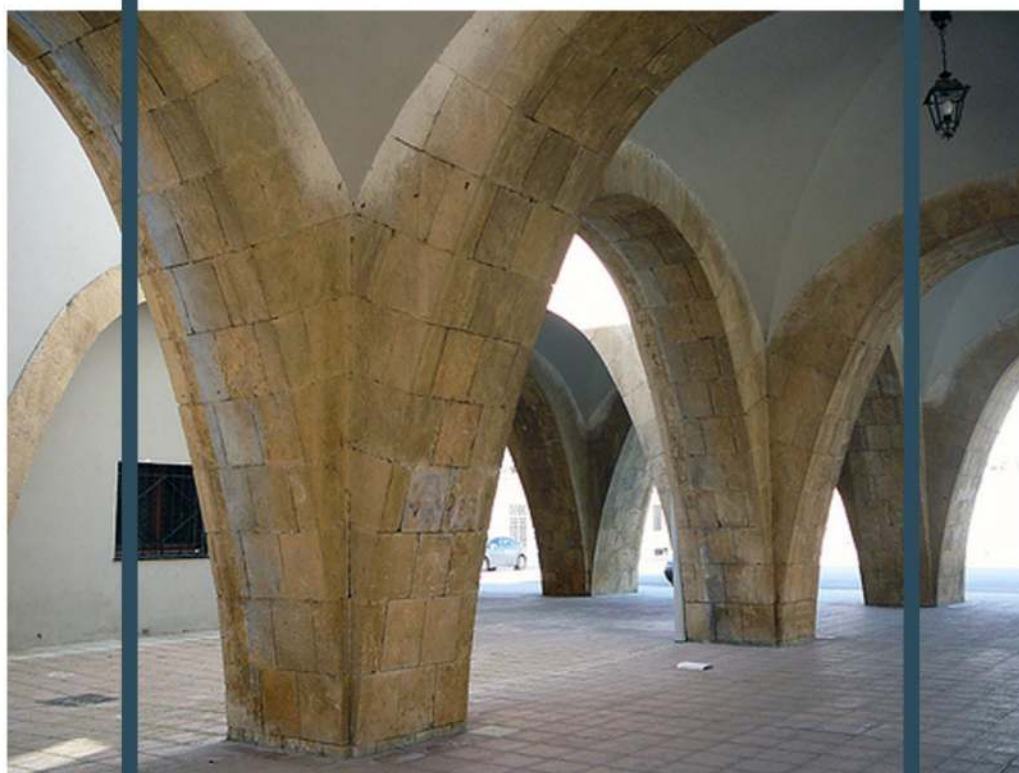
PIANTA PIANO TERRA



1. HALL primo piano
2. CAMERA DA LETTO
3. BAGNO

PIANTA PIANO PRIMO





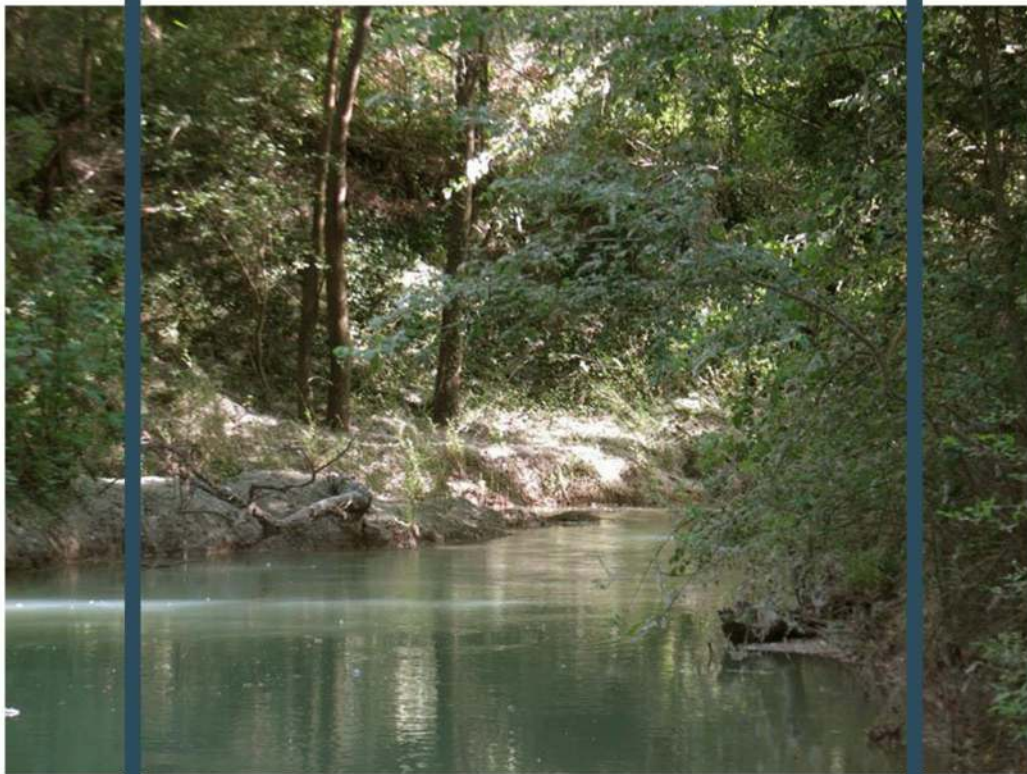
BORGO INCORONATA

Di Borgo Incoronata, dice Gianfranco Piemontese in "Urbanistica ed architettura nel Tavoliere delle Puglie - L'esperienza dei centri rurali 1929-1942" - Ed. 2010, fu "tra i primi ad essere pensato, tra gli ultimi ad essere realizzato", facendo risalire la posa della prima pietra al 30 gennaio 1939. Come precisa l'Ente progettante e costruttore (O.N.C.), si tratta di un Centro più che di un Borgo, in quanto "centro" direzionale tecnico ed amministrativo, ed al "centro" di una vasta zona di appoderamento. Diversa quindi la funzione rispetto a quella del borgo (Giardinetto e Cervaro), che, il primo ai limiti dell'appoderamento, il secondo molto vicino all'Incoronata (sarebbe stato un doppione), mancavano di strutture ufficio-azienda come gli

altri, ma che comunque assolvevano una loro funzione per il popolo delle "case sparse", oltre che essere strategicamente vicini alla linea ferroviaria, e a piccole stazioni..

Appena entrati al borgo, e appena di fianco alla chiesa, di fronte un palazzotto (Casa del Fascio) con lastre di pietra che coprono le pareti, un balcone-arengario, sopra un aquilotto in marmo ed in cima è ancora leggibile una frase del ventennio. A sinistra il Palazzo comunale, imponente e bello, in tufo carparo, particolare tufo di colore ambrato, con le arcate che richiamano la "M" di Mussolini.

La progettazione fu affidata all'architetto Giorgio Calza Bini nominato dall'architetto Giuseppe Nicolini.



TORRENTE DEL CERVARO

Il Parco Naturale Regionale del Bosco Incoronata è situato a circa 12 chilometri dalla città di Foggia, nel cuore del Tavoliere delle Puglie. L'area protetta, custodisce un piccolo lembo di vegetazione naturale all'interno di un territorio profondamente coltivato.

Il Parco fa parte dei più importanti boschi planiziali, insieme al Bosco della Mesola in Emilia Romagna e il Bosco di Policoro in Basilicata, e attraversato dal Torrente Cervaro, ed è costituito da: Pioppo Bianco, Pioppo Nero, Frassino, Orniello, Salice, Olmo.

Allontanandosi dalla zona umida, la vegetazione si trasforma nella tipica composizione floristica del raro bosco planiziale, composta da: Virgiliana, Roverella, Carpino, Frassino,

Acero.

Lungo le sponde del Torrente Cervaro, si sviluppa un bosco detto a galleria, che estendendosi sia su una sponda che sull'altra, dà l'impressione di unire le chiome in un tunnel che tutela e nasconde il torrente.

Questo luogo deve la sua notorietà alla presenza del Santuario dell'Incoronata, meta di pellegrinaggi religiosi da quando, nell'aprile del 1001, un nobile conte di Ariano Irpino, durante una battuta di caccia vide apparire la Vergine Maria che gli chiese di costruire una cappella votiva per i fedeli. Miracolosamente tra gli alberi del bosco, apparve una statua di legno scuro raffigurante la Madonna con il bambin Gesù, che ancora oggi richiama i fedeli da tutto il mondo per venerarla.



SANTUARIO DELL'INCORONATA

Situato in Borgo Incoronata, frazione della città di Foggia, si venera l'effigie della beata Maria Vergine Incoronata, una Madonna nera.

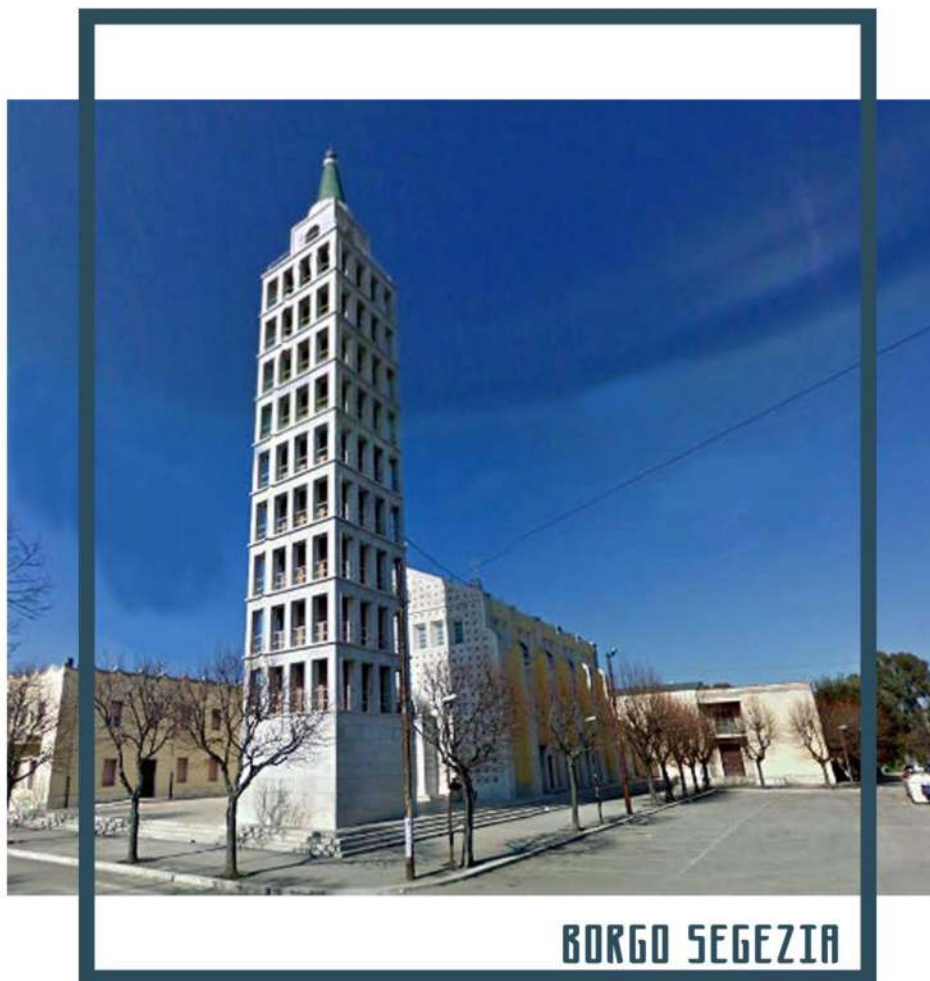
Nel 1950, furono iniziati i lavori per la costruzione del santuario e della annessa "opera don Orione". Il complesso, pur attraverso l'architettura moderna, esprime molto bene una storia iniziata mille anni fa.

La storia del Santuario dell'Incoronata è molto complessa: dal sec. XIII agli inizi del sec. XVI nel santuario vi furono i monaci Cistercensi che ne fecero uno dei maggiori centri religiosi della provincia di Foggia.

Nel 1800 i beni del Santuario furono confiscati, inizia perciò un periodo

molto buio fino ad arrivare al 1939 quando il Santuario dell'Incoronata ritornò sotto la piena giurisdizione delle autorità ecclesiastiche. Il nuovo complesso architettonico fu realizzato negli anni tra il 1954 e il 1965 dell'ing. Luigi Vagnetti, il quale si ispirò alle primordiali abitazioni edilizie della zona, quali la capanna e il trullo, creando un'isola alla Puglia, è un grande rettangolo pianeggiante di circa 13 ettari delimitato da una recinzione muraria continua, con accesso sulla strada comunale Cervaro Incoronata.

Il Santuario della Madonna dell'Incoronata presenta uno schema centrale a croce greca ed è circondato da una serie di edifici.



Nel gennaio del 1939, l'Opera Nazionale Combattenti dette inizio, sul progetto del Petrucci, ai lavori per realizzare un centro rurale a 11 Km. da Foggia, sulla strada nazionale per Napoli. Il centro rurale, chiamato Borgo Segezia, fu inaugurato il 29 settembre del 1942. Il progetto prevedeva una grande piazza rettangolare sulla quale affacciano gli edifici maggiormente rappresentativi (il Comune, la chiesa, gli uffici dell'ONC ecc.), con tessuto edilizio impostato sulla griglia ortogonale. Il piano verrà solo parzialmente realizzato nella parte degli edifici prospicienti la piazza.

Come per gli altri centri rurali, l'O.N.C. provvide ad erigere anche la chiesa, il campanile e la canonica. Fin dalla sua inaugurazione la chiesa fu

dedicata all'Immacolata di Fatima. L'Architetto progettista della Chiesa, del campanile e della canonica fu lo stesso che qualche anno prima aveva progettato la nuova Chiesa dedicata a S. Michele Arc. a Foggia. Il Vecchi curò il rivestimento della facciata in maioliche di Vietri. Ceracchini di Roma affrescò la Chiesa. Il grande cero pasquale in pietra lavorata fu realizzato da Cavalieri, mentre il Battistero è del Bertolino. Corelli provvide agli arredi sacri. All'esterno, sul portale della Chiesa, la lunetta con altorilievo raffigurante la Madonna col Bambino è opera del Crocetti.

Il Campanile a pianta quadrata sorge sul grande sagrato della Chiesa, come corpo a se stante, è costituito

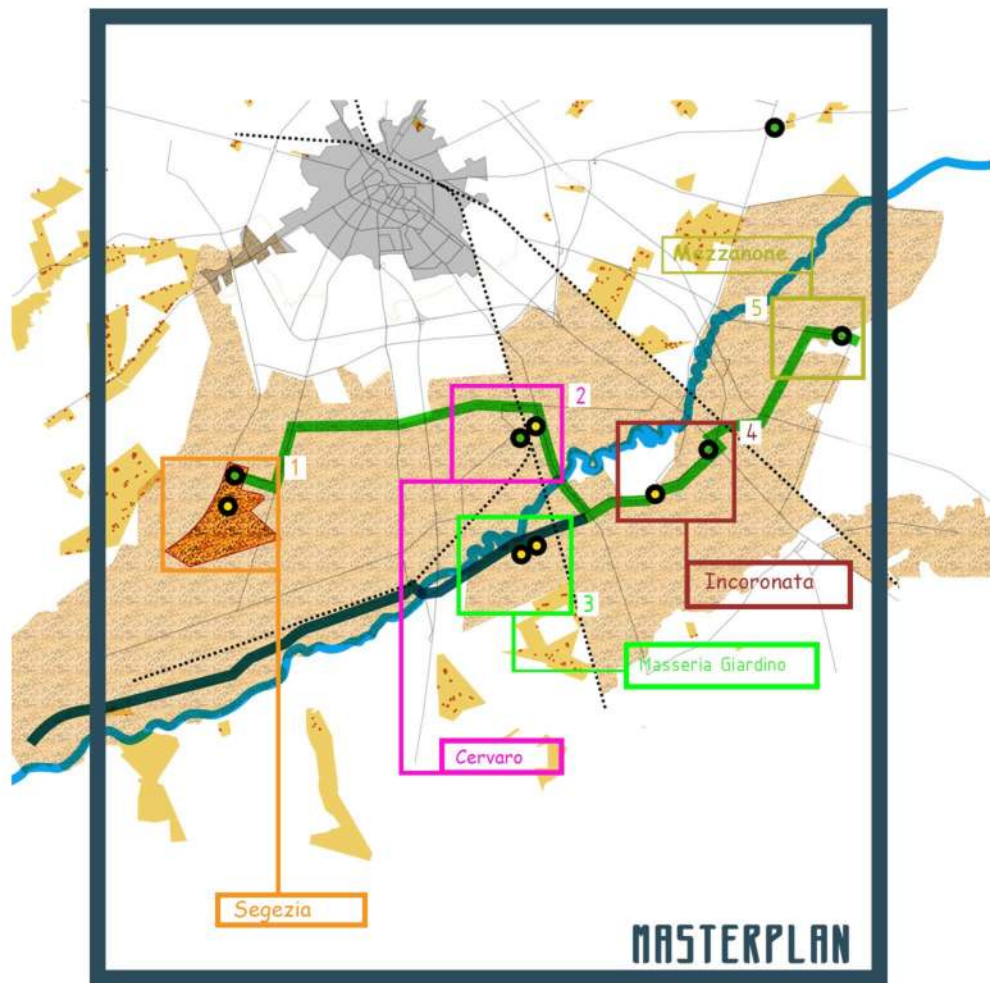


BORGO SEGEZIA

da nove piani a loggiato e termina con una cuspide conica coperta di maioliche.

Già dal 1942, essendo il Borgo Segezia parte del territorio della Parrocchia di S. Michele, i Padri Giuseppini assicuravano l'assistenza spirituale ai fedeli della borgata. Tra il 1947 e il 1948, per iniziativa di P. Angelo Rossi, Direttore dell'Opera S. Michele dal 1946 al 1949, fu aperta una casa per accogliere ragazzi e giovani orfani e poveri, che inizialmente furono ospiti in alcuni locali della canonica, poi nei locali dell'edificio destinato a Municipio e, infine, nei locali della Scuola elementare, allora frequentata da pochissimi alunni. Quest'opera assistenziale è da considerarsi continuazione di quella che

svolgeva D. Remigio D'Errico, sacerdote diocesano, in favore dei ragazzi orfani e di quella che i Padri Giuseppini avevano svolto nell'Orfanotrofio "Maria Cristina di Savoia" a Foggia. Nel febbraio 1948 tra Giuseppini e l'Opera Naz.le Combattenti erano in corso trattative per la cessione dell'edificio scolastico e di ha. 80 di terreno agrario a prezzo di favore per consentire l'istituzione di una colonia agricola per gli orfani di guerra. È presumibile che l'operazione sia stata conclusa entro l'anno 1948.



1.2.4 Il P.O.I. -piano integrato di riqualificazione degli spazi rurali periurbani e borgate- si è posto l'obiettivo di strutturare processi di rigenerazione rurale, ambientale, ed economica, con l'obiettivo di ampliare l'offerta dei servizi garantendo un aumento della qualità di vita per gli abitanti già insediati e un'attrazione per abitanti futuri.

Il P.O.I. è formato da un masterplan territoriale e da una serie di linee guida ed interventi pilota. L'insieme di queste linee guida determinano il configurarsi di nuovi paesaggi, in sovrapposizione armonica con il paesaggio esistente.

L'insieme degli interventi proposti delineano la creazione di nuovi paesaggi, con l'obiettivo di:

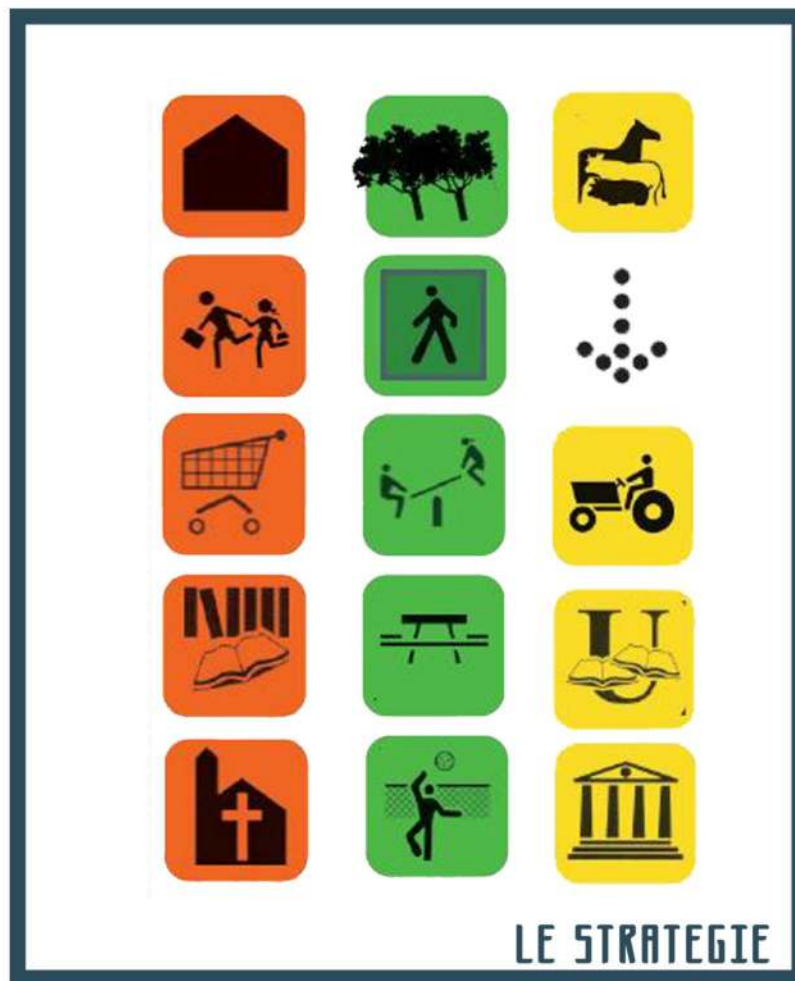
**_RECUPERARE
_RINNOVARE
_REINTERPRETARE IL PAESAGGIO**

Le grandi aree pubbliche di questo territorio, come è risultato da un'attenta analisi urbanistica, sono molte, diffuse e rappresentano grandi opportunità di sviluppo economico.

Le grandi aree pubbliche di questo territorio, come è risultato da un'attenta analisi urbanistica, sono molte, diffuse e rappresentano grandi opportunità di sviluppo economico.

La strategia del masterplan per le aree pubbliche propone 4 azioni strategiche:

_investire sulla creazione di piani e



progetti integrati per il recupero delle borgate in particolare di Segezia ed Incoronata

_promuovere investimenti pubblici e privati che valorizzino i poli ed i beni storici e paesaggistici come:

1. L'ovile nazionale
2. Il santuario di Incoronata
3. Il castello d'Avalos
4. Masseria Giardino
5. Il fiume ed il bosco del Cervaro.

_favorire una riqualificazione paesaggistica delle infrastrutture viarie, sia in relazione al piano di sviluppo rurale regionale sia a finanziamenti nazionali e regionali per lo sviluppo energetico prodotto da fonti alternative.

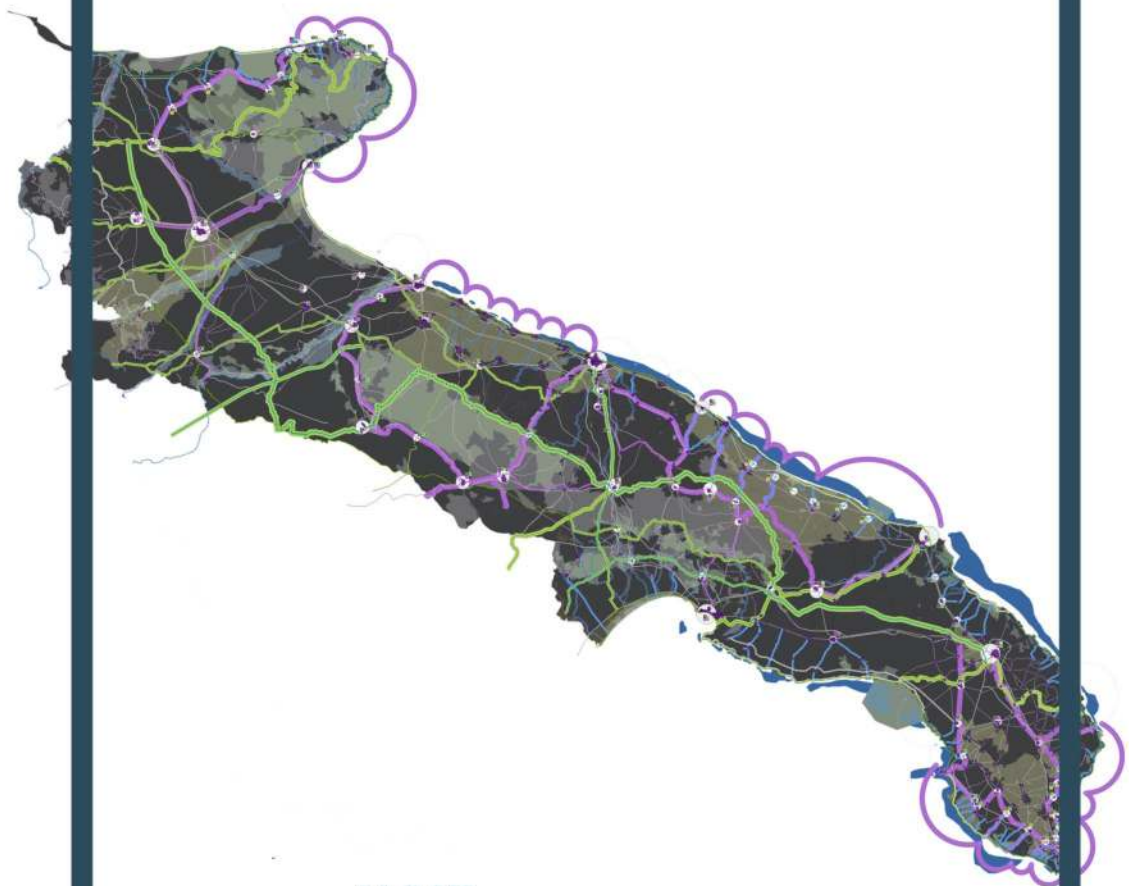
_recuperare il patrimonio diffuso di edilizia pubblica rurale sparsa, con finalità volte al sostegno dell'economia agricola stagionale e all'autocostruzione.

02

LAMOB
ILITA'



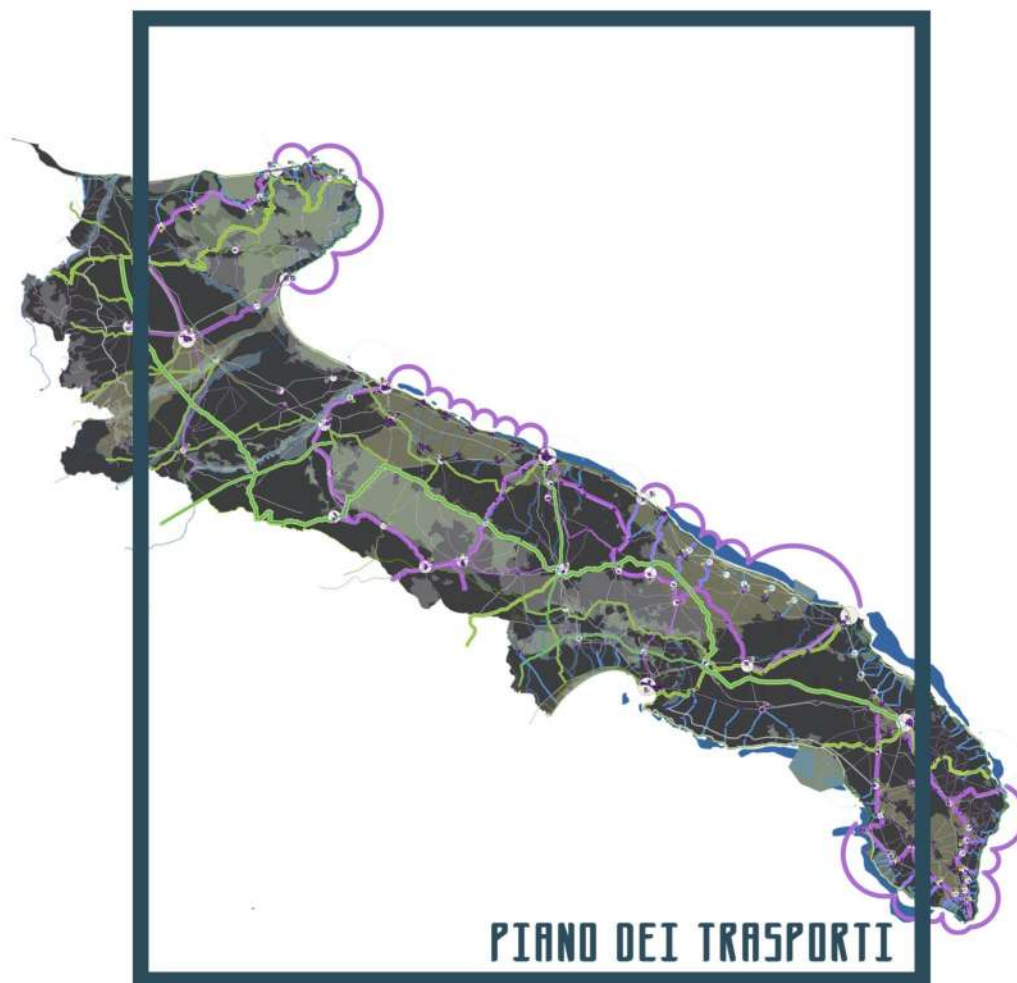
LA MOBILITA'



2.1 IL PTR

2.2 LA MOBILITA' IN PUGLIA

3.3 IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE



2.1 L'approccio unitario adottato dal piano dei trasporti regionale è quello di porre al centro della nuova programmazione la visione e gli obiettivi di Europa 2020, promuovendo lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti con una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva.

Una mobilità può dirsi Inteligente quando si pone in relazione l'innovazione, all'utilizzo di tecnologie sempre nuove.

Parlare di sostenibilità significa operare dal punto di vista ambientale, promuovendo il trasporto collettivo e dell'intermodalità. Il piano prevede il puntare su una modalità di trasporto meno inquinante tra cui, in primis, quella ciclistica, privilegiando, quindi mezzi a basso livello di

emissioni.

Questo programma di attuazione diventa Inclusiva per un l'effetto rete che intende creare a supporto di un'accessibilità equilibrata sul territorio regionale e a vantaggio dello sviluppo di traffici tra la Puglia e lo spazio euro-mediterraneo.

L'obiettivo finale è quello di concorrere a garantire un corretto equilibrio tra diritto alla mobilità, sviluppo socio-economico e tutela dell'ambiente.

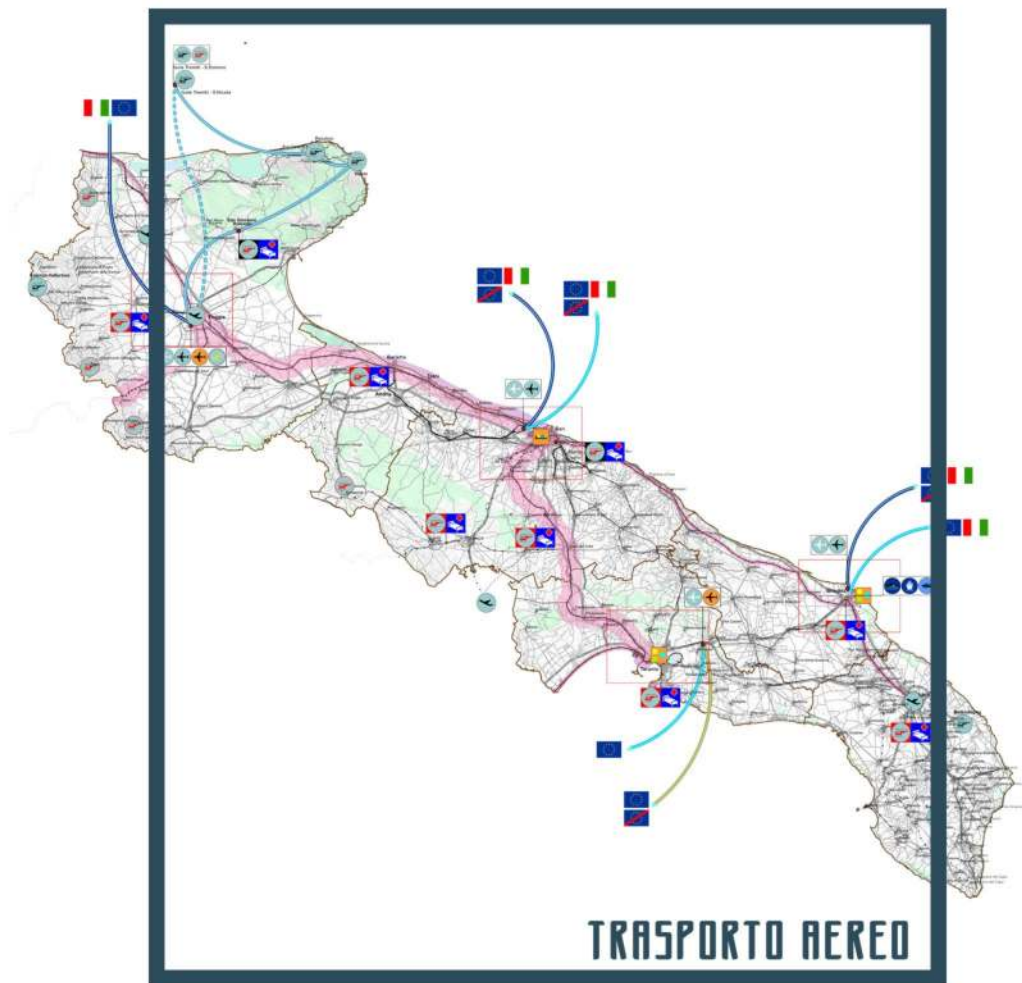
Si apre ora una fase nuova e cruciale per il settore della mobilità e dei trasporti, riassumibile in tre parole chiave:

_COMPLETAMENTO
_EFFICENZA
_INNOVAZIONE

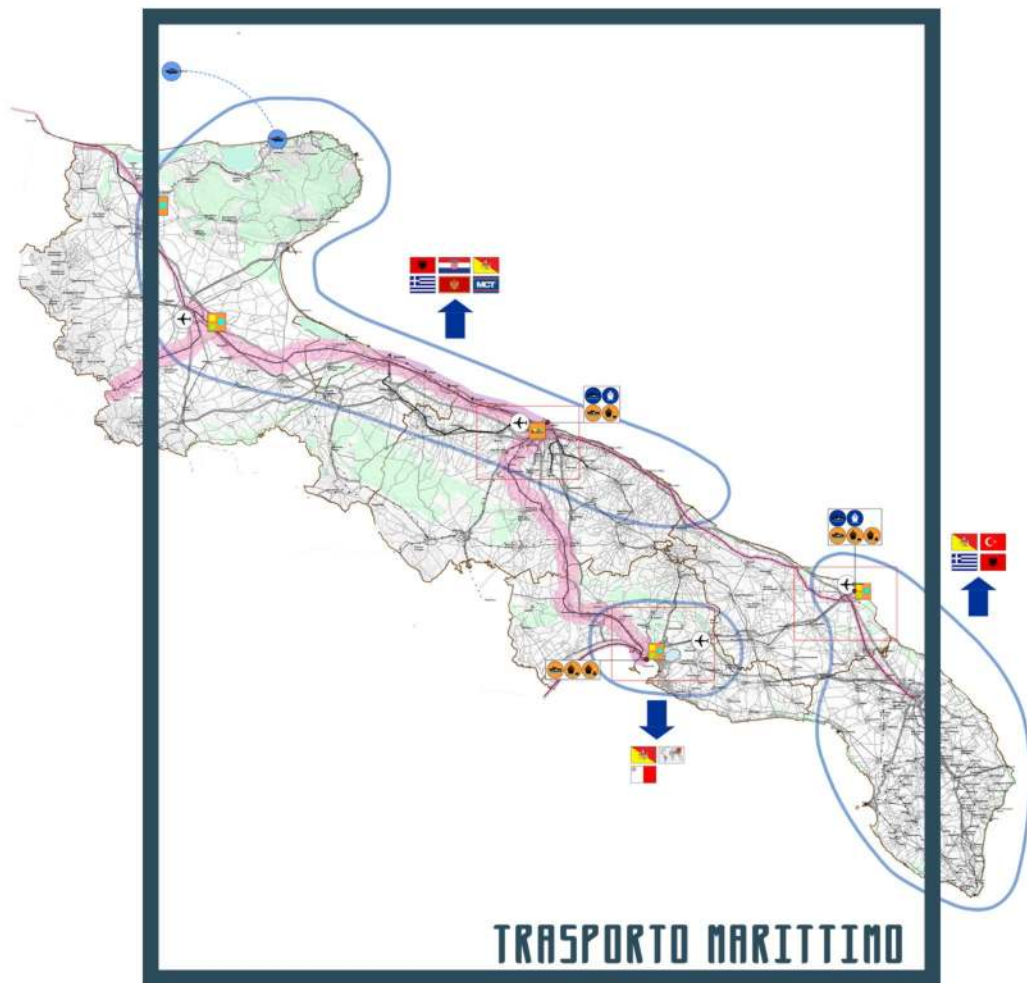


1. POTENZIARE L'INTERCONNESSIONE TRA I PORTI E LA RETE SNIT.

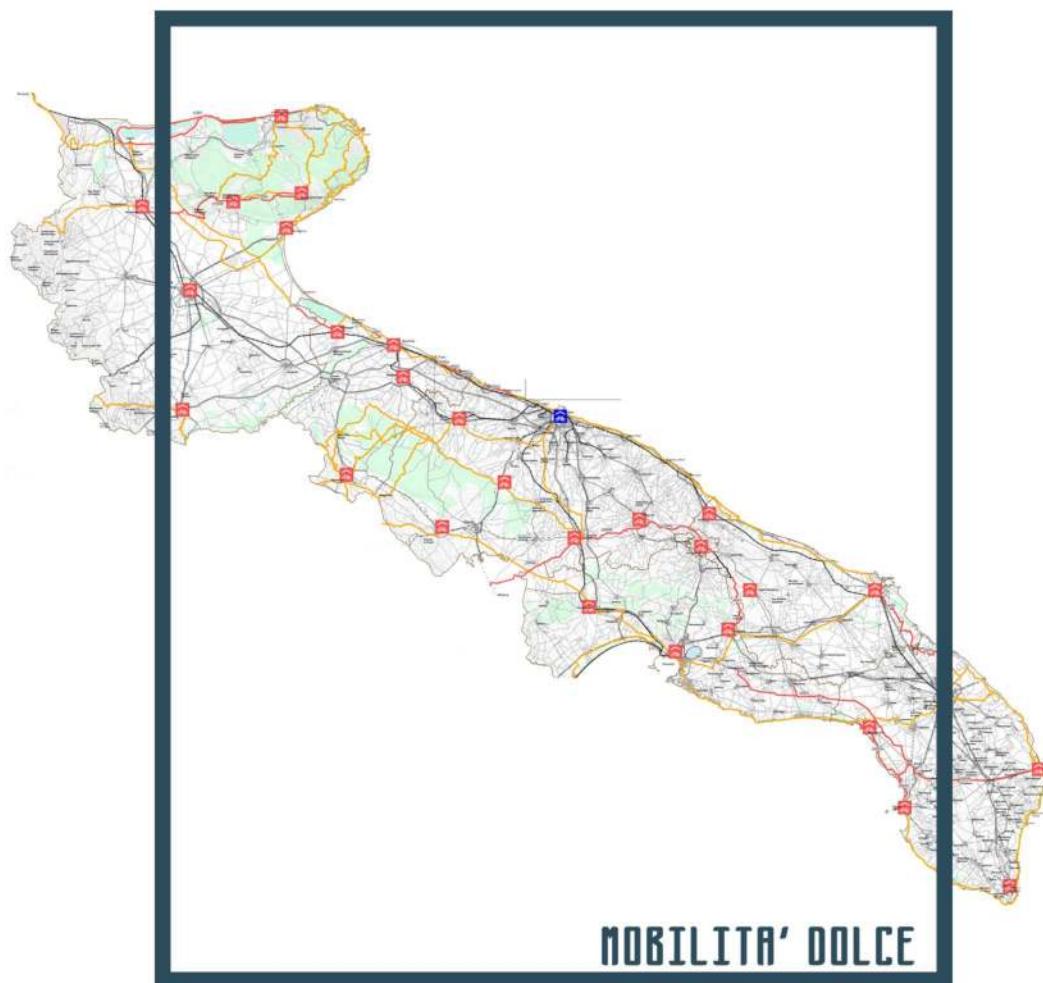
2. POTENZIARE ED INTEGRARE INFOMOBILITA' MULTINODALE E ITS, MIGLIORANDO I SERVIZI DI TPL PER IL FEEDING PASSEGGERO CON I NODI PORTUALI ED AEREOPORTUALI.



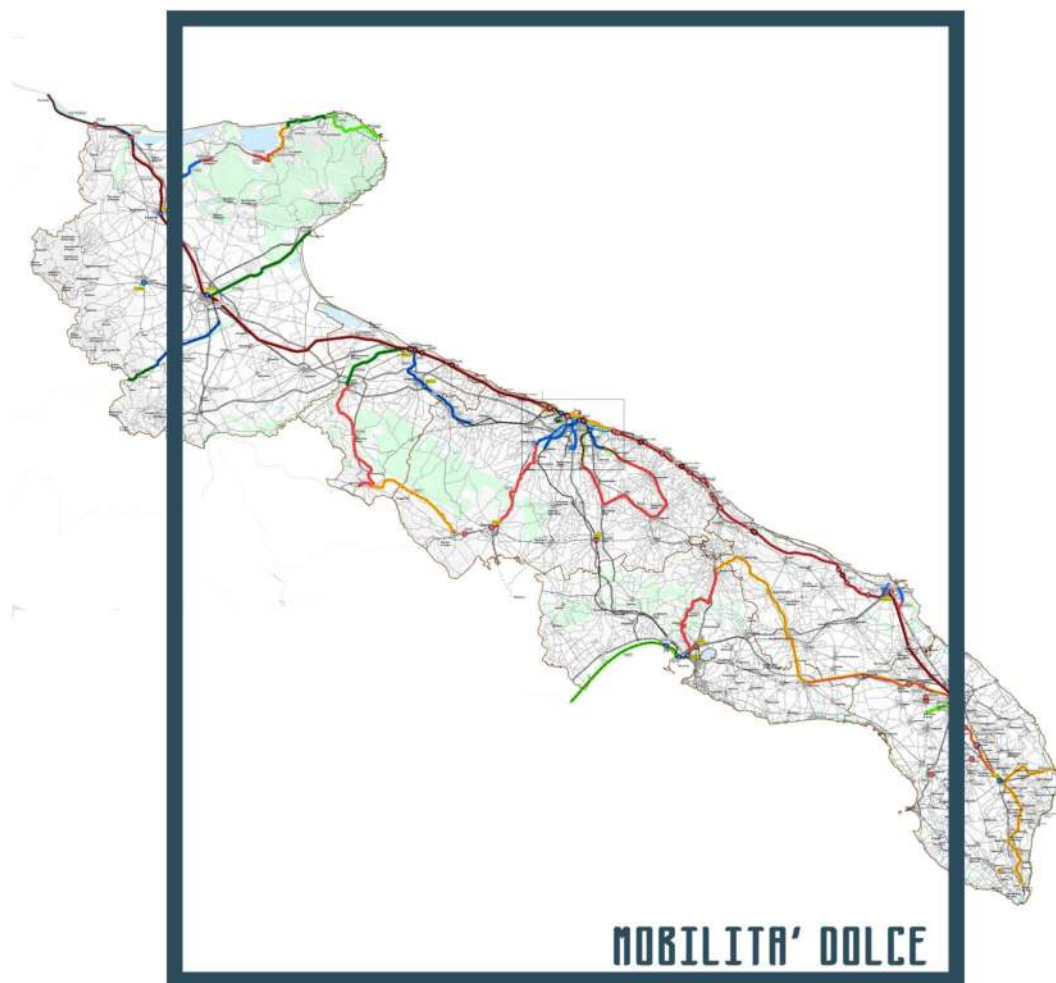
1. MIGLIORARE L'ACCESSIBILITA MULTI-NODALE DAL TERRITORIO REGIONALE AGLI AEREOPORTI. (realizzare sistemi di infomobilità ed e-ticketing)



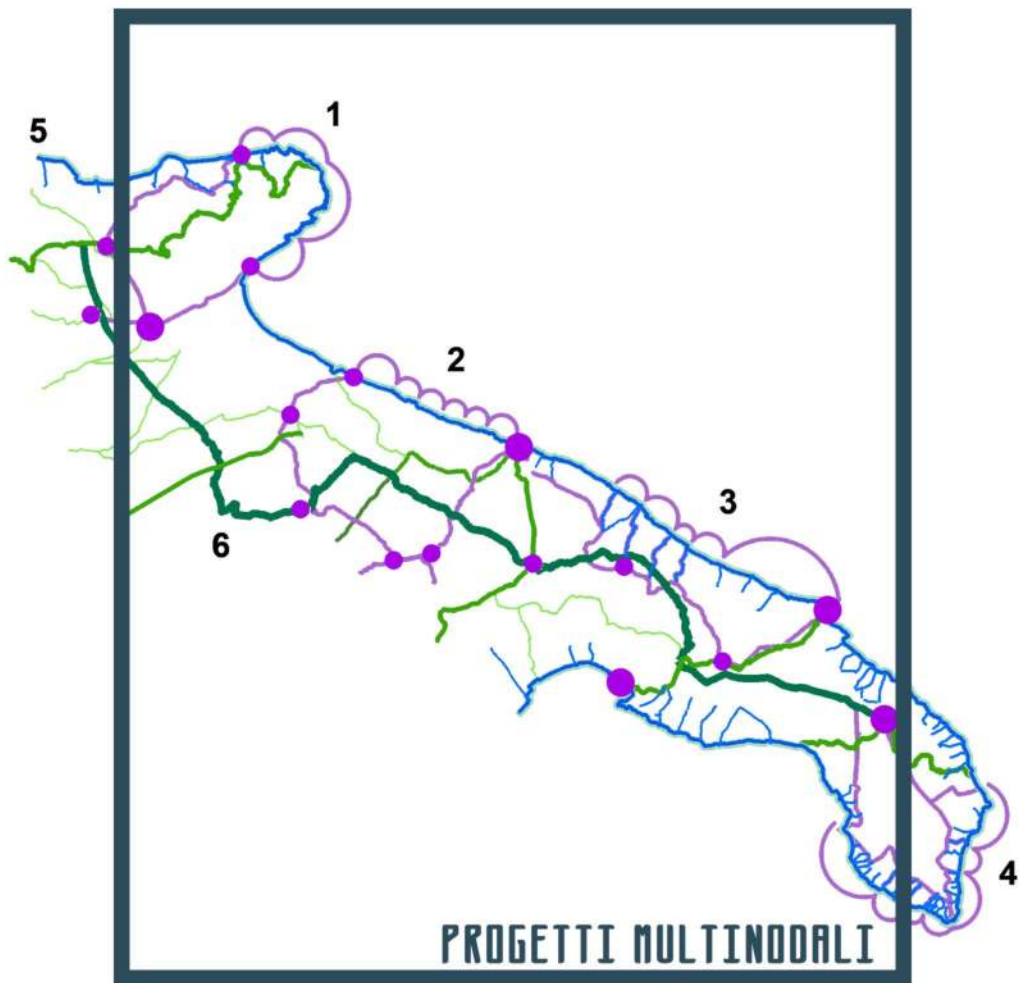
1. POTENZIARE LE CONNESSIONI TRA
LE FERROVIE E I PORTI DI 1^o CATEGORIA



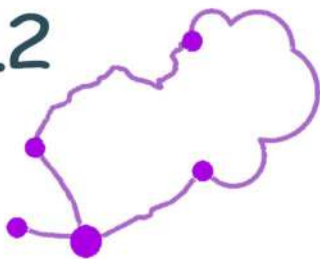
1. RIQUALIFICARE ED ATTREZZARE LE CICLOVIE DELLA RETE EUROVELO che attraversano il territorio pugliese, integrandole con quelle locali e le reti del trasporto pubblico.



1. PROMUOVERE LO SVILUPPO DEI SISTEMI ITS

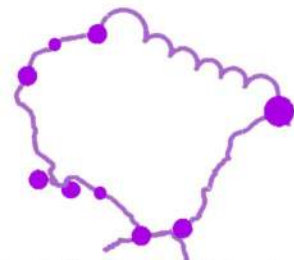


2.2



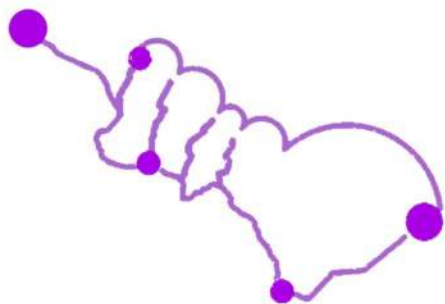
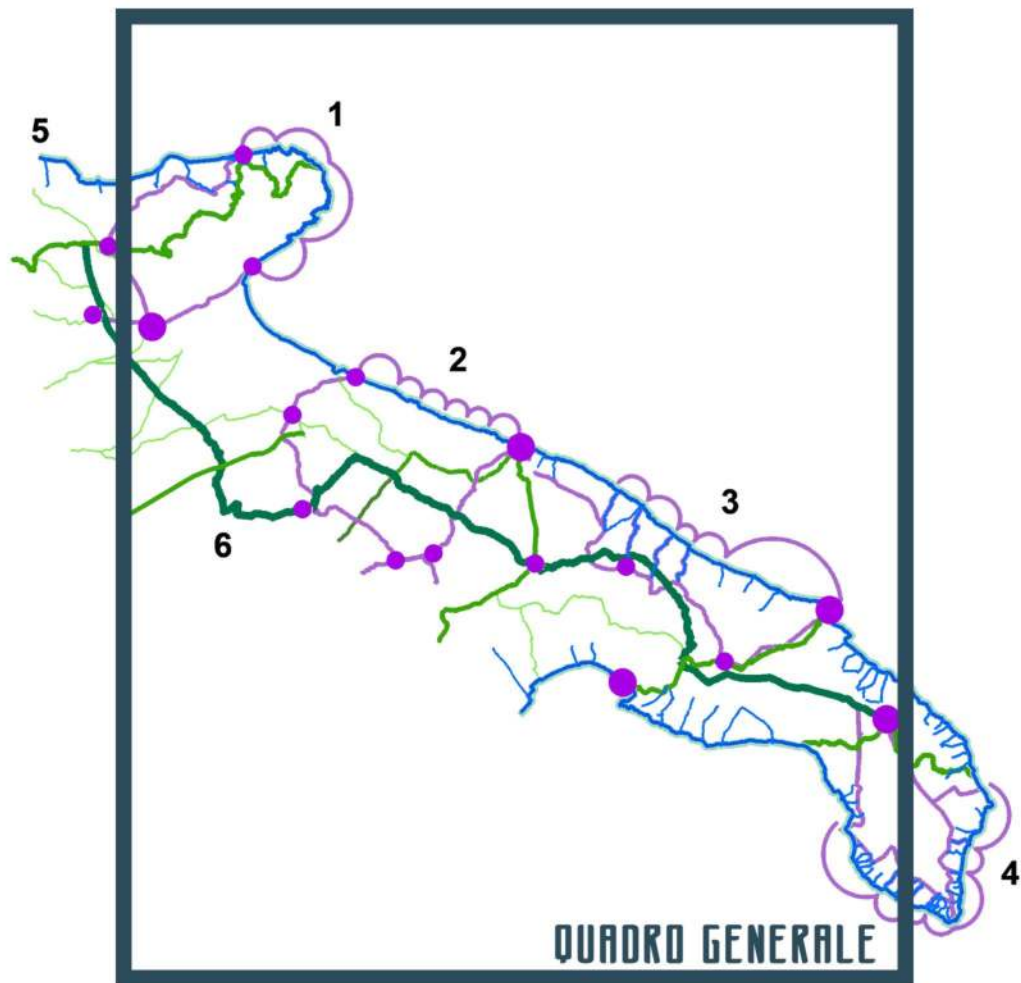
1. Il circuito della Capitanata

Il circuito di connessione multinodale della capitanata "dal Subappennino al Gargano" è costituito dal collegamento ferroviario tranviario Lucera-Manfredonia (nodo di interconnessione con il metrò-mare), circumnavigando il Gargano fino a Rodi Garganico e ritornando a Foggia attraverso il collegamento ferroviario.



2. Il circuito della Terra di Bari

"Dalle murge alle città costiere del Nord barese passando per la bassa valle dell'Ofranto" verrà costituito dal collegamento ferroviario di valenza paesaggistica Bari-Altamura e Altamura-Barletta, passando da Gravina, Poggiorsini, Spinazzola, Minervino, Canosa e Canne della Battaglia fino a Bari.



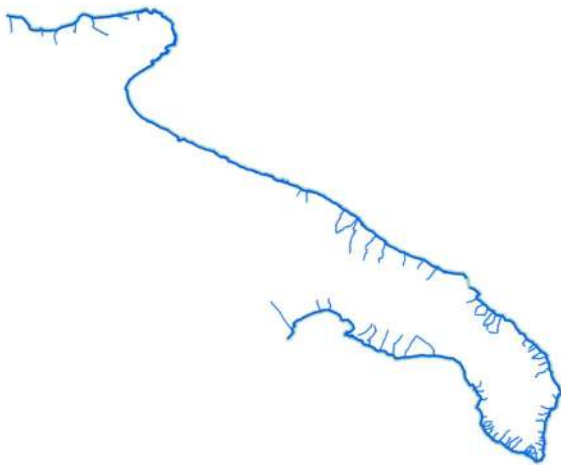
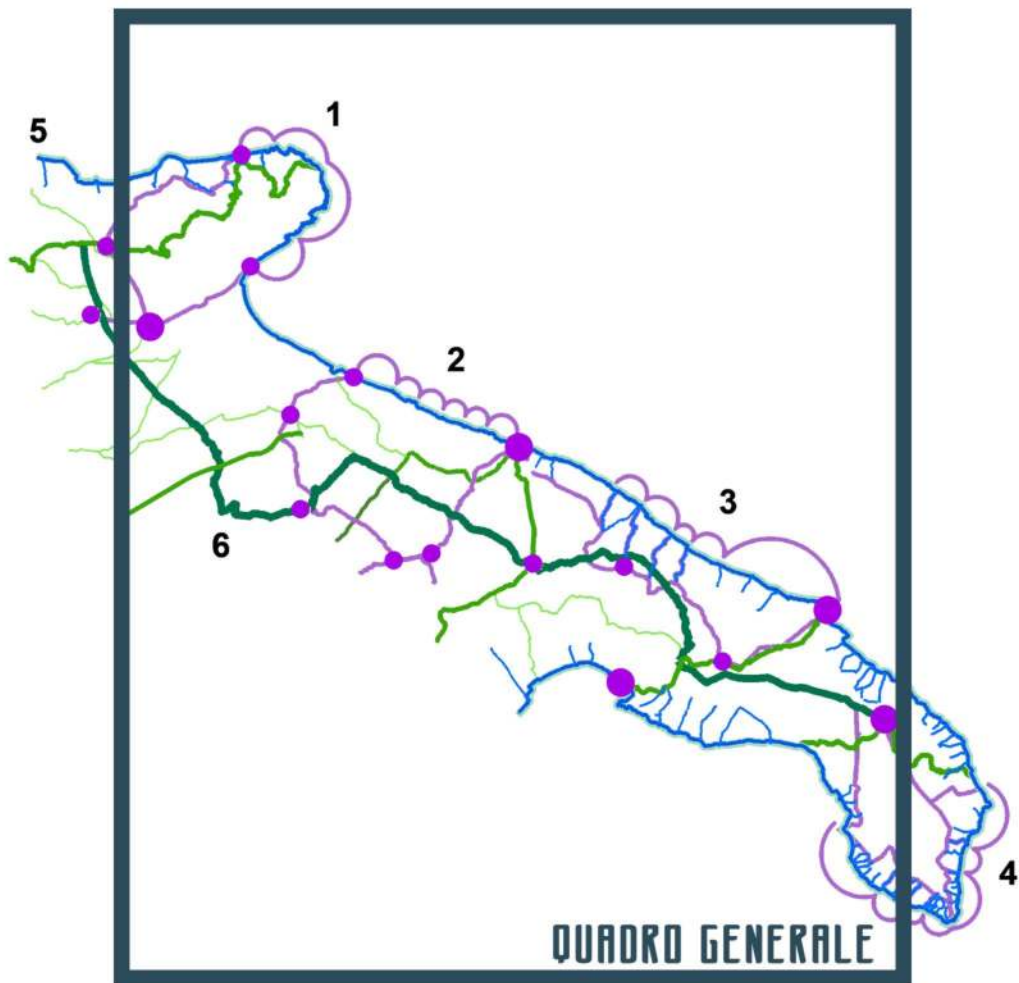
3. Il circuito della Valle d'Itria

Sarà costituito dal collegamento ferroviario interno Bari-Francavilla-Brindisi (nodo di interconnessione con il metrò mare, con la possibilità di attraversamenti internocosta tramite collegamenti multimodali tra le stazioni ferroviari dei maggiori centri della valle d'Itria e gli approdi del metrò-mare Brindisi-Bari.



4. Il circuito del Salento

Il circuito ferroviario del salento. Lecce avrà l'accesso alla costa e al metrò-mare, collegando stazione/approdo attraverso collegamenti multimodali. Le zone interessate sono: Spongano, Castro, Tricase, Gagliano, Santa Maria di Leuca, Monciano, Torre Vado, Ugento, Torre San Giovanni, Nardò, Santa Caterina.

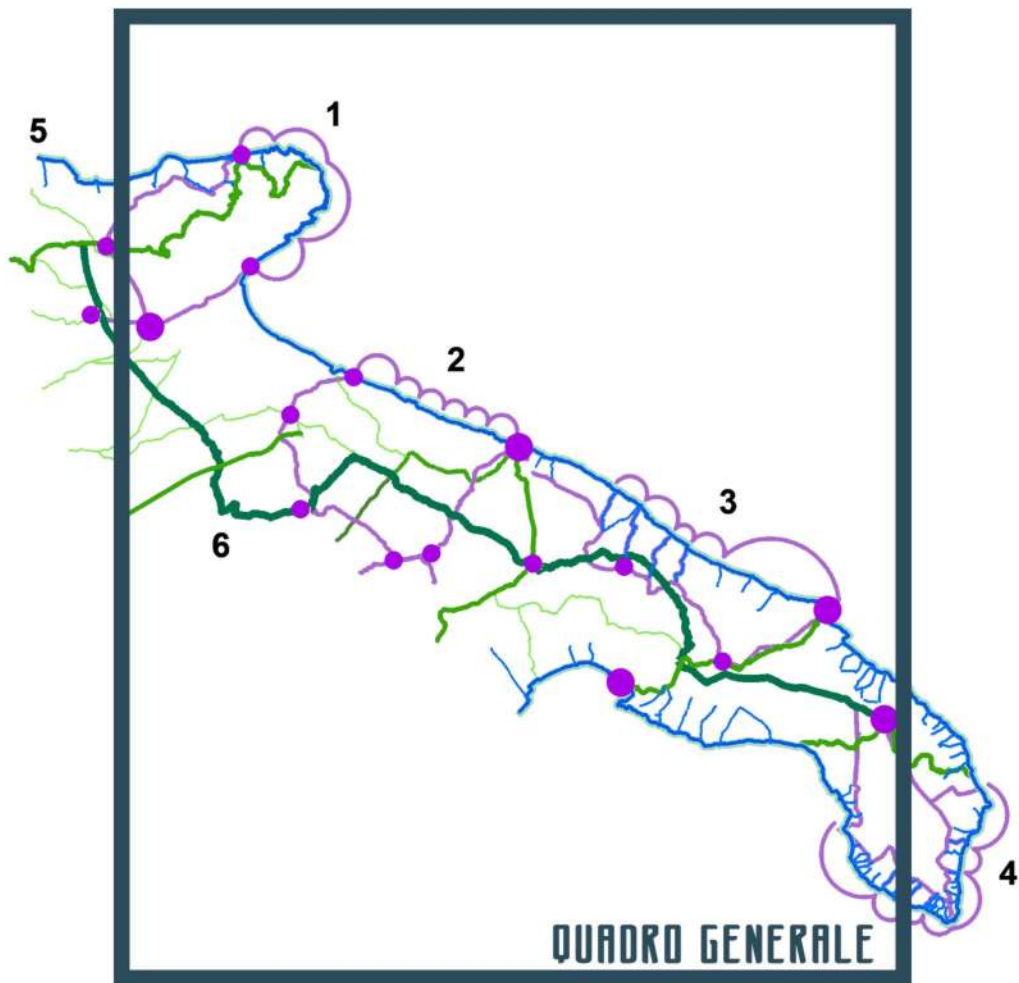


5. L'asse multimodale costiero

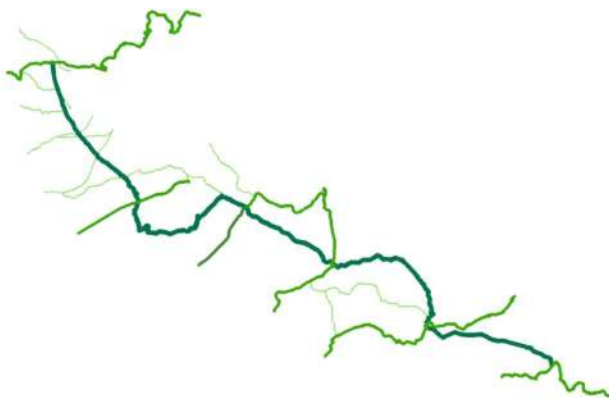
L'asse multimodale costiero assicura:

a. la percorribilità multimodale continua della costa attraverso l'integrazione di diverse modalità di spostamento quali la ferrovia, il tram costiero, il metrò mare e il percorso ciclopedonale litoraneo del progetto cyronmed.

b. i collegamenti interno-costa attraverso un sistema di pendoli multimodali e un sistema di penetranti naturalistiche.

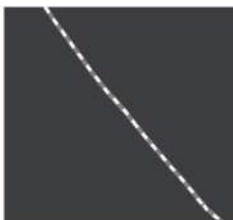
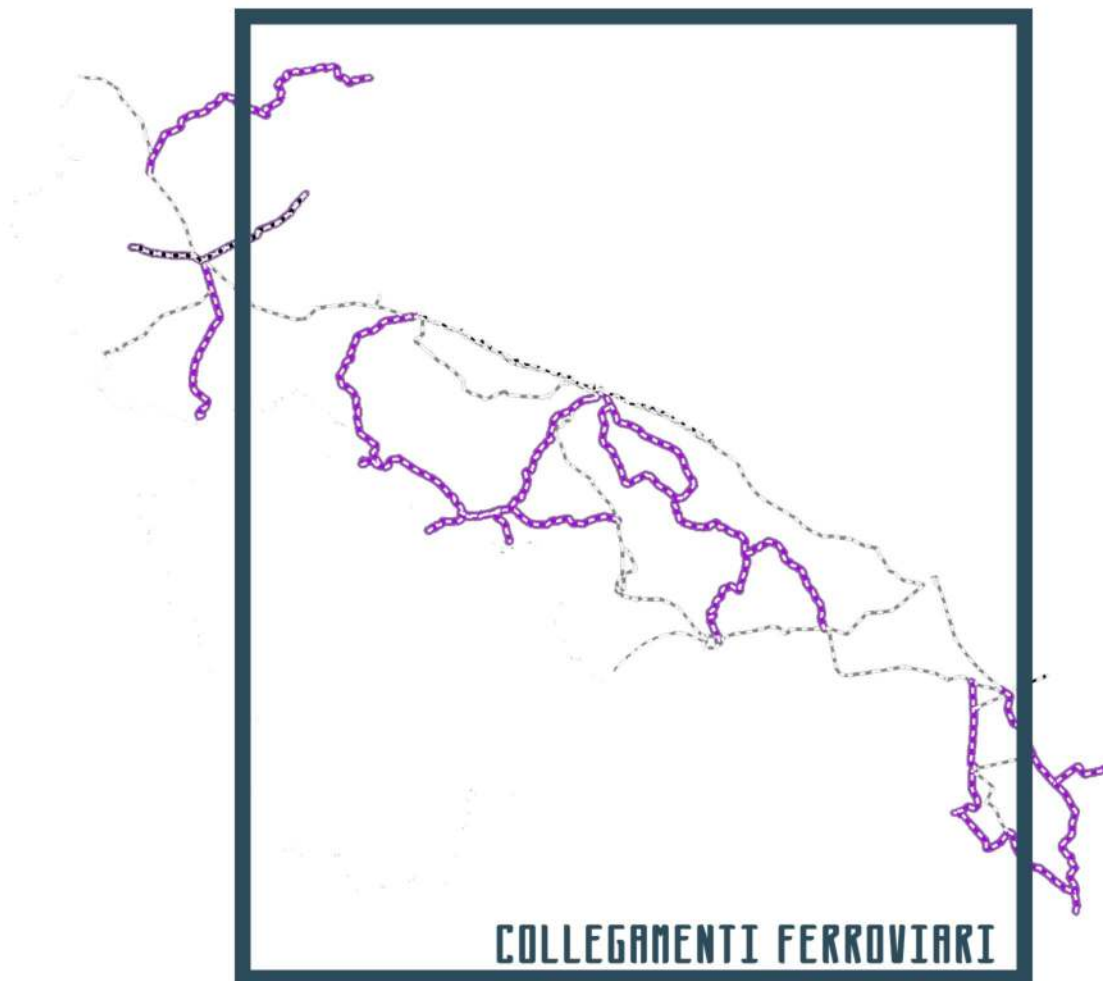


6. Progetto di rete-ciclopedonale regionale



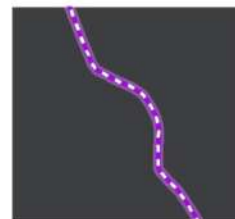
Il progetto di rete ciclo-pedonale è costituito da:

- a. la dorsale della Greenway dell'acquedotto che va da Torre Maggiore (San Severo) a Lecce passando per le Murge e la Valle d'Itria.
- b. il sistema di collegamenti trasversali costituiti dai percorsi cyronmed che collegano il Sud-appennino al Gargano ("Alta via dell'Italia Centrale"), le Murge alla costa barese ("Via dei Borboni") Taranto a Brindisi (tratto terminale di "Via dei Pellegrini"), la costa salentina occidentale con quella orientale e il tratto dell'acquedotto che corre lungo la valle dell'Ofranto.



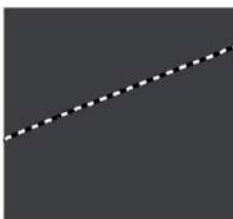
FERROVIA REGIONALE

Servizio ferroviario regionale veloce in grado di collegare tra loro le principali realtà della regione e i principali nodi del trasporto ivi compresi gli aeroporti e, indirettamente, anche i porti più importanti.



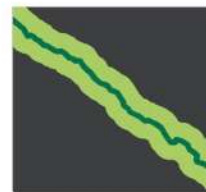
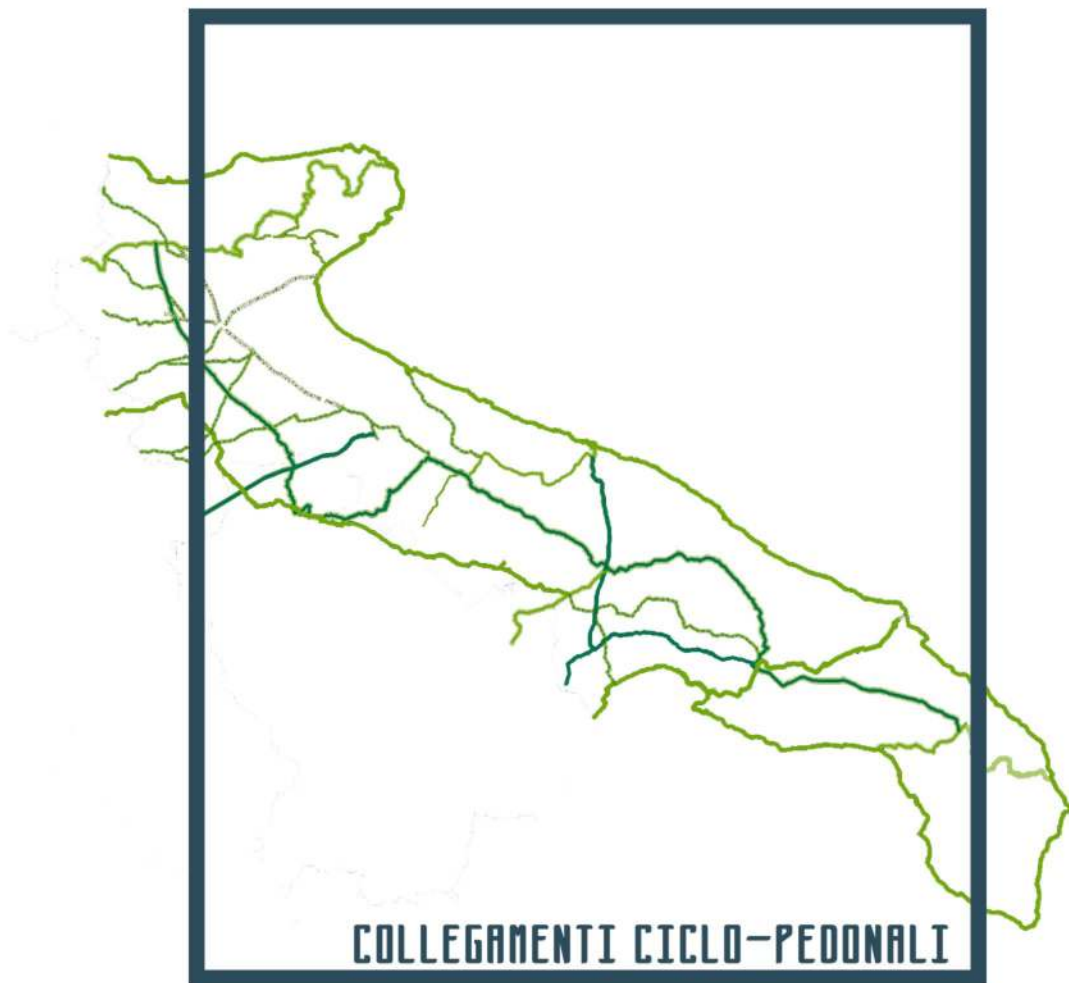
LE FERROVIE DI VALENZANA PAESAGGISTICA

Il piano individua, all'interno della rete ferroviaria regionale, i tratti che attraversano paesaggi naturalistici e culturali di alto valore da sottoporre a specifici progetti di valorizzazione e individua le stazioni ferroviarie strategiche nella rete della mobilità lenta regionale da potenziare.



TRAM

Il piano acquisisce il progetto di "treno-tram" del piano dei trasporti per la tratta Lucera-Foggia-Manfredonia e il progetto "tram del mare" del piano strategico BA2015 (proposto di intesa con RFI e Grandi Stazioni) per la tratta che va da Brindisi a Polignano; e propone il ripristino del collegamento Lecce San Cataldo.

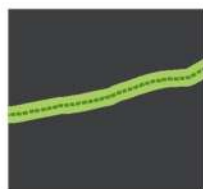
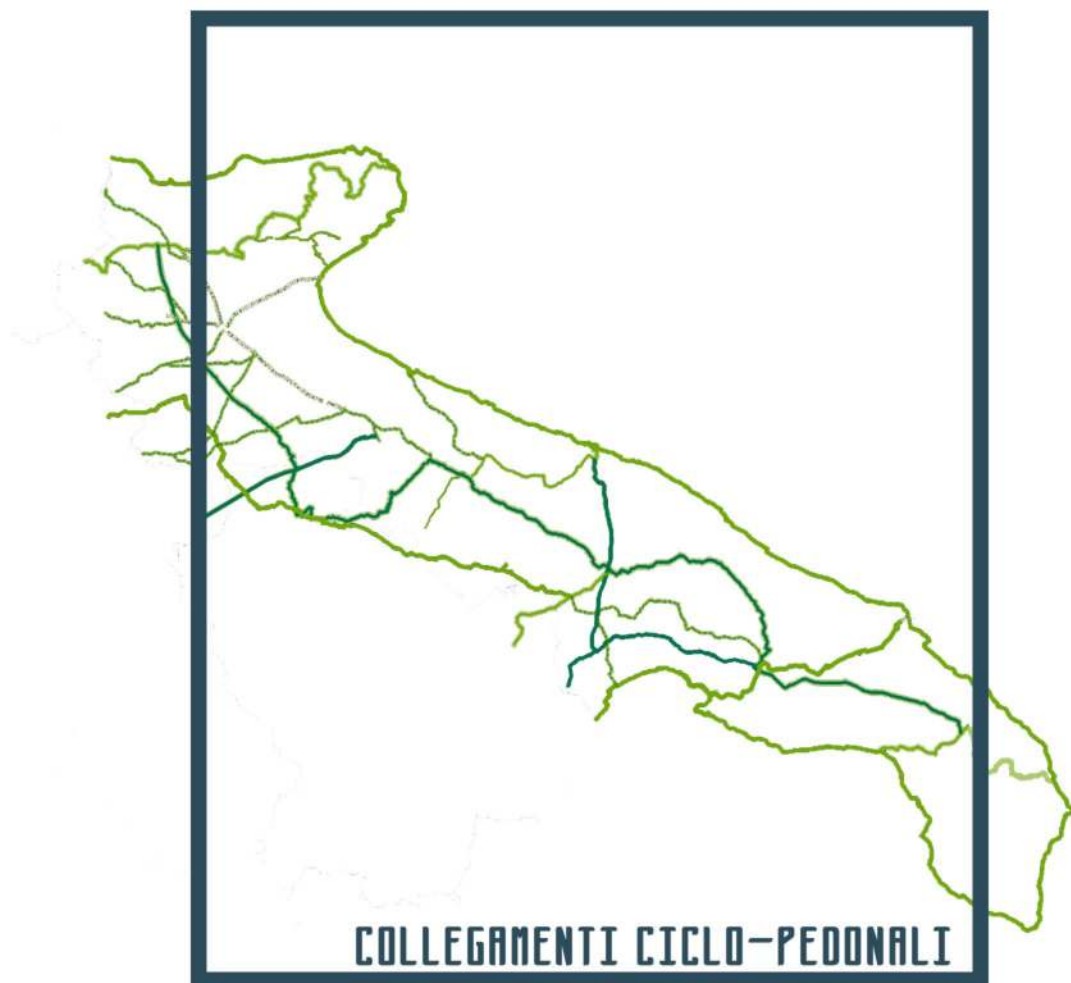


Percorsi ciclo-pedonali de "La rete ciclabile del Mediterraneo- litorali Pugliesi"
 Costituita su viabilità esistente, quasi sempre a basso traffico, sulla quale sono stati previsti specifici interventi da realizzare ai fini della percorribilità ciclistica.

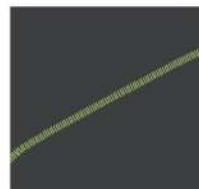
La rete è costituita da due percorsi longitudinali principali (l'itinerario via Adriatica, che continua sul versante ionico nella Via dei Tre Mari e l' itinerario interno Via dei Pellegrini) e da due percorsi trasversali che connettono rispettivamente il sub-appennino al Gargano (Via dell'Italia Centrale) e l'Altamura alla costa barese (Via dei Borboni).

Ciclovie de la Greenway dell'acquedotto pugliese corrono principalmente su viabilità di servizio dell'acquedotto già esistente, va da Caposele a Villa Castelli (per il quale è stato approvato uno studio di fattibilità nel tratto da Venosa a Grottaglie e nel tratto Bari-Gioia del colle) e della diramazione per: Foggia-Lesina-Gargano a Nord, per Lecce-Saleto a Sud, per Ginosa e lungo la Valle Ofranto in direzione est-ovest.

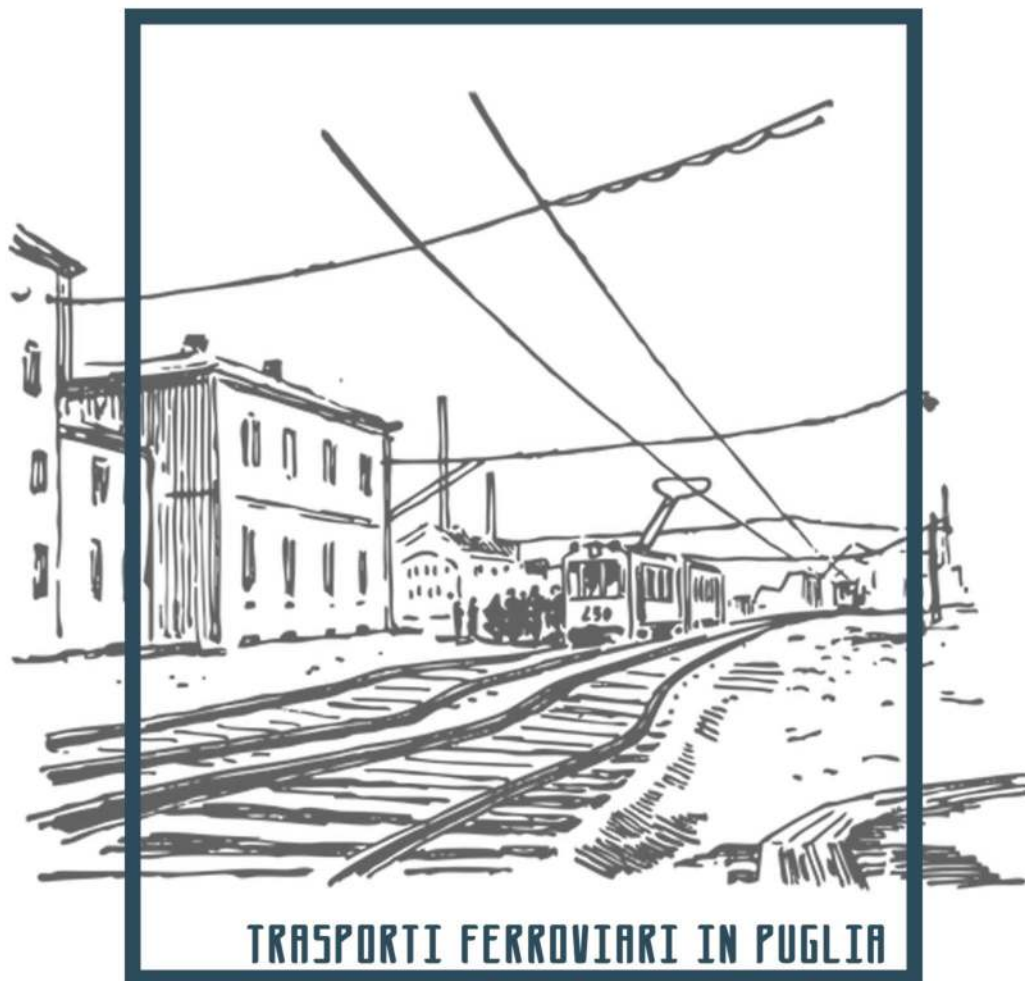
La Greenway rappresenta una vera e propria spina dorsale della mobilità lenta regionale che connette l'area della Capitanata al Salento passando per l'alta murgia e la Valle d'Itria.



Percorsi ciclo-pedonali de la Rete dei Tratturi su viabilità esistente a basso traffico e viabilità sterrata. Il piano individua i tratturi che sono percorribili o percepibili per la maggior parte del loro percorso e attraversano o connettono paesaggi e beni di alto valore; in modo da evidenziare una rete tratturale regionale, funzionale alla continuità delle connessioni lente, che costituisca, un quadro di coerenza per la redazione del Piani dei Tratturi Comunali.



Connessione potenziale della viabilità di servizio lungo le strade principali ad alto traffico che hanno sostituito i principali trattui della Capitanata.



2.3 Sulla rete di interesse regionale il Piano attuativo 2015-2019, oltre a prendere atto degli interventi in corso e a riconfermare quelli programmati e dotati di finanziamento, ha introdotto una serie di interventi di nuova previsione finalizzati a completare e a valorizzare il disegno della rete regionale:

1. linea San Severo-Perschici-ferrovie del Gargano.

Le caratteristiche morfologico-insediative del contesto servito dalla linea hanno indotto il P.A. ad affinare le ipotesi di organizzazione del modello Treno-Tram per integrare maggiormente il trasporto su ferro nell'offerta turistica del litorale.

Privilegiando la creazione di servizi veloci che, nelle fasce orarie di punta, mettano in collegamento il Gargano, a partire da Rodi, con San Severo, Foggia, Barletta e l'aeroporto di Bari beneficiando degli investimenti effettuati sull'interoperabilità.

2) Linea Foggia - Lucera- Ferrovie del Gargano -

Su questa linea è in corso di realizzazione da parte

del concessionario un intervento di raddoppio selettivo in corrispondenza del posto di movimento di Vaccarella per consentire l'incrocio dinamico dei treni così da abbattere del 10% i tempi di percorrenza.

Questo intervento, il primo del suo genere sulla rete regionale, è consi-

derato dal P.A. una soluzione da adottare anche in altri contesti per ridurre i tempi di percorrenza e incrementare la capacità della linea.

3) Linea Foggia - Manfredonia - Rete Ferroviaria Italiana. Il P.A. intende imprimere un'accelerazione alla ricerca e alla realizzazione della migliore soluzione di assetto infrastrutturale ed organizzativo dell'offerta di TPL sulla direttrice Foggia-Manfredonia. Gli scenari alternativi messi in campo dal P.A. che si prefiggono di evitare l'effetto cesura prodotto dalla ferrovia all'interno della città di Manfredonia (valorizzando l'investimento effettuato dall'Amministrazione comunale con l'acquisizione delle aree ferroviarie dismesse), sono di seguito descritti in ordine di preferenza.

- Alternativa 1 -Realizzazione di un sistema Treno-Tram mediante Project financing per la costruzione, gestione che presuppone l'eliminazione di tutti i servizi automobilistici extraurbani.

- Alternativa 2 - Realizzazione di un sistema BRT (Metrobus), eventualmente anche mediante Project financing per la costruzione, gestione del sistema, che prevede la chiusura della ferrovia al traffico di TPRL, l'eliminazione di ogni forma di sovrapposizione funzionale da parte di altri servizi automobilistici extraurbani.

La conformazione geografica della Puglia ha facilitato la realizzazione di una rete ferroviaria regionale estremamente diffusa e capillare: ben 149 dei 258 comuni pugliesi hanno accesso alla rete ferroviaria potendo disporre di almeno una stazione sul proprio territorio comunale distante non più di 3km, in linea d'aria, dal baricentro del centro abi-

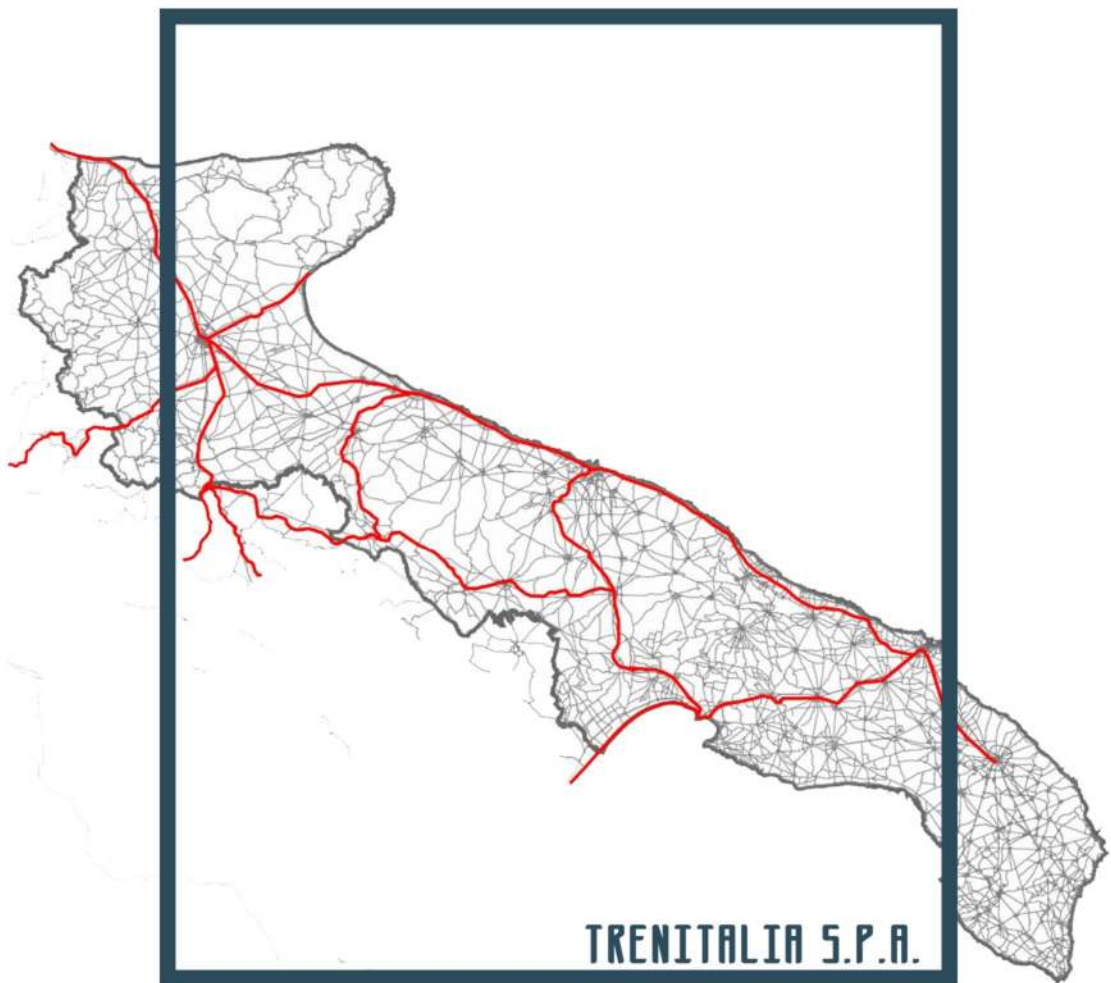
tato.

Se si considera che i comuni pugliesi più popolosi (tutti i capoluoghi di provincia, per esempio) appartengono all'insieme dei 149 comuni con accesso diretto alla ferrovia, risulta evidente come la maggior parte della popolazione regionale abbia accesso "diretto" alla ferrovia: associando ad ogni comune la propria popolazione, si determina infatti una popolazione di 3.271.727 unità (pari all'81,4% della popolazione regionale) appartenente a comuni con accesso diretto alla ferrovia, eventualmente tramite mezzo privato o tramite mezzo pubblico urbano per i comuni che ne sono dotati.

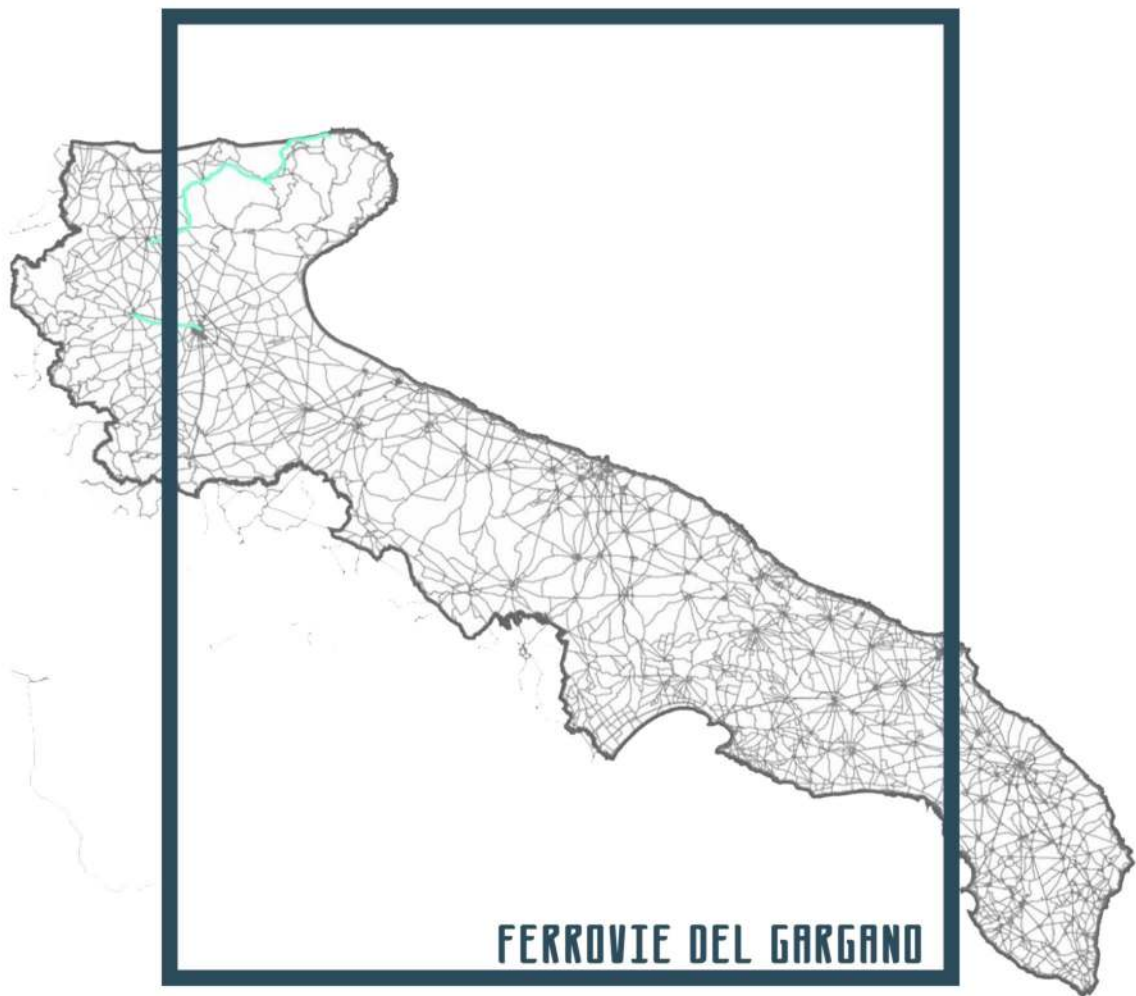
La rete ferroviaria regionale risulta teoricamente estremamente competitiva anche in termini di accessibilità pedonale: la popolazione che dista a non più di 500 metri da una stazione ferroviaria è infatti pari a 643.671 unità (16% della popolazione regionale).

Gli obiettivi e le linee d'intervento:

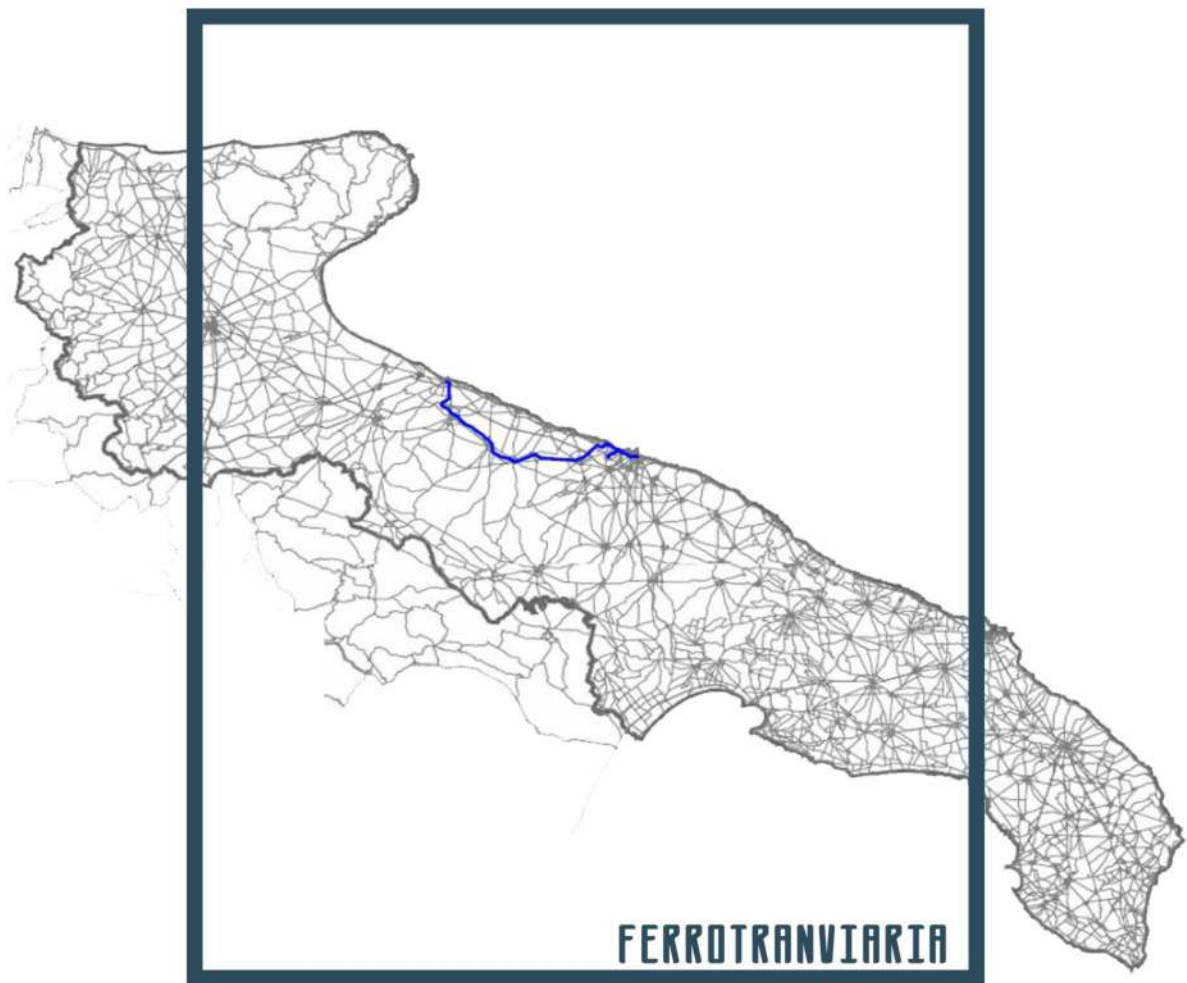
1. promuovere lo sviluppo dei sistemi ITS
2. promuovere il trasporto di merci su ferro
3. promuovere servizi speciali turistici, anche con treni storici, per la fruizione dei siti di rilevanza storica, ambientale e paesaggistica.
4. realizzare parcheggi di interscambio, in corrispondenza delle stazioni ferroviarie attrezzate anche per l'attestamento di BIKE SHARING, CAR SHARING E CAR POOLING con mezzi elettrici.
5. favorire la riqualificazione urbana e territoriale intorno alle stazioni ferroviarie, specialmente nelle aree emarginate e degradate.



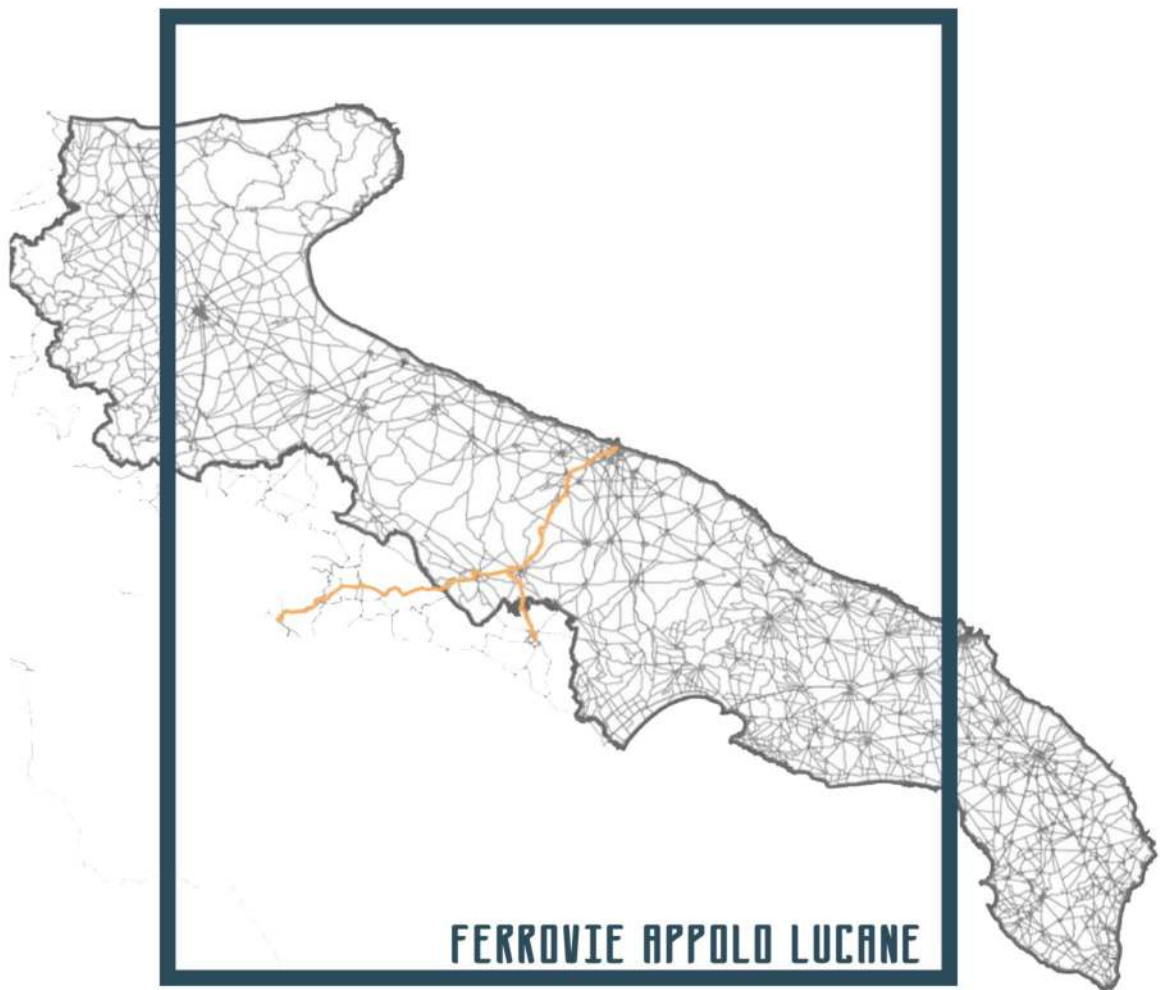
DIRETTRICE/LINEA	TRENI Km/anno
(TARANTO)-GIOIA DEL COLLE-GRAVINA	95.037,95
BARI-LECCE	1.863.537,18
BARI-TARANTO	946.303,28
BARLETTA-FASANO	201.830,74
BARLETTA SPINAZZOLA	107.981,21
FOGGIA-LECCE	375.732,63
FOGGIA-MANFREDONIA	125.250,84
LECCE-BARLETTA	61.807,15
SERVIZIO METROPOLITRANO (MOLFETTA-BARI-MOLA DI BARI)	488.508,44
TARANTO-BRINDISI	293.414,90
TERMOLI-BARI	1.896.474,97
TOTALE	6.455.879,28



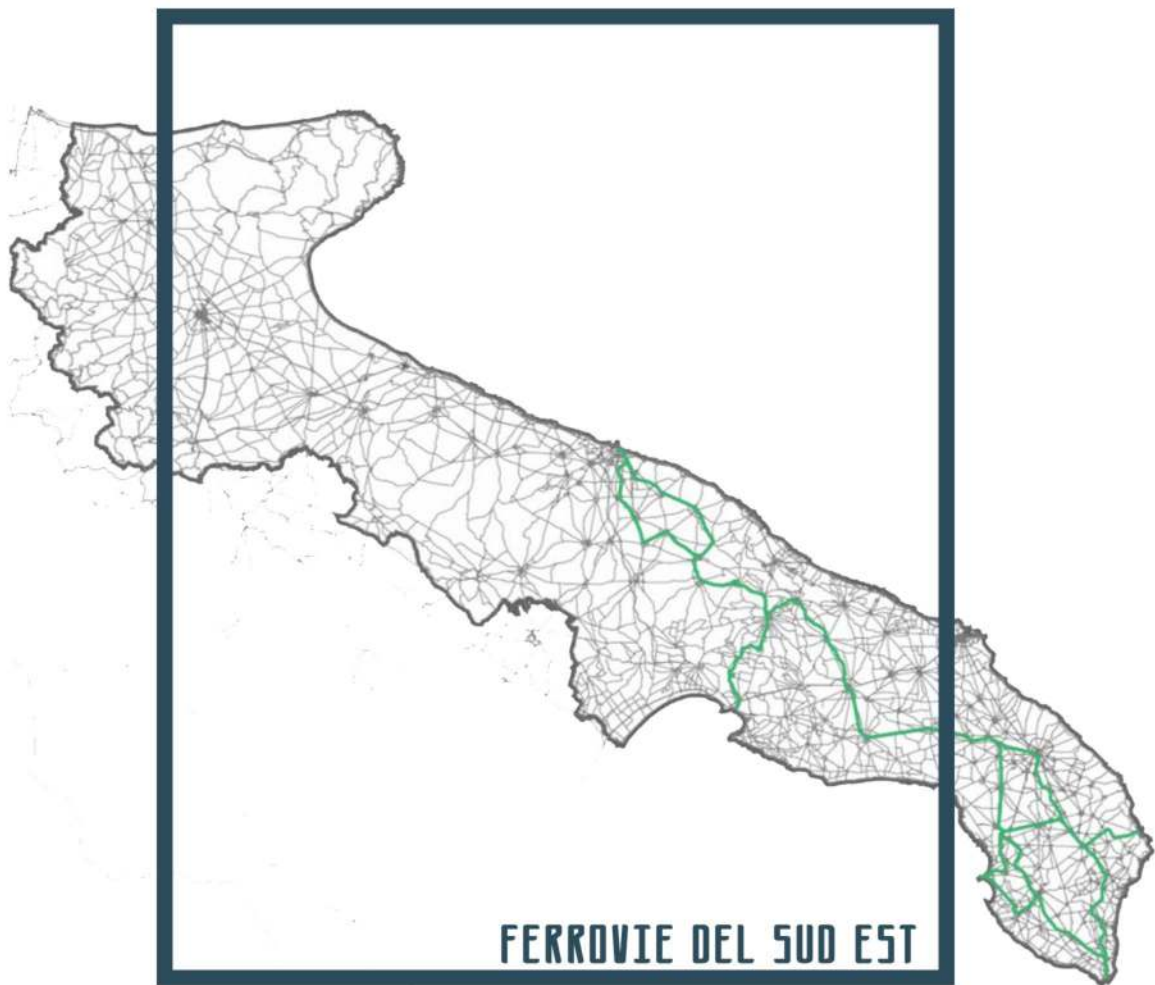
DIRETTRICE/LINEA	TRENI Km/anno
FOGGIA-LUCERA	375.893,76
PESCHICI-S.SEVERO	401.831,90
S.SEVERO-FOGGIA (prosecuzione autorizzata su RFI)	180.090,00
TOTALE	957.815,66



DIRETTRICE/LINEA	TRENI Km/anno
BARI-BARLETTA	1.622.899,84
BARI-S.PAOLO	173.024,40
TOTALE	1.795.924,25



DIRETTRICE/LINEA	TRENI Km/anno
ALTAMURA-GRAVINA	53.034,59
BARI-ALTAMURA (MATERA)	190.577,99
BARI-GRAVINA	383.271,01
BARI-TORITTO	100.280,145
BARI C.LE-BARI SCALO	7.089,471
TOTALE	734.251,206



DIRETTRICE/LINEA	TRENI Km/anno
BARI-TARANTO	1.140.606,49
bis MUNGIVACCA-PUTIGNANO	464.368,47
MARTINA FRANCA-LECCE	797.368,47
NOVOLI-GAGLIANO	371.265,95
CASARANO-GALLIPOLI	121.050,51
LECCE-GALLIPOLI	418.941,19
ZOLLINO-GAGLIANO	337.419,72
MAGLIE-OTRANTO	116.306,50
TOTALE	3.713.292,12

LA RETE FERROVIARIA REGIONALE HA UN ESTENSIONE PARI A CIRCA 1500 Km suddivisa, in base all'azienda che garantisce l'infrastruttura:

ESTENSIONE DELLA RETE FERROVIARIA IN PUGLIA

GESTORE DELLA RETE	OPERATORE DEI SERVIZI DI TPL	ESTENSIONE (Km)
FERROTRANVIARIA spa	FERROTRANVIARIA spa	70
FERROVIE APPULO LUCANE srl	FERROVIE APPULO LUCANE srl	60
FERROVIE del GARGANO	FERROVIE del GARGANO srl	99
FERROVIE del SUD EST	FERROVIE del SUD EST srl	473
RFI	TRENI ITALIA spa	826
Totale		1.528

CARATTERISTICHE E TIPOLOGIE DELLA RETE FERROVIARIA PUGLIESE

GESTORE DELLA RETE	BINARIO SEMPLICE	DOPPIO BINARIO	RETE ELETTRIFICATA
FERROTRANVIARIA	✓	✓ PER 37 Km	✓
FERROVIE APPULO LUCANE	✓		
FERROVIE del GARGANO	✓		✓
FERROVIE del SUD EST	✓		

L'offerta di servizi delle imprese ferroviarie è completata dalla quota di servizi automobilistici sostitutivi e integrativi della modalità ferroviaria eserciti con caratteristiche di supplemento al treno quando è necessario integrare l'offerta e principalmente nei seguenti casi:

1. nelle fasce orarie di punta, per soddisfare il picco di domanda;
2. nei giorni festivi, o in tutte le altre occasioni in cui il servizio ferroviario è sospeso;
3. ove le limitazioni infrastrutturali abbassano la capacità del vettore ferroviario;
4. anche su tratte non servite da ferrovia con funzioni di adduzione o risultanti da assegnazioni di concessioni in estensione a quella principale.

03

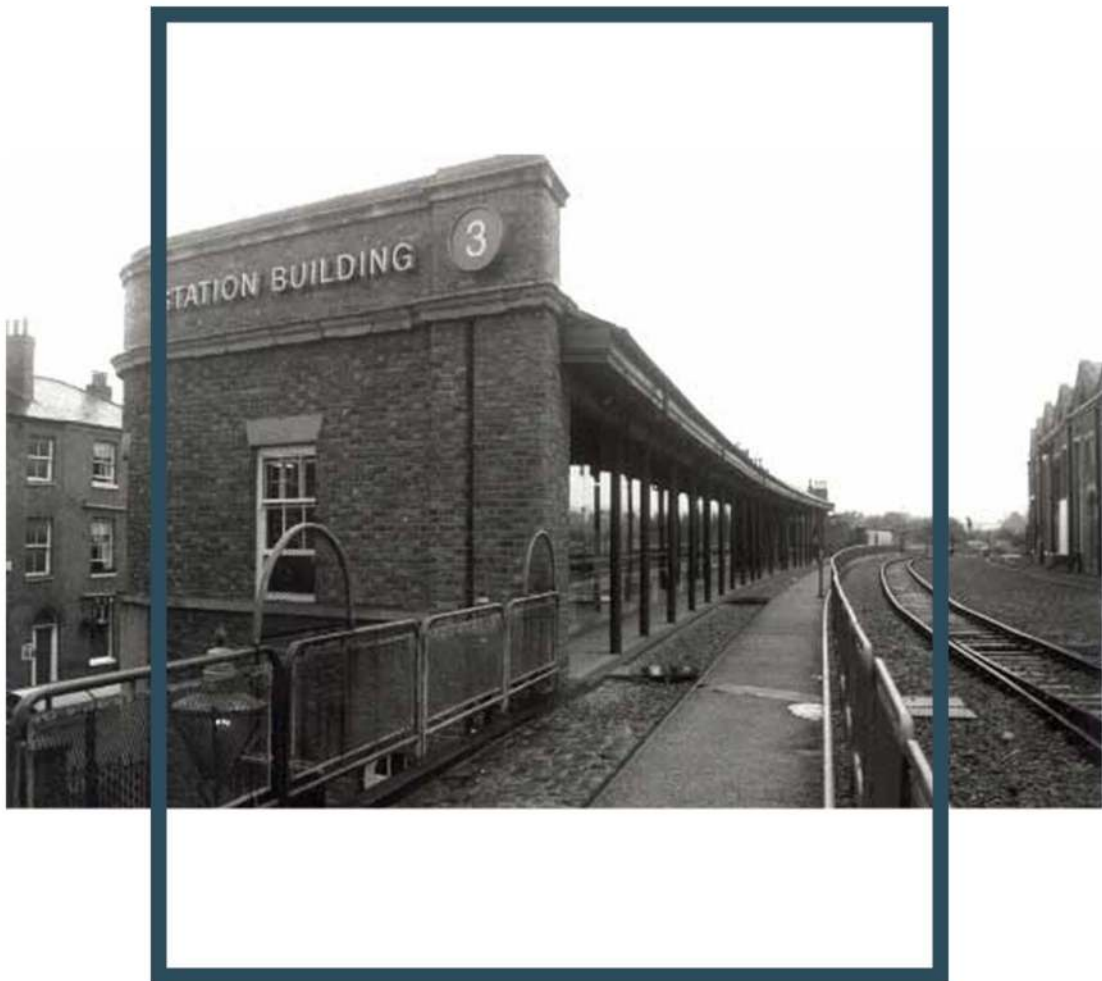
GLI IM
PIANTI
FERRO
VIARI



GLI IMPIANTI FERROVIARI



- 3.1 LA NASCITA DELLE STAZIONI
- 3.2 IL COMPLESSO ORGANICO
- 3.3 GLI IMPIANTI FERROVIARI IN PUGLIA



3.1 Nell'Inghilterra nordorientale nasce la prima linea ferroviaria pubblica la Stockton Darlington, progettata da George Stephenson, che costruì la sua prima locomotiva a vapore nel 1814. Nei primi anni servì al solo trasporto di merci, e il 27 settembre 1825 con Stephenson alla guida, la motrice a vapore percorse 34 Km con un carico di 69 T, la macchina raggiunse i 24 Km/h.

La prima ferrovia pubblica per il trasporto dei passeggeri, azionata solamente da locomotive a vapore, fu la Liverpool-Manchester, inaugurata nel 1830, anch'essa progettata da George Stephenson e dal figlio Robert,

A partire dal 1835 si sviluppò in Gran Bretagna e in tutta l'Europa conti-

mentale la costruzione di linee per il collegamento delle città principali, realizzate prevalentemente da privati e dai governi delle diverse nazioni.

La costruzione delle reti procedette rapidamente, con particolare attività negli anni Quaranta dell'Ottocento, tanto che alla fine del decennio in Gran Bretagna erano stati realizzati 10.715 km di vie rotabili, 6080 km negli stati tedeschi e 3174 km in Francia. Lo stimolo a tanto impegno era fornito dal fatto che la città di Manchester e il porto di Liverpool stavano vivendo l'inizio della rivoluzione industriale, con il sorgere di industrie tessili che avevano la necessità di importare grandi quantità di cotone e spedire in Europa

i manufatti.

Situazione nella quale i mezzi tradizionali non garantivano rapidità di spostamento delle materie, il cotone infatti impiegava più tempo a percorrere i 50 Km che separano le due città che ad attraversare l'Atlantico. Sulla scelta del mezzo di trazione da usare venne bandito nel 1829 il Concorso di Rainhill, con un premio di 500 sterline alla migliore macchina. I requisiti richiesti furono un peso non superiore alle 6 tonnellate e una velocità di 16 Km/h con un carico di 20 tonnellate. Il 6 ottobre di quell'anno furono presentate le locomotive Perseverance, la Novelty di John Braithwaite e John Ericsson, la Cyclopède, la Sans Pareil di Timothy Hackworth e la Rocket di George e Robert Stephenson. Gli Stephenson vinsero il concorso garantendo la capacità di costruire locomotive affidabili. Alla "Robert Stephenson & Co." fu affidata anche la costruzione della linea che comprendeva numerose costruzioni architettoniche, 63 vere e proprie opere d'arte tra ponti, viadotti e rilevati e una galleria di oltre 3 Km.

Rispetto alle seppur rosee previsioni il traffico passeggeri risultò decuplicato solo nel primo anno di esercizio, generando un profitto superiore alle 14000 sterline. Nei primi quattro anni furono create 33 società, le cui azioni andavano letteralmente a ruba, nel 1843 la rete ferroviaria inglese contava già 3274 Km, saliti a 13315 nel 1855.

Il 3 ottobre 1839, nel regno di Napoli, per la prima volta in Italia, una locomotiva correva sulle rotaie trascinandosi dietro dei vagoni con sopra dei passeggeri. Erano passati appena 9 anni dall'inaugurazione (16 sett. 1830) della prima ferrovia del mondo, lunga 14 chilometri: la Liverpool-Manchester.

A Parigi la strada ferrata che la univa a San Germano fu invece inaugurata, il 24 agosto 1837.

Quel giorno un passeggero singolare non ancora romanziere, Victor Hugo, che così descrisse scrivendo alla moglie questo suo primo viaggio in ferrovia: "E' un movimento magnifico, che bisogna aver sentito per rendersene conto. La rapidità è inaudita.

I fiori ai lati della via non son più fiori, sono macchie anzi sono strisce rosse o bianche;... le città, i campanili e gli alberi danzano e si perdono follemente nell'orizzonte;...Occorre uno sforzo per non figurarsi che il cavallo di ferro sia una vera bestia. La si sente soffiare nel riposo, lamentarsi in partenza, guaiolare in cammino: suda, trema, fischia, nitrisce, rallenta, trascina; enormi rose di scintille sprizzano gialle ad ogni giro di ruota o dai suoi piedi, e il suo respiro se ne va al di sopra delle nostre teste in belle nuvole di fumo bianco, che si lacerano sugli alberi della strada".

L'anno prima della inaugurazione della linea parigina, nei primi mesi del 1836 era giunto a Napoli un ingegnere francese - Armando Bayard de le Vingtrie - per chiedere a Re Ferdinando II il permesso di poter costruire una "strada ferrata", come si diceva allora, tra Napoli e Nocera. portò a termine l'opera a proprie spese e a proprio rischio.

Domandava in compenso che gli si lasciasse per 99 anni l'usufrutto, poi la "ferrovia" sarebbe divenuta proprietà dello Stato.

Quello di Napoli era il clima ideale del pionierismo delle modernità; i Borboni avevano inaugurato il primo battello di linea a vapore d'Italia, ed erano riusciti con una delle prime reti italiane a collegare telegraficamente Napoli con la Sicilia.

Con decreto del 19 giugno 1836 il Re concesse al Bayard la facoltà di costruire la ferrovia, ma con limitazione assai più strette di quelle che il francese avrebbe voluto.

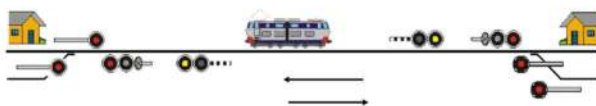
I lavori sarebbero dovuti essere compiuti in sei anni; Bayard doveva depositare 100.000 ducati, i quali sarebbero stati confiscati se in quel tempo non si fosse finita l'opera.

Nel mese di agosto 1838, il primo tratto di binari era pronto da Napoli al Granatello di Portici.

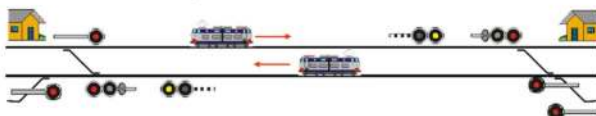
Le locomotive giunsero dall'Inghilterra, mentre le carrozze solide ed eleganti furono fabbricate a Napoli.



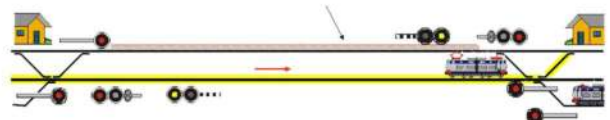
3.2 La circolazione ferroviaria si svolge su linee a uno o più binari. Le linee a semplice binario sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi di marcia sull'unica sede disponibile.



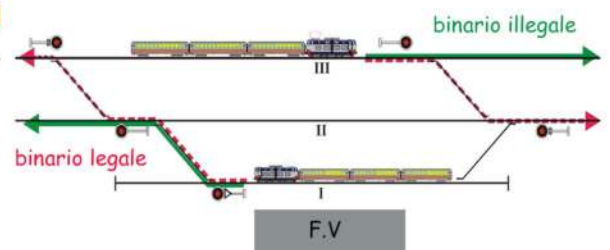
Sulle linee a doppio binario i treni percorrono normalmente il binario di sinistra e si dice che viaggiano sul binario legale.



Quando i treni percorrono eccezionalmente il binario di destra si dice che viaggiano sul binario illegale.



IL binario illegale non è attrezzato per la circolazione dei treni in quel senso di marcia.



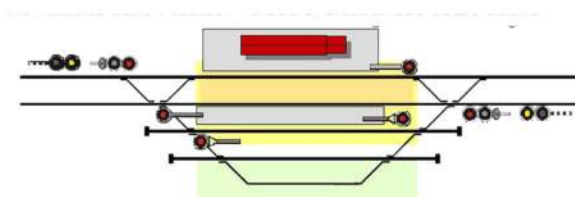
Su di una linea a doppio binario quando entrambi i binari sono attrezzati per la circolazione dei treni in entrambi i casi i sensi su di ciascun binario, si dice che la linea è banalizzata.

Le località di servizio adibite al servizio pubblico, sono delimitate da segnali di protezione o da appositi segnali fissi e vengono utilizzate per regolare la circolazione dei treni; sono munite di impianti atti all'effettuazione di precedenza fra i treni nello stesso senso e, sul semplice binario, di incroci fra treni in senso opposto.

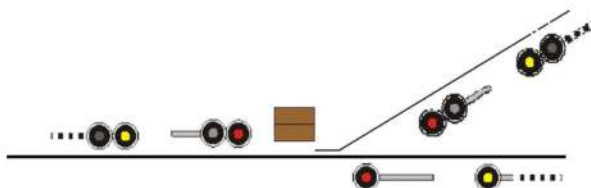


Nell'ambito delle stazioni, i binari si distinguono in:

1. I binari di circolazione, i quali sono adibiti all'arrivo, alla partenza o al transito dei treni.
2. I binari secondari, non sono adibiti al transito dei treni.
3. I binari di corsa invece, sono utilizzati per il transito dei treni senza fermata.



Il bivio è la diramazione di due o più linee.



Si definisce stazione ogni complesso organico di impianti ferroviari concentrato in un determinato punto della linea ferroviaria e destinato al servizio viaggiatori e/o al servizio merci e a operazioni inerenti l'esercizio della linea.

Le operazioni svolte all'interno delle stazioni ferroviarie sono innumerevoli, come ad esempio la gestione delle partenze e dell'arrivo dei viaggiatori, il ricevimento e la spedizione delle merci, l'attività per l'esercizio dei treni come ad esempio operazioni di movimentazione dei treni (circolazione, incroci e precedenza, riordino e formazione dei convogli, smistamento), operazioni sui veicoli (sosta, manutenzione e rifornimento) e operazioni sul materiale di trazione.

A seconda della loro dimensione o importanza si hanno:

1. POSTI DI MOVIMENTO



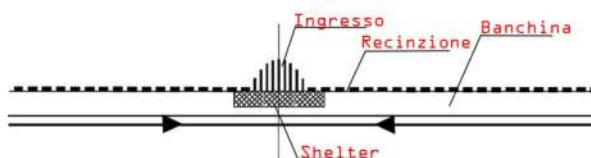
Questo complesso organico svolge solo funzioni interne al sistema ferroviario senza l'abilitazione al servizio pubblico e sono caratterizzati dalla presenza di solo prefabbricati tecnici dove sono collocate le apparecchiature per la manovra degli scambi e dei segnali. A loro interno vi sono locali di servizio utilizzati in caso di presenziamento dell'impianto. Tali impianti intervengono nella regolazione della circolazione e vengono utilizzati come ricovero per i treni cantiere, manutenzione dei binari e della linea aerea.

2. LE FERMATE

Questo impianto organico svolge solo funzioni interne al sistema ferroviario senza l'abilitazione al servizio

pubblico, senza intervenire nella regolazione della circolazione. Esse sono costituite da uno (A) o due (B)

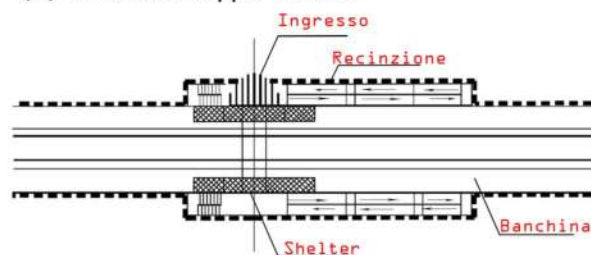
(A) su linea a binario semplice



binari dove i treni sostano unicamente per consentire la salita o discesa dei viaggiatori. In generale le fermate sono attrazate con un piccolo fabbricato viaggiatori e dei marciapiedi e possono essere presenziate o meno.

Il fabbricato è costituito da un numero limitato di locali, dove quello centrale è destinato al pubblico e funge sia da atrio che sala d'attesa, poi vi è quello destinato alla biglietteria e altri destinati al servizio ferroviario.

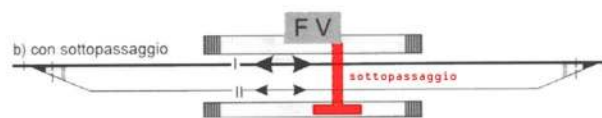
(B) su linea a doppio binario



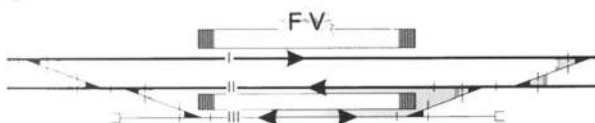
3. LE PICCOLE STAZIONI

Questo complesso organico si organizza con un numero limitato di binari i quali svolgono operazioni inerenti la circolazione (precedenze e incroci), sia per il servizio viaggiatori sia per il servizio merci.

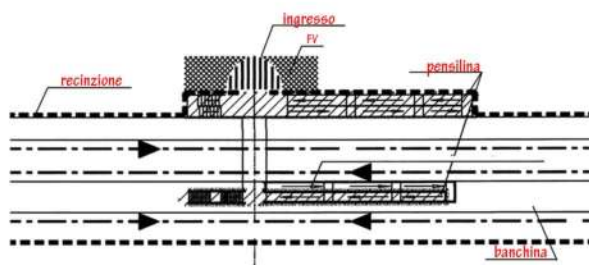
a. binario di corsa promiscuo



b. binario di corsa distinto



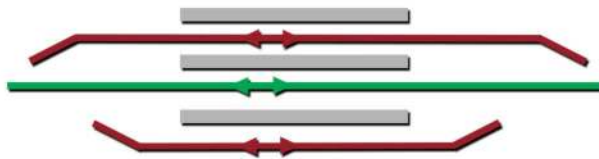
Le piccole stazioni sono sempre presenziate da un responsabile del movimento, e addetto alla circolazione dei treni, al funzionamento dei sistemi di sicurezza, al rapporto con il pubblico e a operazioni amministrative.



In corrispondenza delle piccole stazioni i treni sfruttano comunemente, per le operazioni di sosta e di precedenza, i binari di ricevimento affiancati ai binari di corsa (o di corretto tracciato), che possono essere promiscui (ovvero utilizzabili nelle due direzioni di marcia) oppure distinti



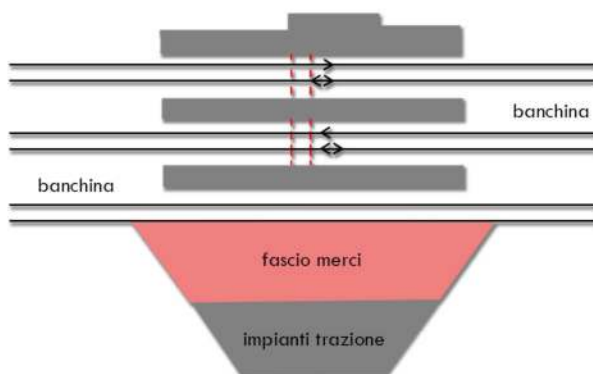
Le stazioni che dispongono di un unico binario di corsa lo hanno, in genere, posizionato frontalmente al fabbricato viaggiatori mentre nelle piccole stazioni che con doppi binari in deviate, distinti per senso di marcia, si provvede a localizzarli esternamente a quelli di corretto tracciato, sempre frontalmente al fabbricato viaggiatori.



4. MEDIE STAZIONI

Quest'ultime collegano i centri urbani di media grandezza, in generale capoluoghi di provincia.

Le stazioni di questo livello svolgono il ruolo di origine e termine dei treni e pertanto, oltre ai servizi per i viaggiatori e le merci, sono dotati di spazi coperti per il deposito del materiale rotabile in sosta e per la manutenzione dei mezzi di trazione.



In presenza di un traffico consistente il numero dei binari di circolazione aumenta, questo determina una mag-

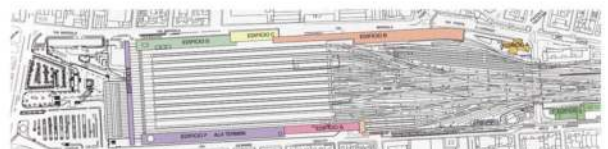
giore specializzazione della rete e dei servizi annessi; in particolare si richiede una distinzione fra il piazzale per il servizio viaggiatori e quello per il servizio merci. Per il primo tipo di traffico si distanziano i binari dotandoli di marciapiedi di adeguata larghezza (serviti da pensiline e sottopassaggi); per il secondo tipo di traffico si raggruppano i binari in fasci razionalmente organizzati.



5. LE GRANDI STAZIONI

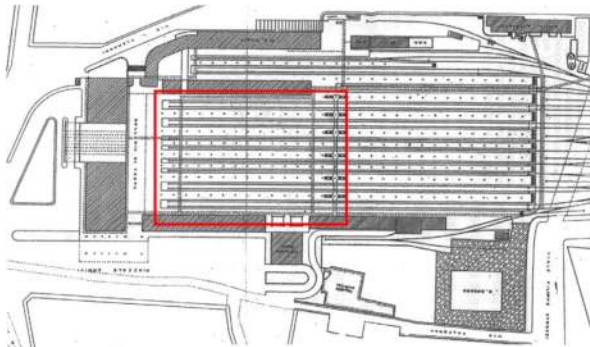
Le grandi stazioni in genere fanno capo a città capoluogo di regione. In esse normalmente convergono più linee che comprendono i binari per il ricevimento dei treni viaggiatori, i binari di deposito, pulizia e composizione dei convogli, i fasci dei binari per il ricevimento e composizione dei treni merci, gli impianti di trazione.

Le grandi stazioni sono composte da un gran numero di binari, da numerosi servizi per il pubblico i quali sono organizzati nel fabbricato viaggiatori, inoltre vi sono marciapiedi, pensiline, rampe pedonali, scale e sottopassaggi. In esse si trovano un gran complesso di attrezzature tecniche indispensabili per gestire il traffico ferroviario nell'ambito del piazzale interno ed esterno.



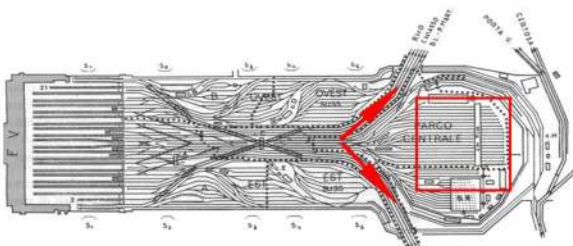
Dal punto di vista della posizione della stazione nei confronti della rete le stazioni si possono distinguere in:

1. STAZIONI DI TESTA



Le stazioni di testa sono delle grandi stazioni situate all'origine di una o più linee, e sono costituite da uno o più fasci di binari tronchi tutti dotati di marciapiede sul quale viene effettuato il servizio viaggiatori, e da un insieme di fasci sussidiari destinati al ricovero, alla composizione dei treni, al deposito e alla pulizia dei vagoni. Questa tipologia di stazione è particolarmente indicata quando la maggior parte del traffico che vi gravita ha in esse origine o destinazione, mentre impone al traffico passante l'onerosa manovra del cambio trazione.

La progressiva espansione dei treni bidirezionali ha soppresso la necessità del cambio di locomotore riducendo, ma non eliminando, i perditempi connessi all'inversione di marcia del treno.



2. STAZIONI PASSANTI



Le stazioni passanti sono situate lungo le linee.

I fasci passanti delle linee possono essere indipendenti o collegati mediante una coppia di radici poste alle due estremità che conferiscono elasticità all'esercizio dell'impianto permettendo di passare da qualsiasi provenienza a qualsiasi direzione.

3. STAZIONI MISTE

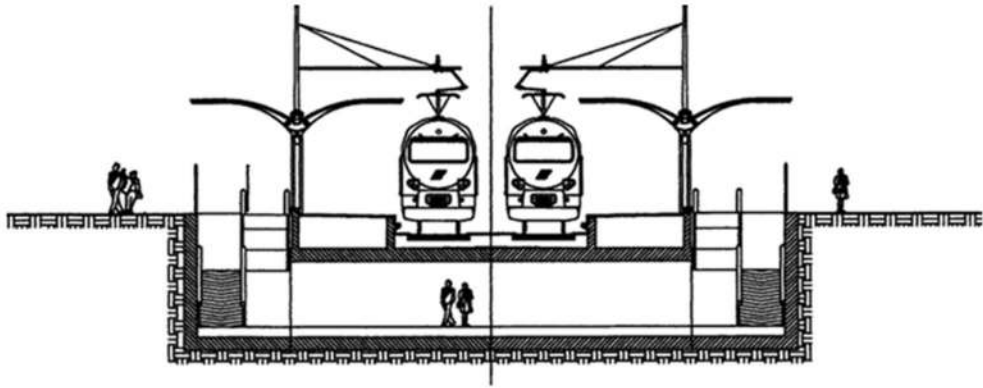


Le stazioni miste sono costituite da fasci passanti, interessati dal traffico di attraversamento, e da fasci tronchi.

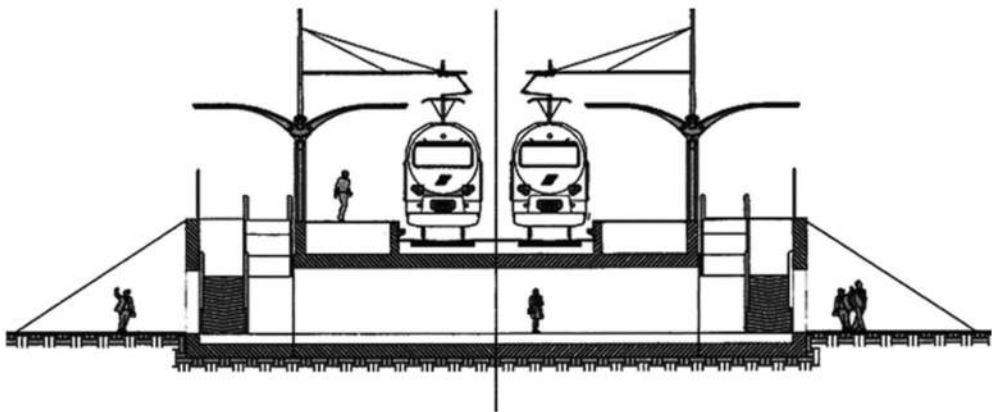
Questa articolazione del piano del ferro facilita la differenziazione dei servizi, destinando al fascio passante la lunga distanza, mentre ai fasci tronchi l'uso locale.

PRINCIPALI TIPOLOGIE D'ACCESSO ALL'IMPIANTO

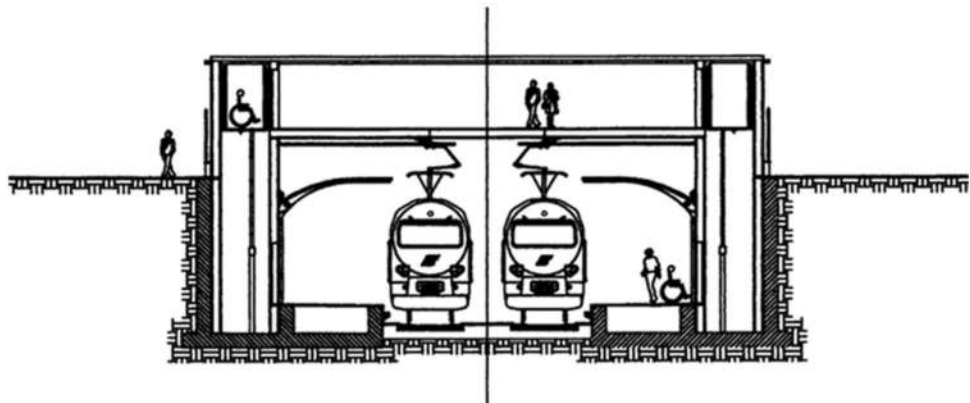
A. ACCESSI A LIVELLO DEL PIANO DEL FERRO



B. ACCESSI A QUOTA INFERIORE AL PIANO DEL FERRO



C. ACCESSI A QUOTA SUPERIORE AL PIANO DEL FERRO



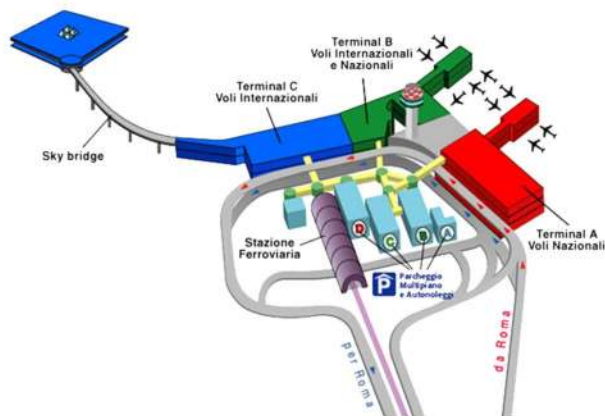
Dal punto di vista della collocazione del piano del ferro nei confronti del piano stradale le stazioni si distinguono in:

1. STAZIONI DI RASO



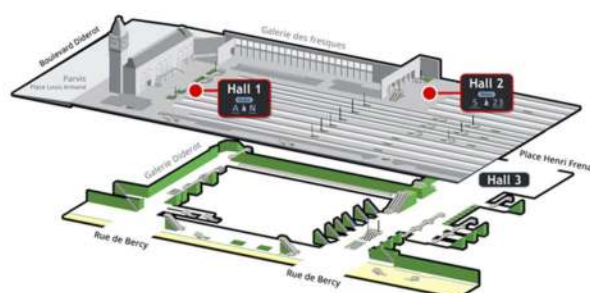
Nelle stazioni a raso il piano del ferro è alla stessa quota del piano stradale.

2. STAZIONI IN VIADOTTO



Sono stazioni sopraelevate rispetto al piano stradale e sono generalmente stazioni passanti in contesti urbani, e pertanto più invasive e meno compatte rispetto a quelle di testa, in cui il dislivello ha la funzione di limitare il condizionamento dello sviluppo intorno alla città. Generalmente sotto tali stazioni è consentito il passaggio del traffico stradale attraverso dei passaggi filtrati.

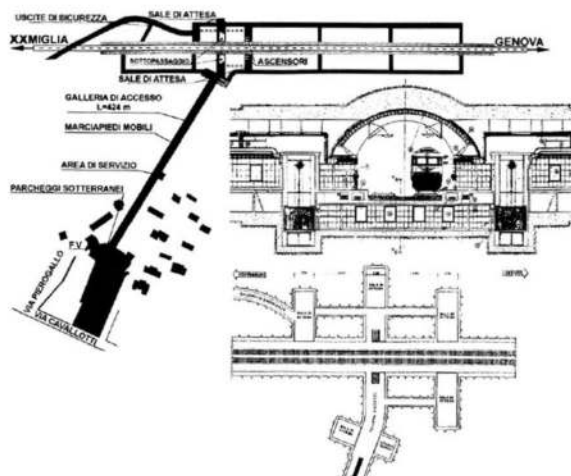
3. STAZIONI MULTILIVELLO



Questa tipologia di stazione nasce dall' esigenza di far confluire in un unico nodo strategico un insieme di diversi servizi su ferro o nodi diversi come ad esempio l'alta velocità, i trasporti di lunga percorrenza, i trasporti regionali e quelli metropolitani.

quindi si realizza una stazione su più piani sovrapposti, ciascuno dedicato ad un singolo sistema, la cui stretta comunicazione è volta a favorire.

4. STAZIONI IN GALLERIA



Sempre per eliminare i condizionamenti sul tessuto urbano, alcune stazioni di dimensioni minori possono essere in parte o totalmente interrate.

Il dimensionamento di una stazione e dei suoi elementi costitutivi è un problema complesso, soprattutto con la recente trasformazione funzionale della stazione dovuta all'introduzione dei servizi e attività (principalmente commerciali) non strettamente connesse alla funzione trasportistica.

Sulla scorta dell'esame dei più recenti progetti di grandi stazioni, è possibile indicare le seguenti modalità di ripartizione:

10% funzioni legate all'esercizio

- regolazione della circolazione
- assistenza tecnica ai treni
- manutenzione impianti

40% servizi primari

- atrio
- biglietteria
- sala d'attesa

50% servizi secondari

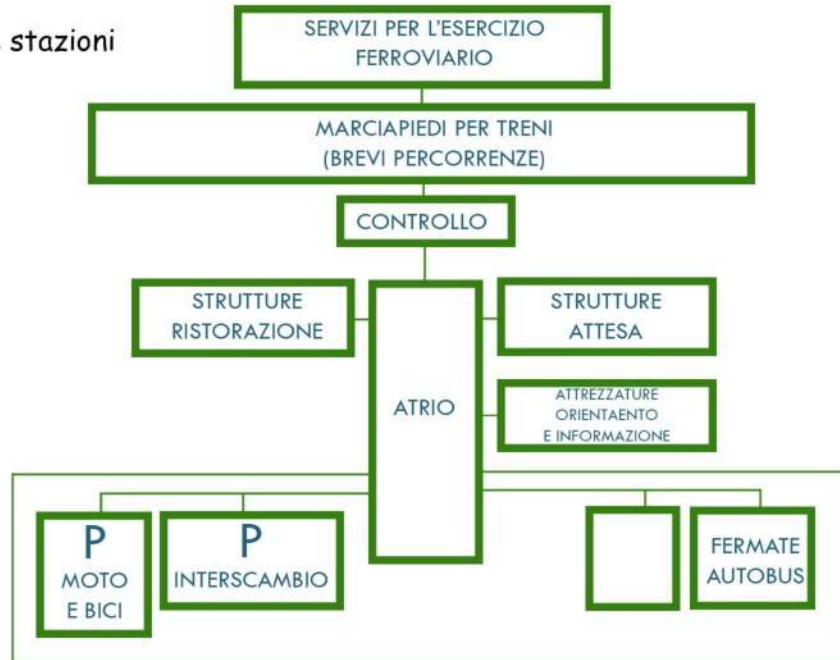
- ristorante
- attività commerciali
- attività terziarie rivolte alla città

Viaggiatori nell'ora di punta (n)	100	250	500	750	1000	1500	2000	3000	4000
Atrio (m2/viag.)	1	0,9	0,8	0,7	0,6	0,55	0,5	0,45	0,4
Sale d'attesa (m2/viag.)	0,2	0,19	0,18	0,17	0,16	0,15	0,13	0,11	0,1
Informazioni (m2/viag.)	0,1	0,095	0,09	0,055	0,08	0,075	0,07	0,06	0,05
Sportelli biglietteria (n)	2	3	5	7	8	10	12	16	20
Sportelli personale (m2)	8	12	20	28	32	40	44	48	50
Dispositivo bagagli (m2/viag.)	0,1	0,095	0,09	0,085	0,08	0,075	0,07	0,06	0,05
Servizi igienici (m2/viag.)	0,15	0,014	0,13	0,12	0,11	0,10	0,09	0,08	0,07

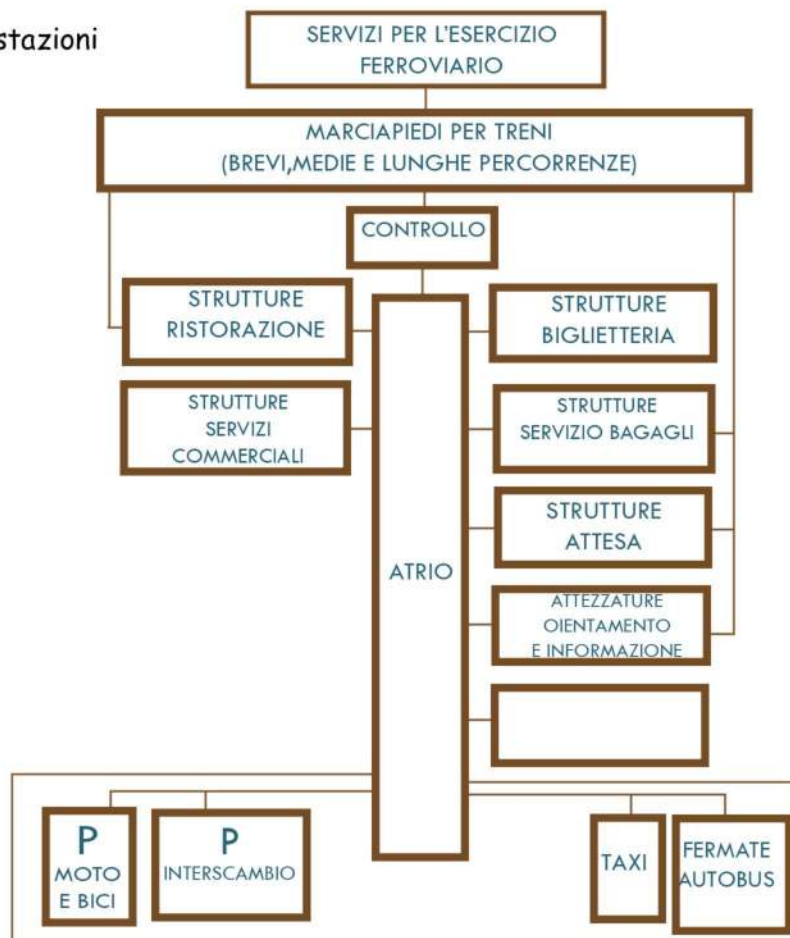
* da sottoporre a verifica funzionale di microsimulazione

IL FABBRICATO VIAGGIATORI

Piccole stazioni



Medie stazioni

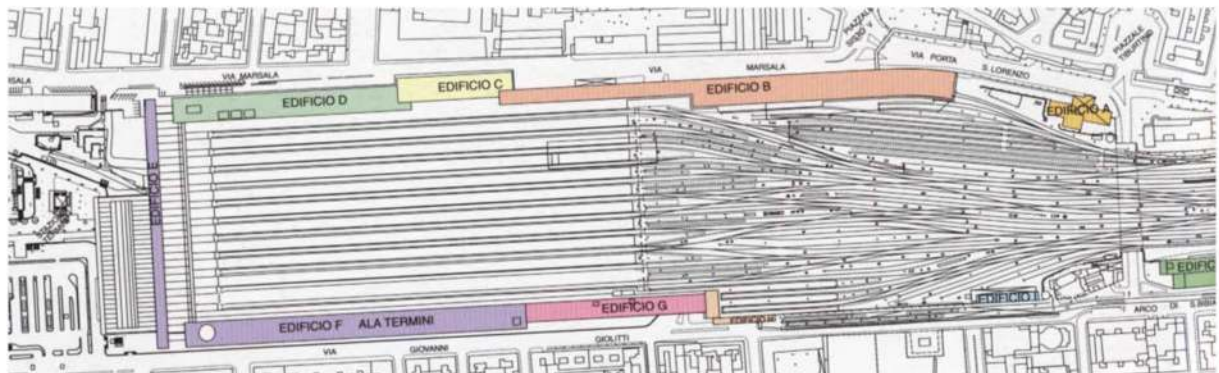




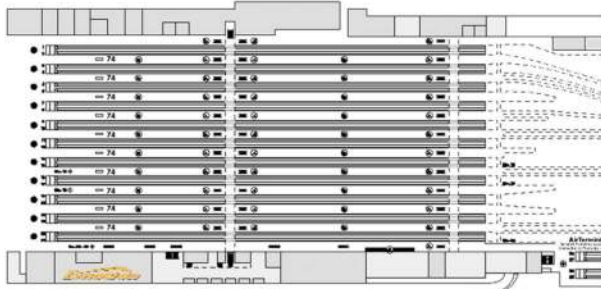
Inquadramento su ortofoto



Piazzale di stazione



Planimetria generale

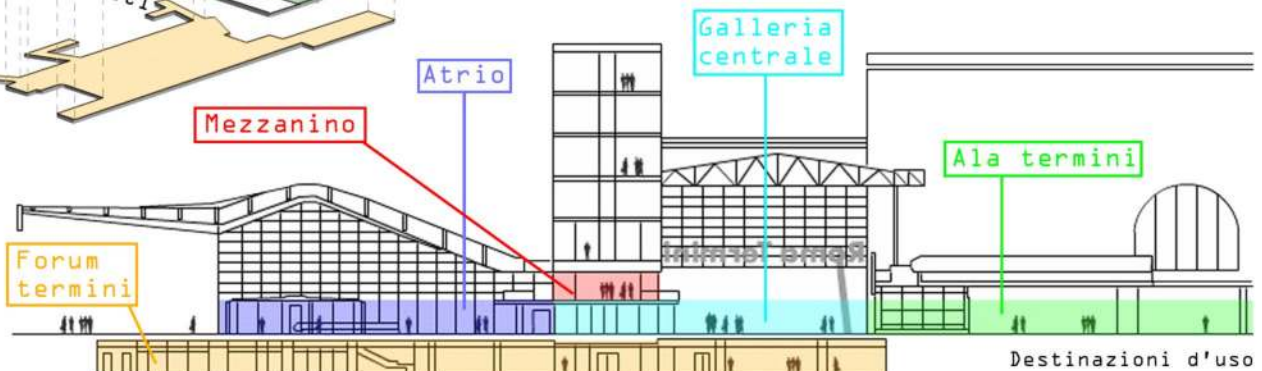
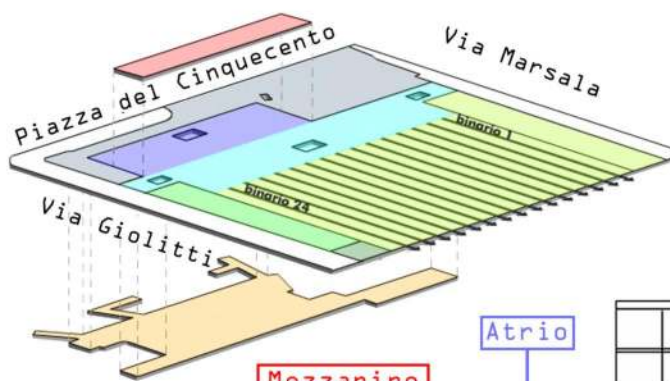


Pianta

La stazione di Roma Termini è la principale stazione ferroviaria della città e costituisce il più importante scalo ferroviario della città di Roma, il maggiore d'Italia e il secondo d'Europa dopo Gare de Paris Nord per traffico passeggeri.

La stazione deve il suo nome alle vicine terme di Diocleziano.

La gestione degli impianti è affidata a Rete Ferroviaria Italiana (RFI) società del gruppo Ferrovie dello Stato, che classifica la stazione nella categoria "Platinum", mentre quella delle aree commerciali del fabbricato viaggiatori è di competenza di Grandi Stazioni



Destinazioni d'uso

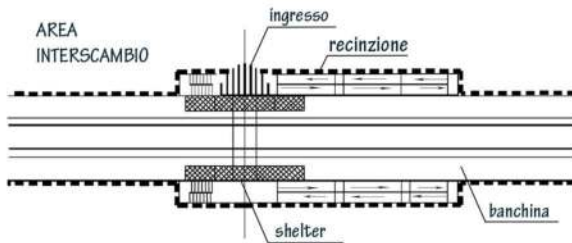


DIMENSIONE E IMPORTANZA

BRONZE
Impianti piccoli per bassa frequentazione
<200 v/g
ubicati sulla rete complementare

SILVER
Impianti medio-piccoli
>200 v/g
ubicati nell'hinterland metropolitane
o presso comuni di varie dimensioni

FERMATA SU LINEA A DOPPIO BINARIO

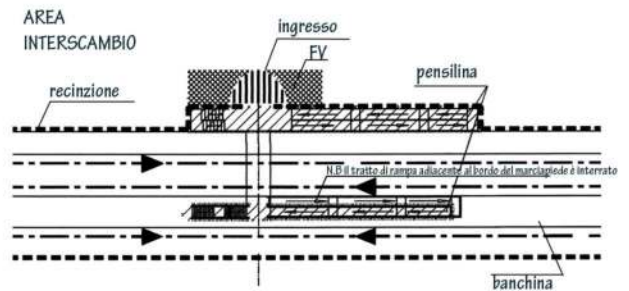


Costituite da 1 o 2 binari, i treni sostano unicamente per consentire la salita e la discesa dei viaggiatori. Sono attrezzate con un piccolo fabbricato viaggiatori e dei marciapiedi, il prefabbricato ha un numero limitato di locali, di cui 1 centrale per il pubblico che funge contemporaneamente da sala d'attesa e da atrio, l'altro che serve per la biglietteria.

FERMATA DI INCORONATA
-FOGGIA-

FERMATA EUROPA
-BARI-

FERMATA SU LINEA A SEMPLICE O DOPPIO BINARIO



Organizzano un numero limitato di binari che svolgono operazioni inerenti la circolazione, sia per il servizio viaggiatori sia per il servizio merci. Sono sempre presenziate da un responsabile del movimento.

STAZIONE DEL GARGANO
-FOGGIA-

STAZIONE AEROPORTO
-BARI-

3.3 PRINCIPALI TIPOLOGIE D'ACCESSO ALL'IMPIANTO

LA LORO COLLOCAZIONE NEI CONFRONTI DEL PIANO STRADALE

1. STAZIONI DI TESTA

Sono delle grandi stazioni situate all'origine di una o più linee, costituite da uno o più fasci di binari tronchi tutti dotati di marciapiede sul quale viene effettuato il servizio viaggiatori, e da un insieme di fasci sussidiari destinati al ricovero ed alla composizione dei treni, deposito, pulizia delle carrozze, ecc..

STAZIONE DEL GARGANO
-FOGGIA-

2. STAZIONI PASSANTI

Le stazioni passanti sono situate lungo le linee, possono essere indipendenti o collegati mediante una coppia di radici poste alle due estremità che conferiscono elasticità all'esercizio dell'impianto permettendo di passare da qualsiasi provenienza verso qualsiasi destinazione.

Alcuni binari, privi di marciapiedi, possono essere riservati ai movimenti di servizio, per il ricovero dei veicoli o per le operazioni di approntamento dei treni.

STAZIONE AEROPORTO
-BARI-

FERMATA INCORONATA
-FOGGIA-

FERMATA EUROPA
-BARI-

LA LORO POSIZIONE NEI CONFRONTI DELLA RETE FERROVIARIA

1. STAZIONI A RASO

Dove il piano del ferro è alla stessa quota del piano stradale

STAZIONE DEL GARGANO
-FOGGIA-

FERMATA INCORONATA
-FOGGIA-

2. STAZIONI IN GALLERIA

Dove il piano del ferro è interrato rispetto al piano stradale. Vengono utilizzate per eliminare i condizionamenti sul tessuto urbano. Queste stazioni possono essere totalmente o parzialmente interrate.

FERMATA EUROPA
-BARI-

STAZIONE AEROPORTO
-BARI-

Gli impianti ferroviari in puglia e le loro percorrenze.

1. FERROVIE DEL GARGANO



2. STAZIONE DELL'INCORNATA



3. STAZIONE AEROPORTO



FERROVIE DEL GARGANO



FERROVIE DEL GARGANO





La società Ferrotramviaria, nasce a Roma nel 1936 su impulso del conte Ugo Pasquini, amministratore delegato delle Ferrovie del Sud Est.

Qualche tempo dopo iniziarono i lavori di trasformazione del tracciato ferroviario, con l'adeguamento alla linea elettrica a corrente continua a 3000 volt.

Il 20 luglio 2013 la Ferrotramviaria S.p.A. ha aperto al pubblico il nuovo passante per l'Aeroporto di Bari Karol Wojtila, realizzato sulla linea storica Bari-Barletta. L'opera ha dato vita ad una nuova fase di intermodalità (treno-aereo) e di interoperabilità con Trenitalia e con le Ferrovie Appulo Lucane, grazie ad accordi commerciali tra le tre Aziende.

Settori di attività:

1. Trasporto ferroviario regionale e metropolitano.
2. Autolinee suburbane e interurbane che servono le province di Bari e Barletta-Andria-Trani.

ta-Andria-Trani.

3. Trasporto merci: cessato negli anni novanta, l'attività di trasporto merci fu ripresa a partire dal 2012.

La Fermata Aeroporto è costituita da un corpo centrale posizionato direttamente al di sopra della copertura delle banchine e due corpi laterali dedicati ai servizi per l'utenza.

Il piano banchine per lo sbarco dell'utenza di lunghezza 95 m e larghezza 3,50 m, ubicato al di sotto del piano mezzanino (locali tecnici).

Poiché la linea ferroviaria è collocata ad una distanza di circa m 240 dal terminal aeroportuale, questa stazione ferroviaria comprende tre differenti manufatti con caratteristiche architettoniche e funzionalità specifiche:

1. la Fermata Aeroporto,
2. il tunnel di collegamento pedonale,
3. il fabbricato di "Transito".

04

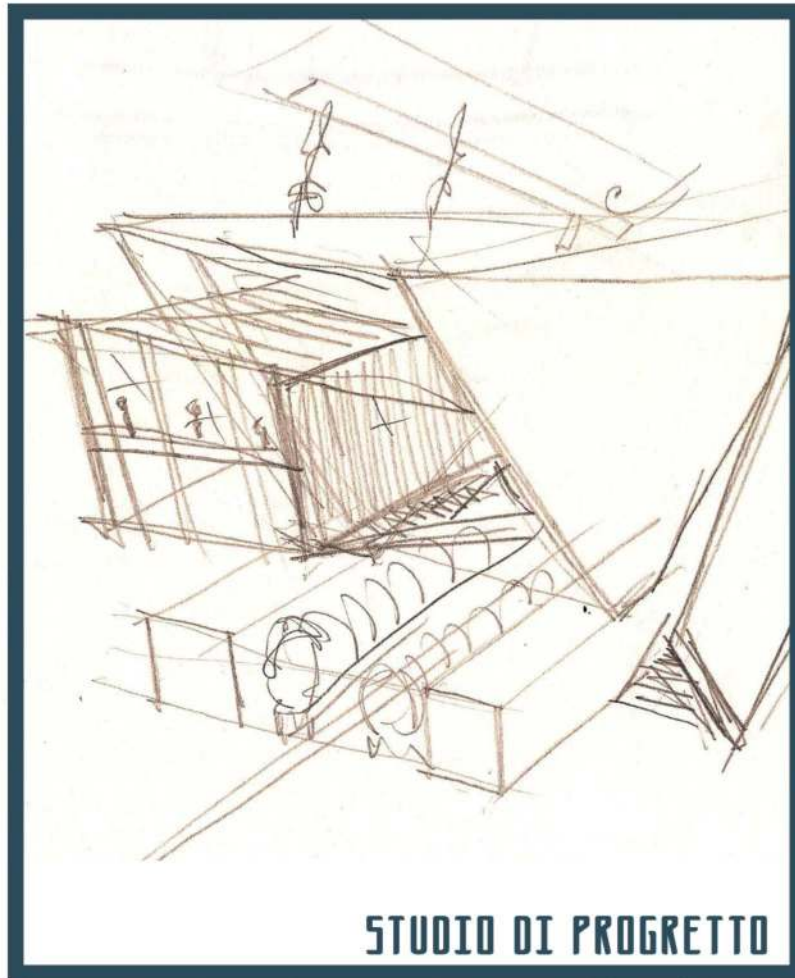
FASIP
ROGET
TUALI



FASI PROGETTUALI

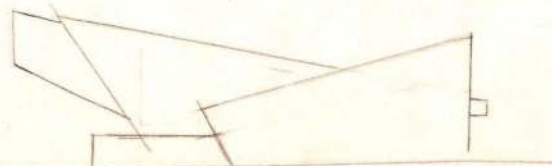
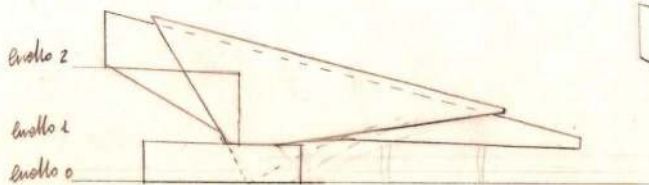
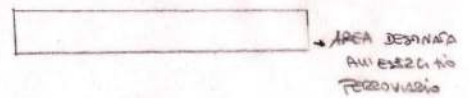
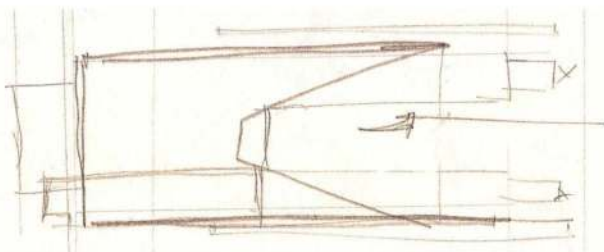
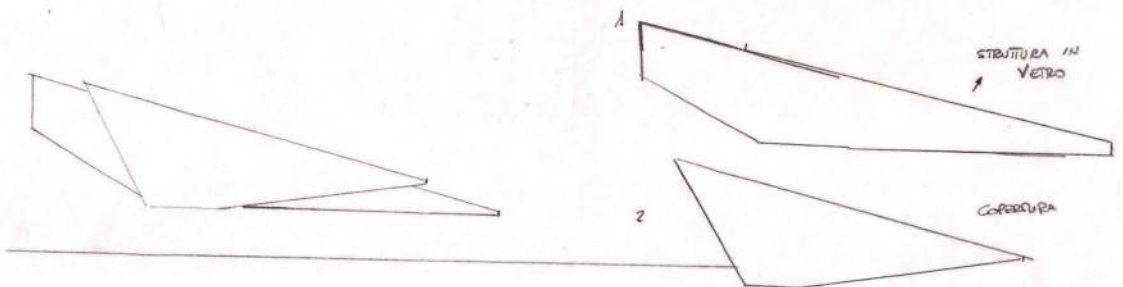


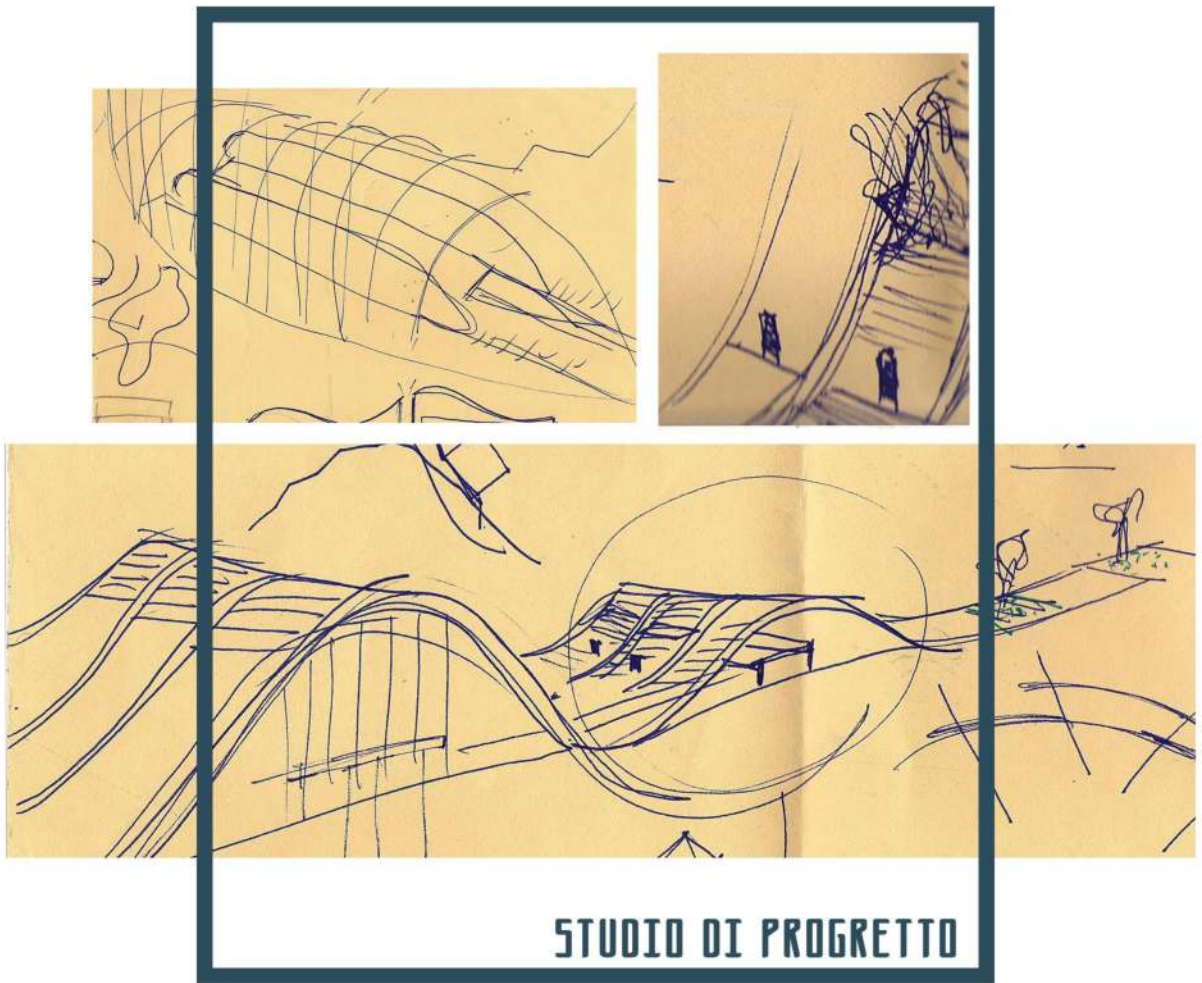
- 4.1 SCHIZZI DI PROGETTO
- 4.2 RELAZIONE PROGETTUALE
- 4.3 GLI ELABORATI DI PROGETTO



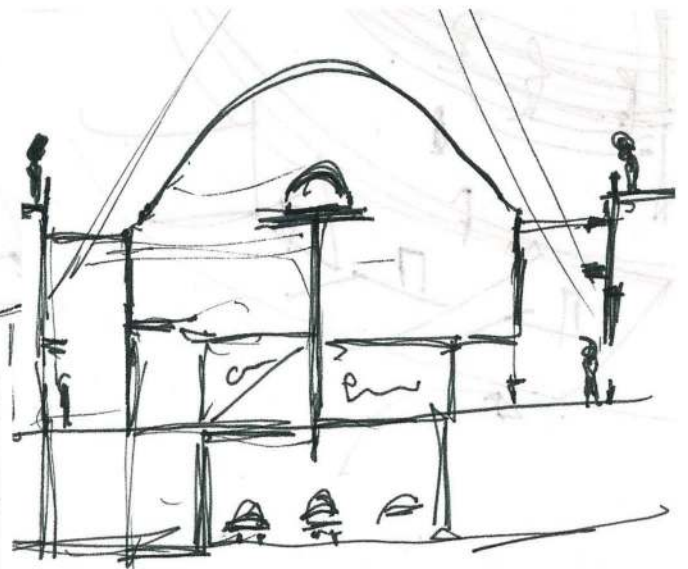
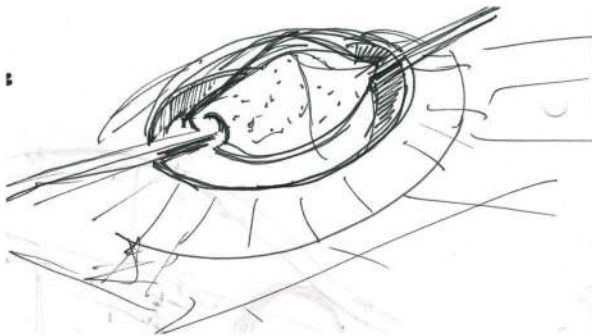
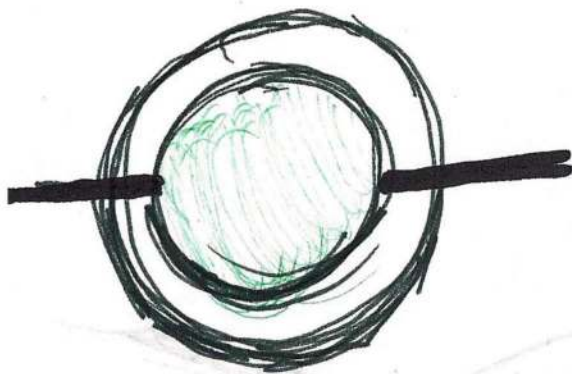
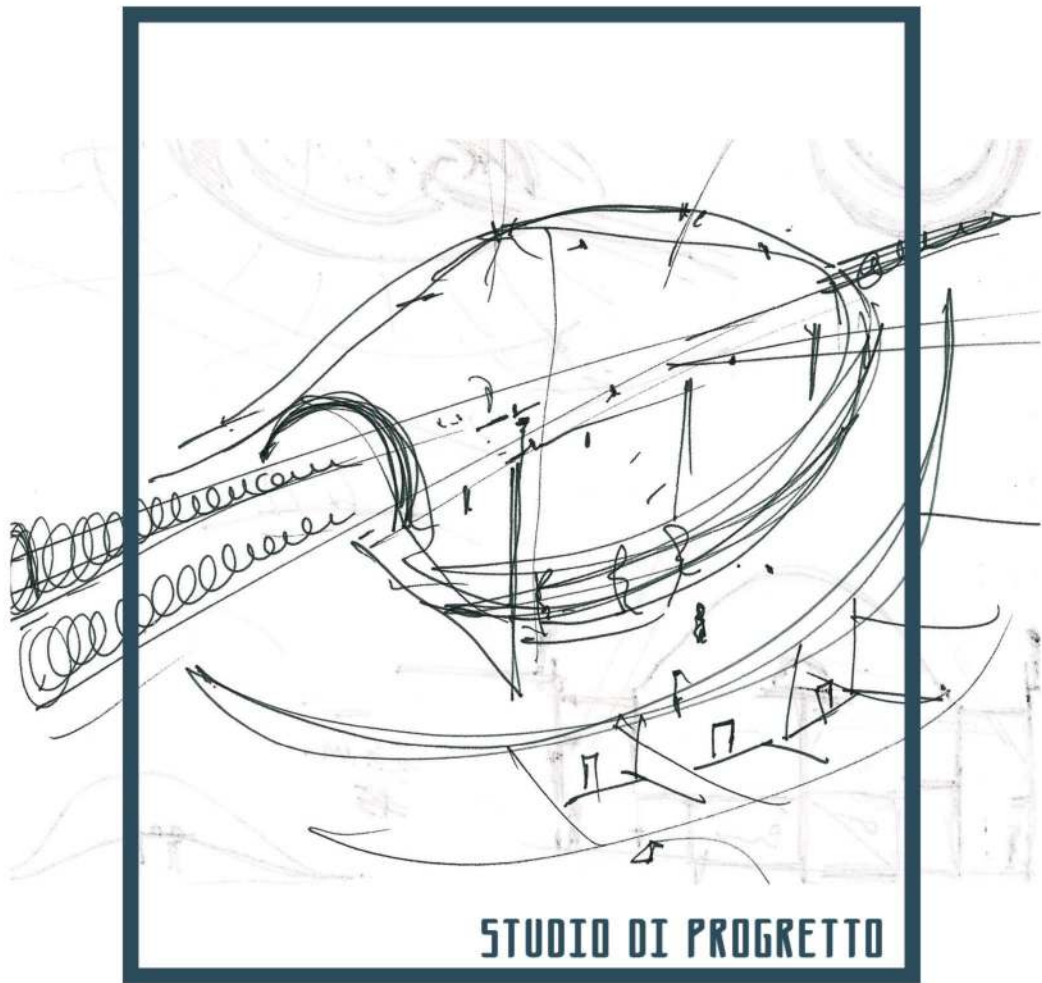
4.1

STUDIO DI PROGETTO



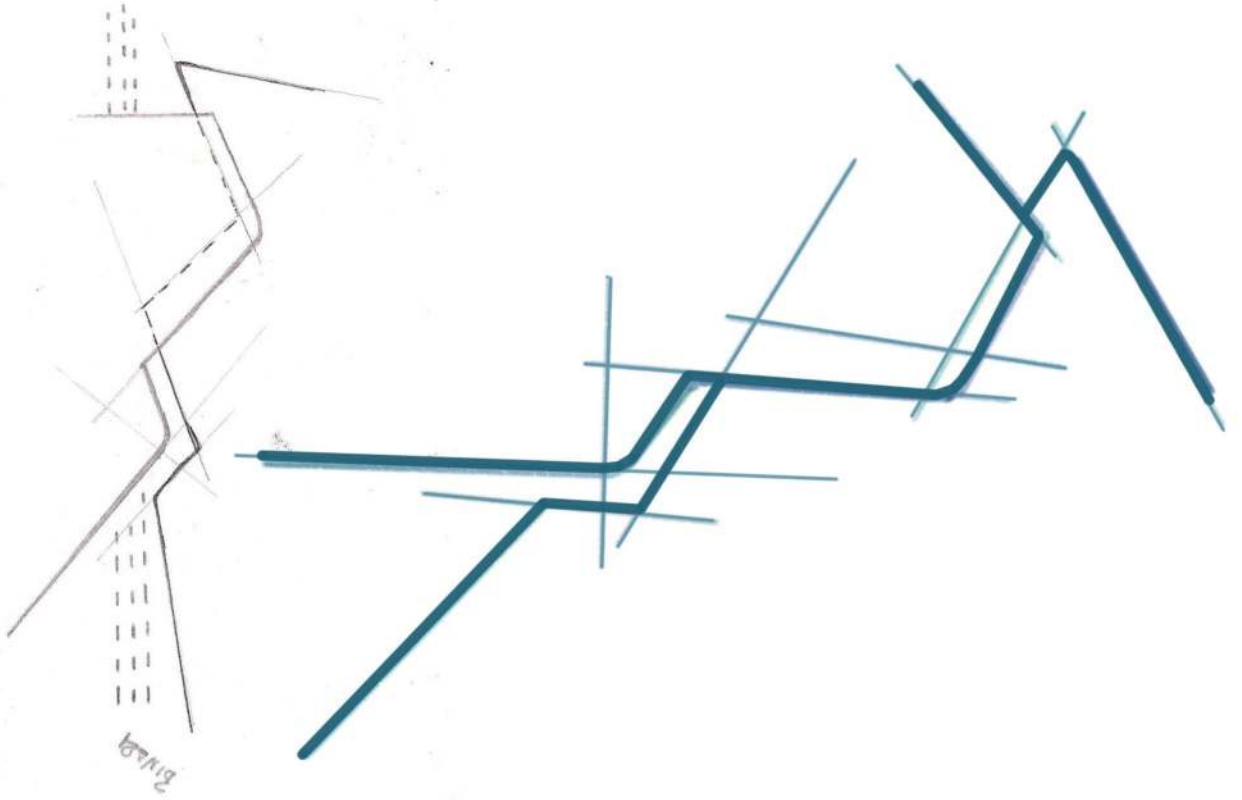
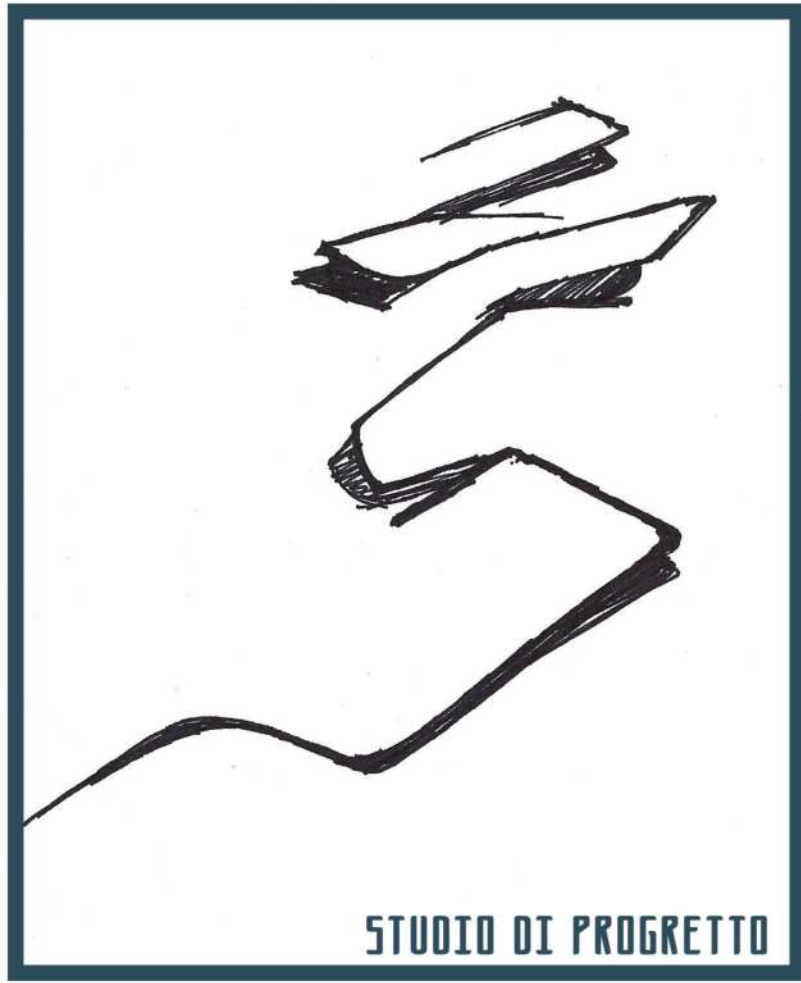


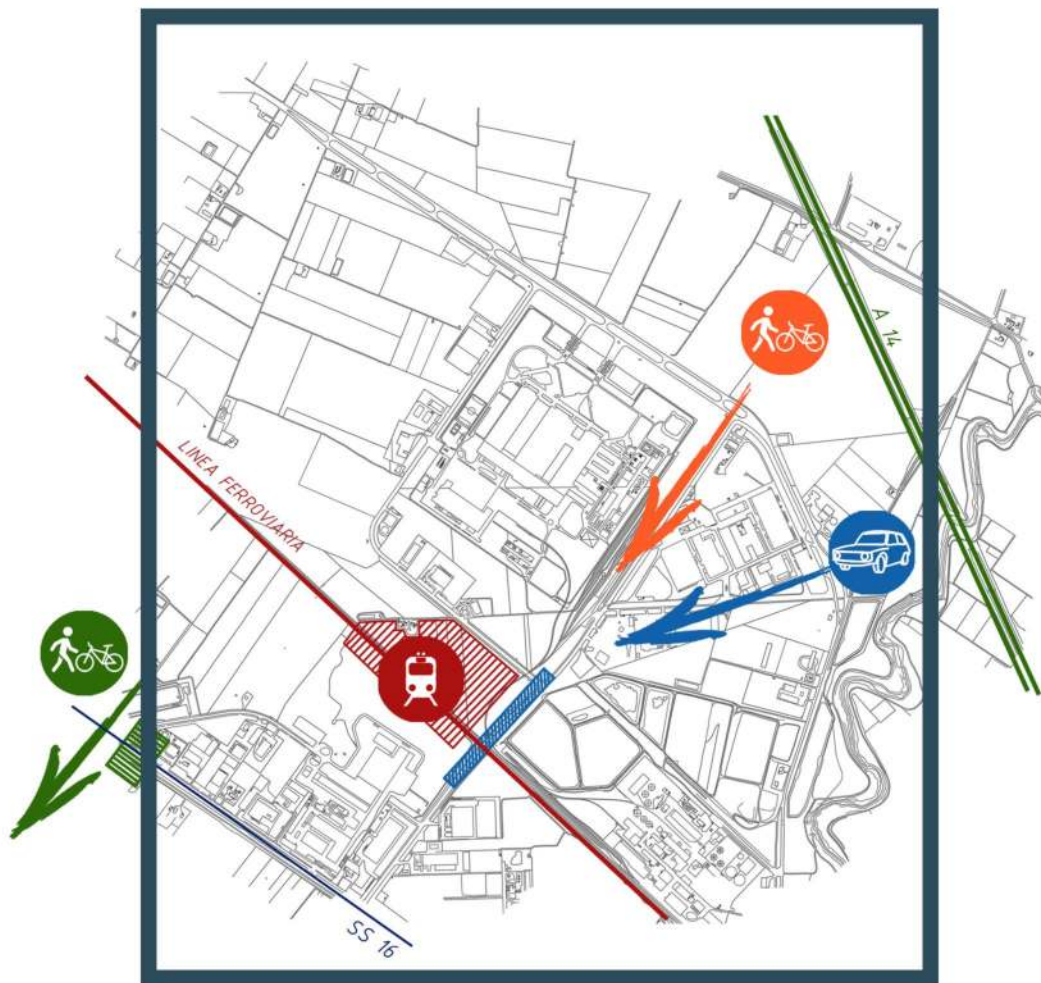
STUDIO DI PROGETTO





STUDIO DI PROGETTO





4.2 Il progetto nasce da una valutazione ed analisi approfondita del territorio a sud della Capitanata.

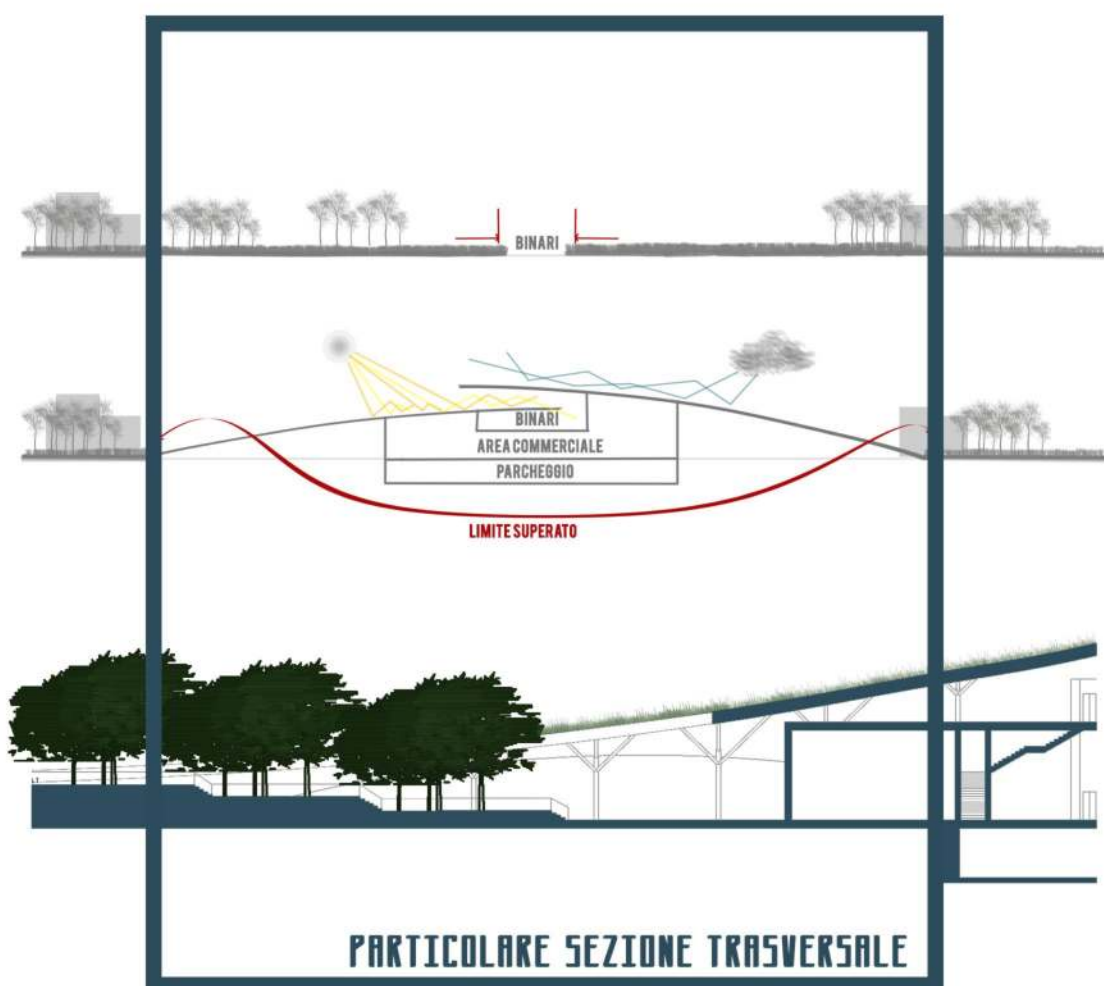
L'intervento progettuale si delimita nell'attuale zona del consorzio per l'area di sviluppo industriale (A.S.I.) di Incoronata.

Con una forte connotazione prevalentemente agricola-industriale l'intera area si trova, allo stato attuale, priva di collegamenti e connessione diretta con la città di Foggia e con l'impossibilità di attrarre utenze differenti da quelle già consolidate e presenti nella zona.

Studi internazionali, individuano la zona della Capitanata con una particolare connotazione territoriale che la contraddistingue dal resto della

Puglia. L'approccio urbanistico dell'Agrarian Urbanism, molto apprezzato all'estero, si lega perfettamente alle caratteristiche del luogo. A tal proposito si individua la possibilità per quest'area di attuazione del modello di sviluppo "Smart growth" e pianificazione territoriale "Transect", fortemente promossi dall'architetto statunitense Andres Duany.

Alla luce di queste informazioni e valutazioni che nel tempo si sono succedute sul territorio dell'Incoronata, si è deciso di intervenire con una proposta progettuale che mira a trasformare l'attuale zona A.S.I. in un Polo Multifunzionale che slegli la concezione puramente agricola e aiuti a calamitare nuove situazioni ed utenti. In questo modo il capoluogo di provin-



cia godrà al meglio del territorio e delle nuove connessioni possibili attraverso l'introduzione del complesso ferroviario, che si va ad aggiungere alle trasformazioni già in atto del casello Autostradale Foggia-Sud.

La creazione di una Fermata ferroviaria posta a cavallo delle due aree industriali, permetterebbe oltre che una risoluzione sostenibile di collegamento per i lavoratori, anche un pratico ed efficace modo alternativo per il raggiungimento del principale fulcro religioso: il Santuario dell'Incoronata.

La forte connotazione agricola e conformazione paesaggistica del luogo, impone una scelta architettonica che possa integrarsi il più possibile con il

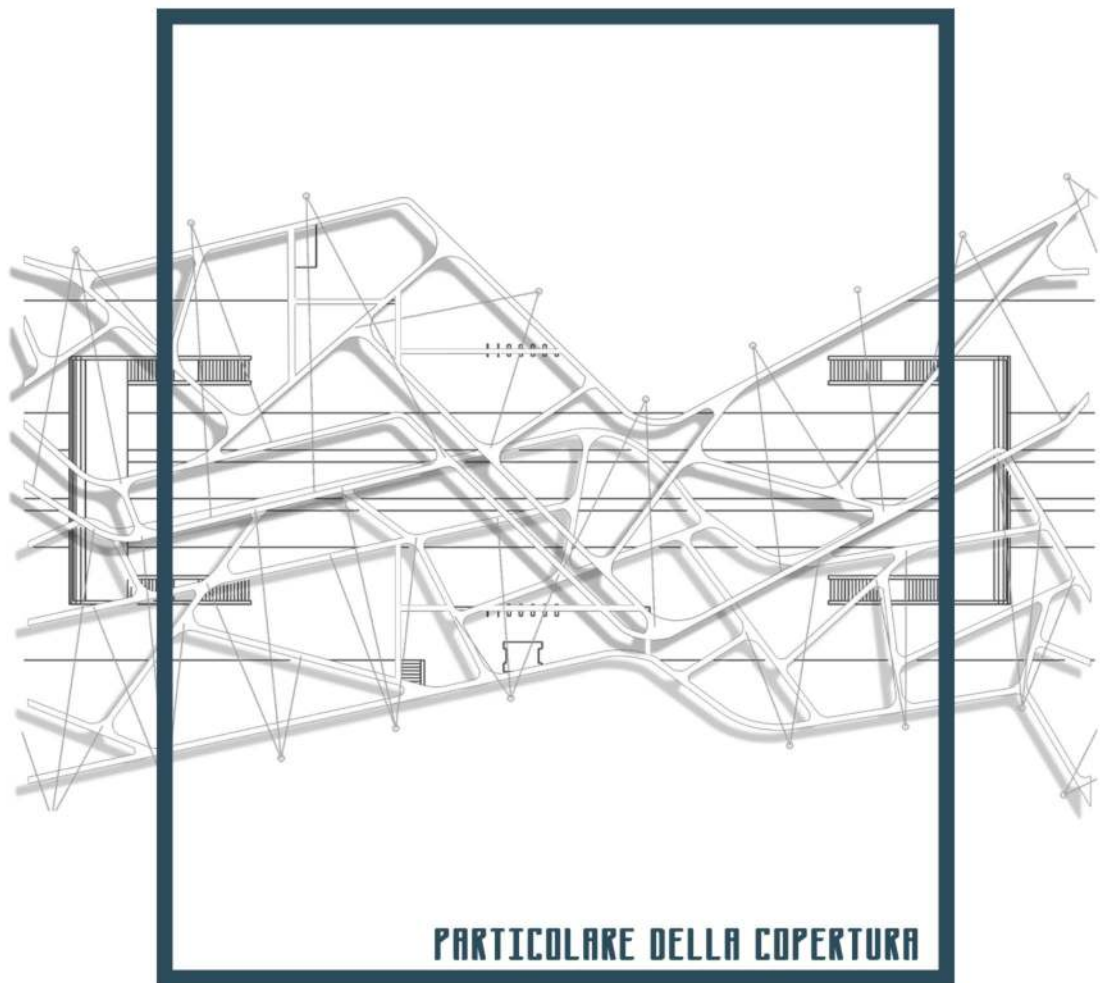
territorio circostante, senza alterarne le caratteristiche naturali.

Il segno grafico e distintivo del progetto si concentra sul taglio che la copertura stessa applica sul territorio attraverso una mimesi con il paesaggio limitrofo.

Il piano del ferro pur alzandosi dalla linea di terra di circa due metri, sviluppa le sue funzioni ed attività principali attraverso uno svuotamento della parte sottostante.

La copertura si presenta con una conformazione di "tetto verde intensivo" sormontato da struttura in ferro e vetro retta da piloni metallici da caratterizzare con decorazioni o elementi artistici che enfatizzano la presenza della stazione.

Al di sotto si sviluppa la banchina con



i binari dei treni e i vari accessi alle funzioni ferroviarie (biglietteria, sala d'attesa, e locali ad uso ferroviario).

Attraverso accessi diretti dalla banchina con scale e/o ascensori è possibile raggiungere l'area commerciale e i parcheggi, collocati a circa sei metri al di sotto della linea di terra.

L'impianto commerciale è generato attraverso un richiamo diretto alla conformazione della copertura.

L'interno è suddiviso in una serie di locali adibiti a varie funzioni.

La forte valenza artistica del progetto si concretizza nella possibilità di marcare i percorsi esterni degli spazi verdi come quelli interni di smistamento nella banchina e nelle aree commerciali, attraverso una serie di opere ed installazioni d'arte.

Tutti questi elementi diventano lo strumento di riconoscimento ed indicazione dei principali luoghi.

Puntando maggiormente sulla relazione e connessione con i paesaggi circostanti.

La scelta di identificare il lavoro progettuale con il nome "Smart way" rafforza il concetto, che si è cercato di esprimere attraverso tutto il lavoro, di canalizzare la proposta ferroviaria come un vero e proprio volano di sviluppo e crescita di questa porzione del territorio. Slegandola dalla sola vocazione agraria ma inglobando nuovi stimoli, utenti e fruizioni differenti.

05

GLIELAB
ORATIG
RAFICI



BIBLIOGRAFIA

- "Parco veicolare Pugliese"-elaborazione ARPA Puglia-dati ACI- autoritratto 2004/2012
- L. Caleca, Architettura Tecnica, Capitolo 4, paragrafo 4.1.6
- A. Petrignani, Tecnologie dell'Architettura, Capitolo secondo - strutture in acciaio
- Amici della Terra, "I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia - Quarto Rapporto", Roma, 2002
- EU EC Transport, "Libro Bianco. La politica Europea dei trasporti fino al 2010. Il momento delle scelte"; Bruxelles, 2006
- EU EC Transport, "Salvare ventimila vite sulle nostre strade. Una responsabilità condivisa"; Bruxelles, 2003
- EEA, European Environmental Agency, "TERM. Ten key transport and environment issues for policymakers", Report N° 3/2004, Copenhagen
- Balaton Group, Donella Meadows, "Indicators and Information Systems for Sustainable Development", The Sustainability Institute, 1998
- ICE, "Indicatori comuni europei, 2003", Rapporto finale a cura di Ambiente Italia Istituto di ricerche
- ISTAT, "Gli indicatori ambientali urbani", 2002-2003
- Legambiente, "Ecosistema urbano 2005. Undicesimo rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia", Roma, 2005.
- OECD, "Performance indicators for the road sector", Paris, 2001
- OSIMOS, "Progetto dell'Osservatorio italiano sulla mobilità sostenibile, Risultati del coordinamento Agende 21 locali italiane", marzo 2005
- PROPOLIS, "Planning and research of policies for land use and transport for increasing urban sustainability", Final Report second edition, February 2004
- TISSUE, "Trends and indicators for monitoring the EU thematic strategy on sustainable development of urban environment", Final report, April 2005
- UNHSP, United Nations Human Settlements Programme, "Urban indicators guidelines", August 2004
- "Libro bianco" — La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, Lussemburgo 2001
- "Mobilità urbana" focus statistiche, anno 2013
- "Puglia corsara", Programma per lo sviluppo delle infrastrutture strategiche e della piattaforma logistica della Puglia
- A.Cirillo - Acciaio - Sistemi Editoriali
- U.Alasia - M.Pugno - Corso di Costruzioni 4 - SEI 2010
- S.Di Pasquale, C.Messina, L.Paolini, B.Furiozzi - Nuovo Corso di costruzioni vol.4 - Le Monnier Scuola
- D. M. "Infrastrutture Trasporti" 14 gennaio 2008 (G.U. 4 febbraio 2008 n. 29 - Suppl. Ord.)
- "Norme tecniche per le Costruzioni" Circolare 2 febbraio 2009 n. 617 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (G.U. 26 febbraio 2009 n. 27 - Suppl. Ord.)

BIBLIOGRAFIA

"LABORATORIO DI URBANISTICA" Prof. arch. Nicola Martinelli, Prof. arch. Luigi Guastamacchia, Arch. Marianna Simone, anno 2012-2013
"Manuale di fotointerpretazione dell'Uso del Suolo" - SIT Regione Puglia, anno 2009
"Riqualificazione e sviluppo area ex zuccherificio SFIR, zona asi Borgo Incoronata"-FINSUD s.r.l.
"documento programmatico preliminare al piano urbanistico generale di foggia", nota aggiuntiva, anno 2012
"RIGENERAZIONE URBANA", Documento programmatico, Legge Regionale 29 luglio 2008, n. 21 "Norme per la rigenerazione urbana"
"Norme tecniche di esecuzione P.R.G.", anno luglio 2001
"AUTOSTRADA A14", Nuovo svincolo e stazione di Foggia -Zona Industriale, Progetto esecutivo
dppFG-tramaAmbientale
"PGTU_FG_Elaborati_grafici" comune di foggia
Ri-Vista ricerche per la progettazione del paesaggio
Dottorato di Ricerca in Progettazione Paesistica I Facoltà di Architettura I Università degli Studi di Firenze, Luglio-dicembre 2012 I ISSN1724-6768 I Firenze University Press I

SITOGRAFIA

<http://www.provincia.foggia.it/>
<http://www.unifi.it/ri-vista>
<http://ec.europa.eu/transport/clean/>
<http://istat.it>
www.feralpteam.com
www.svimez.it
www.fseonline.it
www.cargo.trenitalia.it
www.rfi.it
www.fal-srl.it
www.ferrovienordbarese.it
www.ferroviedelgargano.com
www.infrastrutturetrasporti.it
www.seap-puglia.it
www.regione.puglia.it
www.cerignola.it/interporto
http://www.rigenerazioneurbana.org/pag_missed.php
<http://www.esteticadellacitta.it/biografia.asp>
http://www.regione.puglia.it/web/packages/progetti/demanio/ON-C/storia_dellONC.pdf
<http://www.lestradeferrate.it/mono17/17cervaro.htm>
<http://manganofoggia.it/Storiaaragonesi.htm>
http://www.regione.fvg.it/tav/191_L34400R44RGSN0000001A.pdf
<http://cronologia.leonardo.it/ferrovie/storia01.htm>
<http://www.fotoartearchitettura.it/storia-arte-contemporanea/futurismo.html>
<http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/UDS2011/index.html>
https://www.unirc.it/documentazione/materiale_didattico/599_2012_329_16986.pdf
<http://mobilita.regione.puglia.it/>
<http://www.asifoggia.it/>
<http://www.tomatomag.com/magazine/it/marco-piersanti-e-la-fotografia-surrealista/>
<http://www.danpiz.net/napoli/trasporti/MetroArte-Frames.htm>
http://www.perraultarchitecture.com/en/projects/3270-galleries_of_the_piazza_garibaldi.html
<http://www.cobe.dk/projects>
www.prefabbricatisulweb.it/guida/tetti-giardino-polmoni-verdi-ecosostenibili.html
<http://www.theplan.it/eng/webzine/international-architecture/mucem-museum>
<http://www.archilovers.com/>
<http://divisare.com/>
<http://aroundguides.com/>
[http://bari.net/concorso internazionale di idee per l'area ferroviaria](http://bari.net/concorso_internazionale_di_idee_per_larea_ferroviana)

RINGRAZIAMENTI

Eccomi giunto alla fine di questa tesi. Ringrazio anzitutto il Prof. Arch. Emanuele Bisceglie, relatore di questa tesi di laurea, che grazie al suo supporto e alla sua guida sapiente ha reso possibile oggi, quello che ieri era un sogno impossibile.

Ringrazio il personale dell'ufficio tecnico del comune di Foggia, del consorzio A.S.I. di Incoronata, di Ferrotranviaria, di RFI e il personale del casello autostradale di Bitonto, che hanno saputo ascoltare ed interpretare le mie esigenze, facilitandomi le ricerche.

Un ringraziamento particolare va a Debora, un'amica, una compagna di viaggio in questo lungo percorso di studio, che grazie al suo supporto, alla sua grinta mi ha dato la forza e l'entusiasmo di portare a termine tutti gli esami.

Ringrazio Nico e Sabrina, due persone fantastiche, che hanno speso parte del proprio tempo per darmi dritte e consigli su come portare a termine i miei elaborati. Un grazie va anche a Francesco, Cinzia ed Alessandra che durante il percorso di studio nn si sono mai tirati indietro nel darmi una mano.

Ringrazio Fiorenza, un ottima collega e collaboratrice, tutti i miei amici, sarebbe impossibile nominarli tutti, i quali in piccola parte quando potevano mi hanno incoraggiato e si sono assorbiti le mie ansie e paure.

Ringrazio Stefano che grazie alla sua presenza, al suo modo di essere così, mi ha ridato la forza di ricominciare, di rimettermi in gioco e tornare a sperare. Poi ci sei tu Sciaky, più che un fratello, dove in quest'anni mi hai supportato sia economicamente che moralmente, ricordandomi ogni giorno di non mollare.

Vorrei, infine ringraziare la mia famiglia, le persone a me più care, soprattutto i miei genitori che mi hanno permesso di essere oggi una persona diversa ed è a loro che dedico questo lavoro.

GRAZIE