

Indice

L'urbanistica e il tema del riuso urbano	1
Comprensione e studio dell'area d'intervento	
Confronto diretto con l'area e sintesi delle percezioni	2
Carta dei servizi e degli elementi di interesse collettivo	3
Analisi delle aree degradate	3
Carta del sistema viario	4
Carta degli spazi verdi a scala urbana	5
Analisi SWOT	5
Riflessioni e obiettivi d'intervento	6
Schema direttore	7
Masterplan	8
Il cono verde verso Porta Ovest	9
La Promenade di collegamento da Porta Ovest al Centro commerciale Ipercoop	11
La Campagna Periurbana – Rapporto Città Campagna	14
Metodi e regole di definizione dell'intervento	
Il tema del verde	16
Accessibilità e collegamenti	18
Destinazione funzionale e riuso	19
Fasi d'attuazione e soggetti attuatori	19

L'urbanistica e il riuso urbano

Il termine *riuso* prevede la necessità di utilizzare nuovamente qualcosa che è già stato usato. Tale concetto è, quindi, legato intrinsecamente a un'idea di cambiamento che determina un'evoluzione oppure un'involuzione dell'elemento. Riusare vuol dire *dare nuovo uso* a elementi che non vengono adeguatamente impiegati, migliorando il loro modo di essere attraverso l'introduzione di nuove funzioni oppure ottimizzando ciò che già esiste. Il concetto di riuso domina la società attuale, dove le risorse tendono a scarseggiare ed è necessario salvaguardare l'esistente.

In ambito urbanistico, tuttavia, tale atteggiamento è sempre stato all'avanguardia e necessario. Oggi, dopo una fase di espansione spontanea e apparentemente inarrestabile della città, che ha determinato la creazione di una realtà frantumata, la necessità di riusare riguarda in modo particolare le aree abbandonate, degradate, non più funzionali e anacronistiche rispetto al contesto urbano.

L'obiettivo del riuso urbanistico è, quindi, quello di migliorare la qualità della città e della vita del cittadino per rispondere a nuove esigenze, nuovi bisogni e per far sì che la città diventi più sostenibile e che si riducano i consumi energetici e l'impatto ambientale.

Per fare questo è fondamentale conoscere il contesto urbano in cui l'area considerata è situata e comprenderne punti di forza, opportunità, punti deboli e minacce, per poter risolvere le criticità del luogo attraverso metodi efficaci che ne risaltino le risorse.

Il progetto urbanistico, quindi, è un *progetto di relazioni* tra gli edifici, tra le parti, tra le città e tra i territori e spesso si occupa del *vuoto*, considerato come spazio tra le cose. Esso si avvale di *piani*, ossia gli strumenti disciplinati da norme che contengono direttive, indirizzi e prescrizioni a diversi livelli, in funzione dei soggetti a cui è rivolto e della scala di lavoro. *La progettazione urbanistica, quindi, non consiste solo nell'immaginare futuri desiderabili, ma nell'individuare i mezzi per perseguirli.*

L'urbanistica deve, inoltre, garantire uno *sviluppo sostenibile*, inteso come quel processo finalizzato al raggiungimento di obiettivi di miglioramento ambientale, economico, sociale ed istituzionale, sia a livello locale che globale. La qualità e la sostenibilità possono essere garantiti attraverso la cura del rapporto dell'intervento con il contesto in cui si inserisce, attraverso la cura progettuale dei caratteri dello spazio urbano o del "disegno" del suolo, ovvero la sua natura, le sue forme, le sue funzioni, e attraverso la progettazione degli spazi dei margini urbani.

Nessun luogo è un foglio bianco. In ogni luogo, anche quello apparentemente "vuoto" e disponibile a qualsivoglia intervento, sono presenti tracce.

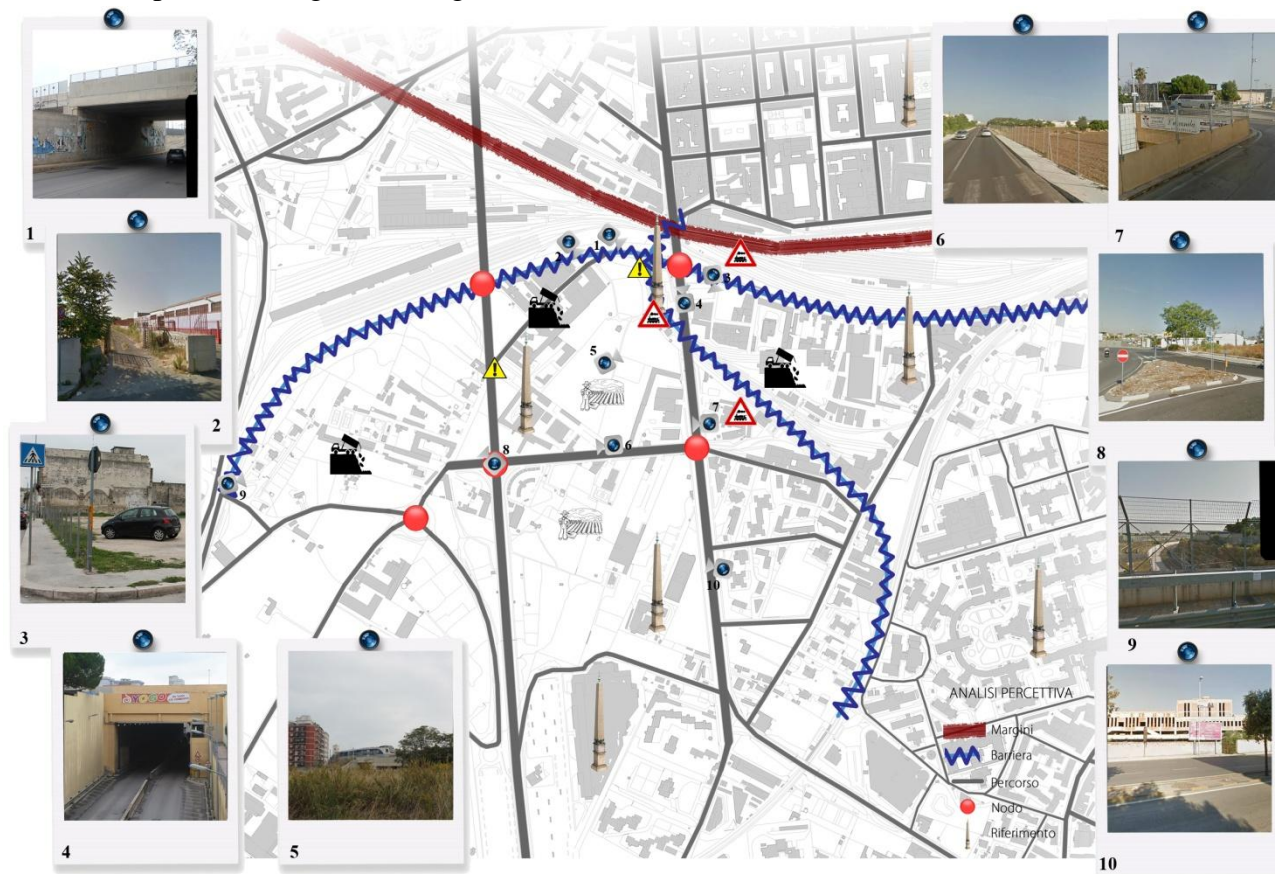
BARI SCALO - PORTA OVEST

Comprensione e studio dell'area di intervento

Confronto diretto con l'area e sintesi delle percezioni

L'area denominata Bari Scalo sorge in posizione strategica a ridosso della città ottocentesca. Essa può fungere da collante tra il tessuto più antico di Bari e quello di più recente formazione dei quartieri Picone e Poggiofranco.

Lo studio ha evidenziato le potenzialità dell'area e soprattutto le sue criticità. Queste si manifestano nella disomogeneità delle funzioni presenti: manca un tessuto residenziale in grado di porsi a mediazione tra la maglia Murattiana e lo sviluppo successivo. Si tratta di un'ampia porzione centrale di spazi misti, agricoli, artigianali, in disuso e abbandono.



L'area è, inoltre, nettamente separata dal resto della città a causa del fascio ferroviario che, crea una vera e propria barriera, fisica e visiva. Chi vive questa zona della città ha la sensazione di trovarsi di fronte a un irrisolto. Abitazioni degradate, campagne abbandonate, strade pericolose e ad alta percorrenza, spazi aperti inutilizzati, sono l'emblema di questo itinerario problematico a cui assistono giornalmente residenti e non. Il pedone che attraversa Via Michele Cifarelli e Via San Giorgi vive in costante pericolo lo sfrecciare delle automobili che arrivano da fuori città e che attraversano l'area per raggiungere il centro di Bari. Anche muovendosi in automobile la situazione risulta parecchio complessa in quanto i percorsi sono molto trafficati, soprattutto in via San Giorgio Martire, trafficata da Automezzi che invadono la corsia per poter effettuare operazioni di carico-scarico merci ai servizi commerciali. I residenti di questa zona non godono di nessun tipo di attrezzatura e servizio pubblico, ad eccezione del Centro Commerciale Ipercoop presente in viale Pasteur, raggiungibile prevalentemente da automobili.

Il pedone si trova a dover fare i conti con un percorso difficile da attraversare e nonostante l'area sia affiancata da un'imponente linea ferroviaria, questa non consente direttamente ai residenti di potervi accedere. Passeggiare per quest'area permette di percepire la pericolosità dell'assetto viario, causa di ingorghi, incidenti e rallentamenti e consente anche di avvertire quanto la mancanza di edifici, spazi verdi e servizi pubblici siano la causa maggiore di degrado che caratterizza la zona.

Carta dei servizi e degli elementi di interesse collettivo

La zona presenta una molteplicità di realtà. Le situazioni sono relativamente diverse per quel che concerne i due quartieri che incorniciano l'area di progetto: Picone e Poggiofranco. Il quartiere di Poggiofranco si contraddistingue per il suo carattere fortemente residenziale. La zona, da sempre, risulta essere un polo attrattivo per tutte le età grazie alla presenza di diverse attività come pub e ristoranti. Il centro commerciale Ipercoop, nucleo economico dell'area, è in grado di fornire servizi e svaghi utili non solo ai quartieri sopra citati ma per l'intera città di Bari. Molti sono i nuclei religiosi e scolastici presenti nell'area, i quali non fanno altro che fornire attrezzature sportive e ludiche alla popolazione. Queste risultano malmesse e insufficienti. La Deodato SRL, attività commerciale di ferramenta presente su via Giuseppe Sangiorgi, data la sua importanza a livello cittadino, ha condizionato il progetto dell'asse Nord – Sud. Il futuro ponte infatti subisce uno spostamento in grado di preservare l'attuale posizione dell'azienda. Entrambi i quartieri presentano poche aree verdi, per lo svago e le attività sportive, che si riducono ad episodi puntuali. L'unica scuola di musica barese si colloca all'interno del Conservatorio Nicolò Piccinni affiancato dall'auditorium Nino Rota. Essi, rappresentano delle unicità dell'area e per questo motivo scopo del progetto è quello di preservarle riportandole all'attenzione del cittadino. L'auditorium e il relativo conservatorio sono stati assunti come poli di progetto da cui diparte la via principale pedonale che attraversa il "cono verde". Parcheggi e zone d'ombra sono realizzate per assicurare la corretta fruizione dell'area, la quale da sempre presenta la mancanza di luoghi di sosta e di riparo. Il progetto è teso al potenziamento delle funzioni già attualmente esistenti e alla realizzazione di nuove.

Analisi delle aree degradate

Il recupero e la riqualificazione della città consolidata passano necessariamente attraverso l'analisi del degrado e delle sue parti e il riconoscimento delle varie forme di degrado. Nell'area oggetto della nostra attenzione esiste una certa carenza di servizio ed una cattiva o quasi inesistente qualità edilizia, oltre che di tutto il contesto insediativo. Quindi appaiono utili interventi di ristrutturazione edilizia (considerato il degrado architettonico e la scarsa qualità di finiture e materiali) e urbanistica (anche considerato il problema della viabilità), oltre alla riconfigurazione delle attrezzature pubbliche e di interesse collettivo.

Considerando in maniera più specifica il degrado urbano emergono:

- l'assenza di alcune attrezzature e servizi soprattutto sociali e di aggregazione come piazze e zone a verde, sia in relazione al microambito urbano rappresentato dai residenti, sia al più vasto bacino di utenza rappresentato dai lavoratori della zona;
- l'inadeguatezza delle attrezzature, soprattutto quelle relative alla viabilità, ai parcheggi, e al

trasporto pubblico;

- la presenza di forme di inquinamento riconducibili all'immissione nell'aria di gas nocivi provenienti soprattutto dagli scarichi delle industrie e di rumori delle stesse;
- la presenza di situazioni problematiche legate alla mobilità è già stata evidenziata in relazione alla mancanza di parcheggi, all'eccessivo traffico veicolare privato, alle deficienze del trasporto pubblico, ma occorre osservare anche l'inesistenza di zone pedonali, e l'assenza di percorsi ciclabili;
- l'eccessiva impermeabilizzazione dei suoli industrializzati con presenza di superfici bitumate e cementificate pone una grande problematica rispetto al suolo inevitabilmente contaminato e l'ambiente;
- la presenza di superfici residuali abbandonate e incolte e di spazi indifferenziati che non assolvono ad alcuna funzione e versano in uno stato di abbandono e incuria.

Dai problemi appena esposti appare chiaro il degrado di questo, che può essere a buon diritto considerato un campione rappresentativo della città di Bari.

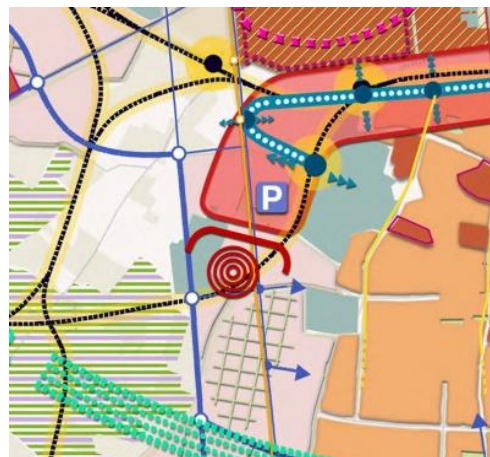
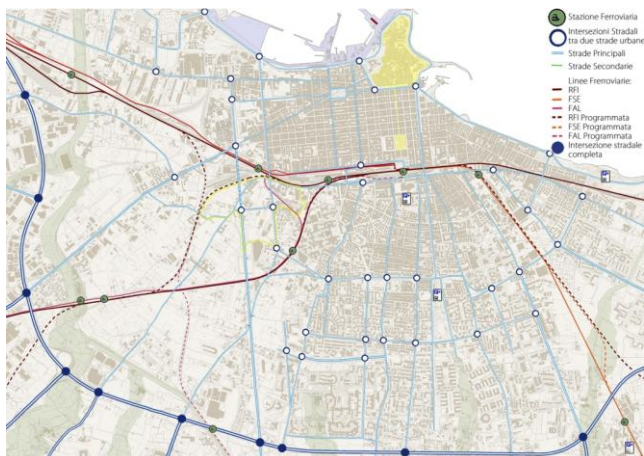
Le cause si possono spesso ritrovare nel mancato rispetto di alcune delle regole che presiedono alla corretta definizione della città e delle sue parti, come abbiamo visto in tema di viabilità, di edilizia, di erogazione di servizi e di predisposizione dei canali destinati ad ospitarli, di mancato rispetto degli standard.

Carta del sistema viario

L'area è attraversata da grandi arterie storiche. Via Michele Cifarelli, nonché il proseguimento di Via Giuseppe Capruzzi, nasce nella fase di espansione della città al di fuori delle mura e ne ha caratterizzato la disposizione del tessuto. Al termine di questa strada storica, Via San Giorgio Martire collega il centro della città con la zona più periferica dell'area. Essa è inoltre attraversata da un asse di notevole importanza, Viale Pasteur che, attraverso un sottopassaggio, collega la zona nei pressi del Policlinico con il Murattiano.

, inoltre, rilevante la presenza del così detto Asse Nord-Sud, una strada a lunga percorrenza costruita a seguito del Piano Quaroni che collega i quartieri periferici con il centro di Bari.

Importante sarà il proseguimento di tale asse con il ponte in fase di costruzione che, superando la barriera ferroviaria, giungerà in via Nazariantz, verso il centro della città.



BARI SCALO - PORTA OVEST

È noto, quindi, che l'area è situata di un punto di snodo significativo per la città di Bari e necessita, quindi, di rinnovamenti adeguati alla sua valenza nodale all'interno della città.

Carta degli spazi verdi a scala urbana

La città di Bari ha da sempre presentato una carenza di spazi verdi attrezzati. Uno dei pochi esempi significativi è quello del "Parco 2 giugno", l'attuale "polmone verde" della città.

Secondo le recenti classifiche di "Legambiente", la città di Bari si colloca al 60esimo posto nella graduatoria delle città più vivibili e con spazi verdi. Forte è il ritardo sia in ambito nazionale che in ambito europeo.

La città è dotata di diverse aree verdi di diversa natura. Nell'area di studio la rete ecologica è



piuttosto scarsa e si limita al solo verde rurale della campagna, la quale si viene a creare negli spazi interstiziali tra il costruito e si immette nella città proprio laddove vi è l'ingresso occidentale di Bari. Mancano tutte quelle che sono le diverse declinazioni del verde come ad esempio parchi urbani, strade alberate, spazi verdi di quartiere attrezzati, piazze e giardini.

Analisi Swot

	VANTAGGIOSI per raggiungere gli obiettivi	PERICOLOSI per raggiungere gli obiettivi
ORIGINE INTERNA attribuibili all'organizzazione	<p>Vicinanza alla stazione di Bari Scalo (Ferrovie Appulo-Lucane); Attività Produttive miste; Presenza dell'Auditorium, di edifici di culto e di altri poli attrattivi; Presenza di assi viari ad alta percorrenza (Viale Pasteur, Asse Nord-Sud, Via Tritone, Via Michele Cifarrelli)</p>	<p>Stazione Bari Scalo non sviluppata e difficilmente accessibile; Produzione disomogenea (industria leggera, officine, caseifici); Poli isolati all'interno della città; Difficoltà nel raggiungere il Centro Città per via del tabulo della Sella Centrale; Assi Viari che dividono e impediscono il collegamento tra le aree; Assenza di passaggi pedonali; Assenza di un tessuto omogeneo e consolidato; Edifici abbandonati e pericolanti e di bassa qualità; Barriera visiva e fisica della Sella Centrale; Restringimento delle strade e dei marciapiedi in corrispondenza di tratti ed incroci pericolosi</p>
ORIGINE ESTERNA attribuibili all'ambiente	<p>Scuole, mercati e Centri commerciali nelle vicinanze; Possibilità di riqualificare spazi ormai in disuso; Possibilità di ricreare un collegamento tra la città e la campagna; Vicinanza al Centro Città Vicinanza alla Stazione di Bari Centrale (Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie Bari Nord, Ferrovie Appulo-Lucane) Concorso "Baricentrale" per la trasformazione urbana dell'area e della Sella Centrale</p>	<p>Territorio disomogeneo e frammentato per via delle diverse attività presenti; Possibile inquinamento del suolo a causa di alcune attività produttive; Traffico e inquinamento acustico e atmosferico; Natura incolta o inquinata nei pressi dei campi agricoli</p>

L'analisi Swot è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weakness), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto.

I punti di forza dell'area di Bari Scalo – Porta Ovest sono:

1. La vicinanza alla stazione di Bari Scalo (Ferrovie Appulo Lucane)
2. La presenza di attività di produzione miste
3. Presenza di poli attrattivi come l'Auditorium e il Conservatorio
4. Presenza di assi viari ad alta percorrenza come il Viale Pasteur e l'asse Nord – Sud

I punti di debolezza:

1. La stazione di Bari Scalo è non sviluppata e difficilmente accessibile
2. Le attività produttive presenti sono disomogenee (industria leggera, officine, caseifici)
3. I poli attrattivi sono isolati rispetto il contesto cittadino
4. La difficoltà di raggiungimento dell'area data la cesura arrecata dalla Sella Centrale
5. Gli assi viari presenti tagliano completamente l'area accrescendo la disomogeneità
6. Assenza di attraversamenti pedonali sicuri
7. Presenza di edifici pericolanti, di bassa qualità

Le opportunità:

1. Scuole, mercati e centri commerciali presenti nelle vicinanze
2. Possibilità di riqualificare spazi ormai in disuso
3. Vicinanza alla stazione di Bari Centrale (Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie Bari Nord, Ferrovie Appulo Lucane)
4. Il concorso di "BARICENTRALE" per la trasformazione dell'area e della Sella Centrale

Le minacce:

1. L'area è fortemente inquinata, i campi agricoli sono incolti e non curati
2. L'inquinamento delle falde acquifere causato dalle attività produttive

Riflessioni e obiettivi di intervento

L'area presenta una molteplicità di problematiche e di criticità, allo stesso tempo anche grandi potenzialità. L'intervento proposto prevede quindi di affrontare quattro tematiche che interessano l'area:

1. Riutilizzo e recupero di aree degradate e in stato di abbandono
2. Creazione di nuovi poli attrattivi per l'area e reinserimento di quelli già presenti all'interno del contesto sociale urbano
3. Eliminazione della barriera della Sella Centrale e miglioramento del sistema infrastrutturale legato alla mobilità
4. Completamento della rete ecologica e integrazione del verde urbano con quello rurale – incolto.

Ampliare la rete ecologica: occorre utilizzare gli spazi verdi attualmente in disuso per restituirgli una nuova vita con la creazione di un parco agricolo urbano. L'effetto barriera inoltre viene attenuato dai filari alberati. Essi vengono a disporsi subito a ridosso della Sella Centrale. La realizzazione di una nuova stazione ferroviaria è l'elemento che consente la creazione di una nuova centralità in

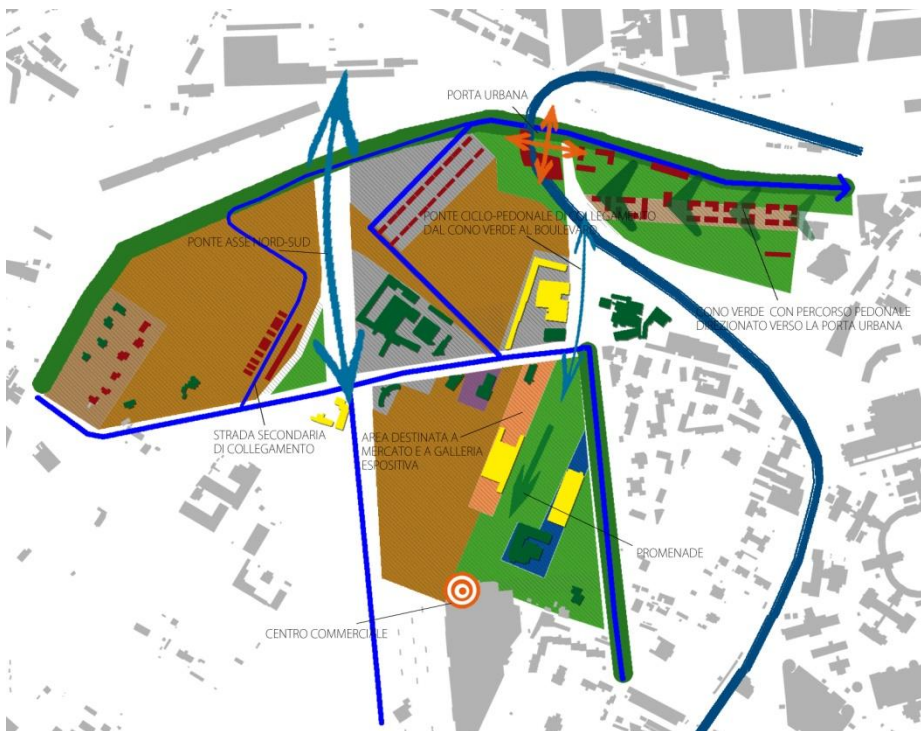
grado di condensare diverse funzioni e livelli commerciali. Lo scopo è quello di rendere autosufficiente questa porzione di città contribuendo allo sviluppo dell'intero organismo urbano.

Schema direttore

Le problematiche evidenziate portano all'individuazione di una linea guida d'intervento al fine di migliorare l'area di studio:

1. Tema del verde e dei servizi pubblici

- Rigenerazione e recupero di aree dismesse o abbandonate per mezzo di un parco urbano che ingloba parte delle aree limitrofe inquinate dalla produzione industriale, al fine di garantire luoghi a servizio della comunità. Sono individuate tre tipologie di verde pubblico. Un verde urbano a diretto contatto con le residenze progettate, messo a mediazione tra le abitazioni e la strada; parchi urbani che attirano gli abitanti da ogni parte della città; il verde agricolo attraversabile da ciclisti e pedoni, per una maggiore commistione tra città e campagna.
- Miglioramento delle aree verdi ludiche.
- Creazione di viali alberati per l'unione delle principali polarità di progetto.



2. Riassetto funzionale e tema della centralità

funzionale e tema della centralità

- Costruzione della Porta Urbana, polo infrastrutturale gerarchizzato polifunzionale
- Creazione di complessi che ospitano il settore secondario e terziario
 - Progettazione di aree mercatali che fungono da intermediarie tra l'agricoltura e la comunità

- Creazione di una zona residenziale con piani terra commerciali
- Miglioramento del sistema viario
- Completamento dell'asse Nord – Sud
- Costruzione di strade per una migliore distribuzione dell'area residenziale
- Miglioramento della sicurezza di viale Sangiorgi e di Viale Pasteur
- Chiusura dei pozzi di luce del sottovia Eduardo Filippo

- Riassetto di via S. Giorgio Martire e di via Michele Cifarelli
- Riorganizzazione dei binari ferroviari delle FAL e di Trenitalia
- Spostamento dei depositi in luoghi più lontani dalle aree residenziali
- Riuso e rigenerazione
- Recupero dell'edificio con affaccio su via Michele Cifarelli, riadattati in edifici specialisti
- Completamento dell'edificio, oggi abbandonato, nei pressi della casa di cura S. Rita

Masterplan

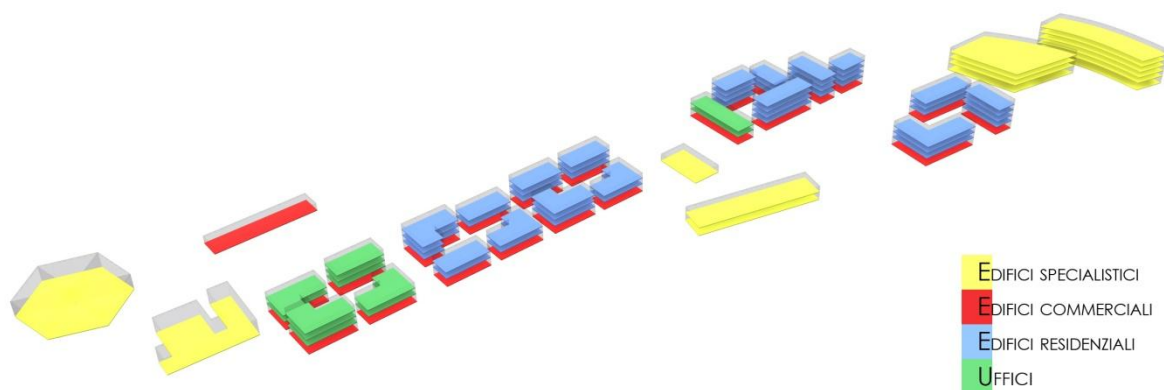
Il Masterplan prodotto parte dalle problematiche e potenzialità riscontrate e vuole in primo luogo riconnettere i due poli principali, auditorium e Porta Urbana, mediante un lungo asse prospettico affiancato da verde urbano, a servizio delle residenze che idealmente, assieme al parco, fungono da mediazione tra il borgo murattiano e la campagna. La connessione tra la zona Nord e zona Sud dell'area è assicurata da un viale pedonale che sfocia all'interno della zona commerciale Ipercoop. La costruzione del nuovo ponte dell'asse Nord – Sud impone l'interruzione della strada storica di via S. Giorgio Martire. Essa è in parte recuperata mediante un nuovo percorso ciclo pedonale che si propone come elemento di giunzione tra la città e la campagna. Le modifiche apportate al sistema viario hanno l'obiettivo di migliorare la sicurezza del cittadino e di interconnettere le eterogenee aree di progetto. Il recupero di alcuni edifici che, per la loro posizione, potevano essere luogo d'incontro per la comunità, permette di garantire la sostenibilità economica, essenziale per la messa in opera del progetto.



Il cono verde verso Porta Ovest

Il progetto pone essenzialmente i seguenti temi, interrelati ma distinti, con l'obiettivo di dare risposta ad altrettante esigenze della città:

- Il collegamento dei due lati della città, oggi separati dalla ferrovia, a seguito della riorganizzazione del nodo ferroviario.
- La realizzazione di un nuovo quartiere, la cosiddetta Porta Ovest descritta nei documenti preliminari urbanistici, con la funzione di nodo di interscambio, che intercetti i flussi in accesso in città, proponendosi come centralità urbana.



La proposta recepisce la riorganizzazione del sistema di trasporto collettivo contenuta nel DPP, e attribuisce al sistema della mobilità e delle dotazioni infrastrutturali un ruolo di grande importanza per la città di Bari e per l'area metropolitana, in grado di contribuire al raggiungimento di livelli di efficienza e qualità urbana, offrendo un'alternativa efficiente agli spostamenti delle auto private. Il criterio generale dell'intervento sul trasporto collettivo è quello di realizzare un'efficiente rete fra le infrastrutture esistenti, tale da costituire una valida alternativa al trasporto privato, favorendo l'accesso in città tramite i mezzi pubblici e consentendo così un alleggerimento della pressione del traffico sul centro ed una conseguente generale riqualificazione della città. Gli obiettivi definiti dal DPP in riferimento al sistema della mobilità guardano alla intermodalità tra le diverse modalità di trasporto, al potenziamento del trasporto pubblico urbano, alla creazione dei nodi interscambio in rapporto alle principali direttrici di traffico.

In quest'ottica, i principali temi progettuali del DPP, sono individuato nella "Sella Centrale", prevista per la porzione urbana lineare lungo il fascio ferroviario centrale, finalizzata al superamento della cesura ferroviaria tra il centro e la restante parte della città, e nelle due testate della "Porta Est" e della "Porta Ovest" collocati entrambi a ridosso del fascio ferroviario, intesi quali poli urbani di scambio polifunzionale, a valenza sovra comunale, in un contesto urbano da sottoporre ad una adeguata riconfigurazione urbana.

La **Porta Ovest** svolge un ruolo importante nell'ambito della nostra proposta progettuale, visto che presenta una forte interconnessione con le reti di trasporto urbano ed extraurbano e con importanti infrastrutture di livello territoriale.

Qui si attestano:

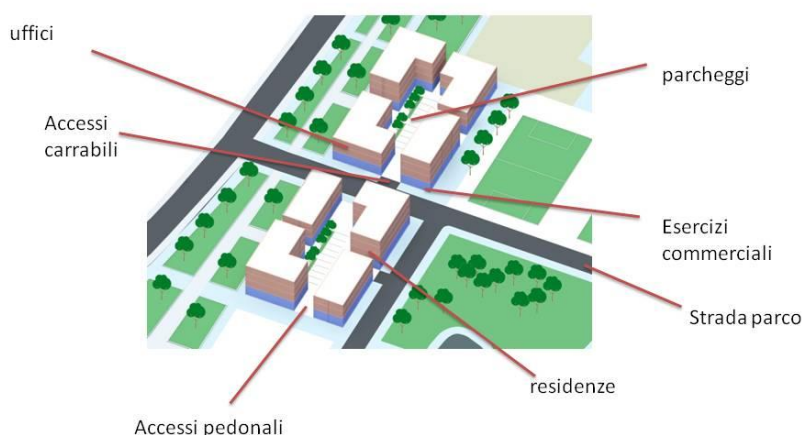
- il people mover, che utilizza il tracciato dismesso del viadotto FAL, collegando il nodo di scambio con il centro città e con Bari Centrale;

- la stazione delle FAL;
- un grande parcheggio di scambio.

La Porta Ovest è molto ben servita da una viabilità nord sud che, con il nuovo ponte in corso di realizzazione, sarà ancora migliorata.

Il polo della porta ovest è posto al termine di un lungo spazio verde perlopiù pedonale, facilmente attraversabile e comodamente percorribile. È un'alternanza di aiuole, piazze verdi e parchi. Il **cono verde** è il vero e proprio polmone di quest'area.

Il percorso nel verde inizia nella zona antistante il conservatorio di Musica N. Piccinni e costeggia tutta quella che è via Michele Cifarelli, soddisfacendo così una delle richieste del DPRU per quest'area, ossia l'implementazione di attrezzature e spazi verdi pubblici negli spazi adiacenti alla linea ferroviaria. Proseguendo il percorso verso la Porta Ovest, si stagliano edifici dalle molteplici funzioni.



Troviamo le residenze disposte intorno ad una corte centrale semipubblica nella quale vi sono gli ingressi alle abitazioni e i parcheggi privati dei residenti. Si tratta di case in linea che si rifanno alle forme del costruito presenti nel quartiere murattiano e vanno dai 3 ai 6 piani con due appartamenti per piano. Questi edifici presentano comunque al pianoterra funzioni commerciali specializzate di medio grande dimensione.

Il percorso del cono verde si allarga sfociando in una piazza sulla quale si affacciano edifici specialistici, molti dei quali ottenuti grazie al riuso di edifici preesistenti. Tramite questa piazza è possibile giungere in quella che è un'altra parte verde di questo progetto: **il parco**, un elemento mancante alla città di Bari, molto carente di ampi spazi verdi per svago e attività ludiche/sportive. Nei pressi vi è anche una zona adibita allo sport con campi da calcio.





La prospettiva del cono verde, ottenuta anche attraverso le altezze diverse degli edifici presenti man mano sempre più alti, culmina con l'edificio cardine dell'area: l'edificio complesso multifunzionale della stazione. Esso è composto da due corpi ben distinti tra i quali passano i binari in quota. L'edificio presenta un affaccio diretto su strada e un

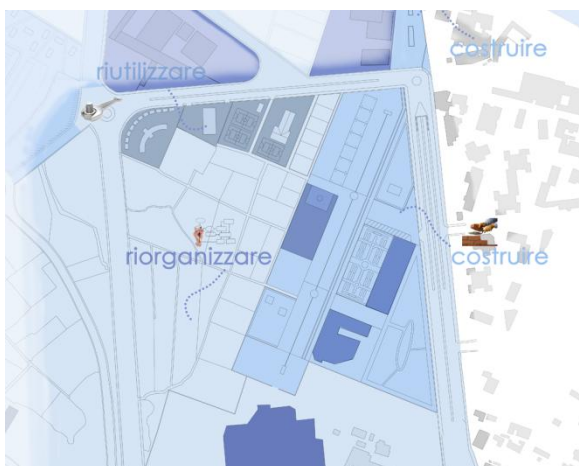
affaccio posteriore su un'ampia distesa verde.

Per evitare che i binari sui quali transitano i treni delle Ferrovie Appulo Lucane creino un ostacolo per il collegamento di tutta l'area, il progetto prevede un ponte pedonale e ciclabile che parte dalla Porta Ovest e arriva in un'ulteriore zona verde, ottenuta chiudendo quella che era una bocca di aerazione del sottopasso di Viale Pasteur. In questo modo si garantisce quello che è il collegamento tra il cono verde di quest'area e la promenade pedonale posta più a sud.

Inoltre per garantire i collegamenti con la parte di città posta al di là dei binari, oltre al people mover previsto dal DPP, vi è un'altra richiesta posta da quest'ultimo: il superamento della cesura dell'area ferroviaria attraverso la realizzazione di percorsi per la mobilità pedonale e ciclabile. Per soddisfare questa domanda è stato previsto un ponte che parte dall'edificio specialistico posto nel cono verde a ridosso di via Cifarelli e che porta dall'altra parte in una zona verde immettendosi in una via facente parte della maglia murattiana.

Il cono verde è insomma una parte di città capace di attrarre al pari del centro murattiano, grazie ad un'elevata mixité di funzioni.

La Promenade di collegamento da Porta Ovest al Centro commerciale Ipercoop

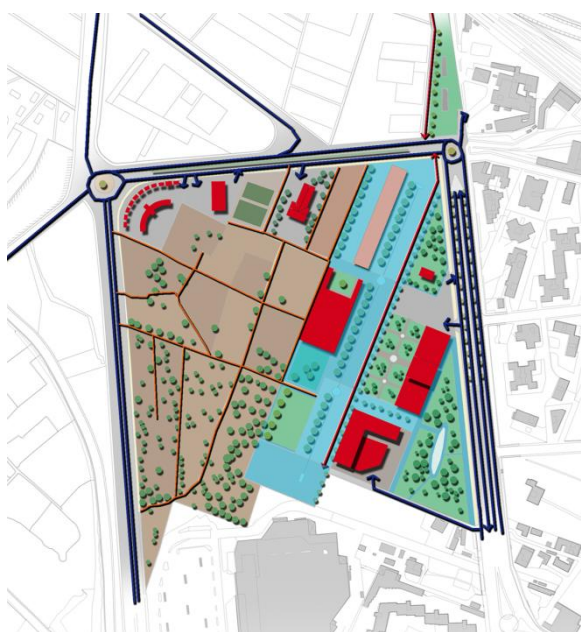


Il progetto di quest'area pone i seguenti obiettivi:

- Il collegamento pedonale e ciclabile di due poli distinti (l'edificio polifunzionale della porta urbana e il centro commerciale Ipercoop), oggi separati dalla ferrovia.
- Creazione di uno spazio pubblico prossimo alle aree produttive agricole periurbane dove sia possibile la vendita dei prodotti con una notevole riduzione dei costi.
- Fornire verde urbano attrezzato agli abitanti dell'area residenziale a est di Viale Pasteur.

Il criterio generale dell'intervento sul trasporto collettivo è quello di realizzare un'efficiente rete di percorsi pedonali e ciclabili, tale da costituire una valida alternativa al trasporto privato e carrabile, favorendo l'accesso ai vari poli di quest'area a piedi o in bicicletta, soprattutto per i residenti, e consentendo così un alleggerimento della pressione del traffico sul centro ed una conseguente generale riqualificazione della città.

E' evidente che nello stato attuale per un pedone è praticamente impossibile, comodamente e in sicurezza, raggiungere l'ipercoop dal cono verde, e viceversa.

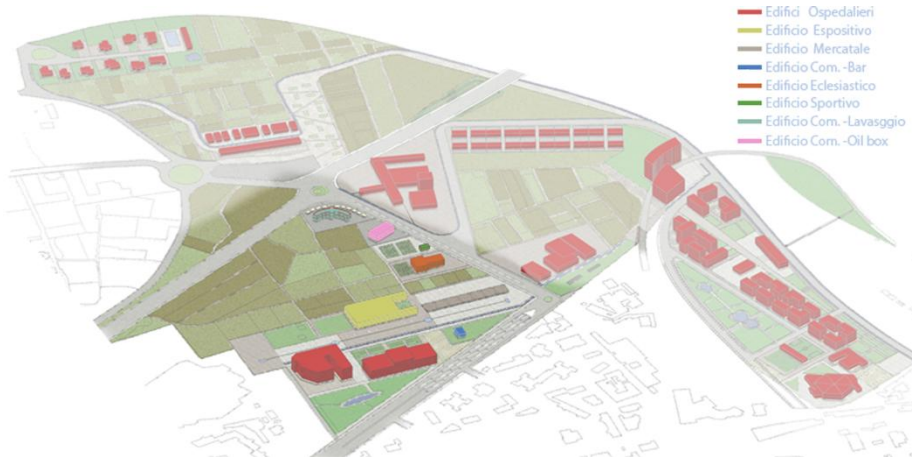


Per evitare che i binari sui quali transitano i treni delle Ferrovie Appulo Lucane creino un ostacolo e un pericolo per il collegamento di tutta l'area, il progetto prevede un ponte pedonale e ciclabile che parte dall'area del cono verde e arriva in un'ulteriore zona verde. In questo modo si garantisce quello che è il collegamento tra il cono verde e la promenade pedonale posta a sud.

Fondamentale per il collegamento tra porta ovest e centro commerciale è l'operazione di "chiudere" le aperture delle parti interrante di Viale Pasteur, in

maniera tale da far continuare il ponte pedonale oltre la ferrovia, eliminando il pericolo, per pedoni e ciclisti, delle immissioni di auto in via Giuseppe San Giorgi da viale Pasteur. Viene inoltre inserita una rotatoria al fine di smistare il traffico proveniente da viale Pasteur e via Sangiorgi.

Viene poi allargato l'imbocco di via San Giorgio Martire da via Sangiorgi e inserito uno spartitraffico in maniera tale da incanalare in due carreggiate distinte il flusso di traffico.



Per quanto riguarda l'edificio esistente nell'area, la densità è molto bassa. Sono presenti: Casa di cura La Madonnina, un edificio multipiano lasciato incompleto, un magazzino industriale dismesso, un convento, un benzinaio, un autolavaggio. Il nostro intervento consiste in: completamento dell'edificio

multipiano, che assumerà la funzione di casa di riposo per anziani, dotato di un giardino semipubblico, ristrutturazione del magazzino che diventerà un padiglione espositivo.

BARI SCALO - PORTA OVEST



L'importante spazio pubblico dell'area è La promenade. Essa consiste in una lunga passeggiata pedonale, la cui assialità è evidenziata da un rivolo d'acqua che, ad intervalli regolari, si allarga in specchi d'acqua più ampi che segnano diversi "nodi" facilmente attraversabile e comodamente percorribile. È un'alternanza di spazi verdi e piazze lastricate, con servizi, bar, aree giochi per bambini e una pista ciclabile.



Una parte della promenade sarà occupata da un mercato all'aperto, posto in prossimità degli orti urbani, protetto dall'ombra da un sistema di coperture in legno. Questa soluzione favorisce la cosiddetta vendita a "chilometri zero", diretta al consumatore senza intermediazioni, in modo tale da ridurre i costi e l'impatto ambientale che il trasporto di un prodotto comporta.



Il progetto prevede la creazione di un parco nello spazio triangolare di risulta tra l'asse di viale Pasteur e la giacitura della casa di cura. Questo parco garantirà uno spazio verde attrezzato al quartiere residenziale posto a est di viale Pasteur. VIne inoltre realizzato un centro sportivo accessibile da via Sangiorgi.

E' prevista anche una riorganizzazione dei lotti agricoli, che saranno prevalentemente orti e uliveti, con conseguente regolarizzazione dei sentieri che servono ogni singolo fondo e permettono inoltre di raggiungere la promenade dalle campagne.

La Campagna Periurbana – Rapporto Città Campagna

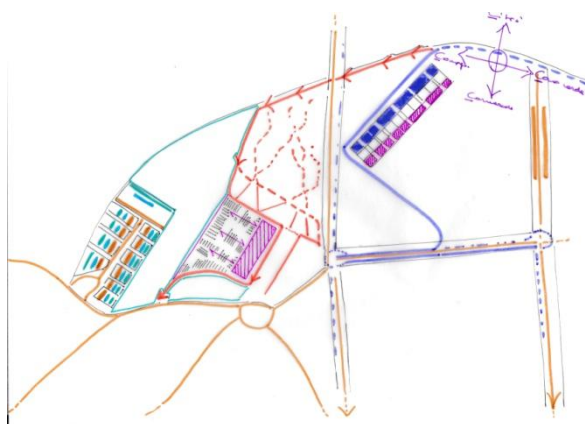
Lo sviluppo della città di Bari è stato fortemente condizionato dai differenti Piani Regolatori che nel corso del '900 si sono succeduti. Al di là dei limiti di questi piani, si evince uno sviluppo fortemente assiale della città da Nord verso Sud il quale contrasta con lo sviluppo in orizzontale del quartiere Murattiano. Questa disomogeneità ha generato dei vuoti, ancor'oggi non colmati, posti a Sud-Ovest e a Sud-Est del quartiere ottocentesco. Lo studio nella zona denominata Bari – Porta Ovest evidenzia proprio la presenza di aree ad uso agricolo che stridono con l'idea di città densa presente nel PRG Quaroni. Quest'ultimo aveva come obiettivo quello di sanare le cesure dello sviluppo urbano attraverso delle Porte in grado di serrare i fianchi della città, ma ad oggi ogni problematicità è ancora irrisolta.

La campagna è a ridosso della zona abitata ed è condizionata dalle *conseguenze negative* che tale vicinanza comportano: l'inquinamento causato dalle strade ad alta percorrenza che, incuranti, la attraversano; lo sfruttamento intensivo del territorio da parte di attività produttive appartenenti al settore secondario; il degrado incontrollato generato dalla scarsa civiltà dei cittadini che abbandonano i loro rifiuti non curanti delle conseguenze; l'impossibilità di sfruttare adeguatamente i campi agricoli per una più regolare produzione.

Il masterplan prodotto propone soluzioni per lo sviluppo delle *potenzialità* riscontrate, a favore dell'integrazione della campagna nella città: la vicinanza tra città e campagna diventa il punto di forza per la diretta connessione tra il cittadino e la natura; la mancanza di verde all'interno della città potrebbe essere compensata da un uso corretto dell'ager, a favore di maggiori spazi verdi attrezzati per la comunità; la riorganizzazione delle attività produttive comporterebbe un certo riscontro economico per i lavoratori e le aziende.

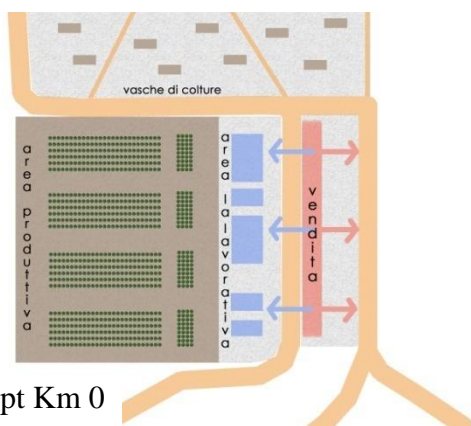


Analisi dell'Area, prime ipotesi



Studio dei fronti e della fruibilità

Il progetto parte dal tentativo di recuperare, almeno in parte, la strada storica interrotta dalla costruzione del ponte dell'asse Nord-Sud, e l'area espropriata a chi abusivamente ne ha tratto beneficio grazie l'attività di rimessaggio.

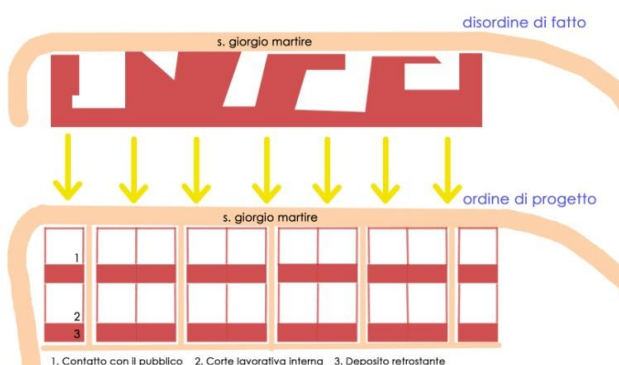


Concept Km 0

Dato l'inquinamento delle falde acquifere che tale area ha subito, non era indicato destinare il lotto alle attività agricole. È stato, quindi, preferito riconsegnare l'area alla città per garantire l'integrazione tra uomo e natura mediante degli orti urbani disposti ad un livello più alto del suolo, a mediazione tra città e campagna. Questi si propongono come delle vasche di colture accessibili da tutti e servite da piccole strutture in legno che contengono i servizi primari utili alla coltivazione (acqua

corrente, mezzi agricoli) o alla semplice fruizione del luogo da parte di ciclisti o pedoni.

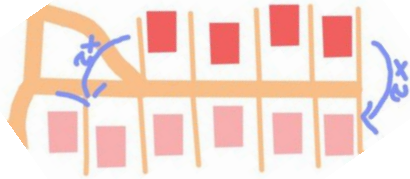
L'accessibilità dei sentieri tra i singoli lotti agricoli permette di godere della vista del parco così creato. La costruzione degli orti urbani ha costituito l'incipit per un'ulteriore tessera inserita all'interno del progetto: la produzione a "chilometro zero". Questa operazione, già lanciata da Coldiretti Veneto diversi anni fa, si proponeva il compito di vendita diretta al consumatore senza intermediazioni, niente imballaggio e nessun costo di conservazione. L'idea di fondo, è quella di ridurre l'impatto ambientale che il trasporto di un prodotto comporta, in particolare l'emissione di anidride carbonica che va ad incrementare il livello d'inquinamento. Secondo questa filosofia risulta vantaggioso consumare prodotti locali in quanto accorciare le distanze significa aiutare l'ambiente, promuovere il patrimonio agroalimentare regionale e abbattere i prezzi, valorizzare il territorio, oltre a garantire un prodotto fresco e sano. Il sistema del "chilometro zero" si esprime attraverso diversi canali: la modalità di vendita più diffusa è quella che si effettua tramite i distributori automatizzati, situati nelle piazze o in altri luoghi pubblici. Molteplici sono gli spazi che vengono adibiti alla vendita diretta degli agricoltori locali all'interno dei mercati comunali e rionali. Uno degli obiettivi di progetto è quello di fornire alla città di Bari una nuova area mercatale con doppio affaccio, in grado di garantire da un lato la produzione, dall'altro la vendita diretta al consumatore. Zone d'ombra e parcheggi fanno da contorno alla funzione principale adibita all'area, garantendo la corretta fruizione da parte del cittadino.



Concept strada S. Giorgio Martire

La strada di S. Giorgio Martire, aldilà della sua valenza storica legata al tessuto della città, si presenta attualmente con una commistione incontrollata di piccole imprese. Officine, aziende, negozi di alimentari mostrano come non sia presente nell'area il giusto equilibrio funzionale. La strada inoltre, di piccola sezione, non garantisce alcuna sicurezza per il cittadino il quale si trova costretto ad attraversamenti impervi e insicuri. Macchine costantemente "parcheggiate" in doppia fila dimostrano

come non vi sia la possibilità di garantire una corretta collocazione delle stesse. Il disordine e la disomogeneità presenti sono stati i punti di partenza per la ristrutturazione dell'intera area.



Concept zona
residenziale

Gli attuali capannoni nella zona sono disorganizzati: non prevedono la presenza di corti interne ampie per il rimessaggio di autoarticolati e non hanno uno spazio adeguato per il contatto diretto con il pubblico. A questo disordine di fatto si fa corrispondere un ordine di progetto: la distribuzione dei lotti è migliorata utilizzando giaciture ortogonali rispetto la strada, il contatto con il pubblico è assicurato da una porzione di terreno unicamente dedicata a tale funzione, il rimessaggio di autoarticolati è garantito da ampie corti lavorative presenti nella parte mediana delle proprietà, il deposito di materiale di

produzione è infine destinato nell'ultimo blocco di appezzamento. La corretta gerarchizzazione tra l'accoglienza, il rimessaggio e il deposito restituisce a questi capannoni una distribuzione funzionale adeguata. Utilizzando il contesto preesistente e ristrutturando in maniera coscienziosa ciò che è fatiscente, è auspicabile il ritorno in auge di questa strada. Nella parte Occidentale dell'area di analisi, l'attuale presenza di villini isolati e mal serviti, ha generato uno spunto di studio e di successiva modifica. Al momento le unità abitative presenti sono quattro. Compito del progetto è quello di raddoppiare la densità abitativa presente nell'area grazie alla costruzione di altre sei unità poste a ridosso dalla strada. La previsione quindi è quella di riorganizzare le dieci porzioni di terreno che interessano i villini per una corretta gestione dello spazio a disposizione. Il lotto così pensato si divide in affaccio su strada con annessa possibilità di parcheggio privato, unità abitativa, giardino retrostante. Il disegno finale mira alla costituzione di un complesso residenziale servito nella maniera più adeguata: la presenza della nuova area mercatale a "chilometri zero", una rivisitata gestione della fruibilità nell'ottica di un'espansione futura.

La campagna periurbana, da sempre di difficile risoluzione progettuale, merita più attenzioni. Piccoli ma efficaci trattamenti sono in grado di riproporla all'attenzione del cittadino che da tempo ormai ha abbandonato l'idea di integrazione tra il più antico settore economico e l'incessante sviluppo urbano. Al caos e alla disomogeneità è preferita una forte riorganizzazione tesa al recupero e all'implemento delle funzioni già presenti sul territorio.

Metodi e regole di definizione dell'intervento

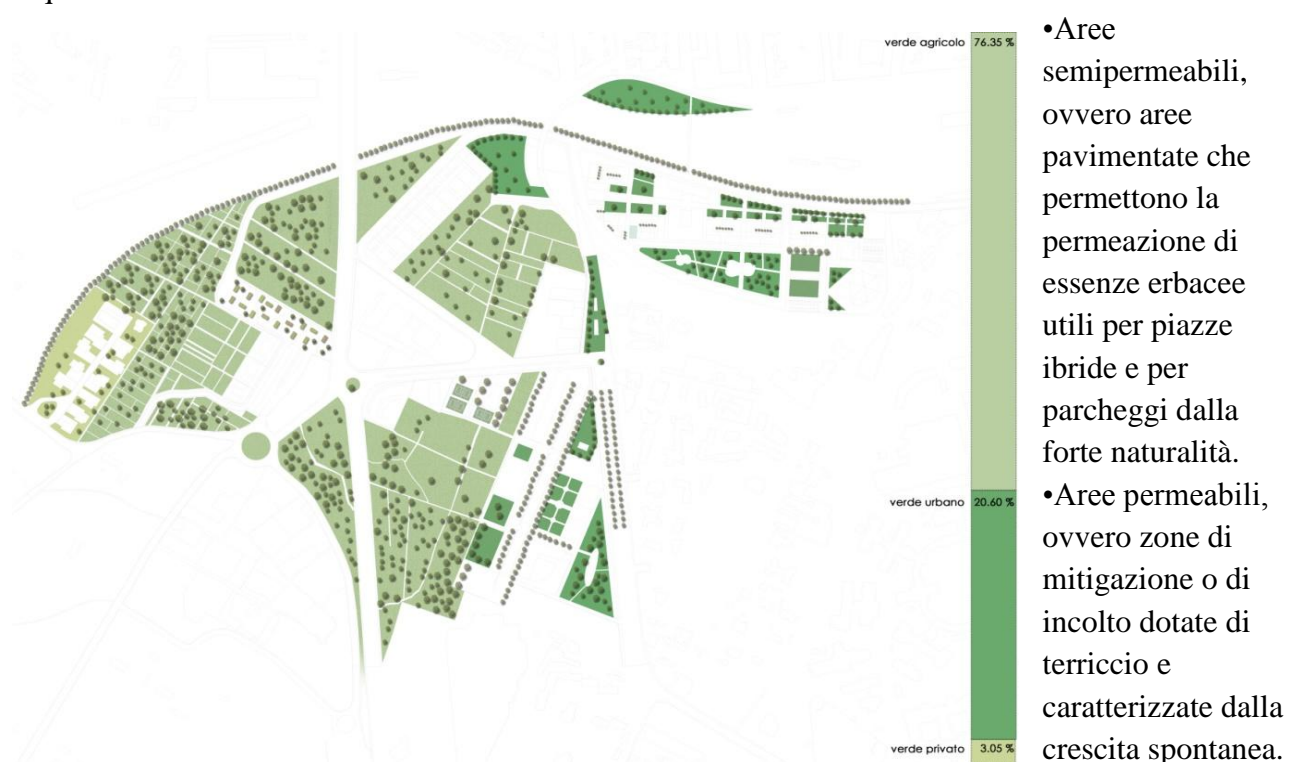
Tema del verde

Quello del verde è uno dei temi fondanti del progetto di riuso e riqualificazione dell'area di contesto di Bari Scalo, si tratta di un elemento che pervade tutta la trasformazione dell'area coniugando verde esistente e nuovi elementi.

Nell'area il sistema del verde è declinato attraverso i tre macrogruppi di verde agricolo (76,35 %), verde urbano (20,60%) e verde privato (3,05%).

È possibile scomporre il sistema del verde, in maniera piuttosto relativa, in più componenti:

- Verde decorativo ovvero arbusti e siepi facilmente coltivabili, adatti a un clima caldo come quello pugliese, perenni di modo da mantenere il loro carattere ornamentale durante le diverse stagioni, molto colorati e profumati di altezze inferiori ai 3 metri.
- Giardino urbano, si tratta di aree incontaminate, amene con molti colori e profumi, arbusti e alberi fortemente decorativi e in posizione accentrante.
- Prato sia esso delineato in grandi distese che in piccole porzioni a carattere decorativo composto da essenze erbacee spontanee, bisognose di poca manutenzione e da piccoli gruppi di alberi di diverse dimensioni per creare zone ombreggiate, per la sosta, il gioco e lo scambio in aree dotate del minimo necessario di arredo urbano.
- Spazi verdi attrezzati caratterizzati da dotazioni dalla tecnologia ecosostenibile con forme essenziali, vernici ecologiche a tinte neutre per ridurre l'impatto visivo per un inserimento più armonioso, di arredo in pietra, acciaio, vetro e legno.
- Filari alberati: si tratta di una categoria molto ampia che comprende piccoli arbusti a uso decorativo, non più alti di 10 metri da inserire nei parcheggi alberati e lungo gli spartitraffico (ma allo stesso tempo anche alberature importanti per creare viali carrabili e percorsi pedonali scenografici).
- Specchi d'acqua decorativi per mitigare in maniera minima il clima dell'area, dotati di piante acquatiche e bulbose.

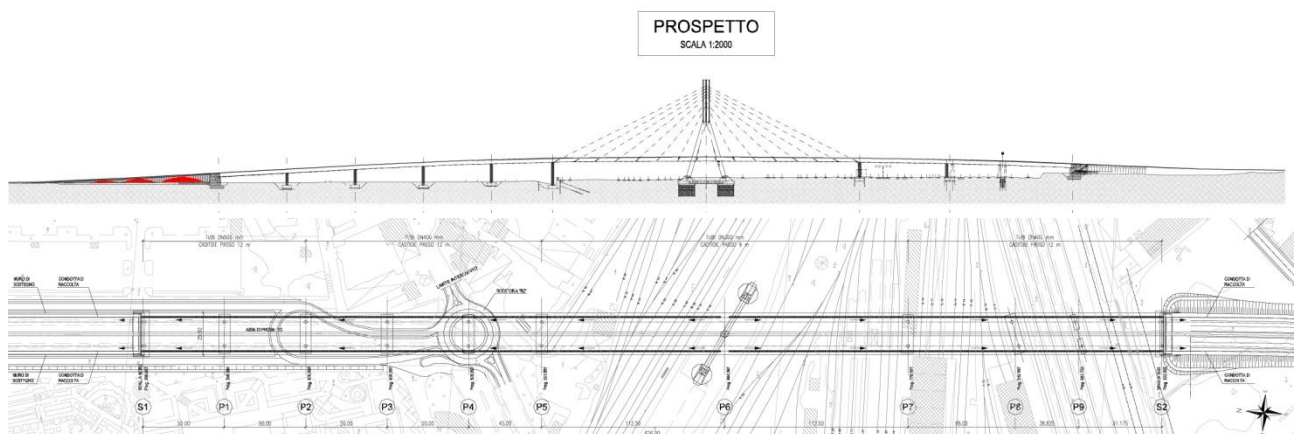


- Prateria nella zona più vicina all'area periurbana il paesaggio muta e assume un carattere più spontaneo e naturalistico volto alla salvaguardia delle biodiversità di aree che riacquisiscono il loro carattere originario. Essenze erbacee e graminacee autoctone e spontanee.
- Area boscata, si tratta di un'area in cui la frequentazione da parte della cittadinanza è molto ridotta, un'area dotata di un'alberatura maestosa sia decidua che sempreverde.

Accessibilità e collegamenti

Obiettivo del progetto è il miglioramento della rete infrastrutturale, sia attraverso il riassetto e la riorganizzazione di alcune importanti arterie stradali, che attraverso la creazione di nuovi collegamenti tra le diverse aree.

Tra gli interventi più significativi riguardanti la viabilità vi sono: l'introduzione di un asse principale "Asse Nord-Sud" che mette in collegamento la vicina Japigia con il centro della città di Bari, in maniera diretta, sorpassando il grande "muro" ferroviario attraverso un ponte sospeso; la creazione di nuovi collegamenti pedonali ciclabili come la "Promenade", un sistema di piazze, che collega in maniera significativa e diretta l'Ipercoop con la città; la creazione di un parco urbano ed ponte pedonale ad esso annesso che mette in collegamento la promenade e quindi la porzione più a sud dell'area con il "Cono Verde", l'introduzione di piste ciclabili e viale alberato in corrispondenza di viale Pasteur e via Giuseppe Sangiorgi, in quest'ultima viene organizzata la circolazione delle



Prospetto e sezione del ponte in costruzione

autovetture attraverso uno spartitraffico alberato centrale; nel Cono Verde l'introduzione di una strada secondaria che collega direttamente via Michele Cifarelli con "l'Isola della Musica" altro importante polo dell'aria, e di molteplici strade trasversali pedonali e carrabili ad essa che unificano la suddetta sub area. Infine la realizzazione di un percorso bianco che funge da prolungamento pedonale della strada storica che mette in collegamento la parte più dislocata rispetto al centro della città e al Murattiano con l'area.

Altro punto nodale del progetto è la realizzazione di piazze e spazi aperti in corrispondenza dei punti più nevralgici della città, giocando sui rapporti tra i pieni ed i vuoti a calibrandone posizione e dimensione a seconda della densità d'uso e della fruibilità degli spazi.

Se ne è quindi ritenuta opportuna la concentrazione in particolare in corrispondenza della porta urbana, che diventa una vera e propria centralità non solo per i quartieri interessati dal progetto ma per l'intera città. Ogni spazio urbano sarà dotato delle necessarie attrezzature per rendere più vivibile la città e allo stesso modo più agevole non maggiormente ecosostenibile, con una particolare accortezza nella scelta dei materiali e delle tecnologie.

Destinazione funzionale e riuso

A seguito dell'intervento l'area mantiene la sua caratteristica mescolanza funzionale e addirittura la implementa con le creazioni di nuclei polifunzionali, tra cui quello della porta urbana e della promenade pedonale. La chiave di lettura dell'intervento è la creazione di spazi pubblici: piazze, aree verdi, spazi sportivi, aree attrezzate. La città diviene un luogo comunitario e fortemente vissuto da una popolazione che cresce esponenzialmente durante il corso della giornata. Gli edifici di nuova costituzione sono in numero minimo e presentano fondamentalmente carattere commerciale o terziario per aumentare la quantità di servizi (anche sportivi e culturali) a disposizione del quartiere. Particolare attenzione si è prestata al mantenimento e alla valorizzazione di alcuni edifici dal particolare valore architettonico disseminati nell'area. Se n'è quindi attuato il restauro ed il risanamento conservativo, attribuendo loro una nuova funzione e facendoli partecipare attivamente al progetto. In questo modo i singoli interventi edilizi sono diventati collaboranti col il generale intervento di riuso a scala urbana.



Fasi d'attuazione e soggetti attuatori

1° Fase 2014-2016

La prima area ad essere interessata dal progetto è la zona (A3) la quale viene smantellata e riquilificata, favorendo la sua ricollocazione nella zona sottostante; parallelamente nella zona (B5) viene ampliato il complesso residenziale esistente. Nella zona B1 vengono smantellate le officine preesistenti, inoltre viene ultimato e completato l'asse Nord-Sud che collega il centro di Bari con il quartiere Japigia.



2° Fase 2016-2018

In seguito alla bonifica e allo smantellamento delle aree (A6) e (B4), si procede alla costruzione delle officine nell'area B1; parallelamente viene modificato il prolungamento verso Nord di Viale Pasteur, applicando delle chiusure ai grandi spazi aperti del sottopasso. Inoltre viene completato l'edificio adibito a casa di cura, ed il parco prospiciente viale Pasteur dell'area (C1).

3° Fase 2018-2020

In seguito alle modifiche di viale Pasteur e alle chiusure applicate al sottopasso, viene realizzato un passaggio ciclo-pedonale adibito a parco urbano (A7). Attraverso un ponte di collegamento ligneo posto alla fine del dello multifunzionale all'interno del quale è prevista una fermata della stazione metropolitana FAL, aree commerciali, spazi collettivi e di collegamento con il resto della città. Parallelamente viene costruita una strada carrabile secondaria nel "cono verde" che mette in collegamento la strada storica con il Conservatorio di musica N. Piccinni.

4° Fase 2020-2022

Successivamente viene creata una Promenade nell'area (C2) formata da un sistema di piazze, su cui affacciano edifici commerciali/espositivi, un'area mercatale (i cui prodotti provengono dalle aree coltivate adiacenti) ed un area giochi per bambini, che finisce in corrispondenza del centro commerciale Ipercoop. Nell'area (B4) vengono costruiti edifici per la vendita di prodotti agricoli a km 0 dopo la creazione di un percorso preurbano bianco che collega la macro-area (B) alla parte Est. L'area (A1), nelle immediate vicinanze del Conservatorio, viene bonificata.

5° Fase 2022-2024

Successivamente alla bonifica vengono sistemate attrezzature sportive con verde attrezzato (A1); nell'area (A3), invece, viene realizzato un parco urbano attrezzato, nell'area (A2) vengono smantellati gli edifici e ripulita l'area.



6° Fase 2024-2026

In seguito, nell'area (A2) viene costruito un complesso di edifici residenziali, con al pian terreno locali adibiti ad attività commerciale e piani superiori con funzione residenziale. Una trama di percorsi alberati e verde pubblico attrezzato caratterizza l'area. Un percorso principale ne segna la longitudinalità attraverso la successione di piazze su cui si affacciano gli edifici specialistici; fra questi, quello che si affaccia su via Cifarelli, contiene un ponte pedonale che raggiunge gli isolati del murattiano, al di là della ferrovia (A6).



7° Fase 2026-2028

Nell'area (A4) vediamo l'edificazione di edifici residenziali a terminazione di quello che chiameremo "cono verde"; in questa fase vediamo il completamento definitivo di quest'area.



8° Fase 2028, fine dei lavori.

Creazione e completamento di percorsi periurbani con verde pubblico attrezzato; introduzione di alberature nei viali principali di collegamento come via Pasteur e via Michele Cifarelli.

Soggetti pubblici

- Comune di Bari (Assessorato ai lavori pubblici e Assessorato all'urbanistica)
- Provincia di Bari
- Regione Puglia
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Comunità Europea (Fondi comunitari)

Soggetti privati

- Imprese di costruzione
- Privati
- Proprietari riuniti in cooperative
- Associazioni sportive locali

Consulenze

- Architetti
- Ingegneri
- Agronomi
- Sociologi
- Economisti
- Associazioni di volontariato