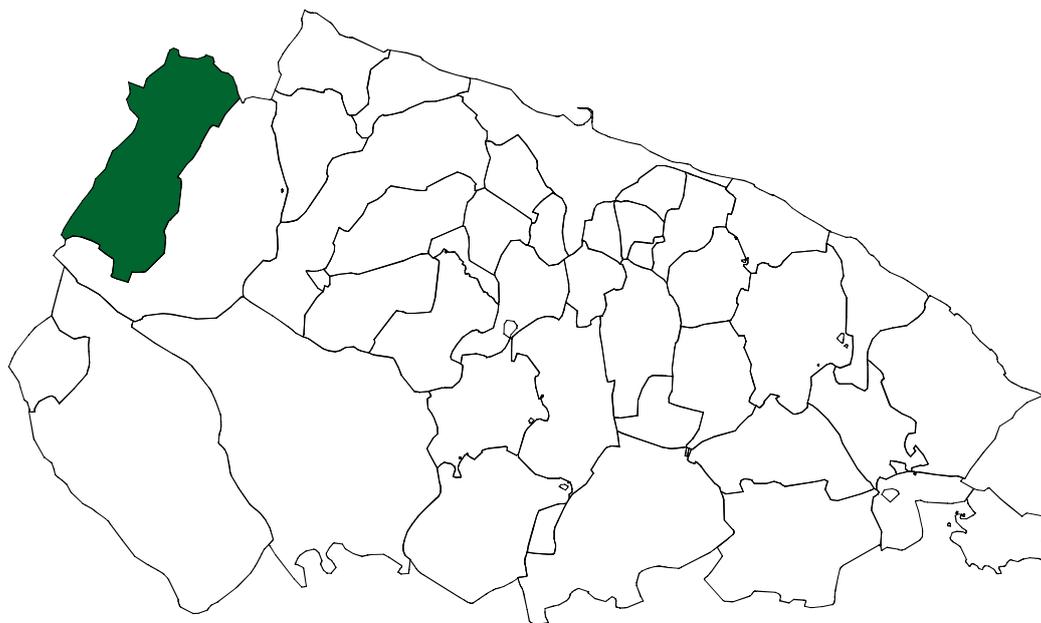


CORATO



CORATO

Superficie 169,35 km²
Abitanti 48,506 (ISTAT 2015)
Densità 286,43 ab./km²
Reddito per abitante 2007: 6.230

● PDF

● PIP

● PRG | 1980

● PIANO DEI SERVIZI

● PIANO DELLE COSTE

● ATTO DI INDIRIZZO, COMPRESIVO DEL DOCUMENTO DI SCOPING DELLA VAS

● PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA

● DPRU (Documenti programmatici di rigenerazione urbana, resi obbligatori come premessa dei PIRU)

● DPP (Documento Programmatico Preliminare) | 2008

● PIANO ENERGETICO COMUNALE

● PIANO DI ZONIZZAZIONE ELETTROMAGNETICA

● PUG (Piano Urbanistico Generale) | 2017

● PIRU (Programmi Integrati di Rigenerazione Urbana, ai sensi della Lr 21/2008) | 2012

● CONTRATTI DI QUARTIERE II

● PIANI DELLA MOBILITÀ

● PIRP (Programmi Integrati di Riqualificazione delle Periferie, ai sensi del Bando della Regione Puglia del 29 giugno 2006) | 2007

● PRUSST (Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio), Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 8 Ottobre 1998

● PAES

● CONTRATTI DI QUARTIERE I (articolo 2 della legge 23 dicembre 1966, n. 662) e II (L21/2001, Dm 27/12/2001, modificato dal Dm 31/12/2002)

● PIAU (Programmi Innovativi in Ambito Urbano), Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 dicembre 2001

● PRUACS (Programma di Riqualificazione Urbana per Alloggi a Canone Sostenibile) | 2009

● PCT (Piano Comunale Tratturi) | 2008

● PSC (Piano Strutturale del Centro Antico) | 2007



CITTÀ METROPOLITANA
DI BARI



COMUNE DI BARI



COMUNE DI CORATO

PIANIFICA T.U.

Costruire conoscenza, diffondere esperienza attraverso la pianificazione territoriale e urbanistica
Progetto a cura della Commissione Pianificazione Territoriale dell'Ordine A.P.P.C. di Bari

Il progetto editoriale del QUADERNO "PIANIFICA T.U." è un supplemento del bollettino PROIEZIONI.
Registrazione Tribunale di Bari n. 1034 del 12.2.1991

Editore	Ordine A.P.P.C. di Bari Viale Japigia, 184 - 70126 Bari tel. 080.5533482 - fax 0805559606 email: infobari@archiworld.it - pec: oappc.bari@archiworldpec.it P.I. 07635470722 - C.F. 8007600721
Consiglio dell'Ordine	
Presidente	arch. Vincenzo Sinisi
Vicepresidente	arch. Cosimo Damiano Mastronardi
Vicepresidente	arch. Nunzio Perrucci
Segretario	arch. Vittorio Mirizzi Stanghellini Perilli
Tesoriere	arch. Anna Maria Lucarelli
Consiglieri	arch. Franco Avella arch. Eliana De Nichilo arch. Luigi Dragone arch. Alberto La Tegola arch. Francesco Pastore arch. Marta Sancilio arch. Cosimo Spagnulo arch. Vito Stimolo pianif. Alessia Imma Aquilino arch. junior Silvia Maria Giovanna Filograno
Direttore responsabile	arch. Vincenzo Sinisi
Coordinamento editoriale	pianif. Alessia Imma Aquilino, Consigliere Responsabile Commissione Pianificazione Territoriale arch. Loredana Domenica Modugno, Presidente Commissione Pianificazione Territoriale
Redazione	Commissione Pianificazione Territoriale dell'Ordine A.P.P.C. di Bari email: pianificatu@gmail.com pianif. Alessia Imma Aquilino, Consigliere responsabile Commissione Pianificazione Territoriale arch. Loredana Domenica Modugno, Presidente Commissione Pianificazione Territoriale arch. Michele Mundo, Segretario Commissione Pianificazione Territoriale arch. Michele Lorusso arch. Gerardo Manca arch. Cosimo Montenegro arch. Nicolantonio Panisco arch. Antonio Pastore arch. Mariapasquina Petrosino
Progetto grafico	DOM & PARTNERS
Fotografie	Commissione Pianificazione Territoriale Pro Loco di Corato
Stampa	Ragusa Grafica Moderna - Modugno
Ringraziamenti	Massimo Mazzilli, Sindaco del Comune di Corato sen. Luigi Perrone, Presidente ANCI Puglia, Assessore all'urbanistica di Corato La Giunta e il Consiglio del Comune di Terlizzi e inoltre si ringraziano: Vincenzo Sinisi che sin dall'inizio ha supportato la visione del progetto Pianifica T.U. dandogli un contributo significativo Alessia Imma Aquilino per la capacità di gestione della Commissione P.T.
Editore Esecutivo	ISBN 9788894152692 © Copyright 2016 Tutti i diritti riservati all'Ordine A.P.P.C. di Bari Stampato nel mese di maggio 2017

Ogni contributo esprime il punto di vista dell'autore/dell'autrice, e non vincola in alcun modo l'editore.
Quando non diversamente specificato i contributi sono a cura della redazione.





● ORDINE DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI, PAESAGGISTI
E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI BARI
COMMISSIONE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

La Commissione Pianificazione Territoriale

La Commissione Pianificazione Territoriale è stata istituita nel duemilatredici, la sua attività ha avuto inizio il primo ottobre dell'anno duemilaquattordici all'interno dell'Ordine Professionale degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della provincia di Bari, Ente Pubblico posto sotto l'alta vigilanza del Ministero della Giustizia, la cui funzione principale consiste nel garantire il cittadino circa la professionalità e la competenza dei professionisti che svolgono attività dedicate nel campo della tecnica.

La **Commissione Pianificazione Territoriale** realizza un piano di azioni, finalizzate a sensibilizzare e condividere la conoscenza dei territori della nascente Città metropolitana di Bari al fine di evidenziarne criticità e punti strategici, dando vita allo strumento Pianifica T.U. (Territorio ed Urbanistica) il quale si prefigge di raggiungere l'obiettivo di: "Costruire conoscenza e diffondere esperienza attraverso la Pianificazione Territoriale e Urbanistica", organizzando eventi tematici itineranti tra i Comuni del territorio metropolitano.

L'Ordine avendo tra le attribuzioni assegnate la capacità di rappresentare la professione che costituisce lo stesso (attraverso una trasparente informazione) e l'ormai obbligatoria "formazione continua permanente" (per evitare l'obsolescenza della professione), ha dunque una duplice funzione: da un lato, tutelare gli iscritti; dall'altro, proprio attraverso la difesa della professionalità, tutelare la collettività; pertanto è indispensabile la collaborazione delle Commissioni.

La **Commissione Pianificazione Territoriale** gestita dal Consigliere responsabile pianif. Alessia Imma Aquilino, e composta dai colleghi arch. Loredana Modugno - Presidente di Commissione, arch. Michele Mundo - Segretario di Commissione, arch. Rosalba Castellano, arch. Michele Lorusso, arch. Gerardo Manca, arch. Antonio Pastore, arch. Cosimo Montenegro, pianif. Panico Luigi, arch. Nicolantonio Panisco, arch. Mariapasquina Petrosino, arch. Giorgio Skoff, è il volano che accompagna lungo il tortuoso percorso tale Progetto; e dando spazio alla progettazione ed alla pianificazione comunitaria, riflettendo, agendo socio-culturalmente e trasmettendo il sapere, attraverso la promozione e la diffusione di visioni, idee, proposte, progetti di pianificazione urbana e territoriale, genera nuove opportunità, accresce il benessere, afferma e sottolinea l'importanza del senso di appartenenza.

In un territorio, come quello pugliese, ricco di storia, di tradizioni e di bellezze naturalistiche uniche, Pianifica T.U., vuole essere occasione per valorizzare i comuni metropolitani, ma anche un'opportunità per aumentare la "cultura complessiva", divulgando la conoscenza sui cambiamenti in atto.

Pilastro del Progetto Pianifica T.U. è il tema: Città metropolitana di Bari, che dal 2015 rappresenta la provincia di Bari, estendendosi su una superficie di tremilaottocentoventicinque chilometri quadrati caratterizzata da quarantuno comuni, delimitata a nord dalla recente area provinciale di Barletta-Andria-Trani, bagnata a nord-est dal mare Adriatico, ad ovest confinante con la regione Basilicata e a sud con l'area provinciale di Taranto e l'area della provincia di Brindisi, è caratterizzata da uno scenario misto contraddistinto dal paesaggio dell'Alta Murgia, dal territorio della Puglia Centrale, e dalla Valle d'Itria e la Murgia dei Trulli.

Il diciotto dicembre duemilaquattordici è stato approvato lo Statuto della Città metropolitana di Bari, partecipazione e condivisione le parole chiave dello stesso. "La Città metropolitana rappresenta la comunità, ne cura gli interessi, promuovendone lo sviluppo sociale, culturale ed economico del territorio, secondo principi di sostenibilità, tutela ambientale, solidarietà e considera la diversità territoriale come valore per la definizione delle politiche di area vasta" (art.1).

La **Commissione Pianificazione Territoriale**, con la prima tappa il diciassette marzo duemilaquindici, ha dato inizio ad un "tour", che racconta i nostri territori, attraverso le esperienze, le aspettative, le visioni e le idee di chi vi vive, vi progetta e vi opera.

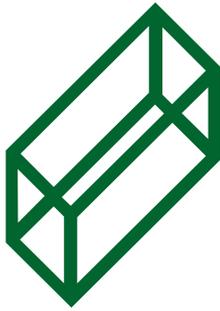
L'aspirazione della Commissione è attraversare con il Progetto Pianifica T.U. tutti i Comuni protagonisti della Città metropolitana di Bari:

Acquaviva delle Fonti, Adelfia, Alberobello, Altamura, Bari, Binetto, Bitetto, Bitonto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cassano delle Murge, Castellana Grotte, Cellamare, Conversano, Corato, Gioia del Colle, Giovinazzo, Gravina in Puglia, Grumo Appula, Locorotondo, Modugno, Mola di Bari, Molfetta, Monopoli, Noci, Noicattaro, Palo del Colle, Poggiorsini, Polignano a Mare, Putignano, Rutigliano, Ruvo di Puglia, Sammichele di Bari, Sannicandro di Bari, Santeramo in Colle, Terlizzi, Toritto, Triggiano, Turi, Valenzano; e percorrendoli suscitare interesse, curiosità, lasciando segni e possibili tracce di miglioramento; "dobbiamo diventare il cambiamento che vogliamo vedere", "il futuro dipende da ciò che facciamo nel presente". (Mahatma Gandhi)

Pianif. Alessia Imma Aquilino







L'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Bari, nell'ambito delle attività della Commissione Pianificazione Territoriale, intende promuovere, quale progetto prioritario per le annualità 2014-2017, un piano di azioni, finalizzate a sensibilizzare e condividere la conoscenza dei territori della nascente Città metropolitana di Bari, al fine di evidenziarne criticità e punti strategici, promuovendo nuovi e più virtuosi, modelli di sviluppo condivisi e soprattutto sostenibili.

Lo strumento ideato dalla Commissione Pianificazione Territoriale per attuare tali propositi è Pianifica T.U. (Territorio ed Urbanistica). Una piattaforma collaborativa, che ha come obiettivo: "Costruire conoscenza e diffondere esperienza attraverso la pianificazione territoriale e urbanistica". A tale scopo si intende procedere alla realizzazione di eventi tematici itineranti tra i Comuni del territorio metropolitano, nell'ambito dei quali stimolare, attraverso momenti di riflessione, di pianificazione partecipata, nonché di attività laboratoriali (workshop), l'emersione di un'inedita "coscienza dei luoghi" che contempi necessariamente la visione del territorio imposta dal nuovo assetto metropolitano.

Pianifica T.U. è anche un format di ricerca aperto, che riunisce le diverse figure operanti sul territorio, attraverso un programma di co-partecipazione, basato sull'idea che lo sviluppo delle conoscenze e la condivisione delle stesse siano tra gli strumenti principali per assurgere pienamente a uno sviluppo urbano sostenibile. Con la costituzione della Città metropolitana, i Comuni metropolitani (centri urbani estesi e compatti, concentrati intorno a nuclei storici ben definiti e con caratteristiche uniche rispetto ad altri luoghi del territorio nazionale) si trovano in un momento cruciale del proprio sviluppo. Ciascun Comune, deve riflettere su come integrarsi nel processo metropolitano, senza perdere la propria identità.

Rispetto a questa esigenza appare opportuno porsi prioritariamente e "programmaticamente" alcune questioni intorno alle quali sviluppare l'operatività dello strumento che si intende adottare:

il tipo di sviluppo che auspicano per se "le città" del territorio metropolitano;

- Le relazioni che sono possibili prima di passare dal locale (singola Città o Comune) al globale (Città metropolitana);
- Il contesto economico e politico nel quale si devono sviluppare i "Comuni metropolitani";
- Le modalità in cui il territorio può essere inteso e percepito come "bene" con uno specifico valore economico-culturale da trasmettere e conservare;
- Le modalità con le quali conciliare "la coscienza dei luoghi" (intesa come rinvenimento, riconoscimento e tradizione della propria specificità culturale) dei singoli Comuni metropolitani con la Città metropolitana;
- La tipologia dei "sistemi" da costruire tra i "Comuni metropolitani" per attuarne e incentivarne lo sviluppo economico in modo coordinato e organico;
- Metodi per costruire una "cultura complessiva" della Città metropolitana in seno e compatibilmente alle specificità valoriali dei singoli luoghi o territori che la costituiscono e caratterizzano, diffondendo al contempo una coscienza nuova dei cambiamenti in atto.

In un territorio, come quello pugliese, ricco di storia, di tradizioni e di bellezze naturalistiche uniche, Pianifica T.U., rappresenta un'occasione per rinvenire e valorizzare le singole specificità dei Comuni metropolitani, ma anche una opportunità per aumentare la "cultura complessiva", diffondendo conoscenza sui cambiamenti in atto. Il metodo prescelto a tal fine è la "pianificazione comunitaria": ovvero la condivisione di idee, di proposte, di visioni e di progetti provenienti non solo da architetti e pianificatori, ma soprattutto dai diversi operatori socio-economici (imprenditori, professionisti, ricercatori, semplici cittadini, etc.). L'esito finale del processo è la possibilità di ideare e condividere modelli di sviluppo virtuosi e soprattutto replicabili all'interno della Città metropolitana. Pianifica T.U. è, quindi, un format operativo e di ricerca aperto al contributo di chiunque. Suo epilogo funzionale consiste nella redazione finale di quaderni. Raccolte di elaborati progettuali, testi, immagini e fotografie, elaborate durante i workshop, che registrino e sintetizzino le esperienze mutate dalle attività realizzate, favorendone la permanenza e la trasmissione nel tempo. La replicabilità è, difatti, il fine auspicato: attraverso iniziative simili di co-progettazione urbana e di innovazione sociale si ritiene possano innescarsi processi virtuosi di sviluppo, nell'ottica di una crescita comune e sinergica.

Il progetto, in sintesi, ha come specifici obiettivi i seguenti punti:

- 1) Costruire una cultura complessiva e condivisa sulle trasformazioni territoriali in atto;
- 2) Promuovere progetti innovativi nell'ambito della pianificazione integrata e della progettazione urbana sostenibile;
- 3) Generare uno spazio di riflessione, di azione socio-culturale e di trasmissione del sapere attraverso la promozione di buone pratiche;
- 4) Realizzare i quaderni e una piattaforma web per la diffusione dei risultati.

Pianifica T.U.

"Costruire conoscenza, diffondere esperienza attraverso la pianificazione territoriale e urbanistica".





PRIMO INCONTRO

SE

MI

NA

RI

O

Pianifica T.U. Corato 30 maggio 2016 - Interventi

Sessione della mattina, interventi di:

arch. **Vincenzo Sinisi**

Presidente O. A.P.P.C. della Provincia di Bari

La Città Metropolitana

pianif. **Alessia Imma Aquilino**

Consigliere responsabile Commissione Pianificazione Territoriale O.A.P.P.C. di Bari

La Commissione Pianificazione Territoriale: cos'è - da chi è composta - finalità ed obiettivi

arch. **Loredana Domenica Modugno**

Presidente Commissione Pianificazione Territoriale

Progetto PIANIFICA T.U.

dott. **Massimo Mazzilli**

Sindaco Comune di Corato

dott.ssa **Marialuisa Caringella**

Social innovator

L'intelligenza della città partecipata per la sicurezza urbana. Idee per un lavoro comune

arch. **Domenico Delle Foglie**

Legambiente Puglia

prof. **Raffaele Laforteza**

Docente Dipartimento di Scienze Agro-Ambientali e Territoriali Università degli Studi di Bari "Aldo Moro"

Una infrastruttura Verde per la Città Metropolitana di Bari: Il progetto Europeo GREEN SURGE (FP7-ENV,2013)

sen. **Luigi Perrone**

Presidente ANCI Puglia - Assessore all'Urbanistica del Comune di Corato

dott. **Raffaele Sforza**

Responsabile A.P. "Mobility Manager Aziendale", Coordinatore Gruppo di Lavoro "Mobilità Ciclistica" Commissione IMGT Conferenza Regioni.

Regione Puglia, Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche e Paesaggio, Assessorato Trasporti, Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza TPL.

Sessione del pomeriggio, interventi di:

arch. **Esther Tattoli**

I percorsi dell'acqua: tradizione e sostenibilità

arch. **Giuseppe Dell'Aquila**, arch. **Nicla Di Bisceglie**, arch. **Marilina Nichilo**, ing. **Michele Masciavè**, dott.

geologo **Michele Mangialardi**

3 paradigmi a servizio della mobilità sostenibile: la nuova figurabilità ecologica di Corato.

Per una Corato 2.0

arch. **Ada Loiodice**

+20 Progetto di riqualificazione dei locali a piano terra della città di Corato

arch. **Antonella Varesano**

Un metodo di valutazione della qualità urbana di un territorio

arch. **Franco Avella**, arch. **Valentina Mongelli**, arch. **Roberto Grilli**

Ri_crea il territorio, Ri_disegna la città, Città e Ri_scatto ELICA (Elaborare Insieme Cittadinanza Attiva)

arch. **Gianluigi Mazzilli**

Rete attiva - Attivamente idee in piazza

L'Amministrazione Comunale è stata ben lieta di ospitare e sostenere l'eccellente evento di "Pianifica T.U.", che ha messo confronto in Città paesaggisti e pianificatori, architetti, ingegneri e tecnici del settore, valorizzando il ruolo e la funzione, anche sociale e culturale, della pianificazione urbanistica.

Oggi più che mai, in un tempo di profondi cambiamenti e mutazioni, di programmazione eco-sostenibile del futuro del territorio, di rinnovata attenzione verso una migliore qualità del vivere, di maggiore sensibilità verso le tematiche della rigenerazione e riqualificazione urbana, la pianificazione urbanistica assume e recupera un ruolo decisamente rilevante per una comunità che si proietta in avanti.

Per un'Amministrazione Comunale pianificare il suo territorio vuol dire pensare in modo critico, armonico e complesso al suo destino, tenendo conto delle aspettative della comunità, delle dinamiche dell'economia e del mondo dell'impresa, delle esigenze del welfare, del recupero delle tradizioni, della valorizzazione dei suoi beni storici e delle tracce della sua identità culturale e storica, del rispetto per l'ambiente, della promozione delle attività agro-alimentari, del potenziamento degli spazi condivisi in favore di ogni ceti e fascia sociale.

L'Amministrazione Comunale di Corato, prima sotto la guida del Sindaco Perrone e poi sotto quella del sottoscritto, ha da sempre mostrato e coltivato questa vocazione, coinvolgendo tecnici e professionisti del settore, il mondo dell'associazionismo, gli imprenditori e la gente comune nella pianificazione del territorio.

Dal concorso di idee per la riqualificazione di alcune piazze e spazi urbani, al restauro del Teatro Comunale e del vecchio Carcere, oggi adibito a pregevole "Museo della Storia e del Territorio", dall'approvazione del Piano di Recupero del Centro Storico al Programma Integrato di Rigenerazione Urbana, dal Programma Integrato di Recupero delle Periferie al Programma Urbano per Alloggi a Canone Sostenibile (questi ultimi per la riqualificazione di quartieri periferici), fino al nuovo Piano Urbanistico Generale in corso di adozione.

In tutte queste tappe, importanti e conquistate con entusiasmo e impegno di tutti, il ruolo della partecipazione, di tecnici e operatori del settore ma anche della gente comune con preziosi suggerimenti e indicazioni, è stato decisivo.

Anche grazie a questo e all'apporto di tutti, abbiamo costruito una Città moderna, attenta a coniugare la riscoperta delle sue radici con lo sguardo al futuro e alle moderne dinamiche dell'economia e della tecnologia, in grado di interpretare da protagonista le sfide del nostro tempo.

Progettare il futuro del territorio

sen. Luigi Perrone | Assessore all'Urbanistica di Corato

L'evento "Pianifica T.U." ha confermato le previsioni della vigilia, rivelandosi proficua occasione di incontro fra professionisti del settore, appassionati di paesaggio e di urbanistica, tecnici comunali e privati, progettisti, a confronto per meditare sui nuovi orizzonti della pianificazione urbanistica.

Nella moderna società, nella quale l'attenzione e la sensibilità alle tematiche della tutela dell'ambiente e del paesaggio, oltre che ad una migliore qualità della vita, sono sempre più crescenti, si chiedono nuovi obiettivi e nuove risposte alla pianificazione urbanistica, maggiormente orientata verso più impegnativi traguardi.

Oggi il cittadino, impresa, il pubblico, non si accontentano più della quantità bensì della qualità della progettazione del territorio, nella quale risaltano nuove parole chiave come rigenerazione e riqualificazione urbana, che a loro volta richiedono negli addetti ai lavori professionalità più complete e moderne.

Progettare il futuro del territorio significa non più certo pensare esclusivamente in termini di accrescimento volumetrico, bensì al contrario in termini di rivalutazione del patrimonio esistente, in una nuova logica orientata alla tutela dell'ambiente, alla riscoperta della propria cultura e della propria storia, alla promozione delle proprie tradizioni e tecniche costruttive, alla valorizzazione dei propri beni culturali e paesaggistici, obiettivi certo da non considerare in senso privativo ma piuttosto di arricchimento del nostro territorio.

A questi nuovi traguardi, nel corso dell'ultimo decennio, l'Amministrazione Comunale di Corato ha sempre guardato con fondato entusiasmo, dall'avvio del procedimento per l'adozione del Piano Urbanistico Generale, giunto in dirittura d'arrivo, all'approvazione di strumenti urbanistici innovativi e moderni che hanno coniugato alla tutela della propria storia e del proprio ambiente una vocazione decisamente orientata allo sviluppo sostenibile.

Penso al Piano di Recupero del Centro Antico, al Programma Integrato per il Recupero delle Periferie, al Programma Urbano per gli alloggi a canone sostenibile, al Programma Integrato di Rigenerazione Urbana, al Piano Comunale dei Tratturi, al Piano per il Commercio, strumenti urbanistici spiccatamente vocati al soddisfacimento delle variegate aspettative della comunità locale.

In ciascuno di essi, è stata sempre coinvolta la cittadinanza e i tecnici e professionisti del settore, per giungere a soluzioni il più possibile condivise e dunque più rispettose delle reali esigenze manifestate.

Tutto ciò ha consentito a Corato di progredire, di essere una Città più moderna e più vivibile, nella quale la progettazione di ogni spazio urbano è stata sempre il frutto di un'idea condivisa e partecipata, che le ha consentito di essere oggi una realtà di spicco nel panorama regionale.

sen. Luigi Perrone

Assessore all'Urbanistica di Corato

Negli ultimi 10 anni si è gradatamente consolidato l'orientamento che, per affrontare con successo i fenomeni emergenti quali l'urbanizzazione, l'innovazione rapida delle tecnologie e dei loro impatti sulla società, economia ed ambiente, è necessario superare i sistemi di gestione tradizionale dello sviluppo urbano e territoriale. In sostanza le amministrazioni locali hanno bisogno di nuove metodologie e strumenti per gestire al meglio le città. Oggi c'è una ampia diffusione della concezione che le soluzioni a questi problemi sono riassunte nel termine "smart city". Il successo della definizione della smart city rispetto ad altre espressioni quali digital city, learning city, virtual city ecc... è proprio nella difficoltà della sua definizione in modo compiuto perché considera tutte le dimensioni della gestione di una città come nuovo progetto concreto di vivere comune. Se ciò è vero, è anche vero che l'intelligenza della smart city non è un concetto astratto. Un punto è certo: si tratta in sostanza di nuovi modelli di gestione degli spazi urbani per dare soluzione a problemi della comunità Smartness, per BSI, Istituto britannico British Standard Institute che ha elaborato le linee guida di progettazione della smart city, non significa qualità della tecnologia utilizzata ma qualità del suo utilizzo. Ciò che rende smart una città è la qualità delle soluzioni individuate dalla dirigenza locale per le comunità locali. L'intelligenza è nelle persone ed è opportuno che il management agisca con pragmatismo. Per aiutare la diffusione dei modelli di smart city, diverse organizzazioni hanno redatto una serie di criteri per valutare l'intelligenze delle città e dunque dei comuni. Tra i protocolli più diffusi vi è la city Rate prodotto dalla società Forum PA.

Nel 2015 il rapporto ha aggiunto alle 6 aree di indagine (economy, living, environment, people, mobility, governance) una settima area che è data dalla legalità. La motivazione di questa scelta è così illustrata dal Direttore di Forum PA: "È possibile per una città competere ai diversi livelli nazionali ed internazionali ed assicurare un livello di qualità della vita e del convivere sufficiente in un contesto in cui non sono garantiti i principi di legalità e di sicurezza? Evidentemente no - Dalla lentezza dei processi, agli abusi edilizi, passando per la criminalità organizzata in tutte le sue sfaccettature, molto spesso lì dove la città cerca di evolversi, problemi strutturali interrompono il tutto sul nascere". Per la valutazione della smart city rispetto alla **dimensione legality, il rapporto** fa riferimento ad un insieme di dodici indicatori puntuali che vanno a misurare il livello di legalità territoriale.

INDICATORI LEGALITÀ		
VARIABILE	COME È STATA CALCOLATA	FONTE
Microcriminalità in città	Delitti legati alla microcriminalità nelle città (numero per 1000 abitanti)	Unioncamere -Ist. Tagliacarne
Appalti	Percentuale appalti con il prezzo più basso	ANAC
Lavoro nero	Percentuale delle unità di lavoro in nero sul totale unità di lavoro	ISTAT - Conti economici regionali
Indicatori di pressione della criminalità organizzata sulla vita sociale del comune		
Amministratori minacciati	Percentuali amministratori minacciati sul totale anno	Confiscati Bene
Giornalisti minacciati	Percentuali giornalisti minacciati sul totale anno	Ossigeno per l'informazione
Rating aziendale	Imprese con sede legale nel comune che hanno chiesto e ottenuti il rating della legalità su 10.000 imprese	AGCOM
Comuni commissariati	Numero comuni sciolti per mafia dal 1991 ad oggi su totale comuni della provincia	Elaborazione FPA su dati Ministero Interno
Indicatori per monitorare il lavoro della giustizia		
Efficienza tribunali	Percentuale di procedimenti civili pendenti ultratriennali sul totale	Ministero di Grazia e Giustizia
Beni confiscati ricollocati	Quota percentuale dei beni confiscati alla mafia dal 1991 ad oggi sul totale dei comuni della provincia	Elaborazione FPA su dati Ministero dell'Interno
Indicatori dell'illegalità ambientale		
Ciclo del cemento - abusi edilizi	Percentuale infrazioni accertate nell'anno nel ciclo del cemento	Legambiente
Gestione rifiuti	Percentuale infrazioni accertate nell'anno nel ciclo della gestione dei rifiuti	Legambiente rapporto Ecomafie

Nel 2016 si è così integrato il set di indicatori con la collaborazione di Unioncamere:

Criminalità organizzata e mafiosa	Graduatoria delle provincie per presenza di reati legati alla criminalità organizzata e mafiosa
Illegalità commerciale	Graduatoria delle provincie per presenza strutturale di illegalità commerciale - Reati denunciati
Riciclaggio	Graduatoria provincia per presenza strutturale di reati di riciclaggio
Comuni commissariati	Numero omicidi volontari x 100.000 abitanti

Queste tabelle, che rappresentano un sistema di metrica della legalità nelle smart city, pongono in sostanza la domanda se possiamo sperimentare nuove strade per interessare la pianificazione della legalità e sicurezza con il processo dell'organizzazione delle smart city. In questa prospettiva si propone un percorso di approfondimento sulla normativa UNI CEN/TR14383-2 sulla Prevenzione del crimine – Pianificazione urbanistica, Pianificazione edilizia quale punto di avvio di una nuova stagione delle politiche di sicurezza urbana in chiave predittive e dei nuovi modelli di governance occorrenti per una efficace attivazione. La politica europea ha attribuito un ruolo centrale alla strategia di prevenzione del crimine attraverso la progettazione urbanistica sulla base del presupposto che la qualità degli spazi urbani è importante per l'equilibrio psicologico degli abitanti. A tal fine si è prodotta una definizione di uno standard di processo per la sicurezza urbana da applicare dalla fase della progettazione urbanistica alla fase della progettazione esecutiva delle opere pubbliche e della gestione. Nel seminario tenuto a Corato si è proposto di costruire un tavolo di lavoro istituzionale e intersettoriale tra urbanisti, criminologi, esperti di sicurezza urbana, rappresentanti delle categorie imprenditoriali (si sottolinea l'importante lavoro in corso da parte di Unioncamere). L'obiettivo di questo tavolo di lavoro è condividere un percorso di "personalizzazione sul territorio" delle norme UNI in oggetto per darsi regole condivise (linee guida) per la formazione dei processi decisionali nelle città sui temi della sicurezza urbana ed in particolare per la adozione di un piano per la sicurezza urbana partecipato e la individuazione di modelli di sicurezza predittiva adeguati al nostro territorio. Oggi molto si è fatto in tema di riqualificazione urbana, di prevenzione sociale e situazionale e tutto questo costituisce una esperienza fondamentale per verificare possibili innovazioni nelle politiche urbane e nel sistema delle relazioni tra decisori pubblici. La sfida delle smart city sul tema della legalità e sicurezza ci mette in evidenza che per la ricerca di nuove soluzioni occorre produrre una innovazione delle politiche di sicurezza urbana (anche in considerazione dei problemi emergenti) in termini di governance, di scelta dei sistemi informativi adeguati e scalabili nonché dei modelli di acquisto (ad esempio partenariati per l'innovazione di cui articolo 65 codice appalti). Solo attraverso un approccio sistemico si può implementare un passaggio ad un modello di governance della sicurezza urbana che abbia quale mainstream la sicurezza predittiva e le nuove forme di intelligence del territorio con la partecipazione attiva degli abitanti.

dott.ssa Marialuisa Caringella
Social innovator
Responsabile PIT 2 Comune di Andria

¹ -Il presente articolo è un estratto dal capitolo 10 delle Linee guida per il miglioramento delle attività di polizia stradale e sicurezza urbana – Quaderno delle Polizie Locali del NordBarese 2015



Legambiente è nata nel 1980, erede dei primi nuclei ecologisti e del movimento antinucleare che si sviluppò in Italia e in tutto il mondo occidentale nella seconda metà degli anni '70.

Tratto distintivo dell'associazione è stato fin dall'inizio l'ambientalismo scientifico, ovvero la scelta di fondare ogni progetto in difesa dell'ambiente su una solida base di dati scientifici, uno strumento con cui è possibile indicare percorsi alternativi concreti e realizzabili.

L'approccio scientifico, unito a un costante lavoro di informazione, sensibilizzazione e coinvolgimento dei cittadini, ha garantito il profondo radicamento di Legambiente nella società fino a farne l'organizzazione ambientalista con la diffusione più capillare sul territorio: oltre 115.000 tra soci e sostenitori, 1.000 gruppi locali, 30.000 classi che partecipano a programmi di educazione ambientale, più di 3.000 giovani che ogni anno partecipano ai campi di volontariato, oltre 60 aree naturali gestite direttamente o in collaborazione con altre realtà locali.

Perché un ambientalismo scientifico

Legambiente è convinta da sempre che un nesso inscindibile leghi il progresso della scienza, di una scienza libera e responsabile, all'obiettivo di contrastare il degrado ambientale che minaccia gli equilibri ecologici, colpisce la vita degli uomini di oggi e ipotoca il destino delle future generazioni. Sebbene i movimenti ecologisti siano stati influenzati anche da posizioni utopistiche, l'ambientalismo è un pensiero politico a forte impronta scientifica, le cui radici affondano nei nuovi paradigmi scientifici sull'interazione tra uomo e ambiente affermati dalla biologia e dall'ecologia nel corso dell'Ottocento e del Novecento, a partire dalla definizione del ruolo dell'ambiente nella teoria darwiniana dell'evoluzione. Del resto, la continuità tra l'ecologia come riflessione scientifica ed epistemologica e l'ambientalismo come pensiero e movimento politico è testimoniata dalla formazione tecnico-scientifica di moltissimi dei protagonisti antichi e recenti dell'impegno per la difesa dell'ambiente: dai botanici americani che all'inizio del secolo scorso s'impegnarono per la creazione dei primi parchi nazionali, fino ai biologi, ai fisici, agli economisti "padri fondatori" trent'anni fa dell'ecologia politica.

Punte avanzate della "società della conoscenza", la ricerca e la scienza sono strumenti indispensabili per realizzare la riconversione ecologica delle produzioni e dei consumi, e in particolare in Paesi come l'Italia sono risorse decisive per costruire un futuro economicamente solido e ambientalmente sostenibile.

La crisi della ricerca in Italia

Per tutto questo, Legambiente si ribella ai tentativi di contrapporre le ragioni della scienza a quelle della difesa dell'ambiente, e al tempo stesso giudica con grande preoccupazione la crescente fragilità del sistema italiano della ricerca.

In Italia viene destinato alla ricerca circa l'1%, contro il 2,32% della Germania, il 2,2% della Francia, l'1,87% del Regno Unito. Quanto ai fondi pubblici per la ricerca, non raggiungiamo lo 0,6% del Pil contro l'1,2% della media europea, quattordicesimi su 18 tra i grandi Paesi industrializzati.

Il Cnr francese conta circa 20 mila ricercatori, contro i complessivi 7 mila di tutti gli enti di ricerca italiani. In Italia il numero di dottori di ricerca per anno è di 4500 contro i 10 mila della media europea, mentre i ricercatori sono 3,3 ogni 1000 lavoratori (5,7 la media europea).

Degli oltre 2700 ricercatori presenti nella classifica dei più citati stilata dall'Institute for Scientific Information di Filadelfia, solo 29 sono italiani. Nessun ricercatore italiano per discipline importanti come le neuroscienze, la geologia, la microbiologia. In Italia ci sono 2,78 ricercatori ogni 1000 persone attive. In Giappone sono 9,72, negli Stati Uniti 8,66, la media europea è di 5,36 e prima di noi ci sono anche Spagna (3,77), Portogallo (3,11) e Grecia (3,32).

Nel nostro Paese si contano 14 domande all'anno di nuovi brevetti ogni 100 mila lavoratori, contro le 192 della Germania, le 83 della Francia, le 123 degli Stati Uniti, le 572 del Giappone.

Contro ogni fondamentalismo

Per Legambiente è prioritario che sia dato nuovo slancio alla ricerca italiana, in particolare al sistema della ricerca pubblica, ed è altrettanto urgente rilanciare le ragioni di un dialogo forte tra comunità scientifica e mondo ambientalista, un dialogo certo che non rimuova ma anzi affronti di petto le difficoltà e le incomprensioni manifestatesi in questi anni.

Noi riteniamo che occorra superare il fondamentalismo di chi, tra gli ambientalisti, tende a rappresentare gli scienziati come "nemici". Questo atteggiamento fa leva su paure irrazionali ed ancestrali — il timore della "intrusione" nel nostro corpo e nella nostra mente e della perdita d'identità — e sul "mito del ricordo" che identifica il passato con un Eden immaginario. Su di esso, inoltre, influiscono negativamente i mezzi di

comunicazione di massa, che utilizzano la paura e l'orrore come uno dei mezzi principali per catturare l'attenzione del pubblico, e anche l'approccio "fideistico" di troppi scienziati e tecnologi, che inevitabilmente aumenta la diffidenza verso la scienza e le sue applicazioni.

Con altrettanta forza, però, vanno contrastate le campagne strumentali o disinformate di quanti descrivono l'ambientalismo come una cultura nemica della scienza, del progresso, giungendo per questa via a negare l'evidenza scientifica di problemi globali come l'aumento dell'effetto serra e le sue origini antropiche, o di rischi ambientali come la produzione di energia attraverso la fissione nucleare (esemplare da questo punto di vista l'offensiva lanciata dal danese Bjørn Lomborg con il suo saggio "L'ambientalista scettico", e cavalcata anche in Italia da alcuni suoi epigoni). Questo opposto fondamentalismo, che negli scienziati e soprattutto nei tecnologi assume talvolta toni emotivi ed irrazionali non molto dissimili da quelli di certo ambientalismo, dà spesso voce ad interessi assai forti e potenti e trova alimento nel senso di frustrazione più che legittimo di molti appartenenti alla comunità scientifica per il ruolo marginale nel quale è tenuta da sempre la ricerca in Italia.

Nel nostro Paese la scienza non ha mai goduto del prestigio e dell'attenzione che le sarebbero dovuti, e la domanda di ricerca da cui dipendono i finanziamenti - da parte dei governi ma anche delle imprese e dell'opinione pubblica in genere - è estremamente bassa: per questo scienziati e tecnologi, in lotta perenne per la sopravvivenza, tendono spesso a rifugiarsi dietro baluardi fatti di certezze assolute, dietro una visione assiomatica e determinista della scienza, e però queste reazioni finiscono per rafforzare nell'opinione pubblica quella immagine degli scienziati come apprendisti stregoni che è proprio una delle cause della fragilità del sistema della ricerca scientifica in Italia.

I limiti della scienza

"Pure il progresso scientifico deve essere oggetto di critica razionale; se è invece oggetto di cieca e intollerante fede, non è più scienza". (Claudio Magris)

La scienza, come qualsiasi attività umana, non può pretendersi svincolata da ogni limite. Così, è legittimo e anzi doveroso che ci si interroghi, che anche scienziati e ricercatori si interrogino, sui rischi che comporta la dipendenza sempre maggiore delle attività di ricerca da finanziamenti privati. Entro quali limiti, tale dipendenza non diventa un'ipoteca troppo pesante proprio per quella libertà di ricerca che alcuni vedono minacciata da chi mette in discussione questa o quella innovazione scientifico-tecnologica? Non è un caso, per esempio, che riviste come "Nature" e "Science" pubblichino in calce ai loro articoli i possibili conflitti di interesse degli autori, così come la rivista "Epidemiologia e Prevenzione" della Associazione italiana di epidemiologia. Ancora: l'automatica estensione ai risultati della ricerca, in particolare della ricerca biotecnologica, dei meccanismi brevettuali, non rappresenta un ostacolo alla diffusione delle conoscenze tra gli stessi ricercatori e una violazione di diritti collettivi? È lecito considerare la materia vivente alla stregua di una macchina su cui l'inventore acquisisce un brevetto? Si prenda un caso ormai celebre, quello dei farmaci antiretrovirali per la cura dell'Aids: la combinazione fabbricata nei Paesi sviluppati ha un prezzo di oltre 10 mila dollari all'anno, la stessa combinazione prodotta da una casa farmaceutica indiana senza pagare brevetti è venduta (con profitto) a 600 dollari/anno ai governi dei Paesi poveri.

Difendere e proporsi di ampliare lo spazio della ricerca pubblica ha anche questo di obiettivo: ribadire che la scienza deve essere utile all'uomo prim'ancora che a una singola azienda, che senza una forte e autorevole ricerca pubblica di base sarà impossibile far vivere concretamente il principio di precauzione. Così, le applicazioni tecnologiche vanno sottoposte al vaglio degli strumenti democratici di controllo, e i criteri di tale controllo devono essere oggetto di una discussione complessiva in cui siano determinanti la valutazione dei livelli di imprevedibilità e dunque di rischio potenziale dei diversi prodotti della tecnologia, anche al fine di concretizzare meglio il significato del principio di precauzione nei diversi campi.

A questa discussione devono partecipare scienziati delle diverse tendenze e tecnologi ma anche rappresentanti della società civile, in quanto l'analisi deve estendersi alle questioni etiche e sociali.

Le azioni di Legambiente

Negli ultimi anni Legambiente, grazie anche all'apporto di un Comitato scientifico composto da quasi 300 tra scienziati, tecnici e ricercatori, ha accresciuto l'impegno in favore della ricerca: nel 2001 abbiamo promosso un appello, firmato da oltre 400 scienziati e ricercatori (tra i quali Rita Levi Montalcini, Giorgio Parisi, Enzo Boschi, Luigi Boitani, Marcello Cini, Marcello Buiatti), in cui si afferma che "il progresso delle conoscenze scientifiche è indispensabile alla salvaguardia del sistema umano-ambientale" e si sottolinea "l'esigenza di un più forte investimento nella ricerca", mentre dal 2000 assegniamo ogni anno il Premio all'innovazione amica dell'ambiente, riconoscimento per le aziende che puntano su prodotti e processi a basso impatto ambientale e ad alto contenuto di conoscenza.



Numerosi sono inoltre i casi di collaborazione di comitati regionali o singoli circoli di Legambiente con istituzioni scientifiche (Università, Arpa, ecc.). A queste iniziative, si aggiunge l'impegno quotidiano per raccogliere e diffondere dati sullo stato dell'ambiente: dai programmi di monitoraggio di campagne come Goletta Verde e Treno Verde, ai rapporti annuali Ambiente Italia ed Ecosistema Urbano.

Sul fronte delle azioni per consolidare il dialogo con la comunità scientifica, da segnalare il tavolo di confronto aperto con la Siga, Società italiana di genetica agraria, per giungere a posizioni comuni sul tema degli Ogm. (<https://www.legambiente.it/legambiente/campagne-e-giornate-di-mobilitazione>)

Legambiente è un'associazione senza fini di lucro, le attività che organizza sono frutto dell'impegno volontario di migliaia di cittadini che con tenacia, fantasia e creatività si impegnano per tenere alta l'attenzione sulle emergenze ambientali del Paese.

Una di queste è rappresentata dai **rifiuti**. Ridurre, riutilizzare, riciclare la materia, recuperare energia: sono queste le 4R che, applicate in quest'ordine, regolano la corretta gestione dei rifiuti, principi che da molti anni sono legge in Italia e in Europa. Tuttavia, nel nostro Paese, anche se negli ultimi anni sono stati fatti dei passi avanti, solo il 30% dei rifiuti viene raccolto e avviato al riciclo, infrangendo le prime tre R e determinando l'allontanamento dagli obiettivi fissati a livello comunitario. In Italia le discariche costituiscono ancora la via principale per smaltire i rifiuti, modalità che alimenta affari illeciti e impedisce lo sviluppo di un ciclo virtuoso fondato su riciclaggio e prevenzione oltre ad essere una pericolosa fonte di inquinamento per la salute dei territori, delle persone.

Al fine di favorire stili di vita sostenibili, entra in gioco l'economia circolare. Un tema di grande attualità, una rivoluzione rispetto all'attuale sistema economico che può interessare molti aspetti della vita quotidiana di ciascuno. L'economia circolare non prevede sprechi, promuove la condivisione dei beni, fonda i suoi principi sulla consapevolezza che le risorse del Pianeta non sono inesauribili. Una grande rivoluzione culturale, oltre che economica.

A tal proposito, lo scorso 14 marzo l'Europarlamento ha approvato il Pacchetto sull'economia circolare. Ciò ha rappresentato un passo in avanti verso un'ambiziosa riforma della politica europea dei rifiuti. Il voto a larga maggioranza del Parlamento Europeo ha aperto la strada verso una politica europea in grado di trasformare l'emergenza rifiuti in una grande opportunità economica ed occupazionale. Il rapporto adottato migliora considerevolmente la proposta del 2015 fatta dalla Commissione Europea, in particolare per quanto riguarda i target di riciclaggio al 2030 innalzati al 70% per i rifiuti solidi urbani ed all'80% per gli imballaggi. Il raggiungimento di questi obiettivi consentirebbe – secondo la valutazione della stessa Commissione Europea – di creare 580 mila posti di lavoro, con un risparmio annuo di 72 miliardi di euro per le imprese europee grazie ad un uso più efficiente delle risorse e quindi ad una riduzione delle importazioni di materie prime. I posti di lavoro potrebbero crescere sino a 867 mila se, all'obiettivo del 70% di riciclaggio si accompagnassero a livello europeo e nazionale anche misure ambiziose per il riuso, in particolare nell'arredamento ed il tessile. Solo nel nostro paese si possono creare almeno 190 mila nuovi posti di lavoro, al netto dei posti persi a causa del superamento dell'attuale sistema produttivo. Opportunità che non possono essere sprecate. Legambiente, nelle prossime settimane si mobilerà per una rapida approvazione del pacchetto legislativo sull'economia circolare in linea con quanto proposto dall'Europarlamento. Intanto l'associazione ambientalista ha stilato un manifesto dell'economia circolare (https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/manifesto_italiarifiutifree-dieci-proposte.pdf).

Un'altra tematica di forte attualità su cui Legambiente sta concentrando le sue forze è quella del **consumo di suolo**. Ogni anno in Europa spariscono sotto il cemento 1000 kmq di suolo fertile, un'area estesa come l'intera città di Roma. Senza un suolo sano e vivo non c'è futuro per l'uomo. Oggi il suolo è violentato, soffocato, contaminato, sfruttato, avvelenato, maltrattato, consumato. Un suolo sano e vivo ci protegge dai disastri ambientali, dai cambiamenti climatici, dalle emergenze alimentari. Tutelare il suolo è il primo modo di proteggere uomini, piante, animali. Nonostante questo, in Europa, non esiste una legge comune che difenda il suolo. I cittadini di tutta Europa chiedono di difenderlo dal cemento, dall'inquinamento e dagli interessi speculativi. Insieme a Legambiente, oltre 400 associazioni chiedono all'UE norme specifiche per tutelare il suolo, bene essenziale alla vita come l'acqua e come l'aria. Si chiede che il suolo venga riconosciuto come un patrimonio comune che necessita di protezione a livello europeo, in quanto garantisce la sicurezza alimentare, la conservazione della biodiversità e la regolazione dei cambiamenti climatici. È auspicabile un quadro legislativo che tuteli i suoli europei dall'eccessiva cementificazione, dalla contaminazione, dall'erosione, dalla perdita di materia organica e dalla perdita di biodiversità. Ecco perché Legambiente è

parte attiva di #People4Soil, un'iniziativa dei Cittadini Europei sostenuta, come detto, da più di 400 associazioni.

Non di minore importanza **l'agricoltura sostenibile di qualità**, che tiene conto della salute dei cittadini, e che può contribuire a fornire importanti servizi ambientali come la difesa idrogeologica, la prevenzione da frane, dissesti e allagamenti, l'assorbimento dell'anidride carbonica nel suolo e il mantenimento della sostanza organica del terreno. Proprio per questo, Legambiente ha attivato il progetto imPact, che si propone di valorizzarla, contribuendo alla crescita delle buone pratiche di coltivazione. Il progetto imPact si configura come una campagna d'informazione e comunicazione sui temi cardine della nuova PAC 2014-2020 che rispondono contestualmente alle misure di salvaguardia dell'ambiente e guardano agli obiettivi dell'Europa 2020: sicurezza alimentare, alimentazione di qualità, salvaguardia delle risorse naturali, mitigazione del clima.

Anche in virtù dei cambiamenti climatici in atto, promuovere l'utilizzo di prodotti biologici, più sani e sicuri dal punto di vista alimentare, contribuisce a sviluppare una maggiore consapevolezza nella popolazione europea, come richiesto dalle linee guida della Politica Agricola Comune (PAC), con la misura Greening che cerca di incoraggiare e valorizzare gli imprenditori che producono nel rispetto dell'ambiente e della qualità produttiva. La biodiversità è il capitale naturale del Pianeta, in grado di offrirci beni e servizi di vitale importanza come il cibo, l'assorbimento di emissioni di anidride carbonica, la regolazione delle acque, la fornitura di materie prime. Il progetto imPact vuole difenderla anche attraverso la riscoperta delle eccellenze delle produzioni italiane, praticate dai custodi e dagli ambasciatori del territorio.

LA GREEN ECONOMY E LEGAMBIENTE

Rilanciare l'economia per le giovani generazioni pugliesi attraverso la riqualificazione delle esperienze virtuose green presenti sul territorio regionale e creare un network tra giovani imprenditori, imprese innovative, scuole, università, istituti di formazione, enti del terzo settore e Pubblica Amministrazione. Queste le finalità del progetto "GGAG – Go Green Apulia, GO!", realizzato da Legambiente Puglia, vincitrice nell'ambito dell'Avviso Pubblico "Giovani per il sociale", promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Gioventù e del Servizio Civile. Obiettivo progettuale, la diffusione delle opportunità che i green jobs offrono al Sud, coinvolgendone i giovani, protagonisti di un cambiamento che si basa su esempi di amministrazione efficiente, formazione di alto livello, comunità consapevoli e capaci, territori che reagiscono all'illegalità e alla criminalità, distretti e singole imprese all'avanguardia, miglioramento delle condizioni ambientali. Per far ciò Legambiente coinvolge imprese, amministrazioni, istituzioni scolastiche e formative, a supporto ed informazione dei giovani sulle opportunità di lavoro della green economy.

A CHI SI RIVOLGE

Il progetto si rivolge ai giovani di età compresa tra i 19 e i 35 anni, residenti nella regione Puglia, classificati in diversi target quali studenti di scuole tecnico-professionali, universitari in ambito tecnico scientifico, giovani disoccupati, giovani persone appartenenti a categorie protette e giovani che partecipano al "Training Green Jobs Camp" organizzato da Legambiente sotto la guida di esperti. Beneficiari indiretti del progetto sono tutte le comunità locali coinvolte nelle varie fasi progettuali, identificabili con l'intero territorio regionale.

LE TAPPE DEL PERCORSO

Il progetto si articola in un viaggio di 6 tappe, uno per ciascuna provincia pugliese dove conferenze, dibattiti e incontri con la cittadinanza, pongono i riflettori sui tesori ambientali, culturali e territoriali e sulle esperienze virtuose del territorio, scelte come esempi delle "buone energie", spesso sconosciute, lette ed interpretate attraverso l'occhio dell'agreen economy e dei green jobs.

Attraverso percorsi formativi informali, Legambiente avvia anche una importante attività di divulgazione e informazione nelle scuole tecnico-professionali e nelle Università con facoltà tecnico-scientifiche, ponendo l'accento sulle opportunità professionali legate ai green jobs e incentivando le potenzialità e le attitudini di ciascuno.

Il progetto si conclude con un "Training Green Jobs Camp" a cui partecipano coloro (dieci persone in totale) che sono risultati vincitori del concorso indetto da Legambiente nell'ambito del progetto, volto ad individuare idee capaci di coniugare le tematiche dell'integrazione e dell'inclusione sociale con la sostenibilità ambientale, insieme a una visione di business vincente. Delle dieci idee selezionate, i giovani partecipanti al Camp, con l'aiuto di docenti e formatori, ne scelgono una sulla quale sviluppare un project work che renda fattibile l'idea progettuale stessa.



Inoltre, sul sito www.gogreenapuliago.org è disponibile un'area nella quale domanda e offerta si incontrano, mettendo in diretto contatto giovani in cerca di occupazione nel settore del green e aziende private, amministrazioni locali, enti di ricerca, ecc., interessati a conoscere e assumere nuovi profili, creando così un vero e proprio Green Jobs Network. Non solo, il sito può essere consultato anche per conoscere nuovi bandi per la formazione, start up d'impresa e per ricevere i consigli degli esperti.

L'intervento, promosso dal Ministro per la Coesione Territoriale e dal Ministro per la Cooperazione Internazionale e l'Integrazione e attuato, rispettivamente, dal Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica e dal Dipartimento della Gioventù e del Servizio civile nazionale della Presidenza del Consiglio dei Ministri è previsto dal Piano di Azione e Coesione nell'ambito della riprogrammazione dei fondi comunitari cofinanziati per lo sviluppo del Sud, con l'obiettivo di accelerarne e soprattutto riqualificarne l'impiego.

In linea con le politiche di welfare e con l'azione di coesione ed inclusione sociale promossa dall'Unione Europea, il sistema non profit complementare e non sostitutivo rispetto a quello pubblico, rappresentato da associazioni, cooperative sociali, organizzazioni di volontariato, enti senza scopo di lucro, è da considerare un efficace mezzo per raggiungere l'obiettivo finalizzato a tradurre i bisogni sociali in proposte concrete, potenzialmente sostenibili.

Obiettivo:

Favorire la diffusione della cultura della legalità, dell'inclusione sociale, del rispetto dell'obbligo scolastico, dell'orientamento del mercato del lavoro ai fini del rafforzamento della coesione sociale nelle Regioni dell'Obiettivo Convergenza (Puglia, Sicilia, Calabria, Campania).

Azioni:

- Interventi tesi alla diffusione della legalità tra i giovani attraverso l'impegno civico e la partecipazione attiva nelle problematiche sociali, la cooperazione in attività di sostegno alle fasce deboli, la promozione di attività che avvicinano i giovani alle Istituzioni;
- Attività di sostegno alla formazione educativa e didattica, finalizzate al rispetto dell'obbligo scolastico anche nell'ottica del rafforzamento dei legami generazionali, dell'inclusione sociale, delle capacità di apprendimento e delle pari opportunità;
- Interventi innovativi tesi alla valorizzazione delle culture e delle tradizioni, del dialogo tra identità culturali e religiose; alla diffusione delle nuove tecnologie in ambiti occupazionali, sociali, culturali; alla promozione della Cittadinanza Europea ed alla conoscenza di opportunità e strumenti offerti dalla Comunità stessa;
- Attività tese alla valorizzazione del capitale umano di eccellenza in ambito tecnico, scientifico, creativo, che offrano le opportunità di accrescere le conoscenze dei giovani con spiccate attitudini, affinare le loro potenzialità ed impiegarli anche nella trasmissione delle stesse.

Beneficiari:

Le azioni progettuali devono avere come beneficiari diretti giovani di età compresa tra i 14 e i 35 anni. Il target di riferimento deve essere ben delineato e definito indicando il numero di giovani su cui si intende agire direttamente ed il contesto sociale di intervento. Nella proposta progettuale devono essere indicati, in modo distinto e definito i beneficiari diretti, quelli coinvolti direttamente nelle attività ed i beneficiari indiretti, cioè quelli che, pur non coinvolti nelle azioni, saranno influenzati dal loro svolgimento.

IL SUD, ATTORE DEL CAMBIAMENTO

Nell'ottica di una auspicata rinascita del Sud, il progetto "GGAG – Go Green Apulia, GO!" di Legambiente vede nei green jobs e nella green economy la strada da percorrere ai fini di uno sviluppo che restituisca all'Italia un ruolo propulsivo in Europa e nel Mediterraneo. Decisivo in questo processo il ruolo dei giovani, attori della rinascita, reali protagonisti del cambiamento, capaci di tracciare il sentiero di un percorso condiviso di sviluppo, al fine di trasformare un'area carica di debolezze e fragilità in una fonte di risorse preziose.

Un libro per raccontare Legambiente non basta. Ce ne vorrebbero tanti, per quante sono le storie, piccole e grandi, che durante questi oltre 37 anni hanno contribuito a rendere migliore l'Italia. Le battaglie contro il nucleare, lo smog, le fabbriche killer, l'abbattimento degli ecomostri, per l'affermarsi della green economy e delle energie alternative, la difesa dell'agricoltura tradizionale, la mobilità sostenibile, il rapporto tra la scuola e il territorio. Storie di uomini e donne appassionati e discreti che hanno dato gambe, corpo, cuore e cervello al nostro percorso collettivo.



WORLD
SOIL
DAY



Gli ecosistemi naturali rappresentano un elemento di vitale importanza per il benessere e la salute dell'uomo, grazie anche alla capacità di fornire una serie di servizi cosiddetti "ecosistemici", quali ad esempio: assorbimento di anidride carbonica, approvvigionamento idrico, purificazione dell'aria, formazione del suolo, controllo e regolazione delle condizioni climatiche, conservazione della biodiversità (vedi: Rapporto sullo Stato degli Ecosistemi – MEA 2005). Negli ultimi decenni, la crescita delle attività antropiche ha determinato una serie di problematiche ed effetti negativi sul mantenimento di questi servizi con conseguenze talvolta drammatiche sulle società dei paesi industrializzati e in via di sviluppo. Il degrado dei servizi degli ecosistemi rappresenta una vera e propria perdita del "capitale naturale" di cui l'uomo può disporre (Tallis et al., 2008). A questo riguardo, Il MEA concentra l'attenzione sulla complessità delle interazioni tra i sistemi naturali ed i sistemi antropici e, in particolare, sui benefici ambientali, sociali ed economici derivanti dal mantenimento dei servizi ecosistemici.

Uno dei temi emergenti in materia di servizi ecosistemici riguarda l'ottimizzazione nello spazio e nel tempo dei benefici derivanti dai diversi servizi, es. stoccaggio di carbonio nella biomassa; salvaguardia degli habitat; conservazione del paesaggio e della biodiversità, attraverso la pianificazione e la realizzazione di nuove infrastrutture verdi a scala metropolitana. Dal punto di vista dell'ecologia del paesaggio, l'infrastruttura verde rappresenta una particolare configurazione di elementi territoriali e corridoi ecologici che per forma, dimensione, tipo di vegetazione e connettività si differenziano dalla matrice circostante e sono in grado di favorire la permanenza e lo spostamento di specie animali in un dato paesaggio. L'infrastruttura verde è da intendersi come strumento interpretativo della realtà territoriale, come modello concettuale di riferimento nello studio del rapporto tra strutture paesistiche e processi ecologici. Un elemento rilevante per l'applicazione del concetto d'infrastruttura verde è la scala di riferimento intesa come il livello di dettaglio con il quale un determinato fenomeno o processo ecologico è analizzato e compreso in termini quantitativi (e.g., dimensione con la quale un organismo interagisce con il territorio) (Laforteza et al., 2013). L'infrastruttura verde, infatti, è un sistema gerarchico e multi-scalare poiché si compone di sottosistemi connessi tra loro secondo un gradiente di scala: da quella locale a quella più ampia dell'area vasta (Spanò et al., 2017).

Il tema delle infrastrutture verdi assume un ruolo centrale quando applicato a scala metropolitana. Gli Enti pubblici preposti alla pianificazione urbanistica sono, infatti, sempre più interessati ai temi della conservazione della biodiversità e del mantenimento dei servizi ecosistemici in rapporto alle attuali strategie di gestione e governo delle aree metropolitane. Nuovi approcci e metodi di analisi sono necessari al fine di comprendere il complesso rapporto di interdipendenza tra gli ecosistemi e per pianificare nuove infrastrutture verdi in grado di garantire il perdurare nello spazio (dalla scala locale a quella vasta) e nel tempo (dalla situazione attuale a quella futura) dei principali servizi ecosistemici.

In tale direzione, assume una importanza strategica la disponibilità di modelli di analisi in grado di supportare il processo decisionale nel contesto territoriale di intervento. Questi modelli, opportunamente combinati, possono generare nuove conoscenze sullo stato degli ecosistemi e sulla connettività degli stessi a livello di infrastruttura verde. Ad esempio, queste informazioni possono essere utilizzate per indirizzare le scelte progettuali di nuove infrastrutture varie attraverso la predisposizione di elementi di connettività ecologica e misure di mitigazione e/o compensazione (e.g., sovrappassi/sottopassi di viabilità esistente; ripristini di aree degradate). Inoltre, l'introduzione di ampie superfici verdi in contesti di tipo urbano o comunque caratterizzati da un elevato impatto antropico rappresenta un'opportunità concreta di compensazione/mitigazione dei fenomeni inquinanti e/o degradativi a carico dell'atmosfera, del suolo e delle acque di ruscellamento.

In questo quadro di profonda evoluzione della pianificazione urbanistica, si inserisce il progetto GREEN INFRASTRUCTURE AND URBAN BIODIVERSITY FOR SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT AND THE GREEN ECONOMY (GREEN SURGE), finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Settimo Programma Quadro - ENV.2013.6.2-5 "Urban biodiversity and green infrastructure" (FP7-ENV.2013-two-stage).

Gli obiettivi del progetto sono molteplici e riguardano in modo particolare la definizione di nuovi approcci per la pianificazione di infrastrutture verdi a scala metropolitana attraverso il coinvolgimento dei soggetti portatori di interesse (i.e. stakeholder) per far fronte alle principali sfide urbane legate ai conflitti per l'uso del suolo, adattamento ai cambiamenti climatici e demografici, salute e benessere. Il progetto ha quindi la finalità di fornire una solida base per la pianificazione e la realizzazione di infrastrutture verdi in ambito urbano, esplorando il potenziale di innovazione ed il collegamento tra servizi ecosistemici (ambientali, sociali ed economici) e cittadini.

Il progetto GREEN SURGE, tuttora in corso di svolgimento, vede la partecipazione di 24 partner europei provenienti da 11 nazioni: Danimarca, Finlandia, Germania, Olanda, Svezia, Regno Unito, Italia, Ungheria, Polonia, Portogallo, Slovenia. Il progetto è coordinato dall'Università di Copenaghen; la partnership italiana è

costituita dal Dipartimento di Scienze Agro-Ambientali e Territoriali dell'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro" (Coordinatore Prof. Raffaele Laforteza) e la società Profin Service s.r.l., Bari (Coordinatore Dr.ssa Angela Scianatico), con la collaborazione dell'Assessorato all'Urbanistica e Politiche del Territorio del Comune di Bari. Il progetto ha previsto infatti l'attivazione di 5 laboratori urbani (definiti come "Urban Learning Lab"), nelle città di BARI, BERLINO, EDIMBURGO, MALMÖ, LUBIANA aventi la finalità di creare un luogo fisico per discutere e sperimentare nuove strategie di pianificazione delle aree verdi nel quadro più ampio delle infrastrutture verdi e dei servizi ecosistemici.

In termini operativi, le attività di GREEN SURGE sono state organizzate secondo un approccio gerarchico e multiscalare, nel quale ogni livello comporta un approfondimento di una determinata scala di riferimento, da quella europea a quella locale:

- **Livello 1:** valutazione comparativa delle infrastrutture verdi urbane (UGI) in 21 città europee e creazione di un sistema delle conoscenze a scala europea su spazi verdi urbani, biodiversità e servizi ecosistemici.
- **Livello 2:** identificazione di 5 casi di buone pratiche (best practice) a livello europeo in tema di pianificazione e governance di nuove infrastrutture verdi in ambito urbano.
- **Livello 3:** istituzione di Urban Learning Labs (ULL) con la finalità di sperimentare e condividere nuovi approcci alla pianificazione urbanistica basati sul paradigma "infrastrutture verdi-servizi ecosistemici".

L'ULL di Bari ha sviluppato ad oggi diverse iniziative finalizzate a diffondere le tematiche e gli obiettivi del progetto GREEN SURGE, ed in particolare il concetto di funzione strategica delle infrastrutture verdi e dei servizi ecosistemici nello sviluppo urbano della città, ed ha consentito il raggiungimento di risultati importanti nell'ambito del processo di Learning Alliance: l'interscambio e sinergie tra ricercatori, attività istituzionali e istanze sociali; e la raccolta di dati per la costruzione di Linee guida che avrà valenza scientifica e procedurale per le future scelte di pianificazione.

Tra le iniziative più rilevanti realizzate nel corso del 2016 dall'ULL di Bari, si segnala il workshop "Il valore delle infrastrutture verdi" (Bari, 19/01/2016), finalizzato all'approfondimento e al dibattito sul valore degli spazi verdi nell'ambito dei contesti urbani di nuova costruzione. Il workshop ha provato a costruire un processo di valutazione guidato dai partecipanti sulla percezione dei servizi ecosistemici forniti dalle aree verdi urbane esistenti. L'incontro ha visto la partecipazione di numerosi stakeholder (rappresentanti delle istituzioni, associazioni di cittadini, imprese di settore, e mondo della ricerca) che sono stati coinvolti in esercitazioni interattive. Il risultato della consultazione ha evidenziato come la percezione dei servizi ecosistemici forniti dalle aree verdi sia guidata da motivazioni strutturate e anche da percezioni legate alle diverse sensibilità e relazioni che i cittadini hanno delle aree verdi (a seconda del gruppo di stakeholder a cui facevano riferimento). Un piano comune d'interesse è stato quello della potenzialità di sviluppare un sistema integrato delle aree verdi facendo riferimento all'importanza strategica delle UGI in relazione alla qualità della vita in termini fisico-biologici, sociali e culturali.

Le infrastrutture verdi sono strategiche per lo sviluppo urbano delle città contemporanee, e il ruolo dei decision maker deve confrontarsi in modo sempre più diretto con una domanda esplicita di servizi ecosistemici da parte degli stakeholder. In questa ottica, GREEN SURGE fornirà una base solida per provare – e realizzare – la pianificazione delle infrastrutture del verde della città di Bari esplorando il potenziale per l'innovazione nel miglioramento dei collegamenti tra i servizi ecosistemici ambientali, sociali ed economici, soprattutto con le comunità locali. Nello specifico, all'interno del progetto il Laboratorio ULL si propone come occasione di approfondimento e dibattito sul valore degli spazi verdi nell'ambito dei contesti urbani di nuova costruzione.

Raffaele Laforteza

Dipartimento di Scienze Agro-Ambientali e Territoriali,
Università degli Studi di Bari "Aldo Moro"

Center for Global Change and Earth Observations (CGCEO), Michigan State University, USA



Ringraziamenti:

Yole DeBellis – referente UNIBA per l'ULL Bari
Giorgia Lubisco – organizzazione tecnica dell'ULL Bari
ProfinService s.r.l.–organizzazione gestionale dell'ULL Bari

MATERIALE PER APPROFONDIMENTI

Lafortezza R., Chen J., 2016. The provision of ecosystem services in response to global change: evidences and applications. *Environmental Research*, 147: 576-579.

Mariani L., Parisi S.G., Cola G., Lafortezza R., Colangelo G., Sanesi G., 2016. Climatological analysis of the mitigating effect of vegetation on the urban heat island of Milan, Italy. *Science of the Total Environment*, 569-570, 762-773, doi: 10.1016/j.scitotenv.2016.06.111.

Sanesi G., Colangelo G., Lafortezza R., Calvo E., Davies C., 2016. Urban green infrastructure and urban forests: A case study of the metropolitan area of Milan. *Landscape Research [Special Issue]*, doi: 10.1080/01426397.2016.1173658.

Spanò M., Gentile F., Davies C., Lafortezza R., 2017. The DPSIR framework in support of green infrastructure planning: A case study in Southern Italy. *Land Use Policy*, 61: 242-250.

Carrus G., Scopelliti M., Lafortezza R., Colangelo G., Ferrini F., Salbitano F., Agrimi M., Portoghesi L., Semenzato P., Sanesi G., 2015. Go greener, feel better? The positive effects of biodiversity on the well-being of individuals visiting urban and peri-urban green areas. *Landscape and Urban Planning*, 134: 221-228.

Lafortezza R., Davies C., Sanesi G., Konijnendijk C.C., 2013. Green Infrastructure as a tool to support spatial planning in European urban regions. *iForest - Biogeosciences and Forestry*, 6: 102-108.

Lafortezza R., Pesola P., Gioscia E., Elia M., Colangelo G., Sanesi G., 2013. Approccio modellistico per l'analisi e previsione dei servizi ecosistemici. *Gazzetta Ambiente*, n. 6, 33-42.

Lafortezza R., Colangelo G., Gioscia E., Sanesi G., 2013. Infrastrutture verdi ed ecologia del paesaggio: un caso applicativo. *Urbanistica Informazioni*, n. 252, 9-12.

Tallis H., Kareiva P., Marvier M., Chang A., 2008. An ecosystem services framework to support both practical conservation and economic development. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 105(28): 9457-9464.

Millennium Ecosystem Assessment (MEA), 2005. *Ecosystems and Human Well-being: Synthesis*. Island Press, Washington, DC. <http://www.millenniumassessment.org/documents/document.356.aspx.pdf>



Breve dissertazione sull'inserimento delle infrastrutture nel territorio per una nuova stagione della cultura del paesaggio

Siamo in un'epoca che ha bisogno di un cambiamento di paradigma e ciò arriva abbastanza di rado nella storia. Si tratta di sostituire la "distinzione" alla "separazione", la "dipendenza" alla "riduzione": occorre "distinguere" e, allo stesso tempo, "collegare". È il paradigma della complessità. La parola "complesso" vuole dire "collegato..", "tessuto insieme..", e, dunque, il pensiero complesso è un pensiero che collega, da un lato inserendo nel contesto, cioè collegando al contesto, d'altra parte provando a comprendere ciò che è che un sistema. (Edgar Morin)

Intorno ai progetti delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi nascono e si aggregano oggi nuove identità e nuovi luoghi: scaturiscono progetti di rigenerazione ed ecologia urbana, di mobilità sostenibile, di riqualificazione ambientale che disegnano rinnovati palinsesti territoriali.

Coniugare territorio, infrastrutture e insediamenti dei luoghi di trasporto vuol dire non soltanto attribuire dignità scientifica alla cultura del paesaggio, declinandola in una grammatica e articolandola in un lessico, ma significa anche considerare il lavoro sul territorio quale processo che coinvolge ogni spazio del nostro abitare: le infrastrutture sono spazi della nostra quotidianità dove diversi domini vengono ad interagire, dal minerale, al vegetale, all'antropico grazie al progresso della tecnica e alla modernità. Spazialità che sono sotto i nostri occhi quotidianamente perché visibili dalle finestre di casa o dai finestrini delle nostre autovetture e che attraverso i nostri sensi entrano in contatto con il nostro corpo.

I progetti delle infrastrutture sono da decenni al centro delle agende politiche e del dibattito socio-economico dei paesi evoluti: che si tratti di infrastrutture dei trasporti e della mobilità (che nell'ultimo ventennio hanno dato vita ai movimenti del NO) o di insediamenti produttivi strategici (che in un passato ancor più lontano hanno generato la sindrome NIMBY), più di un governo ha dovuto fronteggiare il conflitto sociale derivante dalle dure opposizioni a tali opere.

L'Italia, rispetto alle esperienze degli altri stati occidentali, è molto indietro con l'introduzione di procedure atte a gestire le contestazioni sociali verso le grandi opere, e se per caso ci si trovasse a parlare con un esponente tedesco del partito dei verdi è difficile fargli capire che da noi chi dice no si oppone alla costruzione di una linea ferroviaria universalmente riconosciuta come infrastruttura ecologica.

A complicare ulteriormente la situazione è l'assunto che i progetti delle infrastrutture presentano programmi complessi e richiedono la cooperazione di un vasto gruppo di attori, che, appartenenti a differenti campi disciplinari, esercitano una mutua influenza e generano interazioni progettuali: una complicata matrice di n equazioni ad n incognite da risolvere.

Il problema del nostro paese è la difficoltà nel affrontare la complessità di tali progetti in chiave paradigmatica: il sociologo francese e teorico della complessità Edgar Morin, ancora prima della retorica del rammendo di Renzo Piano, insegna quanto sia possibile includere, collegare, ricucire attraverso un approccio sistemico alla complessità – è solo una questione di volontà o di opportunità da cogliere.



Stato dell'arte dei lavori in corso nell'ambito del progetto di riqualificazione della linea ferroviaria in comune di Corato – costruzione del secondo binario in corrispondenza del passaggio livello all'altezza di via Ruvo

La Francia agli inizi degli anni '90, a seguito della complicata vicenda per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Mediterranea dell'alta velocità ha sperimentato e istituzionalizzato, attraverso la circolare Bianco (<https://www.debatpublic.fr/historique-textes-reference>), alcune efficaci modalità del dibattito pubblico per superare l'impasse dovuta agli aspri conflitti sociali verificatisi sui territori interessati (il conflitto è stato particolarmente acceso nei territori della Provenza – il territorio di ispirazione del famoso Mont Sainte-Victoire di Cézanne).

In Francia un ente terzo, la commissione nazionale sul dibattito pubblico (CNDP), è in grado oggi di accompagnare il processo di territorializzazione delle grandi opere grazie ad un percorso condiviso che si basa sul dialogo tra territorio e infrastruttura: una metodologia incentrata sulla mediazione attraverso la quale individuare la soluzione più adatta.

In via generale la territorializzazione dell'opera, fermo restando la necessaria rispondenza del progetto alle norme tecnico/funzionali e dei sistemi di sicurezza o alle valutazioni dei rischi ambientali, insiste su una vera presa in conto del *genius loci* del territorio e si avvale della mediazione sociale nel processo decisionale e della facilitazione della comprensione del progetto attraverso modalità scelse da tecnicismi ingegneristici e più adatte ad essere capite dalla maggioranza delle persone.

Dal dibattito in corso di svolgimento proprio in questi giorni a Milano sul tema degli scali ferroviari milanesi, Cino Zucchi ricorda che esiste un rischio di banalizzazione del *genius loci*: **“le città sono diverse e uguali: sono sottoposte a forze simili e la globalizzazione oggi le sottopone a stress... però, prosegue Zucchi, così come ognuno di noi se sottoposto a stress reagisce con il proprio carattere, la città deve riuscire attraverso le particolarità del suo carattere a trasformare le limitazioni in opportunità di progetto”**.

Non è sufficiente concentrare solo ed esclusivamente l'attenzione sul progetto del territorio come indica Zucchi, ma è altresì necessario individuare nuove modalità di lavoro a monte, per esempio durante le fasi di elaborazione del progetto, al fine di stabilire nuove pratiche multidisciplinari condivise tra gli attori in gioco.

In Italia, il problema del conflitto sociale, se lo si guarda più in dettaglio e lo si riferisce a contesti geografici differenti tra nord e sud, assume contraddizioni decisamente peculiari. Al sud il popolo del NO fa sentire la sua voce attraverso il movimento NO TAP nel Salento, mentre nella stessa Regione Puglia non si sente assolutamente parlare di un movimento NO TAV che si opponga al progetto dell'alta velocità/capacità ferroviaria Bari-Napoli. Un'opera che sulla carta si prefigura come un complesso progetto dalle criticità ambientali e idrogeologiche alla stregua di un'altra alta velocità, divenuta anni fa caso nazionale per i problemi nei territori del Mugello, quella della Bologna-Firenze.

Se, da un lato, si conducono battaglie sociali per non eseguire le opere d'infrastruttura, dall'altro a livello di governo centrale, non si riescono ancora a varare leggi in grado di agevolare il dialogo e la mediazione all'insegna dell'ascolto dei territori interessati dalle opere, della loro valorizzazione e dell'opportunità che tali interventi possano produrre occasioni di rigenerazione sociale e culturale, prima ancora che territoriale e urbana.

Anticipando i provvedimenti del governo centrale, che abusa dello strumento del commissariamento dell'opera (come è successo in Piemonte con la Torino-Lione), le Regioni, potrebbero emanare leggi specifiche per favorire le ricadute degli interventi infrastrutturali sul territorio fin dalle fasi del cantiere, per incoraggiare il *debat publique*, per agevolare in qualche misura le questioni inerenti le dichiarazioni di pubblica utilità e gli espropri, per organizzare apposite cabine di regia coinvolgendo i soggetti portatori di interesse nel percorso decisionale, cercare di sovvertire le deleterie logiche delle compensazioni (spesso costose e a volte inutili perché, con interventi macchia di leopardo, risultano prive di visione strategica) agganciando la progettazione dell'opera a progetti integrati d'area vasta.

A partire da tali assunti negli anni abbiamo provato a formulare proposte con il tentativo di fare convivere progettazione partecipata e rigenerazione urbana mentre più recentemente abbiamo tentato di accostare figurabilità e partecipazione alle nuove logiche partecipative ed inclusive dei processi decisionali.

Gli elementi fondativi di tali riflessioni fanno riferimento all'attualizzazione di alcune teorie già elaborate da Kevin Lynch e da Christopher Alexander.

Lynch teorizza l'immagine della città, la figurabilità dei luoghi e il suo ruolo nella vita quotidiana e studia l'attitudine degli abitanti alla comprensione dei luoghi, i materiali e le sensazioni della scena urbana, l'osservazione diretta dei luoghi e dei comportamenti negli stessi, l'esperienza, l'ideazione di un nuovo linguaggio di rappresentazione necessari per il disegno delle mappe mentali. La logica di lavorare per mappe mentali è quella di costruire un'immagine condivisa, un quadro mentale comune che i cittadini portano con sé. L'obiettivo finale è la costruzione di un ragionevole accordo tra un certo numero di individui che ponessero le basi per costruire un consenso ulteriore o al contrario per l'evidenziazione di punti di divergenza, in un dialogo e confronto democratico e costruttivo.





Palinsesto murgiano

Christopher Alexander invece introduce, attraverso i pattern, (cfr. lo scritto *A Pattern Language* del 1977) una metodologia di progettazione urbana ed architettonica che ha anticipato nella sua essenza, l'urbanistica peer-to-peer (P2P). L'urbanistica P2P è un approccio che nasce dai contributi emersi dal movimento del free software impostato sul concetto di open source. Alexander sostiene fortemente il diritto dei cittadini ad essere una forza attiva nelle scelte progettuali e, per tale motivo, ha proposto l'utilizzo dei pattern come fosse un sistema open source: i pattern non rappresentano strumenti per giungere ad una definizione ultima del progetto, quanto piuttosto regole che permettono di governare strutture o problemi complessi al fine di giungere ad una soluzione ottimale, (fisica, percettiva, psichica...). Inoltre, avendo essi una struttura sostanzialmente del tipo open source, li rende modificabili, ovvero è possibile, attraverso un processo di formalizzazione collettiva, di generarne di nuovi o adattare quelli esistenti a quelle che sono le caratteristiche culturali e fisiche di un determinato ambito territoriale.

A supporto delle teorie di Lynch e Alexander abbiamo accostato quella di una nuova figura di architetto facilitatore/organizzatore: l'architetto corale così come lo definisce Carlo Ratti nel recente saggio *Architettura Open Source*. Ratti introduce una nuova idea di progettista non più legata all'immagine dell'archistar o dell'architetto demiurgo ma piuttosto di un architetto orchestratore di idee in grado di parlare a una collettività coesa: un moderatore in grado di dare inizio, coordinare e concludere il processo progettuale. Il progetto dell'architetto corale non ha per intento quello di occupare del nuovo spazio, ma di innescare relazioni collaborative e reti sociali, di stimolare nuovi schemi e nuove situazioni di movimento urbano all'interno delle città: costruire l'evento e non una forma.

Il progetto delle infrastrutture può e deve essere pertanto concepito in chiave corale, non più calato dall'alto, tramite l'impiego di logiche di lavoro orizzontali oggi possibili grazie alle tecnologie informatiche: le disciplinarietà coinvolte agirebbero non solo in relazione al rispettivo campo di competenza ma soprattutto potrebbero lavorare nella prospettiva di un progetto globale condividendo vincoli, obiettivi e potenzialità.

È necessario individuare una metodologia di lavoro innovativa e iterativa in grado di strutturare un approccio interdisciplinare condiviso redigendo una carta architettonica e paesaggistica dell'opera: si tratta di una sorta

di baedeker o una mappa della navigazione che accompagna il viaggio nel progetto dal suo concepimento alla cantierizzazione.

È oltremodo indispensabile un'integrazione reale ed efficace delle competenze specialistiche che sia corroborata da una più vera armonizzazione dei saperi con il fine ultimo di inaugurare una nuova stagione di umanizzazione del progetto.

Le tecnologie informatiche sono un formidabile strumento a supporto di tali assunti: si tratta di potenziare l'adozione di nuovi strumenti di lavoro attraverso l'utilizzo delle ICT e del web, piattaforme, software, database e applicazioni open (quali BIM, Clouds, Whatsapp...), che consentano la condivisione, la semplificazione e la velocizzazione della consultazione dei documenti e l'aggiornamento degli stessi in tempo reale.

In tale senso valga un interrogativo: perché lo strumento in mano al popolo del NO, le odierne tecnologie informatiche (si pensi al formidabile impiego dei social network!) ancora oggi stentano ad essere adottate, sul versante opposto, da coloro che le infrastrutture le devono progettare e costruire?

Anche la città di Bari da decenni si interroga in maniera attiva e propositiva sul complesso sistema delle proprie infrastrutture all'interno del territorio metropolitano con l'obiettivo di riqualificare i differenti comparti della mobilità urbana, delle linee ferroviarie, dei siti produttivi industriali, delle aree dismesse e dei litorali.

All'interno di tale quadro si collocano i progetti della Camionale, del nodo ferroviario di Bari Centrale con le nuove ipotesi di tracciato delle ferrovie statali e di quelle in concessione (interramenti a nord e deviazioni a sud) con le conseguenti riqualificazioni dei water-front in parte liberati dal ferro (da Santo Spirito a Palese a Torre a Mare), la riqualificazione della linea ferroviaria del Nord Barese Bari-Barletta e delle Ferrovie Appulo Lucane (con Matera capitale europea della cultura 2019), la recente realizzazione del ponte sull'asse nord-sud ma anche il comparto della ex Fibronit, l'area della caserma Rossani, il comparto portuale con quello aeroportuale.

Sebbene in via generale si parli di incentivare sistemi di trasporto integrato, intermodale a elevata frequenza, di incrementare la qualità dei servizi di trasporto offerti, di ridurre, per mezzo di abbassamenti di quota delle linee ferroviarie le interferenze tra il territorio e le linee ferroviarie stesse, o di recuperare, riqualificare e valorizzare le aree ferroviarie dismesse e da dismettere... pare ancora in divenire una profonda riflessione condivisa e di ampio respiro sui temi della governance e della figurabilità della Bari del XXI secolo così come è avvenuto ad esempio nel XIX secolo attraverso l'innesto del quartiere murattiano sulla città antica: la Bari di domani per poter competere sulla scena nazionale ed internazionale (pur ottemperando alle tante manutenzioni straordinarie in corso che stanno positivamente beneficiando dei finanziamenti governativi ed europei), dovrà esprimere un'immagine possente e ambire a diventare una città-guida (come recentemente ha scritto Alessandro Napoli sul Corriere del Mezzogiorno) a partire dai suoi più veri e distintivi caratteri identitari territoriali e culturali quali lo spazio fisico, la geomorfologia, la storia, l'innovazione, la dinamicità, l'operosità, il commercio.

arch. Giuseppe Dell'Aquila, con il contributo di Nicla Di Bisceglie e Marina Nichilo
LSB architetti associati

BIBLIOGRAFIA SINTETICA

- André Corboz, Il territorio come palinsesto, in Casabella n. 516, Settembre 1985
- Jacques LOLIVE, Les contestations du TGV-Méditerranée, L'HARMATTAN, 1999
- Christopher Alexander, A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction (Center for Environmental Structure) Oxford University Press - New York, 1977
- Kevin Lynch, The Image of the City, The MIT Press, 1960- Carlo Ratti, Architettura Open Source, Torino EINAUDI, 2014



Il progetto Pianifica T.U., sostenuto dall'intero Consiglio dell'Ordine ed in linea con gli obiettivi di mandato, il 30 maggio 2016 ha fatto tappa a Corato.

All'interno dell'attività di confronto verbale e laboratoriale che ha visto in due giornate distinte il coinvolgimento degli attori principali deputati alla gestione e al governo del territorio nonché di vari stakeholders, si è sviluppato un interessante dibattito che ha permesso di individuare il ruolo di Corato nell'ambito di un sistema urbano e territoriale più ampio quale l'Area Metropolitana di Bari, ma non solo, con tutte le relazioni e le dinamiche in essere. In uno scenario territoriale, normativo e amministrativo sempre più complesso, il Comune di Corato presenta delle peculiarità che la caratterizzano e la differenziano rispetto ai territori comunali compresi nell' Area Metropolitana, di cui costituisce il limite a Nord, e che le conferiscono un ruolo rilevante anche rispetto al territorio confinante della BAT. Posizionata geograficamente a metà strada tra il mare e l'altopiano murgiano, in piena "Terra di Bari", la città di Corato è, attualmente, uno dei punti nodali del sistema policentrico del Nord Barese, facilmente raggiungibile dall'Autostrada, dall'Aeroporto Internazionale di Bari tramite il passante ferroviario, e strettamente collegato a Bari e Barletta tramite la ferrovia Nord-Barese. Nata in epoca medievale come piccolo centro rurale (basato prevalentemente sulla produzione viti-vinicola), all'ombra di città più antiche ed importanti come Trani, Andria, Barletta e Ruvo, è andata via via assumendo un ruolo di rilievo, soprattutto sul piano economico, grazie all'imporsi della produzione olivicola da cultivar "Coratina" e, dal secondo dopoguerra, all'industria di trasformazione agroalimentare.

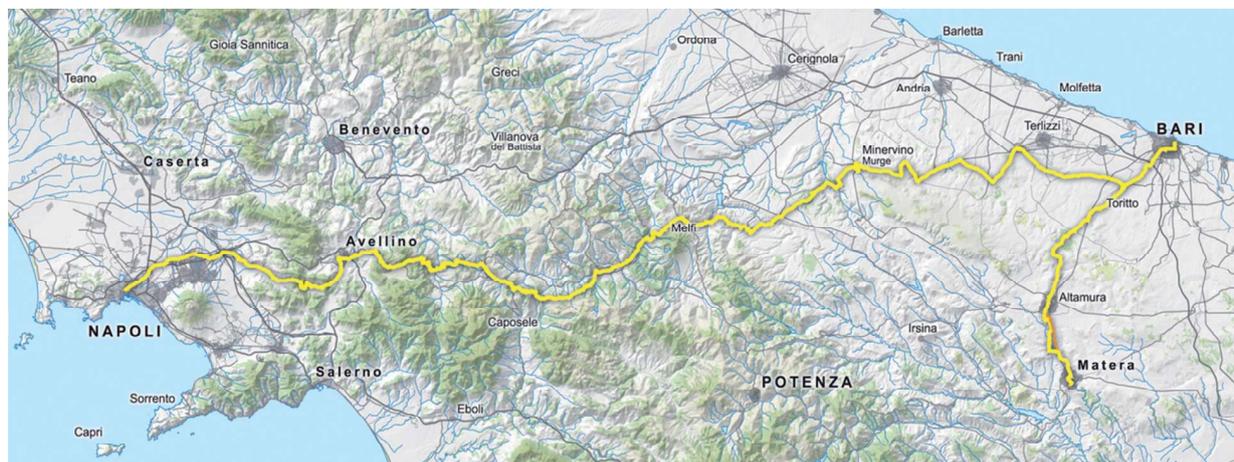
Negli ultimi decenni, accanto alla crescita del terziario, Corato ha visto incrementare progressivamente i flussi turistici e, conseguentemente, la domanda di strutture ricettive, sia per la sua posizione strategica nell'ambito del sistema "Puglia Imperiale" (Cattedrali Romaniche, Castel del Monte, ecc.), che rispetto al Parco Nazionale dell'Alta Murgia di cui fa parte, alla rete dei Regi Tratturi, ai percorsi delle vie Francigene da cui è attraversata, e al turismo religioso legato alla beatificazione di Luisa Piccarreta che ha una grande risonanza a livello mondiale. Corato, quindi, simultaneamente periferia della ex Provincia di Bari, in cui scelse di rimanere con il Referendum consultivo del 2006, ora limite amministrativo a Nord dell'Area Metropolitana di Bari, cerniera con la BAT, anche per via di appartenenza territoriale all'Arcidiocesi di Trani e al Patto Nord Barese – Ofantino, punto nodale nei sistemi economico-produttivo, turistico-culturale, ambientale ed infrastrutturale. Sul versante dello sviluppo urbanistico, il Comune di Corato nel 1868 è tra i primi a dotarsi di Regolamento Edilizio in ottemperanza alla Legge n° 2359 del 1865, incaricando l'Ing. Rosalba di redigere un piano per il riassetto e l'ampliamento della città, il primo realizzato in Puglia. In seguito all'arrivo dell'Acquedotto Pugliese nel 1916 che introdusse un'improvvisa modifica nelle abitudini della gente e negli equilibri del sottosuolo di natura fortemente carsica, Corato visse una difficile stagione segnata da dissesti idrogeologici e crolli. Il caso di Corato salì alla ribalta delle cronache del tempo tanto che portò lo Stato Italiano ad emanare due leggi ad hoc per Corato. Con le leggi degli anni '90 che hanno dato l'avvio ad una nuova stagione per la pianificazione urbanistica e territoriale, dagli inizi del 2000, le Amministrazioni Comunali di Corato che si sono succedute hanno avviato una intensa e frenetica attività di programmazione e pianificazione urbana a vari livelli che ha interessato sia il centro che le zone periferiche: PUG, Piano di Recupero del centro antico, Contratti di Quartiere, PIRP, PRUacs, PIRU, Piano Comunale dei Tratturi, Piano Urbano del traffico, Piano acustico, PAES, ZTL ecc. Oggi, con tale attività di governo del territorio in corso e con scenari tecnico-normativi, socio-economici e politici così complessi e mutevoli, la prospettiva è sicuramente interessante e ricca di potenzialità, ma al tempo stesso molto incerta. D'altro canto va scemando la visione dell'Ente - Comune "autosufficiente" e va sempre più affermandosi la visione strategica di "area vasta" in un'ottica di integrazione/ competizione tra comunità. Sarebbe auspicabile che Corato possa diventare punto di riferimento per un territorio più ampio e che possa catalizzare anche le energie dei Comuni vicini verso una governance condivisa del territorio sulla scorta di quello che si sta già facendo ad esempio con i Piani Sociali di Zona o con l'ARO BA1. Il futuro è legato ad una progettualità politica in cui l'unione fra più Comuni - vicini e con caratteristiche omogenee - dovrà fare massa critica ed essere in grado di orientare l'azione dei vari organismi territoriali, superando anche le contrapposizioni legate al "colore politico" delle giunte comunali. È in questa ottica che l'esperienza di Pianifica Tu prende più valore. Gli architetti nella loro visione capace di proiettarsi nel futuro e nel riconosciuto ruolo sociale che li contraddistingue, si sono posti in ascolto del territorio e a servizio dello stesso creando un momento di dibattito attraverso un percorso di conoscenze.

arch. Franco Avella
Consigliere O.A.P.P.C. di Bari

L'Italia è il Paese con l'indice di motorizzazione privata più elevato in Europa. Secondo i dati di Euromobility (2012) la percentuale di auto di proprietà in Italia è del 61% contro una media europea del 46%. In Danimarca è del 25%. Secondo i dati di Fondazione "Filippo Caracciolo" dell'Acì (2013) la percentuale di auto di proprietà a Roma è del 71%, a Parigi del 45%, a Berlino del 35%, a Madrid del 32%. Secondo dati ISFORT (2012) l'auto privata in Italia è usata dall'80% di persone; ogni auto circola per 2h/g e trasporta 1,5 persone; ogni auto mediamente rimane ferma per 22h/g; gli incidenti stradali costano alla collettività circa 30 miliardi di euro l'anno (dati Istat 2010). Secondo dati della Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale in Italia il 60% degli spostamenti non supera i 5 Km. Se soltanto si riuscissero a creare condizioni adeguate affinché tutti coloro che usano l'auto per percorrere fino a 5 Km al giorno usassero le gambe per camminare e pedalare, avremmo risolto molti dei problemi che affliggono le nostre città rispetto a congestione stradale, inquinamento ambientale, occupazione spazio pubblico, e consumo di suolo, sedentarietà e problemi di salute. La Regione Puglia, consapevole di tale situazione, già da una quindicina di anni ha iniziato ad attivare politiche di mobilità sostenibile, con particolare riferimento alla mobilità ciclistica e all'intermodalità bici e mezzi di trasporto pubblici e collettivi. Con il progetto CYRONMED – Cycle Route Network of the Mediterranean (PIC Interreg ArchiMED 2000-2006), la Regione Puglia, capofila di un partenariato internazionale, ha individuato le dorsali di una rete ciclabile regionale costituita dai tratti regionali degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza delle reti Bicalitalia ed EuroVelo che attraversano il territorio regionale. Il progetto ha evidenziato l'importanza dell'integrazione tra reti di trasporto e le altre reti di trasporto a livello infrastrutturale, di servizi, di organizzazione e di comunicazione, sottolineando la necessità di rendere accessibili stazioni porti e aeroporti. Nel 2007 la Regione Puglia ha sottoscritto un protocollo di intesa con le cinque società ferroviarie operanti sul territorio regionale per favorire e sostenere il trasporto integrato bici+treno con l'obiettivo di rimuovere tutti gli ostacoli infrastrutturali, organizzativi e tariffari. Il primo risultato immediato è stato l'eliminazione, per la prima volta in Italia, del biglietto "supplemento bici" in ambito pugliese, per il trasporto delle bici al seguito sui treni regionali. L'intermodalità è stata oggetto di un successivo progetto di cooperazione transfrontaliero ("INTERMODAL", finanziato con fondi IPA ADRIATIC CBC 2007-2013 che ha lanciato l'idea di aprire in Puglia la prima "velostazione" (luogo attrezzato, sicuro e coperto per il posteggio/deposito, noleggio e riparazione bici) in prossimità di una stazione ferroviaria barese. A seguito di un protocollo di intesa con le Ferrovie Appulo Lucane che ha messo a disposizione i locali di Corso Italia a Bari e ha anche partecipato con propri fondi all'operazione, e con le risorse messe a disposizione per la ristrutturazione e l'allestimento dei locali da parte di altro progetto di cooperazione gestito dall'assessorato regionale ai trasporti (GIFT 2.0 - Programma Grecia-Italia 2007-2013) da un anno opera con successo la velostazione. In sede di stesura del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti sulla base di tale buona pratica è stato deciso di individuare altre 29 velostazioni da aprire con fondi del PO FESR 2014-2020, Misura 4.4. I risultati di CYRONMED hanno contribuito alla redazione della L.R. n. 1/2013 sulla mobilità ciclistica e della "sezione mobilità ciclistica", per la prima volta, nel su citato Piano Attuativo del PRT che, inserendo anche i tracciati di Bicalitalia e di EuroVelo, inclusa la ciclovia dell'acquedotto pugliese (itinerario n. 11 di Bicalitalia), ha dato piena dignità alle infrastrutture ciclabili regionali e ai relativi servizi alla mobilità in bicicletta.

dott. Raffaele Sforza

Mobility Manager, Regione Puglia - Assessorato ai Trasporti



Ciclovia Bari Napoli e Bari Matera





SECONDO INCONTRO

WO

RK

SH

OP

I workshop "Pianifica T.U." hanno l'obiettivo di aprire e condividere riflessioni, proposte e dibattiti intorno al processo di costituzione di una nuova visione della Città metropolitana di Bari, stimolando in particolare un'interazione dialettica tra gli attori presenti sul territorio: le Amministrazioni locali, le Istituzioni, gli Enti, il mondo della cultura, dell'arte, delle professioni, della scuola e della ricerca, etc.

I workshop sono basi di confronto con l'obiettivo di ampliare la "cultura complessiva" delle trasformazioni in atto, oltre ad offrire delle linee d'indirizzo, concrete, alla gestione del territorio, attraverso la definizione delle possibili visioni strategiche dei singoli "nuclei urbani", all'interno di un futuro assetto sistemico della città metropolitana.

- Gli strumenti e le metodologie adottate all'interno dei workshop, si possono così sintetizzare:
- Analisi socio-economica e storico-geografica dei sistemi urbani metropolitani;
- Uso della psicogeografia come metodologia d'indagine dello spazio urbano;
- Analisi morfo-tipologiche condotte sui tessuti urbani più antichi;
- Il territorio come risultato di un processo creativo di costruzione identitaria;
- Valutazione della geomorfologia del territorio, in relazione al rischio idrogeologico e all'uso dell'Infrastruttura Verde (corridoi ecologici, sistemi urbani di drenaggio sostenibile, etc) come opportunità alla crescita economica;
- Best practices" replicabili all'interno del territorio della Città metropolitana;

Il sesto evento della Commissione dell'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Bari (O.A.P.P.C.) nell'ambito del progetto "PIANIFICA T.U." ha avuto luogo a Terlizzi il 24 giugno 2016 ed ha visto coinvolti i comuni di Corato. Svoltesi come un seminario aperto al pubblico, l'evento è stato animato dalla presentazione di temi, progetti, lavori ed opinioni sulla città, il suo territorio, la sua conoscenza e percezione, la sua costruzione e le forme di partecipazione connesse. Ciascun relatore ha sviluppato il suo intervento in relazione a materiale e contenuti resi pubblici da una precedente "call for paper".

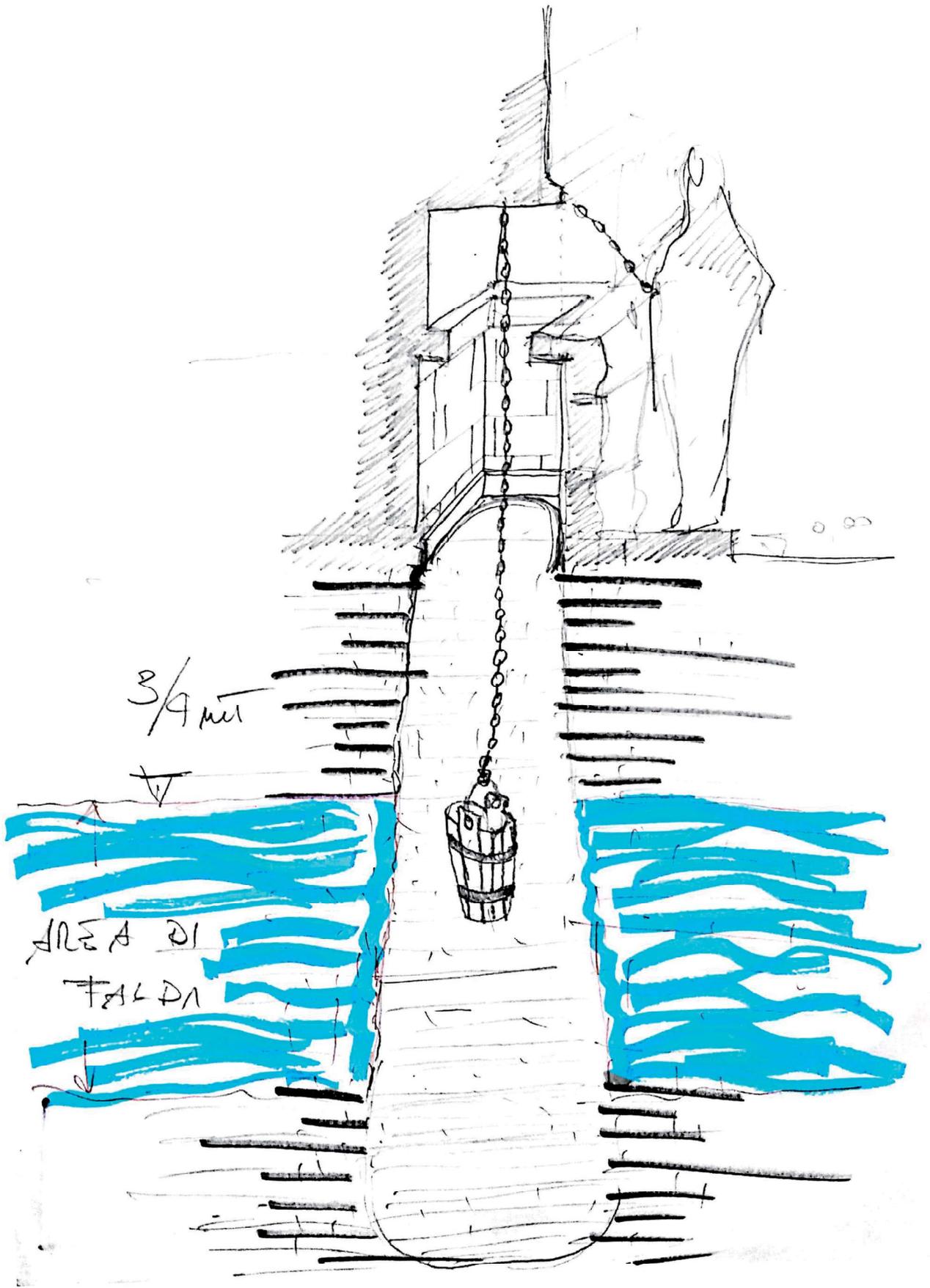
Al seminario di Corato ha fatto seguito un workshop, così come previsto dal format di PIANIFICA T.U.

Il workshop dedicato al comune di Corato, si è tenuto a Corato presso la Biblioteca comunale, ha visto il lavoro coordinato di tre diversi tavoli organizzati intorno ai contenuti e alle problematiche più rilevanti emerse durante il seminario. Di seguito i tre tavoli e le relative tematiche:

- **I percorsi dell'acqua**
- **Pianificazione e gestione del territorio**
- **Riciclare la città attraverso il sentiero urbano**







L'acqua è materia della vita. È matrice, madre e mezzo. (Albert Szent Gyoryi)

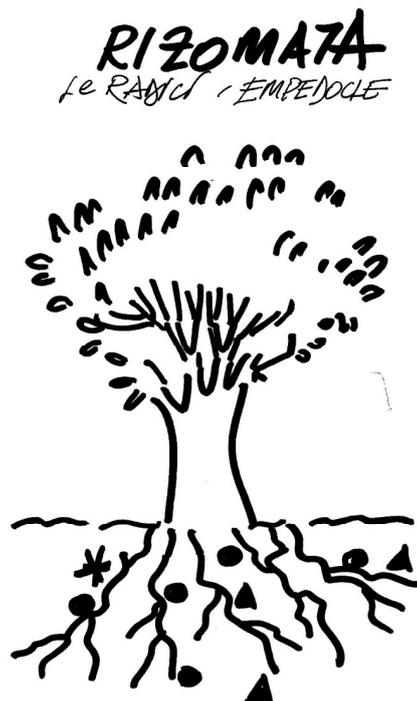


I percorsi dell'acqua



“L’acqua è materia della vita. È matrice, madre e mezzo.” Albert Szent Gyorvi. L’acqua nella nostra terra è forza che scava la terra, modella la roccia, crea solchi e caverne; è una presenza che non si vede ma che si avverte, che macchia i muri, piega le superfici, spacca le pietre; plasma il territorio e affiora di tanto in tanto, lasciando tracce che l’uomo ha tramutato in architettura e arte. Affiora periodicamente in pozzi, cisterne, caditoie, dunque la sua cattura ha condizionato il modo di costruire e le caratteristiche tipologiche delle abitazioni e delle costruzioni in genere. In un territorio come quello della Puglia, l’acqua non si incontra così facilmente con la terra e l’uomo ha cercato sempre soluzioni per raccogliercela dal cielo e metterla da parte. L’idea del recupero dell’acqua, della sua cattura, della sua conservazione, ha permeato la storia e l’evoluzione dell’architettura locale. Tanto più evidente è questo fenomeno nella tradizione costruttiva locale di Corato dove la falda freatica scorre a soli 4-5 metri al di sotto della quota stradale, e gli edifici si aggrappano alla terra e individuano uno stretto legame con il sottosuolo, scavando fino a raggiungere l’acqua. Palazzi nobiliari e unità abitative comuni sono dotati, infatti, di cisterne e pozzi ad uso privato, ma anche, in molti casi, di pozzi aperti sui fronti dei fabbricati, per l’approvvigionamento attraverso cisterne fruibili direttamente dalla strada, accessibili a chiunque ne avesse bisogno: era diffusa, infatti, la pratica della condivisione di quel bene così tanto prezioso. La città di Corato è sempre stata profondamente influenzata dall’elemento primordiale dell’acqua, a tal punto da venirci lacerata, ferita nel profondo, in gran parte distrutta. Nel 1922 la città venne colpita da un catastrofico disastro idrogeologico, che ne fece sprofondare parte del centro storico, il Palazzo Ducale, la chiesa della Madonna del Monte di Pietà e danneggiò numerosi altri edifici rappresentativi e non dell’architettura locale. Numerosi isolati del centro storico furono demoliti. Si dovette ricorrere a profonde trivellazioni per far defluire le acque che continuavano ad insinuarsi nelle fondamenta delle case. Molti di quei luoghi che hanno ceduto al lento insinuarsi delle acque e che da tempo costituivano vuoti urbani degradati e abbandonati, sono stati oggetto di progetti approvati nell’ambito dei programmi complessi di rigenerazione urbana, realizzati completamente o solo parzialmente. Gli interventi ripropongono il tema dell’acqua come filo conduttore che ritorna, con diverse varianti, allusioni ed evocazioni, collegando idealmente le piazze storiche della città, luoghi degradati o deturpati dal traffico carrabile e dall’incuria, ma nevralgici ed ancora pulsanti di vita. Si tratta, invero, di un

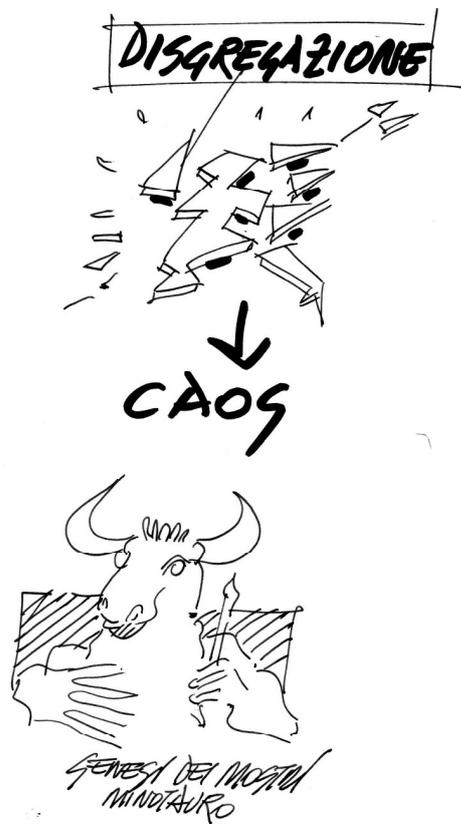
tema tradizionale, fortemente connesso alla storia ed alle origini della città, ma che ha suscitato una profonda riflessione: l’atto progettuale ha cercato la sua carica innovativa nel recupero di elementi legati alle radici più profonde di questa cultura, radicate nelle origini, storiche e fisiche, del territorio.



FUOCO — ADE
 — BIO DEGLI INFERI
ARIA — ZEUS
TERRA — HERA
ACQUA — PERSEPHONE



AGGREGAZIONE
DISAGGREGAZIONE



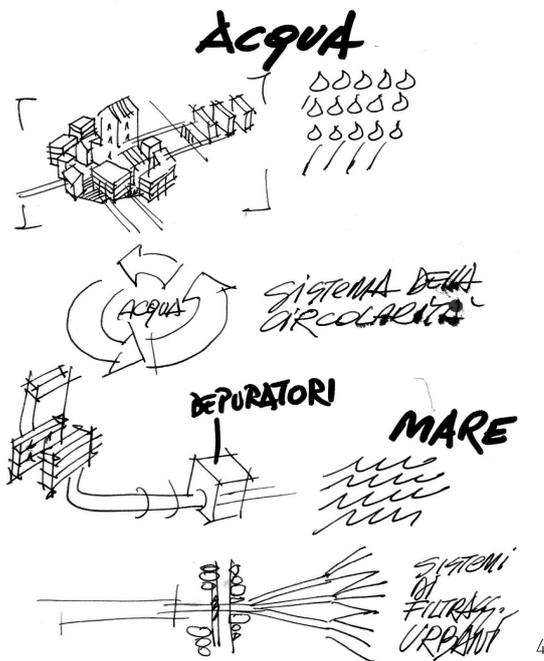
3

1- Rizomata è una parola d'origine greca, ovvero la radice che configura il mondo visibile. Empedocle (Agrigento, 495-430 a.C.) la utilizza per definire i quattro elementi essenziali che spiegano le ragioni dell'universo: fuoco, aria, terra, acqua. In una condizione di concordia (o di Amore, come suggerirà Empedocle) c'è lo Sfero, l'infinito, che ha la capacità di legare, congiungere, avvicinare. Discordia, invece, è l'esatto contrario, ovvero una tragica condizione che separa, che divide il mondo attraverso una contesa. Chiediamoci, qual è il rizoma, la radice primaria del nostro territorio? L'icona descrive ciò che siamo, oppure ciò che eravamo: intreccio sistematico tra il sistema geomorfologico, descritto dai solchi idrografici (le lame) e la rete degli insediamenti urban.

2/3-Oggi si è in una condizione di Discordia, di separazione che evolverà, se non sapremo riconoscere in un prossimo futuro i nodi problematici che attanagliano il nostro sistema socio-economico, nel caos, nella disgregazione.

4-I progetti di sistema del ciclo naturale dell'acqua dovranno essere concepiti e gestiti in stretta relazione con gli atavici e insostituibili saperi, da troppo tempo sostituiti con generiche e inopportune prassi, tecnologicamente insostenibili. Essenziale, dunque, sarà ritrovare all'interno del sistema città i concetti di circolarità delle risorse

naturali, ovvero il riuso (autenticamente sostenibile) della risorsa acqua. Inderogabile scelta del

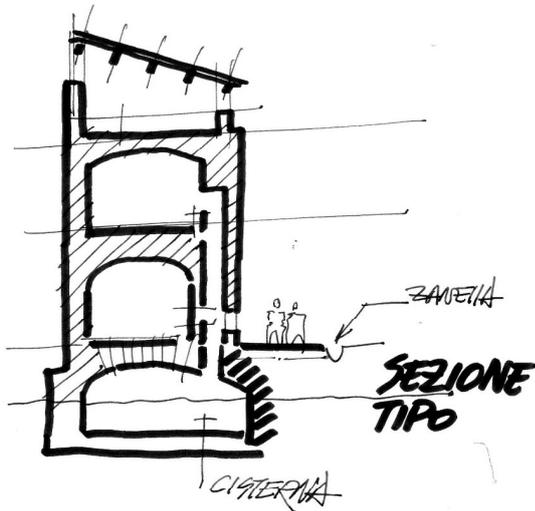


5- Corato nel recente passato, frettolosamente soppresso dalle deleterie istanze degli ultimi cinquant'anni conviveva in perfetta concordia o in una condizione di Amore (Empedocle), con il proprio territorio. Le cisterne per la raccolta delle acque meteoriche, diffuse nel tessuto antico di Corato, sono state anelli essenziali di quel criterio di circolarità per la gestione e per l'utilizzo della risorsa primaria.



5

6- L'icona ci mostra una sezione schematica del sistema costruttivo, finalizzato alla raccolta delle acque meteoriche. Tipo-morfologia diffusa nello storico tessuto urbano di Corato.

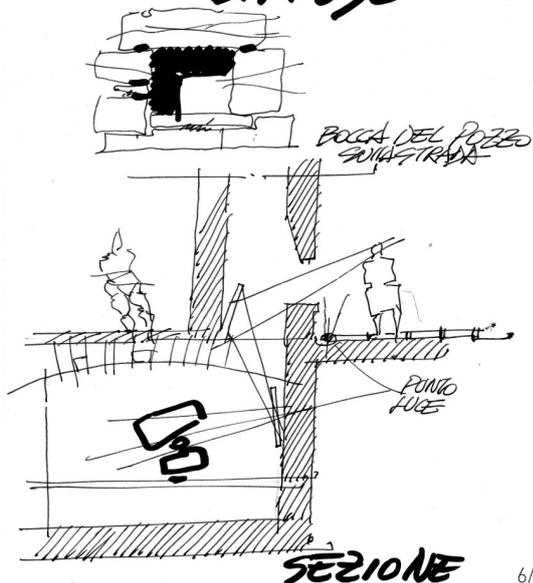


ESEMPIO DI ENERGIA RIDESA ALLOCATA IN SITO

6

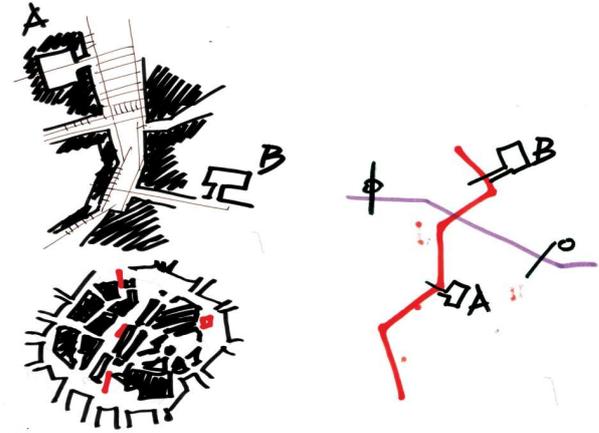
6A- L'icona suggerisce un'attualizzazione, suggestiva ed efficace, degli storici manufatti. Le residue cisterne sono qui concepite come straordinari luoghi di una costituenda rete museale, dove sarà eventualmente possibile allocare manufatti scultorei di artisti internazionali. Ipotesi, questa, in grado di promuovere positivamente le antiche funzioni dismesse, ritrovando nel medesimo tempo i perduti valori identitari delle comunità.

I POZZI PER UN MUSEO DIFFUSO



6/A

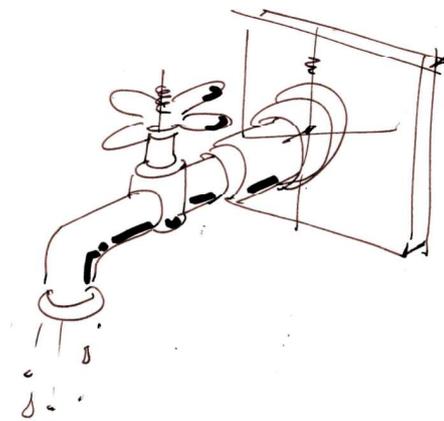
6B/C-Schema-ipotesi della mappa museale.



6/B

6/C

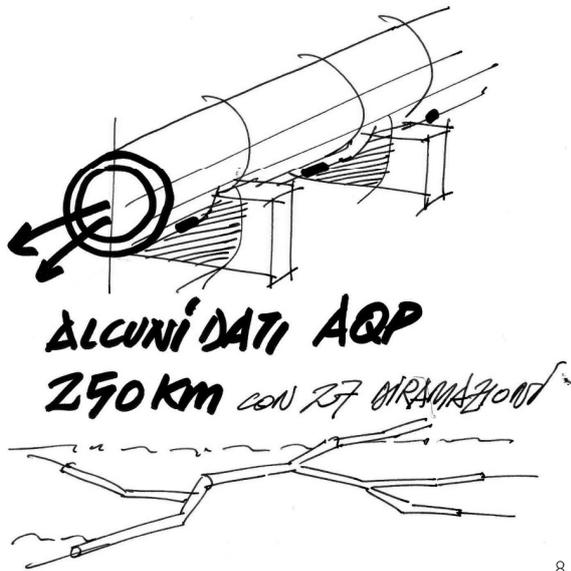
7-Chiediamoci: Che cos'è per noi contemporanei l'acqua. Conosciamo quale sia il suo ineludibile ciclo sistemico? Sappiamo da dove essa proviene, abbiamo sufficienti informazioni sugli specifici sistemi di raccolta / distribuzione e infine con quali modi è smaltita? L'acqua è soltanto un generico rubinetto?



DOMANDE
 DA DOVE PROVIENE ?
 COME E' RACCOLTA ?
 CON QUALI SISTEMI ?
 COME E' SMALTITA ?

7

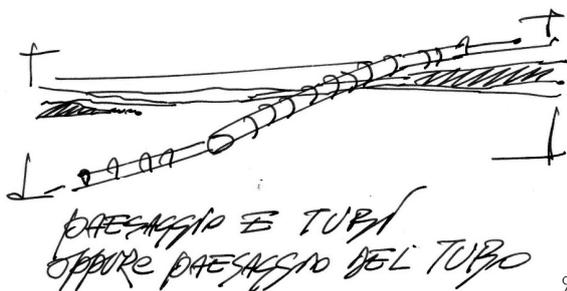
8- La rete dell'Acquedotto pugliese, da cui proviene l'acqua dei nostri rubinetti è estesa, nelle 27 diramazioni, per 250 km. Possiamo dire, senza ombra di dubbio, che la rete AQP faccia parte del paesaggio antropizzato del territorio regionale, essendone una componente non trascurabile.



ALCUNI DATI AQP
 250 KM con 27 DIRAMAZIONI

8

9- "Paesaggio del tubo". Lo sviluppo espansivo delle città prive della risorsa acqua non allocata in sito, o non più utilizzabile per varie ragioni, implica nel variegato paesaggio pugliese l'invasiva presenza della rete di adduzione AQP.



PAESAGGIO E TUBA
 OPPURE PAESAGGIO DEL TUBO

9

10- In questa discordia territoriale, la città contemporanea non ha più relazioni significative con l'acqua.

**ACQUA
 SENZA
 FISICITA'**
 NASCONDIAMO SOTTO
 STRATI DI TERRENO,
 CHE COSA ESSA E'
ASSENTE
E' IL RAPPORTO
CON L'ARCHITETTURA
 E' FORSE UN ELEMENTO FUNDO:
 FONTANE, ZAMPILLI ETC

10

11- Ogni cosa, invece, deve aver inizio dalle radici (rizomata), dalla percezione di che cosa siamo e dalle visioni argomentate del nostro futuro. Ragioni sufficienti, queste, che ci obbligano a riconoscere i territori, comprendendo l'intrinseca geomorfologia dei luoghi che ineludibilmente raccontano della nostra esistenza.

**OGNI COSA HA INIZIO
 DALLE RADICI,
 DALLA PERCEZIONE
 DI CIÒ CHE VERAMENTE
 SIAMO.
 ABBIAMO L'OBBLIGO
 DI CONOSCERE LE
 RISORSE PRIMARIE
 CHE ALIMENTANO
 LA NOSTRA ESISTENZA.**

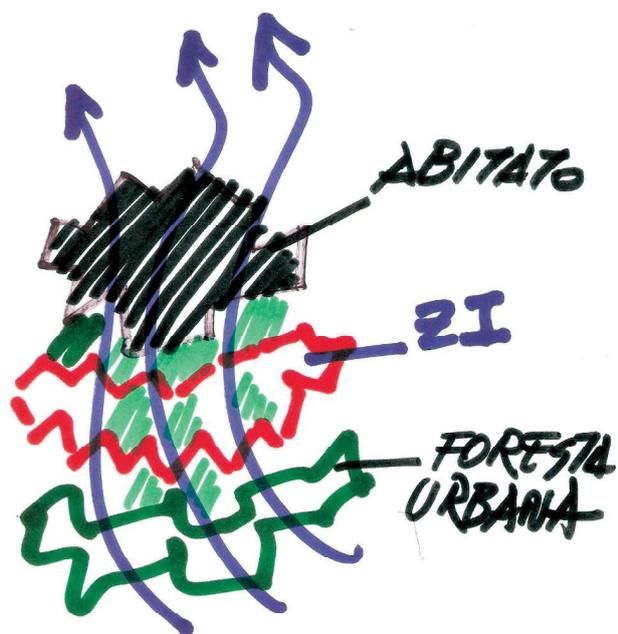
11

12- Il progetto urbano è un'idea dello stare insieme, una ragione condivisa del sistema ambiente.

**PER NOI ARCHITETTI
 LA FORMA,
 A VOLTE, È INVASIVA,
 PRIORITARIA RISPETTO
 ALLA SOSTANZA
 DELLE COSE.**
**LA FORMA È
 SOPRATTUTTO UN'IDEA
 DELLO STARE SUL
 TERRITORIO: ASSECONDIARIO,
 COMPENDERLO,
 RISPETRARLO.**

12

13- Schema iconico per mitigare i rischi idrogeologici del territorio urbano di Corato.



13

Tutor:

arch. Gerardo Manca
arch. Antonio Pastore

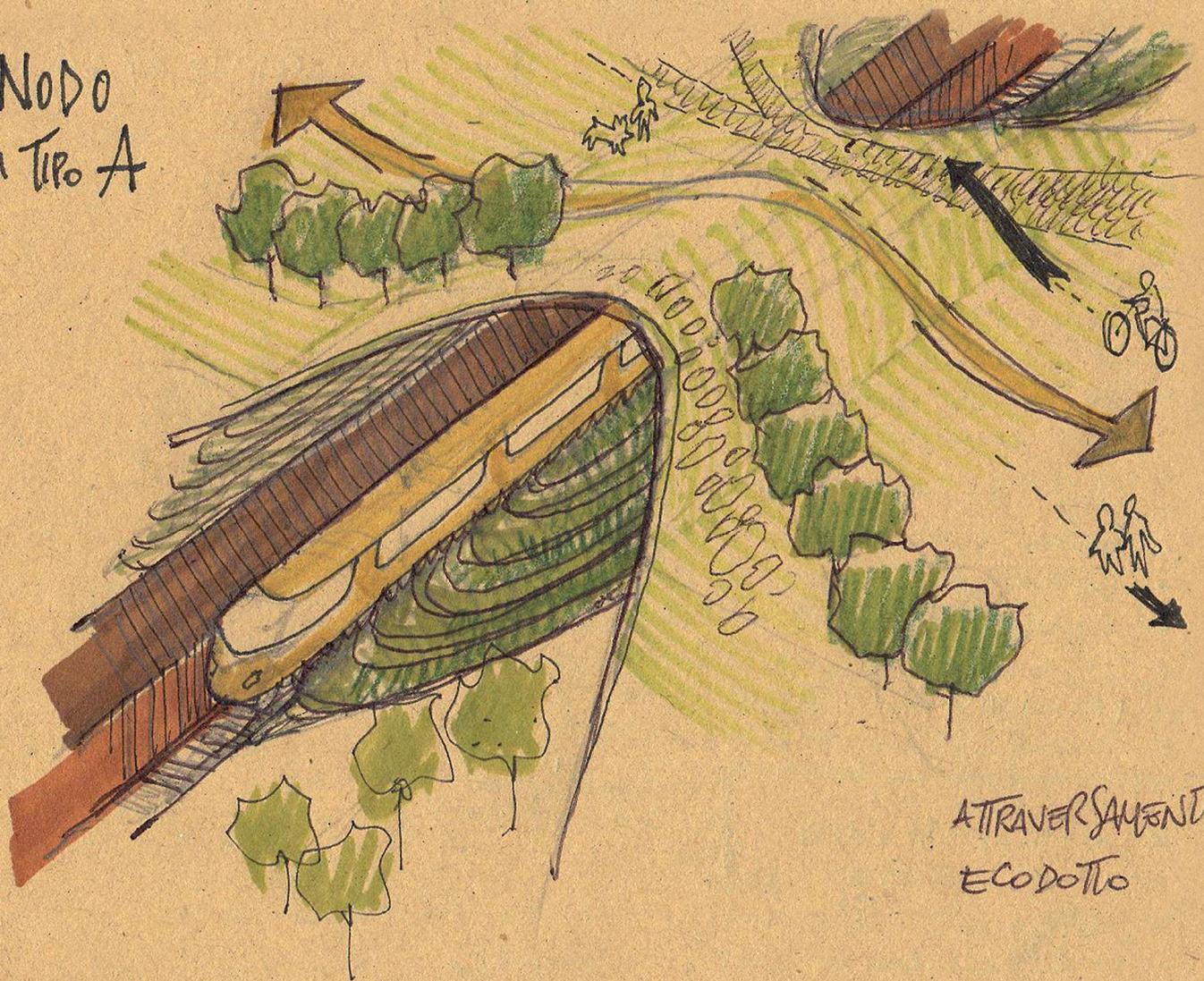
Facilitatori:

arch. Esther Tattoli
arch. Mauro Guaricci

Partecipanti:

arch. Massimo Lamura
arch. Tommaso Gagliardi
arch. Luigi Zucaro
arch. Simona L'Erario
arch. Pasquale Lobascio
arch. Giovanni Masciavè
arch. Raffaele Mastrototaro

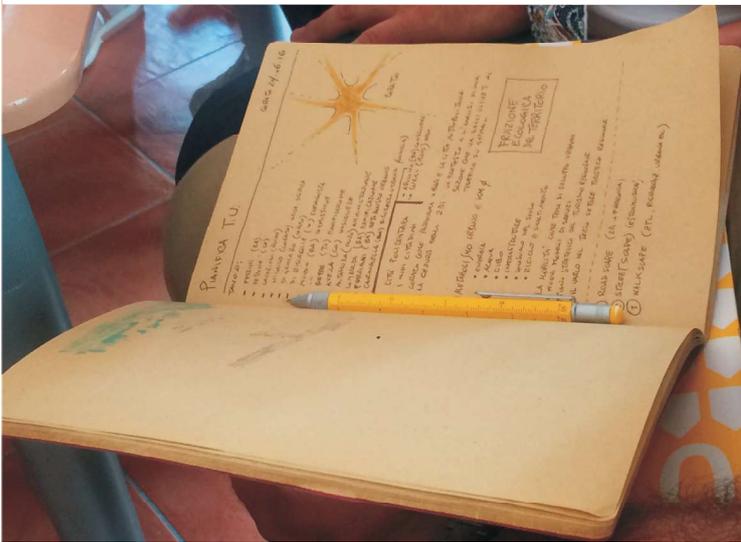
NODO
DI TIPO A



ATTRAVERSAMENTO
ECODOTTO



Pianificazione e gestione del territorio



Tema

Il gruppo di lavoro cerca di interpretare diversi ambiti della Città di Corato con la relazione con il Comune di Bari e dunque l'Area Metropolitana di Bari.

Programma

- Presentazione di ogni singolo partecipante del workshop
- Analisi cognitiva del territorio attraverso un brainstorming
- Definizione del sistema territoriale e degli attrattori dei tre Comuni
- Individuazione dell'area di studio di Corato
- Presentazione del materiale elaborato

Obiettivi

Interconnessione organica tra:

- Accessibilità alla città e intermodalità
- Funzionalità dei tracciati territoriali
- Individuazioni di servizi e attrattori economici per lo sviluppo sinergico
- Formalizzazione di un meta-progetto di ecologia e mobilità sostenibile a partire dall'individuazione dei tre sistemi: road-scape, street-scape, walk-scape.

Metodologia

- Presentazione delle tematiche e delle problematiche sia all'interno del costruito dei tre sistemi metaprogettuali, che nel loro territorio extraurbano
- Individuazione dei possibili attrattori e delle connessioni urbane e territoriali per lo sviluppo delle aree fortemente degradate e con possibilità di riutilizzo,
- Brainstorming sulle tematiche sviluppate e riflessioni sui temi
- Organizzazione ed analisi dei temi estrapolati durante la discussione (es. applicazione dei principi di ecosostenibilità architettonica ed ambientale sia al territorio costruito che all'ambiente circostante, individuazione di idee per la fruizione di beni ambientali e per la valorizzazione del territorio)
- Individuazione di strategie per stabilire interconnessioni con gli altri temi della pianificazione individuati;
- Restituzione delle idee raccolte attraverso elaborati scritti, grafici, idee, disegni.

Materiali e operatività

Tutti i componenti del gruppo di lavoro, elaborano congiuntamente idee e proposte per la costruzione di una comune idea progettuale sulle due città e le loro connessioni con la tematica chiave del PPTR e della Città Metropolitana di Bari, attraverso l'utilizzo dei materiali forniti dalla Commissione Pianificazione Territoriale dell'OAPPC di Bari (cartografie tecniche e tematiche, materiale di cartoleria, laptop)

Svolgimento del Workshop - step by step

Step a) I gruppi di lavoro "Pianificazione e governo del territorio" e "Economia e Sicurezza Urbana" nella prima parte della giornata, guidati dai tutor, hanno dato vita ad una fase preliminare di **brainstorming**,

La salvaguardia del territorio e dell'ambiente, nonché la mobilità urbana legano i due tavoli di lavoro, impostati rispettivamente sull'analisi delle emergenze territoriali, con approfondimento sul comune di Corato, e sull'analisi delle emergenze di tipo ambientale e dei macro-sistemi territoriali caratterizzanti le infrastrutture.

Step b) Preliminarmente vengono richiamate le considerazioni sulla nuova "figurabilità ecologica" per la Corato 2.0 esposte durante il precedente incontro di maggio 2016 che qui di seguito vengono riportate in forma sintetica.

La sensibilità odierna alla sostenibilità ambientale e all'ecologia urbana investe sempre più la collettività. La stessa collettività grazie a logiche **bottom-up** diventa sprone nei confronti delle città amministrate dalla politica che, in maniera trasversale, da una parte come dall'altra degli schieramenti, sembra recepire con interesse e con intendimenti positivi tali sollecitazioni.

Nello scenario della pianificazione territoriale alla scala regionale e locale che mira alla salvaguardia del

paesaggio attraverso i due importanti strumenti varati e in via di adozione quali il PPTR della Regione Puglia e il PUG di Corato, risulta di assoluta importanza comprendere il futuro ruolo della città di Corato all'interno dell'articolato scenario della Città metropolitana di Bari.

La città di Corato, nella sua **forma urbis radiocentrica**, è lambita e avvolta da due grandi infrastrutture della mobilità, la linea ferrotramviaria Bari-Nord e la SP231, che ne hanno inscritto e limitato all'interno l'espansione, preservandone l'impianto per l'appunto **radiale**, esaltato dalla confluenza delle 5 arterie principali verso il Castel del Monte e verso i comuni limitrofi. Per la sua posizione, la città, ha il ruolo di cerniera tra il sistema della costa adriatica, quello delle **agro-town** a cui appartiene, e quello prossimo allo scalino murgiano.

La riflessione sulla nuova **figurabilità ecologica** della città, non vuol affrontare esclusivamente la rifunzionizzazione del sistema del verde in chiave naturalistica, ma implica anche essenziali ragionamenti sui dispositivi della mobilità sostenibile ovvero sulle potenzialità delle infrastrutture, sul ruolo e sul **sistema delle porte e dei nodi** di accesso alla città, nonché sul diverso carattere che le arterie strutturali di collegamento dovrebbero assumere nella loro graduale penetrazione nel sistema urbano.

Si delinea così uno scenario in cui vi è un passaggio graduale dal dominio **agro-urbano** a quello **urbano** a quello della **città storica** consolidata mediante l'attraversamento di queste tre grandi corone circolari, quella delle **infrastrutture di area vasta (road-scape)**, e quelle dell'**estramurale (street - scape)** e poi del **corso (walk - scape)** cittadini, ciascuna con caratteri differenti ed evidenti potenzialità ancora inesprese.

Step c) I due gruppi, divisi per il loro ambiti di pertinenza hanno iniziato lo svolgimento del tavolo di lavoro: il gruppo di "Pianificazione e Governo del Territorio" ha ritenuto indispensabile focalizzare l'attenzione sulla mobilità e sull'ecologia urbana all'interno del filone dello sviluppo della città metropolitana di Bari.

Date le professionalità dei singoli gruppi ed il grande numero dei partecipanti, si decide di procedere alla sua suddivisione in 3 sottogruppi, ognuno dei quali affronterà la tematica del recupero urbano, del sistema delle infrastrutture, del landscape design, sui 3 diversi livelli paradigmatici preliminarmente individuati:

- Road scape (ambito tra la SP 231 e la Ferrovia Nord Barese)
- Street scape (ambito dell'estramurale cittadina)
- Walk scape (ambito del "corso" o "stradone" del centro storico, ZTL, sistema pedonale, patrimonio storico culturale)

Il dominio del **road-scape** è **identificabile con il paesaggio delle infrastrutture**, del **patto città-campagna** e segna il passaggio dal dominio agro/urbano e peri/urbano. Implica una lettura alla scala vasta/intercomunale: la SP 231 è pensata come un sistema di infrastruttura ecologica "verde" mentre le stazioni ferroviarie Corato centro e Corato Belvedere vengono ripensate come i centri intermodali individuando nelle strette vicinanze aree a parcheggio e velostazioni.

Il dominio dello **street-scape** è quello più prettamente della **mobilità sostenibile** nonché del dominio peri/urbano e urbano. In quest'ambito la circonvallazione estramurale diventa una **green belt a continuità ecologica** e a velocità ridotta (a 50 km/h): un corridoio continuo ad alta naturalità e sostenibilità ambientale in cui trova opportuna collocazione il **sistema di nodi/porte storiche** e un **sistema di parcheggi di interscambio** (individuato nella corona urbana a cavallo tra l'estramurale ed il corso cittadino)

Il dominio del **walk-scape** è quello del **patrimonio storico-architettonico**, della **conoscenza**, della **socialità/condivisione** ed è caratterizzato dal dominio urbano e della città storica consolidata: una ZTL 30km/h residenti, in cui le biciclette potrebbero transitare liberamente senza la necessità di una sede ciclabile a loro strettamente dedicata, come è avvenuto spontaneamente nel caso della città di Bilbao.

Step d) La sintesi della proposta di intervento:

I due forti elementi limitatori della mobilità (cesure) sono stati identificati nella strada provinciale 231 a sud e nella ferrovia del Nord-Barese a nord, che formano quindi i confini di quello che è stato battezzato nel corso dei lavori del workshop metaforicamente come un "cinturino" di un ipotetico orologio che ha come "quadrante" il



centro storico della città di Corato.

All'interno di questo piccolo anello si trovano, delimitati dai due cerchi concentrici della viabilità automobilistica urbana e rispettivamente identificabili con gli anelli corrispondenti a Viale Vittorio Veneto e Corso Garibaldi, il centro storico in senso più lato e la zona che si sviluppa intorno a via Duomo. Questa parte è stata individuata, sempre metaforicamente, nel corso dei lavori, come il "meccanismo" di quest'orologio.

In linea con le contemporanee tendenze teoriche ed operative finalizzate all'innalzamento della qualità della vita (vedi introduzione e quadro teorico) è stata proposta la chiusura al traffico automobilistico del centro storico. Questa chiusura avrebbe valore tassativo e sarebbe da estendersi anche ai residenti. Le situazioni di eccezione che consentirebbero il passaggio e la sosta breve di mezzi di locomozione anche privati sono state identificate con le situazioni di emergenza tipo: pronto soccorso, polizia, pompieri, trasporto di oggetti pesanti, etc.

La proposta progettuale si articola attraverso diverse tipologie di intervento; sono stati quindi ideati i seguenti elementi da sovrapporre al tessuto urbano esistente:

- 1) Piazzole di sosta: sia di rinforzo di quelle già esistenti, che di nuova pianificazione, in numero tale da soddisfare i bisogni reali. Questi dovrebbero essere stabiliti tramite censimento analitico delle necessità dei residenti e dei lavoratori pendolari;
- 2) Fascia verde: è stato proposto il sistematico uso di una tipologia omogenea di verde urbano all'interno del cinturino onde rafforzarne visivamente l'identità (oltre agli altri benefici di cui detto prima);
- 3) Cunei verdi: seguendo un'analisi centripeta dalla periferia verso il centro sono stati identificati i cinque cosiddetti "cunei verdi". Si tratta di aree che si trovano intorno a strade di scorrimento sia più rapido, che più usate per raggiungere il centro. La proposta progettuale consiste nell'implementazione di alberature autoctone finalizzate anche ad aumentare il fattore di riconoscibilità della zona. Sono stati sconsigliati arbusti del tipo oleandro (velenoso) ed ulivo (alto fattore allergenico).
- 4) Corridoi verdi: per poter garantire la mobilità anche ai disabili sono stati proposti cinque attraversamenti, di cui i due più esterni anche carrabili, gli altri esclusivamente pedonali e ciclabili.

Step e) Conclusione del workshop

Si mira al raggiungimento di una **nuova figurabilità** per la città di Corato che, nonostante la sua forma organica, appare al momento disgregata e confusa. Per far ciò, necessitiamo di una nuova semantica finalizzata ad una nuova narrazione in chiave **ecologica e sostenibile**.

La **governance di un territorio in chiave contemporanea**, non può prescindere dal perseguimento di un'identità di nuova ecologia e di mobilità sostenibile, per una totale **Rigenerazione Urbana**.

Nel lavoro svolto sono stati individuati dispositivi architettonici e paesaggistici che si concretizzano in **cunei e corridoi verdi**, sistemi lineari, e **dispositivi di landscape design**, sistemi puntuali, entrambi a servizio dell'ecologia, dell'efficientamento energetico e della mobilità sostenibile. Ciò mediante azioni di recupero e di rifunzionalizzazione anche attraverso la sistemazione di una mobilità di tipo lento che si connetta in modo non-contiguo con l'esistente rete viaria attraverso un sistema intelligente di nodi di scambio a basso impatto ambientale.

Tutti gli interventi progettuali, alle diverse scale che la pianificazione richiede, passano attraverso una **trattazione organica dell'identità** e della **coerenza di paesaggio**, con l'utilizzo un **vocabolario materiali e un nuovo abaco arredo urbano**, locali e in completa armonia con il contesto circostante, preoccupandosi dei loro costi di gestione e manutenzione.

Questi interventi puntuali, realizzati per mezzo di sinergie tra pubblico e privato, hanno lo scopo di riorganizzare l'assetto dell'intera città, conferendole **nuova attrattività** e rivelandosi una corretta strategia di **marketing territoriale**.

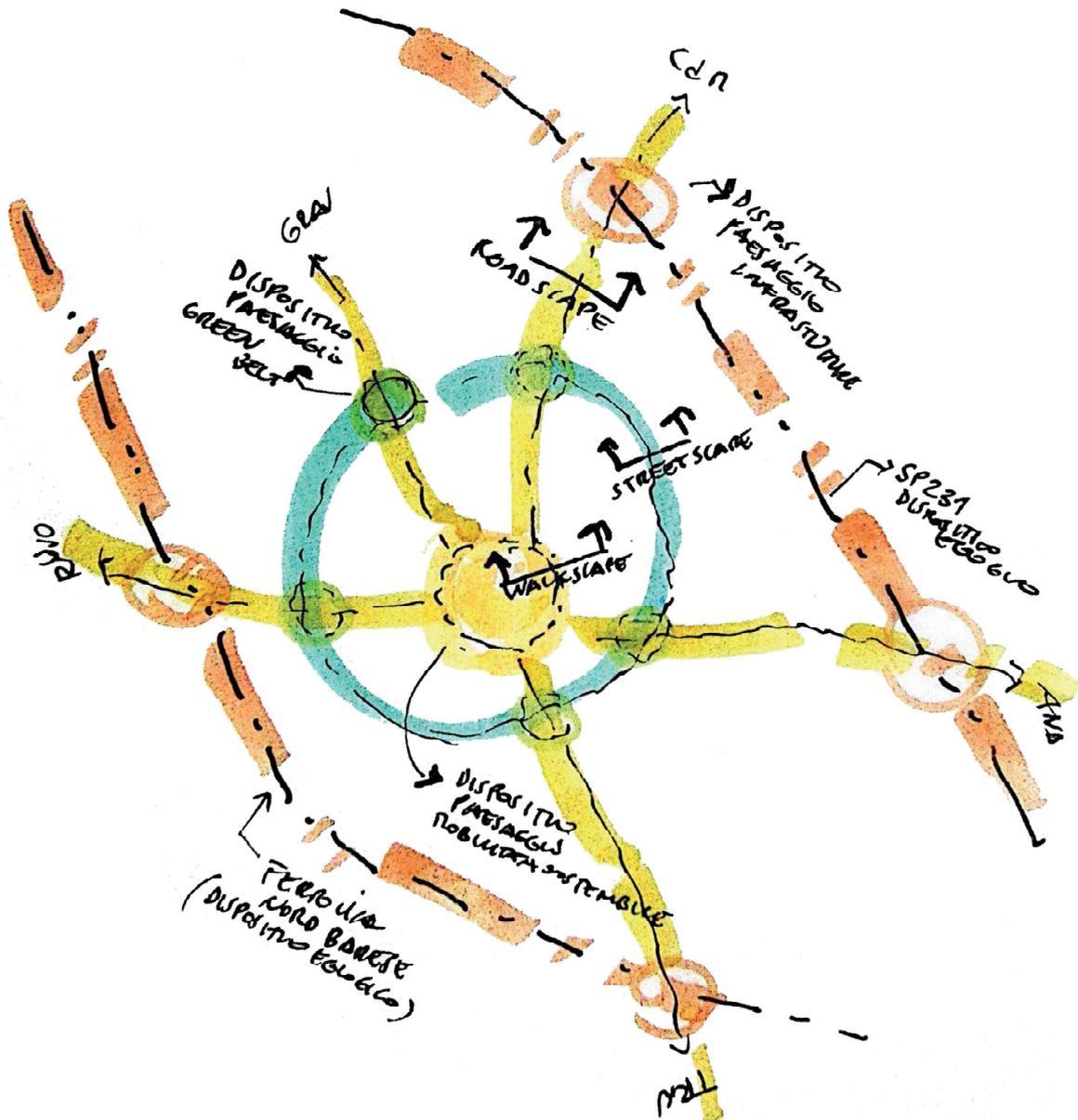
In conclusione, il tavolo di lavoro ha voluto scandire una possibile via per lo sviluppo urbano in chiave metropo-

litana ed europea del territorio, cercando di renderlo più appetibile per investimenti sia comunitari che privati, nonché favorire il partenariato pubblico-privato.

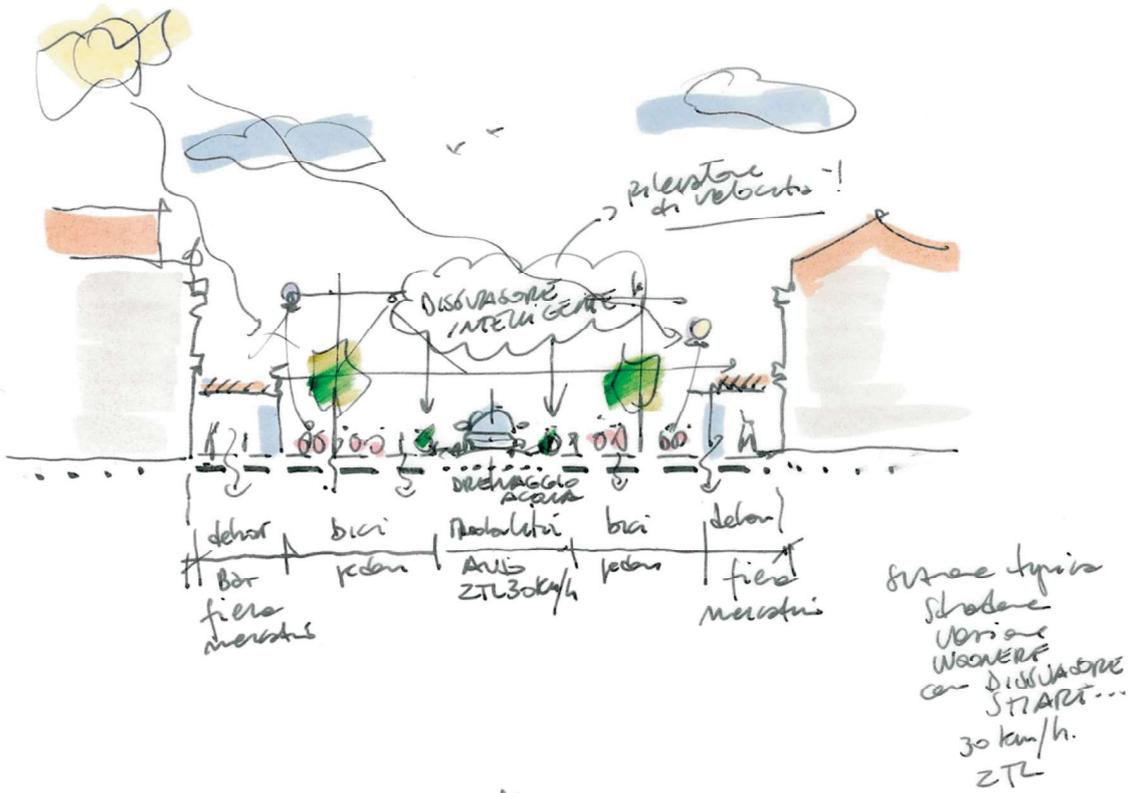
Tutor: arch. Michele Mundo

Facilitatori: arch. Giuseppe Dell'Aquila, arch. Marilina Nichilo, arch. Nicla Di Bisceglie

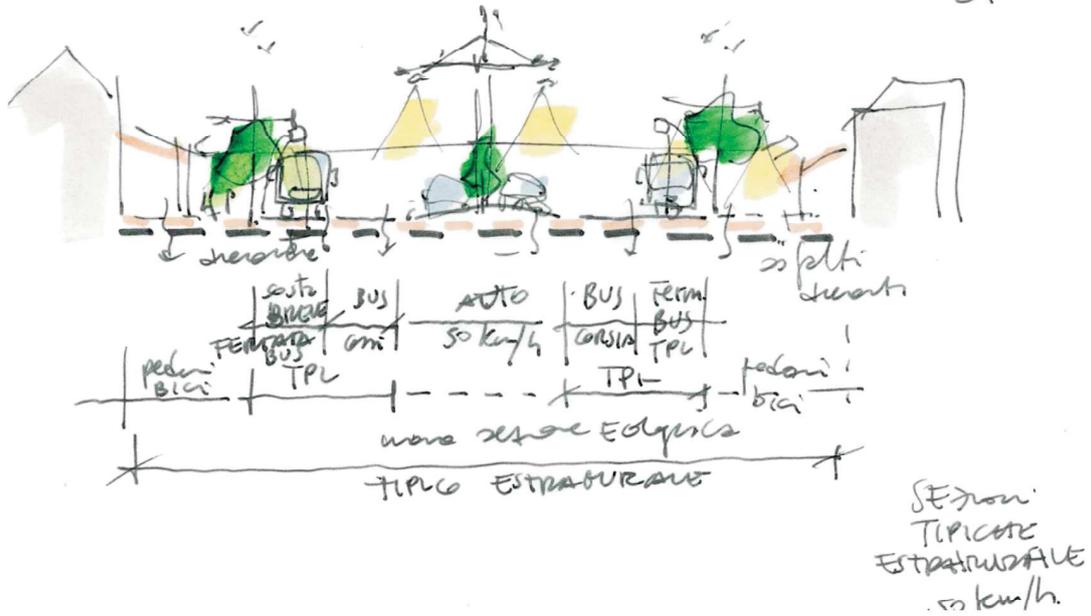
Partecipanti: pianif. Alessia Imma Aquilino, arch. Nicola Balducci, arch. Francesca De Ruvo, arch. Valentina Di Gennaro, arch. Daniela Ferrigni, arch. Eugenio Lombardi, arch. Michelangelo Olivieri, ing. Vincenzo Petrone, arch. Severino Angela Patrizia Ulloa, arch. Elisabetta Altamura, arch. Franco Avella, arch. Nicola Sacco, arch. Maria Curci



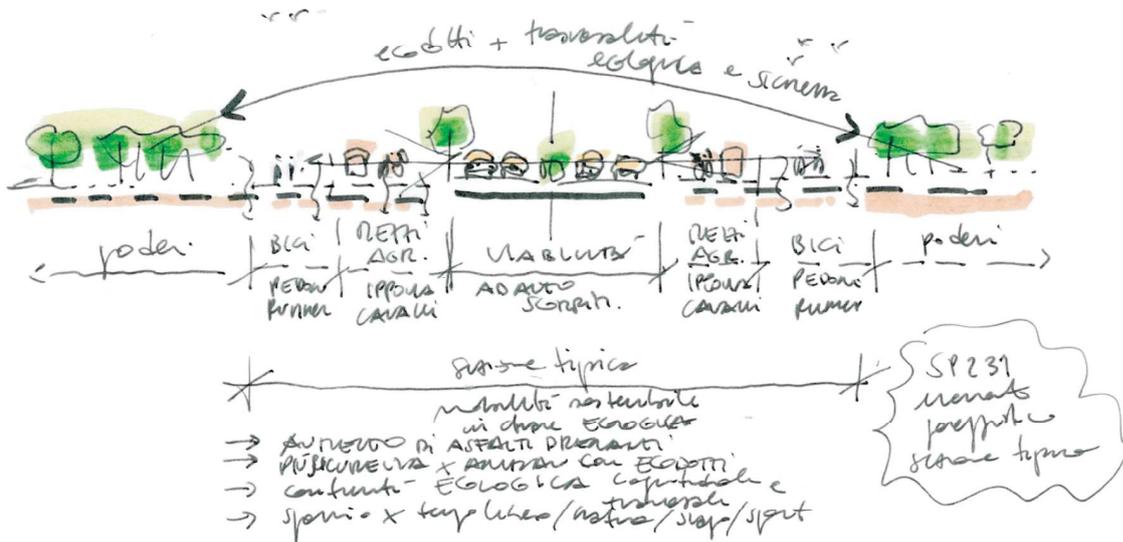
WALK SCOPE

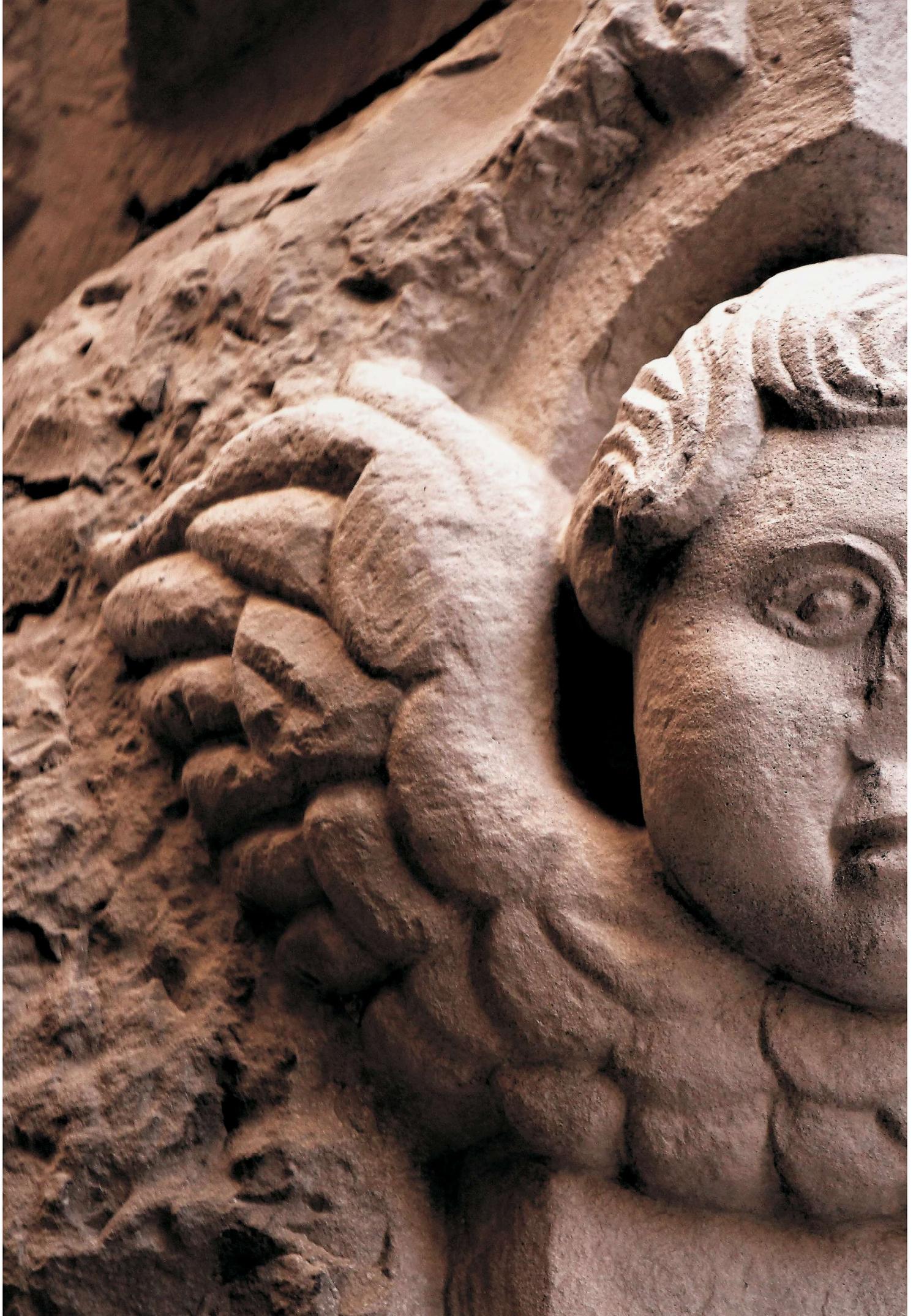


STREET SCOPE



ROAD SCOPE









Riciclare la città attraversando il sentiero urbano



Riciclare la città attraversando il sentiero urbano

La giornata è stata caratterizzata da un tour cittadino in bicicletta che si è svolto durante la mattinata del workshop. Organizzato con lo spirito di una deriva metropolitana, è stato un vagabondare, un percepire, un raccontare dettato dal tempo delle pedalate e dalla curiosità dei partecipanti, viaggiatori silenti.

"Viaggiatore silente ed invisibile passate sulla strada come un fantasma, facendo spesso dare un balzo al viandante stracco che vi si trascina ancora" Alfredo Oriani "La bicicletta" (1902).

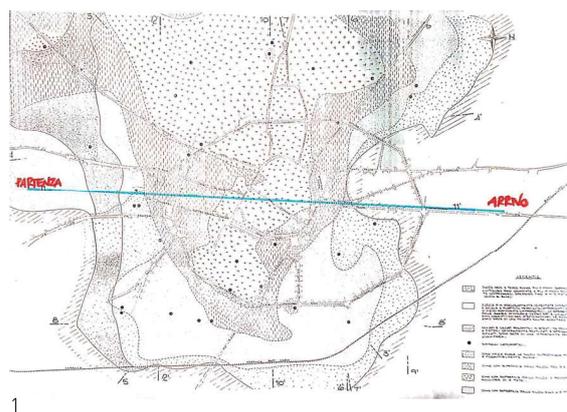
Il riciclo, il riuso e la rigenerazione urbana sono oggi concetti imprescindibili nell'ambito non solo della pianificazione urbanistica ma, prepotentemente, nella visione della città contemporanea. La routine e i circuiti in cui quotidianamente è facile intrappolare la vita, spingono verso un processo di alienazione da sé, dal proprio intorno, dal proprio essere in quanto nati e cresciuti in quel contesto. Tuttavia, seppure inconsapevolmente, si è figli della propria storia. Simile è il processo che investe la città, costruitasi, nel tempo, per ampliamenti e intasamenti. Oggi il guardare avanti non può che direzionare lo sguardo indietro per formulare una sintesi del concetto di abitare nella storia. Riflettiamo su cosa significhi nella Corato contemporanea "riciclo" e individuiamo un'ipotesi di promozione urbana.

Corato oggi è una città compatta che si espande dall'interno verso l'esterno, attorno a due circuiti viari concentrici, in modo uniforme in tutte le direzioni, secondo un impianto radiale in continua espansione. L'identità del centro storico di Corato risiede nei materiali costruttivi, nelle pavimentazioni, nella stereometria delle facciate e delle bucatore, nella dimensione dei vicoli e delle piazze che, soprattutto per la vacuità, condiziona e suggestiona la percezione del costruito. L'ordine e la compostezza della città interna all'extramurale perdono la loro essenza al di là del secondo circuito (viali L. Cadorna, A. Diaz, IV Novembre, Vittorio Veneto, E. Fieramosca), ove diviene predominante una città disordinata e moderna, frutto di una proliferazione di periferie e di lottizzazioni supercondominiali, di zone industriali che si sviluppano soprattutto a ridosso del costruito e che, tuttavia, tante volte costituiscono il margine, seppure involontario, potenzialmente fascinoso, dello stesso.

Il gruppo di lavoro "Riciclare la città attraversando il sentiero urbano" si prefigge di svelare l'identità dei luoghi in disuso della città, nonché del rapporto conflittuale tra spazio esterno e spazio costruito alla quota "0" cioè al piano terra dei diversi tessuti

edilizi che compongono la città.

Punto di partenza nella riflessione è la constatazione che il sistema insediativo di Corato è stato fortemente condizionato dalla presenza di una falda acquifera che, nel 1922, in seguito all'innalzamento del suo punto piezometrico, ha provocato il crollo di alcuni edifici e di conseguenza il disegno di vuoti urbani ancora oggi protagonisti nell'ambito della pianificazione urbana (foto 1).



Il gruppo di lavoro è stato condotto in modo esperienziale attraverso il coinvolgimento in un'escursione in bicicletta lungo un percorso, sentiero urbano, di attraversamento del contesto, al fine di conoscere e approfondire le tipologie dei diversi tessuti edilizi. Successivamente si è redatta una sintesi di quanto osservato e discusso durante la giornata.

La scelta del "sentiero" tende ad evidenziare che il tessuto urbano compatto di Corato è compreso tra due importanti infrastrutture, la S.P. 231 e l'infrastruttura ferroviaria (Ferrovia Bari Nord) (foto 2).



Si è partiti dalla periferia a ridosso della S.P. 231, nei pressi di via Cassia, laddove il tessuto risulta costituito da edilizia rada e distribuita in stecche residenziali apparentemente impenetrabili. Quindi l'escursione è proseguita verso la zona

“Belvedere”, attraversando “viale Arno”, con unità abitative distribuite in villette, e di qui nella trafficata via Don Minzoni, attraverso cui si è giunti in via Castel Morrone caratterizzata da frequenti tipologie edilizie residenziali a piano terra direttamente prospicienti sulla viabilità carrabile. Quindi si è visitato il vicolo cieco “Arco Cartesio”, e, attraversando l’extramurale, si è giunti in via Bonadies, anch’essa costellata da abitazioni al piano terra. Giunti su corso Mazzini ci si è inoltrati nel nucleo storico passando per via Roma, vico Gentile, chiostra d’Onofrio, via arco Ripoli, Piazza di Vagno, via Monte di Pietà, Via San Benedetto. Attraversando il corso si è intrapresa via San Domenico, si è giunti in piazza Oberdan e, quindi, in piazza Masaniello fino a percorrere via Poerio. Su via Giappone, in prossimità della ex cantina sociale, si è imboccata via Beniamino Gigli e, infine, a ridosso del tracciato ferroviario si è percorsa via Lama di Grazia - via degli Orti.

La riflessione che ha accompagnato l’escursione ha riguardato la presenza di volumi e spazi inutilizzati lungo il sentiero urbano percorso, rivelando il disagio e le criticità del rapporto conflittuale tra spazio esterno e costruito residenziale dovuti alla mancanza di articolazione del tessuto connettivo, inteso come pertinenza dell’abitare. Infatti la periferia è caratterizzata da una forma di degrado dovuta al mancato utilizzo, alle disconnessioni e alla presenza di spazi aperti non strutturati; mentre il tessuto compatto è ricco di locali al piano terra ancora abitati ma prospicienti talvolta strade trafficate.

Il concetto di riciclo assume diversa identità a seconda dell’intorno che lo caratterizza. Quattro sono stati gli ambiti di maggiore interesse: via Cassia-zona 167; zona Belvedere; Arco Cartesio; via Poerio. Nella zona 167 i piani terra sono per lo più porticati inutilizzati. Tali campate strutturali ben si presterebbero a conciliare il concetto di riuso sociale con quello di attraversamento dei supercondomini, edifici a stecca che costituiscono una barriera non solo visiva ma anche alla vita sociale e civile, contribuendo a rendere gli stessi ambiti circuiti chiusi in meccanismi di deleteria autogestione (foto 3).



3

La zona belvedere, invece, evidenzia un rapporto tra il costruito e le pertinenze molto ristretto perché la dimensione dell’abitare è trattata a scala ridotta rispetto alla casistica precedente. Tuttavia anche questa zona appare non strutturata e il disuso trova il suo giustificarsi nella mancanza di servizi (foto4).



4

Arco Cartesio è l’emblema di un impianto urbanistico a cul de sac, potenzialmente foriero di input sociologici e di significative declinazioni dell’abitare al piano terra, di fatto appare per lo più inutilizzato (foto5).

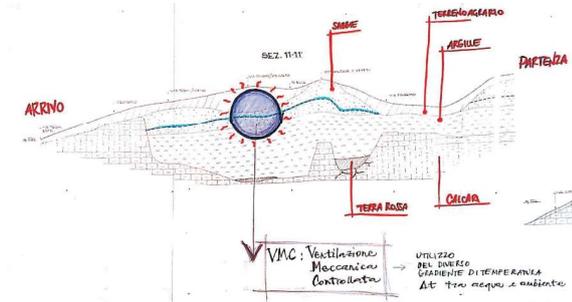


5

Tutto il tessuto insediativo compatto risulta costellato di ingressi ai vani al piano terra alla quota di + 20 cm, cioè un gradino sopra il calpestio stradale. Tale realtà è sintomatica di un passato di vita per strada che, nel tempo, per assecondare varie esigenze, ha ceduto il passo alle abitazioni in quota. Via Poerio in ultimo costituisce un esempio di concentrazione di abitazioni che hanno dovuto sollevarsi dalla quota stradale per, probabilmente, prevenire la problematica dell’umidità di risalita, sollevando il calpestio da + 20cm a + 120cm.

La maggiore criticità di queste realtà, in particolare di quelle che sorgono nella zona centrale del territorio comunale, riguarda la presenza di una falda acquifera superficiale (in linea generale, il livello freatico oscilla tra i 3 e i 4 metri circa dal p.c.). Il concetto di riqualificazione proposto mira a trasformare tale criticità in un punto di forza sul

piano energetico.(foto 6)



6

A tal proposito, laddove si riscontrasse la presenza di una falda superficiale, si potrebbe pensare di sfruttare la temperatura costante dell'acqua di falda attraverso l'utilizzo di un impianto di Ventilazione Meccanica Controllata (VMC).

La tecnica VMC prevede che l'aria aspirata dagli ambienti, attraverso gli appositi canali installati all'interno delle murature o a soffitto, passi dentro la macchina di VMC in modo che l'aria viziata, calda e umida, ceda calore (senza mescolarsi) all'aria fredda e secca che entra da fuori. In questo modo viene recuperato parte del calore contenuto nell'aria espulsa, ripulendo, contestualmente, l'aria degli ambienti dagli agenti inquinanti e dall'eccesso di umidità presente. L'impianto è dotato di appositi filtri in modo da purificare l'aria in ingresso e in uscita, in modo che l'aria non "sporchi" le tubature.

Un impianto di VMC va opportunamente dimensionato e calibrato in base al budget di spesa e alle necessità dell'edificio e brevettato in relazione alle caratteristiche costruttive dell'edificio nonché ambientali del contesto.

Di pari passo col costruito anche i vuoti urbani cambiano connotati nei differenti tessuti: 1. Slargo in via Cassia, 2. Piazze Masaniello e Oberdan (incidenti nel paracarro); 3. Chiostra D'Onofrio. E' evidente che già la toponomastica aiuta a definire l'intorno: uno slargo per la periferia, una piazza per la città compatta, una chiostra per il nucleo antico. In comune hanno l'essere spazi vuoti pur inseriti in un intorno che è abitato in misura inversamente proporzionale alla loro grandezza.

La riflessione si conclude nella consapevolezza che la riqualificazione dei soli volumi inutilizzati presenti ai piani terra dei differenti tessuti della città di Corato limiterebbe il consumo di suolo e costituirebbe, di per sé, una tematica di ridisegno urbano. Del resto Corato è nata come città di soli piani terra. Sarebbe probabilmente un'utopia

immaginare che il piano del traffico preservi dalla mobilità carraia un itinerario, che possa collegare via Cassia e via degli Orti, passando per piazza Masaniello e chiostra d'Onofrio e che, lungo questo itinerario, siano riqualificati tutti i vani al piano terra, restituendo loro la destinazione abitativa e asservendo una porzione di spazio pubblico all'abitare.(foto 7)



7

Tutor:

arch. Cosimo Montenegro
arch. Pasquina Petrosino

Facilitatori:

arch. Ada Loiodice
geol. Gianluigi Mazzilli

Partecipanti:

arch. Nicola Balducci
Federica Falco
arch. Roberto Grilli
arch. Rosalia Loiodice
arch. Valentina Mongelli
Gaetano Nesta
arch. Giacinto Carlo Nichilo
arch. Antonio Quaqliarella
arch. Paquale Ragone
arch. Dorotea Scardigno
ing. Domenico Torelli

Corato work in progress

La tappa coratina di Pianifica T.U. ha rivelato, negli esiti delle due giornate di lavoro, il complesso ruolo economico che Corato ha nel contesto della Città metropolitana. Infatti, pur legando le sue origini e il suo sviluppo all'agricoltura (attualmente è ancora una tra i più grandi poli cerealicoli d'Europa nonché luogo d'origine della più diffusa cultivar di olivo: la "coratina")¹ Corato è sede di realtà economiche tra le più attive e dinamiche del territorio regionale per numero, dimensione e diversificazione² dell'offerta.

Nel 2006 Corato, per scelta referendaria ha deciso di rimanere nella Città metropolitana di Bari, costituendosi nodo strategico tra il "sistema policentrico del Nord Barese" e la provincia BAT e caposaldo del Patto Territoriale per l'Occupazione Nord Barese/Ofantino³ e del suo "spin-off": il Sistema Turistico Puglia Imperiale.⁴

Per la sua ampiezza e diversità, il territorio di Corato comprende sistemi assai diversi sul piano economico, ambientale e culturale: la Puglia centrale, l'Alta Murgia e la Daunia Meridionale.

Come più volte ribadito nel corso del workshop Pianificazione e Governo del Territorio, Corato svolge un ruolo di cerniera tra il sistema della costa adriatica, quello delle agro-town a cui appartiene, e quello prossimo all'Alta Murgia. Inoltre, si pone a cavallo tra due fasce assai distinguibili sia sul piano paesaggistico che microclimatico ed idrogeologico.⁵ La prima fascia è individuabile nella piana olivetata che parte dalla costa e si attesta sul gradino murgiano orientale, caratterizzata da un paesaggio essenzialmente arborato, con prevalenza di oliveti, mandorleti e vigneti. La seconda fascia è quella dell'altopiano murgiano, aspro e brullo, dalla morfologia leggermente ondulata, caratterizzato da grandi spazi aperti, pascoli e sterminati terreni seminativi. La stessa vocazione cerealicolo-olivicola si deve a questa duplice natura del territorio.

L'altopiano murgiano è, inoltre, sede ed origine di un sistema idrografico complesso, ricco di formazioni carsiche, numerose ed importanti: lame, grotte, inghiottitoi, gravine, doline, etc., che fanno del coratino la zona di formazione della falda acquifera di tutta la provincia di Bari.⁶ La stessa città insiste su una falda assai superficiale tanto da restarne sempre e fortemente condizionata sul piano morfologico-urbano e tipologico-edilizio, pur avendone, come logico, tratto enorme beneficio sotto l'aspetto insediativo.

L'acqua è stato il tema del workshop "I Percorsi dell'Acqua", nel corso del quale si è condotta una riflessione su come l'acqua abbia condizionato la costruzione della città nel tempo, e di come ne interessi il suo prossimo sviluppo urbanistico, che si auspica possa definirsi in maniera compatibile ai caratteri geomorfologici del territorio. Nel triennio 2008-2010, a causa dell'assai critico assetto idrogeologico, Corato ha beneficiato di ben 40 milioni di euro per realizzare opere finalizzate alla mitigazione del rischio idraulico e alla sistemazione dei compluvi onde porre rimedio alla difficoltà di deflusso delle acque e ai conseguenti, devastanti, allagamenti che questo produce.

Altro importante tema affrontato dai workshop è stato quello dei sistemi infrastrutturali. Corato offre la possibilità di riflettere sul ruolo delle infrastrutture alle diverse scale di utilizzo e di funzione. Abbiamo, ad esempio, un ricco e diversificato contesto ambientale e paesaggistico (imprescindibile da peculiarità geomorfologiche e da un patrimonio agricolo d'eccellenza) che ripropone con forza l'importanza delle infrastrutture verdi e della loro corretta pianificazione e realizzazione a scala metropolitana.

Le infrastrutture verdi, secondo la definizione comunitaria,⁷ sono "reti di aree naturali e seminaturali, pianificate a livello strategico con altri elementi ambientali, progettate e gestite in maniera da fornire un ampio

¹ La cultivar Coratina, diffusa perché adatta a terreni sabbiosi e calcarei, assai longeva e resistente, è documentata già alla fine del settecento nelle pubblicazioni di Giovanni Presta: Memoria intorno ai sessantadue saggi diversi di olio presentati alla Maestà di Ferdinando IV, Re delle due Sicilie, ed esame critico dell'antico frantoio trovato a Stabia (1788); Degli ulivi e della maniera di cavar l'olio (1794). Fonte: Associazione Nazionale Città Dell'Olio

² Fonte: www.ba2015.org, Bari 2015-Metropoli Terra Di Bari.

³ Il Patto Territoriale per l'Occupazione è un nuovo strumento promosso dall'Unione Europea per creare progetti di sviluppo locale e nuova Occupazione. In tutto il territorio comunitario sono stati promossi a titolo sperimentale 89 patti territoriali per l'occupazione, di cui 10 in Italia e fra questi il Patto Territoriale per l'Occupazione Nord Barese Ofantino, nato nel luglio del 1998, comprendente i comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di Puglia, Corato, Margherita di Savoia, Minervino Murge, San Ferdinando di Puglia, Spinazzola, Trani e Trinitapoli.

⁴ Il Sistema Turistico Puglia Imperiale o Sistema Turistico Nord-Barese Ofantino è stato presentato al pubblico il 12 gennaio 2006 e propone, grazie ai fondi CIPE, di valorizzare e promuovere il patrimonio culturale, artistico e gastronomico dei comuni aderenti al Patto territoriale. Il Patto è uno strumento di concertazione e progettazione dell'Unione Europea, finalizzato principalmente alla promozione dello sviluppo locale e dell'occupazione e che coinvolge anche il settore culturale con interventi di valorizzazione culturale e promozione turistica.

⁵ Fonte: Piano Paesaggistico Territoriale Regionale – Regione Puglia. Ambito n. 5 La Puglia centrale – Ambito n. 6 Alta Murgia

⁶ Fonte: Piano Paesaggistico Territoriale Regionale – Regione Puglia. Ambito n. 5 La Puglia centrale – Ambito n. 6 Alta Murgia

⁷ EU EC; 2013; "Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in EU"; Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al CESE e al Comitato delle Regioni; COM[2013] 249 final

spettro di servizi ecosistemici". Esse rivestono un valore polifunzionale a seconda dei sistemi di riferimento.⁸ Sul piano naturalistico ed ecologico, ad esempio, in veste di "corridoi naturali", possono favorire la permanenza e lo spostamento di specie animali e vegetali sul territorio, consentendo di preservare non solo la "risorsa naturale", ma (come anche sottolineato dal PPTR⁹ della Regione Puglia) di garantire il corretto funzionamento dei "processi ecologici" indispensabili alla sopravvivenza umana, come la formazione del suolo o la regolazione delle acque. In quest'ottica le infrastrutture possono svolgere un "servizio ecosistemico"¹⁰ oltre a quello più comune di "connessione" tra luoghi esplicando la propria funzione in modo compatibile ai meccanismi stessi dell'ecosistema. I percorsi dell'acqua (naturali e artificiali) rientrano a pieno in questo discorso poiché la loro gestione e pianificazione implica (specie nel caso di Corato) una riflessione sulle capacità strutturali di queste reti anche sotto l'aspetto della progettazione urbana ed edilizia.

Il link funzionale tra infrastruttura ed ambiente ha animato il workshop congiunto tra i gruppi "Pianificazione e Governo del territorio" ed "Economia e Sicurezza Urbana". I lavori hanno difatti focalizzato l'attenzione sull'uso delle infrastrutture verdi come strumento di riqualificazione e di miglioramento della qualità ecologica della città e delle sue periferie. L'idea proposta è quella di attribuire una forma nuova alle cinque "arterie" principali che radicano la città di Corato al suo territorio. Per realizzare un più graduale passaggio "dal dominio agro-urbano a quello urbano"¹¹ queste strade potrebbero essere ri-progettate, gestite e potenziate per diventare vie di penetrazione del verde dall'esterno all'interno della città e viceversa, realizzando quella che definiscono una "nuova figuratività ecologica" della città, una forma nuova che esalti la natura "cardinale"¹² di Corato in seno al suo variegato territorio.

Per quanto riguarda il contesto economico-produttivo, l'infrastrutturazione riguarda anche l'accessibilità alle attività economiche (agricoltura, industria, commercio), ai servizi e alle risorse ambientali e culturali (parchi, monumenti, musei, etc.) da parte dei portatori d'interesse (stakeholders) che di quei beni si servono, contribuendo a organizzarli e svilupparli. Nel coratino, oltre all'agro-alimentare, sono insediate numerose attività economiche nei settori dell'abbigliamento, della meccanica, del terziario avanzato (GDO, trasporti e logistica, servizi alle imprese, ecc.), dell'elettronica e ultimamente del turismo. A tal proposito sono assai chiari gli indicatori economici dell'Atlante Nazionale del Territorio Rurale che collocano il Sistema Locale di Corato¹³ tra i più attivi e permeabili del nord barese sul piano dell'accessibilità e ne rimarcano il ruolo economico centrale in un più vasto bacino d'utenza che va da Bari fino a Barletta. Non a caso, il sistema di mobilità coratino è un crocevia tra infrastrutture di rango regionale e nazionale: la SP231 "andriese/coratina", che collega Foggia con Bari, la SS16 Bis (da Trani), la A14 uscita Trani che dista sei chilometri dal centro e infine la Ferrovia Bari Nord che collega Bari a Barletta, per la quale sono in atto i lavori di raddoppio.

In ragione dei sempre più frequenti e continui flussi turistici che investono questo territorio (attrattori: la Puglia Imperiale, Castel del Monte, il Parco Nazionale dell'Alta Murgia, il Parco Naturale Regionale "Fiume Ofanto", la Rete dei Tratturi della Transumanza, la via Francigena del Sud¹⁴ e il nascente turismo religioso) per Corato diviene fondamentale e strategica una più integrata interazione tra i sistemi di mobilità "d'area vasta" e quelli "locali", più lenti, ma caratterizzati da una maggiore permeabilità territoriale e indispensabili alla realizzazione di uno scambio cooperativo tra la dimensione urbana/metropolitana e quella rurale. A tal proposito si veda, ad esempio, il progetto CYRONMED – Cycle Route Network of the Mediterranean (PIC Interreg archimed 2000-2006), in capo alla Regione Puglia, che ha evidenziato l'importanza dell'integrazione tra le reti di trasporto sul piano infrastrutturale, dei servizi, dell'organizzazione e della comunicazione, sottolineando, tra l'altro, la necessità di accrescere l'accessibilità di stazioni, porti e aeroporti.

Si pone, dunque, anche per Corato il tema emergente della dimensione locale dei processi di sviluppo. La sua distanza dal capoluogo barese e la prossimità ad altri importanti centri urbani come Andria (con la quale condivide il GAL "Le Città di Castel del Monte"), Trani, Bisceglie e Barletta, ha indubbiamente favorito

⁸ Laforteza Raffaele - Una infrastruttura verde per la città metropolitana di Bari: il progetto europeo Green Surge (fp7-env.2013)

⁹ PPTR- Regione Puglia: I cinque progetti territoriali per il paesaggio della regione - La Rete Ecologica Regionale

¹⁰ Servizi di approvvigionamento (cibo, acqua, legname ecc.), di regolazione (del clima, del ciclo delle acque, delle precipitazioni etc.), di supporto (la fotosintesi, la formazione del suolo, la depurazione dell'aria e delle acque ecc.), di benessere (di attività culturali, educative, ricreative ecc.). La definizione guida di questo prezioso concetto fu data da Robert Costanza; 1999; "The value of the world's eco system services and natural capital"; Nature, vol. 387, poi adottato come paradigma e definitivamente consacrato nella narrativa scientifica e politica dal "Millennium Ecosystem Assessment", delle Nazioni Unite (MEA, 2001)

¹¹ Il workshop ha dato un'originale definizione a questa idea di graduale passaggio dalle infrastrutture di area vasta (road-scape) a quelle urbane (street-scape), fino a quelle lente (walk-scape)

¹² Cardinale - agg. [dal latinocardinalis, der. di cardo -dīnis, «cardine»]: che fa da cardine, da sostegno fondamentale. Fonte: Treccani.it

¹³ Sistema territoriale che comprende oltre a Corato anche la vicina Ruvo di Puglia. I sistemi locali del lavoro (SLL) ISTAT rappresentano una griglia territoriale i cui confini, indipendentemente dall'articolazione amministrativa del territorio, sono definiti utilizzando i flussi degli spostamenti giornalieri casa/lavoro (pendolarismo) rilevati in occasione dei Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni. Poiché ogni sistema locale è il luogo in cui la popolazione risiede e lavora e dove quindi esercita la maggior parte delle relazioni sociali ed economiche, gli spostamenti casa/lavoro sono utilizzati come proxy delle relazioni esistenti sul territorio.

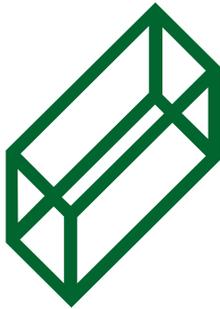
¹⁴ Nel luglio 2015 Corato ha aderito alla AEVF-Associazione Europea delle Vie Francigene

l'ampliarsi di un'offerta di servizi che superano l'ambito strettamente urbano, consentendole di penetrare con ottimismo la nuova frontiera della green economy, valorizzando e offrendo il proprio patrimonio ad una crescente domanda globale, metropolitana e internazionale. Tra le prime iniziative in questa direzione si annoverano le numerose manifestazioni culturali e agro-alimentari presenti tutto l'anno e che mirano a diffondere la conoscenza (anche sui mercati esteri) delle eccellenze del territorio. Ricordiamo a tal proposito che il Sistema Locale di Corato vanta tre produzioni tipiche: il Canestrato Pugliese DOP, il Caciocavallo Silano DOP, l'olio extra-vergine di oliva Terre di Bari DOP e ben quattro vini tipici: l'Aleatico di Puglia DOC, il Castel del Monte DOC, il Moscato di Trani DOC, il Murgia IGT e il Puglia IGT.¹⁵ Tali iniziative dimostrano che l'economia legata alla ruralità, alla bontà delle produzioni, alla qualità della vita e quindi alla bellezza e naturalità dei luoghi è fondamentale per quest'area.

Per concludere, queste due giornate di lavoro su Corato trovano sintesi nei temi correlati della green economy, delle infrastrutture verdi e dei servizi ecosistemici. Di particolare interesse per la realtà coratina è l'impatto positivo che lo sviluppo di infrastrutture verdi potrebbe avere per il territorio, in quanto imporrebbe un approccio integrato alla gestione e alle politiche ambientali, determinando effetti positivi sia nel contenimento dei danni derivanti dal dissesto idrogeologico che nello sviluppo della qualità rurale ed ecologica anche in agricoltura; contribuendo, infine, nell'alveo più ampio della green economy, a un sostenibile e durevole sviluppo economico.¹⁶

¹⁵ Fonte: Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali - Atlante Nazionale del Territorio Rurale, III edizione 2010

¹⁶ Su questi argomenti si veda: Le Infrastrutture Verdi, i Servizi Ecosistemici e la Green Economy. Il processo partecipativo della conferenza "La Natura dell'Italia", Roma 11 - 12 dicembre 2013, a cura della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile - marzo 2014





Laboratorio Don Bosco oggi
EDUCAZIONE • CULTURA • PASTORALE
- Associazione di Promozione Sociale -



floralia
www.floralia.biz



