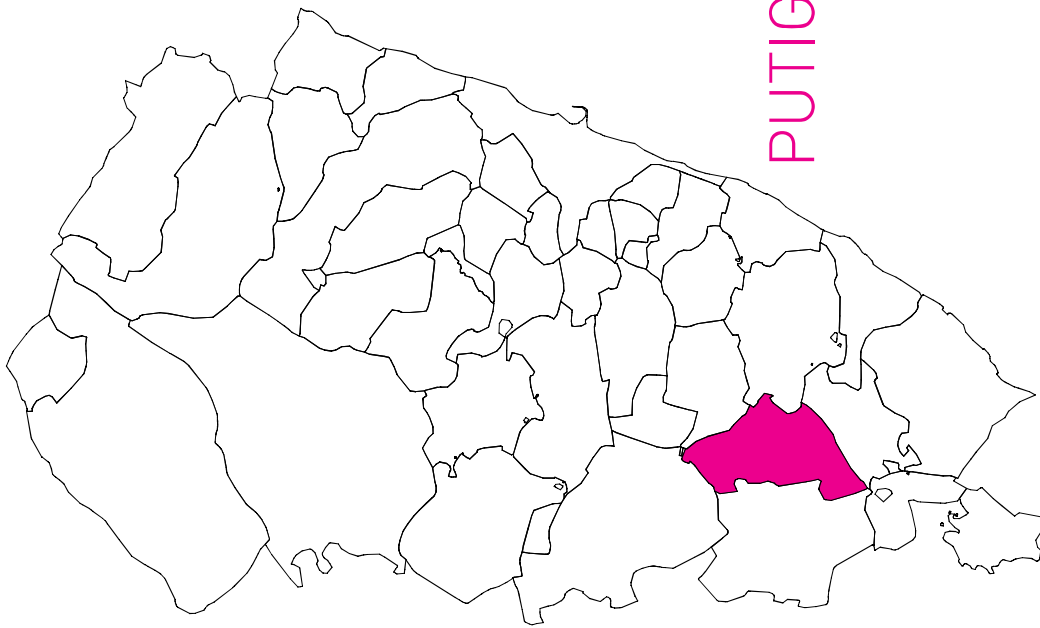


# PUTIGNANO



## PUTIGNANO

Superficie 100,16 km<sup>2</sup>  
Abitanti 26.863 (ISTAT 2015)  
Densità 268,21 ab./km<sup>2</sup>  
Reddito per abitante 2007: 8.351

- PRG | 2000
- PDF | 1977
- PIP
- PIANO DEI SERVIZI | 1986
- 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)
- PIANO ENERGETICO COMUNALE
- PIANO DI ZONIZZAZIONE ELETTROMAGNETICA
- PUG (Piano Urbanistico Generale)
- PIRU (Programmi Integrati di Rigenerazione Urbana, ai sensi della Lr 21/2008) | 2011
- 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) | 1999
- 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) | 2008
- 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)
- PCT (Piano Comunale Tratturi)
- PSC (Piano Strutturale del Centro Antico)



CITTÀ METROPOLITANA  
DI BARI



COMUNE DI BARI



COMUNE DI PUTIGNANO

**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 Lorusso arch. Gerardo Manca arch. Cosimo Montenegro arch. Nicolantonio Panisco arch. Antonio Pastore arch. Mariapasquina Petrosino
Progetto grafico	DOM & PARTNERS
Fotografie	Commissione Pianificazione Territoriale Vito Deluca
Stampa	Ragusa Grafica Moderna - Modugno
Ringraziamenti	Domenico Giannandrea, Sindaco del Comune di Putignano avv. Daniele Gambardella, Vicesindaco del Comune di Putignano avv. Luciana Laera, Assessore alla Mobilità del Comune di Putignano La Giunta e il Consiglio del Comune di Putignano  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 9788894267914 © 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. Michele Lorusso, arch. Gerardo Manca, arch. Antonio Pastore, arch. Cosimo Montenegro, arch. Nicolantonio Panisco, arch. Mariapasquina Petrosino, 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)

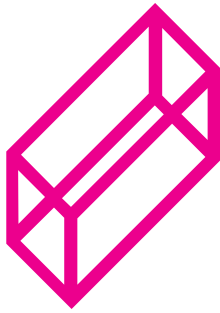
Pianif. Alessia Imma Aquilino











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 contempra 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. Putignano 12 maggio 2017 - 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.

**Domenico Giannandrea**

Sindaco Comune di Putignano

**avv. Gambardella Daniele**

Vicesindaco Putignano

**ing. Amedeo D'Onghia**

Consigliere Ordine Ingegneri Bari - Relazioni tra pianificazione locale e paesaggistica

**prof. arch. Michele Montemurro**

DICAR Dip. di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura - Politecnico di Bari - Caratteri Morfologici e spaziali delle città di Acrocoro in Terra di Bari: Putignano

**prof. ing. Dino Borri**

Politecnico di Bari - Prospettive e problemi della Rigenerazione Urbana

**prof. ing. Francesco Civitella**

Settore scientifico disciplinare ICAR 05 "Trasporti" - Urbanistica e trasporti e ... sapere

**ing. Gianluca Intini**

La Pianificazione nella gestione dei rifiuti urbani

ing. Giambattista Dalena - Componente Consiglio di Istituto Liceo Majorana Laterza

#### **Sessione del pomeriggio, interventi di:**

arch. **Bernardo Bruno** - "Derive metropolitane"

Gruppo di studio che approfondisce i metodi di analisi del territorio, attraverso gli strumenti della psicogeografia

**Giovanni Pugliese** - Legambiente Putignano

Un corridoio verde per ricucire la città e su cui incardinare strategie per la mobilità, per lo sport, per la qualità urbana e per il (ri)uso di spazi e beni comuni

**ing. Armando Aquilino**

Area ex autodromo: strategie innovative di riuso per il patrimonio produttivo

**Luigia Bressan** - artista

Il ruolo della cartapesta

**arch. Giorgio Skoff**

Riqualificazione piazza Aldo Moro ed Enrico Berlinguer - Two Stage Competition. Redevelopment of two Squares in Putignano BA

**arch. Miriam Mignozzi, arch. Vincenzo Paolo Bagnato, arch. Pasquale Alessio De Nicolò**

Riqualificazione piazza Aldo Moro ed Enrico Berlinguer - Two Stage Competition. Redevelopment of two Squares in Putignano BA

**arch. Giuseppina Turi**

Recupero sociale e promozione culturale attraverso la riconversione e la gestione dei beni sottratti alla criminalità organizzata

**Prof. Paolo Vinella**

Tutela e valorizzazione del patrimonio storico ambientale "smettiamo la moda di scorticare edifici antichi e d'epoca...."



È stato un onore ed un piacere ospitare nel territorio del Comune di Putignano la quindicesima tappa con il seminario tenuto il 12 maggio e poi la sedicesima con il workshop realizzato il 26 maggio del Progetto itinerante PIANIFICAT.U.

Lodevole lavoro questo svolto dalla Commissione Pianificazione Territoriale dell'Ordine degli Architetti, P.P.C. di Bari.

Vi racconto brevemente di Putignano, realtà importante, dalle molteplici sfaccettature, di origine peuceta, posta sulle colline murgiane. Cittadina baricentrica dell'Area metropolitana di Bari, caratterizzata da punti di forza ed altrettante criticità.

I punti di forza di Putignano sono indubbiamente il Carnevale più longevo ed antico d'Europa, l'artigianato impreziosito dall'attività delle sarte che nelle aziende manifatturiere realizzano abiti da sposa, il terreno, nel sottosuolo carsico, ciò confermato dalla presenza delle Grotte e in superficie ferroso e perfetto per la sopravvivenza di alberi di ulivo, mandorlo, ciliegio, vite. Il fieno, l'avena, il grano, l'orzo arricchiscono l'agricoltura e al contempo consentono di nutrire i bovini, i quali producono ottimo latte che permette di vantare di formaggi di qualità, come le mozzarelle, le burrate, i caciocavalli, i cacioricotta, i primosale. La vicinanza alle Grotte di Castellana ed ai trulli di Alberobello, luoghi entrambi rinomati per il turismo, insieme alla poco distante costa adriatica, rendono Putignano un importante crocevia a 375 metri sopra il livello del mare.

Partiamo proprio dalla costa adriatica che nel 1934 fu colpita dai turchi, così si decise di trasferire una icona bizantina con l'effigie della Vergine e delle reliquie di Santo Stefano, dall'Abbazia di Santo Stefano sita a Monopoli in terra più sicura. Così decisero per Putignano.

Pare che durante la processione per il trasferimento delle reliquie, cominciarono i festeggiamenti delle Propaggini, così ebbero inizio i festeggiamenti di apertura del Carnevale di Putignano.

Cartapesta e arte carnevalesca colorano la nostra realtà. La maschera che ci rappresenta è Farinella.

Ma abbiamo altrettante criticità, come la carenza di aree verdi attrezzate, una pista ciclabile per fare nostro il tema della sostenibilità, edifici in disuso, due grandi distese di cemento: Piazza Berlinguer e Piazza Aldo Moro. E tanto si potrebbe ancora citare, ma concludo pensando invece a quello che si potrebbe fare.

Ben vengano codeste attività culturali e formative, le quali permettono di conoscere e raccontare la nostra terra. Utili a dare spunti e a pensare insieme al futuro.



Con la quindicesima tappa a Putignano il progetto "Pianifica T.U." chiude il quadriennio della Consiliatura 2013-2017 dell'Ordine degli Architetti PPC della provincia di Bari. Fortemente sostenuto dall'intero Consiglio dell'Ordine e sotto la guida della Pianificatrice Alessia Aquilino, il progetto ha avuto il merito di accogliere attorno allo stesso tavolo amministratori, tecnici, cittadini e associazioni, chiamati a confrontarsi su tematiche, che, di volta in volta, sono state capaci di far emergere le peculiarità e singolarità dei territori, vera e propria ricchezza dell'area metropolitana di Bari.

Inserendosi in tale solco, il progetto Pianifica T.U. Putignano, come di consueto, ha previsto due distinte giornate di studi; nella prima, attraverso una serie di qualificati interventi, si sono chiamate a relazionare figure del mondo accademico e professionale che hanno contribuito all'analisi e alla pianificazione di importanti aree territoriali e urbane della città; la seconda giornata, organizzata sotto forma di workshop negli ambienti a piano terra del Palazzo-Museo del Principe Guglielmo Romanazzi-Carducci, ha affrontato tematiche che spaziano dalla scala territoriale, evidenziando il ruolo strategico di Putignano quale cerniera tra il mare della costa adriatica, il comprensorio dei trulli e delle grotte e la Murgia, sino ai temi più a scala urbana come la riqualificazione di edifici dismessi, lo studio di un sistema di spazi pubblici, l'individuazione dei luoghi strategici sino ad arrivare ad uno degli elementi più tipici di Putignano ovvero la lavorazione della cartapesta e la ricaduta di questa importante peculiarità della cultura-sapienza artigianale locale sugli spazi della città.

I contributi dei relatori e gli argomenti affrontati nei vari tavoli di lavoro hanno evidenziato potenzialità e possibili strategie di sviluppo che ad oggi non risultano essere adeguatamente supportate da un moderno strumento di pianificazione territoriale in linea con i nuovi concetti di sviluppo della città inscindibilmente legati alla rigenerazione fisica e immateriale più che sul modello di crescita della pianificazione urbana di tradizione; oggi la pianificazione urbanistica del Comune è costituita dal Piano Regolatore Generale comunale redatto dall'arch. G. Cesari, ed adottato con la delibera di Commissario ad acta n.1 del 28.04.1989. In data 23.12.1996 con deliberazione n.5046 la Giunta Regionale ha approvato lo stesso P.R.G. con prescrizioni e condizioni. Infine, solo con delibera n.677 del 26.06.2000, la Giunta Regionale ha approvato il P.R.G. del Comune di Putignano accogliendo le controdeduzioni proposte con delibera di C.C.n.45/98 o confermando le prescrizioni di cui alla delibera di G.R.n.5046/96. Il travagliato iter di approvazione di uno strumento concepito negli anni '80 e pienamente portato a compimento 20 anni dopo ne evidenzia tutti i limiti. Uno dei dati di obsolescenza del piano è evidente nella ottimistica visione di crescita che non è stata supportata da un adeguato incremento demografico poiché il numero di abitanti negli ultimi anni ha visto addirittura un decremento e oggi si attesta intorno ai 27.000 abitanti. Negli ultimi dieci anni vi sono stati diversi strumenti di pianificazione urbanistica esecutiva, alcuni, in attuazione del PRG come il Piano Particolareggiato di inquadramento della zona A1 - Centro Antico adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 26 del 15 aprile 2009 ed altri riferibili a programmi europei e regionali di riqualificazione quali, "Programma Integrato di Riqualificazione delle Periferie" (P.I.R.P.) 2007, Piano di recupero 2008, - PRUacs (Programma di Riqualificazione Urbana per alloggi a canone sostenibile) 2009, intervenuti prevalentemente nel quartiere periferico di San Pietro Piturno, situato al margine della strada statale n. 172 a circa 3,5 Km fuori dal centro urbano in direzione di Turi, nato come quartiere satellite rispetto alla città di "accoglienza" per gli abitanti sfrattati da quartieri di edilizia economica e popolare di Bari.

Negli ultimi anni, sono stati attuati interventi di diversa natura nell'ambito della riqualificazione dell'ambiente urbano e di progetto della mobilità urbana: al primo ambito fa capo il concorso di progettazione a procedura aperta in due gradi indetto nel 2012, avente come obiettivo la riqualificazione delle piazze Aldo Moro ed Enrico Berlinguer, aree centrali e nevralgiche della città, attualmente del tutto sotto-utilizzate; l'esito del concorso, a cui hanno partecipato più di 120 gruppi, è stato reso pubblico nel 2014 e ha sicuramente rappresentato un importante momento di confronto e crescita per la città che si è dotata di progettualità varie e qualificate in attesa che si possa candidare il progetto ad un finanziamento ad hoc.

Dal punto di vista della mobilità, si è realizzata la viabilità ciclopedonale di Viale Cristoforo Colombo, facente parte di un più complesso e vasto disegno riguardante la zona sud-est dell'abitato con l'istituzione del Parco Ricreativo Cittadino "Senatore Mezzapesa". Questi due interventi, interagiscono con l'area "Zona ex Autodromo", dove è prevista la Cittadella del Carnevale, che ha destato l'interesse dei partecipanti ai tavoli di confronto dato che gli interventi attuati, pur sicuramente validi nell'idea e nella funzione urbana, non possono essere considerati sufficienti a rispondere pienamente alle esigenze di un'area che presenta ancora elevati punti di criticità e necessita di ulteriori attività di riqualificazione in tema urbanistico e di servizi.

Nel 2010 l'approvazione del Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana della città di Putignano (L.R. 29/7/2008 n° 21) ha rappresentato l'occasione per ricondurre le fila dei programmi urbanistici succedutosi nel tempo evidenziando i nodi irrisolti della città per i quali vengono individuate strategie di

intervento fondate sulla inclusione sociale, sul potenziamento dei servizi, delle infrastrutture, soprattutto di connessione fra quartieri e di accesso e uscita dalla città, sulle politiche abitative e di recupero dell'esistente, sia attraverso la riabilitazione di alloggi vuoti, sia attraverso il miglioramento della qualità della vita negli alloggi già occupati. Gli ambiti individuati sono stati oggetto di approfondimento nel corso dell'evento di Pianifica T.U. al fine di mettere in campo gli scenari di sviluppo della città attraverso il superamento delle criticità ed esaltare i punti di forza che interventi di tipo rigenerativo possono comportare sulla città stessa.

arch. Luigi Dragone  
Consigliere dell'Ordine A.P.P.C. di Bari









Come può il territorio diventare un valore? il piano paesaggistico può essere visto come valore e non come vincolo?

Questi sono i quesiti che il Pianifica T.U. ha posto. Ed a questi interrogativi vogliamo provare a dare una risposta concreta. Da alcuni anni a questa parte il valore paesaggistico della Puglia è divenuto il volano del suo sviluppo turistico

**I trulli di Alberobello** campeggiavano nel 2014 nella copertina della sezione Travel dell'edizione internazionale di National Geographic che annunciava le 21 mete turistiche da non perdere. Una copertina guadagnata e che trovava riscontro anche nella classifica annuale di Lonely Planet, la guida turistica più venduta al mondo, dove al secondo posto fra le top ten "best value travel destinations in the world for 2014" c'era ancora la Puglia. "La Puglia", si leggeva tra le motivazioni, **"vanta il meglio dell'Italia meridionale: i ritmi di vita, le tradizioni, la bellezza dei luoghi. Indomita."**

I ritmi di vita, le tradizioni e la bellezza dei luoghi che sono tutti legati dalla nostro concetto di appartenenza ad un luogo, ad una terra, ad una riconoscibilità che, senza che forse ne rendiamo conto, ci porta in giro per il mondo. Ed infatti quanti turisti hanno visto almeno una volta nella loro vita le immagini della grotta Palazzese, oppure di un trullo, oppure di una distesa di grano o di un muro a secco, o di un ulivo monumentale. Ecco questi segni distintivi del nostro paesaggio sono i caratteri identitari che ci contraddistinguono e sono capaci di essere attrattori e valori distinguibili del nostro territorio.

E guarda caso essi rappresentano anche i valori ambientali che il nostro piano paesaggistico riconosce, norma e tutela. Ed allora scegliamo gli strumenti che il piano paesaggistico introduce per riconoscere, normare regolare e soprattutto valorizzare tali beni e pertanto ci vengono in aiuto i Piani Integrati di Paesaggio, così come introdotti dall'art. 21 delle NTA del PPTR.

Con tali piani si intendono promuovere delle iniziative pilota, idonea a sperimentare nuovi modelli progettuali che perseguano azioni di valorizzazione, riqualificazione e rigenerazione dei paesaggi della Puglia al fine di metterli in valore in forme durevoli e sostenibili.

Un obiettivo ambizioso ma importante è quello di immaginare idealmente un'area parco che congiungesse i due mari della Puglia, l'Adriatico e lo Ionio, attraverso un percorso caratterizzato da trulli e grotte, da insediamenti rurali (masserie e trulli), attraverso i boschi, costeggiando doline e proponendo scenari paesaggistici e visuali prospettiche particolarmente suggestive e lungo i quali sono allocate aziende agricole e attività commerciali o artigianali nelle porzioni più vicine ai centri abitati. Questo asse congiunge anche due siti UNESCO importanti per le loro peculiarità, Matera e Alberobello, che, non a caso, sono proprio caratterizzati da trulli e grotte.

E lo strumento diventa tanto più ambizioso in ragione dell'imminente appuntamento del 2019 di Matera, designata Capitale Europea della Cultura.

Di qui l'idea di mettere insieme queste aree evidenziando le peculiarità di questo territorio, esaltando la valorizzazione delle bellezze geomorfologiche e paesaggistiche, attivando strumenti di recupero del patrimonio edilizio rurale non solo a scopo turistico (soprattutto masserie), rilanciando del settore agricolo e zootecnico con formule biologiche, prevedendo l'utilizzo del territorio come setting terapeutico, la valorizzazione socio-economica dei beni culturali e delle aree protette, l'organizzazione delle vie di collegamento e dei percorsi di mobilità dolce, la rigenerazione territoriale e urbana e il consolidamento del patto città-campagna, la valorizzazione di contenitori pubblici o privati per la promozione e la commercializzazione dei prodotti locali (enogastronomici) di riferimento del piano, per finire con l'individuazione di forme di produzione energetica da fonti rinnovabili.

La sfida che ci si pone è quella di perimetrare un ambito significativo, dove per significatività non devono intendersi solo gli aspetti dimensionali o geografici del sito, ma l'insieme delle potenzialità che messe sinergicamente in rete, e che possano essere in grado di produrre l'effetto volano per una economia che non può prescindere dalla valorizzazione dei luoghi, inserendo una serie di funzioni e modalità di intervento assolutamente sostenibili e compatibili con i caratteri identitari degli ambiti di intervento.

Regolare gli interventi all'interno di tale ambito anche con effetti sovraordinati rispetto alle strumentazioni regolamentari ed urbanistiche di ogni comunità attraversata e creare quella rete di ricchezze, saperi, territori, o che il National Geographic chiama anche "ritmi, tradizioni e bellezze" capaci di essere attrattori turistici ma allo stesso tempo generatori di economia del nostro territorio sul quale si possano incontrare la domanda del turista con l'offerta dei luoghi.

E di qui poi discende l'esperimento condotto con il Pianifica T.U. ma che trova già altre best practices su altri ambiti ([www.zoccolidipetra.it](http://www.zoccolidipetra.it))



La vicenda particolare dei nuovi satelliti urbani di periferia delle metropoli dell'Inghilterra sorti dagli anni 1940 agli anni 1960, per cui la storiografia urbanistica Inglese ha coniato forse non a caso il lessico delle Tre Generazioni, giudicati dagli stessi Inglesi un fallimento conclamato della loro urbanistica moderna (*'New Towns Blues'* ...), è nota agli studiosi.

Si tratta di evocare un concetto suggestivo, quando si dice di rigenerazione urbana, ma si tratta al tempo stesso della necessità di riflettere su tutta una storia di speranze e insuccessi dei tentativi di far nascere artificialmente nuove città o nuove parti di città sostituendosi a irripetibili processi di generazione naturale. Ora si sostituiscono, peraltro, le vecchie parole di rinnovo, recupero, riuso, adoperate nella architettura e nella urbanistica tra gli anni 1950 e gli anni 1980 per alludere a una nuova capacità generativa del processo di costruzione della città, in evidente problematico rapporto con il passato e con il futuro.

Teorie e pratiche di 'rigenerazione urbana', prevalentemente Anglo-Americane, che si erano mosse sul terreno della fisicità dall'*urban renewal* negli anni 1950-1960 e 1970 e sul terreno della socialità dal *community building* degli anni 1970, penetrano nella costruzione delle politiche Europee per il territorio e le città negli anni 1990. Si tratta di rigenerare quartieri cattivi, in genere: tutta la paccottiglia – *absit iniuria verbis* – della periferia, delle *inner cities*, dell'Inghilterra Vittoriana delle *coketowns*; si tratta di quanto costruito male e in fretta intorno a cent'anni prima della nuova stagione della rigenerazione che qui discutiamo per consentire la grande urbanizzazione della grande industrializzazione, il boom della miriade di villaggi della Merry England che in fretta e male si trasformano in città e metropoli. Tra XIX e XX secolo; ma si tratta, in modo non dissimile dall'Inghilterra, dei quartieri cattivi costruiti negli Stati Uniti solo qualche decennio dopo.

Si tratta, dunque, di rigenerare pezzi di città giunti, da un lato, all'esaurimento 'naturale' del loro *life cycle* – il secolo – e affetti, dall'altro, dalla patologia congenita della cattiva progettazione e della cattiva realizzazione, dei tipi e dei materiali scadenti, della mancanza di identità e di servizi, che è poi la materia prima di tutto il vasto arcipelago dell'insediamento '*by-law*' di quelle città industriali. Ma si tratta, anche, a ben guardare, della adozione di un modello e di uno stile internazionale che dalla architettura passa alla urbanistica, dalla società alla economia, mirando ora a inserire le città nel mainstream di una travolgente globalizzazione e di una feroce competizione tra sistemi-paese e sistemi-urbani.

La politica Europea, dominata da questo linguaggio, da questo bisogno locale trasformato abilmente in bisogno capace di esprimere un vantaggio competitivo, fornisce immediatamente con indirizzi e direttive, e anche risorse finanziarie non irrilevanti – innestandosi acriticamente in queste teorie e pratiche locali – gli strumenti normativi di questa 'rigenerazione'.

Il mondo nord-Europeo, Olandese e Scandinavo (ma anche a ben guardare l'ampio e complesso sistema Germanico), che non ha conosciuto l'urbanizzazione cattiva della industrializzazione originaria delle città ma ha anzi conosciuto l'urbanizzazione buona e raffinata che dal tardo secolo XIX si spinge fino a tutta la prima metà del secolo XX (da Berlage per Amsterdam agli anonimi maestri di Vallingby e Farsta per Stoccolma, ai 'modernisti' di Francoforte come ai tanti 'tradizionalisti' alla Schmittenner), adotta una versione meno ingenua della rigenerazione non-riflessiva suggerita dalle politiche Europee. Per esempio, la felice ricostruzione ecologica delle parti meno fortunate dei satelliti urbani scandinavi già a appena cinquanta anni dalla loro edificazione originaria, segna una straordinaria stagione urbanistica e di politica e di economia urbana, fortemente ricca di identità, largamente immune dal male della globalizzazione urbana, sviluppata al margine se non in controtendenza rispetto al mainstream della politica Europea di rigenerazione urbana.

I rituali di 'partecipazione sociale' ispirati alle teorie del *participatory planning* Anglo-Americano degli anni 1960 e 1970 (un *community building* volto alla costruzione di una identità in città anomiche e prive di storia) accompagnano la trasformazione fisica e quella economica delle standardizzate politiche dell'Unione Europea per la rigenerazione urbana. Si tratta di 'ascoltare', 'coinvolgere', 'mobilitare', 'interagire', e di quanti altri verbi di analogo significato si riesca a immaginare, per derivarne indirizzi e forze nelle politiche locali: passato dalla dimensione del conflitto degli anni 1960 e 1970 nei quartieri deprivati delle città degli Stati Uniti dove queste teorie e pratiche nacquero alle politiche istituzionali e alla teoria della *governance à la Giddens*, questo sociologismo acritico e spesso privo di riflessioni su antefatti, contesti, e esiti, questo impacchettamento commerciale della scatola della città che non si cura del suo spirito, dei suoi angeli e dei suoi demoni dalla cui dialettica sempre sprizza l'essenza vitale della città, non ha generato spesso che ritualità prive di sostanza.

Nei fatti politiche dall'alto, di mercantilizzazione della città ("*strategic plans*" ispirati a strategie di mero mercato, di *city marketing* ...), di gentrificazione mascherata hanno finito con il cercare di giustificarsi, legittimarsi, ammantandosi dell'aura della ricerca e dello strumento della mobilitazione sociale.

Il *mainstream* teorico e pratico delle politiche di rigenerazione urbana di ispirazione Unione Europea non ha coinvolto se non marginalmente fino a ora l'ampio e eccezionale sistema delle città di tradizione dell'Europa

Mediterranea, e segnatamente dei paesi delle grandi civiltà urbane che dall'Antico e dal Tardo-Antico si spingono al Medioevo e al Rinascimento e quindi ancora al Neo-Classicismo dei secoli XVIII-XIX, e cioè della Spagna (là dove tuttavia una presenza tutta locale, databile dal secolo XIX, di una influente Scuola di Architettura, non è rimasta priva di conseguenze sulla vicenda qui analizzata), dell'Italia, e della Francia del Midi, attorno alla Provenza. Tutto ciò è rilevante, poiché l'accettazione acritica del 'catalogo della rigenerazione urbana' delle direttive Europee e dei loro faustiani finanziamenti avrebbe potuto e potrebbe portare in questi paesi di straordinariamente alta tradizione urbana a gravi danni, al coinvolgimento in un deterioro modello di 'globalizzazione urbana' (una proteiforme reincarnazione della 'internazionalizzazione' promossa dallo stile progettuale del Moderno nella prima metà del secolo XX ormai ampiamente fatto oggetto di riflessione critica) di eccezionali reti di città: là dove non sono mancate e non mancano teorie e pratiche di grande maestria per l'analisi e il restauro.

prof. ing. Dino Borri  
Politecnico di Bari

















La crescita priva di forma della città contemporanea è in gran parte riconducibile all'assenza di una relazione stabile e costitutiva con le forme della terra che rende cogente la necessità di individuare nuove e più appropriate idee di città basate su quella fertile relazione tra architettura e natura che, nel corso della storia, ha prodotto la bellezza dei nostri territori e ne ha determinato l'identità attraverso la capacità dell'architettura di completare/integrare le forme della natura e di trarre senso da essa. In questo senso la lezione del passato ci viene in aiuto in quanto la città antica fu in grado di riconoscere il valore fondativo della relazione tra le forme della terra e le forme dell'architettura e assumere la presenza di questa relazione come condizione per conferire senso alla città ed ai suoi spazi, costruendo delle **permanenze**.<sup>1</sup> In particolare, la città medievale di acrocoro stabiliva una duplice relazione, elettiva e fondativa con le alture, in quanto siti cospicui di valore geografico, e dialettica con la pianura e la campagna assumendola come sfondo pertinenziale della propria "astanza". La città chiusa e murata, disposta sulla sommità di un acrocoro o su di un plateau, in posizione dominante rispetto alla campagna circostante, costituiva una unità insieme naturale ed artificiale. La forma fisica del rilevato era la sua matrice formale e dimensionale; la campagna era il suo naturale opposto in quanto la città instaurava una relazione di reciprocità visiva e spaziale con le coltivazioni. Una forma insediativa di tipo sintattico quindi basata sulla relazione tra l'**internità** dei suoi spazi, la loro compressione e la densità del costruito opposti alla **esternità** della campagna che si sviluppava attorno alla città promandosi da essa.

Il modello della **città chiusa di acrocoro** corrisponde ad una unità compatta di forma finita e riconoscibile che si dà a tutto tondo all'interno dello spazio naturale, mostrandosi come una città-isola e ideale integrazione costruita di un rilevato naturale. La forma del sito rappresenta la matrice primaria della forma della città: la forma circolare, forma insediativa arcaica e consolidata, concentrazione di massa e polarità che individua un luogo, corrisponde alla interpretazione architettonica della forma naturale di acrocoro<sup>2</sup> e centro da cui si irradia la struttura insediativa della campagna. L'unità di insieme, la compattezza e l'aspetto di grande massa, l'evidenza di una grande architettura monumentale centrale e polare, ne evidenziano i valori figurativi e simbolici. I monumenti e le mura rendono riconoscibile a distanza la forma della città, i campanili e i minareti raccontano all'esterno l'identità della **civitas**.

Queste città stabiliscono relazioni visive e spaziali con l'intorno.<sup>3</sup> La relazione visiva è duplice e differenziata: la città si offre interamente alla comprensione della sua dimensione e della sua forma dalla lunga distanza, assumendo a pieno il valore di meta visiva nella triangolazione del territorio, mentre, all'opposto, la percezione del territorio dalla città è parziale ed orientata, concentrata in luoghi alti (chiesa o castello) ed in corrispondenza degli spazi di affaccio lungo le mura, soluzioni di continuità poste lungo il limite tra città e campagna.

La città stabilisce con il territorio una relazione spaziale dialettica: l'**internità** dei suoi spazi compressi e la densità del costruito si contrappongono all'estensione ed alla **esternità** della campagna coltivata che si sviluppa attorno alla città come sua emanazione. La relazione con il territorio e con l'orizzonte è selettiva: il distacco volumetrico e altimetrico dalle pianure, l'isolamento del costruito urbano dalla campagna, la sua riconoscibilità dalla lunga distanza come forma unitaria che integra l'orografia esprimono i caratteri di un sistema insediativo territoriale basato sulla relazione tra elementi distinti ed isolati sullo sfondo del vuoto naturale, come isole di un arcipelago.

La visione della città nella sua totalità e nella finitezza della sua forma che si stagliano contro lo sfondo della campagna, evidenzia una unità paesaggistica di ordine sintattico, in cui i caratteri costruttivi e tipo-morfologici della città, espressione della cultura materiale e delle risorse costruttive di una area geografica, rendono riconoscibile un luogo. È una condizione fortemente identitaria in cui la finitezza delle forme insediative si pone come un carattere imprescindibile di questa unità, di questo mondo insieme fisico e semantico che è il paesaggio italiano.<sup>4</sup>

Le città chiuse su **plateau** o su acrocoro in Terra di Bari come Putignano, rappresentano in maniera esemplare il valore della relazione tra la forma della terra e la forma degli insediamenti urbani: la figura della città di acrocoro sullo sfondo della campagna pianeggiante costituisce un morfema insediativo pugliese. La

<sup>1</sup> MARTÍARÍS, Carlos, *La cèntina e l'arco*. Pensiero, teoria, progetto in architettura, Christian Marinotti, edizioni, Milano, 2007, p.87

<sup>2</sup> Joseph Rykwert sostiene che il nome urbe deriva da orbis, circolare, in quanto le città dell'antichità erano a pianta circolare.

<sup>3</sup> Von Humboldt sosteneva che tra il funzionamento del mondo e quel che è visibile vi è sufficiente corrispondenza, registrando una ragionevole possibilità di comprendere le ragioni della crescita continua di un paesaggio o di un territorio attraverso la visibilità delle relazioni tra gli elementi dello stesso territorio che si manifestano, in ragione della loro prossimità o distanza sottolineando il valore della visione, in VON HUMBOLDT A., *La forza vitale o il genio di Rodi*, in *Quadri della Natura*, La Nuova Italia, Firenze, 1988, pp.311-318

<sup>4</sup> PURINIF., *La misura italiana dell'architettura*, Laterza, Roma-Bari, 2008, pp. 99-100.

condizione polare e sommitale delle città di acrocoro come Locorotondo, Noci, Ostuni, le connota come elementi di organizzazione del territorio e del suo spazio: esse costituiscono degli elementi di orientamento e di gerarchia all'interno di una rete polarizzata sostenuta dai tracciati. Il valore polare dei monumenti, posti in condizione apicale o protrusi all'esterno delle mura è quello di rappresentare l'intera città come una sineddoche, di raccontare all'interno di una visione territoriale l'identità di singoli luoghi e comunità; essi la introducono attraverso le loro forme, posizione e dimensioni all'interno di un sistema relazionale complesso, alla scala del paesaggio e del territorio. I caratteri distintivi della **forma urbis** sono costituiti dall'unità di insieme, da una composizione piramidale dei volumi urbani dalla presenza di una murazione perimetrale circolare che definisce la sua misura, dalla relazione sintattica tra elementi primari (mura, cattedrale e castello) ed elementi seriali (tessuto edilizio), dallo sviluppo in altezza dell'edificato **intra moenia** direttamente legato sia al tipo edilizio (case "a cummersa" e case-torre) che alle tecniche costruttive, come espressione di una tradizione costruttiva e abitativa **operante**. Rispetto alla forma fisica di luoghi alti (acrocoro, capo, versante, crinale, **plateau**, promontorio), la città si sviluppa secondo forme urbane in grado di interpretare e completare la natura in modo coerente con la forma fisica del sito. In questo senso il tracciato è la forma interpretativa della pendenza e della forma del sostrato naturale diventando la matrice spaziale della costruzione della città secondo il modello ad avvolgimento (Ostuni), a terrazze (Monte S. Angelo), lineare (Troia), a maglia irregolare (Noci), cardo-decumanico (Locorotondo). Il tracciato assume una grande importanza sia come elemento di relazione con il territorio sia come struttura fondativa della città, nel momento in cui all'interno alle mura diventa strada e spazio pubblico principale oltre che elemento di connessione tra i due elementi costitutivi della città come la cinta muraria e il monumento centrale/polare (chiesa/castello). Il tracciato principale impone anche una gerarchia tra le strade secondarie e la piazza principale diventando l'elemento di riferimento per la costruzione del tessuto edilizio. Il carattere serrato, verticale dello spazio urbano connota le forme della strada, della corte, del **cul-de-sac** come esito della stretta relazione tipo-morfologica tra casa alta e tessuto edilizio compatto, che esclude la relazione visiva e spaziale con l'esterno affermando i caratteri di **internità** della città mercantile.

prof. arch. Michele Montemurro

DICAR Dip. di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura - Politecnico di Bari







- La Cartapesta e le profonde radici che la legano alla realtà culturale di Putignano
- I pregi estetici e funzionali, le caratteristiche tecniche dell'Antica Arte della Cartapesta
- La Cartapesta oltre il Carnevale , tradizione e innovazione le infinite possibilità di un'Arte unica e straordinaria : Moda e Cartapesta- La Cartapesta nell'arredamento - ( riflessioni e racconto della mia esperienza personale accompagnata da galleria fotografica.)
- La cartapesta non vissuta non come caratteristica stagionale ma opportunità di lavoro tutto l'anno e mezzo per rafforzare l'identità e l'unicità di Putignano.
- Le esigenze di spazi di un artista che opera in questo settore.

Radici profonde e forti legano l'Arte della Cartapesta a Putignano. L' Antica Arte della Cartapesta si è sviluppata nel territorio putignanese in modo del tutto singolare, realizzando una commistione di tecniche artistico-artigianali antiche e pregevoli, satira e allegoria, in particolare attraverso la realizzazione di maestosi carri allegorici.

Il Carnevale di Putignano si distingue da tutti gli altri carnevali identificandosi come il più antico e il più lungo d'Europa; in ossequio e in continuità con questa tradizione, la Cartapesta può e deve essere oggetto di studi che permettano di esplorare tutti gli sviluppi che questa versatile arte può avere al di là della forma dei mascheroni carnascialeschi, in modo da renderla una costante presente sul territorio durante tutto l'anno, non solo nel breve periodo del festeggiamento del carnevale. Infatti, questa meravigliosa forma artistica presenta dei pregi estetici e funzionali che la rendono unica: dal punto di vista pratico e visivo questo materiale dal fascino antico, resistente ma leggerissimo, è ideale per creare forme voluminose che possono essere sospese senza correre il rischio di minare la solidità della struttura di sostegno . Inoltre, in quest' epoca di oggetti creati con materiali sintetici a ritmi velocissimi la cartapesta conserva, come esige la tecnica, una lavorazione lenta fatta di gesti di sapiente dedizione e il tempo e la competenza che l'artista profonde nell'opera dona al manufatto bellezza e preziosità che non possono essere replicate attraverso tecniche industriali.

Lavorare la Cartapesta in una forma alternativa al carnevale è la mia sfida e il mio lavoro dal 2008 ad oggi.

Sono una pittrice e scultrice, mi sono avvicinata all'arte della cartapesta nel 2000 affiancando nella ideazione e creazione di carri allegorici il maestro Franco Giotta storico cartapestaio del carnevale di Putignano.

La mia innovazione e particolarità è aver accostato la cartapesta al mondo dell'Alta Moda.

Due mondi da sempre inavvicinabili si fondono nel mio lavoro, la cartapesta diventa elegante e prende la forma di corsetti e antichi abiti d'epoca. Nel 2010 le mie opere hanno fatto la loro comparsa sulle passerelle abbinate ad abiti di alta moda , dapprima nella forma di estrose maschere-cappello fino alla creazione di eleganti abiti realizzati interamente in cartapesta e indossati dalle modelle.

Dalla fusione di moda e cartapesta nascono creazioni di particolare suggestione ed estrosità. La cartapesta si rinnova prestandosi alla creatività dell'Alta Moda.

Nel 2011 la mia prima personale a dal titolo MODA e CARTAPESTA.

Nel 2012 in collaborazione con L'associazione Unicità di Taranto ho creato l'evento itinerante dal titolo: L'Anima incartata ...Arte , moda e Cartapesta.

La cartapesta nonostante la sua fragilità (giornale e colla di farina) offre alla forma scultorea del corsetto un carattere austero, elegante, portatore di una femminilità unica, indipendente, forte.

Oggi corsetti in Cartapesta allarga i propri orizzonti incontrando anche il mondo dell'arredamento attraverso eleganti lampade da interno, vere e proprie installazioni scultoree in grado di creare suggestivi giochi di luce, e pannelli decorativi, ideali per conferire un tocco di unicità e originalità all'ambiente.

Putignano possiede una risorsa preziosa che deve valorizzare esortando e creando opportunità per gli artisti che hanno voglia e capacità di esplorare le nuove frontiere della cartapesta; questo materiale ha numerosi usi possibili, molti dei quali non ancora considerati con la dovuta attenzione: è valutabile, per esempio, anche nell'arredo urbano, dove la cartapesta potrebbe essere adoperata con esiti innovativi applicando i dovuti trattamenti che possono renderla più forte e resistente all'umidità quindi installabile all'esterno.

Le botteghe degli artisti della cartapesta troverebbero la collocazione ideale nel centro storico cittadino, avrebbero funzione di ravvivare le strade e stimolare il turismo, favorendo la scoperta di un centro storico ricco di storia e arte. Ideale sarebbe avere le botteghe con spazi espositivi che permettano di mostrare non solo i prodotti finiti ma anche i passaggi di lavorazione, che consentono ai visitatori di apprezzare la cartapesta in tutto il suo valore storico, artistico e funzionale.

Luigia Bressan  
Artista





Il binomio Urbanistica - Trasporti è inscindibile: la quantità e tipologia di traffico generato ed attratto da ciascuna zona dei P.R.G. o dei nuovi P.U.G. dipendono dai volumi dei fabbricati previsti urbanisticamente in ciascuna zona e dalle loro destinazioni d'uso. I volumi e le destinazioni d'uso urbanisticamente prevedibili in ciascuna zona dipendono dalla complessiva mobilità prodotta da tutto il territorio urbano e da ciascuna zona in particolare.

Per far bene occorrerebbe essere contestualmente urbanisti e trasportisti, ma le due discipline sono state separate dall'evoluzione storica del sapere, sicché raramente nei gruppi di progettazione urbanistica italiana è presente il trasportista. Ne derivano cubature generanti ed attraenti traffico non preventivamente misurato e tipizzato: o troppo ampie o insufficienti rispetto al sistema dei trasporti possibile; soltanto casualmente risulta un insieme compatibile.

Questa biunivocità interattiva non è esclusiva del rapporto fra urbanistica e mobilità, ma è estesa alle tante altre scienze che governano il vivere umano: si pensi, a puro titolo esemplificativo, alle erronee destinazioni d'uso di alcune zone industriali di Taranto rispetto ai contigui quartieri residenziali di quella città. Ora ci si arrovela con il mancato adeguamento dei limiti delle emissioni degli impianti per la produzione del ferro, distraendo il cittadino dalla verità: quegli alti forni non potevano e non dovevano essere costruiti a ridosso della città. Ma all'epoca, in urbanistica, esisteva soltanto la "zonizzazione", con la delimitazione della zona industriale: quali destinazioni d'uso fossero poi ammissibili, in rapporto alle altre zone in cui il territorio era stato suddiviso, non apparteneva al sapere dell'epoca.

Un altro esempio, più trasportistico, nella mancanza della esatta destinazione d'uso degli impianti edilizi, tuttora esasperante le condizioni di traffico degli itinerari di scorrimento, lo si può osservare nella concessione di licenze date dalle Amministrazioni per l'esercizio di ristoranti, supermercati e similari attività lungo le vie di scorrimento urbano dei veicoli privati e pubblici; licenze rilasciate ad esercizi che non dispongono neppure di un posto-auto per il parcheggio delle centinaia di clienti da quegli esercizi attratti. E così, strade con quattro corsie diventano, con tre (a volte con quattro) file di sosta vietata: strettissimi corridoi ad una sola corsia, che ne rallentano molto, se anche non ne impediscono, il regolare deflusso veicolare: altro che itinerari di scorrimento!

Ogni attività umana dipende da un insieme di leggi dettate da scienze l'una diversa dall'altra, ma sempre fra esse interagenti. È fatto noto e risaputo; ma proprio perché tale, è strano assai che inconsapevolmente si continui ad ignorare questa verità lapalissiana, affidando, quasi sempre ad un solo professionista, detto "urbanista", l'incarico di redigere i piani urbanistici anche di città metropolitane o di aree vaste. Peraltro, urbanista della generazione del passato secolo o formatosi con la limitatissima cultura che caratterizzava gli studenti urbanisti del secolo scorso: incapace di svolgere il ruolo d'integrazione delle attinenti scienze del sapere per dare risposta valida alla sua allocazione sul territorio di strade, piazze ed insediamenti, con il loro grande carico di sovra e sotto-servizi, con la loro inevitabile congestione fisica o chimica ad effetti indesiderati, quando non anche pericolosi o dannosi per la salute.

Da poco tempo ed in verità in molto pochi casi, si può osservare l'aggiunta del solo trasportista al gruppo di elaborazione dei piani urbanistici, comunque affidati ad un architetto o ad un ingegnere, che sarebbe il vero artefice del piano. Ma siamo soltanto agli inizi, con dottrina improvvisata del trasportista, il quale invece di misurare i carichi di traffico ed i bisogni di sosta derivanti dalla giustapposizione dei volumi pensati dall'urbanista, dandogliene contezza, in modo da poter verificare se la distribuzione territoriale degli insediamenti è corretta oppure no, va fuori tema e si occupa di autobus, tram, metropolitane ed altri sistemi di trasporto, confondendo i compiti del pianificatore e quelli del progettista. In altri termini, pur nei rari casi in cui un trasportista è presente nel gruppo di redazione dell'urbanista incaricato, egli offre, non avendo ricevuto dottrina sufficiente al riguardo, il suo contributo in termini progettuali (è il progettista trasportista che sceglie il mezzo di trasporto più idoneo per ciascuna delle varie relazioni di traffico che gli insediamenti urbani producono; non è invece, per questa prestazione professionale, il pianificatore trasportista, che deve limitarsi a misurare e tipizzare le caratteristiche della mobilità prodotta dagli insediamenti e renderne edotto il capogruppo urbanista).

Si può anche pensare di redigere una pianificazione urbanistica speciale, che stabilisca, contestualmente, anche percorsi e tecnologie di trasporto da impiegare al servizio della città. Ma se così si opera quelle linee metropolitane o tramviarie o di altra tecnologia previste debbono poi essere finanziate e realizzate insieme a spazi e volumi, il che di fatto non avviene.

Va comunque sottolineato che la mancanza di specialisti dei vari componenti del sistema urbano da pianificare, fra i quali di notevole importanza il trasportista, non è da considerare errore amministrativo, ma errore storico dell'evoluzione del sapere, a sua volta erroneamente perpetuato dalle amministrazioni.

Va comunque evidenziato, in conclusione di questo breve intervento, che la pubblica istruzione non è scevra di

colpe e che in tanto sbagliano le Amministrazioni in quanto le Università ancora non formano l'urbanista secondo la realtà del lavoro ch'egli produce. Ancora oggi l'Urbanista non è un integratore di conoscenze: nulla sa di trasporti, impianti elettrici e telefonici, informatica, idraulica, economia urbana, sociologia, demografia: tutto il suo sapere è costretto nell'angusto ambito di spazi da utilizzare e volumi da costruire. E ciò è poco: quasi nulla, rispetto alle molteplici attività umane da svolgere su quegli spazi ed in quei volumi. È poco o nulla per svolgere il ruolo d'integratore delle conoscenze al servizio della città da generare o rigenerare, da contrarre od espandere.

prof. ing. Francesco Civitella  
già docente della cattedra di "Progettazione dei Sistemi di Trasporto"  
Politecnico di Bari











## Riqualificazione delle piazze A. Moro e E. Berlinguer

Il progetto di riqualificazione proposto per le piazze Aldo Moro ed Enrico Berlinguer di Putignano prevede – previa demolizione dei manufatti attualmente presenti nel sito – la realizzazione di un sistema di spazi pubblici che, a partire dal centro storico e dal suo bordo carrabile (corso Umberto I), si articola attraverso una sequenza di livelli sfalsati, continui e contigui, distinti per tipologia, morfologia e funzione:

- no spazio pubblico/filtro a ridosso del cosiddetto Lungomare e dell'edificio comunale, direttamente connesso alle quote e alle dinamiche del centro storico;
- un grande giardino pubblico organizzato reinterpretando la tradizione della villa comunale ottocentesca;
- una terrazza posizionata sulla copertura di un nuovo volume seminterrato, concepita come belvedere panoramico;
- una superficie attrezzata per il gioco di ragazzi e bambini posizionata sulla copertura di un secondo volume seminterrato;
- un piazzale pubblico attrezzato per attività sportive e per il mercato ortofrutticolo settimanale.

La strategia generale del progetto si sviluppa a partire dalla scelta di piegare la parte centrale dell'attuale piano di calpestio di piazza Aldo Moro, determinando un incasso tra due nuovi elementi di bordo: uno naturale (il terrapieno sotto l'estramurale) e uno artificiale (il volume dei servizi commerciali lungo via Matteotti).

Questa operazione ha permesso al nuovo piano inclinato di riconnettersi spazialmente e funzionalmente con la sottostante piazza Enrico Berlinguer, organizzata a sua volta su due piani orizzontali principali: uno incastonato nel perimetro stradale dell'isolato ed un altro ad una quota intermedia, coincidente con la copertura del nuovo edificio del mercato coperto.

Nei due fronti lungo la via Matteotti che divide le due piazze sono stati posizionati due volumi seminterrati che, ridefinendo il fronte urbano della strada, fungono da bordo e da sostegno agli spazi pubblici sopra descritti.

**DATA:** 04/2014

**PROGETTO:** Riqualificazione delle Piazze A. Moro ed E. Berlinguer

**TIPO:** concorso di progettazione in due gradi

**ESITO:** primo posto

**DIMENSIONE:** piazze/parco 14 000 mq, spazi attività 10 000 mq **BUDGET:** 12 M

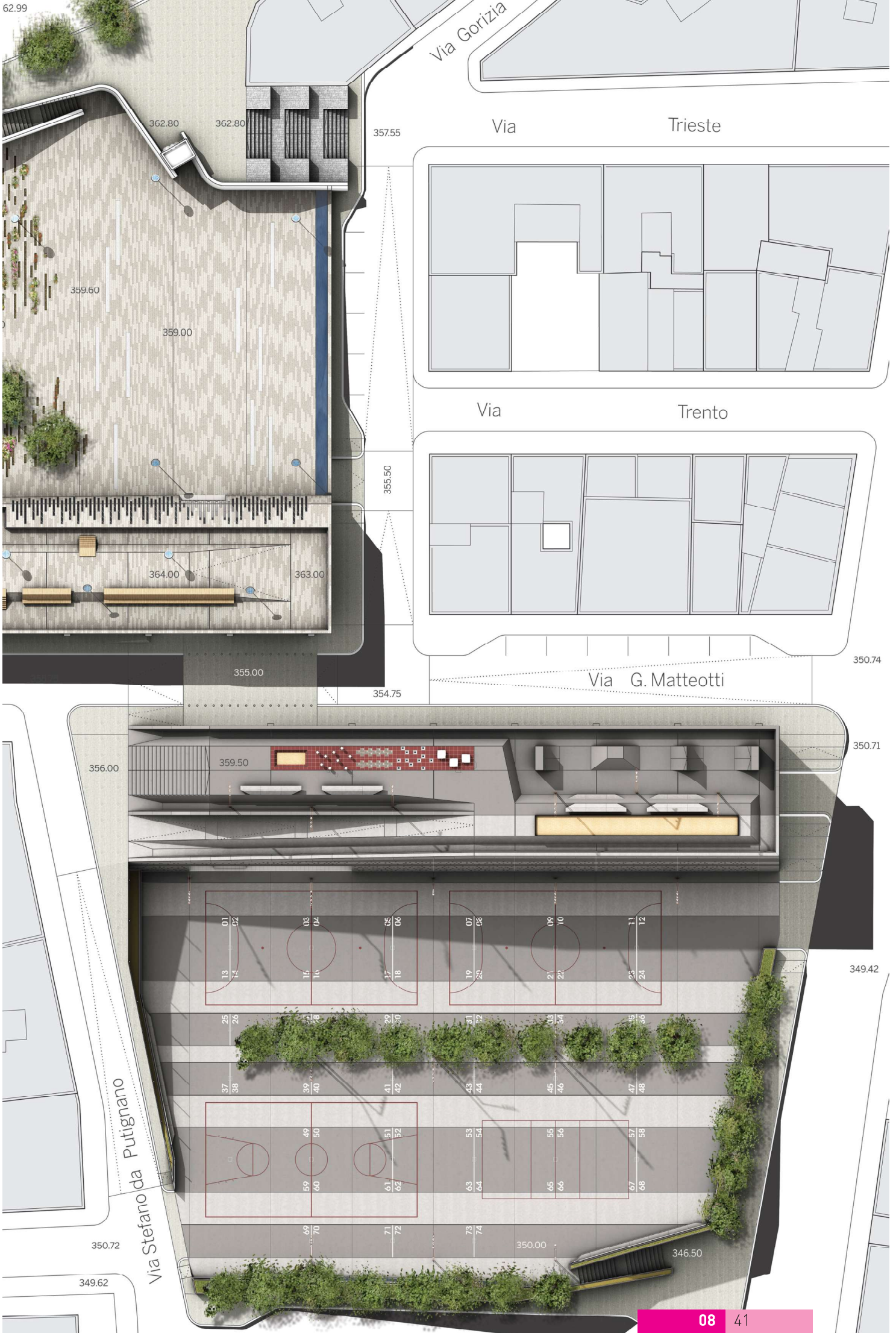
**COMMITTENTE:** Comune di Putignano

**PROGETTISTI:** arch. Andrea Mammarella (capogruppo), arch. Dario Magnacca, arch. Marco Mantellato, arch. Federico Micarelli

**LOCALITÀ:** Putignano (BA)







**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;

L'ottavo 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 Putignano il 12 maggio 2017 ed ha visto coinvolti il comune di Putignano. Svoltosi 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 Putignano ha fatto seguito un workshop, così come previsto dal format di PIANIFICA T.U.

Il workshop dedicato al comune di Putignano, si è tenuto a Putignano presso il Palazzo Balì, ha visto il lavoro coordinato dei diversi tavoli organizzati intorno ai contenuti e alle problematiche più rilevanti emerse durante il seminario. Di seguito i sei tavoli e le relative tematiche:

- **Mare, trulli e grotte: l'idea di un piano per valorizzare un territorio**
- **Dal dismesso al sostenibile**
- **Urban recycle e realismo creativo\_rigener-azione: una piazza alla portata di tutti**
- **La carta elegante: cartapesta come brand di sviluppo territoriale**
- **Putignano - Luoghi strategici della città**
- **Putignano - Città per tutti"**





19

DOMINEUS EST PATER ET FILIUS ET SPIRITUS SANCTUS





**QUESTO**  
**LEGOGE ALLA**  
**SEMPERATA**  
**PER TUTTI**  
**ALLA NOCTURNA OGGI**

**dal 20 Giugno**  
**al 28 Luglio**  
**PAUSA ALTERNATA**

**ORARIO DEI LABORATORI**  
**PER LE PERSONE CON**  
**DISABILITÀ**  
**PER INFORMAZIONI**  
**PER INFORMAZIONI**

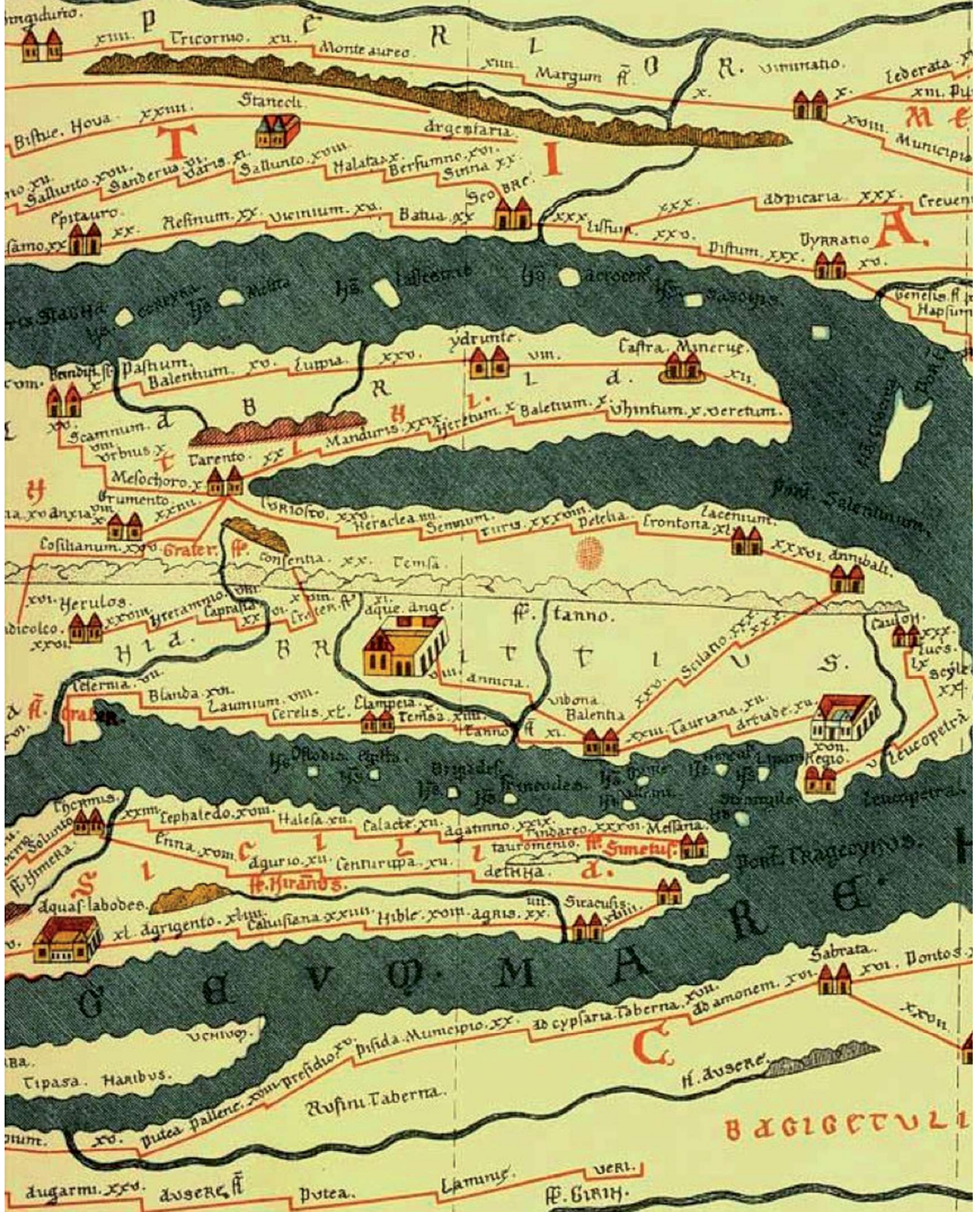
**INFORMAZIONI**  
**PER INFORMAZIONI**  
**PER INFORMAZIONI**

**PER INFORMAZIONI**  
**PER INFORMAZIONI**  
**PER INFORMAZIONI**



S. Sarmatarum.

a Maxobilis a R



BAGINETTI



# **Mare, trulli e grotte: l'idea di un piano per valorizzare un territorio**



**“La Puglia è la regione più ricca di tesori archeologici d'Italia, e cioè del mondo. Il motivo è facilmente intuibile. Da sempre essa è stato un crocevia di culture che si sono susseguite senza conoscere soluzione di continuità”** (Silvano Trevisani, *Viaggio nella Puglia archeologica*, Capone Editore-Lecce, 2001).

Dato che le culture viaggiano sulle gambe delle donne e degli uomini, i reperti archeologici, frutto e testimonianza di un vissuto identitario (delle culture che li hanno prodotti e vissuti), rappresentano, prima ancora dei documenti scritti, la prova inconfutabile della presenza umana, nella nostra regione, fin dai tempi più remoti. La posizione della Puglia nel Mediterraneo, la sua orografia che si limita alle colline dell'altopiano delle Murge, le fertili pianure del Tavoliere, delle fasce costiere e delle vallate interne, la ricchezza di vegetazione e di acqua (oggi, purtroppo, non più), il clima estremamente favorevole all'insediamento umano, hanno coinvolto precocemente, fin dalle età più antiche, la nostra regione nella fitta rete delle migrazioni, degli scambi, dei traffici mediterranei.

Dai primi insediamenti pre- e protostorici lungo le coste dell'Adriatico e dello Ionio, i nostri lontani antenati (Micenei, Iapigi, Peuceti, Messapi, coloni Greci, ecc.) cominciarono ad avventurarsi verso l'interno, inizialmente in cerca di cibo, di caccia e di materiali diversi, in seguito per i traffici e le conquiste, ma anche per curiosità e bisogno di conoscenza del territorio. Dagli approdi sulla costa adriatica, divenuti, col tempo, floridi porti (Bari, Monopoli, Egnazia, Brindisi, ecc.) è stato relativamente facile individuare i percorsi più agevoli fino a raggiungere gli approdi ed i porti dello Ionio (Taranto, Metaponto, Policoro, ecc.) e viceversa. A titolo di esempio, una delle direttrici degli antichi cammini è quella di Egnazia/Monopoli – Putignano/Barsento/Alberobello – Noci/Monte Sannace/Gioia del C., e giù verso l'arco ionico, fino a Taranto/Metaponto/Policoro.

È così che, nel tempo, si è venuto definendo un reticolo di percorsi, tratturi, sentieri, strade che ha finito per fissare un vero e proprio “corridoio”/asse di mobilità adriatico-ionico, e viceversa, in cui è inserita tuttora la nostra rete di moderne strade e ferrovie.

Può il territorio diventare un valore? il piano paesaggistico può essere visto come valore e non come vincolo?

Alla luce delle premesse storiche e delle riflessioni fatte dai partecipanti al workshop sulle potenzialità e criticità caratterizzanti il territorio in oggetto, tramite la lettura della cartografia fornitaci dal PPTR e dalle conoscenze personali dei luoghi, ci si è posti l'obiettivo di immaginare idealmente un'area parco che congiungesse i due mari della Puglia, l'Adriatico e lo Ionio, lungo un percorso caratterizzato da trulli e grotte e da insediamenti rurali (masserie e trulli), attraversando boschi e costeggiando doline, e proporre scenari paesaggistici e visuali prospettiche particolarmente suggestive e lungo i quali sono allocate aziende agricole e attività commerciali o artigianali nelle porzioni più vicine ai centri abitati. Questo asse congiunge anche due siti UNESCO importanti per le loro peculiarità, Matera e Alberobello, che, non a caso, sono proprio caratterizzati da trulli e grotte.

L'esercizio richiesto è stato quello di perimetrare un ambito significativo, dove per significatività non devono intendersi solo gli aspetti dimensionali o geografici del sito, ma l'insieme delle potenzialità che, messe sinergicamente in rete, possano essere in grado di produrre l'effetto volano per una economia che non può prescindere dalla valorizzazione dei luoghi, inserendo una serie di funzioni e modalità di intervento assolutamente sostenibili e compatibili con i caratteri identitari degli ambiti di intervento.

Nello specifico le aree oggetto di studio sono state:

- la costa adriatica;
- il sistema della Piana degli ulivi secolari;
- il sistema della Valle D'Itria;
- il sistema delle gravine ioniche;
- il sistema dei boschi di fragno e leccio;
- la costa ionica.

I membri del gruppo di lavoro hanno individuato, a mezzo delle tavole del PPTR 6.1.1\_Struttura idrogeomorfologica e 6.3.1\_Struttura antropica e storico-culturale\_Il sistema delle tutele e della carte dei sistemi della mobilità dolce (tratturi e ciclovie), gli “ATTRATTORI TERRITORIALI”: lavorando per layers sovrapponibili è stata identificata una spina dorsale (basata sulla già esistente rete di mobilità dolce) e su di essa sono stati evidenziati luoghi ed emergenze caratterizzanti.

Gli attrattori identificati sul territorio sono:

- i trulli e le grotte;
- i luoghi spirituali;
- i luoghi naturalistici (visuali, gravine, boschi, lame, ecc...);
- le masserie e i muretti in pietra a secco (i pareti);

- i luoghi storico-archeologici e i centri storici urbani.
- i castelli e le cattedrali;

Sono stati quindi sottoposti ai partecipanti dei questionari mirati alla conoscenza dei loro punti di vista circa il ruolo degli attrattori identificati all'interno della Città metropolitana, la loro integrazione all'interno del sistema metropolitano e il loro eventuale recupero in chiave sostenibile nell'ottica della crescita socio-economica dei luoghi e per il territorio metropolitano.

È emerso dalle risposte e dal confronto che le urgenze sono quelle di:

- a) mettere in rete questi luoghi, collegarli tra loro o ai punti di competenza ed organicamente coordinarli con un sistema viario gerarchizzato, che supplisca alle lacune infrastrutturali di livello nazionale e regionale, al fine di separare i diversi gradi di fruizione (traffico pesante, veloce, dolce, lento, ecc..);
- b) fare in modo che gli stessi luoghi diventino punti di approdo per il turismo sostenibile, o di sosta lungo le direttrici identificate, quali punti di accoglienza e smistamento dei flussi turistici;
- c) attrezzare e recuperare le strutture abbandonate meritevoli di intervento anche tramite la stesura di un Prontuario Tecnico sugli interventi Manutentivi dei manufatti esistenti di pregio. Così facendo si potrebbero anche recuperare le tradizioni religiose tipiche locali e gli storici percorsi di pellegrinaggio (ad esempio da togliere).
- d) consentire la fruizione (mettendo in sicurezza, ad esempio, le grotte o le lame che risultano visitabili ma non ancora fruibili) e garantire e la preservazione dei geositi esistenti dei luoghi, coniugando la conservazione del patrimonio architettonico e paesaggistico con le attività produttive in masseria.

L'idea è, pertanto, quella di mettere insieme queste aree evidenziando le peculiarità di questo territorio, esaltando la valorizzazione delle bellezze geomorfologiche e paesaggistiche, il recupero del patrimonio edilizio rurale non solo a scopo turistico (soprattutto masserie, trulli, muretti a secco), il rilancio del settore agricolo e zootecnico con formule biologiche, l'utilizzo del territorio come setting terapeutico, la valorizzazione socio-economica dei beni culturali e delle aree protette, l'organizzazione delle vie di collegamento e dei percorsi di mobilità dolce, la rigenerazione territoriale e urbana e il consolidamento del patto città-campagna, la valorizzazione di contenitori pubblici o privati per la promozione e la commercializzazione dei prodotti locali (enogastronomici) di riferimento del piano e per attività culturali, congressuali, ecc.

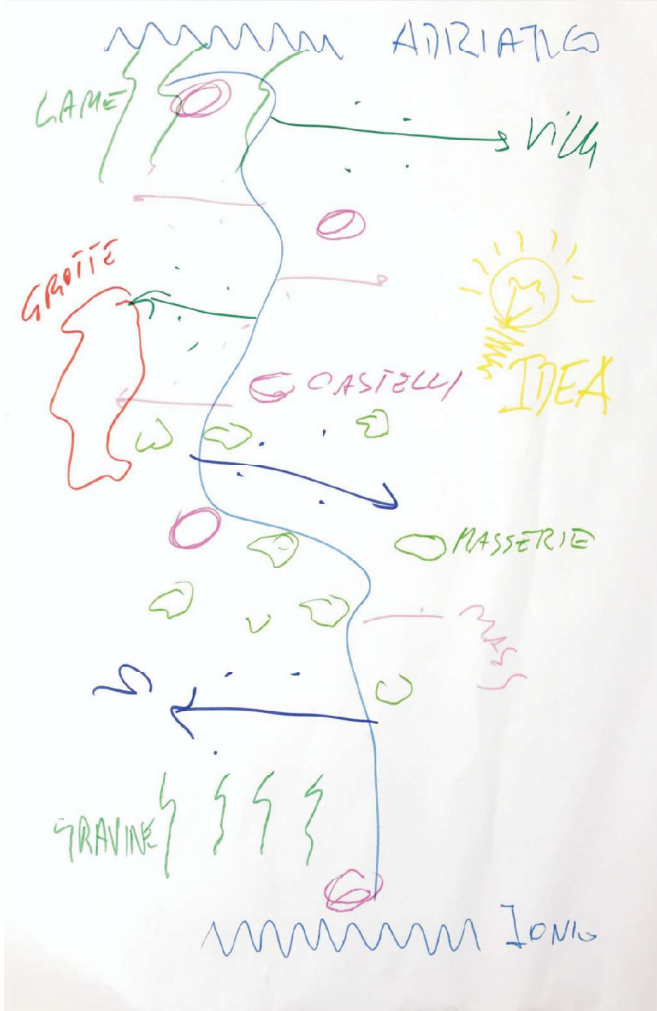
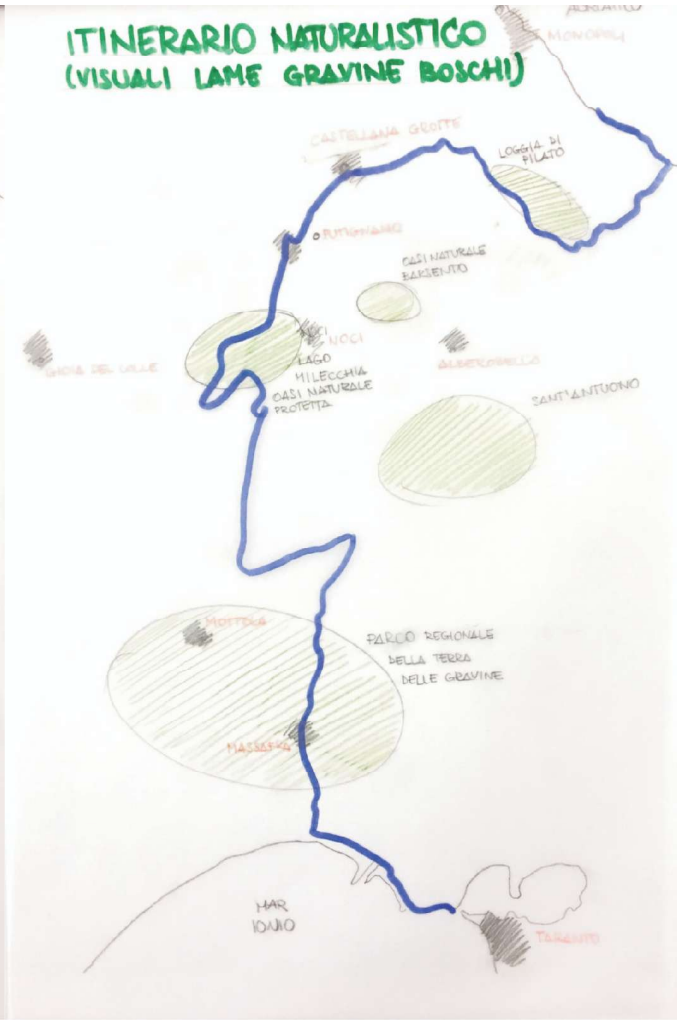
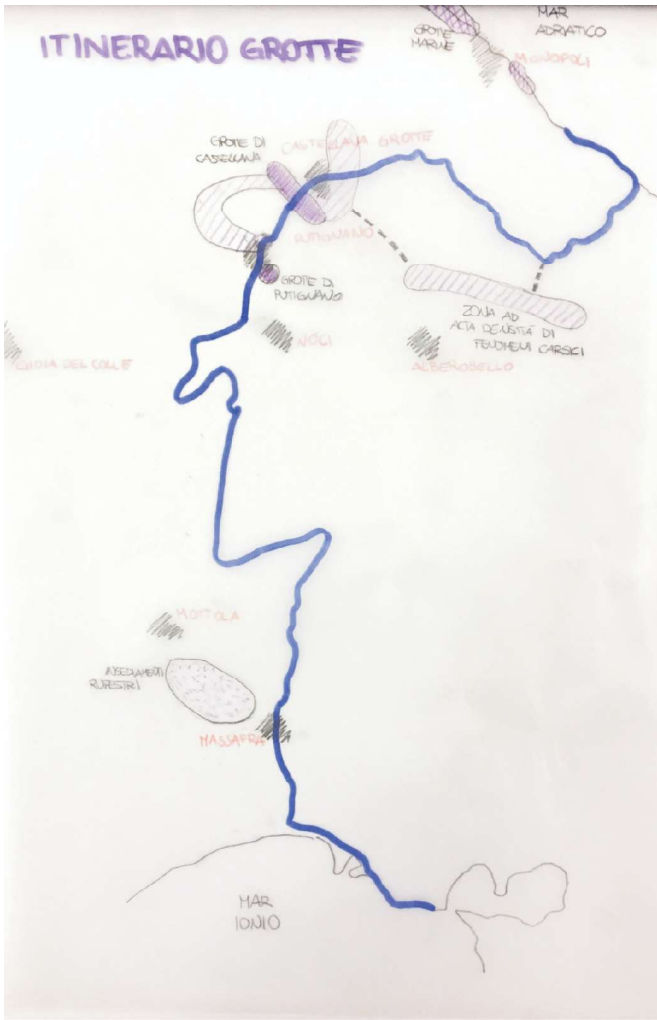
**Tutor:** arch. Mariapasquina Petrosino

**Facilitatore:** ing. Amedeo D'Onghia

**Partecipanti:** arch. ing. Luca Aquilino, arch. Angelo Colucci, arch. Anna Maria Elefante, arch. Tommaso Gigante, arch. Alessia Manghisi, arch. Marco Matarrese, arch. Domenico Penta, arch. G. Walter Putignano, arch. Alessandro Spanò, prof. Paolo Vinella.













# **Dal dismesso al sostenibile**







### Tema

Il tema del workshop è stato quello di analizzare il fenomeno della dismissione, risultato di un processo di cambiamento del modo di "vivere" il territorio. La crisi di alcuni settori industriali, la trasformazione dei sistemi produttivi, la delocalizzazione nonché la crescita dei tessuti urbani che ha visto l'inglobamento di aree produttive dismesse, ha decretato la necessità di individuare logiche di riconversione e di riammagliamenti di intere aree urbane che consentirebbero alla città di dotarsi di nuovi luoghi e funzioni, atti ad un miglioramento della qualità della vita.

### Obiettivi

L'obiettivo del workshop è stato quello di fornire un contributo attivo al dibattito sulle aree dismesse e sui luoghi di Putignano diventati ormai "amnesie urbane", al fine di fare emergere i punti critici e le potenzialità del territorio e le sue possibili trasformazioni, ipotizzando scenari strategici che possano essere condivisi da Amministratori pubblici e Operatori. All'interno del workshop, si è cercato di individuare, anche mediante una esplorazione conoscitiva partecipata del paesaggio, un vero e proprio processo di rigenerazione, in grado di mettere a sistema elementi eterogenei quali: laboratori urbani, parchi urbani e di quartiere, centri polivalenti, teatri all'aperto e in generale luoghi al servizio della cittadinanza.

### Aree oggetto di studio.

Partendo da est verso ovest, si sono individuati i "vuoti urbani" e luoghi esterni, spazi da intendersi quali aree oggetto di studio, differenti tra loro per dimensione e funzione ma in grado di poter esprimere nell'insieme ruoli di alta reciprocità. In particolare sono stati oggetto di attenzione:

all'esterno della fascia urbana :

- area dell'Ex Autodromo con le strutture incompiute e la pista ciclabile lungo viale Cristoforo Colombo;
- il sistema di parchi Almirante-Mezzapesa;
- area destinata alla dismissione dei capannoni dei carri allegorici;
- le aree verdi in semi abbandono, prossime al cimitero;
- la palestra dell'ex liceo classico e area circostante;
- il palazzetto dello sport e i campi all'aperto retrostanti;
- l'ex macello comunale e il suo atrio;
- il campo sportivo "Torino '49" e le strutture all'aperto del Polo Liceale Majorana-Laterza;
- i campi sportivi di pertinenza dell'ex istituto Agherbino;
- il viale che da accesso al retro del Parco Grotte;
- i campi da tennis del Circolo Tennis Grotte.

Nel centro urbano: la piazza Aldo Moro, gli orti della Chiesa di San Domenico, le aree verdi pertinenziali delle due scuole in via Eroi del Mare.

**Metodologia del Workshop:** Durante il workshop sono state messe a disposizione dei partecipanti cartografie e mappe che hanno avuto l'esplicito scopo di evidenziare le relazioni tra i siti e il contesto territoriale di riferimento.

### L'attività è stata sviluppata in 5 fasi:

Fase 1: Analisi dei sistemi.

Fase 2: Putignano e il fenomeno della dismissione

Fase 3: Visioning condivisa

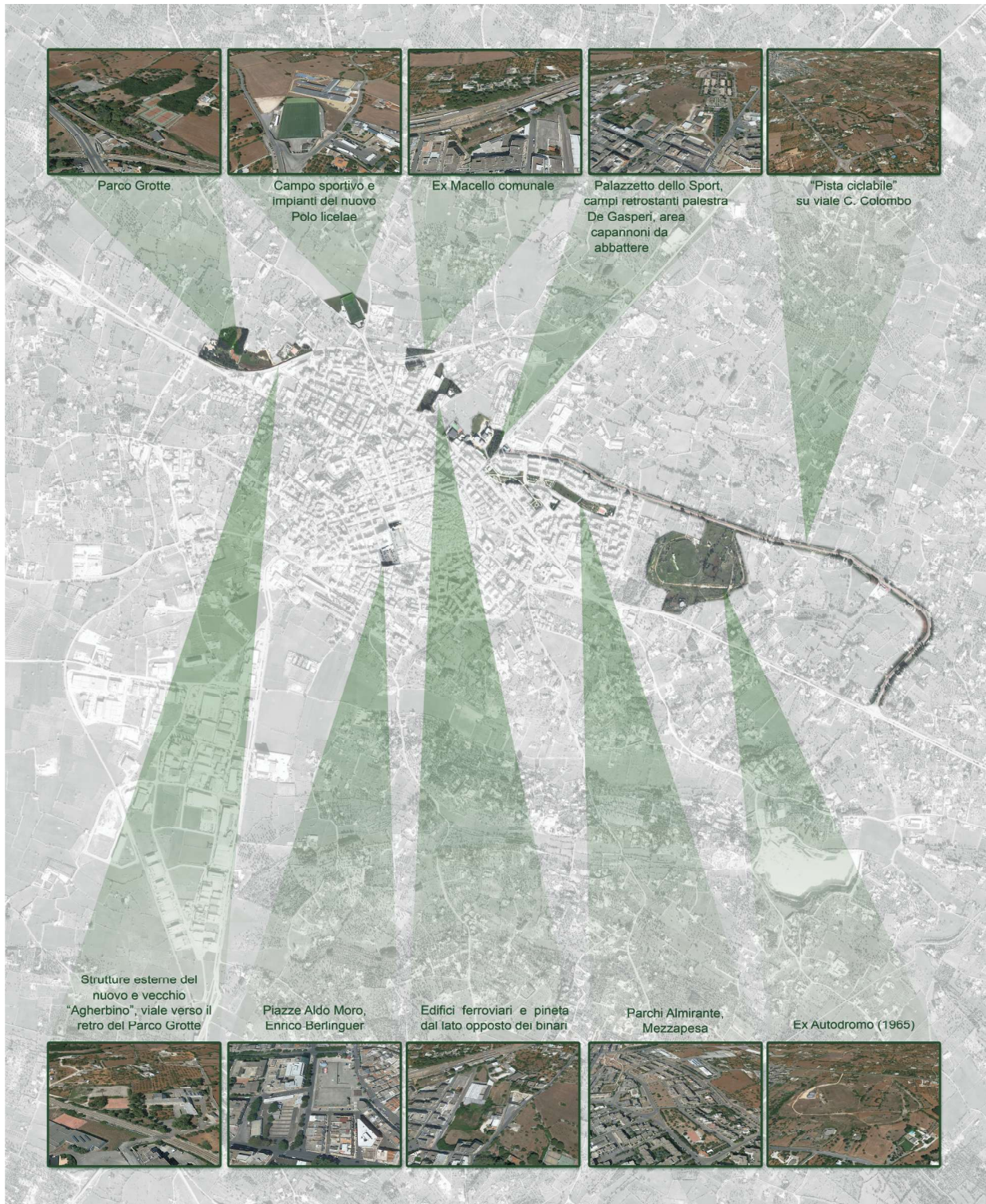
Fase 4: Best Practices e Green Economy

Fase 5: Ipotesi degli scenari, azioni prioritarie e conclusioni del gruppo di lavoro.

**Fase 1: Analisi dei sistemi.** La ricostruzione del quadro conoscitivo ha consentito di effettuare una lettura dello stato di fatto, delle criticità, delle emergenze, delle peculiarità, nonché una ricognizione dei beni (palazzi, casali, torri, percorsi naturalistici, aree verdi, etc.) utili allo scopo di delineare i possibili scenari strategici.

Dopo aver compiuto un'analisi "SWOT" si è proceduto all'individuazione in modo funzionale ed organico del sistema di relazioni tra gli elementi, in modo da applicare una strategia che rendesse possibile un utilizzo dei luoghi adatto ai diversi tipi di fruitori. I temi principali di analisi individuati sono stati i seguenti:

1. La forma e l'espansione urbana (città storica, consolidata e zone di espansione..)
2. Il sistema della mobilità e delle connessioni
3. Il sistema naturalistico-paesaggistico;



4. Il patrimonio storico architettonico
5. Il sistema dei servizi e produttivo;
6. Il sistema delle aree dismesse e dei luoghi in stato di degrado e abbandono

1. Per quanto attiene la valutazione delle caratteristiche urbane, le espansioni diacroniche, le differenti tipologie di tessuto presenti nella città sono state evidenziate le aree e le differenti fasi dell'espansione (fig.1) come in appresso:  
o il nucleo antico;





- o l'espansione di impostazione murattiana del primo novecento;
  - o l'edificato degli anni '50 e '60;
  - o lo sviluppo degli anni '70;
  - o l'edificato degli anni '80;
  - o la zona produttiva;
  - o l'espansione residenziale più recente (denominata "Putignano 2000").
2. Ben evidente nell'analisi del sistema delle connessioni e della mobilità è come Putignano costituisca centro nodale del Sud-Est barese. Il sistema viario di connessione con il resto dell'Area metropolitana è costituito da assi viari (SS 172 dei trulli, SP 237), riconosciuti dal PPTR come "strade a valenza paesaggistica". La cittadina è inoltre servita da due linee della rete delle Ferrovie Sud-Est: la prima di collegamento tra Putignano e Bari, e la seconda tra Martina Franca e Bari, con fermata alle Grotte di Castellana.
  3. Gli elementi che caratterizzano il sistema naturalistico-paesaggistico del territorio extraurbano sono quelli del paesaggio agrario della Valle d'itria, con appezzamenti di terreno a seminativo o arboreto delimitati da muretti a secco, con piccole lamie o trulli. Decisamente scarsi sono gli spazi di verde all'interno dell'abitato, essi infatti si riducono a spazi residuali. Di notevole rilievo, per le possibili implicazioni in questo studio, la presenza di antichi orti, tutt'oggi coltivati, nell'area retrostante la chiesa di San Domenico.
  4. Certamente da valorizzare è il patrimonio storico architettonico presente nel comune, partendo dalle chiese di San Pietro Apostolo, Santa Maria La Greca, del Carmine, San Domenico, ex Convento dei Cappuccini, la grotta di San Michele Arcangelo presso Monte Laureto – quest'ultima recentemente inserita

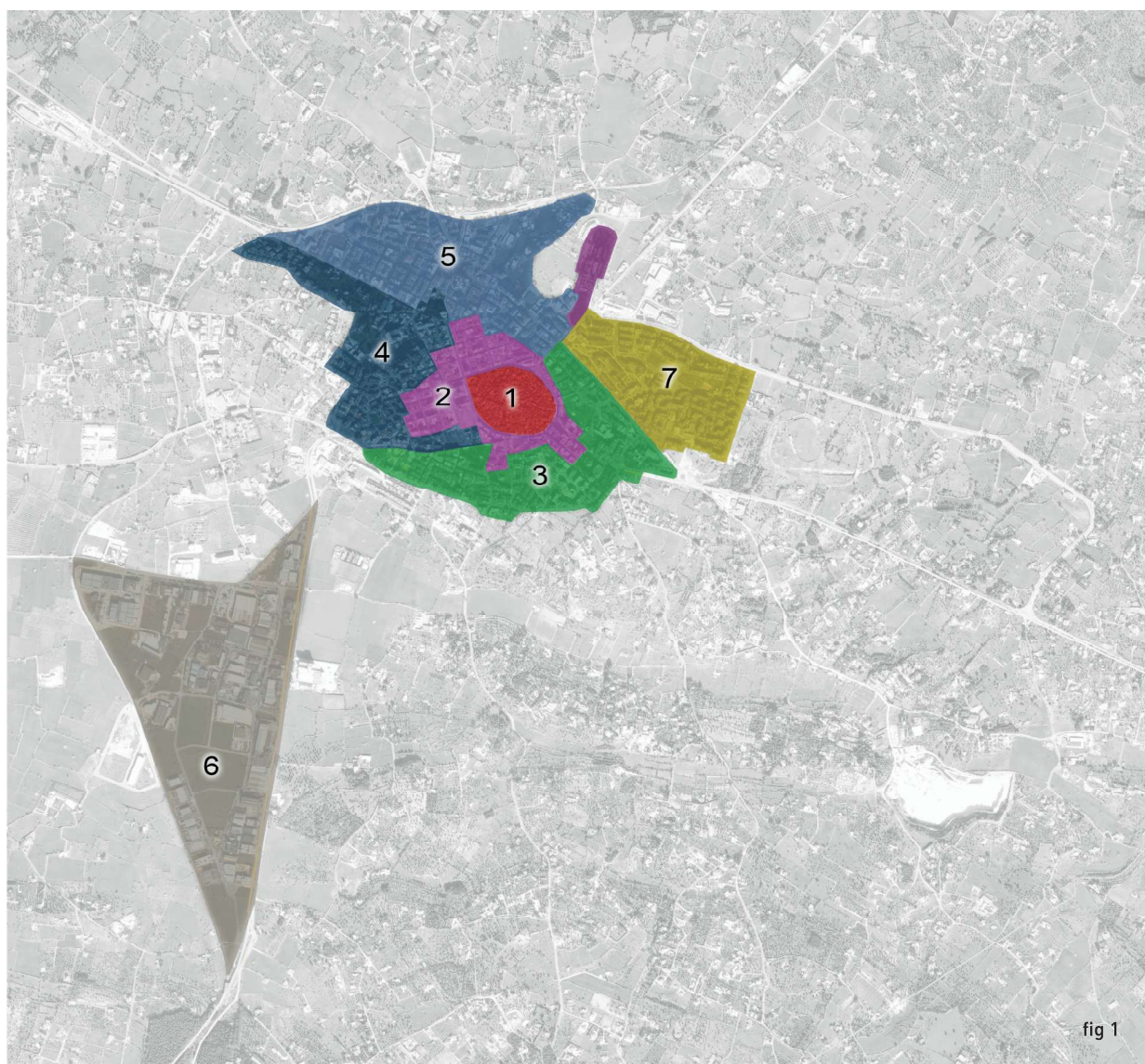


fig 1



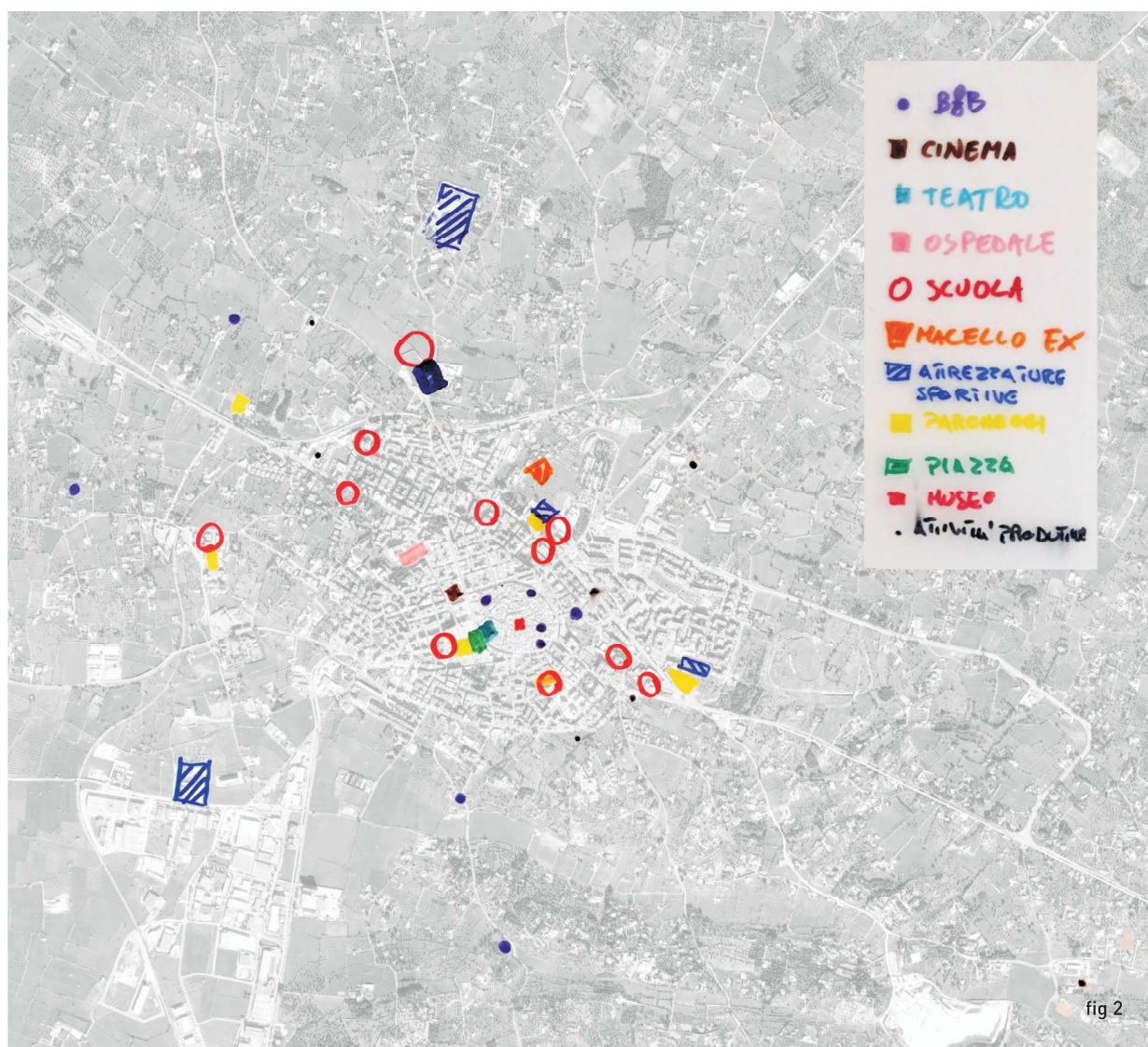
nella "Via Francigena" – e le chiese minori disseminate nel borgo antico, passando per gli edifici pubblici quali il municipio comunale - già convento dei Carmelitani - il Sedile, il Palazzo del Balì - residenza del Principe Romanazzi-Carducci recentemente aperta al pubblico come museo civico – l'ex convento delle carmelitane attualmente sede della biblioteca comunale, per finire agli edifici storici di proprietà privata Villa Karusio, Villa di Marcualdo.

5. Appare evidente, dall'analisi del sistema dei servizi, come la cittadina non sia strutturata per l'accoglienza e la permanenza turistica (fig.2). Infatti, non sono presenti sul territorio alberghi o strutture ricettive, unica offerta in termini di accoglienza è costituita dalle attività di bed&breakfast, localizzate in prevalenza nel borgo antico e nella campagna immediatamente a ridosso dell'abitato (zona Grotte, Monte Laureto, ecc.).

Il sistema dei parcheggi pubblici risulta assolutamente sottodimensionato, soprattutto in considerazione dell'affluenza turistica in occasione del carnevale, principale attrattiva della città. Appare invece discreta l'offerta di servizi primari (ospedale, scuole di ogni ordine e grado, ecc.) e per il tempo libero (cinema, ex macello comunale adibito a contenitore culturale, strutture sportive di vario genere). Risultano invece scarsi e non adeguatamente attrezzati/mantenuti gli spazi pubblici di aggregazione, quali piazze e aree verdi.

Le attività produttive, di tipo artigianale e manifatturiero, sono concentrate nella ampia zona produttiva presente, lungo via Noci, mentre è interessante rilevare come lungo i principali assi viari siano concentrate le attività produttive legate alla trasformazione dei prodotti agricoli del territorio (oleifici, cantine vinicole, ecc.).

6. Nella evidenziazione delle aree dismesse e dei luoghi in stato di degrado e abbandono, è emerso come queste siano diffuse sulle territorio cittadino in modo sistematico e, nel contempo, già fisicamente collegate.



A partire dai primi anni '80, in Italia e in Europa si è sviluppato un ampio dibattito in merito ai nuovi scenari di trasformazione che si delineavano nelle città.

In quegli anni, infatti, iniziò a manifestarsi il problema della dismissione di alcune aree metropolitane, a cagione della trasformazione dei settori industriali, e quindi anche delle aree produttive e commerciali.

Tale dibattito – che ha visto alternarsi periodi di studio a periodi di profonda pausa – oggi non solo è rinvigorito, ma addirittura mostra una vera e propria inversione di tendenza: lo studio non si limita più, come in passato, ad una mera analisi e descrizione del problema percepito, ma assume i contorni di una vera e propria politica di trasformazione, rivolta ad accrescere la competitività della città, a migliorare ed arricchire l'offerta urbana e la qualità ambientale, a favorire processi di reindustrializzazione, fino a stimolare gli investimenti "intelligenti".

In quest'ottica si muovono anche le recenti politiche di governo della Regione Puglia: si pensi alla Legge regionale n.21 del 2008 e al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale.

Per mezzo di progetti di rifunzionalizzazione, l'obiettivo perseguito è quello di rigenerare aree ormai dismesse (aree ferroviarie, cave, ex frantoi, ecc.), trasformandole in spazi urbani e luoghi in grado di offrire strutture e centri di interazione nonché servizio per il cittadino.

Tale processo, tuttavia, si scontra con una serie di problemi.

Il primo è quello della bonifica delle aree dismesse (quasi sempre indispensabile per porzioni di territorio su cui per anni sono state insediate e svolte funzioni industriali inquinanti, produttive o estrattive), dell'ingente costo dell'operazione (che diventa una condizione essenziale per valutare la fattibilità di un intervento) e dell'imputabilità dello stesso alle risorse pubbliche o private.

Il secondo problema è inoltre rappresentato dalla crisi edilizia, attesa la necessità di dover gestire gli strumenti urbanistici degli anni '70 e '80 – che, invero, oggi appaiono assai anacronistici – che si muovevano nella direzione delle grandi densità e cospicue volumetrie, destinate soprattutto al terziario.

Tale crisi non è certamente una crisi numerica: vi è infatti abbondanza di abitazioni, se è vero che ci sono circa due vani residenziali per abitante. Al contrario, il problema, è costituito dall'inadeguatezza delle previsioni contrattate degli strumenti urbanistici degli anni '80, che si manifesta dal punto di vista sismico, idrogeologico, energetico, manutentivo e sociale.

Il quadro così delineato, già preoccupante se considerato singolarmente, si inserisce altresì nell'alveo di una crisi ben più ampia che investe il nostro Paese: quella economica.

I fattori sono numerosissimi, a partire dalla contrazione degli investimenti pubblici (che dagli anni '90 si sono più che dimezzati per il settore delle grandi infrastrutture) fino alla lungaggine dei tempi burocratici; tuttavia, lo studio degli stessi rappresenta – e non potrebbe essere diversamente – una tappa obbligatoria dello studio della dismissione.

Solo una sistematizzazione dello studio del fenomeno, una precisa analisi delle sue implicazioni sociali e culturali, oltre che economiche ed ambientali, può infatti consentire di recuperare una visione globale del problema, al fine di individuarne le priorità e le opportunità di investimento.

A ciò si aggiunga il dato numerico della condizione del patrimonio edilizio italiano:<sup>1</sup>

- Oltre 6 milioni di edifici e 24 milioni di persone vivono in zone ad alto rischio sismico, oltre il 70% degli edifici è stato realizzato prima delle norme antisismiche. Tra questi oltre il 50% delle scuole.
- 1,2 milioni di edifici e 5 milioni e mezzo di persone vivono in zone a grave rischio idrogeologico.
- Il 55% degli edifici italiani ha oltre 40 anni di vita, il 75% nelle città: oltre un quarto degli 11 milioni di edifici italiani sono in stato di conservazione mediocre o pessimo e si avvia rapidamente a fine vita.
- Dal 1948 al 2009 si contano 4,6 milioni di abusi edilizi, 450 mila edifici illegali e 1,7 milioni di alloggi illegali; inoltre solo un iter autorizzativo su quattro rispetta i tempi prescritti dalle norme e siamo il fanalino di coda dell'Unione Europea quanto a tempi di attesa di autorizzazione a progetto da parte dell'Autorità pubblica (la World Bank ci pone al 153° posto su 180 Stati rispetto all'efficienza dei tempi per la burocrazia in edilizia).

Tuttavia, di fronte a questa realtà, il bilancio delle bonifiche fatte sino ad ora risulta molto deludente, anche a causa dell'elevato costo dell'operazione.

Dal punto di vista normativo a livello nazionale in Italia non esistono direttive sulla riqualificazione/rigenerazione urbana che non siano quelle legate ai programmi complessi.

In assenza di una cornice normativa statale si sono quindi avviate a livello regionale forme di sperimentazione di diversa natura nel tentativo di svincolare gli interventi di rigenerazione dalla contingenza degli strumenti straordinari della programmazione comunitaria e nazionale. La Regione Puglia, con l'obiettivo di costruire scenari coerenti e condivisi di tutela e sviluppo del territorio che consentano di delineare strategie di riqualificazione delle risorse sociali ed ambientali, ha avviato un processo di rinnovamento sostanziale del sistema di

<sup>1</sup> Cfr. Rigenerare le città - Leopoldo Freyrie | Il Dossier RI.U.SO. Dicembre 2015



pianificazione regionale mediante la revisione del relativo impianto normativo. Alla base di questo rinnovamento legislativo si colloca la Legge regionale 29 luglio 2008, n. 21 – art. 1 e 2 – “Norme per la rigenerazione urbana”, con l’applicazione della norma si tende ad avere il superamento del carattere di episodicità che ha caratterizzato le poche esperienze di riqualificazione avviate in Puglia. La legge si attua mediante strumenti di intervento – i Programmi Integrati di rigenerazione urbana (PIRU) – volti a promuovere la riqualificazione di parti significative di città e sistemi urbani mediante interventi organici di interesse pubblico, comportando un insieme coordinato di interventi in grado di affrontare in modo integrato problemi di degrado fisico e disagio socio-economico ed assumono gli effetti di strumenti urbanistici esecutivi di iniziativa pubblica o privata.

Il miglioramento delle condizioni di vita degli abitanti e i criteri di sostenibilità ambientali delle trasformazioni non sono l’unico obiettivo del progetto di rigenerazione, tutto ciò infatti diviene un mezzo per riuscire anche a costruire un’immagine attrattiva delle città e dei sistemi urbani nella competizione globale per attrarre risorse per lo sviluppo. I principali ambiti d’intervento di rigenerazione sono i contesti urbani periferici e marginali interessati da carenza di attrezzature e servizi, degrado degli edifici e degli spazi aperti e processi di esclusione sociale, ivi compresi i contesti urbani storici interessati da degrado del patrimonio edilizio e degli spazi pubblici e da disagio sociale; i contesti urbani storici interessati da processi di sostituzione sociale e fenomeni di terziarizzazione; le aree dismesse, parzialmente utilizzate e degradate.

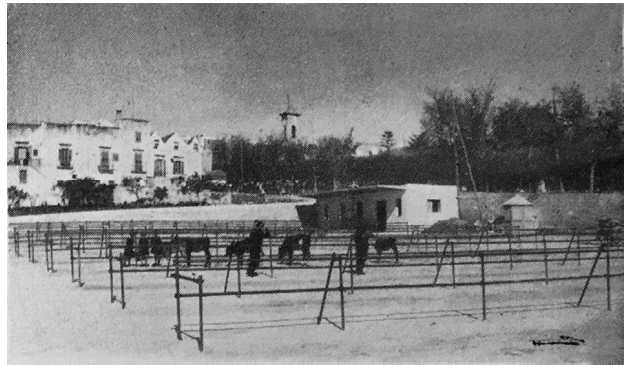
Secondo la stessa L.R. 21/2008 tra le azioni che possono essere incluse nei programmi di rigenerazione urbanistica sono:

- la riqualificazione dell’ambiente costruito, attraverso il risanamento del patrimonio edilizio e degli spazi pubblici, garantendo la tutela, la valorizzazione e la fruizione del patrimonio storico-culturale, paesaggistico, ambientale;
- la riorganizzazione dell’assetto urbanistico attraverso il recupero o la realizzazione di urbanizzazioni, spazi verdi e servizi;
- il contrasto dell’esclusione sociale degli abitanti attraverso la previsione di una molteplicità di funzioni e tipi di utenti e interventi materiali e immateriali nel campo abitativo, sociosanitario, dell’educazione, della formazione, del lavoro e dello sviluppo;
- il risanamento dell’ambiente urbano mediante la previsione di infrastrutture ecologiche quali reti verdi e blu finalizzate all’incremento della biodiversità nell’ambiente urbano, sentieri didattici e museali, percorsi per la mobilità ciclabile e aree pedonali, spazi aperti a elevato grado di permeabilità, l’uso di fonti energetiche rinnovabili e l’adozione di criteri di sostenibilità ambientale e risparmio energetico nella realizzazione delle opere edilizie.

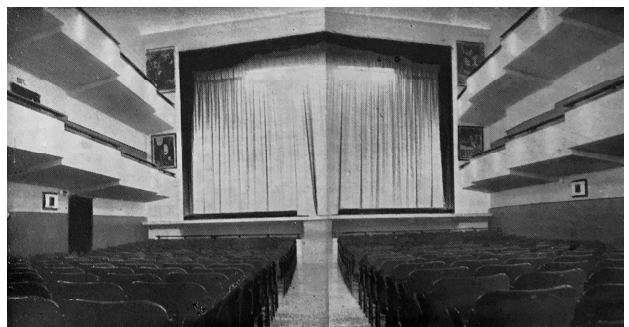
Analizzando nello specifico l’espansione urbanistica della città di Putignano negli anni del dopoguerra, si nota come da sempre c’è stata una forte collaborazione da parte dell’Amministrazione Comunale. Esempio di tale partecipazione la si denota, tra le tante, dalla realizzazione del Mercato Boario (1957);

all’accordo con un privato a cui si giunse per la realizzazione del “nuovo” Teatro Comunale e la realizzazione del Mercato Coperto caratterizzato dalla piazza panoramica sovrastante.

Sono altresì presenti importanti zone di nuova espansione che presentano i tratti tipici di quelle aree sviluppatasi velocemente per soddisfare la



1957 – Mercato Boario ultimato



1957 – Nuovo teatro comunale



1957 – Mercato Coperto



domanda insediativa della Città, senza che ciò fosse supportato da una complementare opera di sviluppo di aree destinate al soddisfacimento di esigenze della comunità degli abitanti attraverso luoghi di aggregazione e servizio. Tra tali zone particolare importanza è stata data all'area dell'ex-Autodromo.

Nel 1965 l'Amministrazione Comunale provvide all'acquisto del suolo di circa 10 ettari, sul quale si prevedeva la realizzazione del parco cittadino e del nuovo stadio comunale.

Il progetto fu presentato dall'A.C. Bari nel dicembre 1965 per l'autodromo permanente di Puglia. Il progetto è stato approvato e il 1 aprile 1967 è stata posta la prima pietra. Nel 1969 la pista era costruita al 70% e le infrastrutture al 30% e si pensava di poter arrivare a disputare la prima gara entro un anno. Purtroppo però il Comune di Putignano (proprietario del circuito) è entrato in una crisi economica e politica e nel 1970 i lavori, ancora incompiuti, sono stati fermati per mancanza di fondi. Da allora sono stati fatti vari tentativi, ma non è stato più possibile completare il circuito.

L'area è ubicata nella parte orientale della città ed è tipizzata nel P.R.G. vigente come zona F2 – zona destinata ad attrezzature e servizi di interesse generale – con annessa un'area perimetrale di zona E3. L'area si estende per circa 18 ettari, risulta dotata di attrezzature che allo stato attuale sono sottoutilizzate o incompiute, tra cui un auditorium in stato di abbandono e soprattutto un autodromo, opera rimasta incompiuta. L'infrastrutturazione dell'area dell'ex-autodromo è fondamentale per lo sviluppo di attività turistiche innovative, capaci di destagionalizzare i flussi di visita, di produrre un allungamento della permanenza dei visitatori e di offrire una maggiore attrazione di differenti segmenti della domanda turistica, senza la necessità di varianti urbanistiche al PRG, anzi intervenendo su un'area oggetto di incuria e di fatto dequalificante del territorio periurbano circostante. L'area infatti si presenta attualmente come una zona priva di una propria identità prevalentemente soggetta a deterioramento.

### Fase 3: Visioning condivisa

Nell'attività di visioning è stato chiesto ai partecipanti di rispondere ad una sequenza di domande:

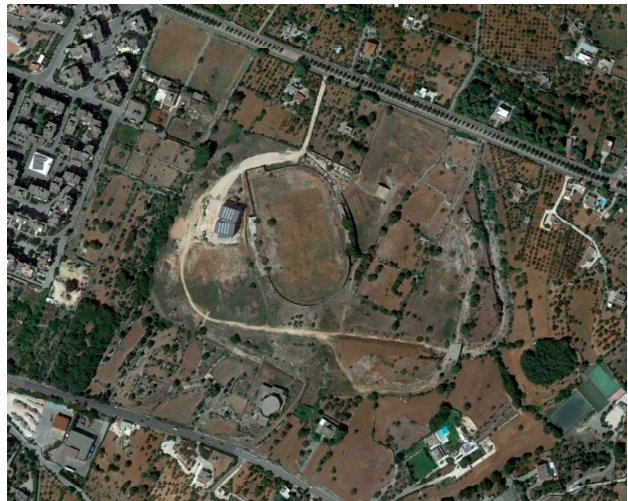
- Cosa sono oggi e che cosa stanno diventando queste aree?
- Cosa vorremmo che fossero all'interno dell'area metropolitana?
- Cosa possiamo proporre per integrarle nel sistema metropolitano?
- Quali modi d'uso possibili per raggiungere l'equilibrio uomo-paesaggio?
- Il recupero in chiave sostenibile di queste aree può diventare volano di crescita per il territorio?

### Fase 4: Best Practices e Green Economy

Il caso studio di riferimento è stato la cintura verde di Vitoria Gasteiz, nei Paesi Baschi. La Città, di circa 240mila abitanti, è formata da cerchi concentrici che si sviluppano attorno al centro storico. La green belt (cintura verde) è un'area semi naturale ricavata dalla bonifica di aree degradate e periferiche della città, attorno a cui si sviluppa poi il terzo anello, dominato dagli acquitrini, un ambiente che accoglie diverse specie di uccelli, e dalle foreste.

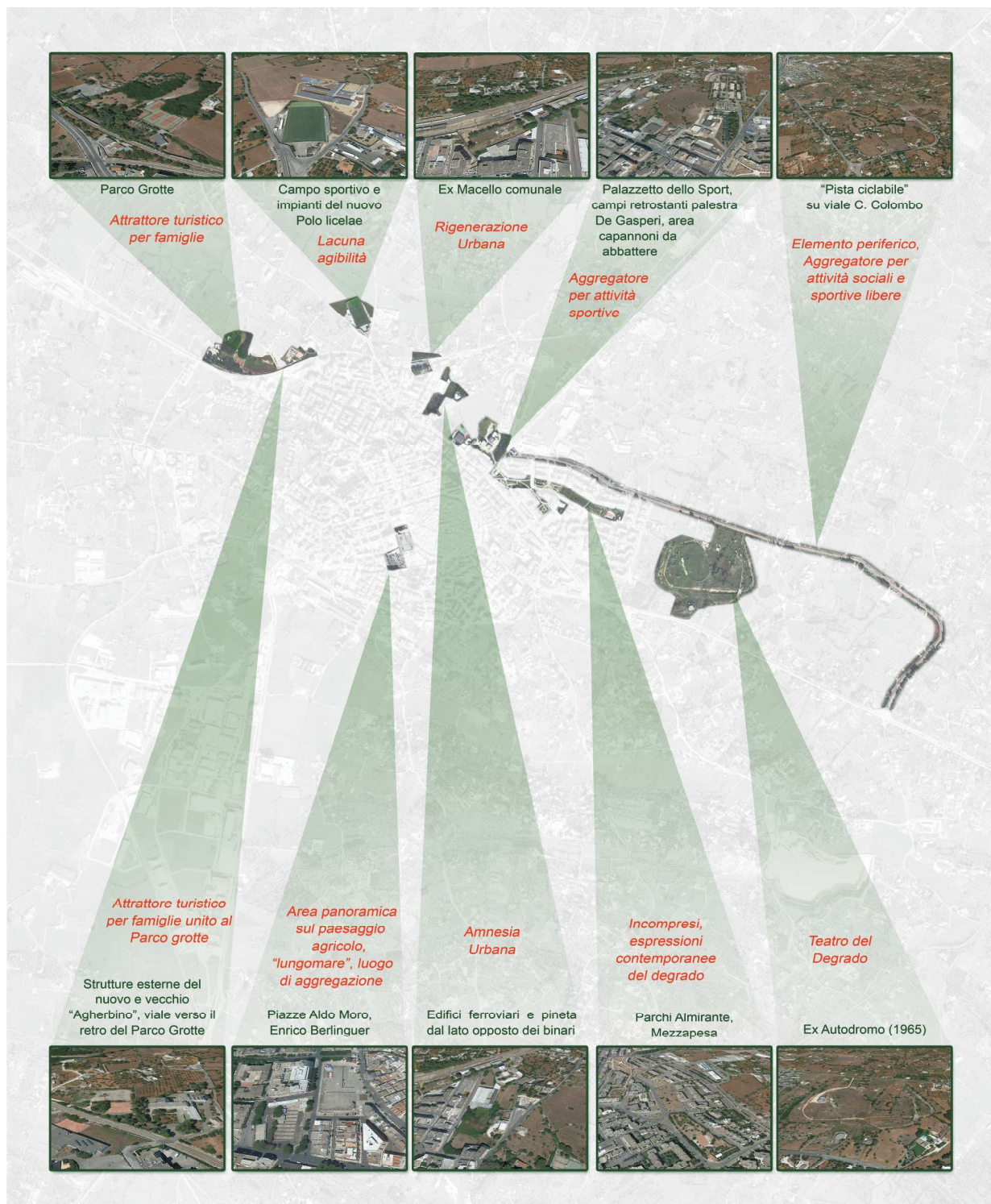


1965 – Visione panoramica della zona destinata al parco ed al nuovo stadio comunale. Quello che rimane ancora oggi è visibile dalle foto aeree.



2016 – Vista aerea della zona ex-autodromo





### Fase 5: Ipotesi degli scenari, azioni prioritarie e conclusioni del gruppo di lavoro.

La definizione degli scenari ha permesso di ipotizzare una visione condivisa sulla possibile riconversione e messa in rete delle aree oggetto di analisi. Tali aree rappresentano una importante occasione per il rilancio e l'acquisizione da parte della comunità locale di porzioni di territorio in disuso a seguito dell'espansione della città oggi che potrebbero divenire strategiche.

Attraverso l'attivazione di nuove procedure urbanistiche ed economiche, si potrebbero avviare concreti processi di trasformazione e riconversione, per definire il ruolo "cerniera" rivestito da Putignano nella connessione tra l'Area metropolitana barese e la Valle d'Itria.



## **Putignano: Porta dinamica della Valle d'Itria**

La visione strategica, nell'ottica allargata alla città metropolitana, è stata quella di ipotizzare l'individuazione e la costruzione di un anello verde per Putignano quale elemento connettore della città, utile ad ottenere una visione integrata e sistemica del territorio, costruendo nel contempo sistemi di relazioni e strategie di cui potrebbero avvalersi anche le altre realtà comunali "metropolitane".

La visione strategica dell'idea del progetto si collega alle disposizioni del PPTR (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale) in relazione:

- alla Rete Ecologica Regionale, fornendo un quadro di area vasta interpretativo delle principali connessioni ecologiche;
- al Patto città-campagna, restituendo qualità ambientale e paesaggistica al territorio sia a quello urbano, definendone con chiarezza i margini, le funzioni e gli spazi pubblici che caratterizzano storicamente la città, elevandone la qualità edilizia e urbanistica; sia a quello rurale restituendogli specificità e proprietà di funzioni, superando il processo degenerativo che ha visto nell'urbanizzazione della campagna, la crescita del degrado di entrambi gli ambienti di vita, quello urbano e quello rurale;
- al sistema infrastrutturale per la mobilità dolce per la necessità di connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova geografia dei paesaggi pugliesi. La rete multimodale della mobilità lenta dovrà assicurare la percorribilità del territorio regionale che collegano nodi di interconnessione di interesse naturale, culturale, paesaggistico;
- ai sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali, trattando i beni culturali (puntuali e areali) in quanto sistemi territoriali integrati nelle figure territoriali e paesistiche di appartenenza per la loro valorizzazione complessiva.

Tenendo conto di quanto sopra illustrato ed in conclusione dei lavori del workshop Pianifica T.U. sono emerse, condivise dal gruppo, le considerazioni che nel seguito sinteticamente si riportano:

- Realizzare un Green Belt per connettere i differenti sistemi urbani a quelli di rango metropolitano. La cintura verde (barriera all'espansione urbana di Putignano) avrà la funzione di proteggere e connettere i corridoi verdi esistenti (lame, tratturi, etc.), legandoli all'offerta turistica e valorizzando le caratteristiche specifiche del territorio;
- Superare la frammentazione del territorio attraverso "dolci connessioni" a basso impatto ambientale ricucendo e creando un forte senso di un unico grande paesaggio, potenziando gli accessi, le soluzioni di connettività, la continuità pedonale, ciclabile, etc. Un luogo dove natura, salute fisica e benessere, agricoltura, produzione di cibo, di energia, educazione ambientale, arte e cultura, bellezza paesaggistica siano parti equamente importanti di un insieme;
- Potenziare e differenziare gli ecosistemi naturali, gli impianti, i corpi idrici e i differenti paesaggi presenti in tutto il sito mediante attente pratiche di gestione del territorio;
- Creare zone dal carattere paesaggistico identitario in cui conferire particolari usi legati al patrimonio culturale materiale e immateriale locale migliorando con adeguati spazi le vocazioni del luogo (cartapesta, carnevale, etc.);
- Ipotizzare una nuova e centrale icona del territorio per supportare una vasta gamma di attività (ex. la ciclovia verde attorno alla città);
- Programmare e pianificare gradualmente miglioramenti del parco/anello verde che utilizzino finanziamenti e piani di budget operativo nel medio/lungo termine;
- Promuovere la più alta qualità di architettura del paesaggio, la preservazione del territorio, la gestione ambientale e le pratiche di gestione sostenibile.

Le infrastrutture verdi urbane possono essere progettate per svolgere specifici servizi, come l'assorbimento della CO<sub>2</sub> e degli inquinanti atmosferici, la termoregolazione per ridurre le isole di calore, la laminazione delle acque meteoriche, anche finalizzata al riuso, e più in generale il miglioramento della risposta idrologica dei suoli, la depurazione delle acque ed anche la produzione di alimenti e materie prime, rilevante perché potenzialmente diffusa e strutturalmente "a catena corta". Esempi di infrastrutture verdi urbane sono gli spazi verdi e le zone umide multifunzionali, i tetti e le pareti verdi, le aree agricole e le foreste urbane, le vie ciclabili e navigabili con funzioni anche ambientali e i SUDS (Sustainable Urban Drainage Systems) come le coperture permeabili, le trincee drenanti.

Il suolo non edificato deve diventare un ecosistema di valore ambientale strategico pertanto lo sprawl urbano deve essere fermato, puntando al consumo di suolo zero mediante la riqualificazione delle aree dismesse e la rigenerazione del patrimonio edilizio con le tecnologie del risparmio e del riutilizzo di risorse quali energia, acqua e rifiuti e con le infrastrutture verdi come il verde pensile e i muri verdi energeticamente sostenibili, le



alberature stradali, i microparchi (parco Grotte) ed i boschi urbani, in grado di contribuire all'isolamento termico degli edifici e di contrastare i fenomeni alluvionali.

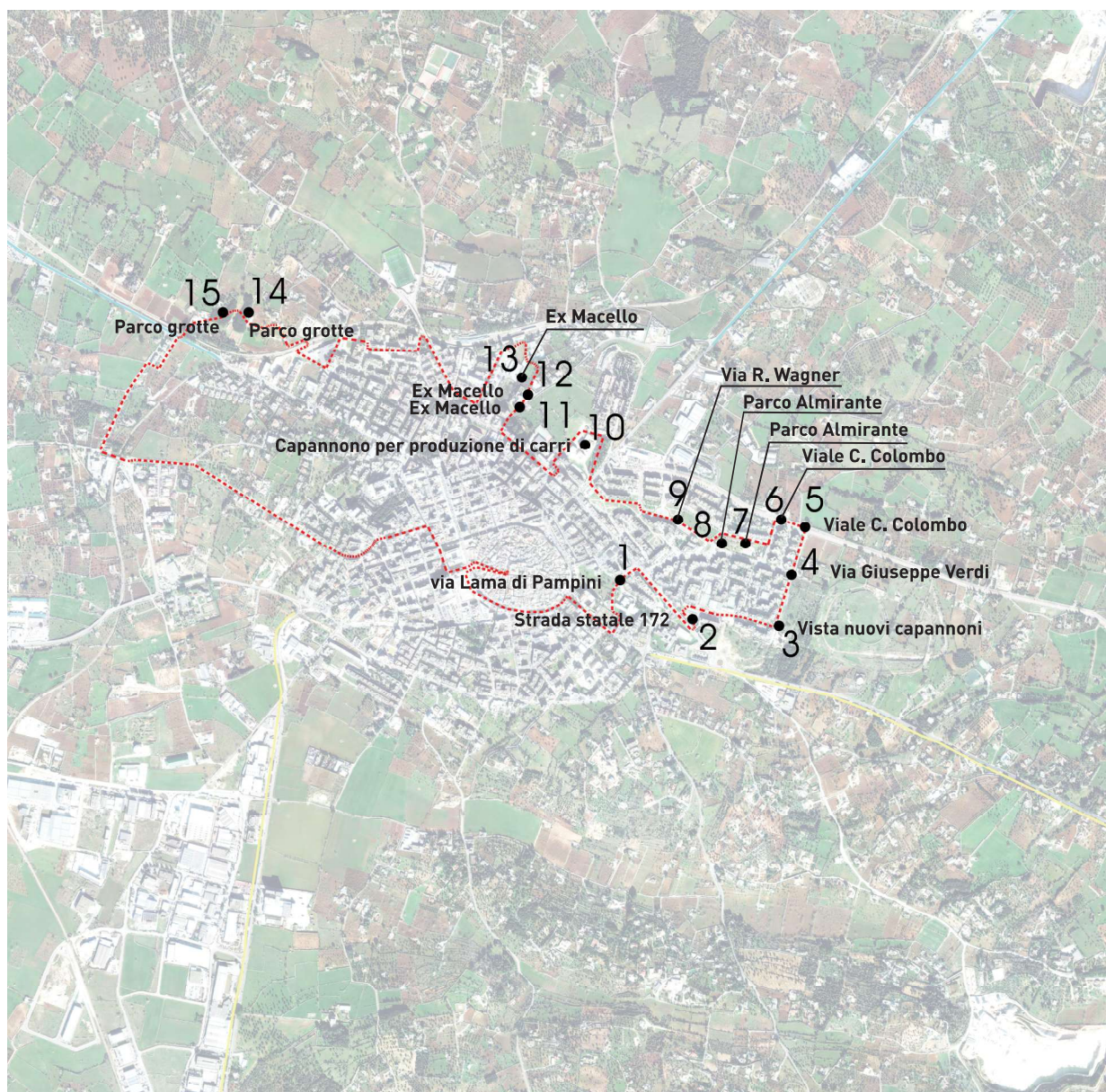
La agricoltura periurbana e di frangia può entrare nel tessuto urbano con gli orti urbani usati anche con finalità alimentari e produzioni di alta qualità ecologica in filiera corta, in cui l'anello verde può assumere un ruolo multifunzionale di eccellenza. Va perseguita la continuità tra le infrastrutture verdi urbane e rurali mediante la realizzazione appunto del Green Belt che può costituire un supporto alla cattura della CO2 e al raffrescamento, alla delimitazione della parte edificata con riduzione dell'espansione urbana.

L'infrastrutturazione verde va sviluppata senza concessioni alla "commercializzazione" del verde pubblico come standard urbanistico e affermando il ruolo del verde come elemento strategico e strutturale dell'organismo urbano. L'uso esteso delle infrastrutture verdi, oltre a migliorare la qualità ecologica e sociale delle aree urbane, è in grado anche di generare incrementi netti nei valori del capitale costruito e di attrarre investimenti.

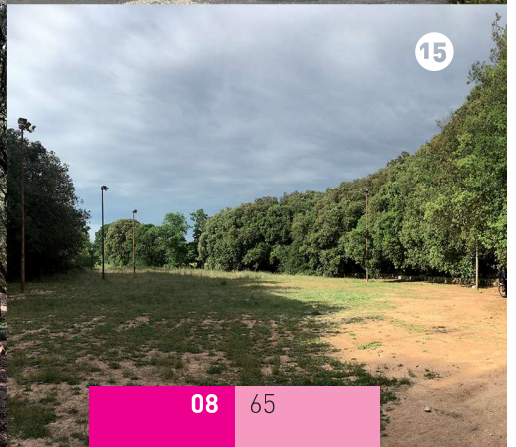
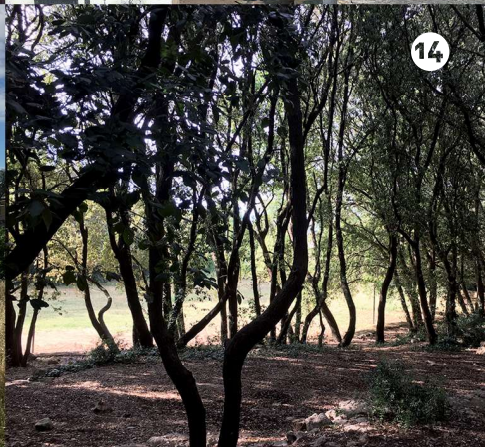
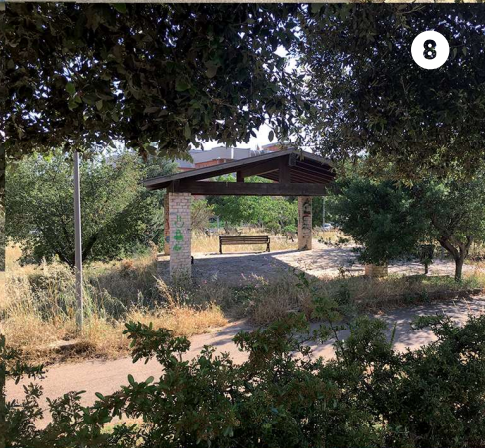
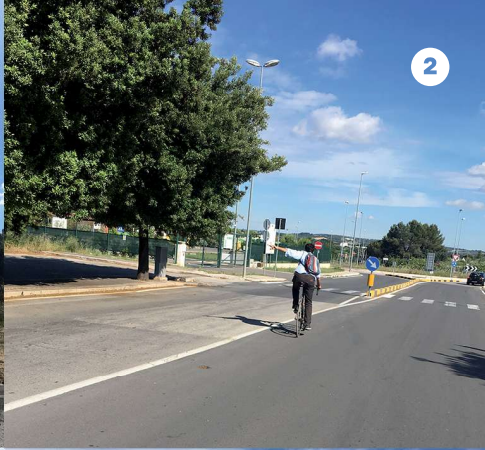
**Tutor:** arch. Loredana Domenica Modugno

**Facilitatori:** ing. Armando Aquilino, Giovanni Pugliese

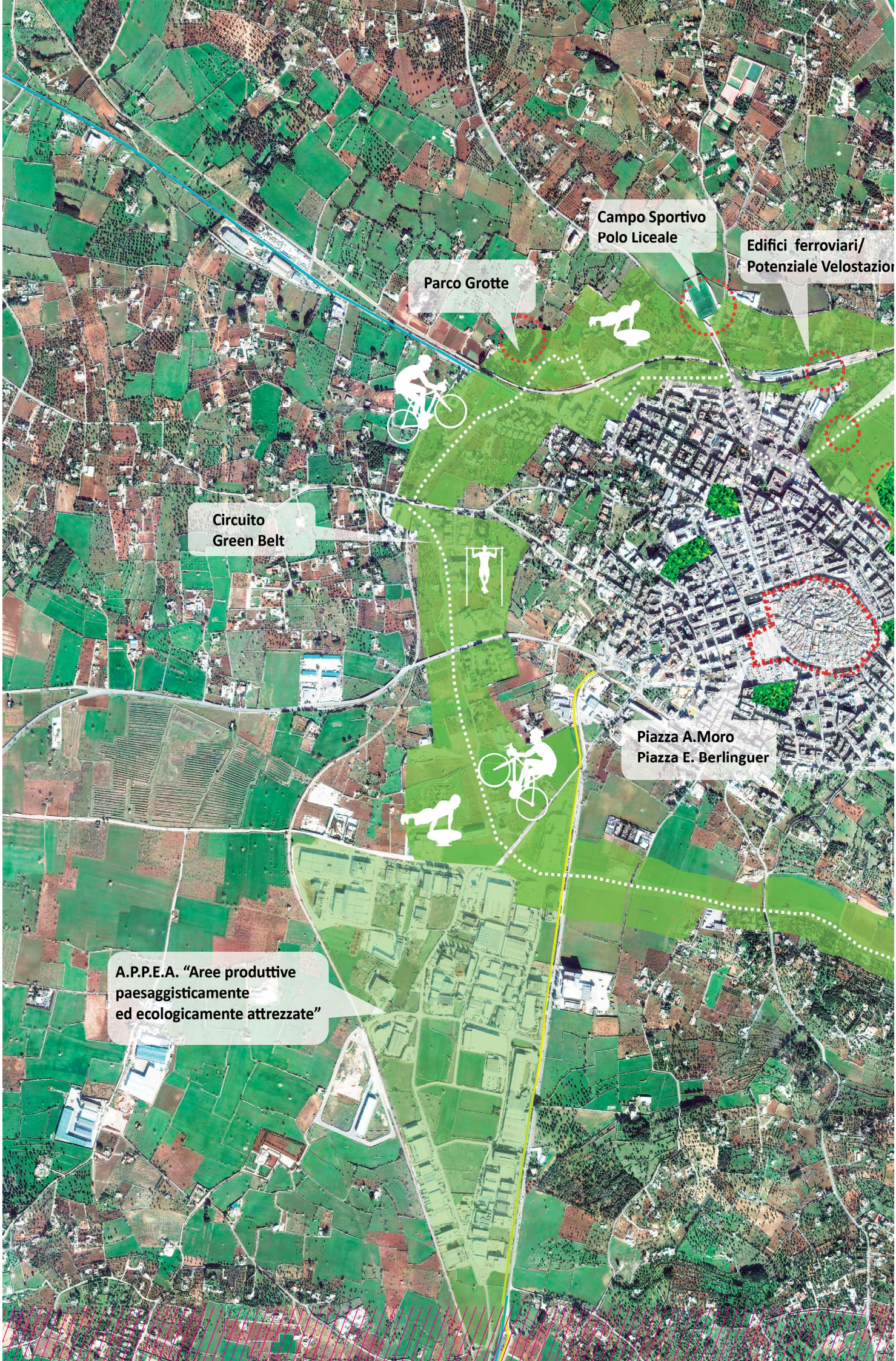
**Partecipanti:** dott in arch. Antonio Albanese, arch. Renato Cagnetta, arch. Francesco Caragiulo, arch. Roberto Casamassima, arch. Massimo Fanigliuolo, arch. Nicola Giovanni Losavio, arch. Giuseppe Marzullo, arch. Francesco Ghio, arch. Fabio Natile, arch. Maria Tiziana Netti, arch. Marina Raffaella Tritto











Campo Sportivo  
Polo Liceale

Edifici ferroviari/  
Potenziale Velostazioni

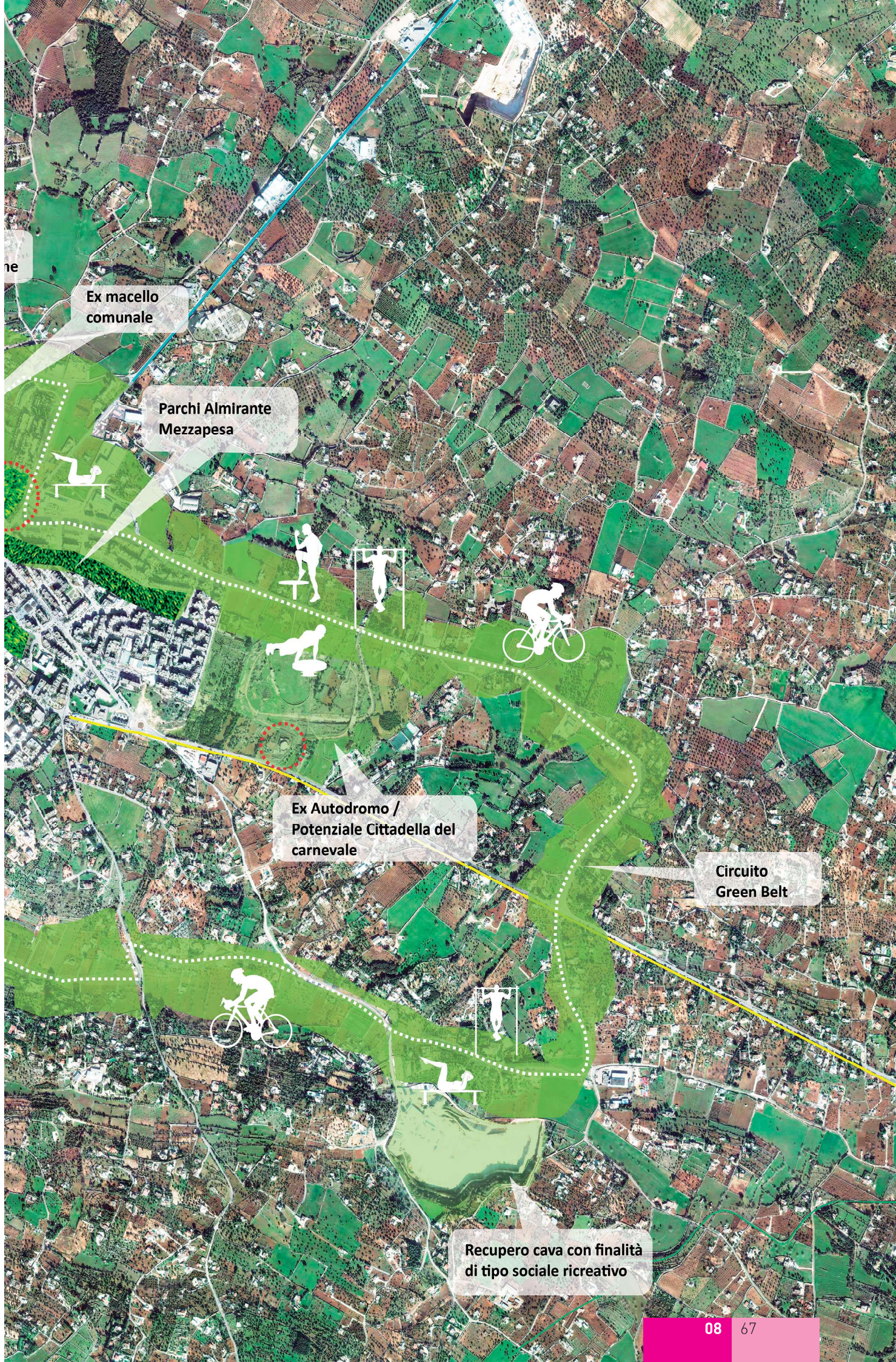
Parco Grotte

Circuito  
Green Belt

Piazza A.Moro  
Piazza E. Berlinguer

A.P.P.E.A. "Aree produttive  
paesaggisticamente  
ed ecologicamente attrezzate"





Ex macello comunale

Parchi Almirante Mezzapesa

Ex Autodromo /  
Potenziale Cittadella del  
carnevale

Circuito  
Green Belt

Recupero cava con finalità  
di tipo sociale ricreativo





**Urban recycle  
e realismo  
creativo  
rigener-azione:  
una piazza  
alla portata  
di tutti**





Dall'**Urban Recycle** al modello di sviluppo creativo, gli approcci alla rigenerazione urbana sono oggi più che mai legati alle specifiche condizioni socio-economiche e culturali del contesto urbano e paesaggistico e consapevolmente recuperano il ruolo fondamentale dell'architettura come unica disciplina capace da un lato di interpretare in termini qualitativi (e non quantitativi) l'esigenza della sostenibilità, dall'altro di contribuire a risolvere il rapporto antitetico fra teoria e prassi, tra impostazione accademica e approccio professionale e fornire risposte plausibili (metodologiche e non più tecnico-normative) al problema della gestione e della partecipazione alle azioni di trasformazione del territorio.

A fronte di un sempre più rapido e dinamico processo di cambiamento delle esigenze della società e dell'ambiente, appare quanto mai necessario operare una riflessione di tipo dialogico e di confronto sul rapporto tra progetto e cicli di vita dello spazio pubblico contemporaneo secondo un sistema di valori condiviso che non abbia però una valenza "universale" ma che sia espressione dell'identità di un determinato e specifico territorio. È evidente come il concetto d'identità non vada confuso con quello di storia, di memoria, di tradizione, rispetto ai quali esso costruisce complessi rapporti semantici che vanno individuati e analizzati sia nella sfera individuale che in quella collettiva all'interno dei confini del contesto culturale di riferimento. Come diretta conseguenza, l'azione progettuale o pianificatoria non dovrebbe tradursi, in nome dell'identità, nel retorico recupero di condizioni perdute di un passato romanticamente idealizzato rispetto alle difficoltà del presente, ma è auspicabile al contrario che difenda un atteggiamento critico rispetto al tempo e allo spazio e incoraggi la conoscenza e l'innovazione per far sì che la rigenerazione urbana (intesa come complesso sistema di azioni sul territorio) venga guidata non solo da fattori economici, ma da atteggiamenti etico-dialogici verso la società.

La VII Biennale di Architettura di Venezia del 2000, diretta da Massimiliano Fuksas, aveva sancito nel titolo "**less aesthetics, more ethics**" la priorità del paradigma etico rispetto alle istanze estetiche spostando il centro delle tematiche disciplinari dall'edificio alle grandi città e individuando tre gruppi tematici rispetto ai quali effettuare delle riflessioni: ambiente, socialità, tecnologia. Questo spostamento di baricentro dalla dimensione estetica a quella etica ha indubbiamente aiutato a maturare una rinnovata consapevolezza culturale sul ruolo della tecnologia, sulla protezione dell'ambiente, sulla rivalutazione dei rapporti sociali come determinanti per il miglioramento della qualità dei luoghi. Ma, spesso, rifiutandosi di porsi il problema della forma (tema irrinunciabile per l'architettura e per l'urbanistica), ha finito per lasciare campo libero alla spontanea proliferazione di nuove immagini divenute in breve tempo iconiche rispetto ai concetti di "etico", "sostenibile", "vivibile", "smart", che il più delle volte non hanno nulla a che fare con la qualità dell'architettura e dell'urbanistica.

Ciò è avvenuto anche per la rigenerazione, nuova parola chiave che ha recentemente sostituito quelle di "riqualificazione", "trasformazione", ecc., a cui spesso si tende ad associare soluzioni progettuali-prodotto precostituite in modo a-critico che fungono più da slogan atti a soddisfare l'immaginario collettivo e/o il consenso politico che a rispondere correttamente alle reali necessità dei cittadini e del territorio.

Di qui la necessità di fare una "scansione" epistemologica del termine "rigenerazione" in modo da individuarne gli elementi costituenti e assemblarli successivamente attraverso il progetto in nome di un rinnovato e riequilibrato rapporto tra **forma urbis**, estetica del paesaggio ed etica sociale.

L'esperienza del workshop di Putignano ha consentito di ragionare sul concetto di rigenerazione e di immaginare quale potesse essere il suo rapporto con un luogo ben preciso: in questo caso, il sistema delle piazze Aldo Moro ed Enrico Berlinguer a Putignano. Attraverso un lavoro di confronto dialogico tra i facilitatori, il tutor e i partecipanti, ognuno dei quali ha offerto una diversa "declinazione interpretativa" e una personale risposta "creativa" a problemi e necessità fisico-sociali preventivamente individuati e collegialmente riconosciuti come tali, è stata effettuata un'analisi critica attenta e scrupolosa finalizzata non tanto a individuare risposte, ma a chiarire problemi e a "disegnare" possibili strategie. Le riflessioni individuali, confrontate tra loro su differenti livelli d'analisi, sono state poi "istituzionalizzate", cioè riportate in una dimensione collettiva tutta interna al territorio disciplinare, fino a confluire nella costruzione di un nuovo sistema di valori etici condivisi.

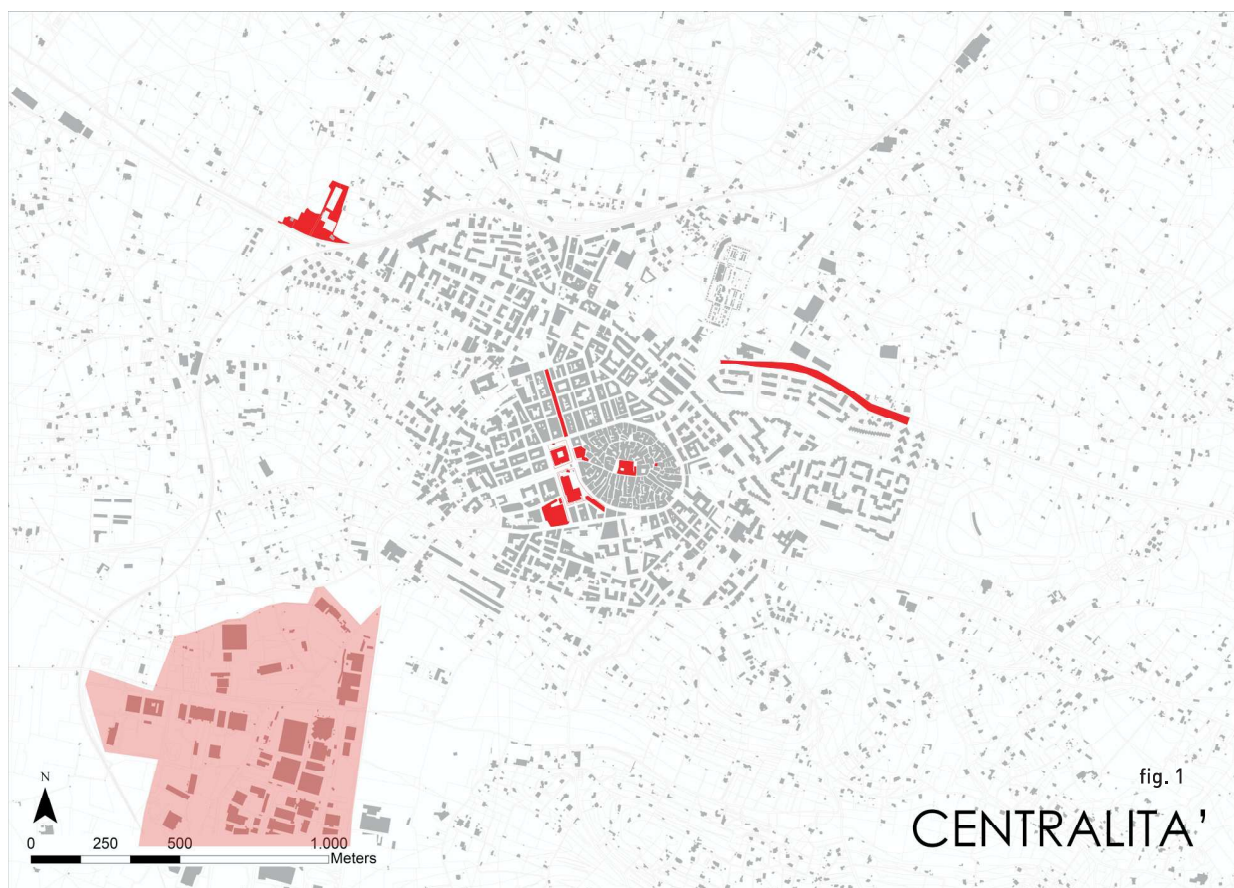
Gli elementi che sono stati individuati a valle del processo di "scansione epistemologica" sono espressi da cinque parole chiave: Centralità, Porosità, Reticoli, Paesaggi produttivi e Connettori.

Per quanto riguarda la centralità, è utile qui riportare alcuni passaggi di un articolo di Manuel de Solà Morales pubblicato postumo sul giornale "Ara", a proposito dell'incipiente trasformazione urbana promossa dalla Pubblica Amministrazione di una delle più grandi e importanti piazze di Barcellona, **Plaza de Las Glorias Catalanas**, condotta secondo un travisato modello di centralità urbana che, secondo l'urbanista catalano, era basato su un retorico e iconico monumentalismo da un lato e sulla totale assenza di un rapporto con la dimensione sociale del contesto urbano circostante dall'altro: "**Nella grande città fatta di movimenti, di attività e di persone, la centralità urbana è un qualcosa di materico, di tangibile. Non è solo un simbolo o una**

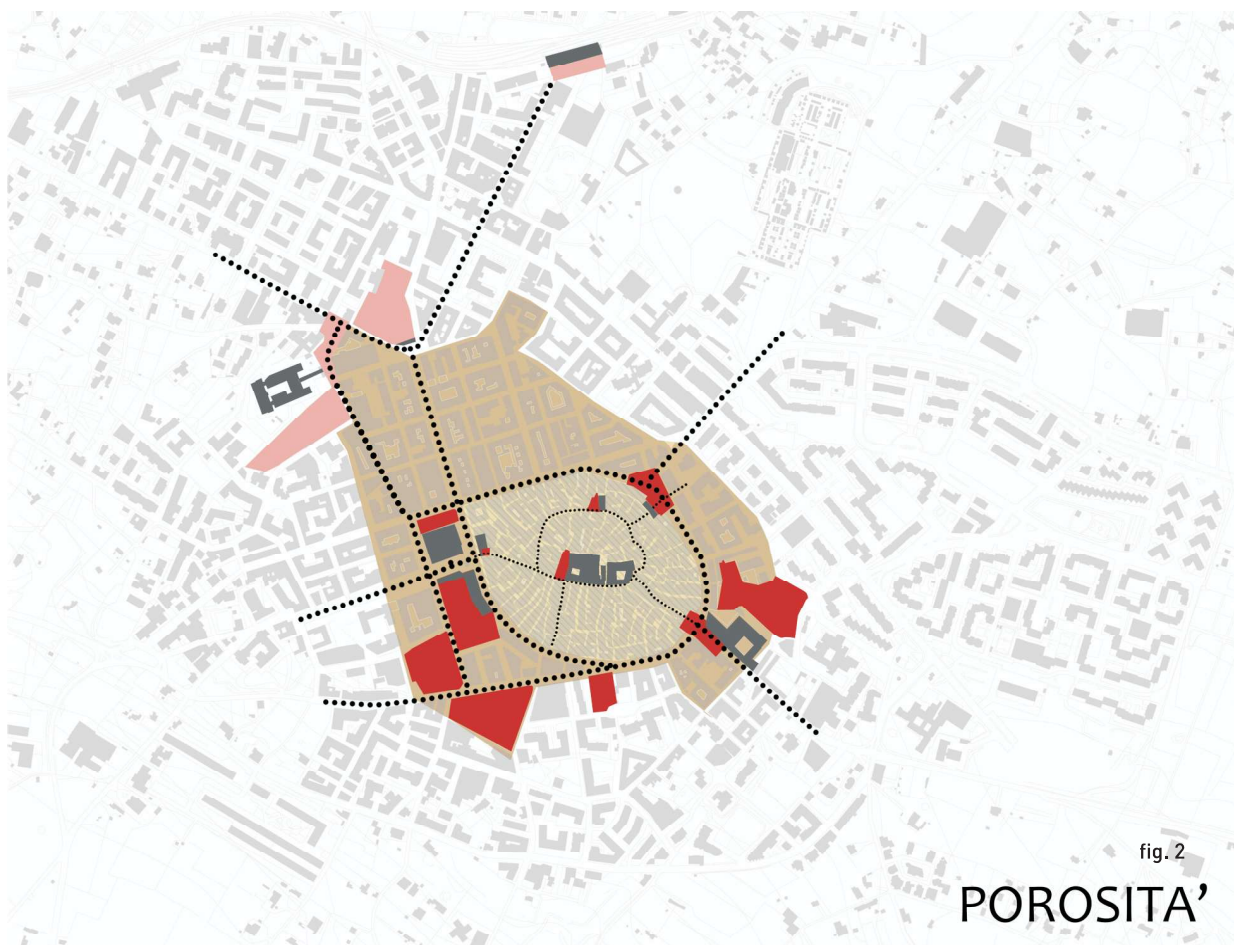


metafora: sono persone e flussi che convergono e si sovrappongono, che tendono ad occupare un medesimo luogo e che competono per conquistare uno spazio". "Diciamo di voler ricercare un centro per la grande città contemporanea. Però né Times Square a New York né Shibuya a Tokyo sono aree vuote, ma tutto il contrario: sono piene di densità, movimenti misti e attività. La fantasia di parlare di Central Park contiene in sé un'interpretazione di centralità totalmente assente ed edulcorata". "Un luogo di così tanta accessibilità come la Plaza de Las Glorias è ottimo per fare città, è ottimo per riempirla di attività e di movimenti che sono le caratteristiche di un centro metropolitano del XXI secolo. Con la necessità che c'è di superficie affinché quest'ultimo possa realizzarsi, Barcellona non si può permettere un vuoto urbano di venticinque ettari". "E, inoltre, la centralità nemmeno viene fuori solo dall'accumulazione di facciate monumentali. E' necessario fare città, non soltanto forma. Sono i tessuti urbani dell'intorno che determinano una condizione di centralità, non il contrario. E' la diversità e la promiscuità di persone e strutture che crea significazione ed identità". "Invece di uno spazio vuoto, il settore di Las Glorias potrebbe essere un tessuto pieno di una molteplicità di spazi e costruzioni, a cavallo e in contatto con tutte le infrastrutture necessarie". "Il tema è di programma, non di forma, La Plaza de Las Glorias potrebbe essere un'area dalle nuove opportunità, finora inesistenti: lo stabilisce la sua posizione e la sua disponibilità, così come la sua naturale connessione diretta con il territorio metropolitano la rende unica" (Manuel de Solà Morales, "Incertes Glòries", 2012. Trad. V.P. Bagnato).

Questo passaggio, incredibilmente esplicito e perentorio, ci aiuta a capire come la configurazione fisica di un luogo non possa essere imposta dall'alto, così come la condizione di centralità di un determinato settore urbano non può essere creata ex novo ma deve già esistere in sé. Ecco che quindi, come diretta conseguenza, l'azione di rigenerazione non consiste nella creazione (o nell'invenzione) di una nuova centralità, bensì nel potenziamento di un naturale carattere di centralità insito nella struttura fisica e sociale del settore urbano, a partire dai suoi luoghi identitari, dai suoi luoghi culturali, dai suoi luoghi "nuovi" (intesi come naturalmente configuratisi per effetto del sistema dei processi e delle dinamiche delle azioni umane che nel tempo e nello spazio si sono succedute) e dai suoi luoghi economici, nonché dal ruolo che essi possono in futuro svolgere all'interno del sistema urbano nel suo complesso (Figura 1).



La porosità è un concetto che ha prevalentemente a che fare con il superamento della tradizionale divisione edificio/strada e del rapporto tra spazio pubblico e spazio privato. Lo spazio della città contemporanea è oggi più che mai complesso, articolato, in continua trasformazione, ed è costituito da luoghi con diversi gradi di accessibilità pubblica o privata, di internità e di esteriorità, che fisicamente non sono sempre definibili come strade, piazze, parchi, giardini, edifici, ecc. perché per essi non è più possibile individuare un confine morfologicamente definito e definibile, tantomeno una funzione o una destinazione d'uso univoca. La dissoluzione del limite, la perdita dei confini, sono condizioni di cui la rigenerazione deve tener conto e la porosità può essere la chiave per ri-connettere al sistema urbano luoghi che versano in stato di abbandono, che siano privi di funzioni, che siano di mero passaggio o che siano, secondo la definizione di Marc Augé, non luoghi o ancora che rientrino in una delle categorie di "drosscapes" individuate da Alan Berger, trasformandoli in luoghi "osmotici" (Figura 2).



Per reticoli si intendono i sistemi di connessione che non fanno più riferimento ad "assi" lineari ma a "reti", composte da linee e nodi quali le infrastrutture, gli spazi pubblici, gli edifici monumentali ecc. La struttura reticolare consente di mettere in relazione spazi urbani alle diverse scale, unendo l'ambito locale del quartiere a quello urbano metropolitano fino a quello del territorio d'area vasta.

I reticoli introducono un'ulteriore caratteristica della rigenerazione che è la "transcalarità", cioè la capacità di agire su uno o più nodi ad una determinata scala e produrre effetti di riverbero sull'intera struttura alle diverse scale. I reticoli si distinguono in urbani, metropolitani, macroterritoriali, storici, infrastrutturali, energetici e mediatici (Figura 3).

I paesaggi produttivi contengono i luoghi della produzione (agricoli, industriali e artigianali), rispetto ai quali l'azione di rigenerazione si pone in maniera equidistante, cioè senza prediligere una tipologia rispetto ad un'altra. Al contrario, i luoghi della produzione (attualmente prevalentemente ubicati nel "periurbano", cioè nelle aree comprese tra la città e la campagna), secondo il nuovo modello "etico" vengono integrati anziché essere separati funzionalmente e per essi viene garantita la sostenibilità paesaggistica ed ecologica in termini di risparmio del consumo di risorse, di riduzione dell'uso del suolo, di accorciamento della filiera produttiva



(es. l'A.P.P.E.A. – Aree Produttive Paesaggisticamente ed Ecologicamente Attrezzate).

Il concetto di connettore, infine, è strettamente legato a quello dei reticoli. La differenza è che per questi ultimi si fa riferimento all'intera struttura e ai suoi elementi costituenti, mentre per connettore si intende un luogo che unisce con determinate modalità e in determinati tempi due o più parti di città (o del territorio) chiaramente individuabili e in maniera costante e continuativa, sia fisicamente che virtualmente, indipendentemente dalla sua funzione ufficiale. I connettori si possono distinguere in luoghi della mobilità, luoghi "cerniera" e luoghi della comunicazione, e possono essere organizzati in insiemi connettivi che contengono o sono contenuti nelle strutture reticolari (Figura 4).

Non è un caso che l'attività del workshop abbia scelto il sistema delle piazze Moro e Berlinguer per riflettere su temi della rigenerazione. Oltre ad essere spazi urbani irrisolti, le due piazze rappresentano con un'incredibile corrispondenza il cronotopo bachtiniano, cioè uno spazio-tempo in cui le varie dimensioni temporali (tempo storico, tempo cosmico, ecc.) si fondono tra loro incrociandosi con quelle spaziali (spazio fisico, spazio sociale e spazio virtuale). Le due piazze sono infatti luoghi del passato per la loro carica di memoria, luoghi del presente per le loro caratteristiche identitarie e luoghi del futuro per le loro potenzialità culturali; al contempo, in esse si condensano spazialità dovute al rapporto col centro antico, spazialità legate ai processi di trasformazione ottocentesca e di riappropriazione moderna, fino alle spazialità definite dagli usi contemporanei, sia effimeri che permanenti.

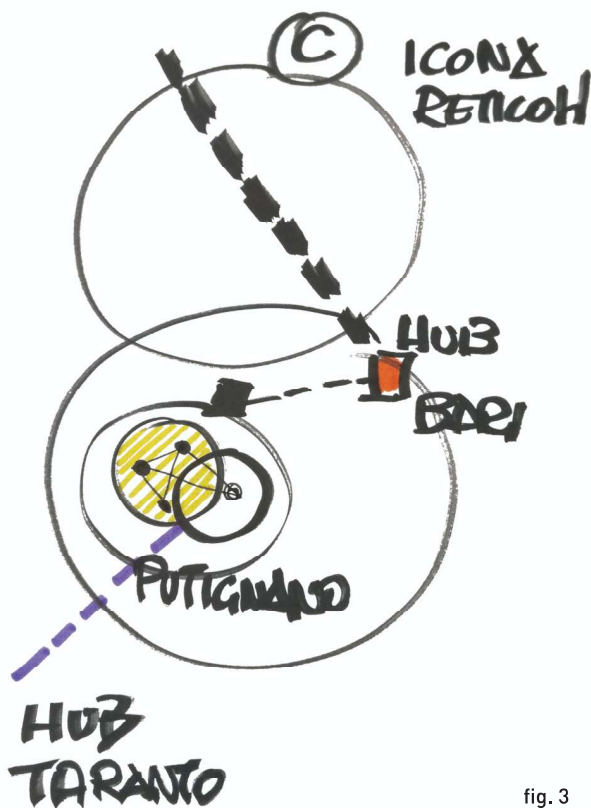


fig. 3

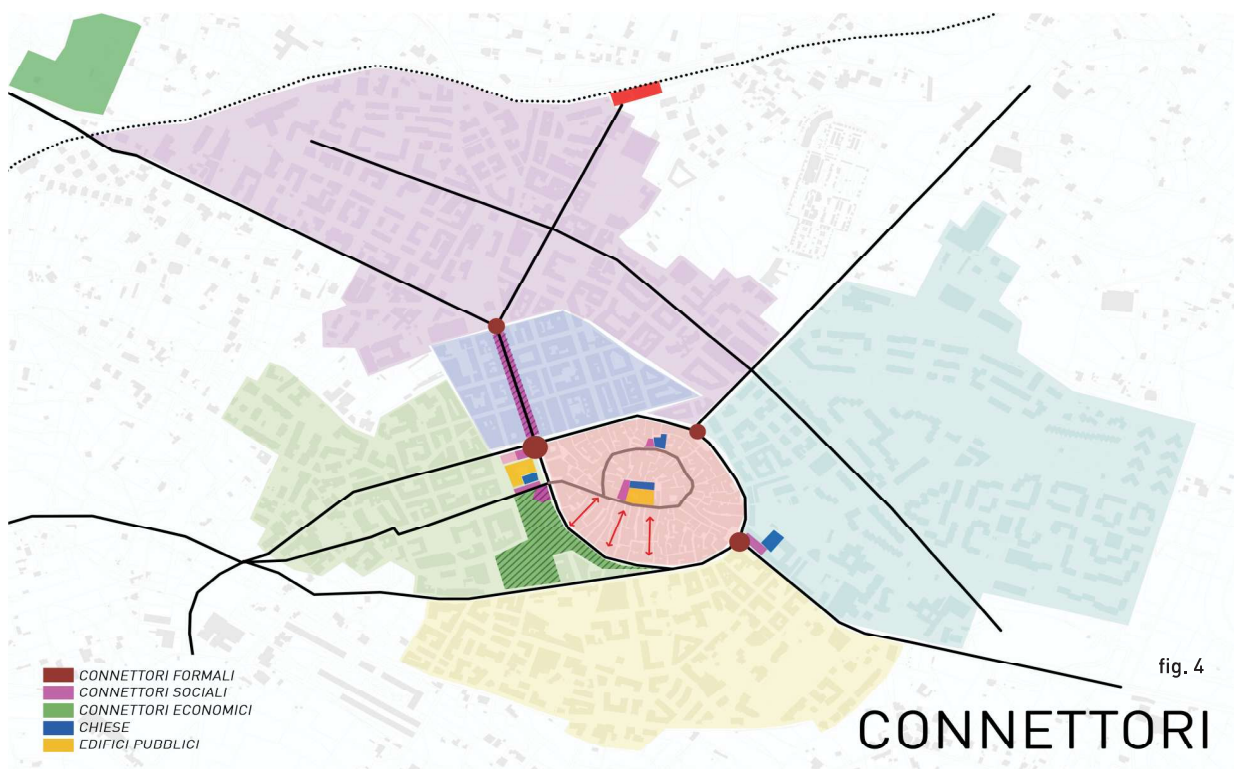


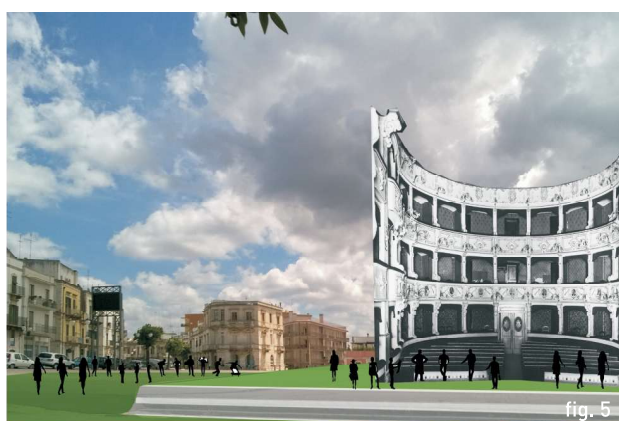
fig. 4

Rispetto a questa dimensione cronotopica l'attività del workshop ha prodotto alcune immagini, intese come vision e/o concept che non pretendono l'attribuzione di una didascalia esplicativa, ma vogliono semplicemente costituire una matrice utile a stimolare nuove interpretazioni che, con lo stesso spirito etico-creativo, riescano a dimostrare come l'azione di rigenerazione non sia un atto tecnico bensì uno sforzo intellettuale, culturale e dialogico il più possibile condiviso (Figura 5-9).

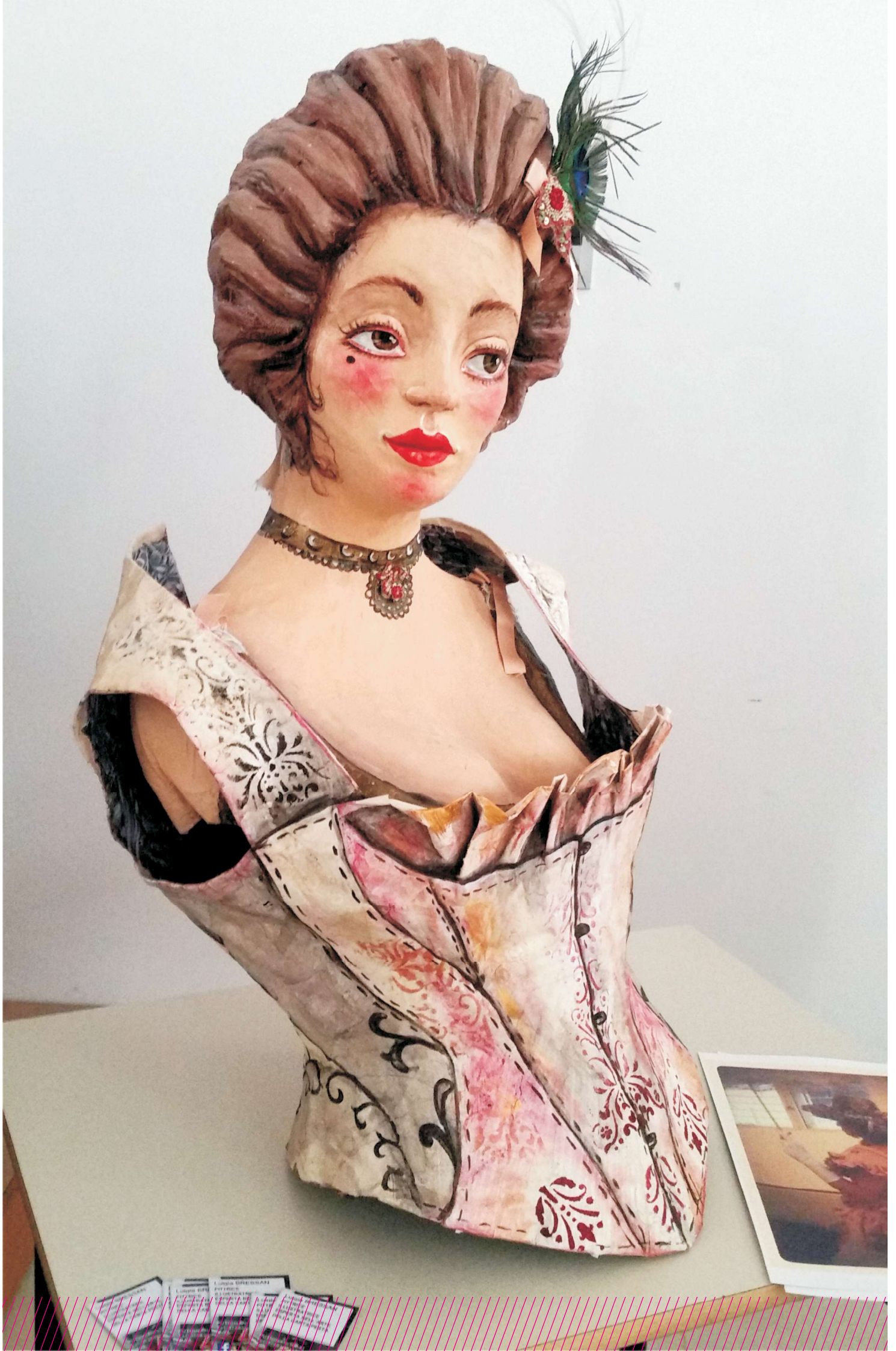
**Tutor:** arch. Gerardo Manca

**Facilitatori:** arch. Vincenzo Paolo Bagnato, arch. Pasquale Alessio De Nicolo, arch. Myriam Mignozzi

**Partecipanti:** ing. Giovanni Angelini, arch. Domenica Calicchio, arch. Pietro Gonnella, pianif. Giuseppe Impedovo, arch. Raffaele Lops, arch. Fiorella Maglianico, arch. Gianni Palattella, arch. Ada Palmieri, arch. Domenico Petruzzi, dott.ssa in arch. Carla Pugliese, arch. Graziana Tagarelli, arch. Antonia Ventura, arch. Valentina Zaza







# **La carta elegante: cartapesta come brand di sviluppo territoriale**





Workshop tenutosi il 26 Maggio 2017 all'interno del progetto PianificaT.U. Putignano.

Abbiamo curato il tavolo di lavoro avente l'obiettivo di far conoscere l'antica Arte della Cartapesta e proporla come brand di sviluppo territoriale, fuori dal contesto meramente carnascialesco dar vita ad una cartapesta elegante.

Il tavolo di lavoro si è aperto con una prima fase dimostrativa, Luigia Bressan ha presentato tutte le fasi di lavorazione della tecnica tradizionale: il modellato d'argilla, il calco in gesso il riempimento con la carta di giornale l'asciugatura e la colorazione.

La seconda fase è stata pratica per tutto il gruppo, abbiamo riempito delle forme di gesso con la tecnica della cartapesta.

Le forme riempite sono state scelte non solo per estetica ma anche per il messaggio simbolico che si voleva trasmettessero: un cuore stilizzato metafora di amore e passione, ingredienti fondamentali per lo sviluppo di qualsiasi progetto e per il reale evolversi di un paese, la seconda forma una nuvola stilizzata, metafora delle stagioni e dunque del passare del tempo.... Il Sud Italia ha sempre avuto un suo particolare andamento... una lentezza, che è un limite ma può per certi versi essere anche un pregio, per esempio la cartapesta è una tecnica lenta e in ciò è contenuto il suo grande fascino.

La terza fase è stata di assemblaggio delle forme create. Usando come supporto un nodoso tronco d'albero.

Anche nella scelta di questo supporto vi è stata una valutazione estetica ma anche simbolica, partire dalle nostre radici affidarci alla forza e bellezza del nostro territorio diventandone complici e non apponendoci ad esso.

Il risultato finale ha portato alla creazione di una lampada suggestiva in cui legno e cartapesta sono fusi assieme e non è più distinguibile dove inizino e finiscano l'un l'altro.

La forma di questa lampada è unica ed elegante e ha preso forma quasi di animale astratto.

Il gruppo è stato molto soddisfatto del risultato ottenuto, della passione e del coinvolgimento, soprattutto dal fatto che l'opera rimandi ad una forma viva, convinti che l'Arte in tutte le sue forme raggiunga la meta se rimanda a sensazioni di vita e bellezza.

**Tutor e Facilitatore:** pianif. Alessia Imma Aquilino

**Partecipanti:** Angela Rapio, arch. Francesco Carbone, arch. Giorgia Martellotta, arch. Giuseppina Cambrai, arch. Germano Pecoraro, Mina Drago















**Luoghi  
strategici  
della città.  
Vuoti urbani  
come occasioni  
per la  
ricostruzione  
della forma  
urbis**





#### **URBIS E CIVITAS**

La presenza di alcuni vuoti urbani, cioè di aree libere o liberabili in seguito a processi di dismissione costituisce una occasione per ridefinire la forma della città intervenendo nel costruito, attraverso una strategia ampia, di lungo respiro che coniughi la costruzione della forma urbana e dei suoi spazi con lo sviluppo produttivo, economico, culturale che queste trasformazioni possono indurre. La bellezza della città può derivare quindi, dalla corrispondenza della forma urbana e degli spazi della città alle esigenze ed alle aspirazioni del nostro tempo e dal modo in cui essi rappresentano i valori identitari di una comunità (lavoro, tradizioni, cultura) come quella di Putignano.

#### **VUOTI URBANI**

I vuoti urbani, cioè quelle aree irrisolte, occupate da edifici abbandonati o male utilizzati, aree strutturalmente nodali ma attualmente prive del valore di centralità oppure dotate di qualità fisiche e ambientali non valorizzate rappresentano occasioni per una *renovatio urbis*. La forma della città antica e la sua relazione con la campagna ondulata dei muri a secco e delle masserie, le arti secolari della carta pesta e dell'abito da sposa, le forme del territorio carsico sono risorse che rappresentano l'identità di Putignano, i suoi principali skills e le sue tradizioni più radicate su cui è possibile fondare la ricostruzione della forma urbana. In questo senso i luoghi individuati nella strategia di intervento, ognuno con il proprio valore storico, culturale, spaziale, possono costituire delle permanenze della città, a partire dalla ricostruzione di un legame forte tra forme dell'architettura e forme della terra, di spazi collettivi e rappresentativi che possano diventare la casa di attività in cui i cittadini possano riconoscersi.

#### **LA STRUTTURA POLICENTRICA COME MODELLO DI TRASFORMAZIONE**

Una grande criticità di Putignano è costituita dalla assenza di forma e di identità delle espansioni moderna e contemporanea, descrivibili come una unica periferia in estensione priva di centralità e di spazi propriamente urbani di valore collettivo opposti alla finitezza formale e dimensionale della città antica legate alla capacità della struttura tipo-morfologica e spaziale di interpretare la forma della terra. L'assenza di una relazione stabile e costitutiva tra forme dell'architettura e forme della terra, propria della astratta maglia murattiana ottocentesca, la tirannia del piano, dell'infrastruttura e della parcellizzazione sull'architettura, tipica dei quartieri del secondo novecento, hanno prodotto una città atomizzata e "generalista" di contenitori chiusi, definita dai propri vincoli urbanistici ma priva di spazi di valore urbano. La città contemporanea a differenza del nucleo antico, non ha spazi pubblici di valore collettivo, poli di aggregazione, architetture che esprimano una relazione con il territorio, con le altre città, con la campagna e in cui la cittadinanza possa identificarsi. Persino i tracciati urbani e territoriali che univano città e campagna, lungo i quali sono ancora riconoscibili elementi primari come conventi, scuole, ville e masserie, hanno perso il loro valore insediativo e fondativo. Per questo, ogni strategia di trasformazione deve partire dalla individuazione di nuove e più appropriate idee di città che, riconoscendo la struttura formale ed insediativa, siano in grado di costruire spazi di valore collettivo in cui i cittadini possano riconoscersi. Il valore di permanenza di questi luoghi nasce poi dalla capacità dell'architettura di completare/integrare le forme della natura e di trarre senso da essa che, secondo una tradizione che nel corso della storia, ha prodotto la bellezza dei nostri territori e ne ha determinato l'identità. Il modello di città "multipolare" e policentrica, basato sulla costruzione di un sistema di luoghi definiti come morfemi urbani unitari ed elementari, è un principio insediativo in grado di ristabilire una gerarchia all'interno dei tessuti edilizi della dispersione, di rendere riconoscibile la struttura formale della città ponendosi in continuità con la struttura urbana esistente, ma anche di dare forma e consistenza alle aspirazioni materiali ed immateriali dei cittadini. Le aree di studio individuate sono disposte lungo i quattro tracciati principali che dal centro della città si irradiano verso la campagna periurbana a costituire un sistema territoriale sintattico e di grande valore paesaggistico. Lungo questi tracciati abbiamo individuato le azioni, le forme, gli spazi, le attività in grado di rigenerare la città e le aree stesse a partire da nuovi cicli di vita che le strutture esistenti possono assumere.

#### **1. VIA ALBEROBELLO\_ASSE CULTURALE**

##### **I luoghi dell'incontro, della cultura, dell'arte e della musica**

Il tratto di strada compreso tra villa Intini e porta Barsento misura lo spessore della città, dall'interno all'esterno. Include diversi edifici di pregio sottoutilizzati come casa Polignano, villa Vinella, la ex Scuola Media Stefano da Putignano, l'"hortus conclusus" del Conservatorio di S.Maria degli Angeli, il convento di S.Domenico. Questi edifici possono contenere attività culturali, stabili e temporanee, tra cui il Museo del costume di carnevale e la scuola di formazione sartoriale.





## **2. VIA CASTELLANA\_ LA CASA DEI CARRI**

Scuola e museo della cartapesta e recycle carri allegorici. La sede su via Castellana dei laboratori per la costruzione dei carri allegorici costituisce una permanenza urbana ed un riferimento culturale. Nell'ipotesi di spostamento delle attività in altra sede nell'area possono essere realizzate le sedi del Museo interattivo del Carnevale, il centro di documentazione e formazione delle arti della cartapesta e dell'ingegneria dei carri, aree per il riciclo dei carri e il mercato dell'usato.





### 3. VIA NOCI/GIOIA\_ LA TRADIZIONE BIANCA

Distretto dell'abito da sposa. In corrispondenza dell'area nodale posta all'ingresso della città, perimetrata dal sistema di svincoli circolari ed attualmente libera, può essere realizzato un Centro per la promozione, produzione, formazione e comunicazione delle aziende di alto artigianato dell'abito da sposa.



### 4. STAZIONE FSE\_ NUOVE FORME DELL'ABITARE

La dolina, l'atrio urbano e i luoghi "liquidi". La valorizzazione della dolina e la costruzione di un museo interattivo (realtà virtuale, ricostruzione digitali, modelli 3D e realtà aumentata) per la documentazione e la rappresentazione degli elementi del carsismo pugliese sono un'occasione per promuovere lo sviluppo di questi luoghi e la caratterizzazione dell'area. La dolina coincide con la stazione: la vocazione di "porta" della stazione e la presenza di contenitori sottoutilizzati, identifica quest'area come possibile nodo di scambio intermodale del turismo sostenibile, luogo del lavoro e dell'abitare contemporanei secondo il modello flessibile del co-housing e del co-working e di attività produttive creative e culturali.



**Tutor:** arch. Cosimo Montenegro

**Facilitatore:** arch. Michele Montemurro

**Partecipanti:** arch. Vito Giannini, ing. Giulio Gigante, arch. Roberta Laera













# Città per tutti





Il workshop "Città Per Tutti" ha avuto come input il progetto dell'architetto Giuseppina Turi sulla riconversione di un ex-vetreria, confiscata alla criminalità organizzata e divenuta luogo di incontro/scambio tra esperti artigiani e giovani a rischio di esclusione sociale e lavorativa. Un laboratorio delle arti e dei mestieri per cui Putignano è riconosciuta: la cartapesta, la lavorazione della pietra e il restauro ligneo.

Il gruppo di lavoro si è dunque proposto di estendere tale esperienza a tutto il territorio urbano, cercando di capire il modo in cui si potessero non realizzare, ma far sopravvivere nel tempo, altri contenitori che accogliessero un'azione sociale e inclusiva specie per le fasce più deboli (giovani e anziani), nel contempo guardando al recupero e alla valorizzazione di beni architettonici di pregio da tempo abbandonati al degrado.

Già da subito il gruppo ha lavorato con sinergia in un crescendo di idee, proposte ed entusiasmo reciproco che ha portato alla formulazione di un iter progettuale condiviso da tutti e arricchito di nuovi contenuti l'idea iniziale.

Nella prima fase sono stati individuati luoghi ed edifici dismessi o in abbandono di proprietà comunale la cui posizione o peculiarità li rendesse utili ad accogliere attività ricreative, didattiche o culturali. Si è quindi proceduto ad una loro classificazione. Quasi tutti questi edifici si trovano lungo gli assi radiali della città e sono facilmente raggiungibili a piedi dal centro e tra di loro connessi per mezzo delle strade anulari che circondano il centro storico. Oltre a quattro edifici scelti in ambito urbano, volutamente fuori dal centro storico, nel progetto è stato incluso anche un vecchio edificio prossimo alla stazione FSE che potrebbe accogliere un ciclo-ostello per i viaggiatori diretti in Valle d'Itria attraverso la ferrovia e i tanti percorsi ciclabili. La logica del riuso ha riguardato l'individuazione di altri edifici dismessi e in abbandono nella vicina frazione di San Pietro Piturno, dove in particolare esiste un'antica villa circondata da ettari di terra ora incolta appartenuta al principe Guglielmo Romanazzi Carducci. Il quartiere è anche dotato di una stazione FSE, tuttavia, né visibile né facilmente raggiungibile a piedi.

Nonostante si siano attribuiti nel corso del workshop delle funzioni a ciascuno degli edifici individuati, si è preferito pensare che tutti questi luoghi debbano vivere in una sinergia culturale come spazi aperti: alle scuole, alle estemporanee d'arte, ai laboratori artigianali, ai concerti o alle più disparate attività sociali e ludico-ricreative. Attraverso una logica di adattamento costante alle esigenze e ai bisogni di tutti i potenziali fruitori che ne facciano richiesta.

Tutti gli edifici individuati sono quindi pensati come tappe di un itinerario che attraversa tutta la città, "segnalato" a sua volta da un arredo urbano sui generis, ispirato ai colori e alle forme del Carnevale di Putignano e alla sua maschera principe: Farinella.

L'idea è quindi quella di progettare un percorso, fortemente caratterizzato, che accolga installazioni artistiche temporanee tutto l'anno, realizzate con materiali deperibili come la cartapesta o comunque fatte per essere rimpiazzate da altre installazioni. Un po' come accade con i carri allegorici del carnevale: spettacolari opere d'arte destinate a durare una o due settimane al massimo: il tempo di sfilare per le strade e farsi ammirare. L'effimero come condizione continua di rinnovamento.

Il progetto si ispira chiaramente alla street-art nelle sue molteplici forme e declinazioni di arte partecipata, partecipativa e collaborativa. La street-art oggi è al centro del dibattito per la sua crescente influenza nella definizione dello spazio pubblico. Perso il suo carattere informale e rivoluzionario la street art entra sempre più nei programmi istituzionali di rigenerazione urbana, promossi da amministrazioni, ma anche da istituzioni culturali all'insegna dell'innovazione. In Francia, ad esempio, da decenni la realizzazione di uno spazio pubblico non può prescindere dall'intervento di uno o più artisti. Il fine è chiaro: soprattutto nelle periferie e nei luoghi non connotabili, l'arte conferisce identità e riconoscibilità, alimenta memorie e suggestioni, contribuisce a rendere gli spazi pubblici unici e per certi versi più rassicuranti.

Nel nostro caso l'arte nelle strade più che fenomeno **underground** strumentalmente importato è l'esito naturale di qualcosa già insito nei luoghi e bisognoso di un'espressione continua e non più limitabile temporalmente. È un invito rivolto alla città a riconoscere e coltivare la propria millenaria vocazione artistica per costruire continue e nuove narrazioni e rappresentazioni della realtà.

Ciò che abbiamo considerato nel progetto è stata l'assoluta anonimata e assenza di qualità di molte delle strade e delle piazze della città nuova, che a ragione, potrebbero farci sentire in una qualunque delle nostre città e nel contempo in nessuna di esse. Gli elaborati prodotti, non senza una vena goliardica e polemica, vogliono dimostrare che se è difficile trasformare i luoghi, è invece più facile trasformare la percezione che abbiamo degli stessi, creando connessioni e nuovi significati, ribaltando il senso. E qui l'arte gioca un ruolo fondamentale e potenziale: il percorso avvicina gli spazi, il centro alle periferie, spinge la curiosità di chi li percorre, conduce nei luoghi della socialità, della produzione, dell'incontro e della creazione, anch'essi fluidi, visionari e sperimentali: LA CITTÀ DEL CARNEVALE, come non volerla vivere e visitare tutto l'anno?

A prescindere dalla loro funzione è il legame tra i luoghi ad avere e ricercare un senso. Non solo in ambito



strettamente urbano, ma anche tra Putignano e la sua dimenticata frazione di Piterno si può immaginare un'assialità connettiva strada-ferrovia segnalata ed enfatizzata dalla land-art ad esempio.

Infine grande importanza nel progetto avrebbe l'aspetto partecipativo con l'inclusione della cittadinanza nelle decisioni, dando ad esempio la possibilità a studenti, insegnanti, residenti o commercianti di esprimersi e quindi permettendo al cittadino di vivere più da vicino le trasformazioni dei luoghi in cui abita.

Pertanto l'esperienza del workshop è andata oltre le aspettative poiché, al di là del lavoro svolto, ha dato luogo a relazioni umane e professionali basate su informazioni, percezioni, visioni, conoscenze, stati d'animo che hanno dato come risultato un senso di appartenenza al progetto.

Una buona dose di umorismo è stato un altro ingrediente che ha consentito di qualificare luoghi e percorsi della città del carnevale uscendo dai luoghi comuni del linguaggio classico della pianificazione urbana, ma con un risultato che contiene cambiamento, miglioramento della qualità di vita e dell'economia locale, volontà di partecipare e di migliorare le competenze collettive.

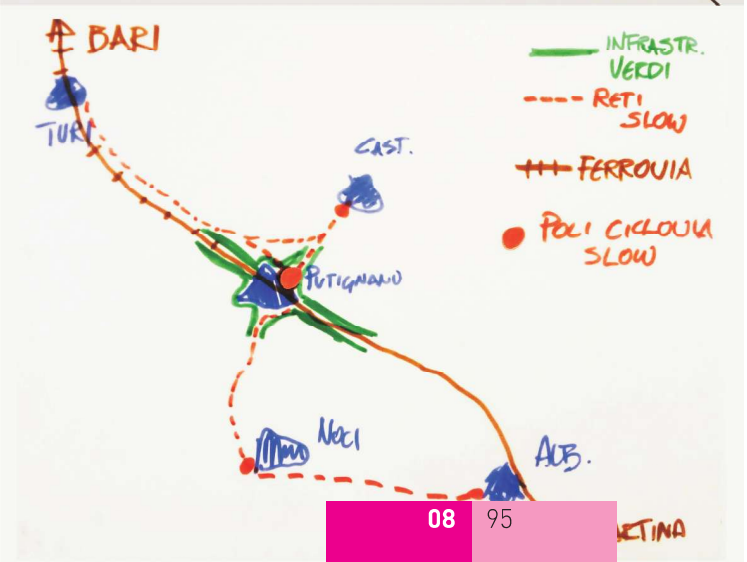
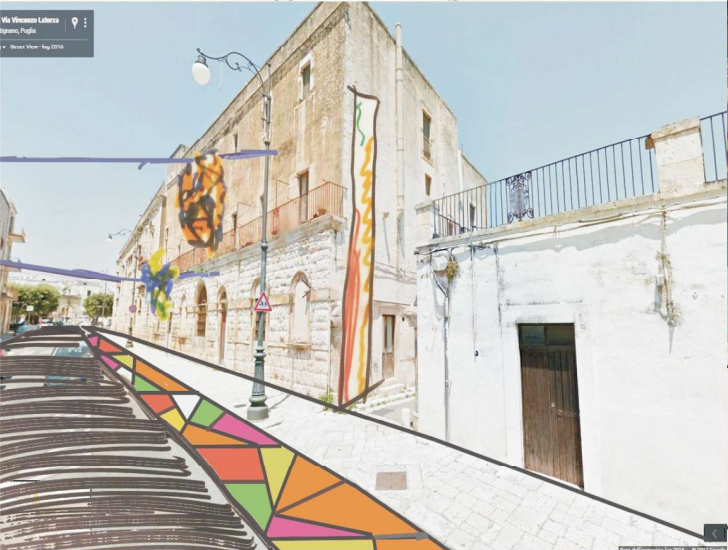
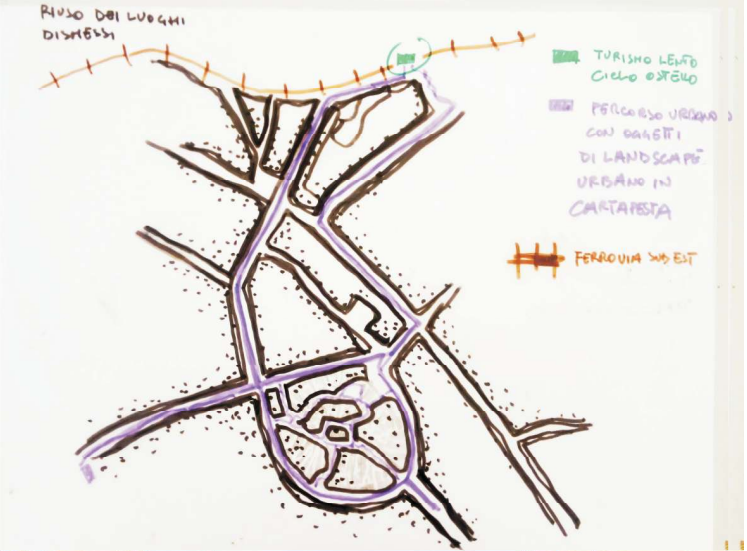
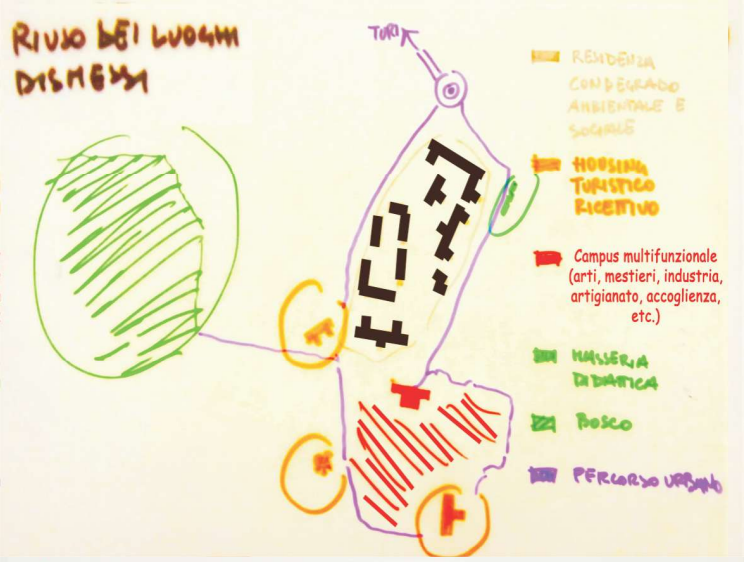
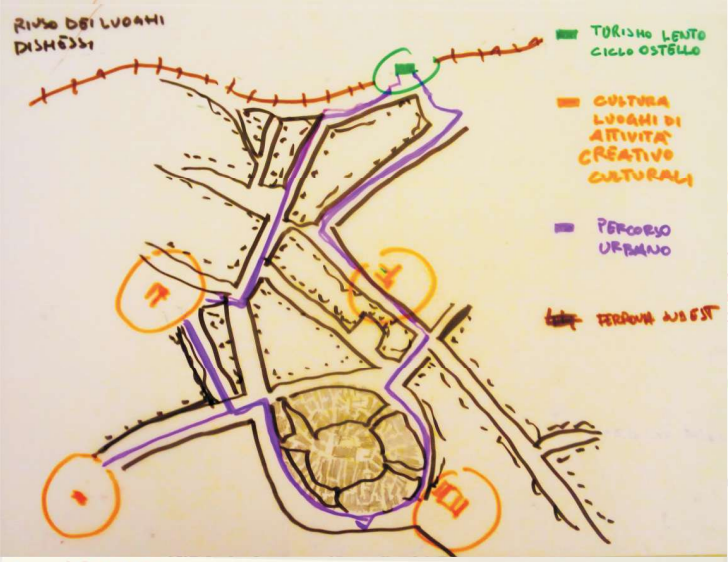
E in un'epoca in cui i rapporti sono dominati dalla conflittualità, il workshop di PIANIFICA T.U. ha contribuito alla speranza che la partecipazione di tutti alla progettazione della propria città non può che renderci migliori.

**Tutor:** arch. Nicolantonio Panisco, arch. Antonio Pastore

**Facilitatore:** arch. Giuseppina Turi

**Partecipanti:** arch. Tommaso Gagliardi, arch. Giuseppina Turi







# **Putignano work in progress**



Putignano, uno dei quarantuno Comuni della Città metropolitana di Bari, nel cuore dell'area Sud-Est del capoluogo di regione pugliese: Bari. Quindicesima tappa del tour PIANIFICA T.U. in questo nuovo anno formativo.

Baricentrica area turistica tra i Trulli di Alberobello, le Grotte di Castellana Grotte e la vicina costa adriatica. Geomorfologicamente posizionata su tre colli a trecentosettantacinque metri sul livello del mare è considerato luogo ameno grazie alle distese di campagna che lo circondano. La stessa campagna diviene luogo di residenza estiva dei putignanesi doc, affezionati alla tradizione, che li vede trasferirsi nei mesi estivi nella realtà agreste.

La sua origine peuceta è testimoniata dai reperti archeologici ritrovati, che costituiscono la storia nativa del Comune. La struttura urbanistica vede protagonista l'elissi del centro storico circondato da un fossato prima, divenuto successivamente estramurale, strada che racchiude il centro abitato antico, un centro storico attualmente valorizzato. Meno lo sono le due piazze urbane: Piazza Aldo Moro e Piazza Enrico Berlinguer. Piazza A. Moro ospitava la villa comunale, ricco giardino con panorama verso il Comune di Noci, Piazza Berlinguer era invece sede di fiere di bestiame. Entrambe oggi sono vuoti urbani privi di identità.

L'ex mercato sottostante Piazza Aldo Moro è attualmente inagibile, dunque non utilizzato; mentre piazza Berlinguer ha la funzione di parcheggio e il mercoledì mattina diviene sede del mercato settimanale.

Oggetto di studio durante il workshop che si è tenuto il ventisei maggio a Putignano, sono state anche le due piazze succitate.

Chiese, case, capitelli, le torri circolari che in parte ancora cingono la città, l'attuale Palazzo del Principe, Palazzo Romanazzi Carducci, sede del workshop PIANIFICA T.U., le aree dismesse ed i vuoti urbani, ma anche il Carnevale, l'arte e la cartapesta, la farinella e le tante attività socio culturali, rendono questo paese, luogo definito matrice funzionale.

Putignano è una realtà molto cattolica, la ricchezza d'arte e culturale è palesata dalle numerose chiese e conventi presenti nella parte della città antica. Cinquecentesca la chiesa ed il convento delle Carmelitane che ospita ben 80 suore. Intima e accogliente la chiesetta della Madonna di Costantinopoli, con il tetto coperto dalle tipiche chiancarella; altrettanto piccola e bella è la chiesa di Santo Stefano, protettore di Putignano che si festeggia nel mese di Agosto come festa patronale. Altre chiese e altri conventi si contendono questo primato di bellezza e stupore, come la chiesa di San Domenico, seicentesca e barocca. Non da meno la Chiesa della Madonna più sobria e con bugnato rustico, e che si affaccia sul Corso Umberto I, strada centrale e principale, attualmente sede di bar e negozi, oltre che viale di passeggio serale.

Assenti piste ciclopedonali, aree verdi attrezzate, tema questo trattato nella giornata seminariale ed approfondito all'interno del tavolo di lavoro dal dismesso al sostenibile. Poco, se non quasi per nulla, valorizzato il tema della cartapesta e l'importanza che la stessa ha nella realtà putignanese.

Errato è pensare solo al mero Carnevale che si sviluppa tra i mesi di gennaio e febbraio, bensì sottolineare le potenzialità che questo settore potrebbe accrescere in Putignano.

"Paesone" Putignano, artigiani e commercianti i putignanesi, che hanno reso la sua fama interplanetaria. Infatti, tra le orbite di Marte e di Giove, al pianeta minore numero 7665, scoperto nell' osservatorio di Colleverde di Guidonia (Roma) l' 11 ottobre 1994 dal direttore e putignanese Vincenzo Silvano Casulli la International Astronomical Union ha assegnato il nome PUTIGNANO con la seguente citazione: Pittoresca cittadina italiana nella regione Puglia famosa per il suo carnevale, le grotte e le tipiche case rurali note come "trulli ". Putignano è anche il luogo di nascita di Silvano Casulli, direttore dell'osservatorio presso il quale è avvenuta la scoperta.

L'attività imprenditoriale racconta dei progressi che ha fatto Putignano, città per tutti, titolo di un tavolo di lavoro, città dei contadini, città delle sarte, città degli imprenditori, città degli artisti, città degli artigiani, città quasi turistica se con impegno e dedizione si dovesse portare avanti quello che è stato creato, sviluppato e tutelato.

Il senso di appartenenza ad un luogo è evidente per coloro i quali questo luogo lo abitano, e speranzosi leggono nella realtà, la possibilità in un futuro che propensi a valorizzare quanto più possibile il territorio e le ricchezze che offre. Questo è il giusto work in progress per la realtà putignanese.

Andare oltre.

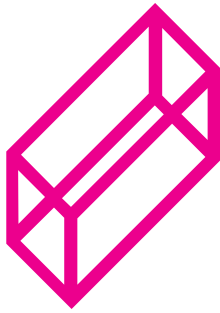












[www.ecotrend.it](http://www.ecotrend.it)

# Abbiamo 25 anni. E li dimostriamo tutti.

*Perché svolgiamo il nostro lavoro con perizia ed esperienza, perché abbiamo un know-how consolidato nel settore ambientale e perché conosciamo così bene le esigenze dei nostri clienti da essere diventati un punto di riferimento per tutti i servizi ambientali.*

*Offriamo servizi che vanno dalla gestione dei rifiuti alle bonifiche ambientali, dai lavori edili alla consulenza. Al centro di tutto, il nostro principio più alto: l'ambiente.*



**Eco-Trend**

S.S. 172 per Alberobello  
70017 Putignano (BA) - Italy  
T. 080 4055635 - 080 4931341







giardini privati  
giardini pubblici  
giardini aziendali  
orti e frutteti  
piscine  
giardini pensili  
verde verticale

[info@giannibirardi.com](mailto:info@giannibirardi.com)  
[www.giannibirardi.com](http://www.giannibirardi.com)

**REALIZZIAMO  
GIARDINI DA SOGNO  
IN TUTTO IL MONDO**





SERVIZI DI  
INFORMAZIONE  
TERRITORIALE



AkzoNobel

Le vernici Sikkens,  
un tocco di personalità  
e di stile alla tua casa.

**sikkens**

Bentornati  
a casa.

Non è mai solo colore.



**FinishVillage**

MANGINI

S.P. 237 DELLE GROTTI PER NOCI, 8  
70017 PUTIGNANO - TEL. 080 8965928  
info@finishvillage.it - [www.finishvillage.it](http://www.finishvillage.it)

Scopri il mondo Sikkens, scegli per la tua casa non una semplice gamma di vernici  
ma un mondo di effetti da scoprire per personalizzare e rendere gli spazi domestici unici.

[www.sikkenscolore.it](http://www.sikkenscolore.it)



dom&partners



**rilassati, al tuo verde ci pensiamo noi**

realizzazione di giardini, serre, terrazzi | costruzione impianti | manutenzione del verde

**floralia**

[www.floralia.biz](http://www.floralia.biz)







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



*Friggitoria San Domenico*  
Putignano





GRUPPO  
**CONVERTINI**  
COSTRUZIONI

diamo un tetto ai Vostri sogni



