

PIANIFICAT.U. MONOPOLI





MONOPOLI



MONOPOLI

Superficie 157,89 Km²
Abitanti 48846 (ISTAT 2018)
Densità 309,37 ab/Km²
Reddito 2016: 10.485

● PDF

● PIP

● PRG | 1997

● PIANO DEI SERVIZI
PRUACS | 2012

● PIANO DELLE COSTE | 2015

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

● PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA
2017

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

● DPP (Documento Programmatico Preliminare) |
2007

● PIANO ENERGETICO COMUNALE

● PIANO DI ZONIZZAZIONE ELETTROMAGNETICA
2016

● PUG (Piano Urbanistico Generale) | 2014

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

● CONTRATTI DI QUARTIERE II

● PIANI DELLA MOBILITÀ
PUT (Piano Urbano del Traffico)

● PIRP (Programmi Integrati di Riqualificazione delle
Periferie, ai sensi del Bando della Regione Puglia
del 29 Giugno 2006) | 2010

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

● PAES

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

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



CITTÀ METROPOLITANA DI BARI



COMUNE DI BARI



CITTÀ DI MONOPOLI

Il progetto editoriale del QUADERNO "PIANIFICA T.U." è un supplemento della rivista OSA
Registrazione Tribunale di Bari | Aut. n. 8 del 19/06/2024

Editore
Ordine A.P.P.C. di Bari
Viale Japigia, 184 - 70126 Bari
tel. 0805533482 - fax 0805559606
email: infobari@archiworld.it - pec: bari@archiworldpec.it
P.I. 07635470722 - C.F. 8007600721

Direttore responsabile
Arch. Cosimo Damiano Mastronardi

Consiglio dell'Ordine 2018/2020

Arch. Paolo A. M. Maffiola (2018)
Arch. Alessandro Robles (2018)
Pianif. Alessia Imma Aquilino (2018)
Arch. Francesco Calia
Arch. Germana Carrieri
Arch. Emanuele De Nicolò
Arch. Andrea Fiume
Arch. Grazio Vitantonio Frallonardo
Arch. Fonte Marilena Ingrassia
Arch. Lorenzo Netti
Arch. Rosa Nicastrì
Arch. Giorgio Skoff
Arch. Cosimo Spagnulo
Arch. Anna Vella
Arch. iunior Francesco Giampetruzzi

Consiglio dell'Ordine 2020/2024

Arch. Cosimo Damiano Mastronardi
Arch. Italo Colucci
Arch. Vittorio Mirizzi Stanghellini Perilli
Arch. Porzia Pietrantonio
Arch. Maria Cristina Angiuli
Arch. Maria Cornacchia
Arch. Serafino Fioriello
Arch. Pasquale Iacovone
Arch. Iunior Rosa Laera
Arch. Prof. Michele Montemurro
Arch. Alessandra Antonia Notarangelo
Arch. Andrea Paone
Arch. Donato Stefanelli
Arch. Antonio Stragapede
Arch. Esther Tattoli

Presidente
Segretario
Tesoriere
Consiglieri

Commissione Pianificazione Territoriale dell'Ordine A.P.P.C. di Bari 2017/2020

Presidente
Consigliere responsabile
Consiglieri
Arch. Gianfranco Recchiuto
Pianif. Alessia Imma Aquilino
Arch. Francesco Cerrato
Arch. Maria Curci
Arch. Domenico Delle Foglie (uditore)
Arch. Giorgia Floro
Arch. Tommaso Gagliardi
Arch. Francesco Ghio
Arch. Maria Carla Grimaldi
Arch. Michele Lorusso
Arch. Gerardo Manca
Arch. Loredana Modugno
Arch. Cosimo Montenegro
Arch. Valeria Moscardin
Arch. Nicolantonio Panisco
Arch. Antonio Pastore
Arch. Mariapasquina Petrosino

Progetto grafico
Fotografie
Stampa
DOM & PARTNERS
Enzo Piglionica
Grafiche Arcobaleno snc - Bitonto

Ringraziamenti
i componenti della Commissione Pianificazione Territoriale O.A.P.P.C. Bari 2014/2021

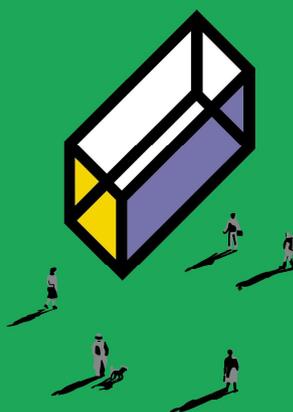
Editore Esecutivo
Progetto **PIANIFICA T.U.** © Copyright 2024
Tutti i diritti riservati all'Ordine A.P.P.C. di Bari
Stampato nel mese di Novembre 2024

PRESENTAZIONE

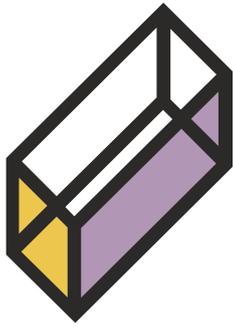
La presente pubblicazione "Quaderno Pianifica T.U.n.10" riporta l'attività svolta dalla Commissione Pianificazione Territoriale dell'Ordine Architetti P.P.C. della provincia di Bari, nella tappa di **PIANIFICA T.U.**, tenuta nel Comune di Monopoli tra maggio e giugno 2019. Finalità del progetto **PIANIFICA T.U.** era riunire le diverse figure operanti sul territorio con un programma di co-partecipazione, basato sull'idea che lo sviluppo delle conoscenze e la loro condivisione fossero tra gli strumenti per lo sviluppo urbano sostenibile del territorio della Città Metropolitana. Il metodo prescelto era quello della "pianificazione comunitaria", ovvero sia la condivisione di idee, di proposte, di visioni e di progetti provenienti non solo da architetti e pianificatori, ma anche dai diversi operatori socioeconomici [imprenditori, professionisti, ricercatori, semplici cittadini, etc.]. Il differimento della pubblicazione del Quaderno rispetto al periodo in cui si sono svolte le giornate di studio e di Workshop, potrebbe comportare la non corrispondenza di titoli e funzioni degli intervenuti, sia in rappresentanza di Enti che di tecnici intervenuti. Si ringraziano i colleghi componenti della Commissione Pianificazione Territoriale 2017-2020, per il loro contributo e per la dedizione al progetto.

Il presidente dell'Ordine degli Architetti P.P.C.
Arch. Cosimo Damiano Mastronardi

Ogni contributo esprime il punto di vista dell'autore/dell'autrice e non vincola in alcun modo l'editore. I contributi, quando non diversamente specificato, sono a cura della Commissione Pianificazione Territoriale dell'Ordine Architetti P.P.C. della provincia di Bari.



**Ordine degli Architetti,
Pianificatori, Paesaggisti e
Conservatori della Provincia di Bari**



Pianifica T.U. era lo strumento ideato dalla Commissione Pianificazione nell'ambito della sua attività per attuare un piano di azioni finalizzato a sensibilizzare e condividere la conoscenza dei Territori come progetto del Consiglio dell'Ordine Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori nel corso del mandato 2014-2020.

Pianifica T.U. era anche un format di ricerca aperto, che riuniva 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 ad uno sviluppo urbano sostenibile.

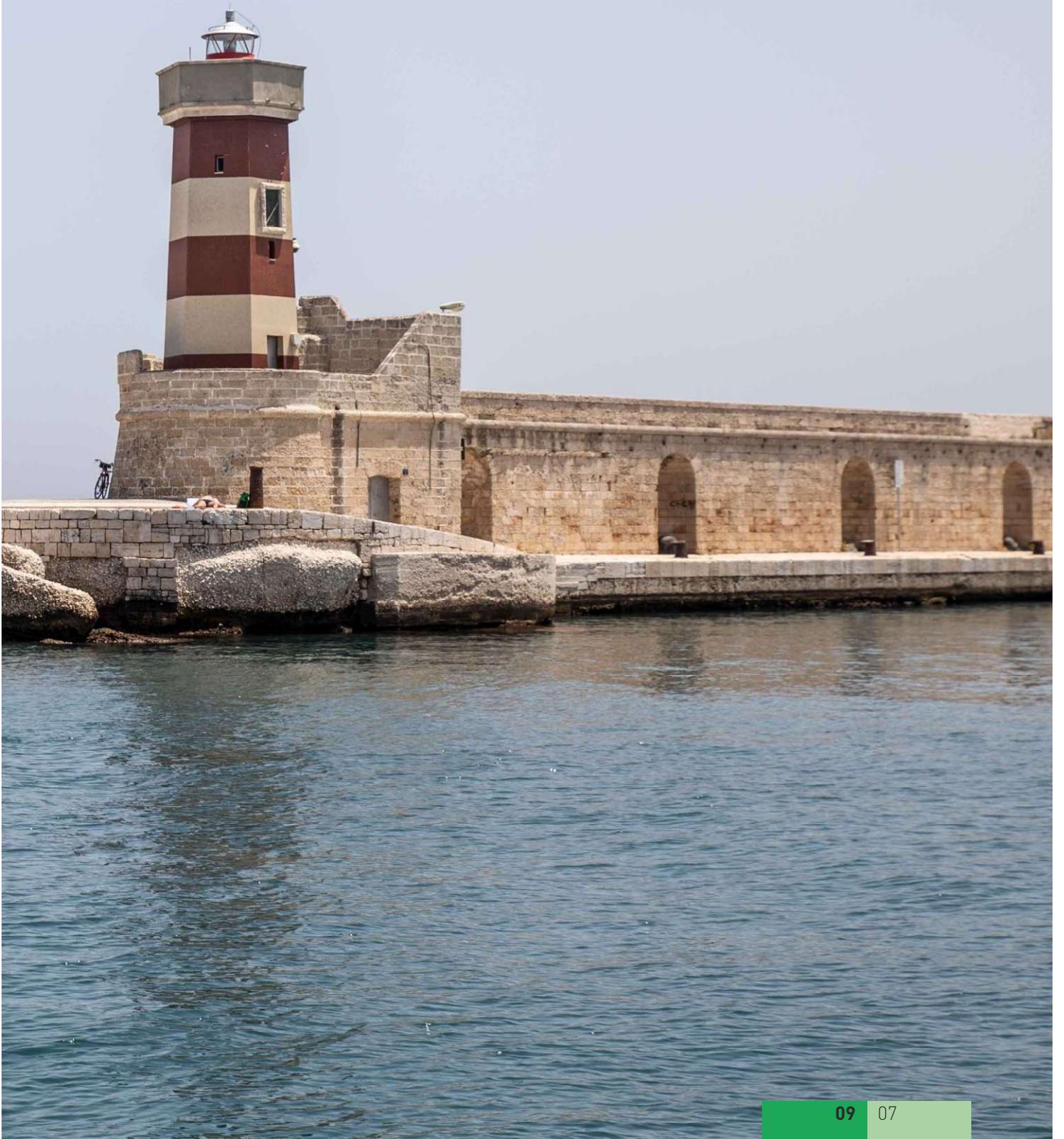
Con la costituzione della Città metropolitana, ciascun Comune, è stato portato a riflettere su come integrarsi nel processo metropolitano, senza perdere la propria identità.

In un territorio, come quello pugliese, ricco di storia, di tradizioni e di bellezze naturalistiche uniche, Pianifica T.U., rappresentava 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 era quello della "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 era la possibilità di ideare e condividere modelli di sviluppo virtuosi e soprattutto replicabili all'interno della Città metropolitana. Pianifica T.U. era, quindi, un format operativo e di ricerca aperto al contributo di chiunque il cui epilogo funzionale si estrinsecava nella redazione finale di Quaderni con 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 era il fine auspicato: iniziative simili di co-progettazione urbana e di innovazione sociale al fine di innescare processi virtuosi di sviluppo, nell'ottica di una crescita comune e sinergica.

Il progetto, in sintesi, aveva 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.





PRIMO INCONTRO

SE

MI

NA

RI

O



Pianifica T.U. Monopoli 24 maggio 2019 - Interventi

Sessione della mattina, interventi di:

Arch. Paolo Antonio Maria Maffiola

Presidente Ordine Architetti P.P.C. di Bari

La Città Metropolitana

Ing. Roberto Masciopinto

Presidente Ordine Ingegneri di Bari

Pianif. Alessia Imma Aquilino

Consigliere Responsabile Commissione Pianificazione Territoriale Ordine degli Architetti P.P.C. di Bari
La Commissione Pianificazione Territoriale Progetto PIANIFICA T.U.

Arch. Gianfranco Recchiuto

Presidente Commissione Pianificazione Territoriale Ordine degli Architetti P.P.C. di Bari
Progetto PIANIFICA T.U.

Ing. Amedeo D'Onghia

Dirigente Area Terza, Edilizia, Urbanistica e Lavori Pubblici-Consigliere Ordine Ingegneri Bari
Strumenti, metodi e prospettive per la riqualificazione della costa metropolitana

Dott. Pietro D'Amico

Dirigente Area I - Affari generali e sviluppo locale Comune di Monopoli
La valorizzazione del territorio attraverso il turismo lento ecosostenibile: l'idea della ciclopedonale Traiana.

Prof. Ing. Francesco Selicato

Politecnico di Bari

I comuni costieri a sud di Bari e la Città Metropolitana. Un sistema territoriale culturale.

Arch. Angelamaria Quartulli

Funzionario MiBAC - Responsabile Sezione territoriale 8

*Monopoli, un territorio in evoluzione: rapporto tra trasformazioni e valori identitari dell'area vasta.
Il valore del tempo nella Smart city e nei luoghi della memoria collettiva.*

Ing. Mario Paolo Mega

Dirigente Autorità di Sistema Portuale MAM e Project Manager del progetto THEMIS

Progetto THEMIS. Come sostenere la creazione di nuovi traffici marittimi valorizzando le eccellenze del territorio costiero

Prof. Ing. Francesco Fatone

Università Politecnica delle Marche, Dipartimento di Scienze ed Ingegneria della Materia, dell'Ambiente ed Urbanistica (SIMAU)

Laboratorio di Ingegneria Ambientale delle Acque e dei Rifiuti (LIAAR) Eco ed idro-innovazioni europee per città e territori circolari e resilienti.

Arch. Andrea Fiume

Consigliere Ordine degli Architetti P.P.C. di Bari

Arch. Nicola D'Errico

Amministratore S.I.P.E.T. Soc. Coop. S.T.P.

Gestione degli interventi sul territorio in una visione della città strategica, unitaria e partecipata: Adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile a Monopoli

Sessione del pomeriggio, interventi di:

Ing. Angelo Labellarte, Ing. Sabino Di Bartolomeo (in RTP con Magnanimo-Diverserighe-Main-Mirizzi-Intreccio-Annese-Fanizza)

Gli interventi di rigenerazione delle aree demaniali del comune di Monopoli: interventi in atto; la nuova sede del Comando della Polizia di Stato di Monopoli

Arch. Franco Cotrone - Arch. Valentino Tropeano

Il BIM come strumento per la progettazione e il monitoraggio di interventi di rigenerazione urbana di aree demaniali: il caso della nuova sede della Guardia di Finanza a Monopoli.

Arch. Angelo Papio - studentessa Annalisa Schena - studente Mirko Tanese

Visioni e orizzonti: Il Territorio di Monopoli

Arch. Stefano Serpenti

Il Parco di Lama Belvedere

Ing. Angelo Goffredo

PUE sottoambito 3: Dall'analisi territoriale alla progettazione del quartiere residenziale "Il Corbezzolo"

Arch. Oriol Capdevila

La nuova urbanistica di sempre

Ing. Federica D'Onghia

La mobilità ciclistica sulle strade di servizio: casistiche e tipologie di implementazione con applicazione progettuale del tronco Mola di Bari - Monopoli

Arch. Loredana Modugno - Arch. Maria Tiziana Netti

Comune di Monopoli, realizzazione di un nodo intermodale adiacente alla stazione ferroviaria.

Arch. Vito Nacci

La riqualificazione di Porta Vecchia

Associazione GAB - Fotoclub Sguardi Oltre

Percorsi contemporanei



Ho accolto con entusiasmo l'invito che l'Ordine degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori della Provincia di Bari di riprendere proprio da Monopoli un percorso virtuoso e vincente che, per la prima volta, mette la città ed il cittadino al centro e chiama i portatori di sapere e di conoscenza a disegnare qualcosa attorno a lui.

Sono convinto che per fare e innovare non si può agire da soli e l'esperienza del PIANIFICATU nella passata consulenza dell'Ordine degli architetti va in questa direzione. Per questo ho appoggiato con entusiasmo tale iniziativa in quanto coincide con il mio obiettivo di continuare a costruire qualcosa di importante, continuare a fare qualcosa di concreto che sia di aiuto, sostegno e sviluppo per tutti, continuare ad innovare con servizi e strategie che rendano Monopoli la Città di eccellenza e il vero punto di riferimento per tutto il territorio. E in questo, vedo tante analogie tra Monopoli e PIANIFICATU.

Monopoli è una città moderata, una città che ha apprezzato e ha saputo apprezzare l'ottimo lavoro svolto negli ultimi 10 anni e mi pongo l'obiettivo di continuare nel percorso di crescita. Una crescita evidente dal punto di vista delle infrastrutture, culturale, sociale, turistico, economico e sportivo.

Il ruolo di Sindaco mi impone di saper parlare ai cittadini, ma soprattutto dobbiamo ascoltarli. Dobbiamo confrontarci sui programmi, realizzare cose concrete, fattibili, che siano di supporto e sostegno a tutti i cittadini, al singolo cittadino. A chi è meno fortunato, a chi inizia oggi il suo percorso lavorativo e personale, a chi vuole investire sul territorio. E dobbiamo mettere a disposizione le idee giovani, fresche e smart perché si possa innovare e migliorare ulteriormente un'attività amministrativa importante. Innovare significa creare le condizioni per lo sviluppo sociale, economico, turistico e culturale. Innovare significa anticipare anche le importanti sfide del futuro. Ed è proprio questa visione strategica dell'agire amministrativo che vede un fortissimo parallelismo con l'esperienza del PIANIFICATU.

Ritengo che il percorso partecipato introdotto dal PIANIFICATU non solo deve essere un momento di confronto ma soprattutto deve insegnare a tutti noi, politici, tecnici, città un modello di intervento che garantisca lo sviluppo sostenibile delle nostre città, perché solo attraverso lo sviluppo sostenibile potremo ridare linfa al nostro territorio, alla nostra economia, alle nostre ricchezze, in una sola parola al nostro futuro.

Sono pertanto felicissimo ed onorato di aver dato l'avvio al secondo ciclo di PIANIFICATU attraverso Monopoli, attraverso una città di mare, attraverso una eccellenza del sud e rilancio la palla ai nostri professionisti, alle nostre menti pensanti, ai nostri portatori di sapere perché siano capaci di ascoltare Monopoli e tradurre tale ascolto nel futuro nella nostra collettività.



Una deriva sulle linee di confine ...in azione

... i puntini di sospensione stanno a significare le tante declinazioni del termine confine, quella particolare linea di demarcazione a volte fisica, amministrativa, forse virtuale, ma spesso culturale!

Il seminario, interno al workshop della seconda giornata del PIANIFICAT.U. di Monopoli, si prefigge il compito di cercare (... ed identificare!) alcune delle linee di confine della Città di Monopoli, interne al suo stesso territorio, urbano ed extraurbano. Una caccia al tesoro? Probabilmente una provocazione, visto che potrebbe rivelarsi una ricerca impegnativa; non tutte le linee sono evidenti, alcune potrebbero mimetizzarsi o essere piccoli insignificanti segni sul territorio, che però potrebbero nascondere importanti verità, azioni incomplete, distrazioni progettuali o memorie cancellate.

Si parte tutti dalla grande linea di confine evidente, quella della natura tra terra e mare (rossa)... e poi quelle delle "comunicazioni": la ferrovia (blu) e la Statale 16 (verde)....

... arrivare al centro della città con maggiore dettaglio, sempre alla ricerca.

Monopoli, un territorio in evoluzione: rapporto tra trasformazioni e valori identitari dell'area vasta. Il valore del tempo nella Smart city e nei luoghi della memoria collettiva.

Il territorio di Monopoli, dai molteplici contesti e caratteri strutturali, estendendosi dal costone murgiano alla costa, interessato storicamente da insediamenti sparsi ma collegati all'antico approdo, ci restituisce un patrimonio paesaggistico e storico-culturale complesso, che richiede strategie condivise di tutela su larga scala quale obiettivo principale che ne possa garantire la durata, pur nella sua naturale evoluzione. Oggi si assiste agli esiti di una pianificazione urbanistica che, promuovendo uno sviluppo uniforme su un esteso territorio con criteri di perequazione, compensazione e trasferimento di diritti, recuperando al pubblico uso alcune aree sensibili e attribuendo la realizzazione dei servizi pubblici ai singoli proprietari, genera tuttavia fenomeni di urban sprawl e omogeneizzazione dell'edificato che mettono in crisi quei valori di molteplicità e differenziazione dei contesti, considerati di notevole interesse pubblico. Ci si interroga quindi su quelle che dovranno essere le modalità strategiche per consentire un equilibrato sviluppo senza compromettere i valori territoriali e identitari che si confrontano con la più estesa area della fascia costiera tra Polignano e Fasano e con i territori rurali del Canale di Pirro e della Valle d'Itria, interessati su vasta scala dalle politiche di diffusione e occupazione turistica.

La città, poi, si apre all'innovazione, si promuovono iniziative di ammodernamento di servizi e reti (cinema, teatro, biblioteca, percorsi ciclabili, bike park, ecc.), si restituiscono alla fruizione spazi pubblici per la collettività, ma quanto questi interventi dialoghino fra di loro, appartengono alle reali esigenze della popolazione e della città, conservino gerarchie urbane, potenzino e valorizzino strutture territoriali ed ecologiche, funzioni compatibili con la memoria identitaria, non sempre risulta comprensibile. Negli ultimi anni il turismo ha generato una vera e propria invasione nel nucleo antico cittadino e si assiste ad una continua trasformazione non solo degli spazi pubblici come strade, slarghi e piazze, ma degli stessi edifici che ormai sacrificano lo spazio interno e minimo dell'abitazione, per offrire servizi contingenti e di massa, perdendo i propri caratteri tipologici ed identitari. Le cortine urbane si trasformano senza possibilità di controllo per via della semplificazione delle procedure edilizie, gli interventi di adeguamento funzionale dell'insediamento storico si propongono come "recuperi", operazioni da riservarsi all'edilizia produttiva o di base, priva di carattere storico, quindi comportando quelle diffuse operazioni di sostituzione, eliminazione, ammodernamento in grado di alterare, non solo il singolo manufatto, ma l'insieme stratificato degli isolati, nella loro organica coerenza, che costituiscono la memoria della città, l'immagine della città. Un richiamo alle tipologie più diffuse di intervento ed ai principi a cui deve sottendere un corretto intervento di restauro sia questo su edifici pubblici e rappresentativi della storia della città che della cosiddetta "letteratura architettonica" ci consente di analizzare i valori identitari della città da tutelare e le modalità più opportune per la gestione delle trasformazioni nel rispetto del 'tempo', che ha consentito a questo importante patrimonio, urbano e rurale, di giungere fino a noi arricchito da valori stratificatisi.

Angelamaria Quartulli
Architetto funzionario della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio della Città metropolitana di Bari - Responsabile sezione tecnica territoriale 8

La regione Puglia continua un fortunato periodo in termini di crescita turistica. I numeri descrivono una regione sempre più attrattiva.

Gli ultimi dati Istat disponibili relativi alle presenze del 2018, riportano per l'intera regione il dato complessivo di 15.196.391 presenze e 4.065.983 arrivi.

Su 258 comuni pugliesi circa il 75% delle presenze si concentra in soli 20 Comuni con 11.124.143 presenze.

Se circoscriviamo l'analisi ai primi 20 comuni più visitati in Puglia, notiamo che ben 18 sono comuni costieri e attraggono l'82% dei visitatori presenti nei top 20.

Questa tendenza è sostanzialmente confermata a livello generale, infatti, se si estende questa analisi all'intero territorio regionale, dei 258 comuni pugliesi, i comuni costieri attraggono circa l'85% delle presenze complessive.

Questi dati confermano che la nostra regione è scelta dai visitatori prevalentemente per la bellezza del suo mare e della sua costa, tuttavia anche l'entroterra pugliese offre spunti paesaggistici, culturali, storici e architettonici di grandissimo pregio e interesse. Pertanto, i territori che riescono a coniugare in modo organico queste prerogative stanno attraendo in modo sempre più importante.

Sotto tale profilo, accanto alla conferma delle destinazioni turistiche regionali storiche (Gargano e Salento), la grande novità degli ultimi anni è il progressivo e irrefrenabile incremento di presenze registrato nella zona centrale della regione Puglia che si riferisce al tratto costiero che comprende, in successione da nord a sud, i comuni di Polignano a mare, Monopoli, Fasano, Ostuni e Carovigno. Questo straordinario tratto costiero si propone come un ideale affaccio sul mare di tutta l'area della Valle d'Itria: descrivendo di fatto un territorio che naturalmente si sta affermando con la denominazione territoriale di "Costa dei trulli". Solo i 5 comuni costieri della Costa dei Trulli hanno registrato nel 2018 ben 2.253.659 presenze (Polignano a mare 274.138, Monopoli 429.806, Fasano 669.566, Ostuni 355.602 e Carovigno 524.547) a cui si uniscono le 520.756 presenze registrate da tutti i comuni dell'intera Valle d'Itria.

Gli studi pubblicati dall'Osservatorio del Turismo della Regione Puglia offrono, altresì, spunti di approfondimento e di analisi molto interessanti e ci dicono in sintesi che le presenze effettive calcolate su rilevatori empirici (smaltimento rifiuti, transazioni carte di credito, prelievi bancomat, collegamenti alle celle telefoniche, etc.) restituiscono stime anche 5 volte superiori rispetto ai dati Istat. Inoltre, l'Agenzia Pugliapromozione attraverso le indagini svolte sulle aspettative e sul gradimento dei visitatori rivela tendenze che conducono ad orientare una offerta sempre più caratterizzata da tematiche quali la valorizzazione dei beni culturali e paesaggistici in un'ottica di fruizione sostenibile che riesca a conciliarsi anche e soprattutto con le esigenze quotidiane della popolazione residente.

L'analisi e lo studio del contesto appena descritto sta portando, negli ultimissimi anni, il comune di Monopoli ad orientare le proprie scelte in materia di pianificazione strategica del territorio, verso la progettazione ed attuazione di idee che proteggano da un approccio "predatorio" e miope del territorio ed intercettino una domanda di qualità: il paesaggio, la storia, la cultura, l'arte, l'archeologia sono diventati i tematismi di riferimento.

Il territorio della Costa dei trulli in particolare offre molteplici attrattori che possono popolare questi tematismi. La sfida è quella di renderli parte centrale dei progetti di sviluppo locale e provare per quanto possibile a renderli facilmente fruibili.

Tra i comuni della Costa dei trulli, nell'attuare questa strategia il Comune di Monopoli, ha trovato da subito nel Comune di Fasano un valido partner che ha dimostrato di avere una visione strategica assai simile.

Il mezzo che si è scelto per attuare questa strategia è stato quello del turismo "lento": il cammino e la ciclabilità sono stati individuati come il veicolo migliore per fruire e al contempo rispettare il nostro territorio.

In verità, questa scelta ha trovato sostegno e si è determinata all'interno di un contesto assonante più ampio che già lo Stato e la Regione Puglia stanno provando ad attuare. All'interno del Piano Strategico e Turismo 2017-2022 approvato dal MIBACT (oggi MIBAC), ad esempio, troviamo che i Cammini e le Ciclovie, i percorsi e tracciati storici (es. via Appia) rappresentano per il Ministero uno strumento formidabile di valorizzazione turistica anche di itinerari interregionali. Sulla stessa direttrice si muove il progetto ministeriale Bicalitalia che riguarda il territorio pugliese per il tratto di 500 km della Ciclovie Adriatica che è stata inserita nel Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) da parte della Regione Puglia, grazie al lavoro dell'Agenzia regionale ASSET (Agenzia Sviluppo Ecosostenibile Territorio).

Ancora, la Regione Puglia è attivissima sul versante "via Francigena", il cammino parte di un fascio di percorsi che dal Nord Europa portano a Roma, per poi proseguire in direzione di Gerusalemme: un itinerario di storia che è stato per secoli un crocevia di culture che ha contribuito in modo sostanziale alla costituzione della cultura europea.

Il Comune di Monopoli e il Comune di Fasano hanno avuto la capacità di leggere questo contesto partendo

dalla condivisione di elementi comuni: entrambi i territori sono attraversati dalla Ciclovia Adriatica, dalla via Francigena e dall'antico tratto della via Appia Traiana che da Roma raggiungeva Brindisi passando attraverso Egnazia.

L'Estate 2018 segna, così, l'avvio di un progetto straordinario. Angelo Annese, Sindaco di Monopoli, e Francesco Zaccaria, Sindaco di Fasano, condividono l'idea di realizzare insieme un percorso costiero ciclopedonale che si ispiri al tracciato dell'antica via Appia Traiana che, dalla Città di Monopoli, attraverso Egnazia, raggiunge Torre Canne, per un totale di circa 20 km di tracciato.

L'idea è di dotare, uno dei territori più attrattivi della Puglia, di una «dorsale» di turismo lento ecosostenibile che diventi lo strumento attraverso il quale raccordare e valorizzare una serie di numerosissimi attrattori paesaggistici, storici, culturali e archeologici presenti lungo circa i 20 km di interesse. I fruitori di questo percorso potranno, a piedi o in bicicletta, incontrare molteplici tappe e deviazioni che in modo organico raccorderanno uno straordinario patrimonio.

La realizzazione del percorso ciclopedonale, quindi, non è il fine a cui tende il progetto, ma è il mezzo per valorizzare e migliorare la fruizione ecosostenibile di un'intera area.

Il 21.9.2018 i Sindaci di Monopoli e Fasano propongono alla Regione Puglia la realizzazione di questa idea. La richiesta trova, da subito, grande condivisione da parte della Regione che affida il coordinamento del progetto all'ASSET (Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecostenibile del Territorio).

ASSET concorda con i Sindaci dei Comuni di Monopoli e Fasano la sperimentazione di un percorso nuovo di progettazione partecipata con le Soprintendenze attesa la grande rilevanza paesaggistica, storica e archeologica dell'intervento.

Il 10.1.2019, ASSET affida incarico per la progettazione preliminare e forma un gruppo di lavoro istituzionale composto da Regione Puglia, Mibac - Segretariato Regionale per la Puglia, Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio di Bari e di Brindisi-Lecce-Taranto, Comune di Monopoli e Comune di Fasano. Questo gruppo di lavoro condivide da subito uno straordinario entusiasmo che si traduce in un impegno serrato, tanto che già il 28.1.2019 le parti condividono la bozza del Protocollo d'intesa, il 21.2.2019 si svolge formalmente il primo tavolo tecnico di coordinamento presso Asset e il 26.2.2019 tutti i partner sottoscrivono il Protocollo d'intesa.

Oggi è ormai in corso di definizione la progettazione preliminare. Sono stati effettuati già numerosi sopralluoghi congiunti, tutti alla presenza dei Sindaci, ed è stato avviato lo studio per la verifica preventiva dell'interesse archeologico che ha consentito di rafforzare e impreziosire la "squadra" con il coinvolgimento dell'Università di Bari, Dipartimento Studi Umanistici.

I Comuni, le Soprintendenze e il Dipartimento stanno lavorando insieme sui tematismi del tracciato per costruire variegate modalità di fruizione del percorso.

La ciclopedonale che unirà le coste di Monopoli e Fasano diventerà la traccia per «raccontare» il paesaggio, l'archeologia, gli insediamenti rupestri, l'architettura storica, l'agricoltura, etc, attraverso il turismo lento e nel pieno rispetto della natura e del paesaggio.

Diversi beni, pubblici e privati (masserie, insediamenti rupestri e archeologici, lame, etc.) presenti nell'arco di pochi chilometri dalla ciclopedonale diventeranno, grazie a questo intervento, facilmente identificati e agevolmente raggiungibili dal tracciato costiero creando un vero e proprio "parco diffuso" che offrirà ai suoi fruitori una quantità formidabile di opportunità.

Dott. Pietro D'Amico

Dirigente Area I - Affari generali e sviluppo locale
Comune di Monopoli



Progetto THEMIS

Come sostenere la creazione di nuovi traffici marittimi valorizzando le eccellenze del territorio costiero

In linea con le strategie di sviluppo regionale e con gli obiettivi tematici del Programma INTERREG V-A Grecia-Italia 2014-2020 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha coordinato la presentazione e la contrattazione del finanziamento del progetto di cooperazione transfrontaliera chiamato THEMIS.

Il progetto è finalizzato a sostenere la crescita dei porti minori al fine di svilupparne le attività portuali ed indirizzare il traffico marittimo, in particolare crocieristico, verso territori ancora poco sfruttati turisticamente rafforzando le connessioni con i porti principali.

Il traffico crocieristico attuale, infatti, è oggi caratterizzato dalla presenza di grandi navi da crociera che, per ragioni tecniche, possono scalare solo porti che dispongono di banchine e fondali adeguati. Quindi, da un lato questo tipo di turismo si concentra solo in alcune zone e, dall'altro, i porti periferici e più piccoli rimangono sotto utilizzati. Ciò ha evidenti conseguenze anche sulla concentrazione dell'indotto produttivo e terziario delle zone retroportuali e delle destinazioni turistiche più lontane dai grandi porti.

I risultati attesi sono quindi nuove rotte, nuove o più forti aziende di servizi di trasporto e di servizi portuali e turistici ed in definitiva una migliore valorizzazione dei territori costieri e di quelli interni.

Il partenariato che supporta questa iniziativa è costituito da partner di progetto quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (che svolge anche il ruolo di Lead Partner), il Comune di Gallipoli, l'Autorità Portuale di Corfù, la Camera di Commercio di Bari ed il Comune di Paxos. Saranno poi coinvolti come soggetti attuatori per specifiche attività di costruzione del piano di marketing di progetto le Amministrazioni Comunali di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Il budget complessivo è di 2.699.590,00 sostenuto dal programma di cooperazione territoriale Interreg V-A Grecia Italia 2014-2020 e dallo Stato Italiano.

Il progetto THEMIS, in breve, ha come obiettivo il potenziamento del trasporto marittimo e della connettività transfrontaliera, sostenendo lo sviluppo e le attività dei porti minori inglobandoli nelle rotte cross-border e regionali e direzionando il traffico passeggeri, in particolare delle piccole crociere dei maxi yacht, verso territori non ancora sfruttati dal punto di vista del turismo crocieristico rafforzando, allo stesso tempo, i collegamenti con i porti principali.

Tra le azioni di progetto è prevista la effettuazione di un'analisi di marketing territoriale volta ad identificare e quantificare attentamente i flussi turistici ed il mercato specifico per i potenziali investitori.

Saranno poi creati pacchetti turistici pensati e tematizzati per nicchie specifiche di turisti e verranno svolte attività di incoming di buyer turistici legati al turismo crocieristico.

Saranno individuate e studiate nuove rotte marittime per piccole crociere e maxi yacht in relazione all'offerta turistica esistente nel territorio.

Sarà creato un brand comune tra i territori e le iniziative seguiranno una comune strategia di diffusione delle informazioni da attuare sia sui territori coinvolti che nelle sedi internazionali più prestigiose quali la BIT di Milano e la SEATRADE CRUISE GLOBAL di Miami.

Saranno realizzate opere infrastrutturali leggere per tutti i porti gestiti da AdSP MAM (Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli, Brindisi), per il porto di Gallipoli e il porto di Gaios (Paxos).

Saranno realizzate attività di divulgazione e coinvolgimento di potenziali investitori come compagnie di navigazione, agenzie, imprenditori.

Saranno organizzati corsi di formazione per il personale portuale al fine di migliorare il livello dei servizi offerti.

Per quanto riguarda i risultati attesi fra di essi è utile segnalare lo sviluppo congiunto del settore turistico e di quello marittimo portuale, caratteristici e fondamentali sia per l'economia greca che per quella italiana.

Sarà migliorata l'efficienza della capacità promozionale del territorio integrata delle amministrazioni pubbliche coinvolte.

Saranno migliorati i servizi e le strutture ricettive per i turisti in transito nei porti di Manfredonia, Monopoli, Barletta, Bari, Brindisi, Gallipoli e Paxos.

Sarà migliorata la possibilità di commercializzazione dei territori del Gargano, della Puglia centrale, del Salento meridionale e delle Isole di Corfù con i loro porticcioli.

Si contribuirà alla destagionalizzazione del traffico e dei flussi di passeggeri nelle aree portuali minori.

Il progetto è stato avviato nel mese di settembre del 2018 e le attività dovranno terminare entro aprile del 2020, data dalla quale è prevista l'entrata in piena operatività dei servizi e delle nuove proposte turistiche che saranno prodotte.

Dopo aver completato la fase di ricerca di mercato attualmente è stata avviata l'attività di marketing e comunicazione che vedrà la collaborazione dei Comuni con l'obiettivo di costruire e promuovere il brand THEMIS collegandolo alle peculiarità locali e coinvolgendo le imprese delle aree retroportuali interessate. Verrà creata anche una mappa interattiva dei punti di interesse del territorio, scelti in base ai risultati dell'analisi della domanda condotta dalla CCIAA di Bari. Partiranno poi le attività di comunicazione per la diffusione degli obiettivi di progetto e dei risultati delle attività al fine di attrarre turisti/croceristi e nuove compagnie di crociera.

Dal punto di vista infrastrutturale è stata affidata la progettazione delle infrastrutture previste in progetto che verranno create nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli e che sono finalizzate a diventare punto di accoglienza dei croceristi, postazione controlli ed info-point.

Unioncamere di Puglia, in qualità di ente attuatore della CCIAA di Bari, sta supportando il partner per l'organizzazione e la gestione delle attività di incoming, outcoming e di formazione che coinvolgeranno le agenzie di viaggio e i tour operator locali, gli stakeholder di settore e le imprese regionali dell'indotto turistico. E' prevista per l'inizio del prossimo autunno la pubblicazione della manifestazione di interesse per la creazione e la promozione dei nuovi pacchetti turistici. Le stesse attività partiranno in Grecia prima della fine dell'anno mentre l'AdSP MAM già da settembre, alla fiera di Amburgo, comincerà l'opera di incoming destinata alle compagnie di crociera.

La sfida lanciata con questo progetto è quella di consentire agli attori pubblici e privati del territorio impegnati nelle iniziative di diventare protagonisti principali nel settore di nicchia del crocierismo luxury e del diportismo di elite con la creazione di un'offerta turistica dedicata che possa essere attrattiva per la creazione di nuove tratte marittime nel basso adriatico e nello ionio. Se i risultati saranno soddisfacenti sarà possibile allargare l'iniziativa, successivamente, ad altri porti della Grecia e della Puglia ma anche di Albania, Montenegro e Croazia facendo diventare questo brand una caratteristica turistica identificativa di tutto il territorio adriatico-ionico, coerentemente con la strategia EUSAIR. A riprova si sottolinea che la struttura del progetto THEMIS è stata ripresa come parte di un progetto strategico coordinato dalla Regione Puglia, sempre finanziato dal Programma Interreg VA Greece Italy 2014 / 2020, finalizzato al coinvolgimento di altri porti e territori pugliesi e di altre regioni della Grecia.

Ing. Mario Mega

Direttore Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell'AdSP MAM



Premessa

Le caratteristiche e le dinamiche di trasformazione di quest'area introducono la necessità di affrontare il tema di una riqualificazione urbana basata sui principi della sostenibilità urbana in cui bisogna tener alta l'attenzione su importanti aspetti come: *la relazione e la continuità con la città esistente, l'identità storica, luoghi di mixité*, spazi accessibili, *partnerships* pubblico-privati, partecipazione, destagionalizzazione, ma soprattutto **progetti strategici di lungo** termine nonché un confronto con esperienze internazionali puntando ad uno scambio di conoscenze di alto profilo.

L'esperienza maturata dal Comune di Monopoli, nell'oramai quasi decennale gestione del territorio attraverso uno strumento urbanistico come il PUG fornisce quegli strumenti operativi necessari per porsi l'obiettivo della riqualificazione di quel brano di territorio tanto agognato ed assaltato per due mesi l'anno e poi, ancora peggio, abbandonato al suo letargo. Quindi la sfida per un NUOVO CAPITOLO è duplice, da un lato garantire uno sviluppo sostenibile delle potenzialità turistiche, come il riconoscimento delle permanenze territoriali, degli elementi e delle regole di relazione tra l'azione antropica e l'ambiente, nonché della loro valorizzazione attraverso progetti di verde, della mobilità lenta e degli spazi pubblici come di sistemi di connessione e potenziamento dell'identità dei luoghi, dall'altro la destagionalizzazione dell'uso del territorio, la qualità urbana nel contesto del paesaggio (modalità insediative, logiche aggregative, scelte morfotipologiche, ecc.);

Gli strumenti in uso: la perequazione urbanistica

Lo strumento principe della nuova era urbanistica pugliese è certamente quello della perequazione urbanistica, universalmente definito come quello strumento che consente di evitare, da un lato, i costi economici e le incertezze delle procedure espropriative, dall'altro le difficoltà attuative della parte delle trasformazioni urbanistiche di competenza dell'ente pubblico, con ovvi riflessi su fattibilità e qualità socio-ambientale degli insediamenti.

La perequazione è indicata anche come lo strumento per acquisire al patrimonio pubblico, con finalità di tutela o di valorizzazione, le aree di pregio ambientale o per procurare immobili o risorse da destinare all'uso pubblico. Queste possibilità è nota anche come compensazione urbanistica.

Tale strumento è stato inserito nel nostro ordinamento giuridico con le seguenti disposizioni normative, sia a carattere nazionale che regionale.

La disciplina nazionale

Legge n.179/92, Legge 493/1993, sui "programmi integrati" e sui "programmi complessi";

Legge n.308/2004 legge delega in materia ambientale;

Legge n.244/2007, art.1, commi 258 e 259 (finanziaria 2008);

Legge n.133/2008, art.11 (Piano Casa);

D.lgs n.70/2011.

La disciplina regionale

L.R. n.20 del 27/07/2001: *Al fine di distribuire equamente, tra i proprietari interessati dagli interventi, i diritti edificatori attribuiti dalla pianificazione urbanistica e gli oneri conseguenti alla realizzazione degli interventi di urbanizzazione del territorio, il PUG può riconoscere la stessa suscettività edificatoria alle aree comprese in un PUE*

L.R. n. 24 del 13/12/2004 *i diritti edificatori sono attribuiti in % dell'entità catastale di ciascuna proprietà e sono liberamente commerciabili negli e tra gli ambiti individuati nella pianificazione comunale*

L.R. n.3 del 22/02/2005: *I Comuni, all'interno di piani attuativi, sia di iniziativa pubblica che privata, esecutivi dello strumento urbanistico vigente, possono riservarsi una quota dei diritti volumetrici di edificazione, per la perequazione volumetrica territoriale con aree da espropriare individuate fuori dal perimetro del piano. Tali diritti volumetrici possono essere attribuiti, con accordo di cessione volontaria stipulato ai sensi dell'articolo 45 del d.p.r. 327/2001 e successive modifiche, ai proprietari di terreni da espropriare per pubblica utilità, in luogo dell'indennità spettante per l'espropriazione*

L.R. n.12 del 21/05/2008: *Per il soddisfacimento del fabbisogno di edilizia residenziale sociale i comuni possono prevedere l'utilizzazione di ambiti destinati a servizi che siano in esubero rispetto alla dotazione di cui al DM 1444/1968, assegnando ad essi una previsione edificatoria secondo il metodo della perequazione urbanistica*

L.R. n.21 del 29/07/2008 *I comuni possono individuare edifici, da rimuovere in quanto contrastanti con il contesto circostante incentivando tali interventi con PUE che prevedano, come misura premiale, il riconoscimento di una volumetria supplementare nel limite massimo del 35 per cento di quella preesistente.*

Nonostante però tale disciplina sia già abbastanza datata occorre chiarire che la nuova stagione urbanistica, quella dei PUG, quella della perequazione, ha subito importanti stop procedurali.

Tali procedure se da un lato hanno generato un evidente ritardo, dall'altro hanno rafforzato tali istituti, restituendoli oggi, consolidati e strutturati.

Abbastanza rilevante in questo scenario è stata la sentenza del Tar Lazio n. 1524/2010 avverso il PRG di Roma.

Il tribunale di primo grado aveva messo in discussione i criteri e le modalità della perequazione del piano della Capitale che all'art. 17 prevedeva che la quota maggioritaria della SUL aggiuntiva è messa a disposizione del Comune, che la utilizza per finalità di interesse pubblico (riqualificazione urbana, tutela ambientale, edilizia con finalità sociali, servizi di livello urbano), ritenendo inoltre che la cessione di aree realizzerebbe una forma larvata di ablazione della proprietà non trovante "copertura" normativa in alcuna espressa disposizione di legge, in violazione del diritto di proprietà (art. 42 Cost.).

Il Consiglio di Stato con la sentenza n. 4545/2010 ribaltò tale assunto ritenendo che la disciplina perequativa si regge su due pilastri fondamentali:

1) la potestà conformativa del territorio di cui l'Amministrazione è titolare nell'esercizio della propria attività di pianificazione;

2) la possibilità di ricorrere a modelli privatistici e consensuali per il conseguimento di finalità di pubblico interesse.

Pertanto secondo i giudici di Palazzo Spada l'operazione condotta dal Comune di Roma attraverso i meccanismi perequativi connessi all'attribuzione de futuro ai suoli di una cubatura aggiuntiva, lungi dal costituire un anomalo ibrido tra conformazione e espropriazione, rientra a pieno titolo nel legittimo esercizio della potestà pianificatoria e conformativa del territorio.

L'Amministrazione ha proceduto prima all'assegnazione a ciascuna zona di un proprio indice di edificabilità e poi ha posto le basi per possibili incrementi futuri della cubatura edificabile, predisponendo i meccanismi con i quali questa potrà essere riconosciuta ai vari suoli in ragione della loro zonizzazione e tipologia e lasciando ai proprietari interessati la facoltà di avvalersi o meno dei relativi incentivi.

La natura "facoltativa" degli istituti perequativi ha fatto escludere che dagli stessi possa ravvisarsi una forzosa ablazione della proprietà nonché che si tratti di prestazione patrimoniale imposta in violazione della riserva di legge ex art. 23 Cost.

La copertura "legislativa" dell'istituto della perequazione nel combinato disposto degli artt. 1, comma 1 bis e 11 della L. 241/90 ossia nella possibilità di ricorrere agli strumenti convenzionali per il perseguimento delle finalità perequative.

Anche a livello regionale ci fu dapprima, in primo grado, un orientamento avverso la perequazione, su tutti il banco di prova lo subì il PUG di Palo del Colle, censurato con la sentenza del TAR Bari n. 1962/2010 che ritenne che la pianificazione urbanistica non può deviare dai principi tradizionali dello zoning al punto tale da inserire comparti perequati in ogni angolo libero del territorio comunale e l'istituto del comparto perequativo è profondamente diverso dal comparto edificatorio, tanto vero che in letteratura si ritiene che la cornice giuridica nei quali essi vanno inseriti non sia quella del comparto edificatorio bensì quella della programmazione integrata pertanto non spetta al P.U.G. la perimetrazione dei comparti edificatori, né quella dei PUE: tale operazione comporta un vincolo di aggregazione tra aree che suppone valutazioni proprie della pianificazione di dettaglio e che, tra l'altro, preclude ai proprietari dei fondi di valutare diverse, e magari più proficue, ipotesi di aggregazione.

Anche in questo caso il Consiglio di Stato con sentenza n°6040/2012 ribaltò la sentenza TAR Puglia accogliendo il ricorso della regione Puglia in relazione alla diretta capacità del PUG di delimitare direttamente le aree oggetto di perequazione tramite i comparti dando un'interpretazione estensiva dell'art.14 della L.20/2001. Inoltre ha ridimensionato la portata vincolante della zonizzazione urbanistica in funzione delle finalità economico sociali della collettività rappresentata (vedi la sent.2710 della stessa sez IV 2012 sul PRG di Cortina d'Ampezzo).

Il potere di pianificazione urbanistica del territorio non è limitato alla individuazione delle destinazioni delle zone del territorio comunale, ed in particolare alla possibilità e limiti edificatori delle stesse. Al contrario, tale potere di pianificazione deve essere retamente inteso in relazione ad un concetto di urbanistica che non è limitato solo alla disciplina coordinata della edificazione dei suoli (e, al massimo, ai tipi di edilizia, distinti per finalità, in tal modo definiti), ma che, per mezzo della disciplina dell'utilizzo delle aree, realizzi anche finalità economico – sociali della comunità locale (non in contrasto ma anzi in armonico rapporto con analoghi interessi di altre comunità territoriali, regionali e dello Stato), nel quadro di rispetto e positiva attuazione di valori costituzionalmente tutelati.



L'attuazione del PUG mediante la perequazione

E così superata l'ondata giurisprudenziale che aveva minato addirittura la costituzionalità della LR 20/2001 trovò ingresso la attuazione dei PUG che, nell'esperienza monopolitana si avvale di tre importanti strumenti.

Essi sono il REGOLAMENTO EDILIZIO, che in attuazione del RET richiama la disciplina generale dell'attività edilizia operante in modo uniforme su tutto il territorio nazionale e raccoglie la disciplina regolamentare in materia edilizia di competenza comunale, la quale, sempre al fine di assicurare la semplificazione e l'uniformità della disciplina edilizia, è ordinata nel rispetto di una struttura generale uniforme valevole su tutto il territorio statale ed adeguato alle NTA del PUG, oltre a disciplinare il risparmio energetico, il controllo degli agenti inquinanti, l'edilizia sostenibile, la qualità urbana, la tutela e valorizzazione degli insediamenti **andando ad individuare ulteriori eventuali meccanismi premiali e di incentivazione.**

Il PIANO DEI SERVIZI che è uno strumento finalizzato alla gestione del PUG ed orientato alla pianificazione, programmazione e progettazione dell'"armatura urbana"; esso non contiene quindi moduli operativi o procedurali, né nuovi standard e parametri, **ma indirizzi non prescrittivi per l'attuazione del PUG** relativamente alle aree pubbliche, di uso pubblico e per ERS nei Contesti della Trasformazione **orientando la progettazione del sistema dei servizi, degli spazi pubblici e del verde verso requisiti di qualità e sostenibilità** (parte I del DRAG PUE, Tipologie di piani urbanistici esecutivi).

Lo SCHEMA DI ASSETTO GENERALE, atteso che nel campo della progettazione esecutiva **"la valutazione e ponderazione delle scelte e delle alternative possibili" richiedano "che la stesura definitiva del PUE sia preceduta da un progetto preliminare"**. *"Pertanto, appare utile, in ragione del tipo di PUE considerato (di settore, attuativo, integrato), esplicitare una prima organizzazione del progetto che precede la fase di formalizzazione, dove si sintetizza la fase di analisi e si delineano le scelte strategiche, anche attraverso una ipotesi morfologica di assetto, ovvero un masterplan, finalizzato ad un primo controllo dell'esito spaziale delle trasformazioni proposte, su cui la cittadinanza sia chiamata a esprimersi"* (parte II del DRAG PUE, Il metaprogetto, pag. 83).

Per tornare allo strumento della perequazione definibile come strumento coerente con la funzione sociale della proprietà e quindi con il soddisfacimento dei bisogni della città in quanto consente il reperimento di suoli occorrenti alla realizzazione di beni di utilità sociale riconducendo in tal modo alla collettività i benefici conseguenti al dispiegarsi della rendita (cit. Luigi Fusco Girard) il Piano di Monopoli ha introdotto, proprio sul tema costa, e nello specifico del Capitolo, lo strumento perequativo finalizzato proprio a soddisfare lo specifico obiettivo del piano e cioè quello acquisizione di aree pubbliche per la realizzazione di servizi e attrezzature per la balneazione e il turismo e la riqualificazione del territorio costiero e sviluppo sostenibile delle attività di balneazione.

Per consentire ciò è stata introdotta una norma che facilita e stimola la perequazione parziale in contiguità introducendo una serie di premialità per favorire, sia da parte di cede che da parte di chi riceve una convenienza economica nell'attuare la perequazione.

Non solo ma lo stesso strumento ha consentito, nella successiva fase di adeguamento di un PUG già adeguato al PUTT, di adeguarlo anche al PPTR senza per ciò sacrificare il meccanismo di trasferimento dei diritti, potendo così ritornare alla res pubblica una superficie di cessione coerente col nuovo piano paesaggistico, trasformando, banalmente la perequazione da parziale in contiguità a parziale a distanza.

Questo consentirà alla Amministrazione comunale di continuare nell'idea di piano che prevede l'idea del woonerf olandese che avrà l'obiettivo di allontanare la pressione antropica, soprattutto veicolare, dalla costa secondo quell'idea del NUOVO CAPITO dichiarata in premessa rispondendo così agli obiettivi strategici della Amministrazione comunale.

Ing. Amedeo D'Onghia

1. Introduzione

Le riflessioni del presente contributo fanno riferimento al ruolo che alcuni Comuni costieri a sud di Bari possono svolgere per arginare situazioni di squilibrio e favorire, al contrario, una maggiore diffusione delle opportunità di valorizzazione e sviluppo delle risorse territoriali distribuite in area vasta. Fra i Comuni costieri un ruolo da protagonista può essere svolto certamente da Monopoli – per il peso demografico, la vivacità del sistema economico, l'ampiezza del territorio comunale e la ricchezza delle sue peculiarità paesaggistiche e ambientali –, ma non da meno possono essere Polignano a Mare e Mola di Bari. Monopoli, peraltro, si colloca in una strategica posizione di cerniera fra la Città Metropolitana di Bari, di cui è parte terminale, e la provincia di Brindisi; tante sono le sinergie in atto, ad esempio, con Fasano,¹ fra cui la costruzione in corso del nuovo mega-ospedale e più recentemente la progettazione di un percorso ciclabile litoraneo sino a Fasano, che allungherebbe quello progettato in maniera meno ambiziosa e realizzato a tratti discontinui (e con alcune criticità irrisolte) circa una quindicina di anni fa da Mola di Bari fino a Monopoli, passando per Polignano a Mare.²

Il contributo intende perciò esplorare alcune significative potenzialità del più vasto ambito sub-regionale – che ha nei suddetti Comuni costieri i cardini di un sistema territoriale aperto verso il mare – a partire da una lettura storica delle prime ipotesi di valorizzazione comprensoriale, per passare poi all'analisi degli strumenti di pianificazione territoriale e alla successiva verifica della loro coerenza, o meno, con le politiche di programmazione economica.

Nell'ultima parte si prospettano infine scenari progettuali che attengono ad una diversa e più attuale concezione di valorizzazione territoriale, che fa leva sull'organizzazione sistemica dei valori ambientali, paesaggistici e culturali distribuiti diffusamente in area vasta: si tratta appunto di ragionare in termini di "sistemi territoriali culturali", per promuovere processi di sviluppo inclusivi e integrati.

2. Uno sguardo al passato

Le prime riflessioni non possono prescindere dalle proposte che già diversi decenni addietro hanno alimentato il dibattito sulle prospettive di valorizzazione e di sviluppo del più ampio territorio di cui Monopoli e i Comuni costieri contermini sono parte integrante.

Fra le politiche di sviluppo settoriale degli anni Sessanta furono elaborate infatti le "Ipotesi di Assetto Territoriale" mirate, da un lato, alla industrializzazione con l'istituzione del Piano per le Aree di Sviluppo Industriale (ASI) e, dall'altro, alla promozione dello sviluppo turistico con la redazione di Piani comprensoriali. In Puglia furono individuati quattro Comprensori turistici: n.1 "il Gargano e le Isole Tremiti", n. 4 "la Penisola Salentina", n.23 "Trulli e Grotte", n. 6 "il Metapontino" (includente anche territori della Basilicata).

Il Comprensorio turistico "Trulli e Grotte" individuava in particolare l'ambito territoriale dei Comuni della Valle d'Itria (prevalentemente) e dei Comuni costieri, fra cui appunto Polignano a Mare e Monopoli, e si spingeva sino a Carovigno, passando per Fasano e Ostuni. Il Piano comprensoriale, commissionato dalla Cassa per il Mezzogiorno e redatto nel 1965,³ considerava i Comuni interni della Valle d'Itria⁴ come vere e proprie polarità attrattive per lo sviluppo turistico del comprensorio – molto più (in quegli anni) dei Comuni costieri – e concentrava i modelli di utilizzazione del territorio lungo un asse attrezzato interno⁵ concepito proprio per favorire la mobilità per il tempo libero (Selicato, 1977).

In quegli anni si riteneva dunque che la promozione del territorio e le politiche di sviluppo – sia pure intese in

1 - Con Deliberazione di Giunta Regionale n.473 del 14.03.2019 è stata approvata la collaborazione istituzionale per la progettazione e realizzazione di un percorso ciclo-pedonale lungo un tratto particolarmente pregevole e suggestivo della "ciclovía nazionale Adriatica". L'accordo è stato siglato il 26.02.2019 fra Regione Puglia, ASSET (Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio), Ministero dei Beni e delle attività culturali (Segretariato Regionale per la Puglia, Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari e Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce e Taranto), Comuni di Monopoli e Fasano.

2 - Intervento finanziato con la Misura 5.2 del POR Puglia 2000-2006.

3 - Il Piano fu redatto da M. Fabbri (coordinatore), L. Masi, L. Muratore, L. Sacco e P. Ulivieri.

4 - I Comuni del Comprensorio erano 13: Alberobello, Castellana Grotte, Locorotondo, Monopoli, Noci, Polignano a Mare, Putignano (in provincia di Bari); Carovigno, Ceglie Messapica, Cisternino, Fasano, Ostuni (in provincia di Brindisi); Martina Franca (in provincia di Taranto).

5 - L'asse attrezzato (per fortuna mai realizzato, perché avrebbe cancellato buona parte della rete stradale storica che si ramifica nel territorio dei trulli e delle masserie) e numerosi altri interventi puntuali destinati al potenziamento dei servizi, sarebbero stati eseguiti nel quindicennio 1965-1980.

maniera settoriale – dovessero essere concepite in chiave comprensoriale, superando così i confini amministrativi dei singoli comuni e perciò anche ogni qualsivoglia barriera di tipo campanilistico.

Subito dopo, negli anni settanta, veniva avviato lo studio per un Piano Paesistico del Comprensorio Trulli e Grotte, redatto nel 1973⁶ nuovamente per conto della Cassa per il Mezzogiorno, che confermava sostanzialmente la stessa dimensione territoriale⁷ del comprensorio della Valle d'Itria. Lo studio approfondiva in maniera accurata gli aspetti geologici, ecologici, storici, economici ed urbanistici, come premessa necessaria alla definizione di un Piano Paesistico (Locicero, Chiaia, Radicchio, 1973). Notevole appare tuttora il lavoro inerente alla interpretazione del processo di antropizzazione storica del territorio e dei relativi modelli organizzativi dell'insediamento, da cui emerge quella unitarietà di paesaggio da cui non si può prescindere nelle politiche di valorizzazione territoriale. Di particolare interesse è lo studio del reticolo interpodere della struttura agraria e della trama di relazioni del patrimonio storico diffuso, in contrapposizione alla "relativa approssimazione" con cui si ipotizzava la realizzazione di un grande asse attrezzato per la mobilità nella redazione del Piano di promozione dello sviluppo turistico del decennio precedente.

3. Il rapporto odierno tra strumenti di pianificazione e politiche/strumenti di programmazione economica

L'attualità ci riporta agli strumenti di pianificazione in atto e, in primo luogo, al PPTR. Del PPTR, per quanto di interesse nelle presenti riflessioni, è utile richiamare il concetto di identità "dei tanti paesaggi della Puglia" e "le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo delle trasformazioni storiche". L'identità dei paesaggi pugliesi è descritta nell'Atlante del Patrimonio Territoriale, Ambientale e Paesaggistico.⁸

La descrizione è finalizzata al riconoscimento degli elementi e delle regole di relazione tra l'azione umana e l'ambiente, elementi e regole che costituiscono i caratteri identitari del territorio della Puglia. L'intento dell'Atlante è legato alla volontà di interpretare quegli elementi e quelle regole come potenziali risorse per progettare scenari futuri del territorio regionale.

Progettare scenari futuri significa saper coniugare azioni di tutela con processi di valorizzazione. La valorizzazione passa attraverso la conoscenza dei valori di un paesaggio, della consapevolezza della comunità e dei singoli individui della propria storia e della propria identità. E se valorizzazione significa attribuire a qualcosa il giusto o un maggiore valore, valorizzazione può anche significare: tradurre in opportunità economica quelle identità in cui la comunità si riconosce e di cui ha consapevolezza.

Ebbene, queste opportunità economiche vanno ancora una volta ricercate in una dimensione territoriale di più ampio respiro rispetto a quella confinata nei limiti amministrativi del singolo Comune. I Comuni costieri qui considerati (Monopoli e Polignano a Mare), ma ancora una volta Comuni costieri della provincia di Brindisi (Fasano, Ostuni, Carovigno), rientrano nell'ambito di paesaggio n.7 "Murgia dei Trulli", a sua volta articolato in tre sotto-ambiti: la piana degli ulivi secolari, la valle d'Itria, i boschi di fragno; di certo più forti ed evidenti sono le relazioni fra la "piana degli ulivi secolari" e la "valle d'Itria".

territorio della Puglia. L'intento dell'Atlante è legato alla volontà di interpretare quegli elementi e quelle regole come potenziali risorse per progettare scenari futuri del territorio regionale.

Progettare scenari futuri significa saper coniugare azioni di tutela con processi di valorizzazione. La valorizzazione passa attraverso la conoscenza dei valori di un paesaggio, della consapevolezza della comunità e dei singoli individui della propria storia e della propria identità. E se valorizzazione significa attribuire a qualcosa il giusto o un maggiore valore, valorizzazione può anche significare: tradurre in opportunità economica quelle identità in cui la comunità si riconosce e di cui ha consapevolezza.

Ebbene, queste opportunità economiche vanno ancora una volta ricercate in una dimensione territoriale di più ampio respiro rispetto a quella confinata nei limiti amministrativi del singolo Comune. I Comuni costieri qui considerati (Monopoli e Polignano a Mare), ma ancora una volta Comuni costieri della provincia di Brindisi (Fasano, Ostuni, Carovigno), rientrano nell'ambito di paesaggio n.7 "Murgia dei Trulli", a sua volta articolato in tre sotto-ambiti: la piana degli ulivi secolari, la valle d'Itria, i boschi di fragno; di certo più forti ed evidenti sono le relazioni fra la "piana degli ulivi secolari" e la "valle d'Itria".

6 - Il Piano fu redatto da E. Locicero, V. Chiaia, G. Radicchio.

7 - I Comuni erano 15 (due in più rispetto al caso precedente): Alberobello, Castellana Grotte, Conversano, Locorotondo, Monopoli, Noci, Polignano a Mare, Putignano (in provincia di Bari); Carovigno, Ceglie Messapica, Cisternino, Fasano, Ostuni, S. Vito dei Normanni (in provincia di Brindisi); Martina Franca (in provincia di Taranto).

8 - Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, BURP, 23.03.2015.

È pur vero però che le risorse finanziarie dispiegate in questi stessi anni sembrano seguire logiche diverse da quelle prospettate negli scenari progettuali definiti dalla pianificazione territoriale. Si pensi in particolare al Piano di Sviluppo Rurale che assegna risorse in funzione della maggiore o minore produttività agricola, senza alcun riferimento a quei caratteri identitari e a quelle peculiarità del paesaggio rurale che sono alla base della classificazione degli ambiti di paesaggio definiti nel PPTR.

Divergenze con la pianificazione territoriale si ritrovano anche nelle politiche di programmazione dello sviluppo turistico, ancorate ad una classificazione degli "ambiti territoriali turisticamente rilevanti" che segue, ancora una volta, logiche di altra natura.⁹ E d'altra parte l'attrattività turistica della Regione si polarizza intorno a due macro aree (il Gargano e la costa dei Trulli) e lungo la costa adriatica e ionica del Salento.

Della costa dei Trulli, Monopoli e Polignano a Mare, ma ancora volta Fasano, Ostuni e Carovigno, sono Comuni molto dinamici; così come una significativa attrattività è esercitata da alcuni Comuni della Valle d'Itria, fra cui Alberobello e Cisternino.

4. Una nuova visione: i sistemi territoriali culturali. Opportunità per politiche integrate

È necessario dunque superare le logiche settoriali della programmazione economica, unidirezionali e spesso divergenti dagli obiettivi di tutela/valorizzazione della pianificazione del territorio. Occorrono cioè strategie di sviluppo territoriale sinergiche e coerenti. Così operando può perseguirsi infatti la sostenibilità delle politiche di sviluppo, attraverso processi di valorizzazione del patrimonio culturale e dei sistemi territoriali con cui esso si relaziona.

In tale ottica i Sistemi Territoriali Culturali assumono un ruolo trainante delle politiche di sviluppo (Selicato, Rotondo, Marin, Lopez Galdeano, 2016; Selicato, Piscitelli, Rotondo, 2019).

Il termine "Territoriale" esplicita non solo l'estensione fisica dell'ambito di riferimento, ma rinvia anche all'azione amministrativa del pianificare con l'intento di perseguire determinati obiettivi appunto alla scala territoriale. La definizione di pianificazione, a sua volta, rimanda ad una varietà di modelli di governo del territorio che implicano concezioni e strumenti differenti della politica, della programmazione e della gestione delle trasformazioni territoriali e delle forme di regolazione dei processi sociali in funzione del progresso culturale.

Il termine "Culturale" introduce il ruolo attribuito al patrimonio culturale all'interno dei sistemi territoriali. Se il patrimonio culturale territoriale prevede e necessita, per la sua valorizzazione, della pianificazione, quest'ultima ha bisogno dei valori contenuti nel patrimonio culturale per la sostenibilità delle sue scelte e l'identità dei suoi scenari. Il patrimonio culturale, infatti, non può essere considerato un fenomeno a sé stante, non complanare rispetto ai metodi e alle finalità di una società nella costruzione del proprio sviluppo, per una molteplicità di motivi: per la sua flessibilità di contenuti, per l'estensione connaturata della sua dimensione spazio-temporale e per la sua esplicita connivenza e convivenza con la società insediata che nei secoli lo ha prodotto.

Il termine "Sistema" amplia i livelli di complessità e di interazione secondo cui i beni culturali si relazionano fra loro e si rapportano ai luoghi e alla popolazione. Alla dimensione sistemica deve correlarsi ancora una volta il processo di pianificazione, cui spetta il compito di ricomporre quei rapporti spesso affievoliti, o peggio interrotti, tra territorio, di cui il patrimonio culturale è parte integrante, e popolazione. Il fine è quello di comprendere i processi storici, renderli nuovamente leggibili ed evidenti e quindi valorizzarli, rendendoli matrice di sviluppo nella contemporaneità. Questi processi di lunga durata, infatti, hanno prodotto una evoluzione territoriale caratterizzata da rotture profonde, ma anche da sedimenti materiali e cognitivi persistenti che costituiscono l'ancoraggio identitario dei paesaggi contemporanei.

Secondo questa diversa concezione, la "piana degli ulivi secolari con l'entroterra della valle d'Itria" si configura come un "sistema territoriale culturale", al cui interno i Comuni costieri a sud di Bari e oltre - superando anche i confini amministrativi provinciali e coerentemente con gli scenari progettuali del PPTR - possono esplicare in maniera sinergica azioni di valorizzazione paesaggistica e sviluppo economico in chiave duratura e sostenibile (Selicato, 2004).

Il sistema è costituito da: centralità, polarità, nodi; risorse diffuse e puntuali; connessioni, reti, infrastrutture, flussi. Il sistema è anche "sistema di relazioni", materiali e immateriali, relazioni che devono essere rafforzate e valorizzate.

9 - Gli ambiti turisticamente rilevanti, da nord a sud, sono: il Gargano e la Daunia; la Puglia Imperiale; Bari e la Costa; Magna Grecia, Murgia e Gravine; Valle d'Itria e Murgia dei Trulli, Salento.

All'interno del più ampio contesto territoriale possono ramificarsi ad esempio in maniera capillare numerosi itinerari; gli itinerari storico culturali: a) itinerario degli insediamenti storici, b) itinerario dei frantoi storici, c) itinerario della molitura delle olive e della produzione dell'olio, d) itinerario delle aziende olivicole, e) itinerario degli Ulivi monumentali, f) itinerario delle lame; e poi ancora gli itinerari escursionistici: a) itinerario dell'escursionismo ciclabile; b) itinerario dell'escursionismo equestre, c) itinerario del trekking.

Lo sviluppo dell'intero comprensorio, in definitiva, può assumere qui una dimensione strategica, connessa a più ampi processi globali, in grado di combinare nel migliore dei modi una molteplicità di fattori per aumentare il livello di benessere, in un contesto territoriale, come è quello in esame, "capace di evolvere in relazione alle dinamiche esterne, per acquistare nuovi vantaggi competitivi" (Palermo, 2001).

5. Conclusioni

È necessario, in conclusione, utilizzare gli strumenti di pianificazione (in primo luogo il PPTR) per sperimentare concrete azioni progettuali, recuperando quella progettualità ormai sistematicamente assente nei Piani locali e sovralocali. Occorre cioè recuperare la progettualità per costruire politiche integrate e sinergiche estese a territori più ampi, oltre la dimensione locale.

Il Sistema Territoriale Culturale è una grande opportunità, perché in grado di coniugare storia, paesaggio, cultura e sviluppo (in senso ampio), in termini competitivi e duraturi rispetto ai processi diffusi di omologazione e di globalizzazione.

Sarà capitato a tutti di percorrere strade del territorio in cui è inserita la propria città e di riconoscerle come proprie, di avvertire cioè un senso di appartenenza a quel territorio. Chi vive nei comuni costieri a sud-est di Bari e percorre strade lungo il canale di Pirro, verso la Selva, verso Alberobello o, ancora, verso Castellana, non può non sentirsi a casa. La casa di ciascuno di noi non è solo il quartiere e la città in cui si vive, ma anche il territorio di cui quel quartiere, quella città sono parte.

In questa ottica, il progetto di territorio è dunque quello di consolidare e valorizzare le relazioni fra i nodi della rete, custodendo e mantenendo vive le sue identità – tutela e valorizzazione appunto –, perché quel territorio possa continuare ad essere la propria casa, una casa comune. Il Progetto di Territorio, pertanto, è un po' come costruire una Casa comune, da custodire e di cui prendersi cura nel tempo. Isolarsi e pensare che politiche territoriali confinate nei propri limiti amministrativi possano essere longeve e foriere di uno sviluppo duraturo è solo illusione.

Riferimenti bibliografici

Locicero E., Chiaia V., Radicchio G. (1973), Studio per un Piano Paesistico del Comprensorio Trulli e Grotte, Cassa per il Mezzogiorno, Giuseppe Laterza & Figli, Bari

Palermo P.C. (2001), Prove di innovazione. Nuove forme ed esperienze di governo del territorio in Italia, Franco Angeli/DIAP, Milano

Selicato F. (1977), "Riflessioni sul Piano del 1967 per il rilancio del Comprensorio Turistico dei Trulli e delle Grotte", in Continuità – Rassegna Tecnica Pugliese, anno XI n.3, pp. 3-26

Selicato F. (ed, 2004), Il Parco Agrario degli Ulivi Secolari, La piana costiera tra Bari e Brindisi, Schena Editore, Fasano

Selicato F., Rotondo F., Marin V., Lopez Galdeano J. (eds, 2016), Cultural Territorial Systems. Landscape and Cultural Heritage as a Key to Sustainable and Local Development in Eastern Europe, Springer Verlag, Series Springer Geography, Heidelberg New York Dordrecht London

Selicato F., Piscitelli C., Rotondo F. (2019), "Sistemi territoriali culturali e centri storici minori", Rassegna di Architettura e Urbanistica, n. 157, Sapienza Università di Roma, Quodlibet, Roma-Macerata, pp. 44-55



L'economia circolare si fonda su un nuovo modello sostenibile, competitivo ed a basso tenore di carbonio su cui l'Unione Europea ha puntato ed investito molto. Gli obiettivi sono numerosi ed ambiziosi riguardo alla gestione dei rifiuti: massimizzare il recupero e riciclo e minimizzare la discarica. La gestione delle risorse e dei servizi idrici appare, invece, meno fondamentale, almeno nella prospettiva europea: include infatti una serie di azioni in materia di riutilizzo delle acque, tra le quali figura una proposta legislativa sulle prescrizioni minime per il riutilizzo delle acque reflue, ma non sfrutta un ben più elevato potenziale.

Difatti il ruolo dell'acqua nell'economia circolare può essere cruciale, contando sul nuovo potenziale ruolo delle aziende del servizio idrico integrato come soggetti che recuperano valore da riutilizzare in altri settori, come l'industria e l'agricoltura.

Nel report *Water Utility Pathways in a Circular Economy* l'*International Water Association* (IWA) ha individuato tre percorsi di transizione verso l'economia circolare relativi non solo all'acqua, ma anche all'energia ed ai materiali, recuperabili e riutilizzabili.

I sistemi idrici esistenti sono spesso inefficienti e, nel ciclo dalla sorgente al cittadino alla sorgente, l'acqua viene persa, inquinata, sprecata e abusata. Sistemi di questo tipo ampliano il divario tra domanda e disponibilità sostenibile naturale di acqua dolce. La prima linea di difesa contro la scarsità di acqua dovrebbe pertanto essere una strategia di gestione della domanda globale che promuove stili di vita sostenibili e crea incentivi concreti per il risparmio, la conservazione e la resilienza. D'altra parte, il percorso circolare relativo all'acqua punta, in particolare, ad integrare meglio la gestione delle risorse idriche, intese come capitale naturale, all'interno del servizio idrico integrato. In questo senso è fondamentale chiudere localmente i cicli, oltre a diversificare le fonti di acqua, in modo da soddisfare funzionalmente usi e riusi multipli, diversi a seconda della qualità necessaria. D'altra parte, ad oggi, nonostante le direttive europee (e.g. Direttiva Quadro Acque) enunci questi principi, leggi e norme nazionali e locali non regolano chiaramente né incentivano localmente, concretamente, le pratiche circolari di riuso dell'acqua. Ad esempio pratiche di raccolta, trattamento e riuso locale, non potabile, di acque piovane o grigie non sono chiaramente ed univocamente governate, né adeguatamente incentivate, risultando poco convenienti o inapplicabili. D'altra parte, il riutilizzo in agricoltura dovrebbe convergere, a livello europeo, su condivisi standard di qualità, possibilmente basati su standard internazionali².

L'industria dei servizi idrici può recuperare materia, ovvero nutrienti (come il fosforo) e *chemicals* (come biopolimeri o cellulosa), riutilizzabili nell'industria o nell'agricoltura. Tuttavia, per avere successo, il recupero delle risorse deve essere in grado di competere sul mercato, ovvero trovare segmenti disposti ad utilizzare prodotti di recupero come alternativa o integratore di materie prime tradizionali. A questo scopo problemi fondamentali sono l'economia di scala e l'accettazione del consumatore. Industria e agricoltura si basano spesso su prezzi competitivi, disponibilità stabile e rigorose caratteristiche di qualità. D'altra parte, ad oggi il recupero delle risorse dai servizi idrici ha avuto scala solitamente piccola e caratteristiche di qualità più difficilmente gestibili e controllabili. In generale, gli attuali casi di successo di materiali recuperati ed effettivamente riutilizzati si rinvengono in nicchie di mercato dove industria e gestori di servizi idrici hanno collaborato dando vita a forme innovative di *partnership* pubblico-privato tra settori economici ed industriali affini e simbiotici.

Infine, dalle acque reflue si possono produrre energia o biocarburanti, come il bio-metano, utilizzabile anche per autotrazione.

Tutto questo non è più oggetto di ricerca scientifica.

Infatti, molte tecnologie e soluzioni eco-innovative sono, già oggi, mature ed affidabili: esistono casi in Europa che hanno dimostrato sostenibilità tecnica, economica ed ambientale in specifici contesti, potenzialmente replicabili in altre aree analoghe da punti di vista urbano e ambientale. Il recupero e riutilizzo del fosforo da acque reflue è ormai realtà diffusa, specialmente nel nord Europa³. D'altra parte, stesse soluzioni tecnologiche erano state pionieristicamente validate in Italia, presso il depuratore di Treviso circa 15 anni fa, fermandosi poi all'infattibilità di riutilizzo. Il recupero di biometano è applicato già da qualche anno nei depuratori urbani⁴ e grosse utility italiane si stanno muovendo in questa direzione⁵. Grosse azioni di innovazione sono in corso in Europa nell'ambito di Orizzonte 2020, includendo anche depuratori italiani⁶ per dimostrare sostenibilità tecnica, economica ed ambientale del recupero e riutilizzo circolare di materia.

A fronte di un quadro tecnologico ed innovativo confortante, il livello di effettiva ampia diffusione di percorsi circolari nel settore idrico è scarso per la mancanza di normative, regolamenti e politiche incentivanti adeguate. Tuttavia, la disponibilità di adeguati standard e normative sarà, probabilmente, il punto di arrivo di un percorso lungo, che può ragionevolmente completarsi in 5-10 anni. In ogni caso, per agire subito, bisognerebbe promuovere ed incentivare sempre più numerose nicchie di mercato e innovative *partnership* pubblico-privato che creino innovazione e dimostrazione diffusa, a supporto del percorso regolatorio e

legislativo.

Al fine di mettere in pratica percorsi che portano all'economia circolare, la Commissione Europea ha appena avviato uno strumento chiamato *Innovation Deal*⁶. Tale strumento si prefigge l'obiettivo di superare le barriere tramite azioni volontarie, ovvero senza alcun finanziamento economico, limitate nel tempo e ben pianificate, dove gli innovatori, le autorità e la Commissione stessa cooperano per indirizzare alla migliore applicazione delle direttive europee. La prima call pilota per le espressioni di interesse è stata lanciata nel 2016 e i due *Innovation Deal* selezionati, su oltre trenta espressioni di interesse presentate, stanno per iniziare il loro piano di lavoro volontario e condiviso. Nel settore idrico, in particolare, l'*Innovation Deal* approvato si concentrerà sul riutilizzo dell'acqua trattata per scopi agricoli. Si analizzeranno le barriere regolamentari che impediscono un cambiamento di paradigma verso la conversione da impianto di trattamento delle acque reflue a impianto di recupero delle risorse. In particolare, ci si focalizzerà su: piani e modalità per recupero dei costi aggiuntivi dei servizi idrici; standard di qualità per il trattamento delle acque reflue urbane; responsabilità degli utenti finali per il riutilizzo dell'acqua. Il piano di lavoro ha scadenze ben definite e deve essere completato in 18 mesi, con la cooperazione di Commissione Europea ed enti proponenti e promotori che firmeranno una formale dichiarazione di intenti.

Probabilmente a livello nazionale e locale strumenti ed azioni di questo tipo, ovvero strutturate come gli *Innovation Deal*, potrebbero essere adottati, seguendo l'esempio europeo, selezionando percorsi di economia circolare che hanno dimostrato, in Italia, di essere perseguibili, salvo vuoti normativi o ostacoli di varia natura. A seguito di un bando per espressioni di interesse ministeriale, gruppi di stakeholders, che coprono tutta la catena del valore, potrebbero presentare proposte brevi. Quelle selezionate, poi, potrebbero essere invitate a condividere una dichiarazione di intenti ed un piano di lavoro con il/i ministero/i competente/i, da completarsi su base volontaria in un tempo massimo di diciotto mesi. Obiettivo ultimo, in un percorso fortemente selettivo che dia spazio alle competenze internazionali, dovrebbe essere l'adozione di linee guida, approvate dagli stessi firmatari della dichiarazione di intenti, tecniche, economiche, legislative e sociali per l'ampia applicazione della soluzione circolare proposta. Tali linee guida, inoltre, potrebbero servire da supporto al legislatore in vista della normazione, ovvero della standardizzazione, delle soluzioni proposte, già valutate nella loro sostenibilità tecnica, economica ed ambientale.

Franco Fatone

Professore ordinario di Impianti Chimici presso il Dipartimento di Scienze ed Ingegneria della Materia, dell'Ambiente ed Urbanistica dell'Università Politecnica delle Marche – Facoltà di Ingegneria.

Note:

[A] Articolo pubblicato su info@ilmerito.org

1 - <http://www.iwa-network.org/water-utility-pathways-circular-economy-charting-course-sustainability/>

2 - http://www.who.int/water_sanitation_health/wastewater/gsuww/en/

3 - http://enrd.ec.europa.eu/sites/enrd/files/tg2_resource-efficiency_van-dijk.pdf

4 - <http://www.bbc.com/news/uk-england-29443622>

5 - http://www.adnkronos.com/soldi/economia/2016/09/29/auto-pieno-con-acqua-cap-lancia-scommessa-via-progetto-biometano_UjfEY7m9lemGBNVmvXdlwl.html

6 - <https://ec.europa.eu/research/innovation-deals/index.cfm?pg=home>







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, per la 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:

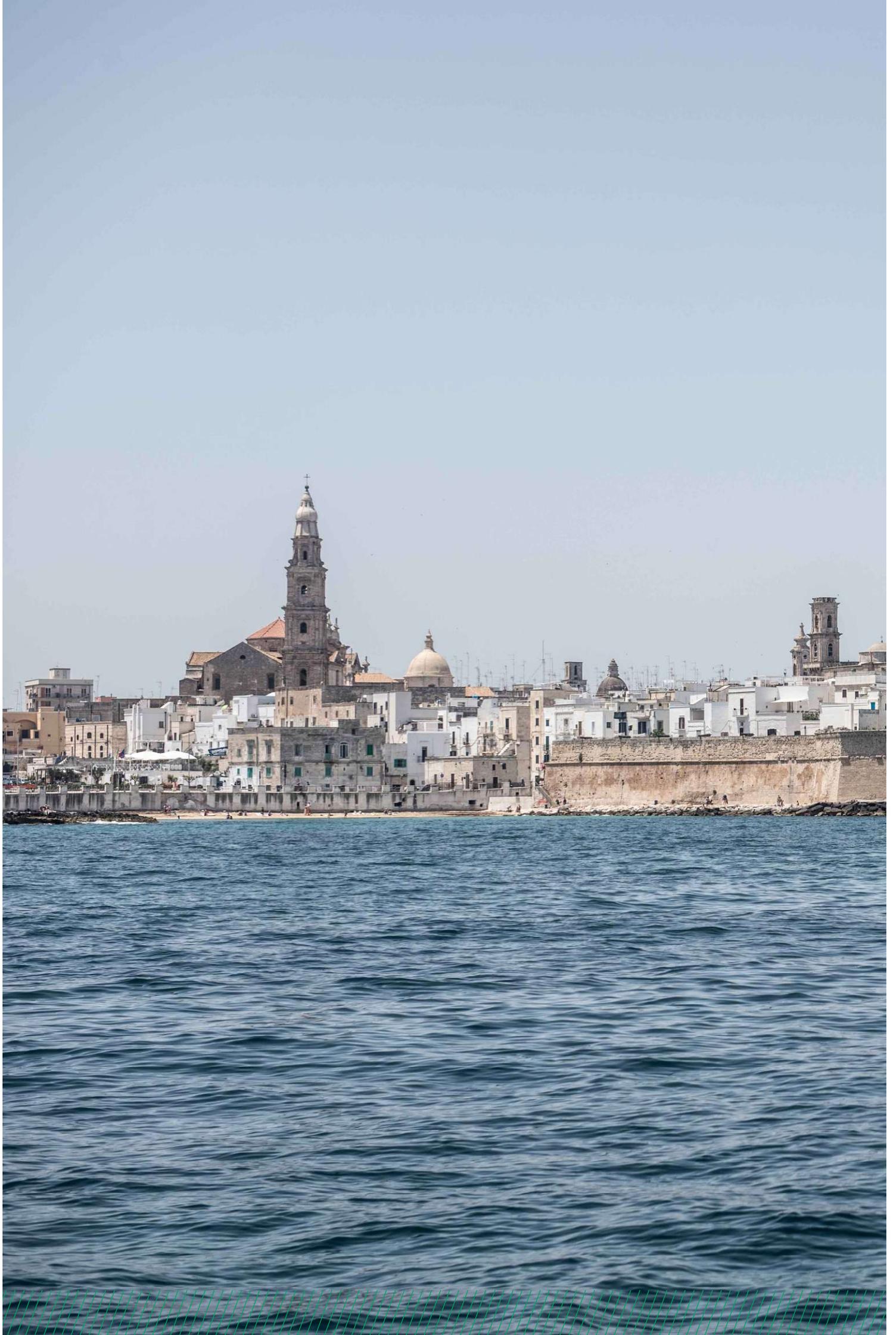
- Analisi socio-economica e storico-geografica dei sistemi urbani metropolitani;
- Uso della psicogeografia come metodologia d'indagine dello spazio urbano;
- Analisi morfo-tipologiche condotte sui tessuti urbani più antichi;
- Studio del territorio come risultato di un processo creativo di costruzione 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 per la crescita economica;
- Replicabilità di Best practices all'interno del territorio della Città metropolitana;

Il nono evento della Commissione dell'Ordine degli Architetti Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Bari (O.A.P.P.C.) nell'ambito del progetto "PIANIFICA T.U." ha avuto luogo a Monopoli il 24 Maggio 2019 ed ha coinvolto l'Amministrazione Comunale. 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 Monopoli ha fatto seguito un workshop, così come previsto dal format di PIANIFICA T.U.

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

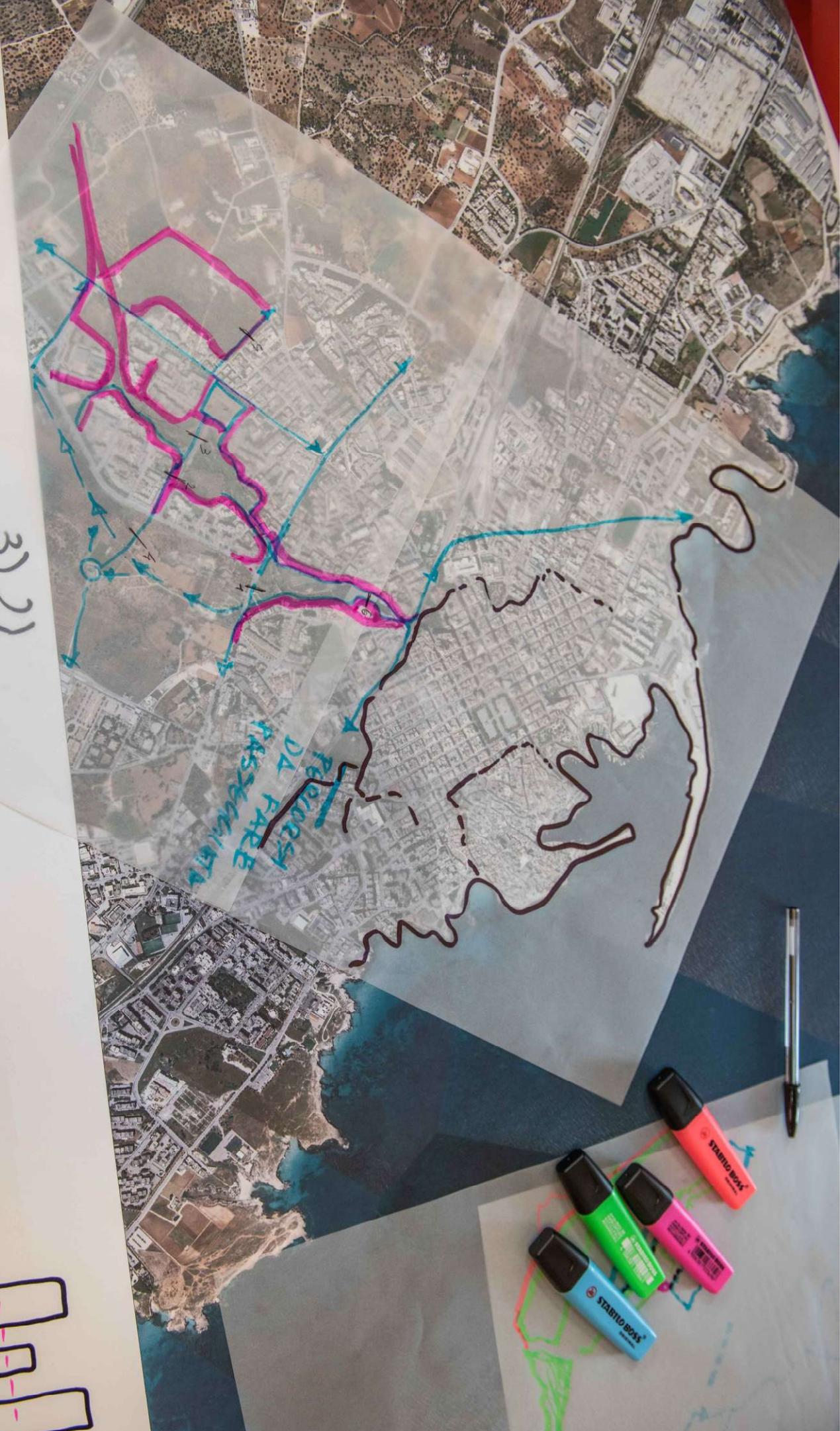
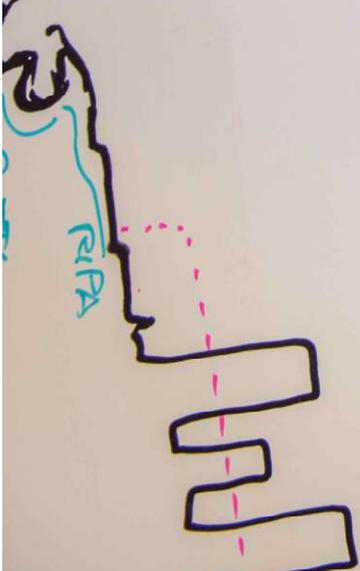
- **La Lama Belvedere**
- **Una deriva sulle linee di confine...in azione**
- **THEMIS. Come sostenere la creazione di nuovi traffici marittimi valorizzando le eccellenze del territorio costiero**
- **Un nuovo... Capitolo**
- **La città per equa azione. La città del ragioniere**







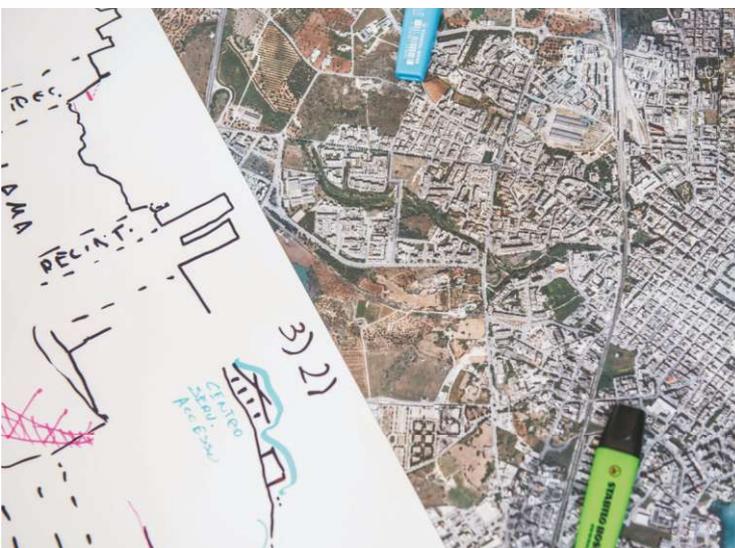
3) 2)



REGIONE
DA FARE
RASSICAMITA



La lama Belvedere



Premessa

Come emerso nel corso del seminario pomeridiano, Monopoli, come tante città pugliesi, costiere e non, ha vissuto e vive un rapporto non sempre positivo e funzionale con una lama che solca il territorio fino a penetrare nel tessuto urbano, influenzandone in un modo o nell'altro lo sviluppo.

Il tema è dunque quello di comprendere come ricostruire un rapporto con questi estesi elementi ambientali, che nei secoli hanno svolto il ruolo di prima "infrastruttura", consentendo all'uomo di attraversare il territorio dall'interno alla costa e insediarsi. Nel tempo questo ruolo è diventato secondario, per poi scomparire, tanto da relegare le lame a scomode aree marginali con cui la pianificazione urbana "fa i conti" di volta in volta a seconda della nuova strada e ponte da costruire o quartiere/palazzina da edificare.

Oggi invece preme ristabilire il ruolo di questi "ecosistemi"¹ dimenticati, nell'ambito di un più coerente e sostenibile modo di vivere ed utilizzare gli spazi, oltre che di una nuova estetica del paesaggio urbano.

Nella nostra regione, anche a seguito della notevole estensione territoriale, le lame si candidano a diventare strumenti strategici della pianificazione urbanistica e delle politiche ambientali presenti e future, assumendo il ruolo di vere e proprie "infrastrutture verdi": reti di aree naturali, semi-naturali e di spazi verdi capace di erogare *servizi ecosistemici*,² ovvero l'insieme di beni e risorse vitali che contribuiscono al benessere e al progresso economico e sociale dell'uomo.

La Commissione Europea attraverso la "Comunicazione sulle Infrastrutture Verdi"³ ha concretizzato l'impegno derivante dall'Azione 6, obiettivo 2 della Strategia per la Biodiversità del 2011, che intende "porre fine alla perdita di biodiversità e al degrado dei servizi ecosistemici nell'UE entro il 2020 e ripristinarli nei limiti del possibile". A tal proposito la Commissione Europea ha esplicitato gli interventi necessari a incentivare lo sviluppo delle infrastrutture verdi e gli eventuali e opportuni interventi a livello di UE:

- L'integrazione delle infrastrutture verdi nei settori politici fondamentali,
- Il sostegno finanziario dei progetti incentrati sulle infrastrutture verdi e la conservazione-estensione della biodiversità e, infine,
- Il rafforzamento della conoscenza sui rapporti tra biodiversità (specie/habitat) e condizione ecosistemica dell'ambiente (vitalità, resilienza e produttività) e tra questa e la sua capacità di fornire servizi ecosistemici.

Pertanto, la qualità ecosistemica delle lame deve essere vista non solo in chiave conservativa, ma soprattutto propulsiva di un necessario riassetto "intelligente" delle città futura, anche perché in Puglia, come in tutta Italia, da queste aree affiorano testimonianze d'inestimabile valore storico ed identitario.

Excursus storico

Nel gennaio 1796 il progetto del nuovo borgo "murattiano" diede inizio, anche a Monopoli, all'edificazione graduale di una nuova, ordinata città "a scacchiera", ove il succedersi schematico degli isolati di forma quadrata, se ben si adattasse alla natura quasi pianeggiante dei terreni, trascurava completamente l'esistenza del solco erosivo del torrente Ferraricchio noto come Lama Belvedere.

Per molti anni il borgo si espande incurante del problema, tant'è che le cronache dell'epoca riportano spesso come la città sia "attraversata nel suo centro da due impetuosi torrenti che accolgono le copiose acque dalle colline..." arrecando "...danni immensi alle campagne, trasportando a mare le olive ed altri prodotti, danneggiando tutto l'abitato e mettendo pure in serio pericolo nella città la vita delle persone assalite nelle proprie case...".

Questo avviene fino ai primi anni del '900 quando, decisa la "Livellazione del Borgo", venne realizzato il tombamento del torrente all'interno di una galleria (ancora esistente e funzionante) in modo da deviarne il corso, arginando il nuovo centro abitato, fino allo sbocco al mare, oppure captandone le acque in apposite cisterne a fini irrigui.

La storia più recente del tratto di lama ancora a cielo aperto e compresa in ambito urbano, è stata caratterizzata da forti pressioni insediative dovute al piano urbanistico comunale degli anni settanta, che prevedeva, addirittura, la realizzazione di una strada lungo l'alveo del solco erosivo principale, là dove la lama maggiormente si incunea nel tessuto urbano.

In anni recenti i valori ambientali, naturalistici, storico archeologici della Lama, ancora conservati lungo il tracciato lineare che oggi attraversa e separa la città moderna, sono stati oggetto di attenzione e di programmi di rivalutazione aventi obiettivi di tutela e conservazione della lama intesa come corridoio ecologico e parco lineare urbano (Parco Lama Belvedere).

1 - The Use and Abuse of Vegetational Concepts and Terms - 1935, Arthur George Tansley (1871 -1955)

2 - The value of the world's ecosystem services and natural capital, Robert Costanza et al. [1997]

3 - COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Green Infrastructure (GI) - Enhancing Europe's Natural Capital /* COM/2013/0249 final */

Gli esiti del lavoro

Il workshop ha inteso approfondire il rapporto tra la Lama, la città, i margini e la periferia, indagando sulla possibilità di farne una vera e propria infrastruttura verde per Monopoli ed elaborando una serie di "visioni" progettuali su temi già in parte emersi nel corso del seminario pomeridiano della prima giornata.

Attraverso l'analisi preliminare sono state raccolte informazioni sui contenuti (elementi antropici e naturali) da conservare e valorizzare. In seguito si sono indagati i limiti fisici e percettivi che oggi isolano la fruizione o la visione della lama dalla città e viceversa. Infine, dalla discussione e dal confronto con le persone intervenute al tavolo (professionisti e non), sono emerse le connessioni possibili le occasioni di relazione offerte dalla riprogettazione dei margini urbani che insistono sulle ripe. Infine, l'analisi ha guardato anche all'entroterra che si "riversa" in città proprio attraverso la lama, rinvenendo notevoli valori: paesaggio agrario, ulivi secolari e architettura rurale, macchie di vegetazione spontanea, aree archeologiche, aggrottamenti, specie vegetali e animali.

Nonostante "l'aggressione" urbana, Lama Belvedere - forse anche in virtù della sua impervia morfologia - ha conservato le sue primitive caratteristiche anche se molto resta nascosto dalle cortine degli edifici e dalla geometria rigida e brutale dei muri di contenimento in calcestruzzo o dalle strade a rapido scorrimento.

La visione progettuale elaborata dal tavolo si fonda su un processo inverso a quello prepotente di accerchiamento e occultamento della città ai danni dell'elemento naturale e tratta invece i due elementi in maniera paritetica spingendo l'uno a ibridarsi con l'altro.

Una connessione organica tra lama e spazio urbano è possibile innanzitutto aumentando la permeabilità e l'accessibilità dell'area, ristrutturando i margini e riconfigurandoli, ove possibile, con soluzioni di continuità improntate al recupero morfologico della *ripa* naturale, alla costruzione di accessi ciclo-pedonali, all'impianto di specie arboree autoctone e proprie della lama stessa, all'utilizzo di materiali green in luogo di quelli "grigi" presenti (asfalto, cemento, ferro, etc.), armonizzando ciascun intervento con l'intorno urbano interessato e caratterizzandolo in modo evidente.

La costruzione, inoltre, di nuovi percorsi di attraversamento in senso longitudinale e trasversale intende guardare al solco erosivo come ad uno spazio alternativo in cui muoversi per "by-passare" facilmente aree scomode della città, perché anguste piuttosto che intasate dal traffico veicolare.

Questa visione è stata ispirata dal progetto del "fiume verde" di Valencia del 1979, ove il letto del fiume Turia, che attraversava la città è stato trasformato in una sorta di autostrada verde. Quello che doveva essere un "semplice" intervento idraulico per deviare il pericoloso fiume diventa l'opportunità per strutturare nel suo alveo una infrastruttura verde lunghissima che oltre al parco ospita una serie di spazi e iniziative dedicate all'arte, alla scienza e alla cultura. Oltre ad aver influito positivamente sulla qualità dei quartieri limitrofi, questo progetto consente ai Valenciani di spostarsi (a piedi, in bici, su monopattino, etc.) assai rapidamente e in sicurezza da un capo all'altro della città, dall'entroterra fino alla costa, in modo rapido e piacevole. Nonostante la Lama Belvedere non sia il Turia, questa suggestione ci ha spinto a pensare che anche a Monopoli si può fare della lama un elemento connettivo tra costa ed entroterra o tra parti diverse di città e il suo recupero gioverebbe non solo alla viabilità urbana, ma anche alla "ricentralizzazione" di quartieri periferici e marginali che "guarda caso" sono quelli più a ridosso della lama nel settore sud. La lama offre, dunque, un'importante occasione per realizzare azioni materiali e immateriali di connessione ecologica, spaziale, sociale tra parti diverse dell'insediamento urbano e la campagna circostante.

Riflettendo, infine, sul suo ruolo a scala territoriale - centrale rispetto al tessuto urbano di Monopoli e baricentrico rispetto al sistema delle lame che struttura il territorio monopolitano - si può assegnare alla lama una funzione connettiva tra la città e il suo territorio, sfruttando come polo strategico di attrazione (anche a fini turistici) l'area naturalistica protetta del Barsento, posta ai piedi della scarpata murgiana e lambita proprio dai torrenti Ferraricchio e San Donato che confluiscono nell'alveo di lama Belvedere.

Altro elemento che ha sostanziato il progetto è l'idea della bio-permeabilità. Ovvero, in che modo suolo, vegetali e animali, possono riguadagnare spazio alle spese della città edificata. Più che una semplice suggestione anche quest'idea si fonda sul concetto di servizio ecosistemico prima enunciato e che in questo caso riguarda la necessità di migliorare e restituire alla lama la sua funzione idraulica, assicurare un drenaggio efficace delle strade, accrescere la permeabilità delle "piattaforme" urbane, contrastare polveri e gas nocivi, migliorare la salubrità dell'aria, attutire i rumori, ridurre il fenomeno delle bolle di calore nella città e infine estendere la possibilità agli edifici di "connettersi" in futuro alla rete verde per mezzo di progetti che coinvolgono i loro elementi costruttivi (si pensi in tal senso ai tetti verdi o alle pareti verdi di nuova concezione e alla loro funzione di risparmio energetico).



Si è immaginato quindi che ciò di cui “una lama è fatta” risalisse le ripe, diventasse “materiale” per costruire percorsi, “innervare” strade, immettendo “linfa vitale” in città. Questo approccio focalizza un nuovo e concreto paesaggio urbano che medi tra città e campagna e consenta di migliorare la salute e la qualità della vita con positive ricadute economiche non solo sul piano sanitario ma anche sociale.

Riferimenti a questo tipo d'interventi non mancano in Italia. Nella nostra regione, ad esempio, va citato - per l'enorme affinità con la proposta in questione - il progetto del Parco di Lama Picone a Bari. L'intervento fa parte di un'ampia strategia incentrata sul ruolo della Lama Picone quale grande infrastruttura verde. Direttrice privilegiata per l'incremento della dotazione ambientale della città attraverso interventi di rinaturalizzazione e ridisegno del margine urbano, la lama assume anche la funzione di collettore strutturante per i numerosissimi percorsi storico-culturali rinvenibili nelle aree lambite.

In estrema sintesi, si può dunque sintetizzare l'idea di progetto su alcuni obiettivi strategici:

- Parco agro-urbano di lama Belvedere e implementazione del suo ruolo “centrale e strutturante” nell'assetto urbanistico (presente e futuro) della città
- Incremento delle qualità ambientali della città attraverso interventi di rinaturalizzazione e ridisegno del margine urbano a ridosso della lama.
- Realizzazione di una mobilità dolce tra i vari quartieri e tra la città e l'entroterra, sia all'interno che lungo la lama
- Recupero e fruizione dell'habitat rupestre e del paesaggio agrario ancora intatto, interno e limitrofo alla lama e dell'area delle Fogge;
- Realizzazione di strutture di servizio permanenti o “pop-up” destinate ad ospitare o supportare eventi culturali, tempo libero, sport, didattica, esposizioni “en plein air”, etc.
- Estensione della impermeabilità e biodiversità urbana a partire dalla lama attraverso vie e sentieri verdi

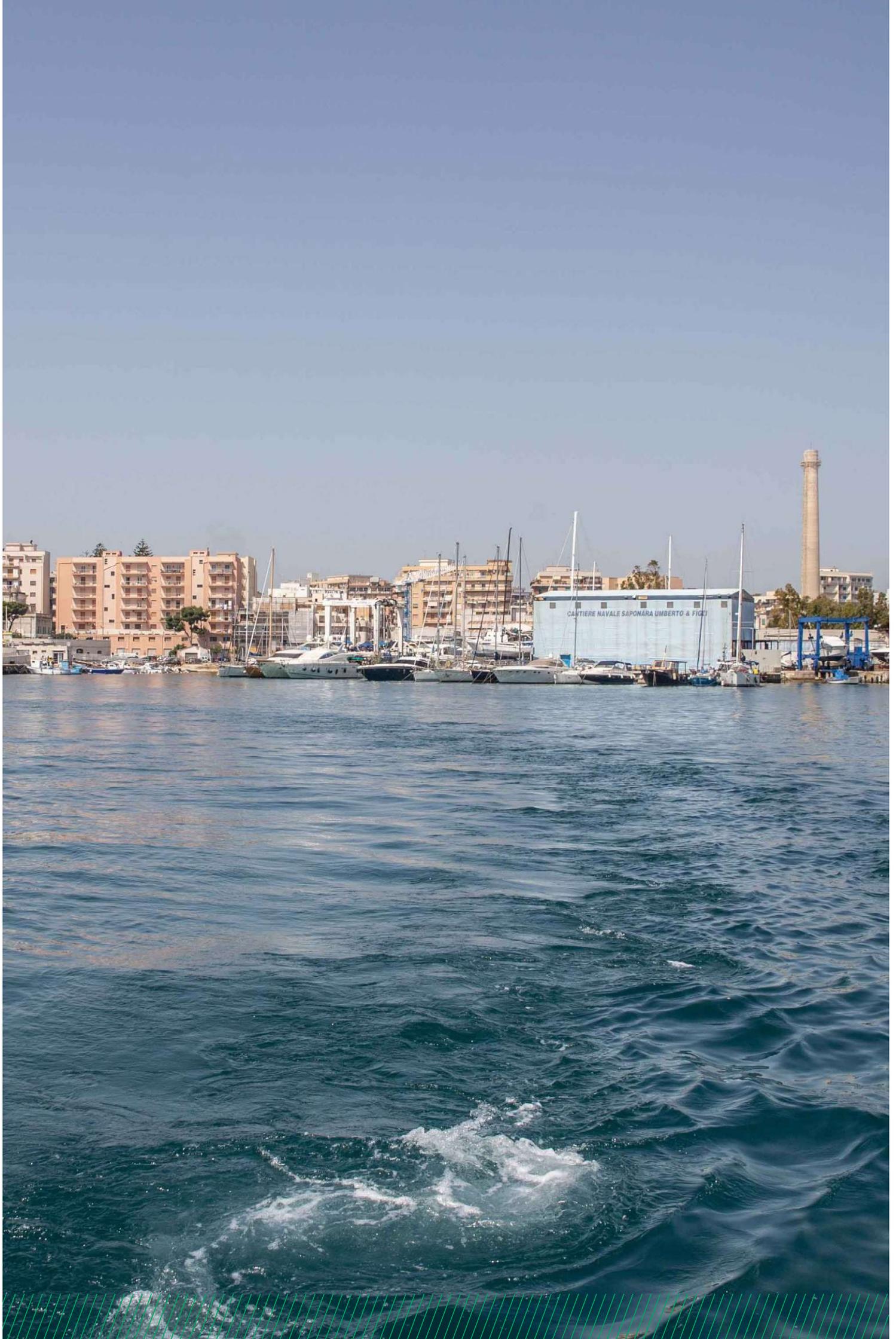
Alla luce di questa esperienza ci preme fare una riflessione finale: la città intelligente nasce innanzitutto da un ribaltamento dell'attuale punto di vista. Il territorio e tutto ciò che contiene contiene non è bidimensionale e quindi la città non può essere pianificata e realizzata a partire da un astratto esercizio di disegno su carta, dai contorni o dalle forme più o meno equilibrate o funzionali. Risorse ambientali e servizi antropogenici concorrono insieme a definire la qualità del vivere, pertanto la città stessa si costruisce e si ibrida con l'elemento naturale. Asseconda le sue forme, ne rispetta le regole e vi si adatta in maniera razionale.

Siamo quindi in netta antitesi rispetto alla città “formalmente” concepita e costruita dal Movimento Moderno.

Tutor: arch. Nicolantonio Panisco

Facilitatore: arch. Stefano Serpenti

Partecipanti: arch. Renato Cagnetta, arch. Antonio Pace, arch. Enrico Mola, ing. Rosangela Brunetti, ing. Francesco Todaro, Mirko Tanese



**Una deriva
sulle linee
di confine
...in azione**



Tante declinazioni per il termine confine, quella particolare linea di demarcazione amministrativa, a volte fisica, forse virtuale e spesso culturale!

Il gruppo tematico, interno al workshop della seconda giornata del PIANIFICA T.U. di Monopoli, si è prefissato il compito di cercare linee di confine nella città di Monopoli, interne al suo stesso territorio, urbano, extraurbano o ... una caccia al tesoro? Perché no, probabilmente una provocazione, una ricerca sicuramente impegnativa; non tutte le linee sono evidenti, alcune potrebbero mimetizzarsi, oppure essere piccoli insignificanti segni sul territorio, che però potrebbero nascondere importanti verità, azioni incompiute, distrazioni progettuali o memorie cancellate; però, questa volta si parte tutti da una grande linea di confine evidente, quella tracciata dalla natura tra terra e mare ... e poi arrivare nel focus della città con maggiore dettaglio, sempre alla ricerca.

Zoomiamo ancora e poi... ma cosa vediamo lungo questa linea del confine naturale? Diramazioni "naturali" che si estendono nelle acque dell'Adriatico? Possono essere queste linee di confine naturali? ...e se non lo fossero? ...possiamo o dobbiamo pensare di cambiarle?... forse una proposta di sviluppo alternativa.

PENSIERO E AZIONE

PENSIERO: discussione del tema e condivisione degli obiettivi: proviamo a raccontare prima di tutto le emozioni, "il sentire di pancia".

AZIONE: sopralluogo ed esplorazione del sito prestabilito a bordo di un'imbarcazione alla scoperta della linea di confine naturale che segna la città di Monopoli: la costa.

Le situazioni vanno create tramite un nuovo ambiente spaziale di attività dove l'arte integrale ed una nuova architettura possano finalmente realizzarsi, la psicogeografia, ovvero l'esplorazione pratica del territorio attraverso le derive è l'idea dal potenziale rivoluzionario e del tempo libero... *il naufragar m'è dolce in questo mare; il motore della barca si spegne, lo speaker termina le sue divagazioni, c'è qualcuno che mangia taralli, qualcuno che beve una coca, qualcuno che prende il sole, qualcuno che guarda il mare, qualcuno che guarda la terra, qualcuno che guarda il cielo, la corrente ci muove e tenere fisso lo sguardo su un punto preciso è un atto di volontà. La città(?) si muove non è ferma, lascia nel grembo la sua parte più dura e a destra e a sinistra si apre indifferente, inconsapevole, ignota e il mare la tiene la sua costa naturale e artificiale, prova ad unirla, approdi, case, sabbia, pietra, alberi, porto, pontili, ombrelloni, barche, fabbriche, strade, questa è Monopoli (soltanto?). Vista da qui le do le spalle e guardo il mare alla deriva.*

Un'esplorazione lenta non affrettata e libera da programmi, una passeggiata lenta a ritmo di uno scoppietto di un motore diesel di un'imbarcazione di questi o di altri tempi, non importa, strumento, in una pianura liquida ricca più di quanto si possa immaginare, non solo una percezione superficiale, ma profonda, lasciandosi attrarre solo dai tanti particolari.

Durante l'escursione sono scaturite molte analisi tecniche di tutte le componenti del paesaggio e dello skyline, si sono raccolte immagini, video e racconti, materiali ed elementi salienti, caratteristici sulla linea di costa. Una ricerca che divide in via primaria la passione per il paesaggio, i territori, la storia, organizzando attività di formazione e svolgendo esplorazioni nei paesaggi e nei territori, anche con le modalità derivanti dalla psicogeografia ... e tutto questo da una terra o da un mare del sud, rurale ed urbano. Il creare situazioni definite come momenti di vita concretamente e deliberatamente costruiti, mediante l'organizzazione collettiva di un ambiente unitario e di un gioco di eventi.

Un contenitore di polistirolo, plastica che galleggia e frangiflutti come confine, a protezione di una linea di costa cementificata, artificiale, con un margine di scogliera quasi estinta; lo spazio che separa l'imbarcazione dalla città di Monopoli viene definito come fosse un contenitore di oggetti, cose materiali messe in relazione da proprietà geometriche, una composizione strutturata, pianificata e casuale nello stesso tempo. Un'astrazione dai concetti originari di territorio nel senso proprio, ma come definizioni di limiti di proprietà private e pubbliche, date dal loro valore di rendita fondiaria.

Il racconto del lavoro svolto è stato presentato alla fine della giornata ed è questa somma di osservazioni che durante l'escursione hanno portato ad identificare due tratti di costa differenti, separati da altri confini: i moli, il porto e il nucleo storico della città. Il primo tratto verso nord, dal porto fino a Cala Incina, industriale per molti versi ed in parte isolato dal resto della città; uno spazio sicuramente da recuperare, riqualificare e diversificare. Mentre dal porto verso sud si estende un territorio segnato da aree verdeggianti e caratterizzato dal turismo, il rapporto tra mare e terra è intenso; sulla costa, oltre la battigia, si notano edifici spesso anonimi, frutto di un gioco di economie. La dimora storica dell'Abbazia di S. Stefano rappresenta

quell'eccezione che segna con armonia la nostra linea di costa presa in esame, si fondono natura e costruito, un'espressione organica dai connotati romantici e sullo sfondo la linea dell'altopiano murgiano.

Forse ci sono ancora alcune piccole case basse dei contadini o dei pescatori lungo questo tratto di costa, ma non si distinguono affatto i due tratti di costa, apparentemente molto diversi, si ritrovano accumulati in un limbo insignificante e comunque incomprensibile, si percepisce che manca un vero rapporto tra terra e mare, si intuisce un rapporto unico e singolare tra il monopolitano e il mare, ma è un rapporto stridente, non ancora risolto, sottinteso e incompiuto, dove prevale l'assenza.

È stata un'esperienza fatta da un'insolita prospettiva, forse, per la prima volta letteralmente "deriva", lungo la linea di costa, esplorando uno spazio complesso, acqua e terra che si intrecciano come fossero un solo territorio, pieno di vita, dove si concentrano aree e spazi importanti, sempre e comunque in conflitto, sia nelle zone storiche che moderne, urbane ed extraurbane.

È necessario cancellare la parola confine e perdersi in questo spazio multiforme senza la fretta e la frenesia che spesso ci accompagna, osservando i dettagli di una metamorfosi lineare, osservando lo "spazio della costa", tutto insieme, da Cala Incina a Torre Cintola, vita, abitudini e panorami fino alla linea delle colline nell'entroterra, da dove, al contrario, si guarda il mare sognando ed inseguendo l'infinito.

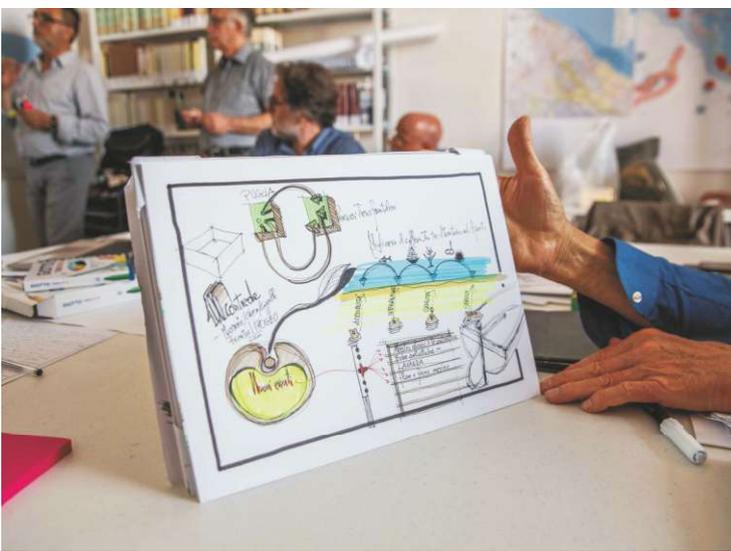
Tutor: arch. Francesco Cerrato, arch. Michele Lorusso, arch. Pasquina Petrosino

Facilitatore: arch. Cosimo Montenegro

Partecipanti: arch. Gilda Convertino, arch. Rosa Nicastrì, ing. Pietro Angelo Giannarzia, ing. Mario Aresta, geom. Roberto Farella, arch. Annamaria Dicarlo, arch. Nicola Gaudiuso, arch. Osvaldo Cipriano, arch. Antonella De Marco, arch. Matteo Ciavarella, arch. Maria Anna Aquilino, ing. Armando Aquilino, arch. Chiara Franco



Progetto POR.TE



Progetto POR.TE | Nuovi traffici marittimi e nuove opportunità per la valorizzazione del territorio costiero.

Tema del workshop

Nell'ambito del Workshop Pianifica T.U. | Monopoli, un tavolo di lavoro è stato dedicato all'importante tema dei "traffici marittimi come nuova opportunità per la valorizzazione del territorio costiero", con un particolare focus sul progetto THEMIS - Territorial and Maritime Network Supporting the Small Cruises Development.

Il progetto THEMIS, che fa parte del Programma INTERREG V-A Grecia-Italia 2014-2020¹, è finalizzato a sostenere lo sviluppo dei porti minori al fine di svilupparne le attività, e indirizzare il traffico marittimo, in particolare crocieristico, verso territori ancora poco sfruttati turisticamente rafforzando, contemporaneamente, le connessioni con i porti principali.

Gli obiettivi prioritari del progetto sono:

- Sostenere lo sviluppo dei porti minori integrandoli in percorsi transfrontalieri e regionali;
- Dotare i porti di infrastrutture leggere destinate a migliorare l'accoglienza dei turisti, in particolare dei crocieristi;
- Creare migliori collegamenti tra il turismo interno e quello marittimo;
- Ampliare il territorio di riferimento turistico e quindi l'offerta turistica. Il progetto punta a creare un marchio distintivo comune utile a rendere identificabile un'offerta turistica nuova che colleghi porti e territori; i partner del progetto saranno coinvolti nella creazione di nuovi itinerari turistici ed in attività di comunicazione e di marketing territoriale;
- Porre le basi per la creazione di nuove imprese di trasporto e di servizi portuali e turistici: il miglioramento delle infrastrutture dei porti, il nuovo marchio e il conseguente marketing territoriale, nonché le attività di formazione, supporteranno la creazione di nuove rotte e di attività satelliti ad esse legate;
- Migliorare la capacità e l'efficienza di promozione integrata regionale delle amministrazioni pubbliche coinvolte.

In coerenza con quanto indicato dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e dalla strategia europea 2020, il Programma ha l'obiettivo di facilitare una strategia di crescita transfrontaliera, tra la Puglia e la Grecia, finalizzata alla creazione di un **sistema portuale amico del territorio**, che porti all'integrazione porto-territorio, e di un sistema portuale attore della "blue growth".

Contesto dell'azione strategica e l'impatto sul territorio

L'azione strategica si esplica in un contesto internazionale che interessa il bacino del mar Mediterraneo orientale e, precisamente, la costa del basso Adriatico, con i porti pugliesi di Bari, Barletta, Brindisi, Manfredonia, Monopoli e Otranto e la costa dello Ionio settentrionale, con i porti di Gallipoli e delle isole ionie greche come Corfù e Paxos.

I luoghi interessati dal progetto sono il risultato della complessa dialettica tra entroterra e costa, indissolubilmente e da sempre legati per ragioni economiche, politiche, sociali e culturali. Ne consegue che, ad esempio, il porto di Manfredonia possa essere interpretato come principale porta di accesso a tutto il Gargano, oppure che i porti di Brindisi e Gallipoli possano rappresentare i punti di partenza o arrivo per una terra complessa e frammentata qual è il Salento, nonché espressione della cultura del luogo, fortemente influenzata dalla sua componente interna.

Il tema del crocierismo luxury e del diportismo di élite, congiuntamente ad un'offerta turistica specializzata, potrebbe assumere un ruolo particolarmente importante per la Città metropolitana di Bari che punta ad essere una destinazione turistica di eccellenza, per la ricca offerta culturale che il territorio propone. In questa dinamica anche i territori dell'entroterra potranno essere valorizzati con importanti effetti benefici sull'economia di tutto il territorio.

Obiettivi del tavolo di lavoro

Gli obiettivi del tavolo di lavoro sono stati quelli di identificare nuove idee e nuovi servizi da offrire all'interno dei pacchetti turistici al fine di migliorare la fruizione dei beni paesaggistici e culturali dei territori coinvolti, includendo servizi di mobilità innovativi in grado di connettere i beni con il porto.

¹ - Il programma vede coinvolti l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSP MAM, lead partner), la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bari, l'Autorità portuale di Corfù, il Comune di Gallipoli e il Comune di Paxos,

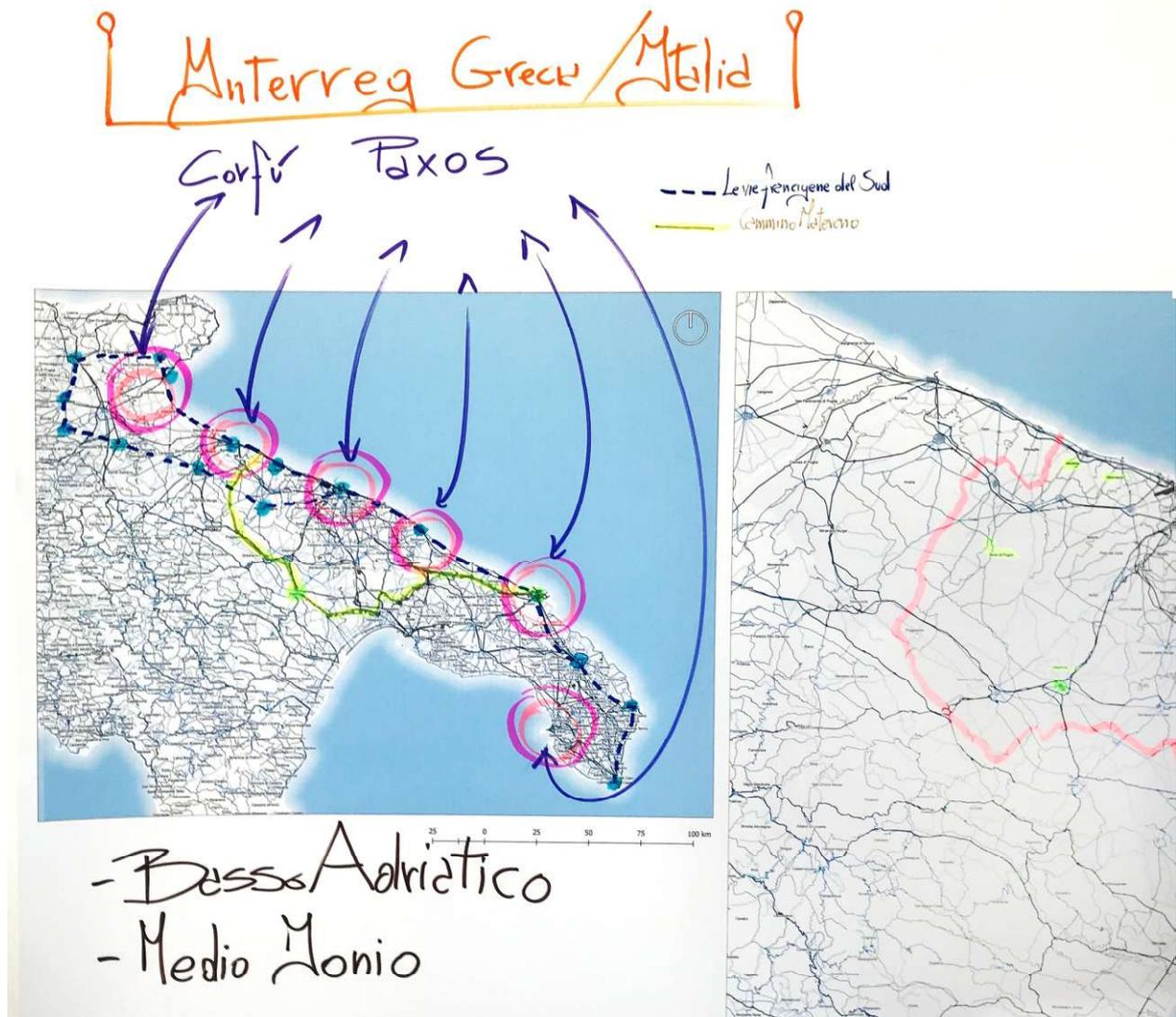


Fig. 1 Contesto dell'azione strategica

Metodologia

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, dopo la presentazione del metodo ai partecipanti, è stata sviluppata in cinque fasi:

Fase I: Quadro conoscitivo e analisi del sistema costiero

Fase II: Identificazione della molteplicità di "turismi", oltre al balneare all'interno del contesto di riferimento

Fase III: Definizione di una Visioning condivisa: Monopoli Hub del diportismo di elite metropolitano

Fase IV: Identificazione di possibili azioni con effetto destagionalizzante

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

La ricostruzione del quadro conoscitivo ha consentito di effettuare una lettura dello stato di fatto, delle criticità, delle emergenze, delle peculiarità strategiche per il territorio metropolitano, nonché una ricognizione della possibile offerta turistica al fine di delineare possibili scenari.

Per l'identificazione della molteplicità dell'offerta turistica all'interno del contesto di riferimento e per la definizione della Visioning è stato chiesto ai partecipanti di rispondere ad una sequenza di domande:

- Quali tipi di turismo può offrire il territorio di Monopoli nel contesto metropolitano e regionale?
- Quali combinazioni è possibile creare tra i vari tematismi?
- Quali azioni implementare per destagionalizzare i flussi?

Dal confronto delle diverse opinioni, nell'abito del tavolo tematico, è emerso che Monopoli ed il suo territorio, date le sue caratteristiche e unicità, possono potenzialmente ospitare una molteplicità di "Turismi".

Turismo green ed ecosostenibile – Il turismo green ha conosciuto un notevole sviluppo negli ultimi anni, comprende una varietà di segmenti in cui rientrano le aree naturali, le attività montane, il settore agriturismo o il turismo rurale, i parchi e le riserve marine, il turismo lacuale.

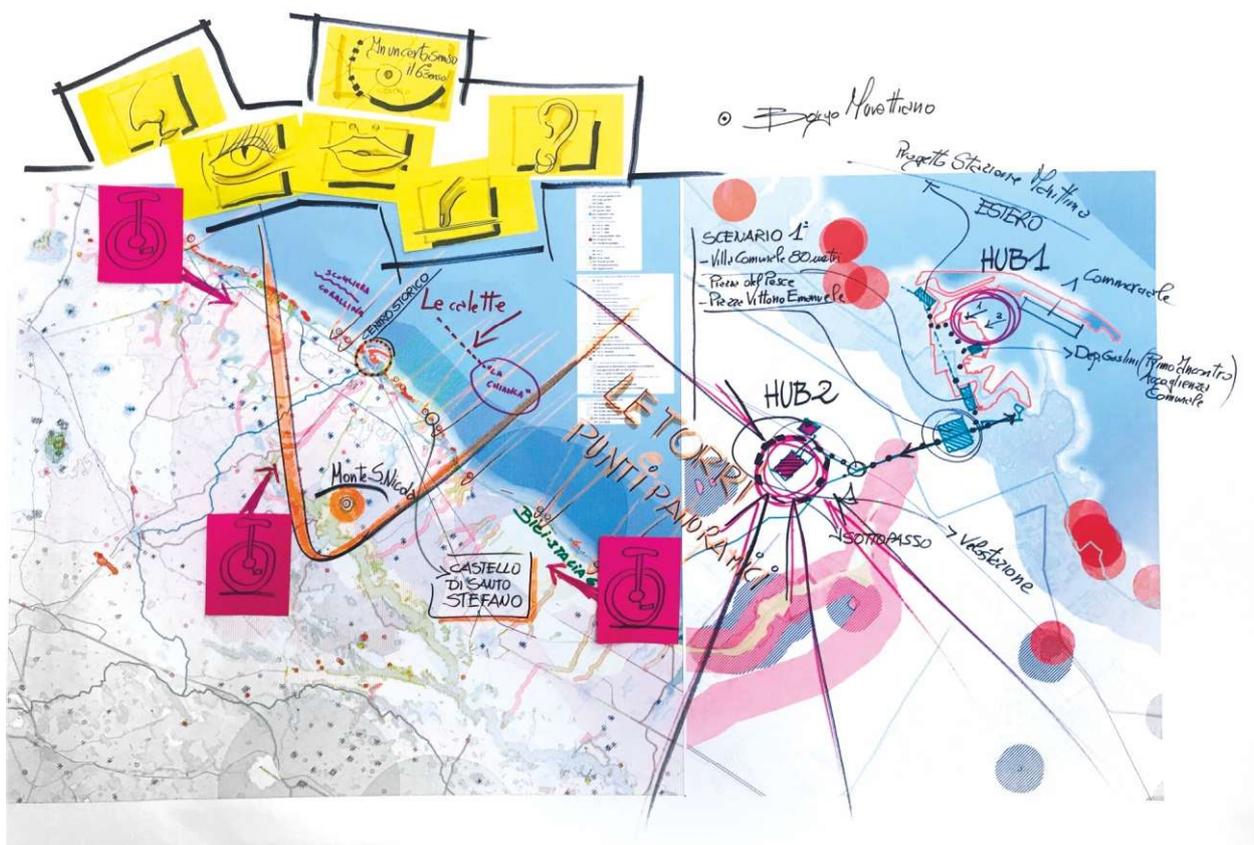


Fig. 2 quadro conoscitivo e analisi di contesto

La città di Monopoli "...con le sue flotte di pescherecci e i cantieri navali, è centro storico con grandi potenzialità perché non ancora svuotato e banalizzato dalla logica del un turismo mordi e fuggi..." (PPTR Murgia dei Trulli). Da anni ormai la Città di Monopoli conquista le 5 vele di Legambiente, un importante riconoscimento che la annovera, nella guida sul "meglio del mare e dei laghi italiani", tra le migliori località italiane dove trascorrere una vacanza attenta all'ambiente, all'insegna di natura e acqua pulita, ma anche di eccellenze enogastronomiche e luoghi d'arte. Alla qualità delle sue acque costiere si unisce la straordinaria offerta di paesaggi e biodiversità che le campagne possiedono, arrivando fino a un'altitudine sul livello del mare di oltre 300 m. In questo modo, chi soggiorna a Monopoli, potrà vivere un'esperienza turistica che va dal mare alle distese di ulivi secolari, fino ai boschi di querce delle colline più alte.

Monopoli, tra le "marine olivetate del sud-est barese", per la qualità paesaggistica del territorio e l'autenticità degli ambienti naturali e umani, potrebbe essere esempio per il turismo green, offrendo un'esperienza turistica capace di proporre la scoperta di beni architettonici, di itinerari eno-gastronomici, di tradizioni e prodotti artigianali, nonché di attività didattiche e sportive, il tutto caratterizzato da ambienti naturali di pregio, dove la natura funge da connettivo o da meravigliosa ambientazione.

Turismo Culturale – Un territorio, quello monopolitano, ricco di storia e tradizioni, dove, ad un centro storico da cartolina, ben conservato e capace di conquistare le copertine dei più importanti quotidiani esteri, fa da contraltare una campagna densa di antichi manufatti come le chiese rupestri o le masserie fortificate, e ancora castelli, abbazie e antichi porti da cui partivano i cavalieri crociati per la Terra Santa. Un'offerta culturale tanto ricca è, ancora, accompagnata da una frizzante atmosfera fatta di mostre, sagre, manifestazioni e tradizioni folkloristiche che rendono davvero l'offerta culturale monopolitana tra le più varie di Puglia.

Turismo Enogastronomico – Questa tipologia di turismo trova il suo sviluppo naturale in un paese come l'Italia, in cui ogni regione offre un suo patrimonio di tipicità enogastronomiche, tradizioni ed usanze locali legate al mondo della vendemmia e della produzione agroalimentare.

Già dall'antichità il porto di Monopoli esportava grandi quantità di olio di oliva; il clima mite e la biodiversità di quest'area hanno infatti da sempre favorito la produzione di grandi quantità di olio di oliva. Grazie alle recenti sperimentazioni e innovazioni nel campo dell'olivicoltura si è oggi raggiunta una qualità eccellente della produzione sia per quanto riguarda le proprietà organolettiche che gustative di quello che ormai viene definito "oro verde". A questa eccellenza espressa dall'enogastronomia locale, si aggiungono tutti i prodotti tipici della

cucina mediterranea, in primis le specialità di pesce pescato nelle acque monopolitane, oppure i prodotti caseari delle masserie o, ancora, gli ortaggi, alcuni dei quali sconosciuti nel resto d'Italia.

Cineturismo – Sempre più spesso Monopoli, con il suo scenografico centro storico proteso sul mare, le sue campagne costellate di masserie fortificate e gli ulivi secolari, attira attori e registi da tutto il mondo. Decine sono ormai i film di respiro nazionale ed internazionale qui girati, mentre riscuote sempre più successo un festival cinematografico, anch'esso di respiro internazionale, nato e cresciuto nella città di Monopoli: il Sudestival. Esso omaggia il cinema italiano d'autore, con ospiti importanti del panorama cinematografico italiano, registrando ogni anno sempre più partecipanti.

Turismo degli eventi – Mostre internazionali di fotografia, arte, cinema, sagre, rievocazioni storico/religiose, eventi di carattere folkloristico, manifestazioni sportive... ogni stagione è densa di appuntamenti che soddisfano una domanda quanto più variegata, dando un forte impulso alla destagionalizzazione del turismo in una località fino a pochi anni fa conosciuta solo per il turismo balneare.

Turismo Residenziale – Il turismo residenziale è strettamente connesso alla disponibilità di alloggi turistici privati presenti sul territorio. Il turista residenziale, essendo un turista fai da te, si organizza lo spazio e il tempo della propria vacanza in totale autonomia, ha un contatto diretto e continuo con la popolazione residente rispetto ai turisti "convenzionali" ed è fedele alla località ed attento allo stato delle risorse turistiche locali, dimostrando una particolare sensibilità verso le risorse ambientali presenti. Il contesto monopolitano rappresenta, per l'unicità degli immobili presenti sul territorio (trulli, masserie fortificate o case-torri del centro storico) e per la particolare socialità ed ospitalità della popolazione locale, una destinazione turistica di eccellenza. I ritmi, i colori, la luce e i sapori del territorio si potranno cogliere appieno soltanto grazie all'immersione totale del turista negli usi locali, nonché negli archetipi famosi in tutto il mondo, memori di uno stile di vita "slow", in totale contrasto con lo "smart" di altre culture.

Turismo Sportivo e il cicloturismo – Il mare e gli sport acquatici praticabili a Monopoli fanno gola a qualunque sportivo: pesca, apnea, windsurf, snorkeling, nuoto, kayak, sup, vela sono da sempre molto praticati, grazie alla conformazione della costa, alta e rocciosa a nord e bassa/sabbiosa a sud della città. Oltre a questi sport acquatici, grazie al clima favorevole e all'orografia del territorio, sono molto praticati il ciclismo, sia stradale che in mountain-bike, il podismo ed il triathlon.

Il turismo sportivo e il cicloturismo possono avere un ruolo cruciale per il territorio, in quanto rappresentano un'opportunità per la destagionalizzazione nei periodi primaverili ed autunnali.

Il cicloturismo in particolare coinvolge varie attività produttive di un territorio e ha quindi importanti ricadute sull'economia: dalla ricettività alla ristorazione, ai negozi specifici per cicloturisti, alla produzione stessa di biciclette e di accessori a tutto vantaggio della comunità, ma anche dell'ambiente, grazie agli impatti minimi che questo tipo di attività ha sul territorio essendo una forma di turismo sostenibile.

Con il Piano della Mobilità Ciclistica, la Regione Puglia intende promuovere il cicloturismo e la Bike Economy (Puglia Lifestyle and Bikeness), facendo leva sulla bellezza paesaggistica della regione e sui borghi che rivestono un'importanza fondamentale nella storia e nella vita di una comunità, e mostrano la Puglia più preziosa con il suo spettacolo unico di cultura, arte e natura. La città di Monopoli risulta attraversata dalla Ciclovia Adriatica (Trieste – Santa Maria di Leuca) – Itinerario n. 6 Bicalia.

Il turismo Blue_crociere luxury e diportismo di élite

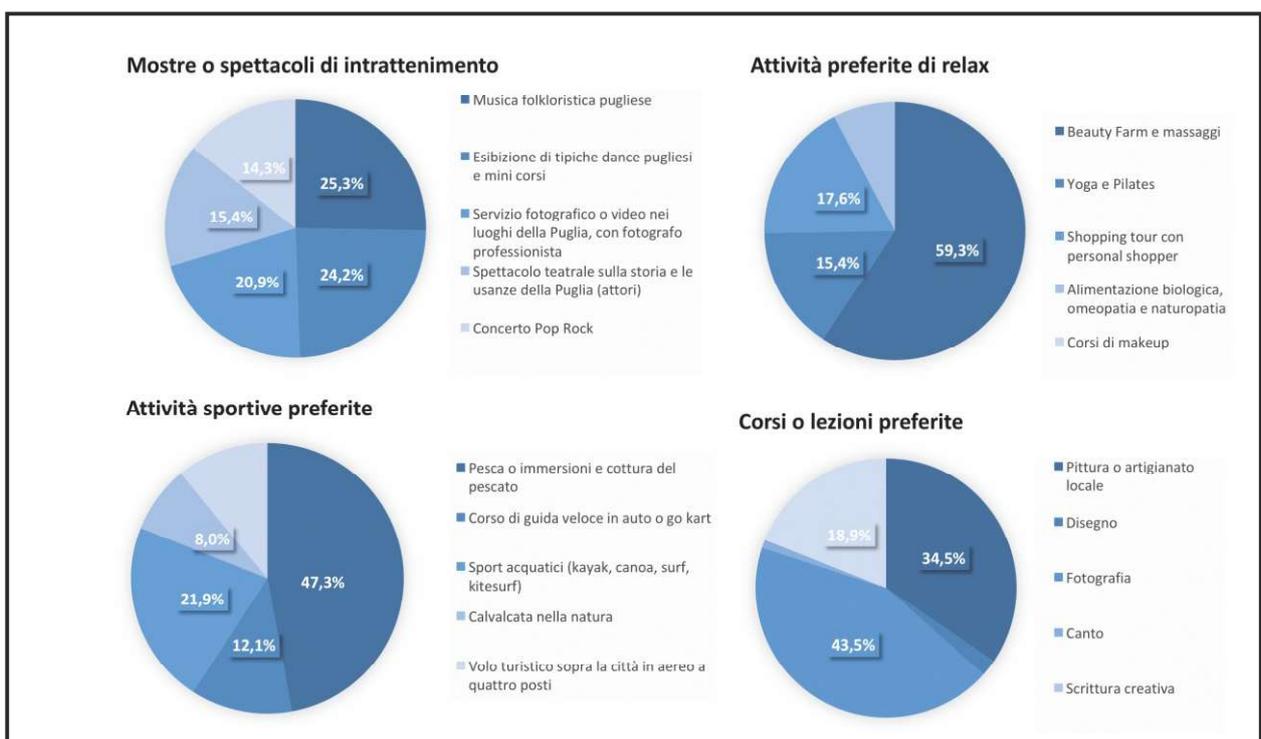
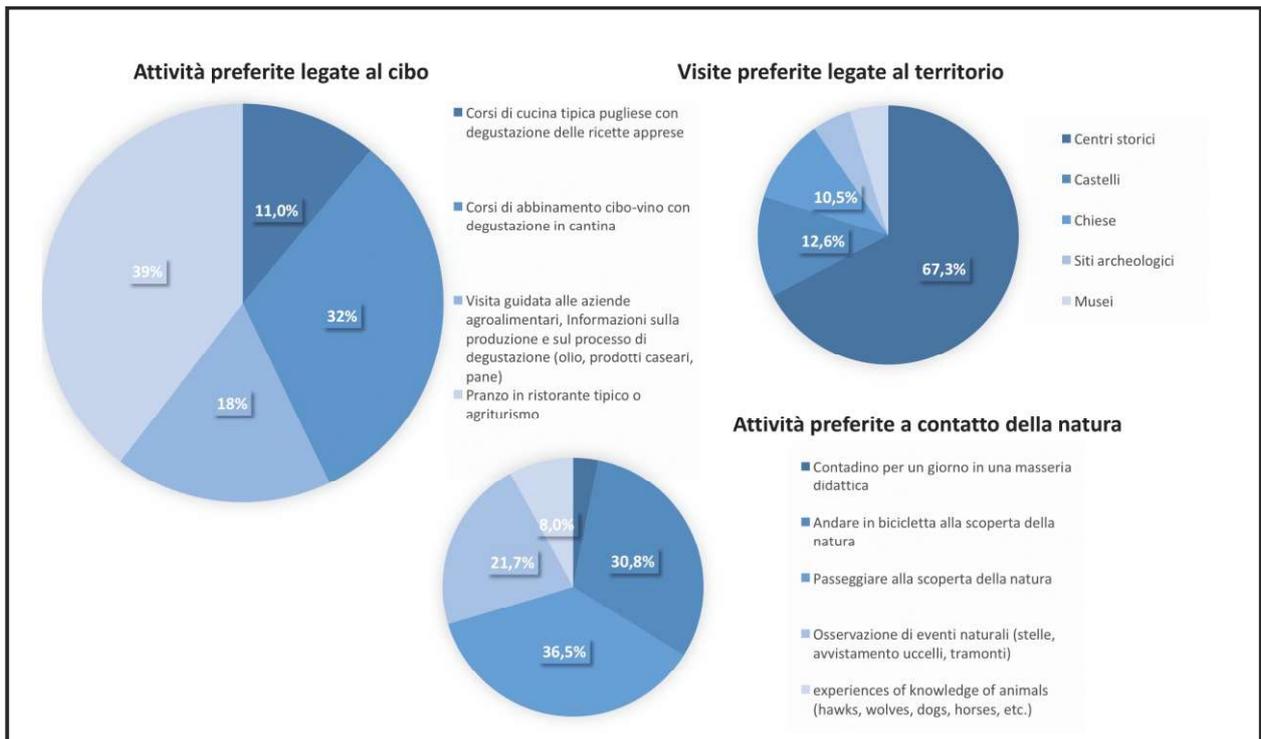
Nel periodo tra dicembre 2018 e gennaio 2019, la Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura di Bari, nell'ambito del progetto THEMIS, ha effettuato un'indagine mirata ad individuare nuovi pacchetti vacanza da collegare alle nuove rotte marittime. L'indagine si è basata su interviste dirette a gruppi obiettivo selezionati (operatori economici del settore coinvolti, giornalisti specializzati, nazioni, qualifica – ruolo, anno di nascita e sesso, etc.). Le persone/aziende raggiunte sono state circa 3000. Dai dati è emerso che più della metà degli intervistati proviene dall'Italia, il resto proviene dall'estero con una netta predominanza della Grecia. Il target prevalente (circa il 45%) è composto dalla "Generazione X" (1965-1980), seguita da "Baby boomer" (1946-64), che raggiungono il 37%. Questo dato dovrebbe indurci a immaginare i fruitori del "turismo blue" come di seguito:

- 45%, persone dai 28 ai 43 anni (immagina Brad Pitt e Jennifer Aniston)
- 37%, persone dai 44 ai 62 anni (immagina Barack Obama e sua moglie)



Dalle interviste risulta che il numero ideale di giorni di permanenza nello stesso porto è di massimo due ("toccata e fuga"), mentre la durata ideale dei pacchetti turistici blue è di circa due ore. I mesi preferiti sono luglio e agosto. I fruitori del "turismo blue" non chiedono servizi di alloggio, ma solo esperienze nell'entroterra (mangiare bene, conoscere il territorio, essere in contatto con la natura).

Di seguito vengono riportati i dati più significativi emersi dall'indagine sulla "Blue tourist demand" effettuati dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura di Bari nell'ambito del progetto THEMIS:



Caratteristiche dei pacchetti turistici esperienziali da creare

- da giugno a settembre;
- 2 ore per ogni esperienza;
- esperienze intere: 6 ore;
- 1 giorno;
- tutte le esperienze in un pacchetto unico;
- vicinanza come valore;
- meccanismo su richiesta;
- pacchetti turistici premium

Indicatori di valutazione di pacchetti turistici (programma di 1 giorno)

- varietà;
- espressione del *genius loci*;
- originalità dei pacchetti turistici;
- mostrare impatto;
- facilità e fattibilità dei trasferimenti, vicinanza dei vari moduli;
- efficacia della catena di approvvigionamento

Componenti delle filiere turistiche da attivare

- pranzo in un ristorante o fattoria "premium";
- corso di abbinamento tra cibo e vino, con degustazioni (in cantina);
- pesca o immersioni e cottura del pescato;
- visita alle aziende alimentari, conoscenza dei processi produttivi e degustazioni;
- visita guidata di un quartiere antico;
- a piedi o in bicicletta per scoprire la natura pugliese;
- esibizione di spettacoli di musica popolare pugliese;
- esibizione di danze tipiche pugliesi e corso di mini danza;
- servizio fotografico o video in grandi luoghi della Puglia, con un fotografo professionista;
- beauty farm e massaggi;
- corso o lezione di fotografia osservazione della natura.

Aziende e attori coinvolti in una catena di approvvigionamento

Struttura principale:

- Guide turistiche o compagnie turistiche;
- Ristoranti, fattorie, cantine;

Elementi opzionali:

- Industrie culturali (attori, compagnie di danza, musicisti, artisti, ecc.);
- Aziende alimentari;
- Compagnie di pesca, pescaturismo, club sommozzatori;
- Tipiche botteghe artigiane;
- Fotografi;
- Beauty farm.

La bellezza della costa e la polarità che riveste Monopoli nel territorio circostante, permette al turista nautico di godere, con l'attracco in porto, di una serie di esperienze e visite suggestive, tutte a poca distanza tra loro. Inoltre, la posizione vantaggiosa e quasi baricentrica all'interno delle richiestissime rotte verso Croazia, Montenegro e Grecia del porto monopolitano, ne fa una piacevole quanto utile tappa per il mini-crocierista.

Il turismo esperienziale e la combinazione dei tematismi

Le tipologie di turismo sopra esposte sono inequivocabilmente interconnesse tra loro. Il turista "culturale", ad esempio, non potrà prescindere dall'onorare l'enogastronomia del luogo, così come il turista sportivo saprà e potrà godere delle bellezze naturalistiche offerte dal territorio, trovando ovviamente in questo un valore aggiunto alla sua esperienza; con una passeggiata in bicicletta ci si potrà, ad esempio, immergere tra vere e proprie distese di ulivi secolari, oppure un amante del kayak non potrà non apprezzare la bellezza e la varietà del mare e delle coste.

Nel caso di Monopoli c'è una naturale vocazione alla combinazione tra i vari tematismi descritti; dunque, mettendo "in rete" il porto della città, si potranno rendere fruibili una serie di "esperienze turistiche multidisciplinari" frutto della particolare interazione tra la città, il mare, la sua campagna e i suoi centri vicini.

Sulla scena internazionale, quello esperienziale si sta rivelando tutt'altro che turismo di nicchia. Sono infatti sempre più i viaggiatori che scelgono di partire e muoversi per proprio conto, preferendo ad un programma predisposto da terzi e modificabile molto parzialmente, la preparazione personalizzata di un canovaccio programmatico con ampie possibilità di gestione in funzione delle situazioni locali, delle scoperte quotidiane, degli incontri di viaggio.

Questo non deve far pensare ad un viaggio casuale e superficiale, tutt'altro! Specie i turisti stranieri sono abituati ad organizzarsi con molto anticipo e vogliono conoscere in dettaglio tutte le potenzialità dei territori che visiteranno, i mezzi di trasporto, le occasioni di coinvolgimento personale. Apprezzano molto che si parli nella loro lingua e sono in assoluto il migliore strumento di pubblicità per la crescita qualitativa e quantitativa dell'accoglienza.

Ne deriva l'assoluta esigenza di comunicazione, attraverso siti internet particolarmente efficaci e puntuali, di tutte le offerte locali di tradizione (quali le feste religiose e le sagre) e di festival, convegni, eventi che possano richiamare attenzione turistica. E per ognuno di questi elementi ci deve essere chiarezza sull'offerta alberghiera, su come raggiungere le residenze sparse della campagna "abitata" a prescindere dalle condizioni fisiche del viaggiatore. Si impone un salto di qualità, passando dall'idea di eventi tradizionali

promossi per i fruitori locali, ad occasioni di richiamo di turisti che, attratti dalla specifica offerta, possano poi ritrovarsi in un contesto anche non preventivato ed esserne catturati.

Il turista deve, attraverso gli strumenti messi a disposizione, poter costruire il proprio soggiorno secondo interessi e gradualità temporali: la visita di un solo giorno (perché torni per restarci più a lungo), di tre/sette e quindici giorni e, infine, soggiorni residenziali a lungo termine, specie nell'ottica della destagionalizzazione. Per molti anni le coste spagnole hanno accolto migliaia e migliaia di ospiti nordeuropei, in prevalenza anziani, desiderosi di trascorrere l'intero inverno in climi più miti ed a costi decisamente inferiori a quelli di casa.

Sempre nell'ottica della destagionalizzazione, master-class, corsi di formazione e specializzazione, proposte destinate ad un pubblico giovanile pronto a giungere da terre anche molto lontane (come emerso nelle edizioni della Fiera del Turismo "Buy Puglia") possono arricchire le prospettive di arrivi in periodi in cui i costi più bassi di accoglienza incontrano le esigenze di una utenza con più ridotte capacità di spesa.

Politiche ed Azioni

Oggi il crocierismo luxury potrebbe configurarsi come una opportunità per la riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali, per il miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali, per migliorare la mobilità interna ed esterna dei siti di interesse turistico caratterizzati da particolare pregio storico e culturale.

Le azioni specifiche individuate:

Accessibilità e mobilità

- Potenziamento dei collegamenti con i luoghi interni del territorio con trasporti pubblici o condivisi
- Promozione dell'intermodalità
- Definizione di percorsi tematici basati su elementi caratterizzanti l'identità del territorio

Infrastrutture materiali e immateriali

- Creazione di infrastrutture di alto livello come polo golfistico (San Domenico), centro Termale e centro congressi Benessere (Terme di Torre Canne),
- Promozione del recupero e del cambio della destinazione d'uso delle aree e degli immobili
- Supporto e sviluppo di strutture non convenzionali per l'accoglienza (seconde case di particolare pregio)
- Sviluppo di applicazioni per smartphones e tablet per un'esperienza turistica interattiva

Promozione e Marketing

- Creazione di un soggetto dedicato alla promozione con risorse e competenze specifiche
- Messa a sistema dei siti web esistenti e loro implementazione con standard di qualità ed in ottica user-friendly
- Valorizzazione dei prodotti meno conosciuti del territorio
- Promozione rivolta a mercati geografici mirati e più propensi a viaggi in bassa stagione

Programmazione integrata

- Creazione di un calendario di eventi in grado di coniugare vari tematismi
- Rilancio dell'immagine del territorio attraverso i media basata su un'offerta diversificata
- Supporto alla creazione di "luoghi" e momenti di interazione e coordinamento tra i diversi stakeholders (istituzioni, imprenditori, società civile)
- Supporto a manifestazioni ed eventi di grande richiamo internazionale

Qualità

- Promozione di affiliazione di marchi di qualità per le imprese
- Supporto alla definizione di marchi territoriali
- Definizioni di certificazioni per la tutela e la valorizzazione delle produzioni (alimentari e non) locali

Uno sportello unico per il turista straniero

Un problema che si è evidenziato da quando la Puglia ha visto crescere la propria fama sui mercati internazionali, è quello della gestione degli interventi edilizi successivi ad acquisti immobiliari. Spesso gli acquirenti stranieri denunciano difficoltà nel rapportarsi agli uffici tecnici, pur per il tramite dei professionisti locali: non sono avvezzi ai lunghi tempi di attesa, specie ora che ci si può facilmente trovare con richieste di

compatibilità paesaggistica. Una soluzione potrebbe essere l'organizzazione di uno sportello dedicato, che possa fornire indicazioni il più possibile precise sulle specifiche situazioni, senza in tal modo far trovare in difficoltà il professionista. Ad esempio, una scheda informativa sui limiti di una ristrutturazione aiuterebbe un atto di compravendita

Conclusioni del Gruppo di lavoro

Il paesaggio come invariante strutturale nella pianificazione territoriale
 Valori identitari, Storia, tradizioni, centri storici sono i contenuti di una straordinaria mappa territoriale che funge da tessuto connettivo come parte di un più ampio sistema metropolitano. Nella consapevolezza che questo sistema integrato debba funzionare in tutte le sue parti, Monopoli può assumere un ruolo davvero strategico nel promuovere una consapevole e sostenibile pianificazione territoriale, in cui è il paesaggio ad essere investito del ruolo di invariante strutturale.

Va promossa una rete di trasporti pubblici a basso impatto ambientale che si integrino con la ferrovia e con il trasporto marittimo. Se il mare è per Monopoli elemento vitale, l'entroterra è la sua strategia di sviluppo e una rete di trasporto a impatto zero è assolutamente fondamentale.

Va sostenuta una importante azione di recupero e riqualificazione di abitazioni rurali con incentivazione premiale per la realizzazione o il miglioramento dei servizi per coloro che rispettino le buone prassi nel recupero dei materiali identitari, si affidino a maestranze qualificate e accettino di entrare in una rete di offerta turistica nella campagna abitata. In questo, avendo un interessante modello di urbanizzazione distribuita nelle sue tante contrade, Monopoli può fungere da capofila per l'intera valle d'Itria ed altre aree della Puglia con simili situazioni. Potrebbe essere prodotto un protocollo d'intesa che abbia come esito positivo la concessione di una cubatura premiale.

Più verrà incentivata una pianificazione virtuosa, più il territorio di Monopoli si qualificherà come forte attrattore anche per chi la sceglie per il suo mare e il suo porto e sa di giungere in un luogo dove prioritario è il buon livello della qualità di vita dei suoi residenti: una qualità stabile, capace di ben gestire l'impatto estivo ma anche un'accoglienza distribuita in tutto l'anno.

Ultima riflessione: l'area portuale. È un tutt'uno con il centro storico e la sua qualità fisica e paesaggistica deve rimanere elevata. Non va assolutamente caricata di volumetrie, ma di contenuti, risultando nel suo insieme una scena straordinaria e già oggi forte attrattore di attenzioni culturali, di eventi, di socializzazione. È luogo ideale per le Arti tutte, da quelle figurative al cinema, alla fotografia, alla musica, alla danza, alla poesia. Chi giungerà dal mare dovrà sapere di potersi attendere tutto questo ruolo di Monopoli nel contesto turistico metropolitano risultando tappa intermedia tra Brindisi e Bari, Monopoli ha il ruolo strategico di porta di accesso dal mare ad un entroterra ricco di diversità storiche, paesaggistiche e culturali.

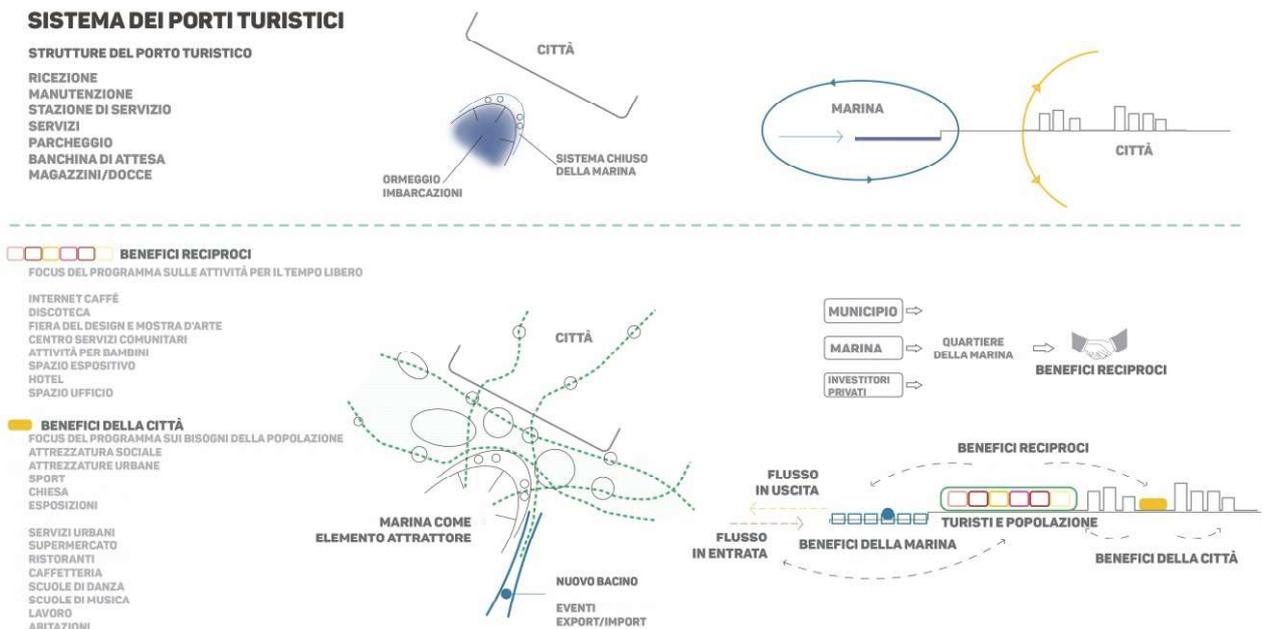


Fig. 4 Marina System

È certamente l'intera Valle d'Itria a godere del rapporto con la costa monopolitana, già attracco immediato e ideale per i diportisti accolti nelle prestigiose dimore di fama internazionale. In virtù di quanto anzidetto, Monopoli deve saper gestire da hub e capofila un sistema territoriale di offerte culturali, sportive e per il tempo libero che copra l'intero calendario annuale e attragga il turismo stagionalizzato con la prospettiva di una accoglienza di ancor più elevata qualità e che può certamente proporre un soggiorno dagli intensi contenuti culturali ad un turista che ha scelto la Puglia proprio per le sue mille identità.

Facilitatore:

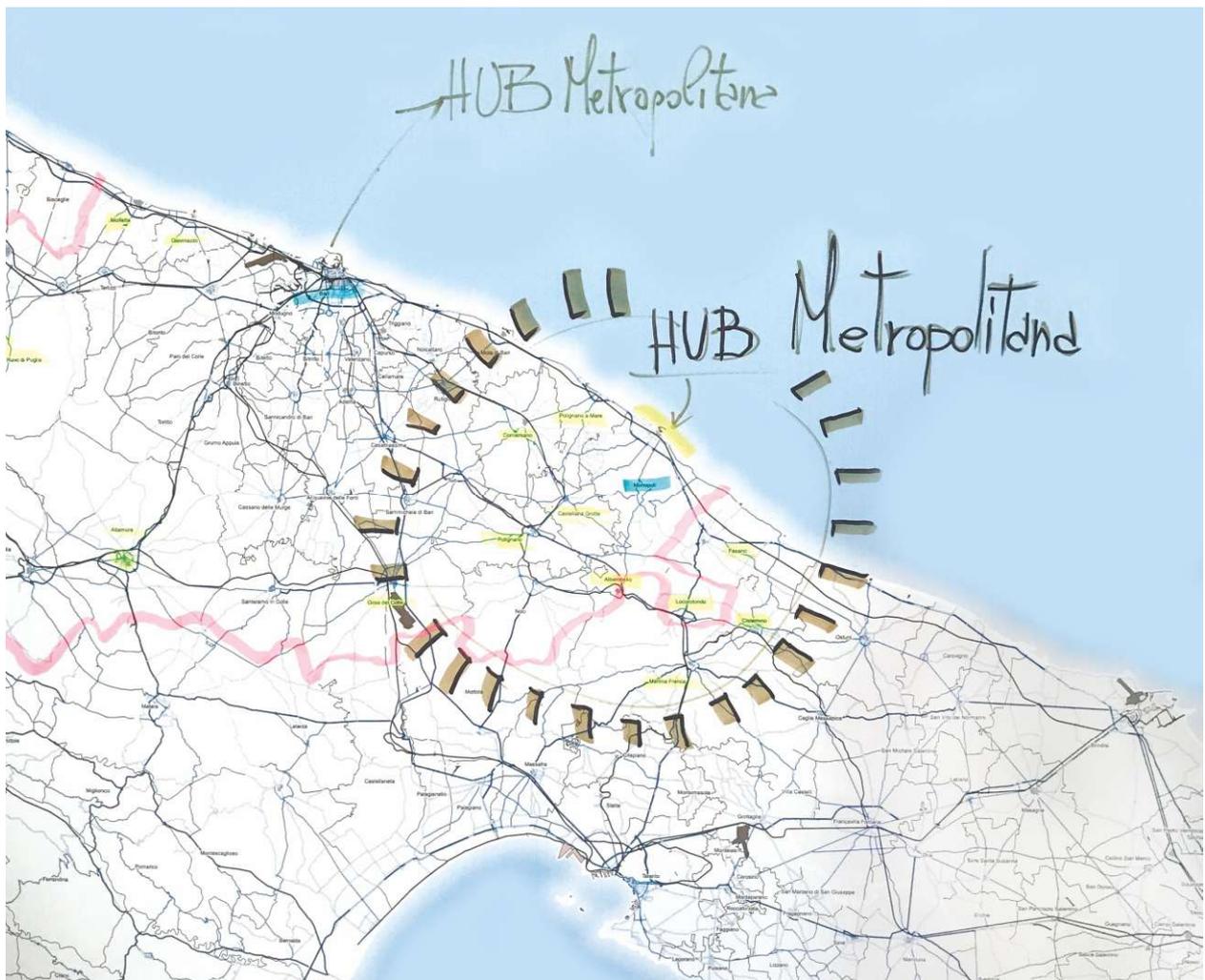
Ing. Mario Mega - Dirigente Autorità di Sistema Portuale MAM e Project Manager del progetto THEMIS

Tutor:

arch. Francesco Ghiro, arch. Loredana Modugno, arch. Antonio Pastore

Partecipanti:

arch. Nicola Balducci, geom. Alessandro Duma (Comune di Gallipoli), ing. Lorenzo Grassi, arch. Eugenio Lombardi, Cosimo Micelli-imprenditore, arch. Vito Nacci, arch. Germano Pecoraro, Giacomo Pepe - Pilota Porto Gallipoli, ing. Francesco Samarelli, arch. Vincenzo Torrente



Riferimenti bibliografici

Il progetto THEMIS, Programma INTERREG V-A Grecia-Italia 2014-2020

Indagine sulla "Blue tourist demand" effettuati dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura di Bari nell'ambito del progetto THEMIS



Un nuovo ... Capitolo



"[...] il territorio ha grandi qualità proprie essendo l'origine, la matrice primaria, di tutto ciò che comprende. Non esiste niente che non sia generato dal territorio; perciò ogni sua parte è correlata con le altre sue parti e non può non stabilire con il suo insieme relazioni immediate e profonde; che vanno scoperte continuamente e di volta in volta quando in ogni parte di quel territorio si progetta."

Gli spiriti dell'architettura, G. De Carlo 1994

Premessa

La contrada Capitolo di Monopoli è da sempre considerata località turistica balneare fiore all'occhiello della città. Sviluppata negli anni Settanta con il proliferare di ville e villaggi turistici, vive oggi solo nel periodo estivo, ad uso e consumo di un turismo di massa che quotidianamente affolla il litorale. Osservando il territorio e le sue connessioni con il centro città, con le contrade e i paesi vicini, emerge l'immagine di una località in cui la percezione e la fruibilità del mare e della costa sono precluse da un sistema di ville private, stabilimenti balneari, ristoranti, villaggi turistici, in cui il contesto rurale, ancora fortemente preponderante e di elevato pregio paesistico e ambientale, è alterato da un recente sistema di infrastrutture e dallo stagionale sovraccarico di parcheggi.

Quest'ambito particolarmente sensibile è già da qualche anno oggetto di analisi e approfondimenti all'interno del processo di adeguamento dello strumento urbanistico comunale al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, finalizzato a coniugare i diritti edificatori alle esigenze di tutela di un paesaggio da valorizzare nelle sue specificità, superando il pericolo dell'omologazione e della globalizzazione diffusa.

Il Comune di Monopoli può, a giusta ragione, essere considerato un'amministrazione all'avanguardia nell'ambito della pianificazione territoriale e nella determinazione: nel 2010 il Consiglio Comunale ha approvato il Piano Urbanistico Generale ai sensi della L.R. 20/2001, inserendo di fatto Monopoli tra le prime città della Regione Puglia a dotarsi di uno strumento di pianificazione urbanistica di nuova generazione, basato su un modello di Piano che prevede l'articolazione in due livelli di governo e uso del territorio, fra loro progressivi ed interconnessi. La parte *strutturale*, di medio-lungo periodo, identifica le linee fondamentali dell'assetto dell'intero territorio comunale e determina le direttrici di sviluppo degli insediamenti; mentre le previsioni programmatiche afferiscono ad una gestione più operativa relativa ad un periodo più breve ed immediato, introducendo il sistema della perequazione, definendo le localizzazioni delle aree da ricomprendere nei Piani Urbanistici Esecutivi, stabilendo quali siano le trasformazioni fisiche e funzionali ammissibili.

Le specifiche caratteristiche, le dinamiche e le previsioni di trasformazione di quest'area, secondo le linee di indirizzo strutturali e programmatiche del PUG, hanno, infatti, introdotto la necessità di affrontare il tema di una riqualificazione a scala urbana basata sui principi della **sostenibilità** e della **salvaguardia** degli elementi di valore delle componenti strutturali del paesaggio in questione, a garanzia di uno sviluppo necessario e fondamentale per la crescita urbana ed economica, che, al contempo, risulti compatibile con la conservazione dell'identità e della memoria storica dei luoghi.

Il workshop

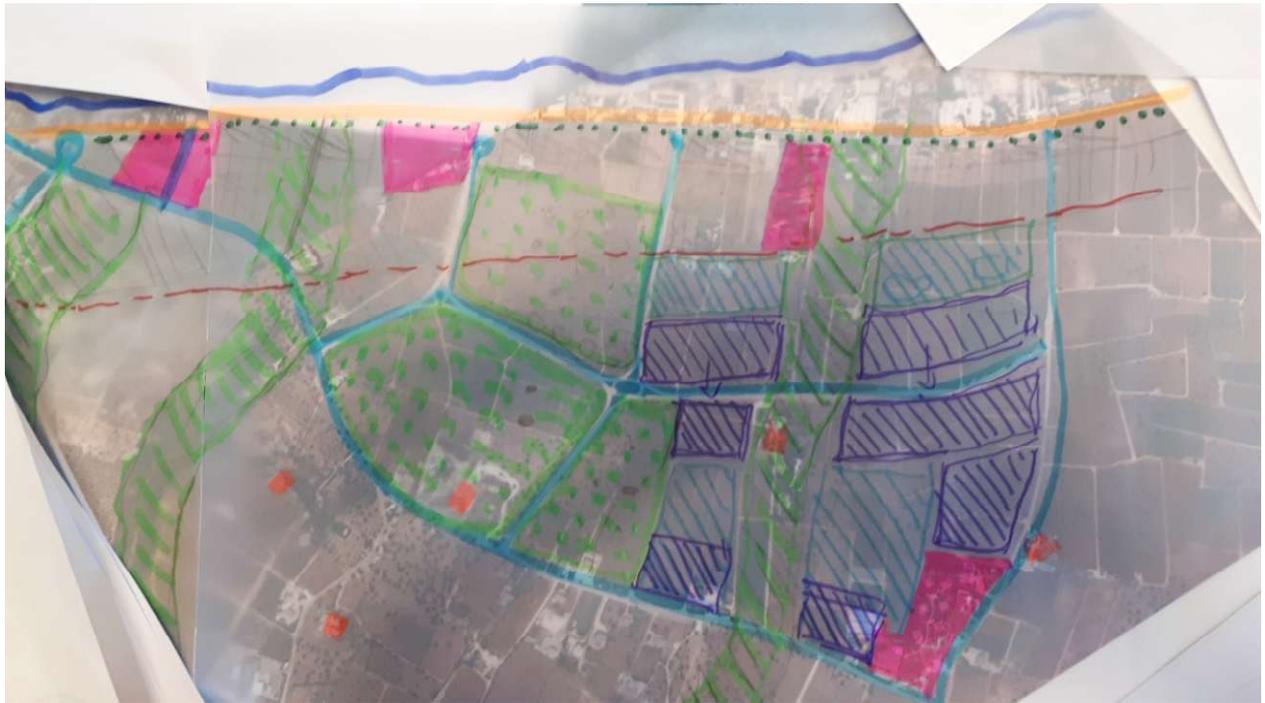
Il tavolo di lavoro, organizzato nell'ambito del più vasto progetto Pianifica T.U., ha preso spunto da questa duplice istanza e ha visto la partecipazione di un nutrito numero di tecnici e professionisti locali che hanno contribuito, con la loro esperienza multidisciplinare, con la loro visione strategica e con la conoscenza approfondita del territorio, a definire un embrionale **schema di assetto** per l'area del Capitolo.

Alla base delle linee di azione che hanno informato il tavolo tecnico si sono poste le seguenti tematiche:

- relazione e continuità dell'area periurbana con la città esistente, attraverso elementi di connessione anche a scala territoriale, capaci di superare la dimensione locale;
- tutela dell'identità storica e dei paesaggi rurali e costieri;
- necessità di creare luoghi di *mixité* e spazi accessibili;
- destagionalizzazione dell'uso del territorio, attraverso l'implementazione di progetti strategici di lungo termine;
- istanza economica e sociale della distribuzione dei diritti edificatori.

Gli obiettivi

In considerazione del generale obiettivo del progetto Pianifica T.U., che mira alla valorizzazione del patrimonio urbano e alla sua trasformazione compatibile, potenziando la conoscenza e le connessioni fra i comuni



dell'area metropolitana, il *workshop* ha cercato di dare risposte sotto forma di **scenari alternativi al consumo di suolo e alla distribuzione meccanica dei diritti edificatori** derivanti dagli assetti perequativi: una sfida quella di definire un reale **patto tra città e campagna**, capace di superarne l'antagonismo ma soprattutto cercare di far emergere la reale vocazione di questa parte del territorio monopolitano da sempre punto di riferimento balneare dei paesi dell'entroterra collinare.

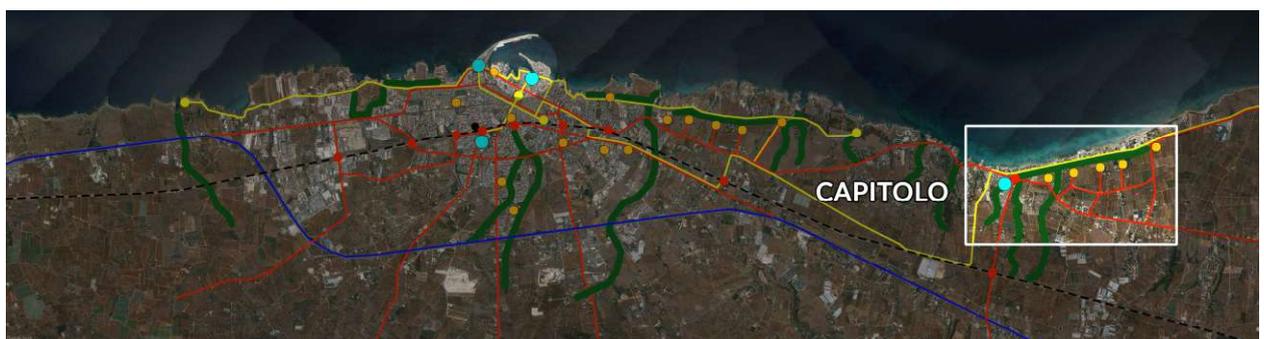
Il *Nuovo Capitolo* rappresenta, a pieno titolo, l'occasione e il terreno di sperimentazione adatto a perseguire le necessarie ed imprescindibili dinamiche di crescita e proiezione futura della città, in coerenza con i segni e le permanenze di lunga durata del territorio, attraverso scelte da calibrare sulla tutela dell'identità e della conoscenza dello stesso.

La contestualizzazione dell'area: gli elementi di valore, le problematiche e le dinamiche di trasformazione compatibili

L'area oggetto del *workshop* è compresa tra il litorale a nord, lo svincolo per la strada panoramica a ovest, la bretella di C.da Garrappa a sud e la Strada Comunale Schiuma a est, come meglio evidenziato nell'apparato grafico.

Come già accennato, l'area in prossimità della fascia costiera è fatta di residenze e attrezzature turistiche, disabitate per gran parte dell'anno priva di qualità architettonica.

Ad oggi si va consolidando quella tendenza, iniziata sin dagli anni Settanta, ad una organizzazione cementificata della linea di costa che preclude la fruibilità e la percezione del mare, generando una forte pressione antropica e alti livelli di urbanizzazione anche nella zona sub-costiera. I livelli di saturazione della litoranea stanno infatti comportando un progressivo arretramento degli interessi edificatori ed imprenditoriali



in quell'area ancora fortemente connotata da elementi di spiccata ruralità. I dilaganti fenomeni di trasformazione e adattamento del patrimonio esistente, ambientale e costruito, spesso per finalità ricettive, con la conseguente realizzazione di infrastrutture e attrezzature di servizio, estranee alla naturalità dei contesti rurali (area a parcheggio, impermeabilizzazione di strade sterrate, piscine, espianci di ulivi, ecc.), provocano l'irreversibile alterazione e compromissione dell'integrità di tutti quei caratteri identitari che concorrono alla definizione delle invarianti strutturali del paesaggio.

L'andamento del suolo, degradante verso il mare, le trame fondiari e i percorsi storici, ancora evidenti, l'apparato vegetazionale degli ulivi secolari, le testimonianze storiche e le maglie insediative consolidate, sono tutti fattori che concorrono al processo di trasformazione del territorio in esame. Questi segni sono frutto della stratificazione e della modellazione antropica e naturale sul paesaggio agrario: all'attestazione archeologica della Via Traiana e della sua storica diramazione (attuale via Procaccia) si affianca la strutturazione morfologica del territorio, fortemente segnato da lame e reticoli idrografici, che hanno favorito le forme dell'insediamento antropico fin da tempi remoti, grazie alla rete dei rimandi percettivi e fisici fra la costa e l'entroterra; numerose sono anche le testimonianze architettoniche a carattere diffuso (masserie produttive e fortificate, torri costiere e castelli, cripte, insediamenti rupestri) che si riscontrano nell'area vasta che gravita attorno alla località del Capitolo.

È questo palinsesto di elementi che rappresenta il punto di partenza per definire le matrici insediative delle nuove dinamiche di sviluppo di questa località satellite della città di Monopoli, in un lavoro sinergico fra le previsioni programmatiche urbanistiche e le potenzialità prestazionali dei vincoli paesaggistici e degli scenari strategici del PPTR, al fine di scongiurare quel pericolo di autoreferenzialità ed estraneità al sito che un progetto urbano non coerente con i valori identitari potrebbe comportare.

La metodologia

In prima istanza si è proceduti all'analisi della cartografia e delle immagini riprese con drone dall'arch. Laura Pentassuglia messe a disposizione per agevolare i partecipanti nella comprensione del sito e delle sue relazioni con il contesto territoriale di riferimento.



1 - Si ringraziano, fra gli altri, l'arch. Rossana Ferrara e l'arch. Angelo Papiò per il prezioso contributo e le riflessioni condivise dopo il workshop.

Dopo una breve presentazione delle analisi generali e degli obiettivi, si è cercato di identificare possibili azioni che si potessero concretizzare in uno schema metaprogettuale d'assetto urbano, compatibile sia con le esigenze delle previsioni pianificatorie che con la salvaguardia dei caratteri identitari del territorio.

Si è partiti dall'analisi delle presenze storiche rupestri e agricole (masserie fortificate) nonché dalla viabilità storica. È apparsa subito chiara l'impossibilità di procedere all'analisi focalizzandosi sulla sola area interessata dallo strumento urbanistico. Si è proceduto ad un allargamento del territorio oggetto dell'analisi per una migliore lettura delle invarianti strutturali e paesaggistiche, in cui potessero emergere in maniera netta i collegamenti esistenti e quelli alternativi possibili, le linee di percorrenza e i servizi esistenti. Innescato il *brainstorming* sono emersi punti di forza e debolezza, opportunità e rischi, sicuramente tante domande, molti dubbi ma l'assoluta certezza che il confronto e lo scambio di opinioni possa generare *best practice*.

Le strategie d'azione

Nella definizione delle linee per la visione strategica del futuro Capitolo, fondamentale è stato il lavoro coordinato e sinergico dei vari professionisti che hanno partecipato alle attività.¹

In particolare, è emerso il ruolo preponderante del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR Puglia) nel governare le trasformazioni urbane delle singole realtà locali: fra i cinque progetti territoriali, contenuti nello *Scenario strategico* del Piano, quello denominato *Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri* ha offerto importanti spunti progettuali nell'ottica della rigenerazione urbana del Capitolo.

Il problema, come già precedentemente evidenziato nella descrizione dello stato di fatto dell'area, consiste nella perdita dei caratteri identitari e nell'omologazione paesaggistica ed ecologica del paesaggio costiero a sud di Monopoli.

L'approccio, definito dal progetto del Piano Paesaggistico e ripreso dall'impostazione metodologica del *workshop*, supera la tradizionale concezione, di stampo meramente quantitativo, della fascia dei 300 m sancita dalla Legge Galasso, ampliando il raggio d'azione strategica al territorio sub-costiero, ossia a quella particolare zona di transizione fra costa ed entroterra in cui si relazionano tutte le componenti naturali, morfologiche ed antropiche che caratterizzano il paesaggio. Tale "*definizione profonda della costa*" risponde anche a valutazioni di ordine economico: una nuova e ponderata pianificazione di questa zona, a ridosso della linea di costa, ormai satura, favorirebbe il decongestionamento della stessa a favore di una destagionalizzazione dell'attuale offerta turistica. Lo spostamento del "peso" urbanistico in quest'area e la relativa decompressione della litoranea consentirebbe di superare la pericolosa tendenza, ormai già in atto, alla cementificazione e allo sviluppo insediativo prevalentemente lineare della costa.

La volontà di riconoscere una 'profondità' ai paesaggi costieri è favorita dalla stessa conformazione morfologica dell'assetto territoriale: il sistema dei reticoli idrografici delle lame e delle incisioni carsiche rappresenta un elemento di connessione fisica, ambientale, nonché percettiva, che contiene in nuce una logica di sviluppo dell'area coerente e compatibile con gli elementi di valore e le invarianti strutturali del territorio.

Da queste considerazioni sono scaturite una serie di proposte di seguito sintetizzabili per macro argomenti:

1. INCREMENTO DELLE RETI INFRASTRUTTURALI DELLA MOBILITÀ 'DOLCE' E SOSTENIBILE

- **Implementazione del ruolo di bretella infrastrutturale della strada Capitolo-Egnazia** (*UCP-Strada a valenza paesaggistica* nel PPTR), che, correndo parallela alla linea di costa, attraversa contesti di elevata qualità paesaggistica, sancisce la percezione delle visuali panoramiche sul mare e rappresenta il collegamento principale per la fruizione costiera.
- Tale proposta, ricalca, in realtà un progetto che riguarda i territori di Monopoli e Fasano e risulta già essere in fase di attuazione (come emerso anche durante il convegno con il contributo del dott. D'Amico): si prevede, infatti, la realizzazione di una ciclopedonale attrezzata che ripercorre il sedime dell'antica Via Traiana "*come traccia per raccontare il paesaggio, l'archeologia, gli insediamenti rupestri, l'architettura storica, l'agricoltura*".
- **Potenziamento delle connessioni costa-entroterra**, attraverso il sistema delle cosiddette 'strade pendolo' che segnano trasversalmente, a pettine, il territorio e che potrebbero assumere la funzione di assi di collegamento intermodale in corrispondenza delle quali prevedere servizi di *park&ride* (anche con bus-navetta elettrico) e *bike sharing*, valorizzando così anche l'apertura delle visuali panoramiche verso il mare.
- **Soluzione alternativa di aree a parcheggio ipogee** al fine di non alterare la strutturazione originaria del paesaggio agrario attuale.
- **Attivazione del cosiddetto Metrò del Mare** (modalità di spostamento marittima a corto raggio, promossa e incentivata dal Progetto territoriale strategico del PPTR *Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce*), che da Monopoli possa approdare al Capitolo: da questa stazione sarebbe possibile raggiungere l'entroterra.



- attraverso la Strada Francisto mare (SP 212) ed esplorare la Valle d'Itria e le sue peculiarità, storico-architettoniche, paesaggistiche ed enogastronomiche nell'ottica di un turismo culturale stagionalizzato.

2. POTENZIAMENTO DEL SISTEMA DEL VERDE

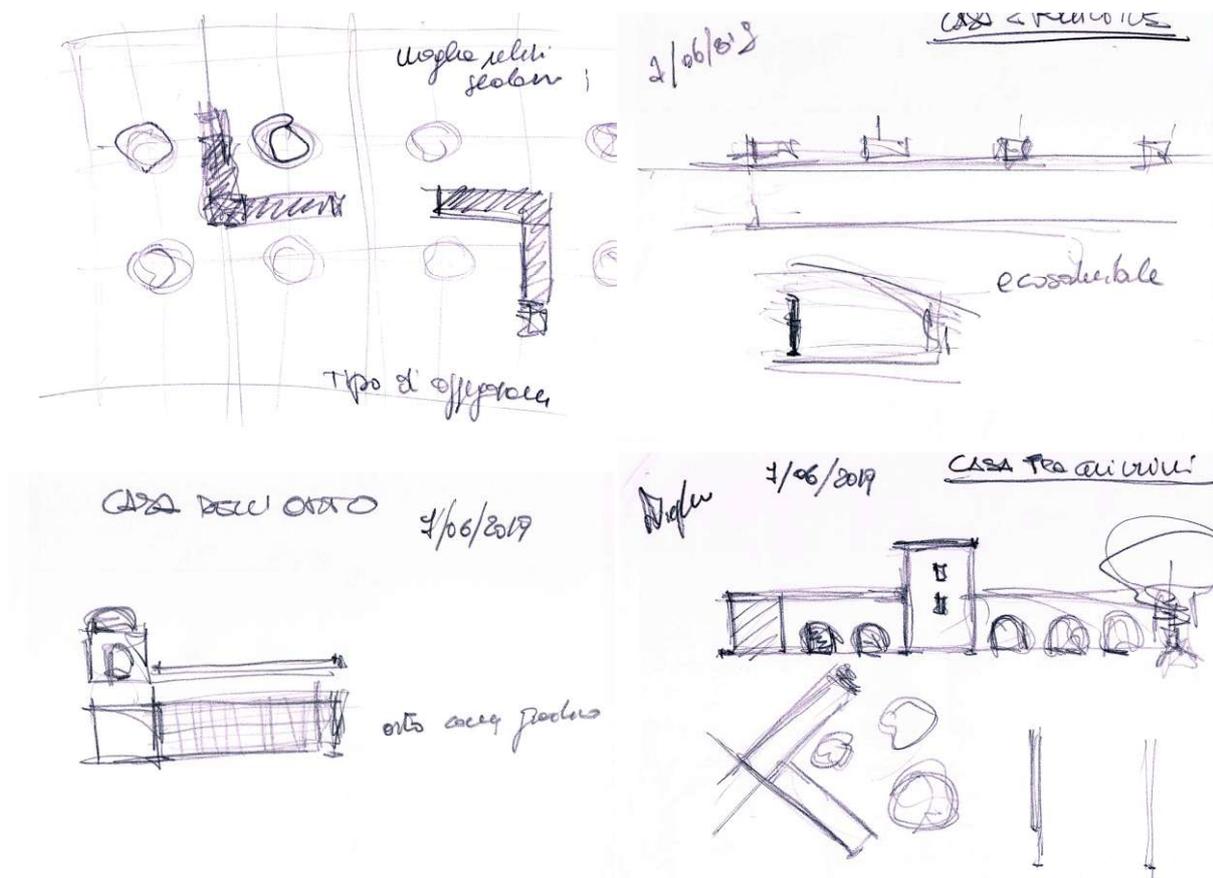
- **Recupero/ripristino dei valori ecosistemici e paesistico-ambientali delle lame e dei reticoli di connessione idrografica della Rete Ecologica Regionale** attraverso la conservazione e l'integrazione dei complessi vegetazionali esistenti e la rinaturalizzazione della continuità degli originari corsi d'acqua;
- **Realizzazione di una fascia verde da far corrispondere al percorso della ciclopedonale.** Le alberature, opportunamente dimensionate, garantirebbero la creazione di spazi d'ombra e spazi collettivi, fungendo da filtro tra la costa e la zona dei parcheggi.

3. QUALITA' URBANA

- **Valorizzazione delle testimonianze della stratificazione storica**
- **Conservazione dell'originario sistema insediativo attestato lungo le lame**, riproponendo la strutturazione aggregativa trasversale alla costa per garantire la permeabilità fisica nei contesti rurali e quella percettiva verso il mare.
- **Ridefinizione delle gerarchie visive** (verso la campagna e verso il mare) attraverso la conservazione/riproposizione delle matrici insediative e dei tracciati storici preesistenti, densificando l'antropizzazione lungo le principali strade direttrici.

4. MIXITE' FUNZIONALE E TIPOLOGICA

- **Servizi e spazi pubblici come sistemi di connessione e potenziamento dell'identità dei luoghi** che si innestano sulla viabilità parallela alla costa puntando ad incrementare la viabilità dolce e generando flussi alternativi alla semplice affluenza balneare di massa.
- **Lo studio di un sistema insediativo in grado di integrarsi con il sistema vegetazionale**, come la casa tra gli ulivi proposta dall'arch. Di Ceglie che si insinua nel tessuto degli ulivi secolari senza stravolgerlo.



Le conclusioni

Il dibattito nel corso del Workshop ha fatto emergere fundamentalmente due linee di pensiero. La prima relativa alle reali necessità del Capitolo in termini di "stanze", la seconda sulle modalità di approccio a quest'area satellite della città. Se il primo tema fa emergere l'attuale presenza di un insediamento fermo al costruito degli anni '60-'70 costituito dal primo aggregato di contrada, dalle ville private lungo la litoranea e dai complessi turistici, il secondo tema si pone l'obiettivo di mettere in campo delle strategie di Pianificazione che considerino a vasta scala i collegamenti, esistenti o possibili, i servizi esistenti e quelli necessari, i bisogni dei residenti e delle attività turistiche presenti.

Sopra ogni dissertazione vi è una domanda che capeggia e dovrebbe essere motore della pianificazione della zona Capitolo: cosa deve essere? Cosa vogliamo che sia?

Da qui il vero mantra prodotto nel corso della giornata di lavoro e confronto "**Fare Sistema**", che di fatto è l'assunto di base del Progetto PIANIFICA T.U.. E' emersa da subito l'importanza strategica di pianificare a partire dall'AREA VASTA e dai progetti strategici e non più per compartimenti o micro maglie, con l'energica proposta da parte dell'intero tavolo di lavoro dell'istituzione di un Ufficio di Piano. L'analisi dell'area di intervento, il suo ampio raggio d'azione e le numerose interconnessioni, hanno da subito fatto emergere la necessità di un Piano Urbanistico Intermedio in cui declinare concretamente gli indirizzi forniti dal Piano Urbanistico Generale del Comune di Monopoli. Se infatti Monopoli è uno dei primi Comuni della Regione Puglia ad essersi dotato di un Piano Urbanistico Generale di nuova generazione, è anche uno dei primi ad aver sperimentato come la sua applicazione ingeneri numerose criticità. Una è ad esempio proprio quella analizzata per le maglie del Capitolo: un eccesso di Superficie Utile Lorda realizzabile che si scontra con una trama agraria caratterizzante, con vincoli di natura paesaggistica ma anche vincoli prodotti dallo stesso tessuto edificato esistente che di fatto crea una barriera alla godibilità del fronte mare.

Sul tavolo di lavoro si è cercato di trovare soluzioni che tenessero conto della libertà di accesso alla proprietà nell'ottica di una pedonalizzazione del lungomare, idee che mitigassero l'impatto dei parcheggi valutando soluzioni ipogee, visioni provocatorie che limitassero il consumo di suolo senza ledere i diritti di edificabilità proponendo edifici simili al *Bosco Verticale*.

Alla fine, nell'eterno dilemma dello scontro tra Bene Pubblico e Bene Privato, se si desidera un Nuovo Capitolo che *Viva tutto l'anno* si dovrà puntare su infrastrutture e servizi, creando scambi intermodali, magari pensando anche ad uno scalo ferroviario e il ripristino della Stazione di Egnazia, guidando i diritti dei privati per evitare che il Capitolo rimanga un semplice dormitorio estivo. Parafrasando Antonio Monistiroli forse dovremmo recuperare la conoscenza storica dell'esperienza urbana, *"senza tale memoria, la città che ci circonda apparirebbe senza speranza. Tuttavia se tale analisi storica non fosse motivata dalla volontà di superamento di una realtà concreta (per noi oggi il superamento della città speculativa, della sua progressiva privatizzazione della contraddizione fra città e campagna, fra centro e periferia; il superamento della città in cui è negato il rapporto con la natura, sono negati i luoghi collettivi, si vanno cancellando tutti i riferimenti ad una vita comune) non avrebbe nessuna utilità."*²

Tutor: Arch. Gianfranco RECCHIUTO, Arch. Maria Carla GRIMALDI, Arch. Valeria MOSCARDIN

Facilitatore: Ing. Amedeo D'ONGHIA

Partecipanti: arch. Rosa Anna Maria ABBRUZZESE, arch. Vincenzo ALBA, arch. Emanuela ALO', arch. Paola ALO', arch. Marica BALDASSARRE, arch. Angela DI CEGLIE, ing. Sebastiano DI MASI, arch. Rossana FERRARA, arch. Francesco LONGANO, arch. Alessia MANGHISI, arch. Cosimo PALMIERI, arch. Angelo PAPIO, arch. Antonella PERRICCI, arch. Marialuisa ROTOLO, arch. Linda RUSSO, studentessa Annalisa SCHENA.

1 - Si ringraziano, fra gli altri, l'arch. Rossana Ferrara e l'arch. Angelo Papiro per il prezioso contributo e le riflessioni condivise dopo il workshop.





**La città per
equa azione.
La città del
ragionere**



1.1 I diritti acquisiti hanno cancellato la forma della città

Il neologismo *rigenerazione urbana* appare, quasi sempre, come un mantra beffardo, ricorrente tra i pseudo linguaggi tecnici, di cui sembra non si possa più fare a meno. Ecco dunque apparire l'illusione che la rinascita delle città possa prendere avvio tra i brandelli indefiniti delle funzioni vaghe. Nel corso del tempo abbiamo perso tante occasioni per variare i complessi sistemi legislativi che inevitabilmente incidono, tragicamente, sulla percezione dello spazio urbano. Abbiamo preferito disquisire soltanto sugli aspetti giuridici del diritto costituzionale, intrecciato al riconoscimento della proprietà fondiaria privata. Lo abbiamo fatto tenendo da parte le ancestrali relazioni tra ambiente, territorio, paesaggio e spazio urbano. Conveniente sarebbe stato, invece, ripartire dalla comprensione dei fenomeni urbani, dalle analisi socio-economiche, dalle ragioni di obsolescenza delle vecchie funzioni, ormai non più riconoscibili, avendo a mente un minimo di azioni efficaci per l'immotivato consumo di suolo, per il miglioramento delle prestazioni energetiche, per l'elaborazione di reti della mobilità su ferro. I Piani di città, infatti, avrebbero dovuto privilegiare le correlazioni sussistenti, attuali e future, tra forma urbana e sistema condiviso delle economie. Gli obiettivi leciti, nel corso del tempo, avrebbero dovuto perseguire il miglioramento della qualità della forma urbana nel suo insieme, capace di generare in sé le matrici virtuose per il corretto uso del suolo, per l'efficienza dei sistemi ambientale, per la sostenibilità economica in relazione al risparmio delle risorse energetiche non rinnovabili. Utile sarebbe stata l'elaborazione di visioni audaci, lungimiranti, strategicamente argomentate e dotate di adeguati cronoprogrammi, capaci di "costruire" nel tempo una rete sinergica di azioni condivise, locali e sistemiche, alle diverse scale.

Ogni buon progetto di Piano avrebbe dovuto stimolare le ragioni del dialogo con i variegati interessi economici degli *stakeholder* urbani, cercando di intersecare nel miglior modo gli interessi della collettività. Condizione quest'ultima che avrebbe stimolato di per sé una faticosa negoziazione con gli *attori urbani*, al fine di comprendere le discrasie, gli attriti e le possibili incompatibilità tra le diverse ragioni economiche. Tutto ciò avrebbe, forse, reso possibile lo studio e la condivisione di un algoritmo logico, di processo, del Piano urbano, in vista degli obiettivi futuri. Ma tutto ciò, lo sappiamo bene, è soltanto un quadro illusorio delle nostre aspirazioni perché la realtà delle città si mostra per quella che è. Campo delle interazioni degli interessi parziali, mercato delle dinamiche speculative. Contraddittoria immagine, quest'ultima, che cancella di colpo le perfide lusinghe lungimiranti delle visioni future.

Per questa lapalissiana ragione utile è ripercorrere, brevemente, l'avvicinarsi delle azioni legislative che in parte spiegano le complessità dei fenomeni urbani.

Le Leggi *ad abundantiam* che caratterizzano il nostro Paese, spesso capziose, incomprensibili come i segni cuneiformi assiro babilonesi, delineano già di per sé una complessa e semisconosciuta storia della città. Potremmo chiamarla la storia dell'urbanistica del ragioniere. In questo contesto le norme, gli articoli, i commi, le procedure e i regolamenti hanno, come Giano bifronte, una doppia faccia, argutamente calcolata. Similmente al Dio italico, rappresentano la doppia natura degli uomini e delle cose: da una parte soddisfano, a loro modo, la beffarda retorica della democrazia formale, quella che cerca di spingerci a credere di essere cittadini sovrani, dall'altra sono invece i semi del peculato, dell'interpretazione, dell'incomunicabilità, della corruzione e della paralisi istituzionale. C'è sempre una legge o una norma su cui poter contare per rallentare o bloccare una qualsiasi decisione.

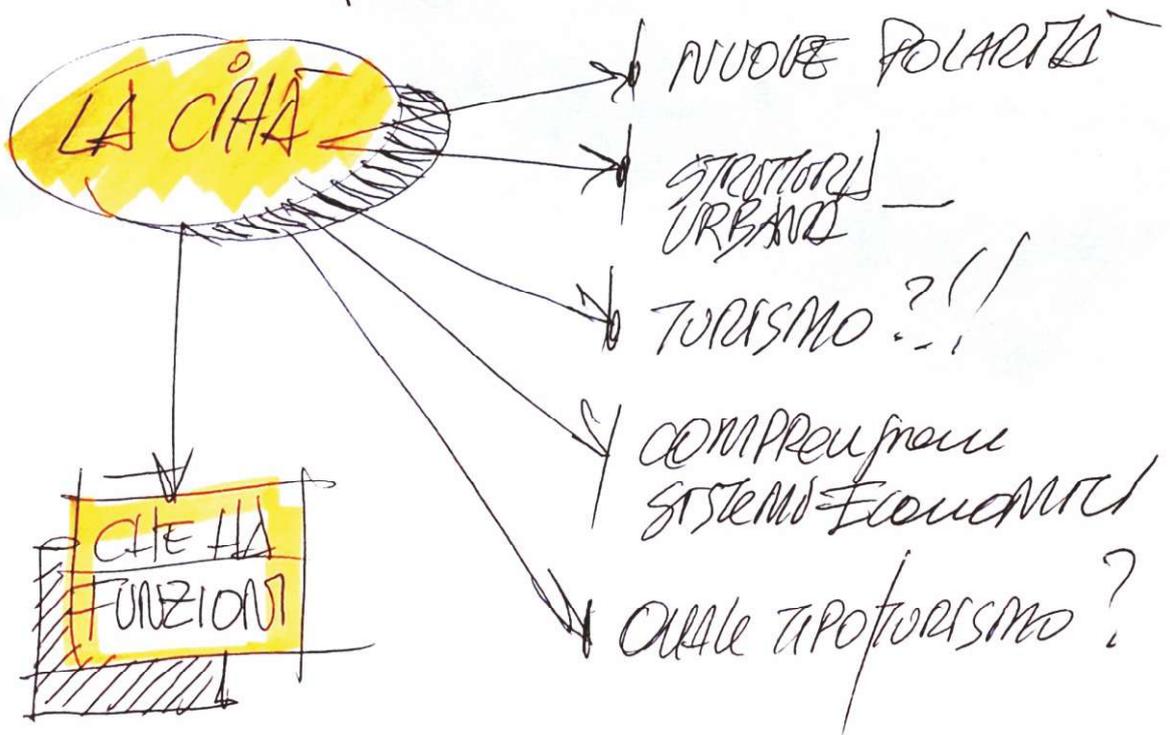
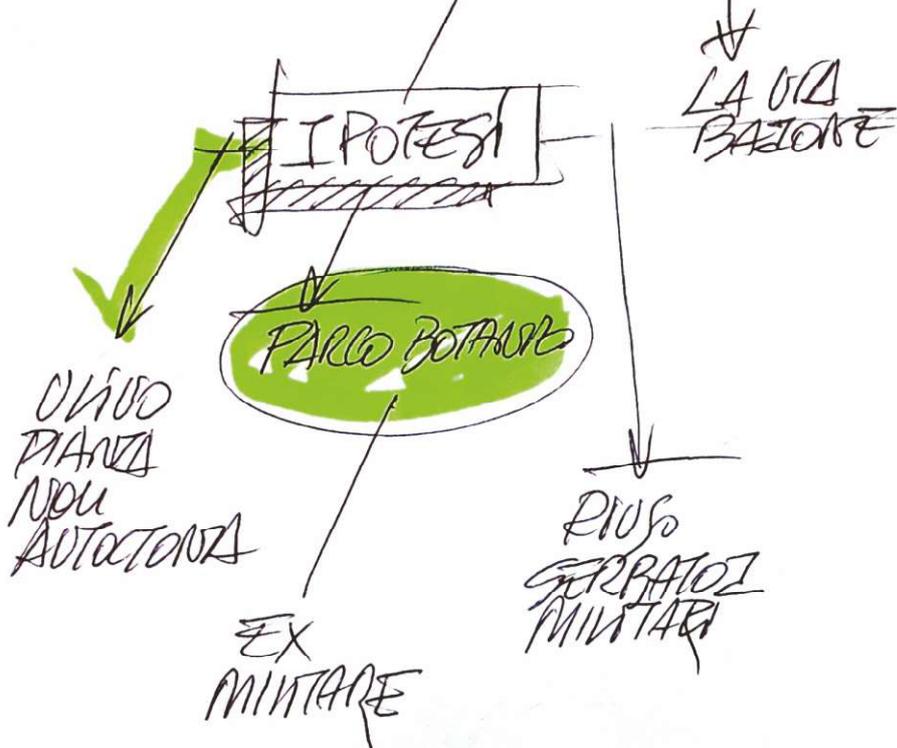
Lo sviluppo consapevole, sostenibile, delle città implicherebbe, invece, un progetto urbano condiviso, di natura complessa, ovvero l'avvio di analisi approfondite dei sistemi urbani, immaginando nel miglior modo possibile le azioni efficaci, essenziali, per migliorarne le prestazioni future, incidenti sul benessere delle persone.

Continuare a pensare che le città del XXI secolo, infatti, possano continuare a vivere senza una seria programmazione condivisa (pubblica) di sviluppo e gestione per contenere e processualmente azzerare il depauperamento ambientale, è una mera illusione. Continuare a pensare che i problemi delle città possano essere affrontati e risolti con parziali progetti di forma è colpevolmente tragico. Dall'altro verso dobbiamo chiederci se l'urbanistica che abbiamo conosciuto, ma soprattutto quella che oggi è, sia ancora in grado di indicare le soluzioni migliori per dare senso agli immani problemi della città contemporanea. Nel frattempo davanti a noi vi è il rischio di un rinnovato *laissez-faire*, suggerito da Adam Smith alle origini del liberismo industriale.

1.2 Dall'esproprio per causa di pubblica utilità alla legge nazionale fondamentale dell'urbanistica

La legge n. 2359 / 25 giugno 1865 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale / 8 luglio 1865) darà al potere amministrativo la possibilità di espropriare i beni immobili per causa di utilità pubblica. Il testo legislativo

LETTURA CARTOGRAFICA



introdurrà nel Regno d'Italia appena costituito alcuni principi che da questo momento sottrarranno diritti alla proprietà privata, trasferendoli alla collettività: 1) limite al godimento della proprietà privata quando la stessa si ponga in contrasto con interessi di rango superiore; 2) Elaborazione del Piano urbanistico che ha lo scopo giuridico di disciplinare gli interventi privati sui territori. Tali progetti di trasformazione, però, non saranno intesi come piani organici, comprendenti l'intero territorio urbano, ma riguarderanno soltanto porzioni limitate dei tessuti di città, accompagnati da opportuni regolamenti sanitari e da norme per migliorare la pubblica sicurezza; 3) La pianificazione urbanistica sarà qui attribuita esclusivamente all'Ente comunale a cui spetta il compito di rappresentare le comunità.¹

Con la legge Urbanistica del 17 agosto 1942 / n.1150 la pianificazione urbanistica farà un passo in avanti, percependo il progetto urbano come visione d'insieme, disciplinato attraverso opportuni criteri di coordinamento e transcalarità tra i vari Piani: L'art. 4. Infatti, sancirà che "La disciplina urbanistica si attua a mezzo dei piani regolatori territoriali, dei piani regolatori comunali e delle norme sull'attività costruttiva edilizia, sancite dalla presente legge o prescritte a mezzo di regolamenti."

L'art. 7, della stessa legge del 1942, Contenuto del piano generale, ne definirà gli ambiti di applicazione attraverso i comma.¹⁻²

1 - Il piano regolatore generale deve considerare la totalità del territorio comunale.

2 - Esso deve indicare essenzialmente:

1) la rete delle principali vie di comunicazione stradali, ferroviarie e navigabili e dei relativi impianti;

2) la divisione in zone del territorio comunale con la precisazione delle zone destinate all'espansione dell'aggregato urbano e la determinazione dei vincoli e dei caratteri da osservare in ciascuna zona;

3) le aree destinate a formare spazi di uso pubblico o sottoposte a speciali servitù;

4) le aree da riservare ad edifici pubblici o di uso pubblico nonché ad opere ed impianti di interesse collettivo o sociale;

5) i vincoli da osservare nelle zone a caratte

Gli articoli 13 e 28 della stessa legge (n.1150 del 17 agosto 1942) introdurranno i Piani Pluriennali di Attuazione (P.P.A), immaginando una consequenzialità transcalare, sistemica, tra Piani particolareggiati, amministrati dagli Enti pubblici, e piani di lottizzazione elaborati dai privati. Ogni Piano Regolatore Generale (PRG) individuerà le cosiddette perimetrazioni cartografiche, ovvero la configurazione di aree dedicate all'espansione urbana, disciplinate attraverso complesse convenzioni tra Enti pubblici e soggetti privati.

L'articolo 42 della Carta costituzionale si rivelò ben presto insufficiente, probabilmente ambiguo, per definire univocamente la complessa questione del potere conformativo e degli espropri fondiari per pubblica utilità. La sua doppia natura, riconoscimento della proprietà privata da una parte e assoggettamento al potere conformativo dall'altra, non darà nel tempo i risultati che il legislatore, forse, si aspettava. La pretesa di soddisfare in un solo articolo gli opposti interessi, aprì la strada ai ripetuti contenziosi tra i variegati soggetti giuridici contrapposti (pubblico / privato). Ciò, forse, ha favorito l'endemico ritardo attuativo dei Piani, tra le colpevoli indecisioni amministrative e l'endemica scarsità finanziaria pubblica. Nel tempo l'urbanistica dei Piani rigidi avrà ripensamenti strutturali, nuove paradigmi culturali di riferimento che modificheranno le originarie visioni, immaginate nell'Italia degli anni quaranta. I concetti di *standard* e *zoning*, ad esempio, capisaldi amati dall'*international style*, mostreranno nei vari decenni i propri limiti, aprendo così la strada a ripensamenti configurativi e concettuali del disegno di città.

1.3 Caratteri essenziali dell'evoluzione urbanistica in Italia.

Alcune note sulle origini del concetto perequativo.

Nella seconda metà degli anni sessanta tutte le questioni, le insufficienze, gli attriti tra classi avverse, erano poste in campo, definite e ben evidenti. Lontane ma ancora vivide erano le battaglie in Parlamento di Fiorentino Sullo (sconfitto definitivamente nel 1963) in merito alle sue proposte sull'esproprio generalizzato. La legge del 1942 si era rivelata insufficiente per la risoluzione delle complesse questioni della città. Le compulsive spinte per l'espansione urbana avevano intanto, ulteriormente, aggravato i fragili equilibri della città, dopo gli anni della ricostruzione e delle vaghe speranze per un futuro più giusto. Erano quelli gli anni dove aleggiava l'ipotesi di una riscrittura della originaria legge urbanistica, capace questa volta di arginare organicamente le spinte speculative del mercato edilizio. È in questo clima di attesa che nascerà una legge, consapevolmente transitoria, che per tale ragione sarà chiamata per l'appunto Legge Ponte n. 765 del 1967.

Quale sarà lo scopo della legge? Introdurrà gli "standard urbanistici", ovvero la quantità di superficie minima da riservare alla configurazione della città pubblica. Ogni PRG dunque dovrà tener conto di tale esigenza. Tali valori (18,5 mq/ abitante) saranno definiti dai decreti D.M. 1444 del 2 aprile 1968 e D.M. 1404 dello stesso

anno. Muterà anche alcune fondamentali disposizioni previste dall'art 28, comma 2 [2] della legge del 1942. Sopprimendo in un sol colpo il previsto nulla osta del provveditore regionale alle opere pubbliche, sentita la Sezione urbanistica regionale e la competente soprintendenza.

I lavori parlamentari offriranno un beffardo colpo di scena che si rivelò esplosivo per le sorti delle nostre città. Un parlamentare si pose il problema che la suddetta Legge Ponte potesse in qualche modo scoraggiare o fermare le attività edilizie. Con questa motivazione passerà, dunque, in parlamento, un deleterio emendamento che pospose di un anno l'applicazione della legge in approvazione. È ciò che verrà chiamato l'anno di moratoria che inondò l'Italia di richieste di licenze edilizie (si tratterà di 8.500.000 vani, ovvero il triplo rispetto alla media stimata degli anni precedenti). In quell'anno incominciarono a mettersi in moto le silenziose manovre delle lobbies fondiarie.

In questo clima, alcuni proprietari di appezzamenti fondiari di Palermo vedranno accolte le loro richieste, riuscendo ad ottenere la illegittimità "... costituzionale del numeri 2, 3, 4 dell'art. 7 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, e dell'art. 40 (...), nella parte in cui non prevedono un indennizzo per l'imposizione di limitazioni operanti immediatamente e a tempo indeterminato nei confronti dei diritti reali, quando le limitazioni stesse abbiano contenuto espropriativo nei sensi indicati in motivazione." (Sentenza n. 55/1968 della Corte costituzionale). Nella medesima sentenza la Corte pur ammettendo la legittimità degli indici differenziati (ovvero l'ammissione del diverso sfruttamento fondiario) riterrà illegittimo l'imposizione, dilatata in un tempo indeterminato, dei vincoli aventi caratteri espropriativi. La sentenza di per sé rivoluzionaria, favorevole alle classi abbienti, fu resa pubblica soltanto dopo il 19 maggio del 1968, giorno delle elezioni politiche per la V legislatura. Il Presidente della Corte Aldo Sandulli rendendo un'intervista alla rivista *Astrolabio* indicò nuove scenari attinenti il diritto di proprietà, sancito nell'art. 42 della carta costituzionale: "...una soluzione possibile è quella che configuri la facoltà di costruire non più connaturata al diritto di proprietà, bensì come l'effetto di una concessione pubblica, da accompagnare con l'imposizione di un tributo pari all'intero o comunque notevole parte dell'incremento di valore derivante alle aree dall'edificazione".

L'istituto giuridico della classificazione omogenea delle parti di città aveva preso avvio dalle misure di salvaguardia, introdotte dalla Legge n.1902 del 3 novembre 1952 che ipotizzava la zonizzazione su richiesta facoltativa del sindaco. La Legge Ponte in seguito rese obbligatorio la classificazione urbana in aree omogenee. Istituto giuridico, ancora in vigore, disciplinato dall'articolo 12 / terzo comma (DPR 380/2001 Testo Unico in materia edilizia).³

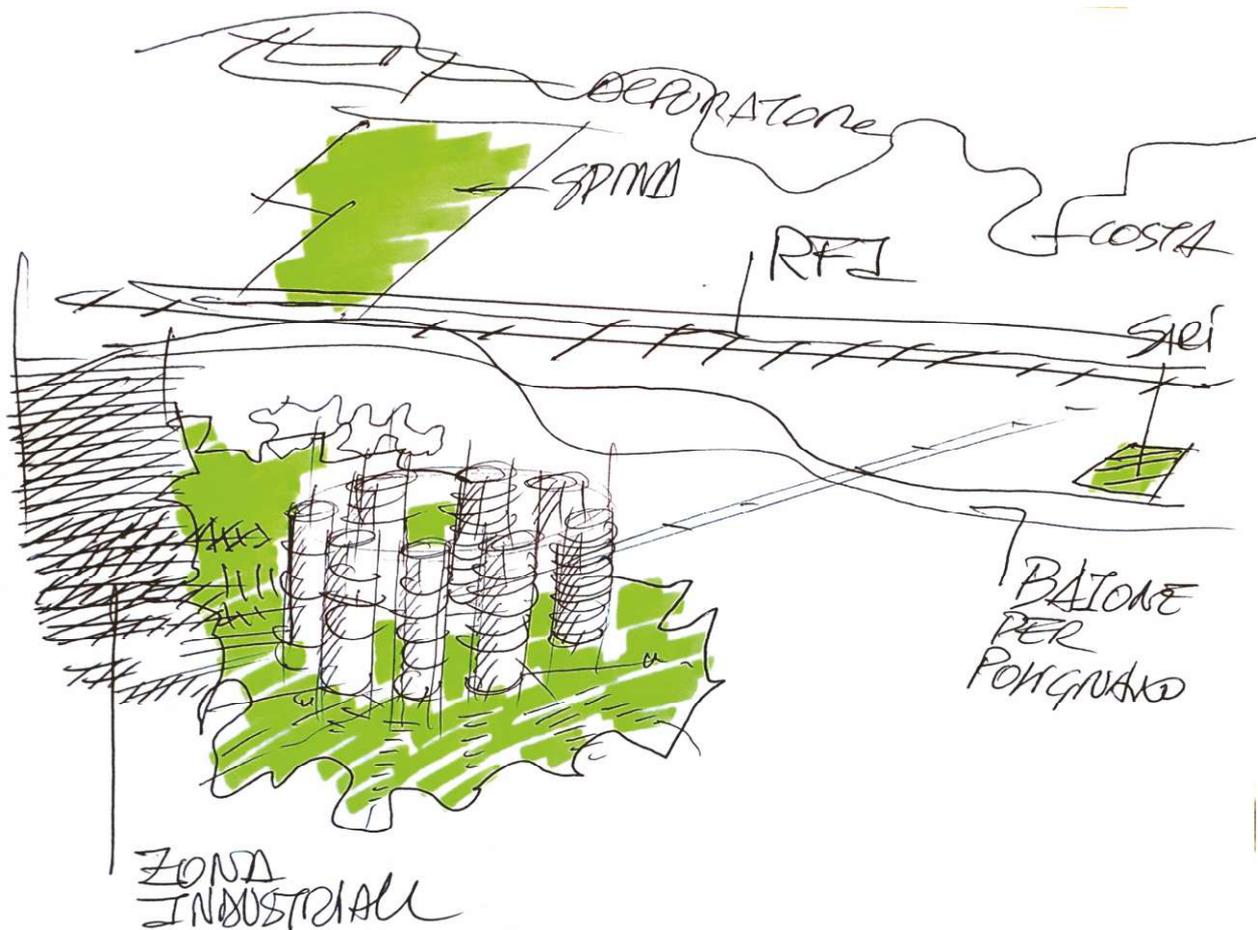
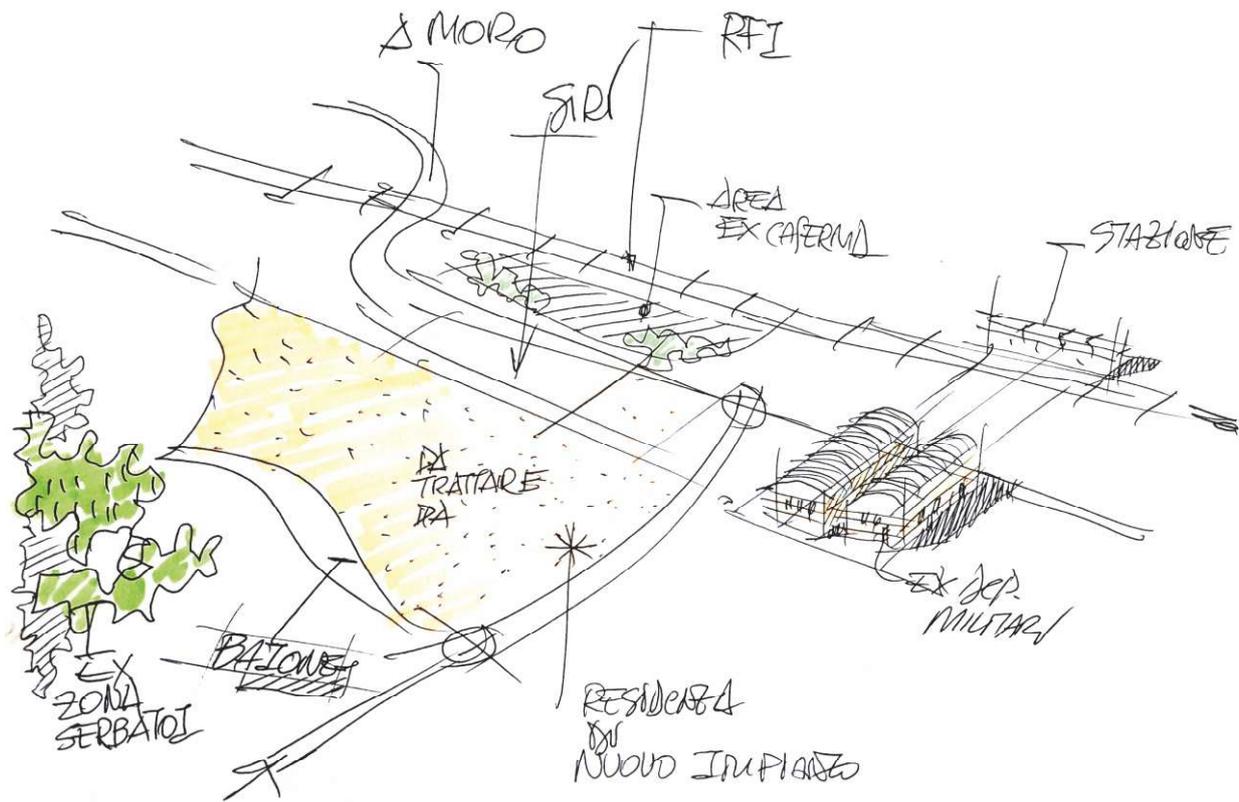
Molti anni dopo, con Sentenza della Corte Costituzionale n. 179 del 20 maggio 1999, i numeri 2, 3 e 4 (relativi al comma 2 dell'art. 7, della legge del 1942 / *Contenuto del piano generale*), ritenuti incostituzionali, saranno soppressi. Nella sostanza la sentenza affermerà il concetto giuridico che l'Ente comunale non possa più reiterare il vincolo di espropriazione in assenza di una previsione, certa, di indennizzo al legittimo proprietario. Così si darà anche un colpo mortale al concetto di zoning, ovvero ai criteri di zonizzazione del territorio urbano, descritti nel D.M n. 1444 del 2 aprile 1968 come da espressa disposizione della citata *Legge Ponte* (n. 765 del 6 agosto 1967).

La *Legge ponte* nel primo e sesto comma dell'art. 17, introdurrà norme di salvaguardia (definite *standard ope legis*) con l'obiettivo di disciplinare l'uso del territorio in assenza dello strumento urbanistico. Ciò contribuì a configurare un Piano urbano *sui generis* che avrà, comunque sia, un indirizzo d'uso del suolo, vincolante ai fini di una argomentata limitazione delle attività edilizie. Tale istituto contribuì a spronare i Comuni alla rapida redazione dei PRG.⁴ Con l'art. 8 verrà anche modificato l'art. 28 della legge fondamentale 1150/42.

In anni in cui forte era la domanda per l'acquisto di nuove case in proprietà, i piani particolareggiati, previsti dai PRG, verranno percepiti come processi macchinosi, capaci di rallentare nei fatti le dinamiche del mercato edilizio, campo proprio delle rendite fondiarie. Sul finire del decennio cinquanta si preferì, dunque, far ricorso al rilascio delle licenze dirette, rendendo i previsti standard slegati dalle procedure di PRG. Ciò significherà la dilatabilità nel tempo degli stessi standard.

I piani particolareggiati di esecuzione (previsti dalla legge del 1942) erano concepiti, soprattutto, come strumenti urbanistici processuali, affidati alla mano pubblica. Hanno avuto un ruolo determinante nelle fasi di implementazione delle politiche statali a favore della casa ad edilizia sovvenzionata (vedi Legge n. 167 del 18 aprile 1962, da cui prenderà corpo il concetto di Piano di zona). Con la Legge n.457 del 5 agosto 1978, constatata la repentina obsolescenza del patrimonio abitativo, saranno introdotti i cosiddetti *Piano di recupero*. Le lottizzazioni convenzionate presero avvio dalla legge ponte. La modifica dell'art. 28 della legge del 1942 rese anche possibile una sostanziale equiparazione tra i Piani di lottizzazione, elaborati dai privati, e quelli particolareggiati di mano pubblica.

Lo standard urbanistico invaderà l'inerte scena urbana a fine degli anni sessanta (DM del 2 aprile 1968, n.



1444), ma avrà le sue radici nella *Legge ponte* e nell'art. 41 *quinquies* della legge fondamentale (in anni relativamente recenti è stato abrogato dall'articolo 136 del D.P.R. n. 380 del 2001).

L'art. 2 del Decreto ministeriale (ancora in vigore) farà esplicito riferimento alle cosiddette zone omogenee, ovvero alle parti di territorio distinte per funzioni urbane inderogabili, dettando nel contempo i criteri di densità abitativa, le altezze dei fabbricati, le parti territoriali destinate alla residenza e quelle che avranno funzioni pubbliche.

Le aree urbane di particolare pregio, attraverso giudizi qualitativi, saranno definite centri storici (zone A), mentre le zone B e C (aree di completamento e di espansione) saranno percepite come parti di territorio da implementare secondo criteri quantitativi. Le zone D avranno funzioni produttive, quelle E agricole e infine le F, destinate ad accogliere organismi strutturali e infrastrutturali di rango regionale.

Ogni area zonizzata avrà un dichiarato indice di *sfruttamento* fondiario, ovvero sarà il rapporto matematico derivante tra le volumetrie di Piano consentite e la superficie fondiaria del relativo territorio. Ciò consentirà un calcolo teorico della densità edilizia, prevista per ogni zona omogenea (articolo 7 del D.M. n.1444).

Va osservato che i tanti contributi legislativi, succedutisi nel tempo, a partire dalla prima legge del 1942, non hanno configurato nel giusto modo, com'era forse immaginabile, le previste azioni progettuali di mano pubblica.

La redazione dei Piani, la difficile approvazione e la successiva implementazione implicava azioni politiche di non facile gestazione (vincoli ed espropri) oltreché l'impiego di ingenti risorse finanziarie (quasi sempre assenti).

Negli anni novanta le valenze culturali del Piano regolatore generale subiranno un ripensamento a fronte degli evidenti fallimenti del governo delle città. Nei fatti la struttura urbanistica configurata dal legislatore implicava una forte gestione dello Stato, quale Ente promotore di indirizzo del disegno urbano. Condizioni inesistenti o poco efficaci nelle politiche urbane postbelliche. A questo si aggiunge la progressiva frantumazione dei principi ispiratori della legge del 1942 (*Legge ponte*, *licenza diretta*, etc).

1.4 La sussidiarietà delle funzioni statali. La nascita degli Enti regionali (D.P.R. 15 gennaio 1972, n. 8)

Fino al 1997 lo Stato governava centralmente le regioni. Nel 1997 le riforme Bassanini (vedi Legge 59/1997) attribuiranno agli Enti regionali il potere amministrativo sui pertinenti territori. Lo si farà senza modificare la Carta costituzionale, ma introducendo il cosiddetto "*federalismo amministrativo a Costituzione invariata*". Tutto ciò risponderà ad una logica finanziaria. L'Unione Europea in quegli anni avvierà, infatti, i "fondi strutturali" dedicati ai territori regionali e non allo Stato in quanto Ente monocentrico. Le riforme regionali avverranno in due diversi momenti con sostanziali modifiche alla Costituzione. La prima fase è del 1999: 1) Lo statuto regionale, quale legge dello Stato, si trasforma in legge regionale: 2) La struttura governativa degli enti locali è competenza esclusiva della singola Regione. La seconda è del 2001 (legge n.3) che riformerà il Titolo V della Carta costituzionale. L'incremento delle competenze legislative, il potere amministrativo, l'autonomia finanziaria degli Enti territoriali, insieme all'istituzione delle aree metropolitane, saranno i principali capisaldi della improvvida riforma (in parte attenuata dai previsti contrappesi a favore dello Stato (art. 117 della carta costituzionale). L'originaria scrittura della Carta costituzionale (art. 114): "*la Repubblica si riparte in regioni, province, comuni*", sarà sostituita con la seguente preposizione: "*La Repubblica è costituita da comuni, province, città metropolitane, regioni e stato*". Ciò implicherà che lo Stato non sarà più una Repubblica a struttura monocratica in cui si articolano nuclei costitutivi, ma è la somma di un sistema di governance fondato su componenti amministrativi di rango diverso.

1.5 I semi delle leggi urbanistiche regionali

Nel quadro della Legge statale: 8 giugno 1990, n. 142 (Ordinamento delle autonomie locali / la stessa che avvierà la costituzione delle aree metropolitane) alcune regioni avvieranno processi di verifica della originaria struttura del PRG. La legge della Regione Toscana del 16 gennaio 1995, n. 5, all'art. 1 parlerà di sviluppo sostenibile, aggiungendo (secondo comma) che "*Si considera sostenibile lo sviluppo volto ad assicurare uguali potenzialità di crescita del benessere dei cittadini e a salvaguardare i diritti delle generazioni presenti e future a fruire delle risorse del territorio*". Nel lustro successivo anche l'Umbria, la Liguria, la Basilicata, la Calabria e l'Emilia Romagna seguiranno la medesima strada, delineando con varie terminologie, i principi di indirizzo del Piano urbano: da una parte vi sarà sostanzialmente una pianificazione strutturale (art. 24, 25, 26, 27 della legge 5/1995 Regione Toscana), dall'altra l'avvio dei Piani integrati di intervento (art.29, 30 della medesima legge regionale), a cui seguiranno i Piani attuativi (art 31).

Nella sostanza la pianificazione strutturale incomincerà a privilegiare la configurazione delle invarianti inalienabili del territorio urbano. Ciò significherà il superamento delle cosiddette aree omogenee



[o zonizzazione che dir si voglia] e l'attenuazione del potere conformativo sulla proprietà fondiaria da parte dello Stato (art. n. 42 della Carta Costituzionale). In altre parole il diritto conformativo sulle aree urbane (apposizione vincolistica sulla futura destinazione d'uso dell'appezzamento fondiario) è rimandato ad una negoziazione futura (anche perequativa) tra i detentori della rendita fondiaria e l'Ente comunale, garante in sé degli interessi collettivi.

La sentenza n. 374 del 1960 (sezione V del Cons. di Stato), in questo scenario ormai mutato, ci appare alquanto sbiadita: *"gli effetti conformativi della proprietà possono essere comunque ottenuti lì dove le previsioni di piano regolatore generale appaiono formulate in modo sufficientemente specifico perché se ne possa fare autonoma e diretta applicazione"*.

Più audace è, a tale proposito, la sentenza di Cortina D'Ampezzo (Consiglio di Stato, sez. IV, n. 2710 del 2012) che sembra far prevalere chiaramente gli interessi pubblici rispetto a quelli privati: *"l'urbanistica e il correlato esercizio del potere di pianificazione, non possono essere intesi sul piano giuridico solo come un coordinamento delle potenzialità edificatorie connesse al diritto di proprietà, così offrendone una visione affatto minimale, ma devono essere ricostruiti come intervento degli enti esponenziali sul proprio territorio, in funzione dello sviluppo complessivo ed armonico dello stesso"*.

La perenne disputa tra interessi pubblici e proprietà privata ha segnato, con alterne vicende, le politiche urbanistiche in Italia. Il potere conformativo gravante sulla proprietà privata (art. 42 della Carta costituzionale) ha mostrato nel tempo, anche per l'endemica scarsità di risorse finanziarie, una non agevole applicabilità delle prassi vincolistiche (insite nella legge 1150 del 17 agosto 1942) e del potere di esproprio per funzioni di pubblica utilità. L'urbanistica ha così perso nel tempo l'originaria gnosi disciplinare, intesa nella sua natura di arte del disegno della città e del territorio, divenendo soprattutto una prassi giuridica attorno allo *jus aedificandi*.

La sentenza del Consiglio di Stato numero 55, datata 29 maggio 1968, sembra, infatti, chiarire i termini della questione: I vincoli sono illegittimi quando *"non prevedono un indennizzo per l'imposizione di limitazioni operanti immediatamente ed a tempo indeterminato nei confronti dei diritti reali"*

Mentre l'art. 2 della Legge n. 1187 del 19 novembre 1968 (detta ironicamente legge tappo), introdurrà al primo comma il concetto di tempo, stabilendo che i *"... vincoli preordinati all'espropriazione od a vincoli che comportano l'inedificabilità, perdono ogni efficacia qualora entro cinque anni dalla data di approvazione del piano non siano stati approvati i relativi piani particolareggiati"*

La sentenza della Corte Costituzionale n. 179 del 20 maggio 1999 renderà ancora più debole il potere conformativo sentenziando la *"illegittimità costituzionale del combinato disposto degli artt. 7, numeri 2, 3 e 4, e 40 della legge 17 agosto 1942, n. 1150 (Legge urbanistica) e 2, primo comma, della legge 19 novembre 1968, n. 1187 (Modifiche ed integrazioni alla legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150), nella parte in cui consente all'Amministrazione di reiterare i vincoli urbanistici scaduti, preordinati all'espropriazione o che comportino l'inedificabilità, senza la previsione di indennizzo"*.

Paradigmatica, in tal senso, è la sentenza del Consiglio di Stato del 1987 (sez. IV, n.2817), che rese nullo il PRG di Pescara, approvato nel 1977. Nullità resa possibile *"sul presupposto che il piano opera un rinvio indiscriminato ai piani particolareggiati, alla formazione dei quali è subordinata la realizzazione di insediamenti abitativi in molte zone. Ciò è illegittimo in quanto si risolve in un vincolo generalizzato di inedificabilità assoluta, di durata indefinita, estinguibile a discrezione dell'Amministrazione, senza alcun indennizzo."*

Le conseguenze di tali incertezze legislative innescarono i noti fenomeni dell'edilizia speculativa. Da una parte si avvierà l'espansione incontrollata della città, dall'altra risulterà impossibile configurare una rete minima di servizi pubblici (beffardamente previsti soltanto sulle ridondanti cartografie di Piano).

1.6 Le leggi nazionali sull'uso del suolo

Il problema ricorrente per il corretto uso del suolo è, come più volte ricordato, la storica scarsità di risorse finanziarie pubbliche. Il fulcro del contendere continua ad essere per molti versi una condivisa determinazione del congruo indennizzo. Riportiamo a tale proposito l'art. 39.1 del Testo Unico sull'esproprio: *"In attesa di una organica risistemazione della materia, nel caso di reiterazione di un vincolo preordinato all'esproprio o di un vincolo sostanzialmente espropriativo è dovuta al proprietario una indennità, commisurata all'entità del danno effettivamente prodotto."* Ciò vale a dire (vedi artt. 2.89 e 2.90 della Legge n. 244 del 24 dicembre 2007 / ovvero la legge finanziaria del 2008) commisurare l'indennità di esproprio dell'area edificabile al suo valore venale (ovvero a quello di mercato). Indennità che sarà possibile ridurre del 25% nei casi di esproprio finalizzati alle trasformazioni di tipo socio-economico. Altra questione è stabilire in maniera certa e condivisa a chi spetti una volta per tutte la configurazione fisica delle trasformazioni del territorio. Il senso dell'osservazione è chiarire in modo univoco la lettura dell'articolo 42 della Carta costituzionale.

Paradigmatica è la sentenza del TAR / Lazio n 1524 / 2010 (avverso il PRG di Roma), in seguito rovesciata dal Consiglio di Stato (sentenza n. 4545 / 2010). Il TAR / Lazio ritenendo ingiusti i criteri adottati per la perequazione di un comparto, in relazione alla cessione di aree private, configura in fieri una azione di ablazione della proprietà privata (garantita, appunto, dall'articolo 42 della Carta costituzionale). Il Consiglio di Stato risponderà affermando che: 1) Al Comune spetta il diritto della pianificazione urbanistica proprio in ragione del medesimo art 42 che sancisce il potere conformativo sulla proprietà privata; 2) il Comune ha anche la facoltà di avviare accordi consensuali fra le parti al fine di perseguire obiettivi condivisi di interesse pubblico. Con la legge n. 179 del 17 febbraio 1992 (firmata da Cossiga, Andreotti e Prandini, Ministro dei lavori pubblici) saranno introdotti i programmi urbani integrati, sostanzialmente sovrapponibili a quelli già in uso nella Regione Lombardia:

"1. Al fine di riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale, i comuni promuovono la formazione di programmi integrati. Il programma integrato è caratterizzato dalla presenza di pluralità di funzioni, dalla integrazione di diverse tipologie di intervento, ivi comprese le opere di urbanizzazione, da una dimensione tale da incidere sulla riorganizzazione urbana e dal possibile concorso di più operatori e risorse finanziarie pubblici e privati."

"2. Soggetti pubblici e privati, singolarmente o riuniti in consorzio o associati fra di loro, possono presentare al comune programmi integrati relativi a zone in tutto o in parte edificate o da destinare anche a nuova edificazione al fine della loro riqualificazione urbana ed ambientale."

L'illusorietà del linguaggio usato mostra di per sé il vezzo istituzionale, ridondante, del nostro Paese. Le cose semplici noi amiamo dirle con mille parole, quelle che dobbiamo nascondere preferiamo, invece, confonderle con quelle percettivamente positive. Le parole sembrano, qui, inerparsi sui sentieri dell'immaginario, nascondendo consapevolmente i significati veri delle intenzioni. Il verbo riqualificare assume nel testo una dimensione generica, di per sé falsa. La dimensione dichiarata, vasta, dei campi di intervento descrive già all'esordio ciò che la legge non potrà essere. Le relazioni d'unione tra i significati (veri e possibili) della riqualificazione con gli specifici ambiti di intervento qui si trasformano, infatti, in vaghe dichiarazioni di intenti, lasciando alle singole interpretazioni il significato veritiero dell'espressione: *"tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale"*.

I dubbi assalgono il buon senso comune. In quale modo la riconfigurazione della forma potrà o dovrà incidere sull'ambiente? potremmo chiedercelo tra la vaghezza, stucchevole, del sostantivo ambiente. Questa legge nei fatti risponderà agli interessi parziali, concedendo deroghe normative su parti (limitate) della città. L'obiettivo sotteso sembra essere la concessione di incentivi per l'incremento delle attività edilizie (di per sé legittime).

Successivamente (Legge 493 / del 5 ottobre 1993) saranno introdotti (art 11) "I programmi di recupero urbano" (la legge sarà firmata da Scalfaro e Ciampi).

La legge del 15 dicembre 2004, n. 308 sarà, invece, una Delega al Governo (Berlusconi) per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione. Essa riguarderà:

- a) gestione dei rifiuti e bonifica dei siti contaminati;*
- b) tutela delle acque dall'inquinamento e gestione delle risorse idriche;*
- c) difesa del suolo e lotta alla desertificazione;*
- d) gestione delle aree protette, conservazione e utilizzo sostenibile degli esemplari di specie protette di flora e fauna;*
- e) tutela risarcitoria contro i danni all'ambiente;*
- f) procedure per la valutazione di impatto ambientale (VIA), per la valutazione ambientale strategica (VAS) e per l'autorizzazione ambientale integrata QPPQ;*
- g) tutela dell'aria e riduzione delle emissioni in atmosfera.*

Con La Legge finanziaria 244/07 (art 1, comma 258 e 259, di seguito trascritti) si farà esplicito riferimento all'aumento di volumetria degli edifici, ovvero sarà sdoganata istituzionalmente la cosiddetta premialità aggiuntiva, subordinata ad una cessione gratuita delle aree da parte di proprietari fondiari, singoli oppure associati:

258. Fino alla definizione della riforma organica del governo del territorio, in aggiunta alle aree necessarie per le superfici minime di spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, e alle relative leggi regionali, negli strumenti urbanistici sono definiti ambiti la cui trasformazione è subordinata alla cessione gratuita da parte dei proprietari, singoli o in forma consortile, di aree o immobili da destinare a edilizia residenziale sociale, in rapporto al fabbisogno locale e in relazione all'entità e al valore della trasformazione. In tali ambiti è possibile prevedere, inoltre, l'eventuale fornitura



di alloggia canone calmierato, concordato e sociale.

259. Ai fini dell'attuazione di interventi finalizzati alla realizzazione di edilizia residenziale sociale, di rinnovo urbanistico ed edilizio, di riqualificazione e miglioramento della qualità ambientale degli insediamenti, il comune può, nell'ambito delle previsioni degli strumenti urbanistici, consentire un aumento di volumetria premiale nei limiti di incremento massimi della capacità edificatoria prevista per gli ambiti di cui al comma 259.

La Legge n. 133 * del 6 agosto 2008, farà esplicito riferimento al fabbisogno abitativo (art. 1/ Piano Casa / comma 1). Il seguente stralcio, comma 2, riporta l'elenco delle classi beneficiarie:

a) nuclei familiari a basso reddito, anche monoparentali o monoreddito;

b) giovani coppie a basso reddito;

c) anziani in condizioni sociali o economiche svantaggiate;

d) studenti fuori sede;

e) soggetti sottoposti a procedure esecutive di rilascio;

f) altri soggetti in possesso dei requisiti di cui all'articolo 1 della legge 8 febbraio 2007, n. 9;

g) immigrati regolari a basso reddito, residenti da almeno dieci anni nel territorio nazionale ovvero da almeno cinque anni nella medesima regione.

** [Conversione del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 - Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria]*

Con l'introduzione dei cosiddetti processi perequativi si passerà ad una visione consensuale tra gli attori urbani in campo, superando di fatto la pianificazione impositiva, ovvero quella non contrattata. La crisi teorica dello zoning, favorirà la pluralità delle funzioni urbane (*mixité*), ovvero il mescolamento, compatibile, delle destinazioni d'uso.

Il 13 maggio 2011 il Governo Berlusconi pubblicherà il Decreto Sviluppo n. 70, successivamente convertito nella legge n. 106 del 12 luglio 2011 / denominata "Disposizioni urgenti per l'economia". L'obiettivo è liberare la straordinaria necessità per promuovere lo sviluppo e la competitività del Paese. In quale modo? Si punterà sulla semplificazione delle attività edilizie e sul rinnovato rilancio dell'economia nelle aree del mezzogiorno. Caposaldo strategico della sciagurata legge è l'individuazione delle "Zone a burocrazia zero", i distretti turistico-alberghieri e la nautica da diporto (ovvero la costruzione di nuovi porti). La legge meriterebbe una approfondita analisi tecnica, al fine di valutarne secondo scienza e competenza la sua effettiva utilità socio-economica. Interessante sarebbe stato analizzare, scrupolosamente, i costi per la collettività e gli effettivi benefici economici per il Paese, ma ciò, come è evidente, si intreccia con altre analisi di studio. Per il momento ci limitiamo a trascrivere un breve stralcio dell'imbarazzante art. 3/ comma 1:

Reti d'impresa, "Zone a burocrazia zero", Distretti turistico - alberghieri, nautica da diporto

1. Per incrementare l'efficienza del sistema turistico italiano, riqualificando e rilanciando l'offerta turistica, fermo restando, in assoluto, il diritto libero e gratuito di accesso e fruizione della battigia, anche ai fini di balneazione, e' introdotto un diritto di superficie avente durata di venti anni (...)

All'articolo n. 5, comma 1, lettera (c) si farà esplicito riferimento ad un nuovo schema contrattuale, la "cessione di cubatura", prassi sperimentata nelle transazioni di mercato tra privati. L'articolo 3 farà riferimento all'individuazione di zone a burocrazia zero, ai distretti del turismo sulle aree costiere (insediamenti alberghieri e porti per la nautica da diporto).

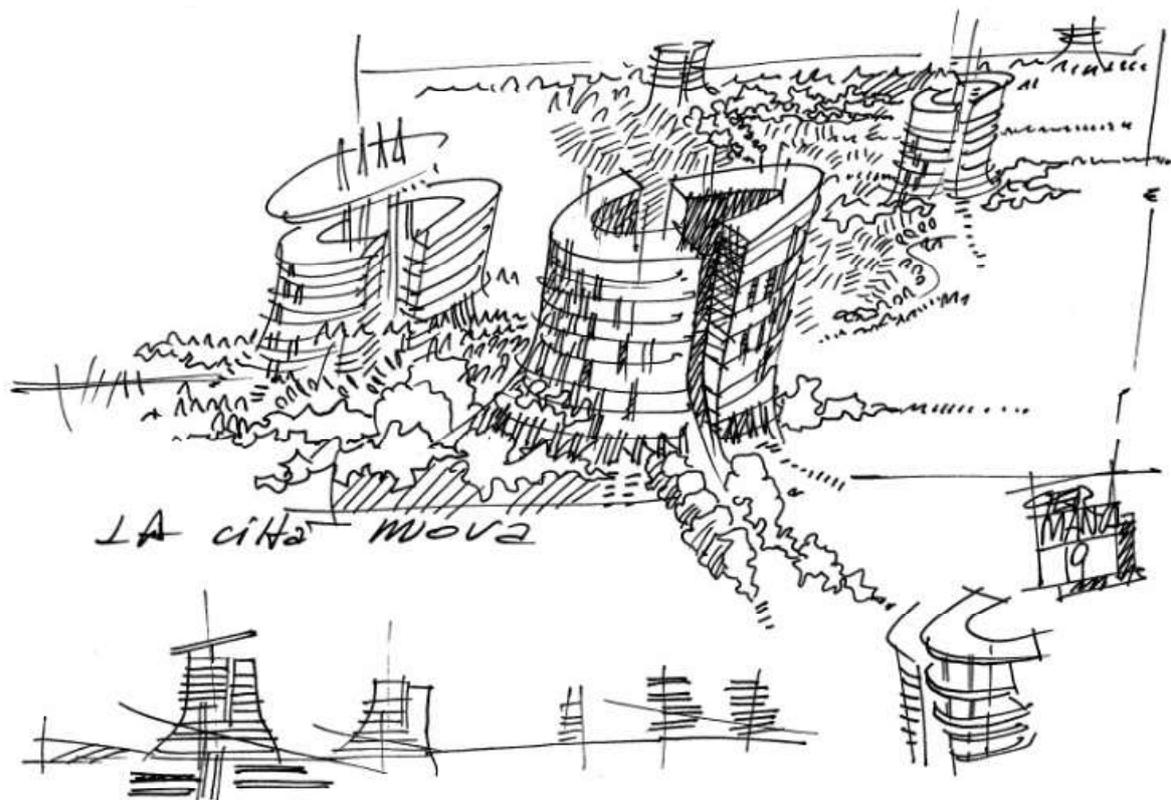
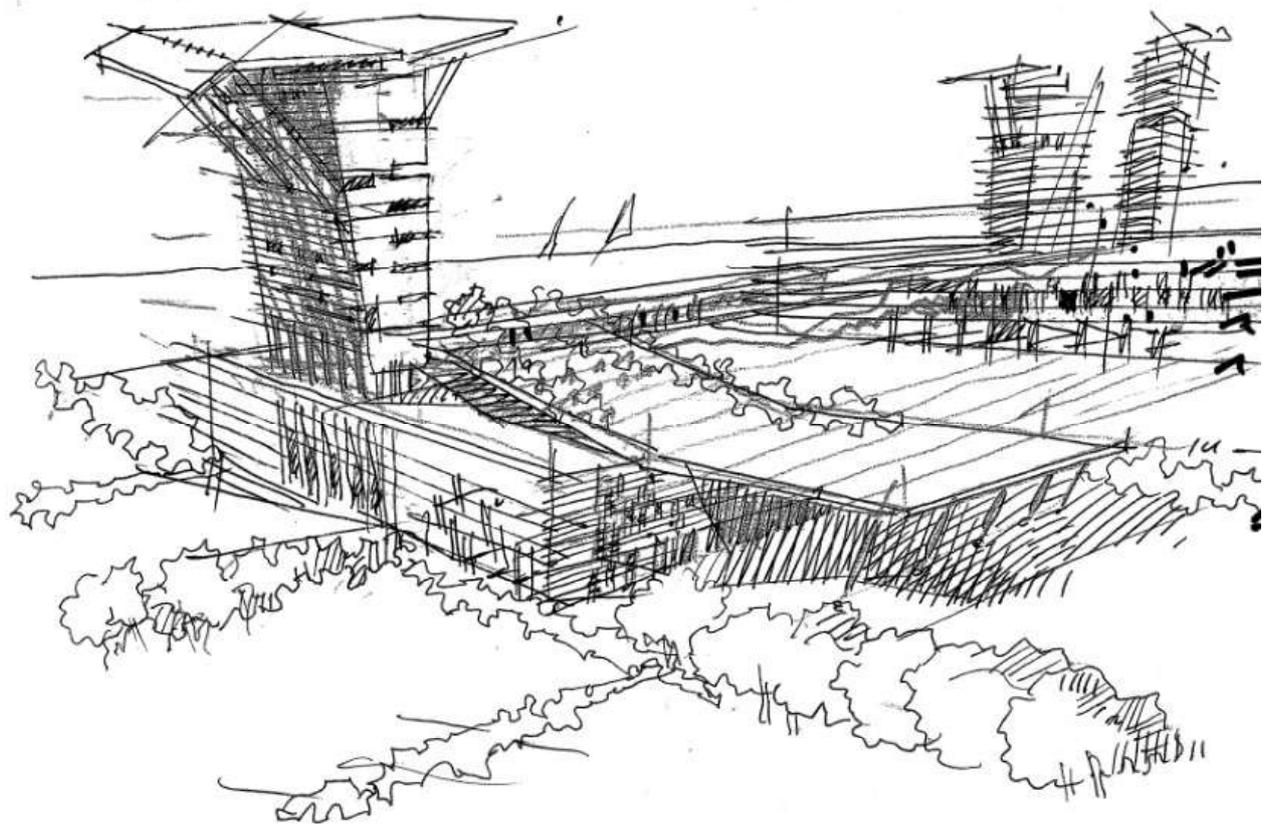
Qui riportiamo un ampio stralcio dell'art. 5, primo comma, lettera a,b,c:

Art. 5 Costruzioni private 1. Per liberalizzare le costruzioni private sono apportate modificazioni alla disciplina vigente nei termini che seguono: a) introduzione del " silenzio assenso" per il rilascio del permesso di costruire, ad eccezione dei casi in cui sussistano vincoli ambientali, paesaggistici e culturali; b) estensione della segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) agli interventi edilizi precedentemente compiuti con denuncia di inizio attività (DIA); c) tipizzazione di un nuovo schema contrattuale diffuso nella prassi: la "cessione di cubatura";

I Diritti Edificatori nel "Decreto Sviluppo n. 70 diverranno, esplicitamente, merci di scambio (art. 5 comma 3) e dunque assoggettate al mercato edilizio. Le transazioni dei diritti saranno oggetto di trascrizione all'interno di uno specifico Albo, propedeutico alle registrazioni catastali. Tutto ciò garantirà la circolazione dei cosiddetti "Diritti edificatori". Nella sostanza sarà una resa incondizionata alla proprietà fondiaria, in un clima politico proteso alla *deregulation* dei processi edilizi (quali, ad esempio, le ricorrenti semplificazioni normative della consolidata disciplina urbanistica).

Nella medesima legge (Art. 5 / comma 3) si dirà: Per garantire certezza nella circolazione dei diritti edificatori,





all'articolo 2.643 del Codice civile (ovvero quello dedicato agli "Atti soggetti a trascrizione"), dopo il n. 2), è inserito il seguente: "2-bis) i contratti che trasferiscono, costituiscono o modificano i diritti edificatori comunque denominati, previsti da normative statali o regionali, ovvero da strumenti di pianificazione territoriale".

Il Decreto n. 70 sarà siglato dal Presidente della Repubblica Napolitano, dal Ministro dell'economia e delle finanze Tremonti e avrà il visto del Guardasigilli Alfano.

1.7 Le leggi della Regione Puglia sull'uso del suolo

La Legge n.20 del 27 / 07 / 2001 (a firma Raffaele Fitto) è per molti versi la legge fondamentale della Regione Puglia. La legge è tesa a disciplinare norme generali per l'uso del territorio attraverso il Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) e il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP). Strumenti, questi, essenziali e propedeutici alla redazione dei PUG (Piani Urbani Generali). Da una parte vi saranno i Piani Strutturali (PU) e dall'altra i Piani Urbani Esecutivi (PUE). Entrambi avranno una durata temporale di dieci anni. La legge prevederà anche la possibile elaborazione dei Piani intercomunali. All'articolo 14 si parlerà esplicitamente di perequazione urbanistica e al comma 1 si dirà: *Al fine di distribuire equamente, tra i proprietari interessati dagli interventi, i diritti edificatori attribuiti dalla pianificazione urbanistica e gli oneri conseguenti alla realizzazione degli interventi di urbanizzazione del territorio, il PUG può riconoscere la stessa suscettività edificatoria alle aree comprese in un PUE.*

L'art 7 della legge n.24 del 13 / 12 / 2004, approvata qualche anno, *Perequazione sul territorio* nell'attuazione degli strumenti urbanistici esecutivi e attuativi, avrà i seguenti punti:

1. *La perequazione consiste nel riconoscere a tutte le proprietà immobiliari ricomprese in tutto il territorio comunale un diritto edificatorio la cui entità sia indifferente rispetto alla destinazione d'uso ma derivi invece dallo stato di fatto e di diritto in cui si trovano le proprietà stesse al momento della formazione del Piano urbanistico. I diritti edificatori sono attribuiti in percentuale dell'entità catastale di ciascuna proprietà e sono liberamente commerciabili negli e, ove non possibile, tra gli ambiti individuati con la pianificazione comunale.*

Due anni dopo vi saranno ripensamenti. L'articolo sarà cassato, al pari dei precedenti 1 / 6, dalla Legge Regionale n. 22 del 19/7/2006 (art. 34).

La legge n. 3 del 22 / 02 / 2005 tratterà delle "Disposizioni regionali in materia di espropriazioni per pubblica utilità e prima variazione al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2005". La mancanza di risorse finanziarie degli Enti pubblici è ormai endemica. La strategia è la configurazione di una moneta sui generis, ovvero la cessione da parte dell'Ente comunale di diritti volumetrici commerciabili, utili alla compensazione delle indennità di esproprio. Qui riportiamo l'articolo per intero:

Art. 21 (Permuta di terreni in esproprio con diritti volumetrici) 1. I Comuni, all'interno di piani attuativi, sia di iniziativa pubblica che privata, esecutivi dello strumento urbanistico vigente, possono riservarsi una quota dei diritti volumetrici di edificazione, per la perequazione volumetrica territoriale con aree da espropriare individuate fuori dal perimetro del piano. Tali diritti volumetrici possono essere attribuiti, con accordo di cessione volontaria stipulato ai sensi dell'articolo 45 del d.p.r. 327/2001 e successive modifiche, ai proprietari di terreni da espropriare per pubblica utilità, in luogo dell'indennità spettante per l'espropriazione.

La legge prevede un vincolo preordinato all'esproprio della durata di cinque anni. Per questa ragione verranno abrogate le norme precedenti, relative all'esproprio per pubblica utilità (artt. 25 e 26).

La Legge regionale n. 12 del 21 maggio 2008, firmata dal Governatore Vendola, denominata "Norme urbanistiche finalizzate ad aumentare l'offerta di edilizia residenziale sociale" sarà un capolavoro lessicale, teso a descrivere insussistenti principi generici, utili soltanto all'economia immobiliare predatoria. Ciò che importa al legislatore è stare nei limiti stretti della norma, preferendo da un lato la sottrazione degli standard previsti dallo strumento di Piano, a beneficio della collettività, dall'altro rendere marginale l'arte del disegno urbano, ovvero le scelte argomentate del pertinente sistema.

All'articolo 1, comma 3, lettera a) e b) si dirà che per soddisfare i fabbisogni residenziali (asserzione generica e non dimostrata) gli Enti comunali potranno individuare parti del territorio urbano da destinare alla costruzione di nuovi edifici, garantendo però i previsti standard minimi. In altre parole il Comune avrà la facoltà di perimetrare specifici ambiti urbani, privilegiando quelli dotati di potenziali standard di Piano in esubero (verde pubblico, servizi per la residenza e parcheggi), rispetto ai minimi previsti dal decreto 1444/1968. I consorziati (proprietari delle aree) dal canto loro progetteranno e costruiranno i nuovi tessuti residenziali, avendo a disposizione cospicui incrementi di volumetrica, ovvero condizioni di sfruttamento fondiario più favorevoli rispetto ai previsti indici di Piano. Nella sostanza l'Ente pubblico configura e condivide con il privato, mediante apposita convenzione, una moneta virtuale di scambio tra le parti. La cessione del 10% (tra privato e pubblico) delle volumetrie così acquisite sarà destinata all'edilizia sociale. **

** trascrizione del comma 3: *Per il soddisfacimento del fabbisogno di edilizia residenziale sociale i comuni possono*

prevedere, previa valutazione della sostenibilità del maggiore carico insediativo e della compatibilità con i caratteri culturali, ambientali e paesaggistici dei luoghi nonché nel rispetto delle quantità complessive minime fissate dall'articolo 41 quinquies della legge 17 agosto 1942, n. 1150 (Legge urbanistica) e successive modifiche e integrazioni, l'utilizzazione di:

a) ambiti destinati a servizi che siano in esubero rispetto alla dotazione minima inderogabile di spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi di cui al decreto interministeriale 1444/1968, assegnando a essi una previsione edificatoria secondo il metodo della perequazione urbanistica;

b) ambiti a prevalente destinazione residenziale, consentendo un surplus di capacità edificatoria.

"Norme per la rigenerazione urbana" *** è il titolo della Legge regionale n. 21 del 29 luglio 2008 (Bollettino ufficiale della Regione Puglia, n. 124 del 01/08/2008). Sarà firmata dal governatore Vendola.

***/ Il neologismo è noto negli Stati Uniti sin dagli anni cinquanta dello scorso secolo. Negli anni ottanta la "rigenerazione urbana" sarà un'espressione ricorrente anche nel lessico tecnico europeo (sembra essere la traduzione di urban renewal).

Sin dall'esordio la lettura della legge ci offrirà una inconsapevole dichiarazione di sconfitta del Piano urbanistico e della sua appropriata gestione nel tempo. Il sostantivo rigenerazione apparirà, dunque, come un beffardo principio assertivo per ri-pensare, ri-costituire, ri-marginare, ri-ordinare, ri-qualificare quelle parti, marginali, di città slabbrate, casuali, costruite secondo le logiche degli interessi fondiari. Una città di carta, sostanzialmente legale, configurata sui meccanismi del diritto urbanistico e sulla omogenea distribuzione degli astratti coefficienti volumetrici. Una città del ragioniere che ha depositato su ampi territori le spore dell'astrazione, dello zoning e dello standard. Una città senz'anima!

Gli obiettivi riguarderanno le "...parti di città e sistemi urbani in coerenza con strategie comunali e intercomunali finalizzate al miglioramento delle condizioni urbanistiche, abitative, socio-economiche, ambientali e culturali degli insediamenti umani...".

Asserzione condivisibile se non fosse di per sé falsa. Nel corso della storia le città non sono mai state sistemi rigidi, ma hanno subito trasformazioni, ripensamenti della qualità dello spazio costruito. Quelle trasformazioni descrivevano l'evolversi delle condizioni economiche, militari, tecnologiche, politiche e spesso simboliche, intrecciate con il pensiero, ovvero attraverso il progetto consapevole dell'arte urbana. Le trasformazioni avvenivano attraverso processi (più o meno lenti) di convenienza, di opportunità, di scontro tra popolazioni, interessi e classi avverse. A queste condizioni la città si configurava attraverso un sistema logico, a struttura gravitazionale, sostanzialmente condiviso. Ogni trasformazione della città, nel corso della storia, era correlata ad uno scopo, distinguibile tra i variegati interessi. Le opere urbane erano progettate, finanziate e realizzate coerentemente. Condizioni quest'ultime difficili, inesistenti, dopo le traumatiche mutazioni degli scenari socio-economici della rivoluzione industriale che hanno variato i tradizionali assetti produttivi, il commercio, i processi del profitto, correlati con l'accumulazione del capitale.

Così poste le questioni, la contemporanea crisi della città impone mutamenti radicali della pianificazione urbana. I fenomeni post-industriali, la crisi degli assetti economici, hanno reso problematica la distribuzione (equa) della ricchezza finanziaria, rendendo drammatiche le dinamiche migratorie e demografiche. I processi dell'abbandono dei vecchi siti industriali, la scarsità di risorse finanziarie delle classi meno abbienti, il degrado dei tessuti marginali delle città, raffigurano sufficientemente i nodi problematici sui quali agire. La cultura legislativa, però, ci appare insufficiente per la risoluzione concreta dei fenomeni complessi in atto. Le leggi, probabilmente, descrivono soltanto ciò che oggi siamo. Manipoliamo le parole, tralasciando i significati (veri), le strategie argomentate, capaci di rendere concrete, in un tempo accettabile, le possibili trasformazioni urbane della città.

Gli obiettivi dichiarati della legge n. 21 non avranno alcuna copertura finanziaria pubblica, lasciando così intendere, implicitamente, i successivi sviluppi.

Nell'articolo 4 saranno precisati gli obiettivi dei "programmi integrati di rigenerazione urbana". Nel comma 1 del medesimo articolo saranno delineate le linee principali [****]

[****] a) il recupero, la ristrutturazione edilizia e la ristrutturazione urbanistica di immobili destinati o da destinare alla residenza, con particolare riguardo all'edilizia residenziale sociale, garantendo la tutela del patrimonio storico-culturale, paesaggistico, ambientale e l'uso di materiali e tecniche della tradizione; b) la realizzazione, manutenzione o adeguamento delle urbanizzazioni primarie e secondarie; c) l'eliminazione delle barriere architettoniche e altri interventi atti a garantire la fruibilità di edifici e spazi pubblici da parte di tutti gli abitanti, con particolare riguardo ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani; d) il miglioramento della dotazione, accessibilità e funzionalità dei servizi socio-assistenziali in coerenza con la programmazione dei piani sociali di zona; e) il sostegno dell'istruzione, della formazione professionale e dell'occupazione; f) la rigenerazione ecologica degli insediamenti finalizzata al risparmio delle risorse, con particolare riferimento a suolo, acqua ed energia, alla riduzione delle diverse forme di inquinamento urbano, al miglioramento della dotazione di infrastrutture

ecologiche e alla diffusione della mobilità sostenibile;g) la conservazione, restauro, recupero e valorizzazione di beni culturali e paesaggistici per migliorare la qualità insediativa e la fruibilità degli spazi pubblici;h) il recupero e riuso del patrimonio edilizio esistente per favorire l'insediamento di attività turistico-ricettive, culturali, commerciali e artigianali nei contesti urbani interessati da degrado edilizio e disagio sociale.

L'articolo 6 consentirà la configurazione di progetti rigenerativi in deroga agli strumenti di Piano. L'art. 7 tratterà degli incentivi. Riguarderanno (comma 3) la riduzione delle imposte comunali (ICI ed altro), il minor impatto degli oneri di urbanizzazione secondaria e dei costi di costruzione (jus aedificandi). Nel comma 4 sarà descritta la convenienza autentica a favore dei detentori della rendita. Si dirà che i Comuni avranno la facoltà di "prevedere senza che ciò configuri variante urbanistica:a) mutamenti di destinazione d'uso di immobili dismessi o da dismettere riservati all'edilizia residenziale sociale;b) incrementi fino al 10 per cento della capacità insediativa residenziale prevista dagli strumenti urbanistici generali vigenti riservati a interventi di edilizia residenziale sociale." In altri casi, attinenti i processi perequativi, il PUG è stato percepito come strumento inalienabile. Il TAR/Bari, infatti, (sentenza 1962/2010) in relazione al PUG di Palo del Colle ha sentenziato che il Piano non possa subire deroghe al principio dello zonig che nel caso di specie prefigurava su ogni appezzamento fondiario libero i principi perequativi, più prossimi, secondo i giudici, alla programmazione integrata e non a quella edificatoria. Lettura successivamente ribaltata dal ricorso della Regione Puglia al Consiglio di Stato: Il PUG, si dirà, ha anche il compito di delimitare gli ambiti perequativi (interpretazione estesa dell'art. 14 della Legge regionale 20/2001); la sentenza ha inoltre ridimensionato, in funzione socio-economica, il significato vincolante dello zoning (in questo senso ricollegandosi alla sentenza n. 2710 / sezione IV del 2012, relativa al PRG di Cortina D'Ampezzo).

Le "Misure straordinarie e urgenti a sostegno dell'attività edilizia e per il miglioramento della qualità del patrimonio edilizio residenziale" (LR 14 del 30 luglio 2009) ci offrono quale sia oggi lo stato dell'arte della pianificazione In Puglia. Le reiterate proroghe della legge, tese al sostegno di una edilizia (predatoria), hanno trasformato le eccezionalità in un lattiginoso *status quo* permanente.

Dirà Fabiano Amati (PD) a tale proposito: "Pianificare significa decidere secondo quale modello culturale devono vivere le persone. Il contrario della libertà. C'è bisogno invece di programmi elastici e maggiore libertà. Nella casa c'è il tutto della vita e del sentimento e la politica non può fare leggi che diminuendo le libertà rendano difficile la vita e i sentimenti"

Parole emblematiche che descrivono lucidamente la difesa ad oltranza degli interessi privati, preferendo deformare ad arte il significato proprio dell'uguaglianza tra individui, su cui la libertà vera si fonda. L'accaparramento degli interessi esclusivi a scapito della collettività non è, infatti, un accettabile principio di libertà. *La libertà singola esiste soltanto nelle libertà al plurale* ci ricorderà, infatti, Benedetto Croce.

La recente legge n. 18 del 30 aprile 2019 (primo firmatario è stato l'avvocato Vincenzo Colonna): "Norme in materia di perequazione, compensazione urbanistica e contributo straordinario per la riduzione del consumo di suolo e disposizioni diverse" stigmatizzerà i medesimi principi del disegno di legge Lupi fondati sulla premialità volumetrica, la compensazione, la perequazione e la libera circolazione dei diritti fondiari.

Le leggi sull'uso del suolo, come sappiamo, hanno un riverbero non secondario sui territori e sulla qualità dei paesaggi contemporanei. Per il momento non possiamo far altro che sperare ai buoni auspici della vecchia Legge regionale del 31 maggio 1980 n. 56 (G.U. 18/11/1980 n. 316) dal titolo: "Tutela ed uso del territorio", ma soprattutto monitorare nel tempo gli esiti, le analisi del *Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia* per la salvaguardia argomentata dei nostri territori. Aspettiamo anche di conoscere l'influenza che avrà sulla "costruzione" del paesaggio contemporaneo, la cosiddetta *Legge sulla bellezza*, ancora allo stato di Disegno di legge elaborato in 23 articoli, suddivisi in sei titoli.

Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia, approvato con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015.

1.9 I disegni di legge statali mai approvati

"Contenimento del consumo del suolo e riuso del suolo edificato" / disegno di legge approvato dalla Camera dei deputati (12 maggio 2016 / Governo Letta) e non dal Senato⁵

È utile ribadire che è lo Stato ad avere l'obbligo di legiferare per rendere possibili le corrette pratiche per il contenimento dello spreco del suolo naturale, disciplinando nel contempo il virtuoso reimpiego delle aree precedentemente urbanizzate.⁶

L'endemico ritardo del parlamento italiano, ovvero la mancanza di specifiche leggi sul consumo di suolo (strumento urgente che avrebbe consentito di dare risposte coerenti ai tanti dubbi ambientali sollevati dall'Unione europea) hanno di fatto accelerato gli indirizzi legislativi delle regioni, le quali prive di un riferimento nazionale non hanno potuto far altro che richiamare il citato disegno di legge: "Contenimento del



consumo del suolo e riuso del suolo edificato”

Le tante promesse di riscrittura organica della fondamentale legge del 1942, probabilmente, sembrano svanire per sempre. L'ultimo tentativo è stato fatto da Maurizio Lupi. Il suo disegno di legge, condiviso dall'Istituto nazionale di urbanistica, è stato approvato soltanto dalla Camera dei Deputati nel generale silenzio mediatico. Era in carica il Governo Renzi. Nel disegno di legge ricorrono, stucchevoli e forse senza senso alcuno, le solite parole. Qui ne riportiamo alcune (artt. 3/6):

Art. 3 (Compiti e funzioni dello Stato)

1. Le funzioni dello Stato sono esercitate attraverso politiche generali e di settore inerenti la tutela e la valorizzazione dell'ambiente, l'assetto del territorio, la promozione dello sviluppo economico-sociale e il rinnovo urbano. Art. 6. (Pianificazione del territorio) 1. Il comune è l'ente preposto alla pianificazione urbanistica ed è il soggetto primario titolare delle funzioni di governo del territorio.

Tutor: arch. Gerardo Manca, arch. Tommaso Gagliardi

Facilitatore: arch. Giorgia Floro

Partecipanti: arch. Vincenzo Mancini, arch. Elisa Ciaccia, arch. Giovanna Palmisano, ing. Rosangela Brunetti, ing. Angelo Goffredo, arch. Fabio Valenza

Note

[1] Tale legge è stata abrogata dal D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 325 (art. 58 e 59) e dal D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 (art. 58). Tale abrogazione è stata in seguito confermata dall'art. 24, D.L. 25 giugno 2008, n. 112.

[2] Nei Comuni forniti di programma di fabbricazione ed in quelli dotati di piano regolatore generale fino a quando non sia stato approvato il piano particolareggiato di esecuzione, la lottizzazione di terreno a scopo edilizio può essere autorizzata dal Comune previo nulla osta del provvidore regionale alle opere pubbliche, sentita la Sezione urbanistica regionale, nonché la competente Soprintendenza (nulla osta soppresso dalla legge n. 765 del 1967)

[3] "In caso di contrasto dell'intervento oggetto della domanda di permesso di costruire con le previsioni di strumenti urbanistici adottati, è sospesa ogni determinazione in ordine alla domanda. La misura di salvaguardia non ha efficacia decorsi tre anni dalla data di adozione dello strumento urbanistico, ovvero cinque anni nell'ipotesi in cui lo strumento urbanistico sia stato sottoposto all'amministrazione competente all'approvazione entro un anno dalla conclusione della fase di pubblicazione."

4) vedi ad esempio l'art. 9 del T.U. DPR 380/2001

[5] Il disegno di legge è stato presentato (Governo Letta) da Nunzia De Girolamo, Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, dal Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo Bray, dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Orlando e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lupi, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie Delrio e infine con il Ministro dell'economia e delle finanze Saccomanno.

[6] Si tratta dei cosiddetti processi de-sealing (desigillare).

Monopoli work in progress



Monopoli nel suo insieme ci svela una privilegiata condizione, un limes territoriale che sembra candidarsi ad essere di per sé luogo dell'integrazione culturale (terra di mezzo, storicamente evidente, delle culture *peucete e messapiche*). Monopoli si candida ad essere, dunque, un esempio virtuoso del dialogo millenario, transidentitario, contribuendo nel contempo alla stigmatizzazione della complessità che connota l'incertezza dell'epoca che viviamo. Ciò significherà immaginare uno sviluppo capace di argomentare da una parte la qualità ambientale dei progetti (dialoganti con gli specifici territori), configurando possibili visioni urbane future (*krisis* nell'accezione di scelta) e dall'altra immaginare un algoritmo delle distinzioni (*krino*), valutabili e pertinenti per le sorti economiche del territorio. In tale quadro metodologico appare più che opportuno limitare le azioni obiettivo, al fine di minimizzare i desiderata generici, arginando le note visioni fondate sulle mere e a volte inutili esaltazioni campanilistiche. Più opportuno è, invece, privilegiare il dialogo multi territoriale, intrecciando virtuosamente le apparenti e diverse identità. Monopoli nella sua natura di shipping cities, ovvero di città-porto ci offre di per sé un grado di complessità elevato. Ciò implica la configurazione di variegate competenze amministrative che dovranno per fatale condizione dialogare reciprocamente, pena la perdita di competitività economica, nel sistema nazionale ed europeo. In questo quadro, chiediamoci, tenendo conto di un focus analitico specifico, quale sarà il futuro disegno del margine costiero, incidente nel tessuto urbano della città, ovvero in quale modo sarà sviluppata la conca portuale di Monopoli? Avrà uno sviluppo tipologico a vocazione turistica (diporto e navi da crociera) o sarà un polo marittimo merceologico a servizio del proprio entroterra? Ognuna delle ipotesi sottende la costruzione di adeguate reti infrastrutturali di servizio, indispensabile supporto logistico per le differenti tipologie portuali. E ancora, quale ruolo avrà nel tessuto urbano il prevedibile ripensamento del waterfront, linea cerniera privilegiata tra la città e il mare? Queste sono, dunque, le domande sottese, intimamente intrecciate le une alle altre. A queste prime ipotesi di possibili visioni se ne potranno aggiungere altre, probabilmente ancora più complesse.

Monopoli è una città delle tante facce: mare, spiaggia, archeologia, porto, bosco e collina, agricoltura, bovinocoltura, produzione di cibo di qualità, economia turistica, ma anche apprezzato polo della cantieristica navale peschereccia, delle attività olearie, delle attività di export per la produzione di biodiesel (derivanti da olio di semi di girasole, soia, etc.), sede di attività commerciali rilevanti e ancora polo di ricerca tecnologica avanzata. Ognuna tra le tante declinazione tipologiche si apre a sfaccettature complesse, rendendo astratto ed urticante l'inutile frasario mediatico ricorrente: Monopoli delle cento contrade, Monopoli dei trulli e tanto altro.

L'insufficienza delle politiche urbane e il ritardo legislativo per le nuove prospettive urbane.

In Italia la legge urbanistica fondamentale continua ad essere quella della prima metà dello scorso secolo (Legge urbanistica 1150 del 17/08/1942), malgrado gli inutili tentativi di riscritture elaborate nel corso del tempo. La proposta di legge Lupi (elaborata durante il Governo Renzi), l'ultima in ordine di tempo, sembra suggerire all'urbanista processi di trasformazione urbana per *equa azione*. Strumenti capziosi di ingegneria giuridica, intesi quasi come inediti apparati per il disegno di pezzi di città. All'arte del lapis si contrapporrà la logica dei numeri e la cultura dei ragionieri, seppellendo forse per sempre l'arte del progetto territoriale ed urbano dello spazio costruito. I processi di perequazione, compensazione, premialità e di commercializzazione dei cosiddetti diritti acquisiti sembrano essere, dunque, i principi ispiratori delle nuove forme della città, dove la scienza del *giureconsulto* mortificherà l'antica arte della configurazione urbana. I diritti edilizi acquisiti, veri o presunti che siano, insieme ai principi giuridici a cui essi fanno riferimento, quale impatto avranno sulla scena urbana? E quali relazioni di congruenza giuridica avrebbero, ai diversi livelli di giudizio, se fossero opportunamente intersecati con l'art. 42 della Costituzione Italiana?

La proprietà è pubblica o privata. I beni economici appartengono allo Stato, ad enti o a privati. La proprietà privata è riconosciuta e garantita dalla legge, che ne determina i modi di acquisto, di godimento e i limiti allo scopo di assicurarne la funzione sociale e di renderla accessibile a tutti.

Le Regioni, intanto, sembrano muoversi (legiferando in ordine sparso) per definire in termini di diritto i principi perequativi, intorno ai quali si condensano pareri e interpretazioni giuridiche discordanti. E in tali condizioni d'incertezza, quale esito avrà la pianificazione e il disegno urbano della città pubblica?

Per quanto riguarda il Comune di Monopoli, per il momento, in assenza di una specifica legge regionale, sembra prevalere l'idea di implementare nei diversi siti i processi compensativi, perequativi e di premialità volumetriche. In questa città dei numeri, in questo beffardo scenario in cui forte è la logica del ragioniere, quale ruolo avranno gli architetti o i pianificatori?

Le autorevoli testimonianze dei relatori invitati (ing. Francesco Selicato, ing. Mario Mega, ing. Francesco Fatone e arch. Angela Maria Quartulli) hanno rimarcato più volte, ognuna inquadrata nello specifico campo disciplinare, l'endemica incapacità dei sistemi legislativi e normativi attuali di stimolare, adeguatamente, nuovi scenari urbani più idonei, invertendo da una parte i processi espansivi delle città, purtroppo ancora in atto, e dall'altra la difficile costruzione di *best practice* urbane, ovvero processi virtuosi (economici), intrecciati con i processi di salvaguardia attiva delle consolidate strutture paesaggistiche. In quale misura, dunque, il nostro territorio metropolitano potrà incominciare a progettare, ad introdurre politiche processuali improntate sulla cosiddetta economia circolare (fondata sulle tre P: *People, Planet e Profit*) per dar corso alla risoluzione dei problemi che conosciamo? Sappiamo, però, che tali problemi si interfacciano a processi di cambiamento globale, ma ciò non esclude noi di riflettere adeguatamente (a livello territoriale) sulle nuove sfide per incominciare a pensare con occhi nuovi, con logiche di sistema, capaci di progettare e gestire i territori in relazione al controllo del depauperamento ambientale, a volte impercettibile. Se riusciremo ad introdurre tali politiche, accompagnati da modelli virtuosi, significherà di fatto la riduzione del tempo entropico, ovvero la riduzione dell'energia dissipata, lo spreco delle risorse non rinnovabili (tra cui l'acqua) e tanto altro.

Le città future dovranno essere organismi urbani con elevato grado di efficienza sistemica. Ciò significherà il ripensamento delle attuali politiche dissipative, urbane e territoriali, affiancando l'introduzione delle più idonee tecnologie per garantire una più corretta e sostenibile gestione delle risorse energetiche e degli assetti naturali. È più che evidente che le interazioni tra le economie turistiche in prossimità dei margini costieri di Monopoli e una non corretta gestione delle acque reflue, ad esempio, possano generare diseconomie, attriti territoriali a cui dare soluzioni adeguate, oltretutto finanziariamente vantaggiose.

In quale modo l'acqua, ma soprattutto la sua gestione ciclica (approvvigionamento, smaltimento e riuso), potrà diventare risorsa centrale dell'economia circolare per rendere ambientalmente sostenibili i futuri sistemi territoriali?

Essenziale e non più rimandabile è avviare una approfondita ricognizione critica della struttura normativa vigente, avendo la capacità di tenere insieme da una parte le ragioni dell'economica, possibile e condivisa, dall'altra la protezione argomentata dell'ambiente, dei territori e delle inalienabili invariante paesaggistiche.

Monopoli è, tra le tante possibili declinazioni tipologiche, una città-porto, una *shipping cities*, ovvero un sistema urbano con un grado di complessità elevato, dovuto all'incremento delle competenze amministrative che di per sé rallentano i processi decisionali di trasformazione e gestione. Quale sarà il futuro del porto di Monopoli? Avrà uno sviluppo a vocazione turistica (diporto e navi da crociera) o sarà un polo marittimo merceologico a servizio del proprio entroterra? Ognuna delle ipotesi sottende la costruzione di adeguate reti infrastrutturali di servizio, indispensabile supporto logistico delle variegate tipologie portuali. Qui potremmo domandarci: in quale modo le infrastrutture viarie e logistiche, prevedibili, si intrecceranno con il waterfront, incidente nel tessuto medievale e storico di Monopoli? Queste sono, dunque, le domande sottese, intimamente intrecciate le une alle altre. A queste prime ipotesi di analisi se ne potrebbero aggiungere altre, probabilmente ancora più complesse.

Monopoli è una città delle tante facce: mare, porto, collina, agricoltura, bovinocoltura, produzione di cibo di qualità, economia turistica, ma anche apprezzato polo della cantieristica navale peschereccia, delle attività import / export degli alimenti oleari e sede di attività commerciali rilevanti e ancora polo di ricerca tecnologica avanzata.

Nel territorio di Monopoli, infatti, sono insediate importanti attività economiche, quali il **Gruppo Marseglia**, produttore di oli vegetali. Azienda che genera 185 MW di energia elettrica (risultando il primo al mondo nella produzione di energia verde da biomasse liquide), ottenuta con motori endotermici industriali. Le coperture dei capannoni (adiacenti la SS 16) producono energia fotovoltaica per 19 MW. Il Gruppo è produttore di Biodiesel (da olio di semi di girasole, soia, palma e colza) con produzione giornaliera di circa 1500 tonnellate metriche (tra gli stabilimenti di Puglia e Veneto), e primo esportatore in Italia di biocarburante. Il Gruppo opera anche nei settori immobiliari, turistici e finanziari.

Monopoli è anche luogo di eccellenza. Nel territorio opera la nota **MerMec s.p.a.** In origine era di proprietà della famiglia Pertosa, oggi, invece, fa capo al Fondo italiano Investitori Associati. La società lavora sull'innovazione delle tecnologie digitali. È leader per la produzione di efficienti sensori elettronici per il monitoraggio delle reti su ferro e di automotrici diagnostiche capaci di analizzare interi tracciati ferroviari. L'azienda detiene brevetti per sistemi laser, il cui obiettivo è il monitoraggio infinitesimale dei vecchi trafori infrastrutturali. La MerMec s.p.a. è stata più volte premiata per l'innovazione tecnologica: Mit di Boston e

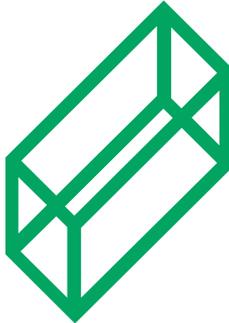


Silicon Valley. È tra le trenta società europee che generano più innovazione. Il Governo australiano, recentemente, ha invitato l'azienda ad aprire un centro di ricerca e sviluppo nel proprio territorio, promettendo in cambio forti incentivi fiscali. Ci fermiamo qui.

In questo contesto economico si profila il tema della salvaguardia paesaggistica, sia della ansa portuale, di cui si parlava innanzi, e sia dei territori dove le citate aziende operano. Quali dovranno essere i criteri di intervento, le visioni disciplinari e di principio, riguardanti le tutele, i criteri più idonei da adottare per i restauri conservativi?







Rilassati, al tuo verde ci pensiamo noi

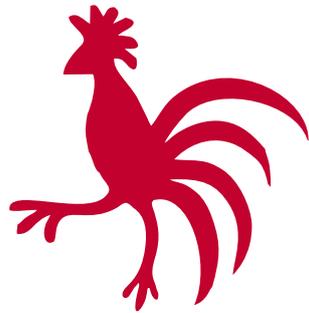


realizzazione di giardini, serre, terrazzi | costruzione impianti | manutenzione del verde

floralia
www.floralia.biz



Sole *Marie*[®] S.r.l.



Masseria Torre Cocco

★ ★ ★ ★ ★ L



La nostra Mission "Creare Valore Sviluppando Competenze"

3350 Professionisti nel 2015
 si sono iscritti ai nostri corsi e seminari professionalizzanti.
 3.220 Professionisti nel 2014,
 si sono formati con i nostri Corsi, Eventi, Seminari e Convegni,
 aggiungendosi agli oltre 2.500 Professionisti formati nel biennio 2012-2013,
 per un totale di circa 21.000 partecipanti che in tutta Italia dal 1995 ad oggi
 hanno seguito Eventi Formativi organizzati in
 Collaborazione o in Partnership con GESTINNOVATION



Pietro Carparelli

GESTINNOVATION
 la Formazione in "Partnership Co_Branding Networking"

GREENBLU
 hotels & resort

**GREENBLU, PIÙ COLORE
 ALLA TUA VACANZA.**

BORGOBIANCO
 RESORT & SPA
 ★★★★★

Marinagri
 HOTEL & SPA
 ★★★★★

Nova Yardinia
 ECO HOTEL & VILLAGE

CAVALIERE
 URBAN HOTEL
 贵宾酒店

TICHOS
 ★★★★★ LIDO HOTEL

TORRE CINTOLA
 NATURAL SEA RESORT
 ★★★★★

www.greenblu.it



UnipolSai
ASSICURAZIONI

LORUSSI GIANPAOLO
CONSULENTE ASSICURATIVO

Agenzia Assinotar S.r.l. - Sede di Monopoli
Via G.Polignani, 62 - 70043 Monopoli
Tel: 080.9372137 - Cell: 328.3045022
email: gianpaolo.lorussi.33724@unipolsai.it
www.assinotar.it - www.unipolsai.it

ANNAMARIA BRINDICCI

DETAILS MAKE DESIGN



CERAMICHE

ORION

Spazio infinito ai tuoi desideri

2017
Member of
Confindustria Ceramica
Distributor Award
ITALIA

MOLA DI BARI (BA)
Contrada Scannacinqe s.n. - SS 16 Mola di Bari - uscita Zona Industriale
SUCCURSALI: CAROVIGNO (BR) Via Martiri di Marzabotto, s.n. Tel. 0831.995414 - LOCOROTONDO (BA) Via Martiri della libertà, 134 Tel. 080.4311535



Panificio





