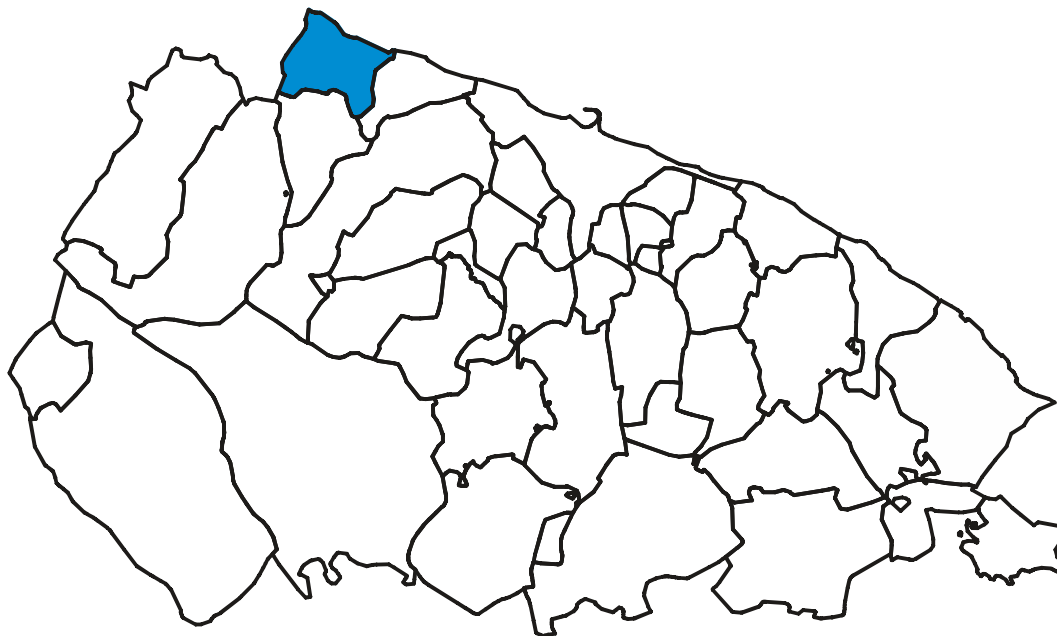


PIANIFICATU. MOLFETTA



10

MOLFETTA



MOLFETTA
Superficie 58,26 km²
Popolazione 59.623
Densità 972,17 ab/Km²
Reddito 2020: 16.469

- PDF
- PIP | 2019
- PRGC | 2001
- PIANO DEI SERVIZI
PIANO SOCIALE DI ZONA | 2020
- PIANO DELLE COSTE | 2016
- ATTO DI INDIRIZZO, COMPRESIVO DEL
DOCUMENTO DI SCOPING DELLA VAS
- PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA
- DPRU (Documenti programmatici di rigenerazione
urbana, resi obbligatori come premessa dei PIRU)
| 2011
- DPP (Documento Programmatico Preliminare) |
- PIANO ENERGETICO COMUNALE
- PIANO DI ZONIZZAZIONE ELETTRMAGNETICA
- PIANI DELLA MOBILITÀ
PUMS
- PIRU (Programmi Integrati di Rigenerazione
Urbana, ai sensi della Lr 21/2008
- CONTRATTI DI QUARTIERE II | 2011
- PAES | 2016
- PIRP (Programmi Integrati di Riqualificazione delle
Periferie, ai sensi del Bando della Regione Puglia
del 29 Giugno 2006) | 2007/2013
- PRUSST (Programmi di riqualificazione Urbana e di
Sviluppo Sostenibile del Territorio), Decreto del
Ministero dei Lavori Pubblici del 8 Ottobre 1998
- PIANO REGOLATORE PORTUALE | 2004
- 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
- PIRU | 2012



CITTÀ METROPOLITANA DI BARI



COMUNE DI BARI



CITTÀ DI MOLFETTA

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

Presidente
Segretario
Tesoriere
Consiglieri

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

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

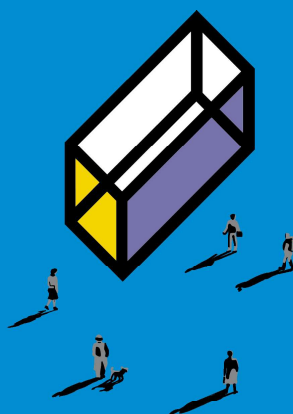
Editore Esecutivo
Progetto PIANIFICA T.U.© Copyright 2024
Tutti i diritti riservati all'Ordine A.P.P.C. di Bari
Stampato nel mese di Novembre 2024

PRESENTAZIONE

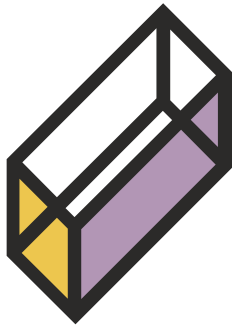
La presente pubblicazione "Quaderno Pianifica T.U.n.10" riporta l'attività svolta dalla Commissione Pianificazione Territoriale dell'Ordine Architetti P.P.C. della provincia di Bari, nella tappa di PIANIFICA T.U., tenuta nel Comune di Molfetta tra novembre e dicembre 2019. Finalità del progetto PIANIFICA 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 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. Molfetta 29 novembre 2019 - Interventi

Sessione della mattina, interventi di:

Arch. Paolo Antonio Maria Maffiola

Presidente Ordine Architetti P.P.C. di Bari

Ing. Roberto Masciopinto

Presidente Ordine Ingegneri di Bari

Geom. Angelo Addante

Presidente Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati 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 P. T. Ordine degli Architetti P.P.C. di Bari - Progetto PIANIFICA T.U.

Avv. Pietro Mastropasqua

Assessore all'Urbanistica e Innovazione Tecnologica del Comune di Molfetta

Pianificazione e politica urbanistica locale

Ing. Alessandro Binetti

Dirigente Settore Territorio del Comune di Molfetta - Progetto Strategico Urbano del Comune di Molfetta

Dott. Dario De Robertis

Consigliere Città Metropolitana di Bari

Giovanni Facchini

Consigliere Città Metropolitana di Bari

Avv. Beppe Macchione

Giurista

Dott.ssa Maddalena Pisani

Presidente Associazione Imprenditori Molfetta

Dott. Giulio Saitti

Direttore Generale Network Contacts

Dott. Saverio Tammacco

Membro del Consiglio di Amministrazione di Puglia Sviluppo

Arch. Luigia Capurso

Funzionaria Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, Regione Puglia

Arch. Giambattista Del Rosso

Supporto esterno al RUP per l'adeguamento del PRGC al PPTR Comune di Molfetta

Ing. Leonardo Pisani

Membro del Consiglio di Disciplina Territoriale OIBA

Arch. Mauro Saito, Arch. Ing. Daniela Mancini

Progettisti PUE degli agglomerati industriali Consorzio ASI di Bari

Arch. Domenico Delle Foglie

Coordinatore del Progetto di riqualificazione integrata dei Paesaggi costieri, Comune di Molfetta

Ing. Mario Emilio De Gennaro

Servizio di supporto al RUP, Ufficio di Pianificazione Urbanistica, Comune di Molfetta

Arch. Ing. Maria Cristina Petralla

Paesaggista

Nicola Pertuso

Presidente FIPE Confcommercio Bari-Barletta-Andria-Trani

Prof. Dario Costi

Docente di Composizione Architettonica e Urbana Università di Parma

Arch. Vincenzo Lasorella

Dirigente del Servizio Strumentazione Urbanistica, Regione Puglia

Arch. Nicolò Visaggio

Dirigente del Servizio Edilizia, Patrimonio e Locazioni, Città Metropolitana di Bari

Prof. Mario Abis

Sociologo - Professore Università IULM Milano

Pino Bruno

Giornalista

Sessione del pomeriggio, interventi di:

AMBIENTE - MOBILITÀ SOSTENIBILE - PAESAGGIO E GESTIONE DEL TERRITORIO

Prof. Ing. Alberto Ferruccio Piccini

Mitigazione del rischio idraulico dell'Area P.I.P. del Comune di Molfetta

Ing. Domenico Mastropierro

Riqualificazione integrata di Lama Martina

Arch. Valeria Freddi

Studio Particolareggiato dell'Agro di Molfetta

Arch. Corrado Petruzzella

Realizzazione nuova Velostazione all'interno della Stazione Ferroviaria di Molfetta

Arch. Orazio Lisena

Sistema della mobilità ciclistica Città di Molfetta

SISTEMA COSTIERO

Ing. Raffaella Bologna

Piano Comunale delle Coste di Molfetta

Arch. Domenico Delle Foglie

Riqualificazione della fascia costiera tra Cala San Giacomo e Torre Calderina

Arch. Serafino Fioriello (Capogruppo), Arch. Maria Concetta Buquicchio, Arch. Lorenzo Loiacono

Waterfront Ponente - SeaSide

Ing. Francesco Samarelli

Cantieri navali e approdo turistico

Prof. Arch. Alberto La Tegola

Le città costiere: dialoghi col mare

Dott. Angelo Paolo Farinola e Dott. Giuseppe Gesmundo

Il settore pesca nella blue economy

INNOVAZIONE SUL TERRITORIO

Dott. Antonio Squeo

Phygital Experience in Smart City

Dott. Sebastiano Gadaleta

Local energy community. Progetti pilota e nuove prospettive per i cittadini

INTERVENTI PUNTUALI SUL TERRITORIO

Leo Binetti

Dog Park, Comune di Molfetta

Ing. Luca Lucaniè

Sistema dei Parchi

Ing. Michele La Grasta (capogruppo) Arch. Valentina Zaza, Ing. Antonio Piergiovanni,

Geom. Claudio Binetti, Dott. Agr. Rosa Camporeale, Dott. Geol. Mauro Palombella

Riqualificazione di Piazza Immacolata

Ing. Giovanni Antonio Angione

Riqualificazione del Lungomare Colonna di Molfetta

Arch. Eliana De Nichilo

Intervento di riqualificazione urbana di Corso Dante e Banchina Seminario, Comune di Molfetta

Arch. Andrea Mangiatordi, Arch. Andrea Sillvestri, Dr. Agr. Nicolò De Lucia

Il percorso dei ricordi: Un Giardino Urbano per pazienti Alzheimeriani in Molfetta



Se è vero che ogni paesaggio affonda le sue radici nel passato lo è altrettanto il fatto che il paesaggio deve prevedere un futuro da identificare, discutere, perseguire in modo consapevole e sostenibile. E' partendo da questo presupposto che Molfetta sta pianificando il tempo che verrà, il territorio, gli scenari del prossimo futuro.

Stiamo investendo, da tempo, risorse per dare vita ad un approccio pianificatorio progettuale che colga le opportunità che si presentano per affrontare l'impegno degli anni futuri puntando sull'eco-efficienza, sulla riorganizzazione dei rapporti sociali e guardando anche alla sicurezza, alla salute, al tempo libero dei cittadini. Questo perché siamo fortemente convinti del fatto che il concetto di sviluppo sostenibile debba proporre un rapporto di integrazione, tra le esigenze della società e quelle dell'ambiente, finalizzato ad adeguare l'uso del territorio alle condizioni dei luoghi secondo parametri di operabilità sociale e durata nel tempo.

Di qui l'importanza di un'alleanza sostanziale, che, come amministrazione, abbiamo messo in atto tra tutte le forze in campo, tecnici, amministratori e cittadini, tutti parimenti attori, ciascuno nel loro specifico ruolo, per definire e perseguire una strategia che dia preminenza al carattere qualitativo paesistico-ambientale delle scelte urbanistiche ma sia anche capace di equilibrare i processi di mutamento.

Il territorio è una realtà complessa. E' il prodotto del succedersi di una serie di stratificazioni nel corso delle quali l'uomo ha interagito con l'ecosistema modificandolo.

È un sistema nel quale le opere di trasformazione dell'uomo e il loro impatto sulle preesistenti caratteristiche, sia naturali che artificiali, generano nuovi equilibri. Soprattutto è un bene comune.

A Molfetta crediamo, appunto, in uno sviluppo sostenibile che tenga conto delle caratteristiche del paesaggio che, pur conservando la propria vocazione e la propria connotazione possa rappresentare occasione di sviluppo e produrre benessere sul territorio. In questa direzione si inquadrano tutte le progettazioni pensate per il litorale a nord della città, in direzione Bisceglie.

Attraverso il coinvolgimento dei diversi soggetti pubblici e privati operanti sul territorio, abbiamo qualificato il percorso dell'adeguamento della strumentazione urbanistica ai vari livelli e rendendo esplicite le priorità che si intendono assumere.

Puntiamo alla realizzazione di un Progetto strategico urbano come strumento idoneo a definire una complessa strategia urbana che possa prefigurare una idea di città a partire dai suoi caratteri identitari collegando i punti di forza e di sviluppo di una città verde e accogliente tramite un ruolo sistema di relazioni urbane, superando e risolvendo anche le difficoltà legate ad una gestione del territorio superata e legata a logiche proprie del passato. L'evento Pianifica T.U. è stato un importante punto di partenza per ragionare su una nuova Molfetta con il contributo della Commissione pianificazione territoriale dell'Ordine degli architetti di Bari e di tutti i professionisti intervenuti.

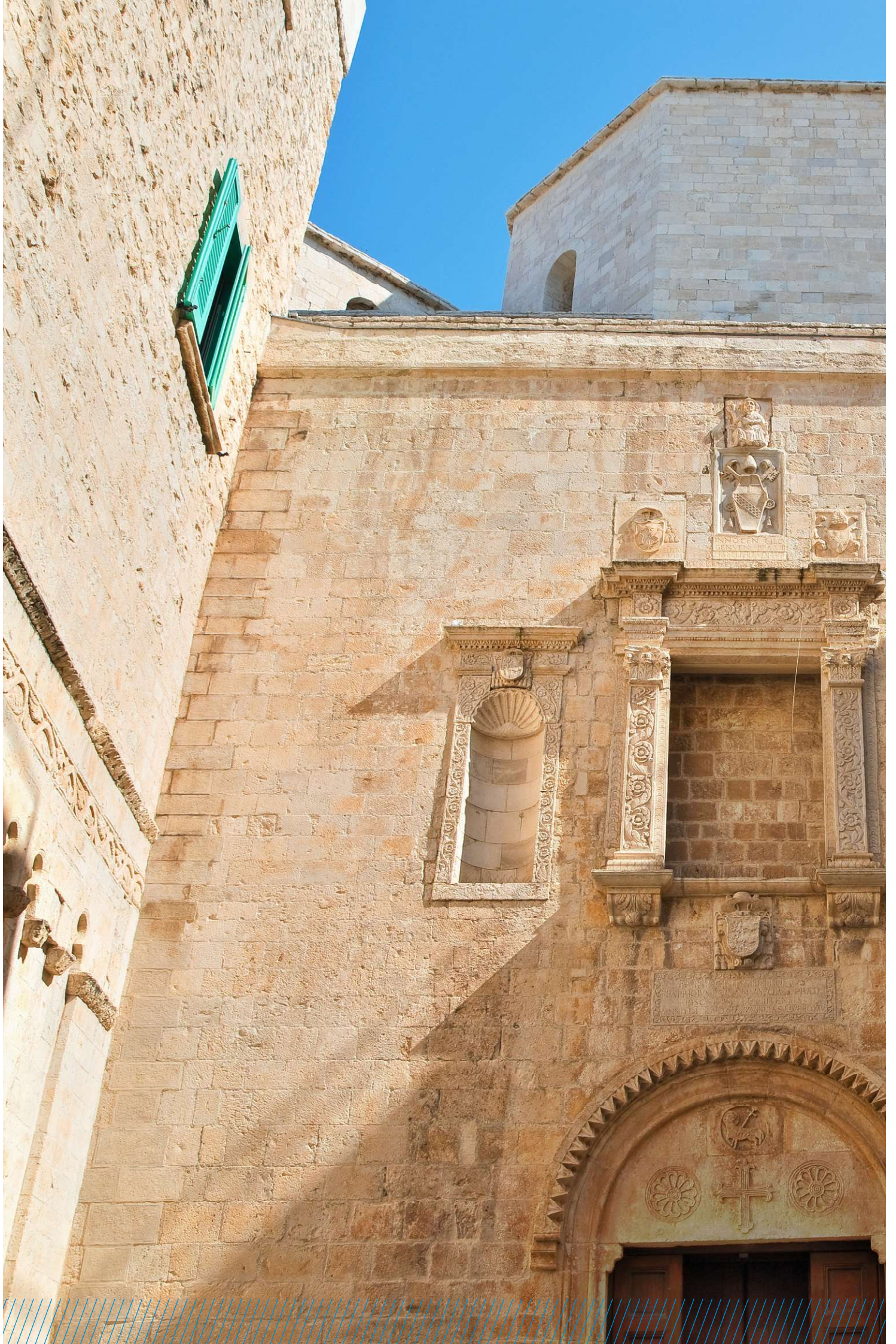
Il paesaggio costiero verrà preservato nella sua integrità naturale al fine di non comprometterne il suo valore unico la cui perdita sarebbe irreversibile. Questo perché non è composto unicamente da pezzi di territorio con destinazione esclusiva per la balneazione e lo svago estivo, ma da aree di grande pregio ambientale.

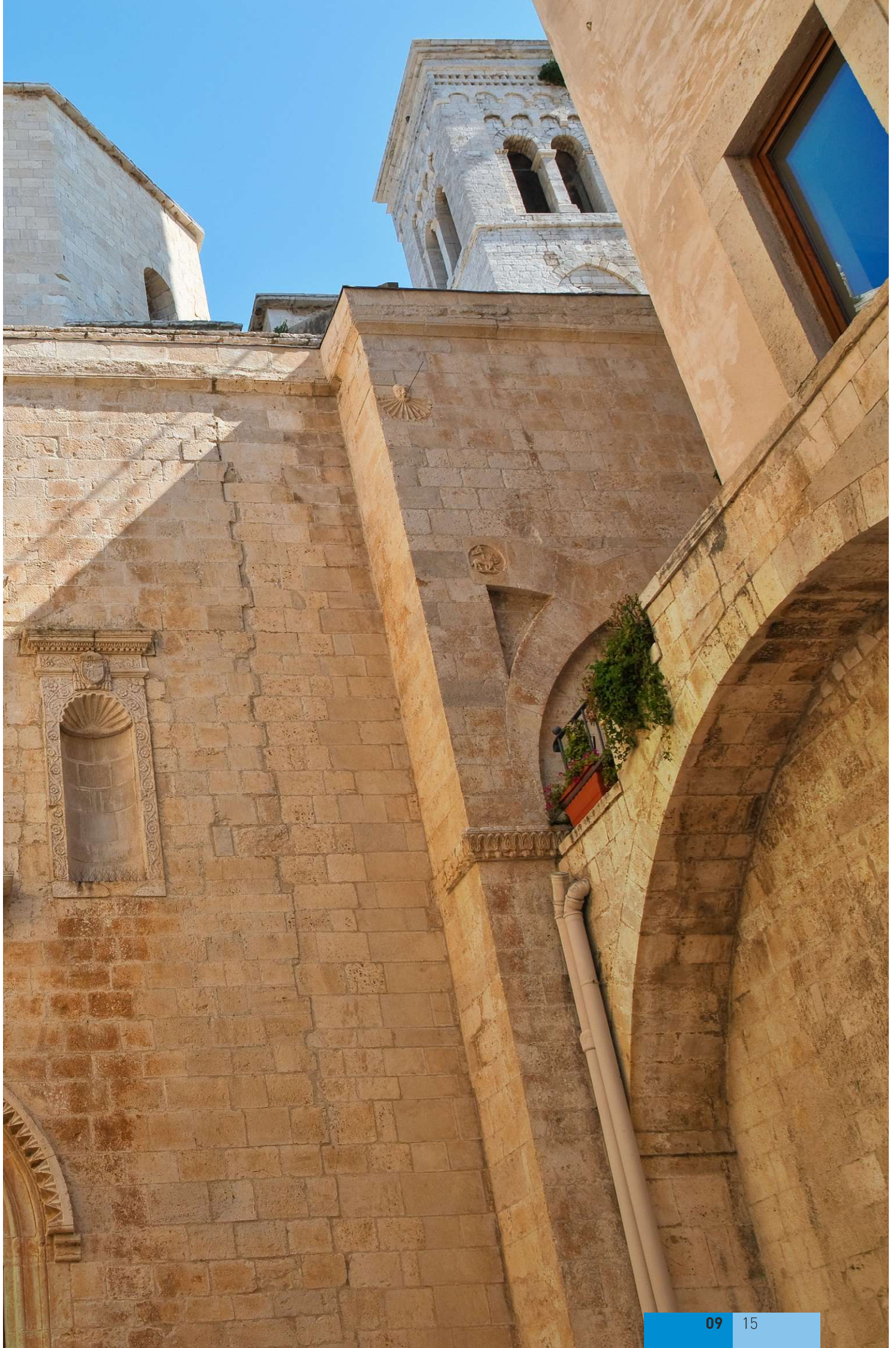
In questo senso si inquadra il progetto di riqualificazione integrata della fascia tra cala san Giacomo e Torre Calderina, che punta al recupero e alla salvaguardia degli aspetti naturalistici del territorio che ricade in un'oasi avi-faunistica di rilevante importanza. La riqualificazione dell'area punterà anche al recupero della viabilità esistente, alla realizzazione di aree verdi pubbliche con essenze mediterranee, aree attrezzate per il fitness, il pic nic, il bird watching. Ma penso anche alla realizzazione dell'orto botanico e dei campi di calcio che, sempre in quell'area verranno realizzati da privati, e poi, guardando al lato sud del territorio cittadino alla riqualificazione integrata di Lama Martina.

Con le stesse logiche è stata ripensata la pianificazione urbanistica per le nuove costruzioni nelle aree di espansione ed è stato avviato un forum sull'adeguamento del piano regolatore al piano paesaggistico regionale e il Piano dei servizi.

In tutto questo non è stata trascurata neppure l'area di espansione per gli insediamenti produttivi, una delle più floride della Puglia, in continua espansione grazie anche a politiche lungimiranti che ne hanno consentito lo sviluppo e che, con questa amministrazione, con la ripresa dei lavori del nuovo porto commerciale, opera infrastrutturale tra le più grandi d'Italia, troverà ulteriore sviluppo. Molfetta è parte della Zes Adriatica, la zona economica speciale che ha già incontrato i favori di molti investitori esteri. Quando si parla di pianificazione urbanistica, di progettualità, di sviluppo del territorio nulla deve essere lasciato al caso.

Molfetta ha di fronte una grande sfida. E non ha intenzione di soccombere.





La Città di Molfetta, al pari della maggior parte delle città e comuni italiani, al fine di programmare un ordinato e coerente sviluppo territoriale, è dotata di Piano Regolatore Generale quale strumento urbanistico fondamentale, figlio della normativa urbanistica del 1942.

Il Piano Regolatore Generale rappresenta il tentativo di visione globale della città, intesa come sistema unitario e vuole fornire una previsione di scenari futuri basata su dati quantitativi.

Questo strumento, tuttavia, da solo, non è sufficiente a “governare” lo sviluppo di una complessità di fattori, urbanistico-edilizi, economici, sociali, commerciali, turistici, che vanno opportunamente interpretati e, nel tempo, ha mostrato tutti i suoi limiti.

Si avverte, quindi, la necessità di affiancare allo strumento tipico di governo del territorio che, per sua natura è rigido, uno strumento più dinamico che definisca una *strategia urbana*: che, partendo da una puntuale analisi della realtà territoriale, deve prefigurare una “idea di città” a partire dai caratteri identitari della stessa, collegando i punti di forza, quali luoghi, prodotti, personaggi, itinerari, eventi. Questa idea di città che definisce l'identità urbana può caratterizzarsi in un “brand urbano” idoneo ad una immediata associazione con la città.

L'*idea di città* si traduce in relazioni tra spazi pubblici ed edifici attraverso soluzioni architettoniche in grado di innescare e favorire processi di rigenerazione con l'imprescindibile coinvolgimento della comunità locale e la mobilitazione di istituzioni e privati pur mantenendo la regia pubblica.

Lo strumento in grado di fornire una possibile risposta a questa istanza, già sperimentato in altre realtà medio grandi italiane, può essere il cosiddetto “*Progetto Strategico Urbano*”.

Il *Progetto Strategico Urbano* non è uno strumento urbanistico, né un progetto di intervento, ma è un “*disegno strategico*” di trasformazione urbana che si colloca a cerniera tra diverse categorie di strumenti, pertanto:

- può avere ambiti territoriali e tematici diversi, generalmente complessi e multisettoriali;
- coinvolge direttamente o indirettamente molteplici attori, pubblici e privati, dai portatori di specifici interessi alla pubblica opinione;
- si attua generalmente attraverso una molteplicità di interventi, in tempi e fasi che dipendono dagli operatori coinvolti e dalle risorse disponibili;
- la dimensione programmatica diventa fondamentale e richiede necessariamente forme di concertazione tra i diversi attori e operatori, pubblici e privati.

Il Progetto Strategico Urbano pertanto è, in definitiva, un “*percorso*” che si fonda su un elemento imprescindibile che è la partecipazione pubblica.

La definizione di una strategia urbana deve necessariamente passare attraverso le seguenti azioni:

- una mobilitazione complessiva di tutti i soggetti interessati chiamati a discutere una visione integrata della città alle varie scale (urbana, territoriale, storica, culturale e socio-economica);
- la messa in valore delle identità del luogo, attraverso la definizione di una immagine urbana unitaria (luoghi, attività culturali, itinerari, prodotti). L'esplorazione di nuove iniziative (fondazioni, associazioni, nuclei culturali, accoglienza, ristorazione) utili alla concretizzazione dell'idea di città e alla valorizzazione urbana delle politiche da intraprendere;
- la costituzione unitaria di una comunità progettante che raccolga tutte le energie concorrenti, sia pubbliche che private, in una base condivisa di visione strategica complessiva e di fattibilità economica;
- l'inquadramento alla scala territoriale delle scelte strategiche urbane per estendere, quali potenziali attrattori, gli scenari ambientali e turistici;
- l'individuazione alla scala urbana di un assetto unitario verde delle relazioni lente per la definizione di una nuova trama di percorsi ciclopedonali protetti separati dalla viabilità carrabile;
- la ricerca, all'interno del tessuto urbano verde, di luoghi su cui intervenire capaci di essere sequenza e attivare indotto economico e turistico sull'insediamento.
- la verifica della fattibilità di nuove forme attrattive attraverso la “sonda” del progetto architettonico;
- la prefigurazione architettonica della nuova idea di città come strumento di comprensione e condivisione della sfida collettiva da promuovere attraverso la partecipazione;
- la definizione di un programma di partecipazione (modi, tempi, soggetti) attivando competenze (studi, progetti, tavoli tematici) e mobilitando la comunità (mostre, iniziative);
- l'adozione del BES (Benessere Equo Sostenibile) per analizzare la situazione attuale della qualità della vita e valutare gli effetti futuri del Progetto Urbano Strategico.

Come è facile osservare si tratta di un processo innovativo al quale forse siamo, come comunità, poco abituati e che rappresenta una sfida forse mai affrontata nel passato.

Ma si tratta di un'occasione che vale la pena sfruttare mobilitando la comunità progettante del territorio, con la collaborazione ed il sostegno degli Ordini professionali che, come avvenuto in occasione dell'evento molfettese del Pianifica T.U. tra novembre e dicembre 2019, hanno dimostrato, con l'entusiasmo partecipativo, la volontà di mettere in campo tutto il loro prezioso contributo.



1. Pensiamo davvero che le sfide del futuro possano essere sviluppate attraverso l'obsoleto sistema legislativo in vigore?

Con la fine dell'illusione della continua espansione urbana promessa fino al 2010 dalla prassi pianificatoria, la città esistente diviene l'unico contesto di intervento possibile per reagire alla crisi urbana iniziata allora. Nell'attuale fase della *Rigenerazione Urbana*, del *Consumo di suolo zero* e della messa in sicurezza del paesaggio, la metodologia del *Progetto Urbano Strategico* che ho sviluppato e che sto sperimentando in molti contesti sta emergendo come risposta al tempo stesso ambiziosa e praticabile, come visione ampia capace di selezionare interventi misurati e puntuali. Superando i limiti della pianificazione convenzionale l'applicazione di questo strumento può consentire a molte Pubbliche Amministrazioni di predisporre una strategia complessiva di intervento per punti, condividendola in maniera ampia e caricandola della responsabilità di una nuova ripartenza. In questa prospettiva il *PUS* rappresenta per ora uno strumento aggiuntivo alla pianificazione convenzionale e si basa sulle potenzialità che l'architettura ha di prefigurare uno scenario di trasformazione alle Pubbliche Amministrazioni, alla popolazione, agli stakeholder del territorio, ai possibili finanziatori pubblici e agli investitori privati.

2. Le nuove visioni, i nuovi assetti territoriali, così come emerso dal dibattito di oggi, implicano una riscrittura delle norme al fine di rendere operativo e attuabile il Progetto Strategico di Molfetta. Sarà possibile collocare il Piano Strategico Urbano in un sistema normativo/operativo sovracomunale?

Da tempo insisto ai vari livelli istituzionali perché il *Progetto Urbano Strategico* innovi radicalmente la strumentazione urbanistica esistente.

Un confronto strategico integrato tra la prefigurazione architettonica che questi può garantire e la partecipazione, nella loro necessaria interazione, può costituire l'avanzamento legislativo che potrà rendere davvero efficace il processo e gli esiti. Sulla base delle recenti esperienze proponiamo il *Progetto Urbano Strategico* come sviluppo operativo e integrazione adottabile dalla normativa. Questo ultimo sostanziale passaggio nella via di uscita dalla crisi urbanistica può essere anche un passo decisivo per la fuoriuscita dalla crisi urbana degli ultimi dieci anni.

La costa di ponente nel mosaico territoriale molfettese

Secondo lo Scenario Strategico del PPTR è necessario «salvaguardare e valorizzare le aree inedificate di maggior pregio naturalistico ancora presenti lungo la costa pugliese, prevedendo ove necessario interventi di riqualificazione e interventi ricostruttivi con metodi e tecniche dell'ingegneria naturalistica e dell'architettura del paesaggio. Il fine ultimo consiste nel creare una cintura costiera di spazi aperti ad alto grado di naturalità per il potenziamento della resilienza ecologica dell'ecotono costiero [...] e per il potenziamento delle connessioni e della connettività ecologica tra costa ed entroterra. [...] In gioco vi è la salvaguardia dei caratteri territoriali storici della costa pugliese come alternanza equilibrata di aree edificate ed aree inedificate e la possibilità di contrastare l'attuale tendenza alla formazione di fronti costieri lineari continui non solo attraverso divieti, ma anche attraverso progetti di sviluppo locale ad alta valenza paesaggistica». Questo enunciato ricalca puntualmente il ragionamento che ha animato il *Programma integrato per la tutela, il recupero e la valorizzazione della fascia costiera Bisceglie-Molfetta*, promosso da Legambiente Puglia e fatto proprio dal Forum Agenda 21 locale¹ come *Programma tematico di azione ambientale* (PTAA) nel 2004, quando il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio era stato appena approvato, lo spirito della Convenzione Europea del Paesaggio stava lentamente cominciando a trovare applicazione nella pratica pianificatoria e il PPTR era ben lungi dal farsi; cionondimeno, malgrado la sua precocità, i principî, le analisi e le scelte che sono alla base del PTAA erano e sono esattamente i medesimi che fungono da piattaforma del PPTR: abbracciando lo stesso sistema di valori che sarebbe poi stato adottato dal piano paesaggistico regionale, il PTAA s'era posto come propri obiettivi primari la tutela e la valorizzazione di questa fascia costiera, vista come un "relietto paesaggistico" paradossalmente² conservatosi fino ad oggi più per la marginalità determinata dalla malsanità delle acque³ che per i vincoli che pur lo tutelano.

L'intervento di riqualificazione integrata della fascia costiera compresa tra Cala San Giacomo e Torre Calderina è da inquadrare nello scenario di azioni pianificate dal PTAA e di fatto costituisce un primo stralcio del processo di riqualificazione dell'intera fascia costiera Bisceglie-Molfetta⁴, considerata come un unico⁵ contesto topografico stratificato (CTS)⁶. Questa operazione inoltre si inquadra in un più vasto teatro operativo che punta alla tutela, al recupero e alla valorizzazione delle risorse territoriali, mettendo a sistema siti, aree e percorsi⁷, e che nel contempo mira a risolvere le relazioni conflittuali (che tali però non possono rimanere) con l'area portuale molfettese e con la Zona ASI.

Con l'intenzione di mantenere un non facile equilibrio tra i punti di vista antropocentrico ed ecocentrico, in questa prima fase si è scelto di attuare una serie di azioni che hanno come obiettivi

- l'eliminazione di uno dei principali detrattori che degradano la fascia costiera⁸: le diffuse microdiscariche⁹ formatesi lungo i margini della strada litoranea, mediante la bonifica delle aree inquinate ed il contrasto degli ulteriori abbandoni di rifiuti;

1 - Sviluppato nell'ambito del processo Agenda 21 locale, in concorso con la Rete Pugliese Città Sane - OMS, dunque incluso nell'*Adriatic Action Plan 2020* come azione proposta dal Comune di Molfetta.

2 - Cfr. D. DELLE FOGLIE - V. FREDDI, *Verso la tutela e il recupero dell'area protetta di Torre Calderina tra Bisceglie e Molfetta*, in Atti del Convegno Internazionale "Il sistema rurale. Una sfida per la progettazione tra salvaguardia, so-stenibilità e governo delle trasformazioni" (Milano, 13-14 ottobre 2004), CLUP, Milano 2004, pp. 612-620: 617.

3 - Accanto all'inquinamento delle acque marine e al diffuso fenomeno dell'abbandono dei rifiuti lungo la via litoranea, altre pressioni sul sito provengono dalle aree urbanizzate che lo cingono su tre lati: i capannoni dell'Area di Sviluppo Industriale e delle zone artigianali e commerciali, le infrastrutture del porto commerciale molfettese, il recentemente previsto terminal ferroviario, le variopinte palazzine delle nuove espansioni residenziali che, messi insieme, producono un impatto complessivo tutt'altro che trascurabile su un territorio costiero il cui assetto storicamente consolidato fino a non molti anni fa era stato corrotto soltanto tenuemente ed in maniera non irreversibile.

4 - In questa prospettiva infatti il PTAA, secondo le intenzioni delle Amministrazioni Comunali di Bisceglie e Molfetta [v. DGC [Molfetta] n. 110 del 17/04/2018 - DGC [Bisceglie] n. 187 del 17/05/2018] è stato identificato come piattaforma per redigere uno specifico Progetto integrato di paesaggio ai sensi dell'art. 21 delle NTA del PPTR.

5 - Un'unitarietà che ovviamente travalica i limiti soltanto formali costituiti dai confini amministrativi che - va ricordato - risultano ininfluenti per la definizione delle unità territoriali sotto il profilo paesaggistico-ambientale.

6 - Va però precisato che questa fascia costiera, pur avendone i requisiti, ad oggi non è formalmente riconosciuta come un CTS dal PPTR.

7 - Partendo dal livello locale, con le connessioni cooperative che è necessario costituire con il Pulo di Molfetta, con la biscegliese Lama di Macina / Santa Croce e, attraverso questo importante corridoio ecologico, finanche con l'Alta Murgia, per giungere a interessare legami sovralocali, come quelli previsti dal Progetto Interreg V-A "CoHeN - Coastal Heritage Network" e da quelli della Via Francigena del Sud e della Ciclovia Adriatica.

8 - Accanto alle microdiscariche abusive, vi sono altri fattori che determinano lo stato di degrado di questa fascia costiera; tra questi il più rilevante è l'inquinamento delle acque marine ingenerato dallo sversamento in mare di reflui urbani, non sempre correttamente trattati, provenienti dagli impianti di depurazione dei Comuni di Bisceglie, Corato, Molfetta, Ruvo di Puglia e Terlizzi, talvolta ulteriormente contaminati dall'illegittimo sversamento nei collettori di reflui di provenienza industriale/produttiva. Se da un lato non costituisce obiettivo dell'intervento la soluzione del problema dell'inquinamento delle acque, dall'altro, se si vuole riqualificare questa fascia costiera, non si può prescindere dall'eliminazione di questo importante detrattore; a tal proposito va ricordato che i sopradetti Comuni in concorso con Regione Puglia, Autorità Idrica Pugliese, AQP e Consorzio di Bonifica "Terre d'Apulia", hanno già definito un complesso di interventi (coordinati da una strategia comune) per la corretta gestione delle risorse e stanno iniziando ad attuarla. Altri detrattori sono soprattutto costituiti da elementi che attengono alla sfera visual-percettiva del paesaggio (opere e manufatti incompatibili, in contrasto che le peculiarità paesaggistico-ambientali del sito).

9 - In massima parte costituite da rifiuti rinvenuti da attività edilizie.

- il contenimento della pressione antropica sulla fascia costiera, limitando l'accesso veicolare lungo la strada litoranea;
- il potenziamento delle dotazioni naturali della fascia costiera, mediante interventi di rinaturalizzazione che contemplano l'incremento della copertura vegetazionale;
- assicurare le condizioni necessarie per mantenere efficiente il corridoio ecologico costiero, mediante la formazione:
 - a) di cortine vegetali che facciano da schermo tra aree e tracciati viari utilizzati dall'uomo e spazi e percorsi frequentati dall'avifauna,
 - b) di micro-rifugi per la fauna;
- la promozione di una fruizione della fascia costiera compatibile con le sue peculiarità paesaggistico-ambientali;
- il recupero della torre costiera e il suo riutilizzo, anche in ragione della sua posizione congenitamente strategica nel CTS, come centro visite e come presidio permanente.
- Il progetto intende inoltre contribuire a risolvere il problema della cronica carenza¹⁰ di un efficiente "sistema verde", realizzando una greenway (percorso verde) che consentirà di fruire del paesaggio costiero in modo sostenibile, che dovrà connettersi alla in fieri rete ciclabile.

In conclusione va sottolineato che, al di là di ciò che s'è direttamente previsto per l'intervento tra Cala San Giacomo e Torre Calderina (ovviamente dotato d'una sua autonomia funzionale), la buona riuscita dell'operazione complessiva di riqualificazione della fascia costiera Bisceglie-Molfetta è subordinata al complesso incastro di vari fattori esterni¹¹ che dovranno concorrere sinergicamente a contenere e eliminare le pressioni sul sito e quindi a tutelarlo e valorizzarlo, nel rispetto dei suoi valori ambientali, paesaggistici e culturali: un processo che dovrà necessariamente svilupparsi sul medio-lungo termine e che negli anni non dovrà mai essere ignorato.

Gruppo di lavoro

arch. Domenico Delle Foglie (Coordinatore)

ing. Elisabetta Aurora

ing. Giacomo De Bari

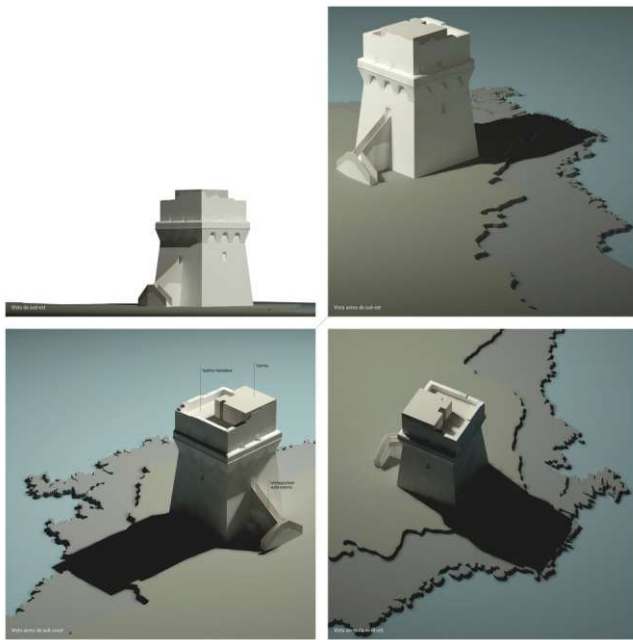
dott. Mauro Palombella

ing. Francesco Petruzzella

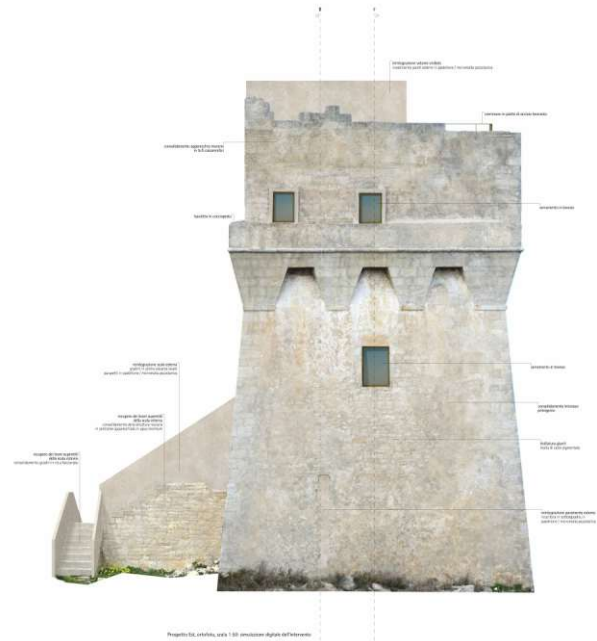
arch. Salvatore Spezzacatena

10 - Una carenza sia quantitativa (va infatti rilevato il notevole deficit nella dotazione di aree verdi a disposizione della popolazione locale, con valori pro capite notevolmente al di sotto degli standard minimi previsti dal DM n. 1444/1968) e sia qualitativa (qui le aree verdi urbane sono spesso giardinetti pubblici di limitata estensione, mediocri sotto il profilo botanico-vegetazionale, con una presenza eccessiva di elementi artificiali, spesso di scarso valore estetico ed in stato di degrado).

11 - Il cui governo compete a vari enti e soggetti.



Estratto dal progetto di Restauro conservativo e recupero funzionale di Torre Calderina, progetto definitivo, tav. 7, rendering 3D.



Estratto dal progetto di Restauro conservativo e recupero funzionale di Torre Calderina, progetto definitivo, tav. 7, prospetto est, simulazione digitale dell'intervento.



Estratto dallo Studio di fattibilità tecnica ed economica per la Riqualificazione integrata della fascia costiera tra Cala San Giacomo e Torre Calderina, tav. 2 "Coerenza esterna"



Estratto dallo Studio di fattibilità tecnica ed economica per la Riqualificazione integrata della fascia costiera tra Cala San Giacomo e Torre Calderina, tav. 3 "Organizzazione generale".



1) La costruzione e gestione del paesaggio è una condizione che genera di per sé complessità. Il paesaggio, secondo la Convenzione Europea, è interrelazione di fattori naturali e antropici, della percezione e interpretazione del suo valore identitario, nonché di componenti economiche differenti mutuamente integrate: in quale modo tale complessità si potrà considerare in funzione di processi di economia circolare? Tale nozione di Paesaggio è generalista, l'Architettura non è invocata. Il Paesaggio è una RELAZIONE DISTINTIVA tra ambiente ed espressione formale delle azioni antropiche. "Componenti economiche" ed "economia circolare", vanno indagati in ordine al possesso del requisito "pubblico" (collettivo) delle loro strutture, perché l'Architettura confligge con bisogni ed aspirazioni indotte e che non siano dettate dalla collettività come ente storico omogeneo. Ragionare sugli "elementi" della disciplina, la loro declinazione nella composizione e nel processo teorico-pratico della costruzione della città e antropizzazione dell'ambiente naturale, conduce ad identificare le regole figurative del Paesaggio ponendo due grandi Temi :

- **LO STILE:** Unità dell'Opera nella coniugazione del Carattere col Tipo, Conformazione della commisurazione delle componenti tecniche, funzionali ed estetiche;
- **LA MORFOLOGIA URBANA:** Strutturazione morfo-funzionale della Città e del Territorio in relazione al ruolo svolto dal Tipo anche rispetto agli elementi ambientali.

I due temi focalizzano sui bisogni ed aspirazioni **reali** degli individui e delle comunità indicando "il modo" con cui il fenomeno architettonico agisce nell'ambito di una economia la cui "circularità" sia tracciata da questi stessi che, citando Holderlin, possano "abitare poeticamente".

2) Considerata la necessità di una politica per la qualità condivisa del paesaggio, qual è il quadro delle identità paesaggistiche del territorio molfetese e in quali modi potrà essere generato un sistema efficace, non ideologico di tutela e conservazione e progettazione di nuovi scenari? Qual è l'orientamento strategico progettuale di Molfetta, in funzione della pianificazione attuale e del PSU previsto per la costruzione dell'immagine futura della città

Come altre città Molfetta risente, nell'ultimo secolo, della mancanza di STILE e guasto MORFOLOGICO. Grandi questioni tra le quali la costa ed il nuovo bacino portuale, l'edificazione lungo la ferrovia, i margini urbani con l'agro e le periferie, il ruolo urbanistico di Lama Martina, le aree artigianali ed industriale, pongono molti interrogativi rispetto a quanto evidenziato nella prima risposta.

Attualmente, la Pubblica Amministrazione, con le sue strutture tecniche, ha in atto un importante percorso **dispiegativo**, in parte già risolutivo, dei temi e questioni formali della città, con ampio coinvolgimento della Comunità e delle sue risorse tecnico-culturali.

PSU, Piano Coste, Progettualità puntuali ed integrate in urbe e su talune peculiarità ambientali, ed in particolare l'**adeguamento** del PRGC al PPTR che mi vede direttamente coinvolto, focalizzano la prospettiva futura strategica sui sistemi **coerenti** di crescita e trasformazione morfo-funzionale della Città e del Territorio, includendovi, per la prima volta, **il complesso** degli elementi ambientali sistemici peculiari e la tradizione costruttiva locale.

Per l'adeguamento il Sindaco ha usato la parola "normale" nell'indicare la struttura, significando, ritengo, che sono **gli scopi semplicemente, ragionevolmente e consapevolmente perseguiti dalla Comunità, la base di ogni identitaria futura "imago" e "forma urbis"**.

FOCUS 1: Economia e assetti produttivi strategici

Giulio Saitti | D G Network Contacts

1. Quali sono le visioni strategiche, ovvero gli asset economici sostenibili per generare in futuro il benessere delle persone e dei territori? Con una particolare relazione al territorio di Molfetta.

2. Le aree produttive attuali, concepite secondo logiche della vecchia economia fordista, quali ruoli avranno nel medio e lungo periodo? Saranno ancora concepiti come luoghi specialistici (zooing) oppure potranno essere pezzi rigenerati di città e dunque luoghi vivibili?

Secondo un'analisi condotta dall'azienda di ricerche di mercato Ipsos per il Salone della CSR e dell'Innovazione Sociale (ottobre 2018) anche in Italia si esige una maggiore attenzione delle aziende verso i **propri impatti ambientali**, al **benessere dei dipendenti** e ai **legami con il territorio**.

La difficoltà di veicolare l'impegno verso i temi della sostenibilità penalizza aziende che potrebbero trarre maggior vantaggio dalla loro condotta. Dalla ricerca emerge infatti che il 53% della popolazione riscontra negli ultimi tre anni un aumento dell'attenzione delle imprese verso i temi della sostenibilità ambientale e sociale, ma il 76% del campione fatica a capire quali imprese siano veramente sostenibili. La comunicazione è infatti fondamentale per diffondere una cultura della sostenibilità e differenziarsi dalla concorrenza. Gli strumenti più efficaci per comunicare il proprio impegno risultano essere le certificazioni rilasciate da enti terzi, ritenute significative dal 42% del campione, e l'appartenenza ad associazioni ambientaliste o umanitarie, per il 35%. Il 50% delle aziende sfrutta il proprio sito internet e il 35% redige un bilancio sociale, documento che testimonia l'impegno dell'organizzazione su questo fronte.

Società e ambiente: un'opportunità per le aziende

La responsabilità ambientale è in effetti uno dei temi a cui i cittadini prestano più attenzione quando si rivolgono ad un'organizzazione per prodotti o servizi di ogni genere.

I vantaggi di un'attenta politica di responsabilità sociale sono chiari a sei aziende su dieci: per il 58,3% degli intervistati migliora la reputazione del brand, per il 57,3% rende più efficienti i processi interni, per il 49,3% riduce i costi e per il 39,2% aiuta ad aumentare le vendite. La sostenibilità è in generale utile a livello commerciale, secondo l'81,7% del campione, è un vantaggio competitivo per il 76,7%, e migliora la reputazione aziendale per l'87,2%.

Non solo: secondo un'indagine sugli investitori retail italiani condotta da Doxa per il Forum della Finanza Sostenibile, più del 60% degli investitori italiani è ben disposto a investire in prodotti sostenibili e il 38% investe in strategie Esg (environmental, social, governance) su consiglio del proprio consulente finanziario.

FOCUS DA SVILUPPARE

- Progetti di Car Sharing (mobilità lenta o dolce)
- Mobilità integrazione sistema città – sistema industriale;
- Zona Pip e Zona Asi a sistema
- Polo Tecnologico Innovativo

I cinque megatrend economici che rivoluzioneranno il futuro della sostenibilità

Demografia, risorse naturali, cambiamento climatico, diseguaglianze, rivoluzione digitale. Sono le cinque grandi aree che secondo gli analisti della banca privata svizzera Lombard Odier guideranno la prossima rivoluzione economica.

La sostenibilità sta cambiando le regole dell'economia. Sin dal 2015, quando sono stati sottoscritti i 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile, imprese e investitori sono stati indirizzati verso un percorso di crescita più sostenibile. Gli analisti della banca privata svizzera Lombard Odier hanno pubblicato un'infografica relativa a cinque settori che nel prossimo futuro rivoluzioneranno le attuali infrastrutture economiche e sociali.

"I nostri attuali modelli economici, sociali e di governance sono insostenibili" dichiara Carolina Minio-Paluello, capo del settore investimenti. "Quando si parla di rivoluzione sostenibile, stiamo parlando di una serie di tendenze strutturali che ci obbligheranno a ripensare molte delle norme stabilite in tante aree della nostra vita quotidiana, dai sistemi di trasporto all'alimentazione, la sanità e l'istruzione. **La sostenibilità sta trasformando le nostre economie e influenzerà i principali asset d'investimento**".

Dal punto di vista demografico, l'invecchiamento della popolazione mondiale implica una serie di conseguenze su sanità, lavoro e nuove generazioni. **Entro il 2050 ci saranno 2,1 miliardi di persone con più di 60 anni**, questo significa che ci saranno più over 60 che under 15. Cresce la spesa sanitaria che si stima raggiungerà i 10,6mila miliardi di dollari entro il 2022. **Il 74% degli adulti ha dichiarato di aver programmato di continuare a lavorare oltre l'età pensionabile**, per necessità economiche o perché non ancora pronti a rinunciare al proprio lavoro. Entro il 2020 il valore della cosiddetta "economia d'argento", cioè l'insieme di quelle attività dedicate all'invecchiamento delle nostre società, varrà 15mila miliardi di dollari.

Il terzo megatrend riguarda le risorse naturali, che richiamano finanziamenti importanti, soprattutto nei settori dell'agricoltura, della silvicoltura e dell'uso del suolo, responsabili del 25% di tutte le emissioni globali di gas serra. Il programma "Microsoft Ai for Earth", nato nel 2017 per finanziare progetti dedicati al miglioramento della gestione delle risorse naturali, ha assegnato più di 200 finanziamenti in 57 Paesi diversi. Lo stato di Singapore prevede di migliorare le prestazioni ambientali dei suoi edifici dell'80% entro il 2030. Secondo il ministero dello Sviluppo economico locale si tratta dell'obiettivo più ambizioso di sempre.

Collegato alle risorse naturali è il macro-settore dei cambiamenti climatici, responsabili, secondo la compagnia di assicurazioni Munich Re Ag di perdite economiche record legate ad eventi meteorologici estremi. Per contrastare i cambiamenti climatici l'attenzione è rivolta alle fonti rinnovabili (entro il 2050 eolico e fotovoltaico forniranno quasi il 50% dell'energia elettrica mondiale) e alla mobilità a zero emissioni, con piani industriali che puntano entro il 2025 alla vendita di soli veicoli elettrici o ibridi.

Senza uguaglianza di genere, competenze adeguate per tutti e una particolare attenzione verso la classe sociale media, non ci potrà essere nessuna rivoluzione economica sostenibile. La parità di genere può aggiungere al Pil globale 12mila miliardi di dollari entro il 2025. L'iniziativa "Closing the Skills Gap" del World Economic Forum, nata per affrontare le attuali carenze di competenze e per rinnovare il modello educativo e formativo, mira a formare entro il 2020 17 milioni di persone in tutto il mondo. La classe media crescerà di 1,7 miliardi di persone e quasi nove consumatori su dieci appartenenti alla classe media saranno in Asia.

L'ultimo dei cinque megatrend è dedicato alla rivoluzione digitale, un settore in cui l'innovazione tecnologica può portare enormi benefici in termini di crescita economica. **Le nuove tecnologie potrebbero creare 133 milioni di nuovi posti di lavoro nei prossimi dieci anni.** L'intelligenza artificiale aiuterà a raddoppiare il tasso di crescita economica entro il 2035, con investimenti pari a 57 miliardi di dollari. Particolarmente interessante, dato il numero elevatissimo di internauti cinesi, è lo sviluppo degli eWallet, la modalità di pagamento online attraverso la tecnologia Nfc (near-field communication, per la connettività senza fili a corto raggio) integrata negli smartphone di ultima generazione.



Zone Economiche Speciali e Aree Logistiche Integrate: un unico sistema di sviluppo per la portualità e la logistica integrata.

Nell'ambito della riflessione sugli strumenti propri della programmazione economica e funzionali alla strategia produttiva di settore (sistema marittimo e logistico portuale) che impattano con il territorio e s'interfacciano anche con la correlata potestà di pianificazione, merita prendere in considerazione un istituto che ha di recente fatto ingresso nella nostra legislazione: le Zone Economiche Speciali (in acronimo, "ZES").

L'attuale sistema integrato di rilancio delle infrastrutture portuali italiane fa perno a ben vedere su due strumenti innovativi, le *Aree Logistiche Integrate* ("ALI") e le *Zone Economiche Speciali* ("ZES").

Aree Logistiche Integrate (ALI) e Zone Economiche Speciali (ZES) possono infatti essere considerate a giusta ragione come due strumenti tra essi complementari e inscindibili.

Le prime, previste nell'Accordo stipulato tra l'Italia e la Commissione Europea quale prerequisito per la realizzazione degli interventi sul sistema logistico-portuale, *"devono includere un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema, le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto"* (DGR 586/2018); le seconde, introdotte dal D.L. 91/2017 sono *"zone geograficamente delimitate e chiaramente identificate, ... anche non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale, ... che comprendano almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)"*.

L'ALI appare pertanto funzionale alla realizzazione della componente, per così dire, *hardware* di sviluppo del sistema portuale-logistico (infrastrutture e innovazione tecnologica); mentre le ZES mirano a supportare la componente *software*, garantendo condizioni speciali per l'esercizio di attività economiche e imprenditoriali in relazione alla natura incrementale degli investimenti e delle attività di sviluppo d'impresa.

In ciascuna delle cinque Aree Logistiche Integrate, individuate già dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, il programma di investimenti mira a realizzare infrastrutture portuali, retroporti e interporti, piattaforme logistiche, con le relative connessioni ai corridoi multimodali della Rete europea di trasporto. Per ciascuna ALI, i Tavoli Tecnici hanno riunito in un confronto operativo i diversi attori coinvolti, con il supporto di Rete Autostrade Mediterranee (RAM spa).

Tra le cinque ALI vi è il *Sistema Pugliese Lucano* individuato nell'Accordo di Partenariato.

La collocazione della Puglia nell'ambito della rete infrastrutturale italiana di grande comunicazione mostra ancora la sua perifericità rispetto ai flussi di traffico nazionali e internazionali e, al suo interno, la marginalità di alcune aree. Le azioni previste partono dalla definizione di un sistema integrato dei tre porti principali (Bari-Brindisi-Taranto) e dell'Interporto di Bari, valorizzando le specializzazioni che già oggi sembrano emergere con sufficiente evidenza. In particolar modo è necessario potenziare i collegamenti di "ultimo miglio" ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi-Taranto, con particolare attenzione all'Interporto Regionale della Puglia.

Con riferimento all'ALI Pugliese-Lucana, il Documento di Sviluppo congiunto (DGR 586/2018) elenca la dotazione infrastrutturale esistente e gli interventi di sviluppo, distinguendo tra pianificati, programmati e in corso (nel complesso 1.518 milioni di euro). Escludendo gli interventi pianificati (906 milioni di euro) per i quali non è disponibile la copertura finanziaria, gli interventi programmati ammontano a 97 milioni di euro, mentre quelli in corso sono 515 milioni di euro, destinati per oltre i due terzi al porto di Taranto. Osservando le fonti finanziarie emerge come il documento metta a sistema interventi contenuti in precedenti strumenti di pianificazione. Il 73% di tutte le risorse relative agli investimenti in corso derivano dal Contratto Istituzionale di Sviluppo per Taranto, mentre sul porto di Brindisi, destinatario del 13% delle risorse, gli interventi in corso di realizzazione appartengono quasi esclusivamente al ciclo di programmazione comunitaria 2007-2013 e a vecchie Delibere CIPE.

Le Zone Economiche Speciali, viceversa, sono generalmente definite come aree geografiche delimitate, situate entro i confini nazionali di uno Stato, all'interno delle quali vige un regime normativo differenziato e talvolta "privilegiato", concernente le attività economiche e imprenditoriali, principalmente in materia di investimenti, tassazione, incentivi fiscali e finanziari.

Le numerose ed eterogenee esperienze europee e internazionali dimostrano come il "minimo comune denominatore" sia la concezione delle ZES quale *driver* per la crescita o ripresa economica, sicché la loro istituzione è generalmente sostenuta da un contestuale piano di infrastrutture, sospinto da un pacchetto di misure fiscali attraenti per gli investitori e supportata da forme dedicate di "semplificazione amministrativa".

Oggi le ZES nel mondo sono oltre 4500, in Europa oltre 70. E questi numeri sono in crescita. Non tutte le ZES però sono uguali.

Esistono ZES 'generiche' ed altre tematiche, volte a sostenere lo sviluppo di determinate tipologie di imprese. In Italia, le ZES sono disciplinate dal decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123 - e dal successivo decreto attuativo (D.P.C.M. 25 gennaio 2018, n. 12) - che, nel prevedere un nuovo piano per favorire la crescita economica nelle aree del Mezzogiorno, ha istituito, oltre alla misura denominata "Resto al Sud" per l'imprenditoria giovanile, anche le Zone Economiche Speciali (Capo II, Artt. 4 e 5).

Esse rappresentano una straordinaria leva di politica industriale per lo sviluppo manifatturiero e logistico dei territori delle regioni meno sviluppate e in transizione, dove siano presenti e operative aree portuali con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Questa, dunque, la scelta, implicita, del legislatore italiano: prevederne l'istituzione nelle regioni meno sviluppate e in transizione (Campania, Puglia, Basilicata, Molise, Calabria, Sicilia e Sardegna) di zone geograficamente delimitate e chiaramente identificate collegate ad un porto 'core' (inserito nelle reti TEN-T europee). A tal fine, sono stati già stanziati circa 200 milioni di euro da utilizzare tra il 2018 e il 2020.

La scelta, come detto "implicita", è dunque di favorire lo sviluppo delle imprese collegate alla logistica marittima. Sostenendo lo sviluppo della portualità italiana e coerentemente con l'ampia e significativa riforma della stessa (Riforma Delrio).

La *governance* delle ZES italiane conferma per altro questa scelta.

Non a caso il Comitato di Gestione della ZES è presieduto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, composto da un rappresentante della regione (o regioni in caso di ZES interregionali), da un rappresentante della Presidenza del CdM e di uno del MIT e si avvale del Segretario generale dell'Adsp per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali.

I vantaggi delle imprese insediate nelle ZES sono così sintetizzabili:

- a) Procedure burocratiche semplificate;
- b) Accesso alle infrastrutture logistiche esistenti e di quelle realizzate con il piano di sviluppo;
- c) Crediti d'imposta per gli investimenti. Per poterne godere le imprese devono mantenere l'attività nell'area per almeno sette anni. Sono escluse le imprese in liquidazione (evidentemente anche concorsuale).

Il decreto attuativo ha confermato questa scelta.

Le ZES, infatti, elettivamente si sviluppano nei retroporti, ovvero intorno a piattaforme logistiche ed interporti. Il piano di sviluppo strategico deve identificare le attività di specializzazione territoriale che s'intendono rafforzare e il loro nesso economico-funzionale con i porti afferenti alla ADSP.

Insomma il legislatore prevede un duplice requisito per essere inseriti nella ZES: oggettivo (legame con l'attività portuale) e soggettivo (attività delle imprese).

Inoltre il decreto pone le basi per una concorrenza tra le Regioni.

Le ZES infatti non saranno in Italia tutte uguali, in quanto la loro effettiva attrattività dipenderà soprattutto dalle semplificazioni che le Regioni e gli enti locali s'impegnano ad adottare per le iniziative insediate nella ZES (devoluzione di poteri al comitato di indirizzo), agevolazioni ed incentivazioni regionali aggiuntive rispetto a quelle statali, supporto amministrativo apprestato al comitato di indirizzo, approntamento di un c.d. KIT localizzativo da parte dei Comuni.

La riforma, dunque, attribuisce una grande responsabilità alle Regioni per il successo delle ZES. Il tempo dirà se di tale responsabilità le Regioni faranno buon uso. Sulla loro capacità poggia la speranza di far decollare la logistica del meridione e di promuovere una rigenerazione economica coerente con i principi della cosiddetta blu e circular economy. Che oggi presiedono allo sviluppo delle ZES estere più innovative

Non è il credito d'imposta a fare la differenza tanto più che esso è inutilizzabile per gli investimenti in infrastrutture logistiche (trasporti, logistica e cantieristica), essendo questi codici ATECO compresi dalla disciplina europea sugli aiuti di Stato. Insomma, proprio le attività maggiormente connesse e funzionali alla portualità sono di fatto escluse dalla possibilità di beneficiare del credito di imposta.

Le ZES, quindi, vengono istituite dal Governo su proposta delle Regioni e sentiti i Sindaci dei territori interessati, sulla base di un Piano di Sviluppo Strategico che individui e favorisca la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già insediate o che intendano insediarsi nelle ZES.

La ZES Adriatica Meridionale

Con delibere di Giunta n. 1441 del 2 agosto 2018 e n.839 e del 7 maggio 2019 n.839, la Regione Puglia ha rispettivamente licenziato e poi definitivamente approvato il Piano Strategico per l'istituzione della Zona Economica Speciale (ZES) adriatica, dando attuazione a quanto previsto dalla legge 3 agosto 2017, n.123, di

conversione del decreto-legge 20 giugno 2017 n.91, ai successivi decreti attuativi e alle indicazioni impartite dalla struttura del Ministro per il Sud.

Anche la Regione Molise, con delibera G.R. 19 aprile 2019 n. 130 ha approvato il suo Piano strategico che, coordinandosi con quello pugliese, rappresenta la base per la istituenda ZES interregionale adriatica Puglia e Molise.

Entrambi i Piani sono stati quindi aggiornati alle previsioni della L. 12 dell'11.02.2019 in materia di semplificazioni; inoltre, come previsto nella delibera di G.R. del 7 maggio 2019 n.839, la Regione potrà favorire eventuali intese con i Comuni al fine di individuare appositi pacchetti localizzativi tesi a promuovere gli insediamenti nell'area ZES.

È pertanto prevista in Puglia la creazione di due ZES per un totale di 4.400 ettari di territorio: Una ZES Ionica collegata con la Regione Basilicata e l'altra Adriatica collegata con la Regione Molise.

Il territorio di Molfetta (11 HA di area portuale), non inserito nella prima stesura del Documento Piano Strategico approvato con DGR 1441/2018, è stato successivamente inserito con DGR 839/2019 (paragrafo 4.4.4. – pag.101 del Documento). Nel Documento viene riconosciuta la tradizione peschereccia del porto di Molfetta e la sua prospettiva di sviluppo collegata al completamento della infrastruttura commerciale, il cui esito consegnerà 6 banchine operative e 3 moli operativi, con annesse aree di servizio.

Al momento non è dato conoscere se vi sia e di quale entità una richiesta del Comune di ampliamento delle aree da inserire in ZES, a seguito dell'avviso regionale indetto con D.D. Sezione attività economiche e artigianali della Regione Puglia 18 luglio 2019 n.155.

Tra i parametri impiegati, l'individuazione di aree industriali produttive (prioritariamente) pubbliche, libere o prevalentemente libere, direttamente collegate ad aree portuali, nodi logistici (aeroporti, interporti, etc) e retroportuali – ovvero collegate a essi da un nesso economico funzionale - con specifica attenzione agli aspetti legati alla connettività logistica e infrastrutturale, il porto di riferimento e l'assenza di vincoli urbanistici, paesaggistici e ambientali.

Per gli ultimi aspetti tanto si ricava soprattutto dalla d'anzì menzionata recente determinazione della Sezione attività economiche e artigianali della Regione Puglia 18 luglio 2019 n.155 con cui è stato indetto un "avviso pubblico a favore degli Enti Locali della Regione Puglia per l'attribuzione delle aree residue e non assegnate delle Zone Economiche Speciali (ZES) Interregionali Ionica e Adriatica" (ai sensi delle DGR n. 612 del 29.03.2019 e n. 839 del 07.05.2019).

Tra i requisiti di ammissibilità per la candidatura, infatti, si rinvencono i seguenti:

- a) Aree ASI/PIP conformi e non in contrasto con la pianificazione sovraordinata e di settore
- b) Aree non sottoposte a vincoli giuridici (quali procedure fallimentari in corso/concorsuali/esecutive/messa in liquidazione) e ambientali che pregiudichino o ostacolino l'esercizio delle attività d'impresa;
- c) Aree localizzate al di fuori delle aree tipizzate dall'Autorità di Bacino a media e alta pericolosità idraulica;
- d) Aree che non presentano vincoli derivanti dalla presenza di immobili ed aree sottoposte a tutela ai sensi del Codice dei Beni Culturali (D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.);
- e) Aree dotate di tutte le seguenti infrastrutture:
 - Strada a servizio dell'area e/o dell'insediamento;
 - Rete di distribuzione dell'energia elettrica per uso industriale;
 - Rete di distribuzione del gas (modificato dalla successiva D.D. 204 del 15 ottobre 2019 di proroga del termine candidatura al 22 novembre);
 - Rete idrica;
 - Rete fognaria;

Quanto, invece, ai criteri preferenziali ai fini della assegnazione del punteggio:

- Aree dotate di pubblica illuminazione
- Aree dotate di parcheggi
- Aree dotate di cavedi multiservizi e cavidotti per il passaggio di reti di telecomunicazione
- Aree con superficie libera disponibile a nuovi insediamenti (incluso capannoni vuoti e prontamente disponibili)
- Aree a destinazione d'uso industriale.

Con D.P.C.M. del 3 settembre 2019 è stata infine istituita formalmente la ZES Adriatica meridionale interregionale di Puglia e Molise.

L'impatto con il territorio e la pianificazione

Come visto, le ZES sono strumenti di programmazione e incentivazione economica e strategica che interessano parti del territorio regionale, comunque caratterizzate dalla presenza di un porto "core".

In funzione di esse, vengono perimetrare aree – prioritariamente pubbliche - già urbanizzate, cioè dotate di tutte le infrastrutture e servizi necessari a far sviluppare imprese esistenti o ad attrarne e accoglierne di nuove.

In linea di principio, ferme restando le aree ove sono localizzati porti, aeroporti, interporti, si tratta di aree retroportuali – che cioè possono risultare funzionali e strumentali alla logistica integrata collegata alla portualità – ovvero dove siano presenti o eleggibili imprese la cui attività sia funzionalmente ed economicamente collegata al porto o ai porti di riferimento per la ZES in questione.

Nel caso della ZES Adriatica Meridionale sono state perimetrare a tal fine aree industriali ubicate nel territorio di competenza dei Consorzi ASI, nelle aree PIP, collocate lungo le infrastrutture lineari quali, per esemplificare, la camionale che dal porto di Bari raggiunge l'area industriale passando per i territori di Bari, Modugno e Bitonto, e così via.

È di tutta evidenza che le aree ZES vengono individuate in zone già pianificate per finalità produttive e non il contrario: non è saggiamente previsto che il potere di pianificazione venga esercitato in funzione della istituzione e del funzionamento della ZES, se non nella sua declinazione attuativa.

Si pensa, sempre per esemplificare, all'esigenza di ammodernamento ed efficientamento di agglomerati produttivi in funzione dello sviluppo del tessuto imprenditoriale esistente e/o della possibilità di attrarre nuove imprese; e ciò attraverso la redazione di varianti ai Piani ASI e/o al rinnovo dei PIP sovente decaduti; così come attraverso l'adeguamento di detti agglomerati al PPTR e, segnatamente, alle **<<linee guida sulla progettazione di aree produttive paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzate>> contenute nel PPTR (linee guida 4.4.2. sulle APPEA dello Scenario strategico del PPTR).**

Dal che discenderebbero almeno due corollari:

- Il primo: la verifica di una *revisione - in parte qua - dell'apparato normativo tecnico* del PPTR (disciplina autorizzativa) che, in quanto piano regionale gerarchicamente sovraordinato a tutti i piani e programmi anche settoriali, potrebbe rendere meno agevole il raggiungimento degli obiettivi che con la ZES ci si propone di realizzare. Ne deriva la necessità di una sua puntuale ricognizione quanto alle possibili "criticità" e "distonie" con le modalità di gestione della ZES, onde formulare - di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (giusta accordo di copianificazione sancito con la Intesa interistituzionale del 15 novembre 2007, ai sensi degli articoli 135 e 143, co. 3 del Decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42) - una sua revisione e/o adattamento limitatamente alle aree ZES, anche con riferimento alla presenza di zone SIC/ZPS (Natura 2000) e a Siti di Bonifica Nazionali (SIN di Brindisi e Manfredonia-Monte Sant'Angelo)
- Il secondo: la opportunità di poter destinare nell'immediato, a vantaggio della reale competitività delle ZES pugliesi, la provvista finanziaria prevista nel POR Puglia 2014-2020 approvato dalla Commissione UE a luglio del 2015 con decisione della Commissione Europea C (2015) 5854, avendo riguardo all'Asse XII – "Sviluppo urbano sostenibile", azione 12.2 "Riqualficazione ecologica delle aree produttive" (APPEA) per un importo complessivo in tesi disponibile pari a un totale **30 milioni di euro circa**, attraverso interventi che ne riducano la pressione sull'ambiente e sulla salute, ne migliorino la dotazione infrastrutturale e ne valorizzino le relazioni con il territorio rurale e urbano (Priorità di investimento: 4c; 4e; 6e).
- Come detto, inoltre, le potenzialità delle ZES sono senza dubbio condizionate dall'azione dei pubblici poteri locali.

I Comuni – e unioni o reti tra i Comuni – possono varare i c.d. kit localizzativi, vale a dire una serie di misure contenenti, le agevolazioni fiscali di propria competenza (cfr. § 7.4.1. del Piano Strategico), nonché, eventualmente, ulteriori misure di incentivazione e agevolazione nonché di semplificazione amministrativa conformi e/o coerenti a quanto previsto dalla legge 3 agosto 2017, n.123, di conversione del decreto-legge 20 giugno 2017 n.91, e ai successivi decreti attuativi; misure che possono fare la differenza nella scelta di una impresa di prediligere questo piuttosto che altri territori (comunque inclusi nel regime della ZES).

Sempre in via esemplificativa, dette misure possono riguardare:



l'IMU: con previsione di esonero e/o riduzione dal pagamento dell'imposta (limitatamente alla quota di pertinenza comunale), per possesso di beni immobili ricadenti nel perimetro della ZES;

la TASI:

- Con esenzione e/o riduzione dal pagamento dell'imposta (limitatamente alla quota destinata ai comuni) per possesso e detenzione, a qualsiasi titolo, di aree e fabbricati edificabili ricadenti nel perimetro della ZES;
- Con la non applicazione della maggiorazione comunale per possesso e detenzione, a qualsiasi titolo, di aree e fabbricati edificabili ricadenti nel perimetro della ZES.
- La TARI: con la introduzione della TARI etica e le conseguenti detrazioni percentuali.

Quale ulteriore rafforzamento della strategia comunale in termini di attrattività per gli investimenti nel proprio territorio, inoltre, i Comuni possono ampliare il panel del kit localizzativo attraverso l'indicazione di misure e/o programmi particolarmente attrattivi per gli operatori che intendano svolgere le proprie attività in ZES, correlati ai seguenti obiettivi strategici:

- Rilasciare, a fronte della completezza dell'istanza, il permesso di costruire in un termine minore di 60 giorni dalla richiesta;
- Semplificare la gestione dei pagamenti creando un unico interlocutore per il pagamento di tutti gli oneri dovuti al Comune e agli altri enti (Azienda di Tutela della Salute, Vigili del Fuoco, Arpa, ecc, ...), garantendo la possibilità di adempiere agli oneri dovuti a tutte le PPAA nello stesso momento e telematicamente
- Dichiarare preventivamente tutti gli oneri burocratici, urbanistici ed edilizi impegnandosi a non introdurre ulteriori oneri
- Ridurre gli oneri di urbanizzazione (primari e secondari) di una significativa percentuale ed eliminare ogni onere di istruttoria connesso al conseguimento di permessi, autorizzazioni, nulla osta ecc.
- Ridurre lo *standard* qualitativo e gli eventuali oneri necessari al mutamento di destinazione d'uso
- Creare una sezione dedicata nel portale *online* del Comune dove l'impresa possa trovare tutte le informazioni, sistematiche e ordinate, per aprire nuove attività in area ZES e per interventi di natura edilizia, inclusa la selezione di opzioni immobiliari di acquisto/locazione;
- Garantire un corso di formazione per gli operatori S.U.A.P. nell'ambito ZES e blue economy;
- Partecipare a programmi di formazione volti a sostenere la costituzione, lo sviluppo e la valorizzazione di tutte le forme e modalità di semplificazione amministrativa nella ZES;
- Sviluppare nuove forme di semplificazione amministrativa (sia in termini di *governance* e sia in termini di gestione delle procedure) rispetto a quella già previste dalle norme in vigore e dall'ordinamento comunale;
- Sviluppare ulteriori vantaggi di ordine economico, sociale, etico, ambientale, della responsabilità sociale di impresa;
- Sviluppare ulteriori vantaggi relativi all'ambito dell'Information and Communication Technology (ICT) e Internet of Thing (IOT);
- Sviluppare vantaggi nell'ambito della Blue economy;
- Sviluppare altri vantaggi coerenti con le finalità della ZES.

Si tratta di una serie di utili suggerimenti che la stessa Autorità di sistema portuale del mare adriatico ha inteso compendiare in uno schema di deliberazione comunale pubblicata sulla pagina *facebook* della Autorità il 1° agosto 2019.

La pianificazione portuale e i rapporti con la ZES

Non di meno, l'istituzione della ZES interferisce virtuosamente con la potestà di pianificazione demandata dalla legge alle Autorità di sistema portuale e, segnatamente, con la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS), prima, del Piano Regolatore del Sistema Portuale¹, poi (art. 5 bis Legge 84/94 come novellato dal l'art.6, Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169).

Il primo, come noto, sintetizza il nuovo approccio alla pianificazione strategica portuale, avviata con la riforma della legislazione del settore e disciplinata dal D.lgs 4 agosto 2016, n.169 e con il successivo correttivo D.lgs 13 dicembre 2017 n.232.

¹ - Per le Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale si rinvia al Documento pubblicato sul seguente link del MIT:
<http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/pubblicazioni/201706/Linee%20guida%20per%20la%20redazione%20dei%20Piani%20Regolatori%20di%20Sistema%20Portuale.pdf>

I contenuti del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) sono i seguenti:

- Definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale;
- Individuare e perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;
- Prevedere una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori.

Particolare attenzione viene posta inoltre all'**assetto complessivo** delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali e agli assi di collegamento viario e ferroviario, destinate alle attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, all'**attività cantieristica** e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, le quali sono individuate nel documento di **pianificazione strategica** di sistema ma delimitate e disegnate dal piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Le aree con funzione di **interazione porto-città** definite dal documento di pianificazione strategica di sistema, sono pianificate dai comuni, previo parere della competente Autorità di sistema portuale.

Nel caso di strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico verranno valutati prioritariamente interventi di realizzazione di strutture, da destinarsi al ricovero a secco di natanti e imbarcazioni da diporto fino a 12 metri e ambiti ad approdi turistici.

Gli ormeggiatori che gestiranno tali aree dovranno essere iscritti nel relativo registro, previa specifica procedura concorsuale, e dovranno costituirsi in società cooperative.

Al comandante del porto spetterà la **vigilanza** ed il controllo del corretto funzionamento e organizzazione di tale società cooperative. Così come lo statuto del porto e le sue eventuali modifiche sono approvate dal comandante del porto secondo le direttive emanate in materia dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

I contenuti dei DPSS devono essere coerenti con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 Luglio 2015 ed adottato il 6 agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio); infine con il Piano Regionale delle Merci e della Logistica (in Puglia in corso di approvazione con il coordinamento tecnico di ASSET)².

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema riveste dunque l'importante funzione di definire gli obiettivi e le strategie di sviluppo, oltreché i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale; al DPSSP viene chiesto in definitiva di risolvere le conflittualità in merito alle aree di interazione porto città, ai tracciati di ultimo miglio, all'accessibilità ai porti ed all'individuazione di aree retroportuali.

Come è ovvio la definizione di tali questioni è essenziale per garantire lo svolgimento delle attività all'interno dei porti con la massima sicurezza ed efficienza, ma è altrettanto ovvio che non possano essere esaminate con ottica distorta solo dal punto di vista dei porti, né tanto meno dal solo punto di vista della città.

Esso, in sintesi, è volto ad assicurare una chiara e univoca identificazione di indirizzi, obiettivi e strategie per la redazione dei singoli piani regolatori.

Ulteriore novità Decreto Legislativo n. 232 del 2017 riguarda poi le modalità di redazione dei piani regolatori portuali (PRG portuali) i quali sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del documento di pianificazione strategica e di sistema nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

I piani regolatori portuali, in conformità agli **strumenti urbanistici** vigenti sulle aree interessate, declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

La procedura di approvazione del piano regolatore portuale prevede che il piano, corredato del **rapporto ambientale** di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sia:

adottato dal Comitato di gestione, previa intesa con i comuni territorialmente interessati con riferimento

² - Il Documento in bozza è pubblicato al seguente link:

http://asset.regione.puglia.it/assets/files/PRML%20luglio%202019/PIANO%20MERC%20BOZZA_11_7_2019.pdf

esclusivo alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città, i quali si esprimono entro e non oltre quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto; inviato successivamente per il parere di competenza al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto; approvato, infine, dalla regione interessata entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura VAS.

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema della Autorità di sistema portuale del mare adriatico meridionale è in corso di predisposizione; il Documento è pubblicato sul sito della Autorità al seguente link: <http://www.adspmam.it/comunicazione/documento-di-pianificazione-strategica-del-sistema-portuale/>; sullo stesso sito è anche consultabile il Documento di Pianificazione Energetica Ambientale di Sistema Portuale, associato al primo e anch'esso in corso di approvazione:

(<http://www.adspmam.it/comunicazione/documento-di-pianificazione-strategica-del-sistema-portuale/>).

Da non sottovalutare, per quanto si qui detto, è l'interferenza tra il regime della ZES sia con la pianificazione urbanistica generale (PUG) dei comuni ove sono ubicati i porti presenti nella ZES, atteso che un ruolo fondamentale può essere svolto come detto dal cd fronte marino, ovvero dalla linea di demarcazione ed interconnessione tra la città ed il porto, con le interazioni urbanistiche e trasportistiche che spesso attingono a chiare conflittualità proprio di natura progettuale ed uso pubblico, cioè collettivo, non solo degli addetti ai lavori del porto medesimo; che con la pianificazione strategica provinciale e della città metropolitana.

E' evidente infatti che la conformazione policentrica della ZES Adriatica, avvolgente anche più province (BAT, Brindisi, Lecce) oltre che la città metropolitana di Bari, esiga un riallineamento di sistema della funzione strategica di detta pianificazione, alla stregua della complessa articolazione territoriale e gestionale della ZES.

Conclusioni

In conclusione, l'istituzione della ZES rappresenta un'eccellente occasione di verifica, di messa a sistema e adeguamento/attuazione dello stato della pianificazione dei territori e strategica nonché dei settori interessati dalla sua operatività, onde rendere gli stessi idonei a consentirne la maggiore competitività, efficienza ed attrattività.





1. La costruzione e gestione del paesaggio è una condizione che genera di per sé complessità.

Il paesaggio, secondo la Convenzione Europea, è interrelazione di fattori naturali e antropici, della percezione e interpretazione del suo valore identitario, nonché di componenti economiche differenti mutuamente integrate: in quale modo tale complessità si potrà considerare in funzione di processi di economia circolare?

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato dalla Regione Puglia nel 2015, in coerenza con la Convenzione Europea del Paesaggio, si colloca in un processo di rinnovamento culturale che reinterpretava il paesaggio nella sua complessità ed identità attribuendogli un importante ruolo nella costruzione di un nuovo modello di sviluppo.

La crisi della globalizzazione economico-finanziaria, richiede di riconsiderare il ruolo delle risorse patrimoniali locali (ambientali, territoriali, paesaggistiche, produttive, culturali, artistiche) come base per la costruzione di un nuovo modello di sviluppo durevole, riducendo l'attuale forte dipendenza economico-culturale e aumentando le capacità di autogoverno della regione.

Il Piano Paesaggistico finalizza le proprie azioni all'obiettivo di mettere in valore le peculiarità identitarie dei paesaggi della Puglia, contribuendo a indicarne le potenzialità specifiche per realizzare un modello di sviluppo socioeconomico autosostenibile.

Questo obiettivo strategico di *sviluppo endogeno* si persegue attraverso: l'elevamento della *qualità ambientale ed ecologica* del territorio come crescita del benessere e della qualità della vita; la crescita di *consapevolezza sociale* dell'alta qualità dei beni patrimoniali territoriali, ambientali e paesaggistici e della necessità della loro valorizzazione in quanto beni comuni; il riconoscimento e la valorizzazione dell'immenso e pluristratificato patrimonio dei beni culturali; la tendenziale autoriproducibilità dei cicli dell'alimentazione (filieri corte fra produzione e consumo) dei rifiuti (rifiuti zero), dell'energia (produzione diffusa per autoconsumo) dell'acqua (equilibrio del bilancio idrico).

Gli orientamenti strategici del modello di sviluppo sono stati declinati nel piano paesaggistico attraverso il perseguimento di *Obiettivi generali* di carattere ambientale, territoriale e paesaggistico che compongono lo *Scenario Strategico*.

2. Considerata la necessità di una politica per la qualità condivisa del paesaggio, qual è il quadro delle identità paesaggistiche del territorio molfettese e in quali modi potrà essere generato un sistema efficace, non ideologico di tutela e conservazione e progettazione di nuovi scenari? Qual è l'orientamento strategico progettuale di Molfetta, in funzione della pianificazione attuale e del PSU previsto per la costruzione dell'immagine futura della città e del suo territorio?

Una prima riflessione sul ruolo della pianificazione paesaggistica in ambito locale nasce dalla progettualità messa in campo dal Comune di Molfetta negli ultimi anni attraverso strumenti e modalità attuative differenti: i progetti di riqualificazione delle lame, della fascia costiera, dell'agro, di valorizzazione del patrimonio storico culturale, di promozione di un sistema di mobilità lenta, ricompongono un'immagine strategica del territorio molfettese da cui prendere le mosse in un futuro percorso di pianificazione e adeguamento del piano vigente al PPTR. Obiettivo sarà quello di inserire tali esperienze progettuali in un quadro di coerenza generale facendo sintesi tra le iniziative mosse dal basso e gli obiettivi generali e specifici contenuti nello scenario strategico del PPTR il quale definisce il "progetto del territorio" assumendo i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e traducendoli in obiettivi di trasformazione per contrastare le tendenze di degrado e costruire le precondizioni di forme di sviluppo locale socioeconomico autosostenibile.

Nell'ambito dello scenario strategico il PPTR definisce cinque Progetti Territoriali per il Paesaggio Regionale: la *Rete Ecologica regionale*; il *Patto Città-Campagna*; il *sistema infrastrutturale per la mobilità dolce*; la *valorizzazione integrata dei paesaggi costieri*; i *sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici*. Questi non fissano norme, ma riconoscono i tratti essenziali degli assetti paesaggistici e territoriali futuri, assumendo valore di direttiva. Allontanandosi dalla scala del singolo progetto verso una visione a scala territoriale delle tematiche ambientali e paesaggistiche è compito di un nuovo piano urbanistico reinterpretare gli elementi costitutivi dei Progetti Territoriali rispetto alle specificità del territorio molfettese e definire azioni ad essi coerenti orientando le previsioni urbanistiche verso una visione strategica paesaggistica coerente con il PPTR.

Il riconoscimento delle invarianti, dei fattori di criticità e vulnerabilità e la definizione delle regole di riproducibilità delle stesse invarianti costituisce il primo passo di un processo di pianificazione paesaggistica che tende sempre più ad allontanarsi dalla logica del vincolo considerando il paesaggio come opportunità e risorsa.

Innescare processi sinergici di riqualificazione del territorio nell'ottica di principi di multifunzionalità, considerare i progetti territoriali come ponte verso futuri canali di finanziamento, riportare i progetti territoriali nelle maglie dell'apparato normativo di un piano urbanistico in fase di redazione, costruire un progetto condiviso attraverso il coinvolgimento sociale innescando un vero e proprio processo culturale, sono infine, le principali mosse che consentono una più agevole attuazione dello scenario strategico del PPTR come reinterpretato e rielaborato ad una scala locale.



1. Quali sono le visioni strategiche, ovvero gli asset economici sostenibili per generare in futuro il benessere delle persone e dei territori? Con particolare relazione al territorio di Molfetta.

La zona industriale di Molfetta si colloca su una area asservita strategicamente da una infrastruttura stradale che permette il facile raggiungimento dell'Autostrada, Porto, Aeroporto e il servizio di trasporto su ferro. Questo ha permesso lo sviluppo della "Città del Lavoro" quali la zona ASI e PIP, oggi occupata da gran parte di realtà imprenditoriali provenienti da altre regioni.

La fortuna di avere insediamenti che non si collocano in una filiera tanto da rendere Molfetta polo industriale solo di uno specifico settore, garantisce la sostenibilità nel tempo degli investimenti fatti dagli imprenditori, con garanzia nel futuro della sostenibilità del reddito pro capite dell'Area, assicurando benessere alle persone e di conseguenza al territorio.

2. Le aree produttive attuali, concepite secondo logiche della vecchia economia fordista, quali ruoli avranno nel medio e lungo periodo? Saranno ancora concepite come luoghi specialistici oppure potranno essere pezzi rigenerati di città e dunque luoghi vivibili?

Molfetta non è stata caratterizzata da una produzione di massa, e né da una logica fordista nella gestione industriale. Abbiamo insediamenti che trovano origine dalla lavorazione artigianale della meccanica, evolutasi in meccanica di precisione, nella lavorazione del prodotto agricolo o della pesca, nella realizzazione di capi di abbigliamento la cui matrice è sempre una lavorazione artigianale e mai industriale.

L'economia in questa zona continua ad essere fiorente e per tale ragione questa area può essere solo ed unicamente destinata al mondo del lavoro.

Dopotutto non si potrebbe immaginare di far convivere anime diverse in un luogo dove l'inquinamento atmosferico dovuto anche alle polveri che si sollevano al passaggio di mezzi pesanti, il traffico concentrato solo ed unicamente in orari prestabiliti, l'assenza di strutture a supporto quali banche, uffici postali e servizi pubblici in genere, l'impossibilità di poter percorrere le strade con una mobilità sostenibile, rappresentano tutti elementi divergenti tra lavoro e rigenerazione abitativa.

La fascia costiera di levante

Mario de Gennaro | Ingegnere

La fascia costiera di levante è tipizzata come Zona D4 per attività turistiche e complementari ed è suddivisa in quattro comparti, di estensione complessiva di 80 Ha, che si sviluppano a cavallo di un asse viario, di lunghezza 1,6 Km, parallelo alla linea costiera - fig. 1. La zona a nord, di circa 25 Ha, è occupata, per oltre il 50%, da attività del settore balneare e della ristorazione e da piccoli insediamenti residenziali. Molto più basso è l'indice di utilizzazione della fascia a sud dell'asse viario dove prevalgono piccoli insediamenti residenziali.

La zona D4 (fig. 2) è interessata, per tutta la sua estensione, dal vincolo dei territori costieri ex art. 142 d.lgs 42/2004, dalle zone a diversa pericolosità idraulica del PAI e da strade esistenti e previste dal PRGC con relative fasce di rispetto; le aree interessate da vincoli rappresentano circa il 82% del totale.

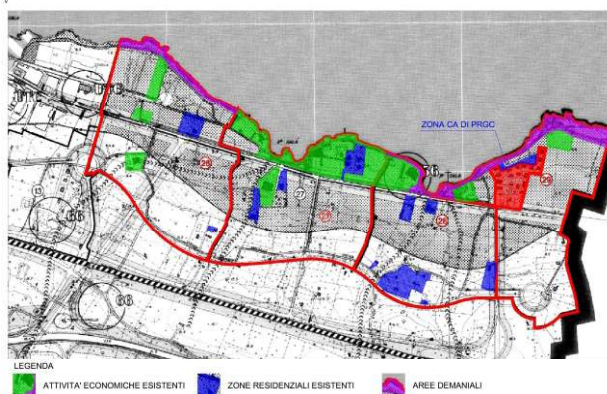
Tale contesto preclude un futuro che sia coerente con le principali tendenze europee ma esso dovrà necessariamente orientarsi verso l'attuale vocazione turistica con relativi servizi e piccoli nuclei residenziali la cui presenza costituisca una base economica stabile per le attività che s'insedieranno.

La zona costiera di levante si connota come area di particolare valenza urbanistica e paesaggistica costituendo la fascia di transizione costiera dalla campagna al mare. Parimenti, essa assume importanza strategica nello sviluppo del comparto turistico e delle attività ad esso complementari.

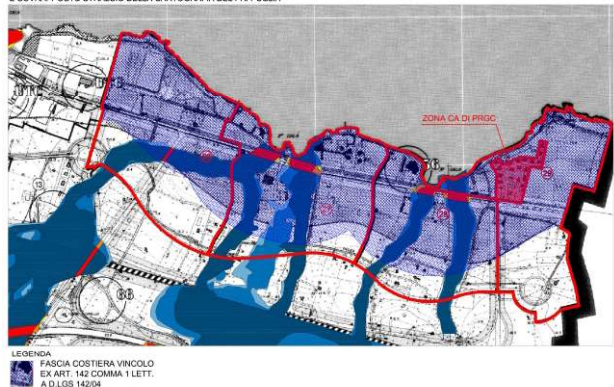
Il quadro vincolistico di tale zona impone che, per essa, s'individuino modalità di intervento che sposino la rigorosa tutela del paesaggio e la salvaguardia del rischio idrogeologico con uno stimolo all'insediamento di attività economiche compatibili con la vocazione turistica stabilita dal piano regolatore per queste aree.

Non si può sottacere, però, che, per il buon esito di questo intervento di trasformazione territoriale, le autorità preposte alla tutela dei vincoli dovranno correttamente orientare il Comune e i progettisti nell'individuazione di ciò che è possibile fare piuttosto che elencare quello che non si può fare. In generale è auspicabile che anche i legislatori nazionali e regionali si orientino in tal senso con linee guida chiare e rigorose che governino i possibili interventi di trasformazione nelle aree soggette a vincoli di tipo generalizzato.

STRALCIO DELLA TAVOLA D07 DI PRGC CON INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE RESIDENZIALI ESISTENTI E DELLE ATTIVITA' ECONOMICHE ESISTENTI



STRALCIO DELLA TAVOLA D07 DI PRGC CON INDIVIDUAZIONE DEI PERIMETRI DI COMPARTO DELLE ZONE D4 DI PRGC E SOVRAPPONTO STRALCIO DELLA CARTOGRAFIA DEL PAI PUGLIA



1. La costruzione e gestione del paesaggio è una condizione che genera di per sé complessità. Il paesaggio, secondo la Convenzione Europea, è interrelazione di fattori naturali e antropici, della percezione e interpretazione del suo valore identitario, nonché di componenti economiche differenti mutuamente integrate: in quale modo tale complessità si potrà considerare in funzione di processi di economia circolare?

Sono strategiche le azioni di riqualificazione delle aree produttive del Consorzio ASI, finalizzate alla conversione delle stesse in APPEA. Le aree ASI, per far fronte alle future sfide produttive, necessitano di una rigenerazione produttiva ed ambientale, congruente al PPTR, attorno a cui costruire una rinnovata identità, nonché di mettere in coerenza il loro ruolo tenendo conto delle criticità idrogeologiche ed ambientali, delle opportunità di sviluppo ed innovazione che le attuali prospettive di mercato offrono. Il contesto più generale e di relazione è rappresentato dalle città che hanno teso ad emarginare o espellere la produzione dall'interno della struttura urbana. Una decisione legata a tematiche sociali, ambientali, perché la fabbrica "inquina" e sembra essere esclusa dal paesaggio urbano. In questo senso, la creazione di un sistema di rete che connetta gli spazi della città residenziale a quelli della città produttiva specializzata (aree ASI), diventa un obiettivo di un progetto di nuova compatibilità. Le aree produttive, rinnovate, si candidano oggi ad essere il fulcro intorno a cui attuare progetti di sviluppo economico organico che, come le tessere di un mosaico articolato, esercitino una funzione/visione innovativa, spaziale ed ambientale, dello sviluppo della intera città.

2. Considerata la necessità di una politica per la qualità condivisa del paesaggio, qual'è il quadro delle identità paesaggistiche del territorio molfettese e in quali modi potrà essere generato un sistema efficace, non ideologico di tutela e conservazione e progettazione di nuovi scenari? Qual è l'orientamento strategico progettuale di Molfetta, in funzione della pianificazione attuale e del PSU previsto per la costruzione dell'immagine futura della città e del suo territorio?

La strategia progettuale finalizzata alla definizione di un nuovo paesaggio antropico, ecologico ed energeticamente sostenibile al fine di ristabilire una relazione con i cicli ecologici costituirà il principio fondante delle future attività pianificatorie del Consorzio ASI nell'area di Molfetta. La componente paesistica, ignorata dal disegno di primo impianto, sarà il requisito fondamentale per il progetto di riqualificazione delle aree produttive esistenti, ed addirittura il volano del futuro sviluppo. La nuova pianificazione attuativa attribuirà rilevanza anche alla qualità tipomorfologica della struttura produttiva, attraverso una normativa esigenziale della qualità edilizia, delle relazioni fra volumi e spazi aperte secondo un abaco delle diverse articolazioni possibili, puntando ad innalzare la qualità ambientale/estetica dei nuovi insediamenti ed il "retrofit" degli edifici esistenti. Il Consorzio ASI, al proprio ruolo istituzionale di sviluppatore "immobiliare", affiancherà un'attività continua di supporto e promozione al fine di assicurare alle imprese insediate un insieme di servizi qualificanti le aree quali "smart-eco-industrial park". L'idea è quella di sviluppare un contesto produttivo in cui l'implementazione di "architetture informatiche" diffuse supporta la gestione delle aree di insediamento industriale basata sui principi dell'ecologia industriale, al fine di incrementarne l'efficienza produttiva, nell'ambito di un'opera generale di risarcimento ambientale.

1. Pensiamo davvero che le sfide del futuro possano essere sviluppate attraverso l'obsoleto sistema legislativo in vigore?

L'attuale momento storico richiede un metodo nuovo di governo della città, apportando qualità per diminuire il disagio sociale.

Il quadro normativo attuale non è niente di più che l'evoluzione della legge 1150 e della sua idea di zonizzazione, ed è incapace di affrontare le esigenze ambientali e paesaggistiche e di gestire la trasformazione edilizia che produce trasformazione urbanistica. È un sistema obsoleto, adatto ad un governo piramidale della città.

Oggi gli attori della trasformazioni sono tanti, e gli interessi coinvolti richiedono un intervento urbanistico ma anche un'organizzazione di sistema¹, in cui anche i soggetti privati siano decisori del futuro urbanistico. Il tutto, nei tempi dei bilanci triennali delle società.

Come ha fatto il Comune di Molfetta, che ha deciso di dare risposte ai bisogni dei cittadini con uno strumento non canonico.

Bisogna avvalersi di una strada nuova, la pianificazione negoziata: un tavolo in cui attore pubblico e attore privato decidano assieme, in forma consensuale, senza abusare del potere e della prossimità che ne derivano.

2. Le nuove visioni, i nuovi assetti territoriali, così come emerso dal dibattito di oggi, implicano una riscrittura delle norme al fine di rendere operativo e attuabile il Progetto Strategico di Molfetta. Sarà possibile collocare il Piano Strategico Urbano in un sistema normativo/operativo sovracomunale?

L'attuazione di idee quali il Piano Strategico Urbano proposto dal Comune di Molfetta richiede la collaborazione, costruttiva e benefica, di attori pubblici ed attori privati, nell'ambito di un sistema normativo vigente regionale che ne disciplina forme, modi e tempi di formazione, e nell'ambito di una competenza decisionale comunale.

È evidente che lo strumento che il Comune ci sottopone non ha una valenza comunale: chiede interventi a corredo, e promette benefici, in entrambi i casi di livello territoriale.

È quindi un progetto che sta stretto nell'attuale sistema normativo.

Il livello sovracomunale è già chiamato in causa dal progetto in sé, e dovrà rispondere affrontando le procedure di formazione, approvazione, efficacia, e soddisfacendo l'esigenza di infrastrutture territoriali.

Chi dovrà prendere queste decisioni non potrà farsi trovare impreparato, perché le domande a cui il progetto strategico del Comune di Molfetta cerca di dare risposte, sono le stesse che vengono poste ai sindaci di tante città della Puglia e della Provincia di Bari.

Il tempo del legislatore per rispondere alle istanze non si può più contare in decenni.

¹ - Cfr. Paola Lombardi, "Il governo del territorio tra politica e amministrazione", Giuffrè Editore, 2012

Nel mio percorso pugliese, per le diverse iniziative nel campo dell'architettura e dell'urbanistica, ho avuto la grande opportunità di incontrare persone con una sensibilità speciale in riferimento alle nostre città, non solo sotto il profilo urbanistico, ma anche in ambito architettonico e sociale.

Uno di questi gruppi professionali che ho avuto la fortuna di conoscere e con cui ho potuto condividere le esperienze professionali è il gruppo colleghi che ha promosso il progetto PIANIFICA.T.U. che affronta il tema della pianificazione urbana del proprio territorio attraverso la realizzazione di Work-Shop e corsi divulgativi per la Città metropolitana di Bari.

Ho avuto la fortuna di essere presente sia a Monopoli che a Molfetta, sempre nell'ambito di altri eventi professionali, ma con sufficiente dedizione per poter contribuire alla diffusione dell'urbanistica. Allo stesso tempo, la fantastica ospitalità, caratteristica pugliese, è un'occasione preziosa che va oltre la semplice professione.

Nel caso in esame, Molfetta, tra i comuni facenti parte della Città Metropolitana di Bari, soffre di tutte le situazioni legate alla pianificazione urbana che possiamo trovare nel sud Italia, non solo a causa della situazione socio-politica della regione, ma anche a causa dell'approccio e analisi praticati nel corso tempo.

Siamo in un territorio in cui non è stato possibile valorizzare e promuovere la zona più monumentale rappresentata dal Centro storico, questo è stato modificato, sostituito e prostituito, sia per omissione che per mancanza di consapevolezza sulle potenzialità di poter diventare il motore nel futuro sviluppo della città.

Sul tema della Città Metropolitana di Bari, ho i miei dubbi sul fatto che Bari consenta e accetti questa possibilità, è troppo concentrata su se stessa, tuttavia questa definizione è politicamente corretta, quindi, o si modificano parametri di questa Città Metropolitana a beneficio dell'intero territorio corrispondente e non di alcune parti o sarebbe meglio agire in modo indipendente. Credo che questa situazione richieda una riflessione profonda e disinteressata che funge da punto di riferimento e sistema di aggregazione diffusa nel territorio in cui i benefici sono collettivi e non parziali. Sicuramente, per raggiungere la definizione di vera Città metropolitana, il territorio dovrebbe essere gestito nella sua interezza e complessità, con i vari sistemi amministrativo, di trasporto, sociale, educativo, sanitario, economico, industriale in piena armonia ed equilibrio con il corrispondente territorio diffuso, introducendo i suoi limiti di crescita, che non dovrebbero esistere rispetto al territorio, e quindi in grado di distribuire i poteri secondo le possibilità dallo stesso.

Evidentemente, Molfetta, come tutte le città italiane, ha il suo proprio PRG, nel suo caso redatto da Cirillo de Salvia, che come tutti i PRG hanno un difetto in origine. È stato dimostrato che il PRG non è uno strumento per lo sviluppo del territorio, ma è l'autoproclamazione di una squadra di governo, quindi le sue versioni e applicazioni successive si sono rivelate un vero disastro; citando le parole di Oriol Bohigas, il PRG è uno strumento per non credere nella sua efficacia.

Con caratteristiche simili, sono disponibili vari strumenti che, eseguiti dall'amministrazione insieme alle università, stanno dimostrando il loro scarso livello di funzionamento a causa della successiva inefficacia. Possiamo parlare di PPTR, Bluemed, PUG, PUT, PET(?) . GreenEurope e molti altri, che essendo eccessivamente teorici e pieni di buone volontà non ne rendono possibile l'applicazione e di conseguenza l'arresto sistematico di alcun progresso. Devo dire che questo arresto sistematico di possibili iniziative è una grande fortuna per il territorio poiché momentaneamente vengono arrestati i possibili disastri urbani in corso. Alla fine del secolo scorso, vale a dire quattro giorni fa, è stata prevista (programmata) la costituzione di una vasta area per il futuro sviluppo industriale dell'A.S.I., che come la maggior parte è stata eccessivamente programmata e non ha ottenuto i risultati previsti, causando l'eliminazione dal territorio dell'agricoltura produttiva, si dovrebbe riflettere se questa fosse un'alternativa onesta Urbanisticamente e Socialmente. Attualmente vige un'autentica situazione di emergenza che danneggia la sostenibilità e lo sviluppo della città. Come la maggior parte delle città costiere pugliesi, Molfetta ha il suo porto con origini molto antiche e che si è sviluppato nel tempo, costruendo banchine di protezione, fari di identificazione con l'obiettivo di fornire risposte a uno sviluppo, attualmente non programmato e in attesa di una bacchetta magica in grado di risolvere tutti i suoi problemi ed essere la nuova risorsa per lo sviluppo globale della città.

Ritornando agli acronimi identificativi dell'urbanistica italiana, troviamo le aree produttive - A.P.P.E.A (Aree Produttive Paesaggisticamente ed Ecologicamente Attrezzate). Alla fine torniamo allo stesso punto, prima interpretiamo (il territorio), poi discutiamo e applichiamo, una conclusione impossibile per andare avanti.

Evidentemente, la realtà di Molfetta supera la finzione, il PRG è superato e sopravvalutato, l'ASI fuori scala non attiva e in pieno degrado, un Porto che non è un Porto in cui si riversano tutte le speranze di sviluppo, una Città Metropolitana di Bari che non è operativa e un sistema di strumenti urbanistici di difficile gestione e sviluppo.

Nel gruppo di lavoro guidato da: Alessia, Francesco, Gerardo e Antonio, ho incontrato Maddalena Pisani, Giuseppe Macchione, Leo Pisani e Maria Girolama Altomare.

Tutti questi problemi sono stati affrontati durante il workshop, le possibilità più ingegnose possibili sono state esplorate per comprendere al meglio il futuro della città di Molfetta, purtroppo, probabilmente per il limitato tempo a disposizione non siamo riusciti a giungere alla conclusione che dovremmo dimenticare la limitazione degli strumenti di pianificazione urbana esistente in favore di un approfondimento del problema con PROGETTI che rispondono alle istanze ed agli interessi dei cittadini, ad esempio impedendo loro di recarsi in altre città, migliorando di conseguenza la qualità della vita delle persone. Questi possono avere dimensioni molto diverse, senza dubbio i più efficaci sono quelli più piccoli ed economicamente sostenibili come: recupero del centro storico e delle sue possibilità socio-culturali, miglioramento del sistema di spazi pubblici, compresa la disposizione e la realizzazione di marciapiedi adeguati che consentano il transito, la socializzazione e il commercio a livello di strada. Ubicazione di possibili spazi culturali che ne consentano lo sviluppo. Tutte queste azioni devono essere possibili con l'economia locale stessa, dal momento che sono di piccola dimensione ma altamente efficaci.

Miglioramento del sistema di trasporto pubblico in modo da consentire la mobilità nel territorio e l'interconnessione tra i diversi Comuni. Senza una città metropolitana di livello sarà impossibile realizzarla. Essere consapevoli della realtà esistente, dimensionarla e con il massimo rigore affrontare la possibile rigenerazione di tutte le attività sovradimensionate e in disuso, come l'ASI e l'area portuale, potrebbero essere progetti integrati in cui pubblico e privato dovrebbero sempre coesistere sotto il principio dello sviluppo della città e non degli interessi dei privati. L'amministrazione deve realizzare i progetti che devono essere eseguiti dal privato sotto la sua supervisione. È l'unico modo in cui possono essere utili alla collettività.

Sicuramente, si dovrebbe poter cambiare il sistema di approccio del privato, poiché la arroganza e la scarsa considerazione di obiettivi comuni rendono impossibile qualsiasi tipo di collaborazione. Per molte ragioni diverse, l'Amministrazione ha perso il rispetto e il riconoscimento logici e normali come garanti del bene pubblico. Forse l'amministrazione dovrebbe adeguarsi alle politiche moderne, democratiche e sociali e riguadagnare credito e rispetto. Se si potesse far convergere le forze dell'Amministrazione con il Privato a beneficio della città, sarebbe un primo passo verso un futuro in cui recuperare l'Urbanità e l'Urbanistica che affronti questo nuovo secolo in cui i paradigmi sono in totale evoluzione, dove dobbiamo recuperare la greenway, pensare a come integrare parte dei disastri realizzati in un nuovo tessuto urbano e sociale che consenta un'alta qualità della vita, recuperi le essenze territoriali e consenta uno sviluppo economico su misura delle esigenze del territorio.

Mi viene in mente un libro scritto da Oriol Bohigas nel 2004, che oggi è assolutamente essenziale per comprendere la situazione in cui si trova l'Urbanistica. CONTRO L'INCONTINENZA URBANA.

Ricostruzione morale dell'architettura e della città. Dove si mette in evidenza l'onere sociale e professionale che si nasconde in un linguaggio specifico che distorce la realtà della nostra professione e la mancanza di una visione globale della città, antepoendo interessi quasi osceni alla realtà della situazione. Questi non sono solo attribuibili all'amministrazione e ai promotori, ma anche ai professionisti dell'architettura e dell'urbanistica che, a causa di interessi inadeguati, cedono a determinate pretese, vestendole con una certa umiltà, per nascondere la loro arroganza di classe di fronte ai veri bisogni della nostra professione rispetto alla Società.

Tornando al successo del workshop, ci sono state varie proposte e azioni relative all'ASI e all'area portuale relative al pontile Salvucci. Tutte molto ben esposte e con proposte serie che prendono come riferimento scenari già sperimentati in altre città e paesi, si è parlato di Bilbao, potremmo aggiungere Barcellona, Amsterdam e Marsiglia. Se veramente analizziamo queste azioni già realizzate vediamo come esse si svolgono in un contesto socio, economico e politico totalmente diverso da quello attuale, ognuna con le sue caratteristiche totalmente diverse che hanno permesso di realizzarle. Dalle mie sensazioni percepite nella città di Molfetta, penso che sarebbe necessario iniziare al più presto con piccoli progetti urbani di qualità, il recupero urbano, economico e sociale del centro storico, che fossero possibili da eseguire con l'economia locale, dando così una migliore qualità della vita al cittadino ed evitando lo spopolamento. Allo stesso tempo, all'interno di una vera città metropolitana, il sistema di trasporto pubblico dovrebbe essere migliorato in modo che la mobilità nel territorio fosse garantita e non esclusiva. Investire nel sistema culturale della città e rafforzare i centri di aggregazione dei cittadini. Come si può capire tutte queste azioni sarebbero possibili con la semplice azione dell'amministrazione locale e quasi certamente con la propria economia. Senza risolvere gli elementi di base di urbanità e coesistenza, è impossibile affrontare sfide maggiori. Per la reinterpretazione dell'ASI e dell'area portuale, sarebbe necessaria la convergenza di molti più attori, la Città Metropolitana che dovrebbe essere il motore centrale della pianificazione globale del territorio e con la quale il futuro di queste aree dovrebbe essere deciso al fine di essere in grado di realizzare i progetti appropriati.



In questi tempi in cui ci troviamo, in questa nuova realtà, chiusi in casa, sembra che noi architetti siamo i pitoni del futuro, Fuksas, Boeri, Piano, propongono grandi cambiamenti nei nostri sistemi di habitat che ci permettono di adattarci a una nuova situazione. Ritengo che siamo in errore, l'unica cosa che dobbiamo fare è non ripetere gli errori commessi che danneggiano il cittadino, non dobbiamo cambiare ciò che è stato fatto bene e soprattutto non possiamo giustificare la negligenza già compiuta per gli interessi di tipo personale e professionale.

In conclusione, propongo di partire da piccoli progetti facilmente eseguibili che, allo stesso tempo, consentano progressi nella qualità della vita dei cittadini, in modo da creare gli scenari ottimali per realizzare successivamente progetti su larga scala di natura territoriale. Ovviamente, per queste azioni, i migliori progetti che prestano attenzione ai nuovi sviluppi sostenibili devono essere presi in considerazione, tenendo conto del recupero del sistema verde e agricolo, delle nuove tecnologie e soprattutto del valore di ritorno in modo che possa essere recuperato non solo dall'industria, ma da nuovi usi riciclati, invece di cattivi progetti, il risultato di concorsi banali, con giurie di bassa qualità e perdite economiche gratificanti. Le nostre città hanno bisogno dei migliori progetti con i migliori professionisti che cercano solo il buon risultato del progetto e questo è il bene dei cittadini sotto tutti i suoi concetti, urbanistica, architettura, arte, bellezza, economia e sociale.

Devo ringraziare i miei amici italiani del progetto PIANIFICA TU per aver avuto l'opportunità di condividere questa esperienza potendo esprimere la mia opinione, il risultato della nostra pratica professionale e le considerazioni su come agire nei nostri territori.

I margini costieri saranno in futuro promotori di economie sia tradizionali che tecnologicamente innovative; dati europei indicano che il 40% dell'economia continentale è generato da organismi urbani insediati sulle linee di costa. Il futuro costiero di Molfetta sarà quello di immaginare asset produttivi in linea con le tendenze europee (cantieri navali, acquacoltura, raccolta metalli pesanti e nodi di sistemi portuali di rango superiore)?

Partiamo dal concetto di *margini costieri*.

Il limite fra terra e mare è la rappresentazione per antonomasia dello **scambio**, tanto per sua natura intrinseca fisico-chimica, quanto per il valore sociale e culturale che ha significato per l'essere umano nel tempo. In quanto tale, il margine è lo spazio dell'incontro, del confronto, dell'accoglienza, come dell'economia e dello sviluppo.

Si può dire che nell'arco dei secoli l'uomo sia riuscito ad "addomesticarlo", ma è altrettanto chiaro che questo rapporto necessita un'attenzione vigile e costante. Se non gestito, il margine continua a trasformarsi in maniera indipendente.

Bisogna quindi parlare di **sicurezza**.

Un paesaggio armonioso, un territorio sano, effetto indiscusso del Buon Governo, ha come sua premessa lo sguardo vigile e sereno della *Securitas*. (A. Lorenzetti, *Palazzo Pubblico di Siena, 1338-1339*). Concetto per molti decenni dato per scontato, ritenuto soggiogato alla tecnica, oggi il tema della sicurezza risulta essere davvero attuale, secondo dei parametri che non pongono più solo l'essere umano al centro.

Su queste premesse si può sviluppare una risposta alla prima domanda.

Un porto senza economia nega la sua stessa natura. Di conseguenza, la città di Molfetta deve cogliere le occasioni di sviluppo produttivo come opportunità. Le opportunità, però, implicano anche responsabilità, e come tali vanno valutate e gestite concretamente e con coscienza. Il fine dell'intervento non sarà mai la crescita individuale (di un singolo o del porto), ma lo sviluppo armonioso dell'**organismo urbano** nel suo complesso (città-territorio-porto-costa-ambiente...). Bilancia del successo di questo tipo di trasformazioni è la relazione-equilibrio fra le parti: qualità della vita e industria, turismo e commercio, infrastrutture e natura, solo per citarne alcuni.

Tali ineludibili trasformazioni paesaggistiche in quale modo saranno progettate e realizzate?

"Il paesaggio è ciò che resta".

Il vero e umile erede del passare delle epoche, esito di tutti gli stravolgimenti che l'uomo e la natura hanno prodotto, è il **paesaggio**. Per questo il futuro passa attraverso la comprensione e il lavoro con esso, espressione concreta degli esiti del nostro agire e ponte verso chi sarà dopo di noi. Non c'è questione più essenziale.

C'è un bellissimo lavoro del fotografo Gabriele Basilico di metà anni '80, "*Bord de Mer*", che, a mio avviso, lo esprime esattamente: il paesaggio come ineludibile eredità, tanto più intensa nell'incontro/scontro sul "Bordo del Mare".

Per chi si appresta a voler trasformare un paesaggio, non posso che accennare ad alcuni concetti essenziali.

Sicurezza. Lavorare con il paesaggio vuol dire sempre tendere alla creazione di un luogo più sano, più equilibrato, più sicuro.

Tempo. Il paesaggio è intrinsecamente legato alla natura e ai cicli vitali, per cui i suoi tempi sono molto dilatati rispetto a quelli di una sola generazione e come tale va progettato.

Processo / progetto. Un progetto di paesaggio consapevole non mira mai a creare qualcosa di definitivo ma, piuttosto, ad avviare un processo generativo.

Condivisione. Bisogna ricordare che i reali creatori di qualsiasi paesaggio sono coloro che lo attraversano e lo vivono quotidianamente, la Comunità che lo abita e che quindi non può essere esclusa dal suo progetto.

Multidisciplinarietà. Non sarà mai possibile che una singola professionalità possa rispondere a tutte le questioni che si aprono quando si parla di paesaggio; con questa convinzione bisogna iniziare qualsiasi percorso progettuale.

Visione d'insieme. Lavorare con il paesaggio, infine, vuol dire non tralasciare nulla pur occupandosi di ciò che è essenziale, perché nel paesaggio è tutto compreso, anche ciò che non viene considerato.





PROGETTI STRATEGICI IN CORSO

Il progetto "Dog - Park Degli Ulivi" nasce per una precisa volontà della Amministrazione cittadina, che verificava l'aumento dei possessori di cani nel territorio comunale e un sempre più crescente amore verso il "mondo" dei cani. Si è così deciso di dare una risposta a queste esigenze, in primis quella di poter usufruire di una zona verde, dove i cani possano correre liberamente senza rappresentare un pericolo o un disturbo per i cittadini. L'intera area è pensata per gli amici "pelosi" e per i loro padroni.

Per questo motivo, in Consiglio Comunale si è deciso di convertire un'intera area, modificandone la destinazione originaria volta ad "ospitare" una stazione di rifornimento di carburante.

Da un punto di vista urbanistico, preliminarmente, si è anche valutata la mancanza di aree verdi attrezzate all'interno della zona di espansione compresa tra i comparti da 1) a 9) e, per tali motivi, si è deciso di creare in un'unica area di circa 10.000,00 mq il dog-park unitamente ad un parco per bambini. Così facendo, visto che da sempre tra cani e bambini esiste un legame particolare, è nata l'idea di creare un polo plurifunzionale di aggregazione con due aree fisicamente e funzionalmente separate, ma comunque complementari tra loro che costituiscono due lotti funzionali di un unico progetto.

L'area per il dog-park di proprietà comunale ricadente all'interno del comparto edificatorio 7-8, si estende per circa 5.000 mq., è destinata a standards all'interno del PUE. Cinquemila metri quadrati per consentire ai cani di ogni età e misura di correre in libertà, divertirsi con i giochi pensati per le loro esigenze, stare in compagnia dei loro amici a due zampe senza alcun limite.

La volontà di creare uno spazio in cui i cani potessero muoversi in libertà, ossia senza guinzaglio, ha portato alla realizzazione di una recinzione per delimitare in modo sicuro l'area. Quindi, lungo i confini il parco è delimitato da muretti in pietra a secco con una ringhiera metallica, che garantisce la piena visibilità del dog-park dall'esterno.

Lo sgambatoio, poi, è diviso in tre diverse aree funzionali destinate a cani di diversa taglia (piccoli, medi, grandi), separate da una recinzione e relativa siepe. L'area è sistemata con terreno vegetale ben costipato ed erbetta naturale, al fine di consentire la massima libertà di movimento ai cani. Ogni singola area è poi dotata di autonomo accesso su strada con doppio cancello in ferro che assicura un idoneo filtro atto ad impedire l'uscita dei cani. Ad ogni ingresso sono collocati idonei distributori di sacchetti per la raccolta delle deiezioni canine. Una delle tre aree è dotata di giochi per la mobilità del cane con sette postazioni: salto in alto; salto ad ostacoli; tubo; palizzata; passerella; slalom; bascula. L'area è inoltre dotata di panchine per gli accompagnatori, cesti porta rifiuti, impianto di illuminazione del dog-park con idoneo sistema di video sorveglianza, abbeveratoi con relative zone d'ombra formate da alberature di ulivo.

È bene precisare che l'area risultava, in buona parte, completamente libera da alberi ad eccezione della presenza di alcune specie di ulivo. Con la realizzazione del parco si è provveduto anche alla piantumazione di alberi, oltre che alla realizzazione di marciapiedi pubblici e alla illuminazione di una intera zona di città. L'opera è stata molto apprezzata dalla popolazione molfettese e non; rappresenta un importante esempio di "rifacimento" e di "ristrutturazione" della Città di Molfetta, con l'innesto di ulteriori servizi per tutti i cittadini, in una parte periferica che necessitava di attenzioni per una migliore vivibilità. Per Molfetta la realizzazione del dog park è un esempio di grande civiltà. Molfetta, finalmente, si allinea con alcune grandi città che, da tempo, si sono attrezzate per consentire ai cani di ogni razza e dimensione di poter giocare e correre in libertà.





«Alle volte mi basta uno scorcio, che s'apre nel bel mezzo d'un paesaggio incongruo, un affiorare di luci nella nebbia, il dialogo di due passanti che s'incontrano nel viavai, per pensare che partendo di lì metterò assieme pezzo a pezzo la città perfetta, fatta di frammenti mescolati col resto, d'istanti separati da intervalli, di segnali che uno manda e non sa chi li raccoglie» (da "Le città invisibili" di Calvino)

Sono proprio questi frammenti che compongono la zona del lungomare di Ponente, ubicato nel Rione Madonna dei Martiri, un quartiere isolato e privo di servizi. Tuttavia esso rappresenta una parte di città storicamente consolidata, le cui tracce del passato sono state cancellate da varie demolizioni, che hanno portato ad un tessuto frammentario. È proprio tale frammentarietà che ha destrutturato nel tempo il suo carattere unitario, sia da un punto di vista fruitivo sia visivo-percettivo, creando delle forti criticità.

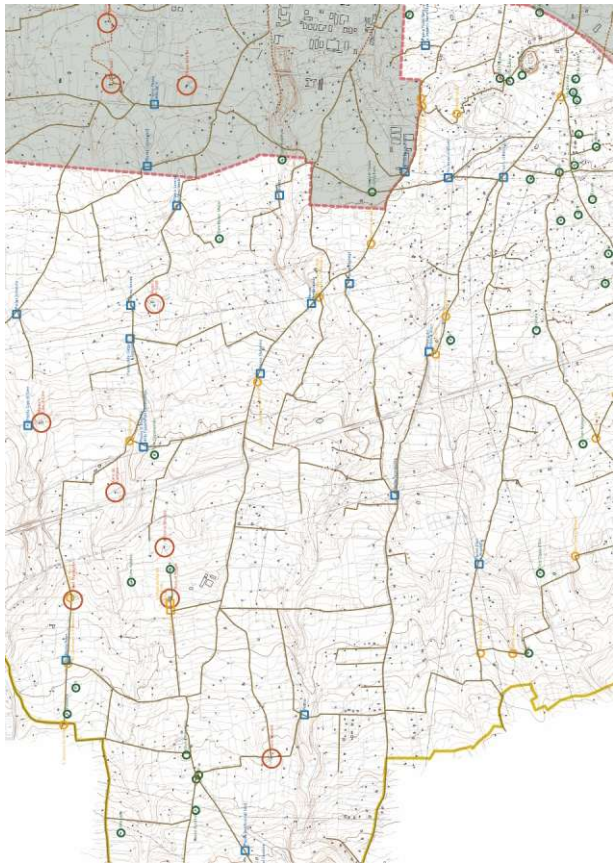
In particolare, la zona della Basilica Madonna dei Martiri, sebbene sia un'area a forte valenza storica, ad oggi si presenta come una zona asfaltata con un grande spartitraffico. Viale dei Crociati, storicamente appartenente alla via Francigena del Sud, è un asse viario a quattro corsie con spartitraffico, la cui sezione stradale crea una divisione tra il tessuto edilizio e il mare. Privo di caratterizzazione e di attività in grado di creare spazi aggregativi, il Lungomare si presenta come una passeggiata delimitata dal muretto di divisione con il mare e dalla viabilità carrabile. Anche il tessuto edilizio, composto da opifici e da palazzine ex IACP che si affacciano con il loro retro sul viale, presenta una cesura con il mare, costituita da un dislivello tra la quota di sedime degli edifici e quella del marciapiede di circa m 1,50.

Tuttavia queste criticità presentano delle potenzialità, la cui valorizzazione è stata alla base del progetto. La zona della Basilica Madonna dei Martiri è, infatti, un'area che conserva ancora il fascino delle architetture crociate e rappresenta uno dei punti più panoramici della città. Anche il Lungomare, per sua natura, rappresenta una zona di attrazione, con spazi di aggregazione sociale, dal forte valore paesaggistico. Rilevanti potenzialità sono presenti anche nel Viale dei Crociati che potrebbe delinarsi come asse prospettico il cui punto focale è rappresentato dalla Basilica. Infine Secca dei Pali, oggi un'area libera potrebbe configurarsi come polo urbano e spazio per diverse funzioni.

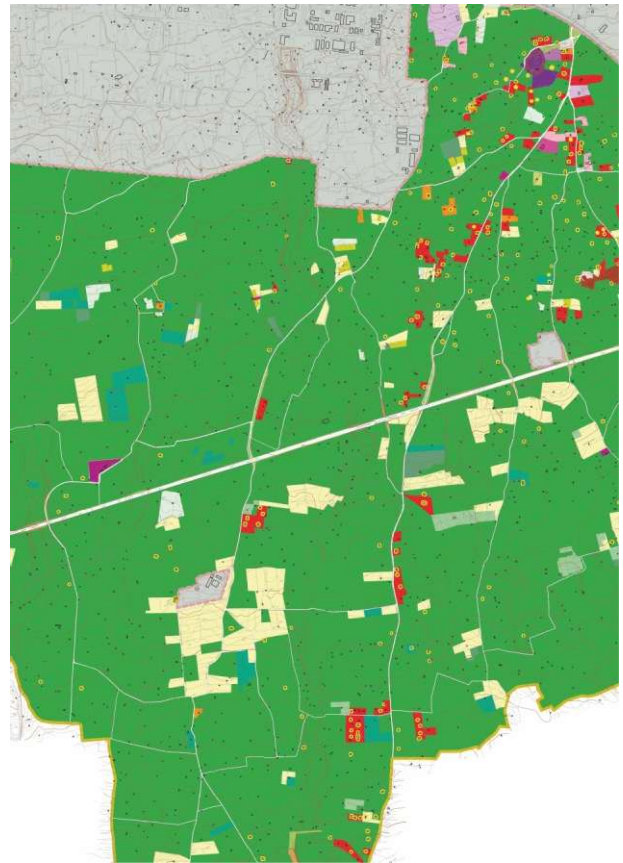
Dunque a partire dai punti di forza e di debolezza sono state effettuate scelte progettuali in grado di recuperare e valorizzare il rapporto tra i diversi sistemi paesaggistici, quali città, mare e campagna, partendo dall'integrazione fra identità del territorio, sedimentazione dei caratteri storici del luogo e paesaggi costieri definiti dalla stretta vicinanza con la linea di costa. Mediante la progettazione in sezione è stato possibile ricucire in senso trasversale gli spazi, riconnettendo la città al mare e il mare alla città.

In particolare, la piazza della Basilica si configurerà come polo attrattivo a vocazione religiosa e turistica, eliminando tutti gli elementi incongruenti e creando una nuova spazialità delimitata da un'ampia seduta-fioriera e da una fontana a sfioro. Il ridisegno della sezione stradale e l'ampia pedonalizzazione permetteranno al lungomare di riconquistare la linea di costa e realizzare spazi dal forte valore sociale e paesaggistico. Spazi terrazzati immersi nel verde lungo il Viale consentiranno di recuperare il rapporto diretto tra il tessuto circostante e il mare, colmando il dislivello attualmente esistente. Secca dei Pali si delinerà come spazio polifunzionale, a carattere commerciale.

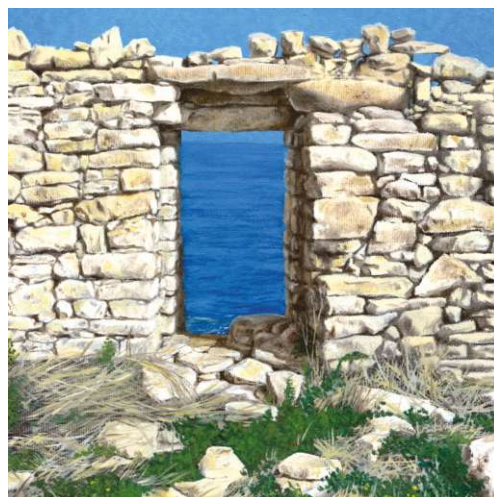
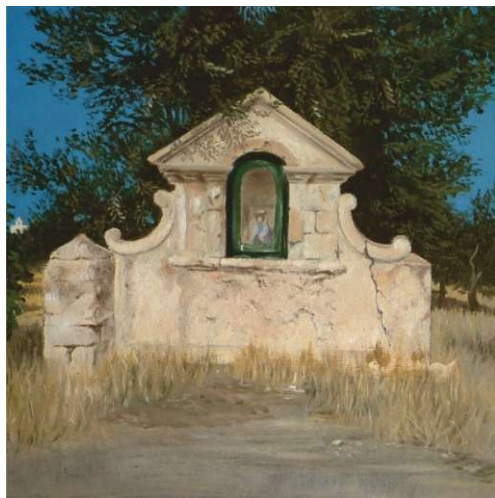
Le nuove opere sono, quindi, state progettate in modo da istituire rapporti armonici con il contesto, valorizzando la maggiore emergenza architettonica del quartiere e l'intero paesaggio costiero, in un processo di rigenerazione urbana che coinvolge l'intera città di Molfetta.



Studio particolareggiato dell'Agro di Molfetta - Piano di settore delle aree rurali: estratto dalla tav. 1.5a "Elementi di interesse culturale e paesaggistico a valenza di piano".



Studio particolareggiato dell'Agro di Molfetta - Piano di settore delle aree rurali: estratto dalla tav. 1.7a "Usi del suolo".



Valeria Freddi, *Quattro vedute dell'agro di Molfetta*, olio su tela



A cosa serve un piano di settore delle aree rurali?

Venticinque anni fa, quando la variante generale del piano regolatore comunale era prossima all'adozione¹, ci si rese conto che sarebbe stato sbagliato continuare a trattare le Zone E, le aree agricole, come s'era di solito fatto fino ad allora nei vecchi PRG, lasciandole nelle tavole di piano come "aree bianche" indefinite, di fatto abbandonate a loro stesse da una pianificazione urbanistica che s'interessava di gestire lo sviluppo edilizio delle città e per la quale tutto il resto passava in secondo piano; perciò, con uno scatto dell'ultimo momento, si decise di accendere un riflettore sull'agro, ma, verosimilmente per non rallentare l'iter di approvazione del nuovo PRGC, si rimandò la definizione delle scelte pianificatorie relative alle aree agricole ad un secondo momento, programmando la successiva redazione di quello che, con una certa dose di indeterminatezza, venne definito talora "Studio particolareggiato dell'agro", talaltra "Piano dell'Agro".

Il 14 febbraio 2011, con l'adozione deliberata dal *Consiglio Comunale, lo Studio particolareggiato dell'Agro di Molfetta - Piano di settore delle aree rurali* vede finalmente la luce, per rimanere però quasi subito² impantanato nelle vicende giudiziarie legate all'inchiesta "Le Mani sulla Città" (che coinvolse l'ufficio tecnico comunale); da allora questo strumento di pianificazione è rimasto nel limbo e così nell'ultimo decennio le campagne molfettesi sono rimaste prive di un quadro programmatico in grado di orientare le trasformazioni che ovviamente nel frattempo ci sono state ed hanno determinato alterazioni – talvolta purtroppo significative – dell'assetto plurisecolare di un territorio agricolo che non a caso il PPTR ha totalmente incluso all'interno di quel contesto di rilevante interesse paesaggistico che è il *Parco agricolo multifunzionale di valorizzazione delle torri e dei casali del Nord-barese*. Ed è stato proprio il nuovo scenario operativo introdotto dal piano paesaggistico regionale a consentire di dimostrare l'utilità del lavoro svolto per redigere il Piano dell'Agro che, riaffermando (però in modo sistematico) quella sorta di duplicità prevista dal PRGC, s'articola in due parti distinte: lo studio e il piano. La prima di queste due parti, quella che riunisce in modo sistematico gli strati conoscitivi, frutto di un certosino lavoro d'analisi (molte delle quali condotte *in situ*)³, oggi sta contribuendo a definire l'articolato quadro informativo sui cui si basa il processo di adeguamento del PRGC al PPTR. Se da un lato questo processo, che porterà a istituire nuovi presidi di tutela che permetteranno di tutelare il paesaggio rurale, consentirà finalmente di dare un seguito all'attività di riconoscimento del valore delle componenti diffuse (naturali ed antropiche) e della struttura d'insieme realizzatasi nel Piano dell'Agro, dall'altra occorre tenere conto dell'importanza di costruire in parallelo un quadro programmatico in grado di contemperare le esigenze della tutela con quelle dello sviluppo socioeconomico – inderogabilmente da declinare in chiave sostenibile – di quest'area agricola, che in quanto tale è in primis un'area produttiva. È per questa ragione che sarebbe utile, anzi necessario, riprendere il percorso interrotto dieci anni fa e completare finalmente un lavoro lasciato in sospeso dal PRGC, ovviamente aggiornandolo, forse inquadrandolo in un progetto di paesaggio (il Titolo II delle NTA del PPTR contiene interessanti spunti), per far sì che l'agro di Molfetta – tanto amato dai molfettesi – sia oggetto delle attenzioni che merita di ricevere da parte dell'amministrazione locale e soprattutto da parte dei cittadini che necessariamente, in un processo di questo genere, dovranno essere coinvolti. Secondo uno spirito che è anche quello del PianificaT.U.

Studio Particolareggiato dell'Agro di Molfetta
Piano di settore delle aree rurali

Progetto

ing. Rocco Altomare (Dirigente del Settore Territorio,
Comune di Molfetta)

Gruppo esterno di ricerca e pianificazione

arch. Valeria Freddi (Coordinatrice)

ing. Corrado Altomare

dott.ssa Marianna Anaclerio

arch. Isabella Candelmo

per. agr. Sergio De Bari

dott. Lorenzo De Carlo

arch. Domenico Enrico Delle Foglie

arch. Fabrizio Gigotti

arch. Maria Paola Lastella

ing. Alessandro Leone

dott. Giuseppe Minervini

arch. Massimiliano Palazzo

dott. Giuseppe Domenico Palmiotti

arch. Danilo Palumbo

arch. Corrado Petruzzella

ing. Grazia Zanna

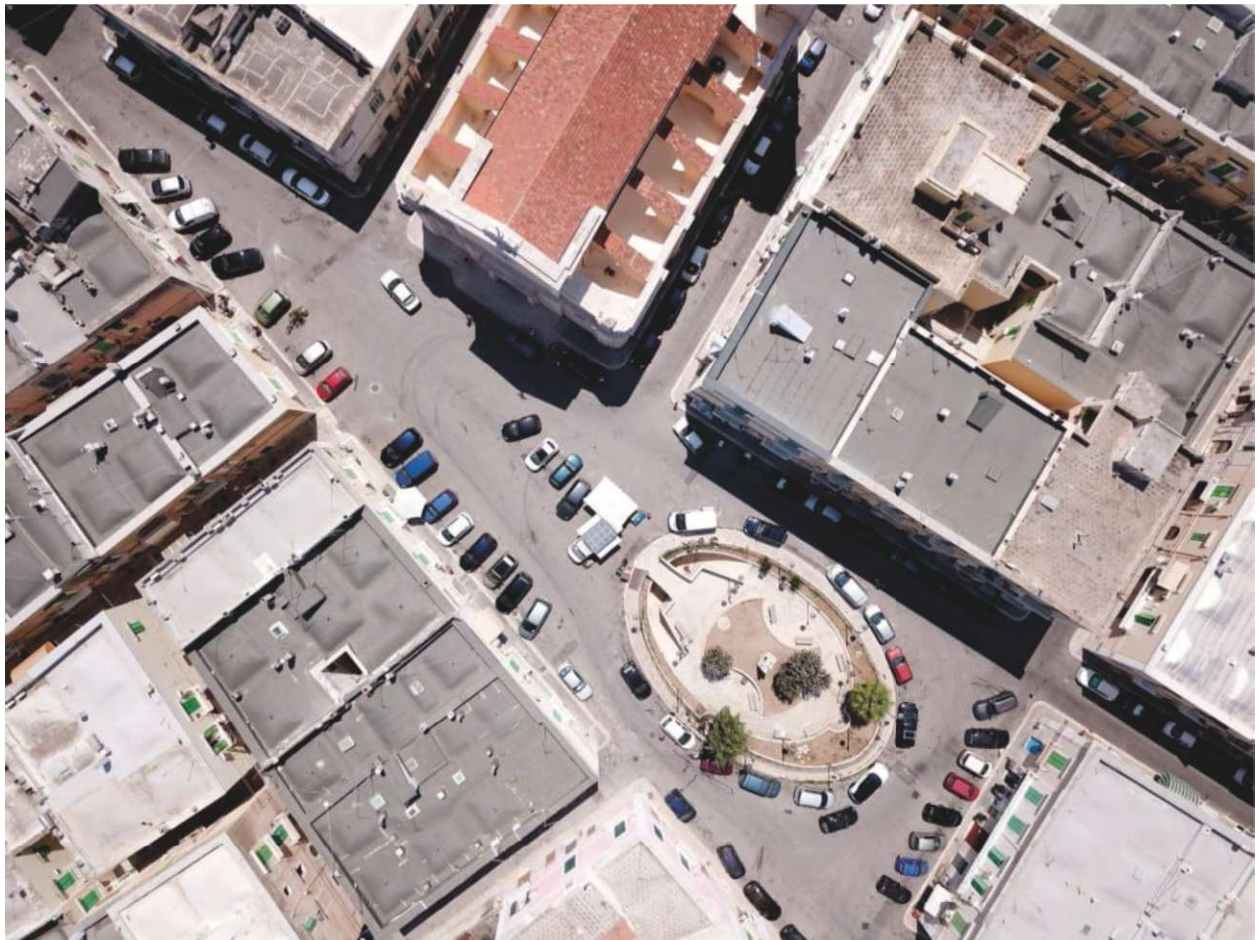
Consulenza scientifica

prof. Giovanni Sanesi (Università degli Studi di Bari,
Dipartimento di Scienze delle Produzioni Vegetali)

1 - La variante generale PRGC è stata adottata nel 1996 e approvata nel 2001.

2 - Nell'agosto di quello stesso anno.

3 - Con una campagna di rilievo condotta quasi palmo a palmo per le campagne molfettesi dai tecnici dei gruppi di lavoro "copertura vegetazionale, sistemi culturali e componenti faunistiche" (dott.ssa Marianna Anaclerio, dott. Giuseppe Minervini, dott. Giuseppe Domenico Palmiotti, per. agr. Sergio De Bari) e "componenti di interesse culturale e paesaggistico" (arch. Domenico Delle Foglie, arch. Valeria Freddi, arch. Maria Paola Lastella, arch. Massimiliano



Piazza Immacolata è nata come elemento di sutura tra due quartieri, nella seconda metà del 1800: il settecentesco quartiere "camere nuove" e il nuovo tessuto urbano a scacchiera. A quell'epoca fu pensata come una piazza completamente disadorna ed in parte con funzione mercatale. Ovviamente il parcheggio delle auto non era una esigenza di quei tempi. Tutto lo spazio a disposizione era fruibile dai pedoni.

Successivamente era stato lastricato un ovale al centro della piazza. Al di sotto una grande cisterna di raccolta delle acque, a servizio del quartiere. Al di sopra banchi per la vendita di ortofrutta e prodotti della pesca.

Negli anni '90, la piazza fu oggetto di un intervento di restyling che vide un miglioramento degli standard urbanistici introducendo delle superfici a verde e *timidi esempi* di spazi per la socializzazione. Qualche panchina. Una recinzione che rendeva poco fruibile la villetta stessa: steccato per le persone civili, staccionata da saltare per gli incivili. Tanta sede stradale. Tutto lo spazio non altrimenti definito era sede stradale. Nessun parcheggio regolamentato (chiunque vi parcheggiasse era sotto il continuo schiaffo di una potenziale ammenda).

Sono trascorsi ormai circa venticinque anni da quell'intervento e la piazza necessitava di interventi urgenti di manutenzione del verde ormai completamente degradato nonché degli impianti di illuminazione ormai obsoleti.

Il gruppo di progettazione ha osato e guardato avanti, ripensando completamente la piazza, cercando di renderla più funzionale rispetto a quello che era il suo ultimo effettivo utilizzo. Questi i punti cardine del progetto:

1. SPAZIO SOCIALE: è stato reso pedonale l'ultimo tratto di via Manin e tutta la zona pedonale si ripositiona al centro della piazza, sviluppandosi intorno a quello che è il principale attore e animatore del quartiere, la Comunità parrocchiale. La piazza sarà utile alla vita della parrocchia e la parrocchia sarà utile alla vita della piazza. Il grande spazio pedonale così creatosi, attraversabile in tutti i versi, può ospitare eventi culturali, di animazione del territorio, religiosi.

2. TESSUTO COMMERCIALE: la piazza nella sua ultima configurazione non aveva dei parcheggi regolamentati. Le macchine venivano parcheggiate selvaggiamente sulla sede stradale, a ridosso della chiesa, a ridosso delle vetrine delle poche attività commerciali rimaste in vita. I progettisti hanno previsto di aumentare la larghezza dei marciapiedi e di creare una area parcheggio ben organizzata. I cittadini potranno arrivare qui, trovare parcheggio e recarsi a fare spesa nelle attività commerciali della piazza e delle strade limitrofe, senza l'ansia di ricevere una contravvenzione. È pensata la creazione di stalli per il carico e lo scarico delle merci, a servizio delle attività commerciali della zona.

3. SEGNO DISTINTIVO E RICONOSCIBILE, IL QUARTIERE IMMACOLATA COME "CENTRO" E NON "PERIFERIA": il nuovo monumento alla Madonna Immacolata, alla quale è intitolata la Piazza verrà realizzato all'incrocio del trivio via Alberto Mario-via Manin-via Immacolata. Il monumento sarà segno distintivo della piazza ben visibile da lunga distanza.

4. MAGGIORE SICUREZZA: con la ristrutturazione degli anni '90 erano state scavate due scale che scendevano sino ad un oblò ricavato sulla parete Est della cisterna interrata. Questa due rampe erano divenute nascondiglio e ricettacolo per ogni genere di indecoroso spettacolo. L'impianto di illuminazione ormai obsoleto non garantiva più gli adeguati requisiti di illuminamento. La recinzione aveva reso la "villetta" un "ghetto". Col nuovo progetto sono state interrate le due rampe, lasciando un accesso "tecnico" all'oblò sul fronte della cisterna in modo da monitorarne lo stato di manutenzione. È stata potenziata l'illuminazione con nuovo impianto a led. È stata predisposta ed è prevista l'installazione di tre nuove telecamere, per garantire maggiore sicurezza.

5. ACCESSIBILITÀ: Sono state previste rampe per disabili su tutti gli attraversamenti stradali. La nuova piazza è pensata in modo da essere funzionale a tutto questo.

Il Gruppo di Progettazione:

Ing. Michele la Grasta (Capogruppo), Arch. Valentina Zaza, Ing. Antonio Piergiovanni, Geom. Claudio Binetti, Agr. Rosa Camporeale, Geol. Mauro Palombella



L'intervento di "Realizzazione Nuova Velostazione all'interno della Stazione Ferroviaria di Molfetta", situato a sud-est della stazione in lotto di proprietà del comune, mira a valorizzare gli elementi fondamentali delle politiche a supporto della mobilità sostenibile e funzionali allo sviluppo dell'intermodalità con il trasporto pubblico.

È concepita come luogo di incontro e scambio culturale tra chi usa la bicicletta come mezzo di trasporto e con l'intento di trasmettere, soprattutto alle nuove generazioni, l'importanza delle nuove modalità di trasporto sostenibili.

Partendo dal progetto della rete di piste ciclabili individuate nel PUMS l'intervento, si propone come ulteriore incentivo all'uso della bicicletta nelle aree urbane, nell'ottica di realizzazione di una rete di collegamento sostenibile, che mette in connessione i porti turistici e le aree naturali vicine all'abitato, a beneficio di lavoratori, studenti, cittadini e turisti.

Inoltre il progetto si pone nell'ottica di perseguire obiettivi come la riduzione del traffico veicolare all'interno del tessuto urbano, la riduzione delle emissioni derivanti dai mezzi di trasporto con conseguente miglioramento della qualità dell'aria in città, il miglioramento dell'offerta turistica rendendo la città moderna ed innovativa.

La progettazione, per conferire ottima qualità alla velostazione, si è basata su due elementi fondamentali: connessione e integrazione con il sistema di mobilità esistente e con i percorsi ciclabili, e standardizzazione del progetto tramite struttura modulare in grado di crescere nel tempo prevedendo la riserva di spazio per successivi ampliamenti (determinando l'adeguamento della velostazione sulla base di frequenti monitoraggi della domanda).

Il progetto dell'intera area è suddiviso in tre aree: parcheggio bici coperto, parcheggio bici scoperto e una zona centrale attrezzata a verde con panchine per garantire la fruizione e l'integrazione sociale per tutti i cittadini. Elementi di connessione visiva tra le aree saranno costituiti dai setti murari in pietra ed una pensilina che, da copertura del parcheggio coperto, si allunga per tutto il percorso dell'area verso l'ingresso principale.

Il progetto si costituisce di un parcheggio bici coperto con rastrelliere doppie per un numero di 96 posti bici e di un parcheggio bici scoperto con rastrelliere singole per un numero di 89 posti bici.

All'interno dell'area della velostazione trovano posto tre colonnine di ricarica per le biciclette elettriche, un pannello informativo con la cartografia del territorio, le regole di utilizzo e le informazioni utili. Nel parcheggio coperto, oltre alle rastrelliere bici si sono previsti i seguenti servizi: area ciclofficina con bancone e attrezzi minimi per l'autoriparazione delle bici; pompe per biciclette; armadietti per custodire oggetti personali ed un lavabo.

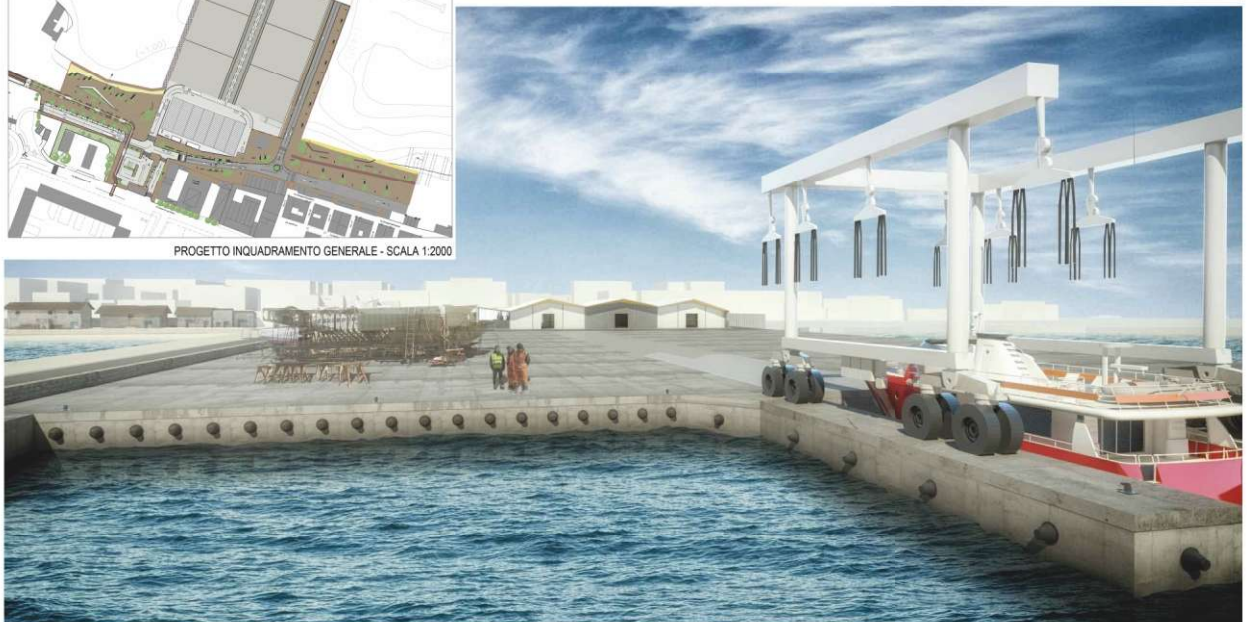
Particolare attenzione è stata rivolta ai materiali da costruzione per garantire la riduzione dell'impatto ambientale anche attraverso l'utilizzo di materiali ecocompatibili e locali.

La struttura portante della copertura è pensata in ferro, i tamponamenti per i due lati in direzione dell'ingresso principale saranno in vetro e per i due lati verso il parcheggio auto e il parcheggio bici scoperto saranno in muratura non portante in pietra a secco locale. Della stessa natura in pietra a secco saranno i setti murari che si prolungano parallelamente al muro di confine con il binario della stazione e l'elemento contenente il punto informazione elettronico. La pensilina avrà la struttura in ferro nascosta, rivestita all'estradosso e lateralmente da cartongesso per esterni.

La scelta della pietra locale a secco e dell'inserimento di elementi a verde vuole integrare il progetto con il paesaggio, costituito, non solo nel territorio di Molfetta ma in tutto il territorio della Regione Puglia, da murature ed elementi volumetrici in pietra a secco.



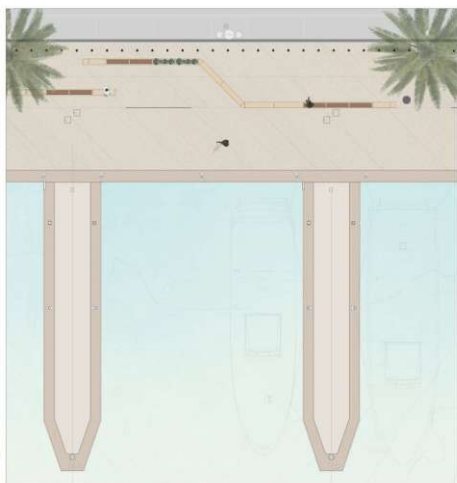
PROGETTO INQUADRAMENTO GENERALE - SCALA 1:2000



NUOVE BANCHE PER GLI ATTACCO PESCHERESCO - VISTA CANTIERA

NUOVE BANCHE PER GLI ATTACCO PESCHERESCO - VISTA DUEMO

NUOVE BANCHE PER GLI ATTACCO PESCHERESCO - VISTA MERCATO PIZZI



NUOVE BANCHE PER GLI ATTACCO PESCHERESCO - PAVATA TIPO 1/100



NUOVE BANCHE PER GLI ATTACCO PESCHERESCO - SEZIONE TIPO 1/100



NUOVE BANCHE PER GLI ATTACCO PESCHERESCO - VISTA DUEMO



NUOVE BANCHE PER GLI ATTACCO PESCHERESCO - VISTA CANTIERA



I progetti previsti a completamento del porto di Molfetta per i cantieri navali, il porto peschereccio e gli ormeggi per la nautica da diporto sono il frutto di uno scambio e una progettazione condivisa negli anni con gli operatori del settore, i circoli, le associazioni di categoria e liberi cittadini, con l'obiettivo di restituire a Molfetta un porto possibile che ricrei il rapporto storico della città con il suo mare.

L'intervento per i Nuovi Cantieri Navali in zona Secca dei Pali mira a valorizzare una parte di città oggi poco vissuta restituendo una nuova immagine urbana al Rione della Madonna dei Martiri. Il progetto è stato pensato sia per soddisfare le esigenze tecniche funzionali della futura area cantieri, che come occasione di una generale riqualificazione urbana e di paesaggio, per strutturare un luogo che dialoghi con la città, che nasca dalla comprensione delle relazioni molteplici che lo legano al suo contesto, tenendo conto degli aspetti connessi alla presenza profondamente radicata della tradizione cantieristica molfettese. L'intervento crea uno spazio delimitato, in linea con le esigenze della tipologia di attività che ospiterà, aprendosi alla fruizione cittadina a differenza dell'attuale area Cantieri, che per motivi di sicurezza e conformazione urbanistica, rimangono oggi uno spazio precluso alla città e ai suoi abitanti.

È prevista la realizzazione dell'avanzamento a mare della colmata che costituirà l'area funzionale per le lavorazioni navali e, nella parte antistante, di un capannone diviso in tre ambienti a falde, per le aree lavorazione e uffici. La scelta della struttura a falde incontra le esigenze tecniche di utilizzo con la suggestione di rinnovare la percezione visiva delle forme degli stabili simile a quelli che hanno ospitato per circa un secolo i cantieri navali molfettesi nella vicina spiaggia Maddalena.

Il progetto del porto peschereccio su banchina San Domenico nasce dall'esigenza di realizzare quanto previsto dal PRP rendendone attuale lo spirito in risposta alle esigenze più volte espresse dal Comparto.

Si intende risistemare la parte di porto destinata ai pescherecci, prevedendo lavori di ampliamento della Banchina eliminando la risega presente e con l'innesto di pontili dedicati allo stallo ortogonali a tutta la banchina, in modo da ritrovare un rapporto diretto tra il Mercato Ittico e l'attività lavorativa della pesca, e recuperare un posizionamento storico e un legame immediato con la città. Il recupero di un aspetto decisamente particolare della vita sociale legato al sito renderà fruibile l'attività della pesca, al momento relegata in parte alla zona del molo foraneo, anche ai cittadini che vivono il porto come spazio urbano. La flotta peschereccia molfettese, ha una importanza fondamentale dal punto di vista economico per la città di Molfetta, e costituisce una forte radice culturale ed emotiva della città con il mare.

Al tempo stesso, con la realizzazione degli ormeggi per la nautica da diporto su banchina San Corrado, si punta a riqualificare un bacino che rimarrà non utilizzato a seguito dello spostamento dei pescherecci, riorganizzando i punti d'ormeggio presenti nel porto in un unico polo in una zona di pregio, che possa essere elemento attrattivo per i diportisti. Le strutture d'ormeggio, integrate nel contesto turistico della città per la vicinanza al centro storico, saranno un luogo di relazione, la "piazza" in cui una comunità si incontra e si forma in una cerniera tra il centro storico e il porto, dove coltivare le tradizioni marinaresche della comunità. Integrato in una articolata offerta di valori storici naturalistici e culturali della costa e dell'entroterra, il turismo nautico ha la peculiarità di promuovere lo sviluppo sociale ed economico del luogo che lo ospita. I pontili faranno parte di un ambiente tipicamente diportistico, secondo schemi architettonici, funzionali e tecnici ampiamente consolidati in molti altri contesti analoghi nei quali l'inserimento di strutture lignee su sfondi in pietra calcarea creano un felice connubio di pesi volumetrici, contrasti materici e di colore.

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 decimo 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 Molfetta il 13 Dicembre 2019 ed ha coinvolto l'Amministrazione Comunale. Svolto 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 Molfetta ha fatto seguito un workshop, così come previsto dal format di PIANIFICA T.U.

Il workshop dedicato al comune di Molfetta, si è tenuto a Molfetta presso la Parrocchia Cuore Immacolato di Maria Oratorio San Filippo Neri - Via Mascagni 1, 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:

- **Derive**
- **La città del lavoro**
- **Sistema costa**
- **Paesaggio**
- **Molfetta 4 kids**



PIANIFICA T.U.
MOLFETTA
WORKSHOP

156



Derive



Derivae birotam Molfett-ASI

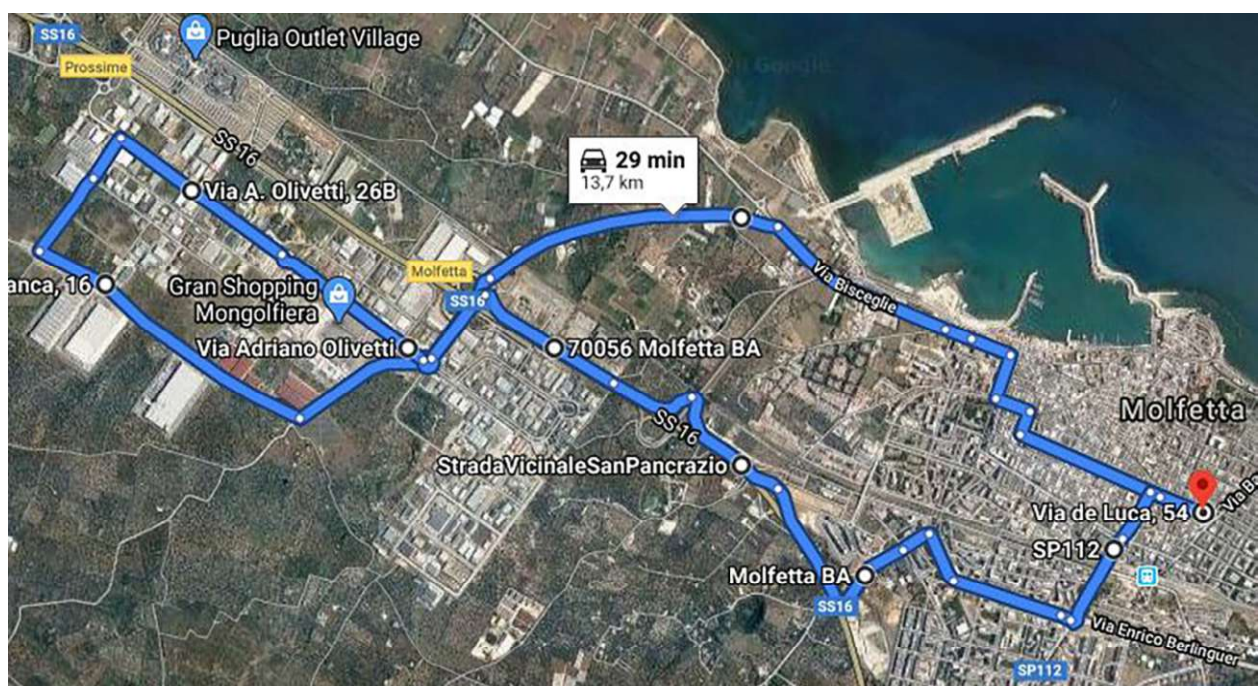
Derivae birotam Molfett-ASI

Giro di parole in bicicletta e a pedali, che parte dal latino e arriva alla zona ASI

Percorso sperimentale dinamico-contemplativo, con la collaborazione dei professionisti partecipanti, alla scoperta quel tratto di strada che unisce il centro di Molfetta alla zona artigianale.

Il gruppo delle Derive Metropolitane, ricco nella sua composizione per la presenza di persone attratte da un'esperienza alternativa vicina al progetto Pianifica T.U., ha proposto, nella giornata dedicata al workshop per la Città di Molfetta del 13 dicembre 2019, quest'azione di conoscenza del territorio pensata come una passeggiata nei tempi e nei modi di "pedalate" in bicicletta.

Lo spirito di queste escursioni conoscitive è originato da altre esperienze di passate occasioni, condivise con l'architetto Bernardo Bruno, basate sulle analisi percettive, con interazioni cognitive ed esplorazioni estetiche di psicogeografia.



13,7 km

È stata prevista la partenza alle 9.30 dal punto di noleggio delle biciclette. Si parte in gruppo percorrendo tutto il tragitto fino alla zona artigianale, non con tappe prefissate, ma alla scoperta di sensazioni e riferimenti, urbani ed extraurbani, evidenti o nascosti.

Dichiarare un'azione, programmare, organizzare quest'azione, decidere un percorso significativo e/o simbolico, che possa rendere l'idea di quest'azione: il senso, il significato, il simbolo, il luogo, unico o identico a tanti altri, una strada, una dopo l'altra, suoni, rumori, voci, cielo, asfalto, palazzi, campagna.

La scelta del mezzo a due ruote ci ha dato la possibilità di percorrere quasi 14 km in tempi relativamente brevi, concludendo il giro entro la fine della mattinata, un giro fatto di strade cittadine e periferiche, proprio come indicato nella mappa. Ci siamo subito avviati

percorrendo le strade che conducono su Via Bisceglie, verso il mare. Il traffico e la mancanza di un percorso ciclabile ha condizionato il nostro andare. Quasi costretti a pedalare, senza la possibilità di sostare un attimo. Una volta inseriti nel flusso dinamico dei mezzi a motore costretti a subirne il ritmo, senza sosta, fino a Via Bisceglie dove ci ferma un semaforo rosso, ci sentiamo fuori posto. Si riparte appena è verde e andando verso le strade periferiche si scopre che i lavori di un cantiere per un tratto restringono la carreggiata e poi un altro semaforo e una svolta a sinistra, con il rischio di essere investiti se non si presta attenzione. Fatta di sera, in bicicletta, una strada del genere, anche poco illuminata, può essere pericolosa.

Man mano la strada si allarga, le auto e i camion sono più veloci ed inizia una piccola salita sul ponte che supera la ferrovia adriatica e poi giù, verso una rotonda per poi passare sotto un altro ponte, quello della Statale 16 bis, come fosse un portale d'ingresso di un antico maniero, tra odori innaturali ed un frastuono di rumori siamo finalmente ai margini della zona artigianale.

Quest'ultimo tratto che collega via Bisceglie alla zona commerciale permette di cambiare il paesaggio circostante, fino a poco prima costituito dalle pareti continue degli edifici dell'abitato di Molfetta, permettendoci una pausa "verde" che spazia sui campi agricoli circostanti, con piccoli frutteti e orti, presenti tra la Statale e la ferrovia adriatica. Pausa troppo breve: dopo pochi minuti entriamo nella zona commerciale e sostiamo ad un distributore di carburanti, che fa sentire, noi unici ciclisti, fuori posto, quasi fossimo in un autogrill dell'autostrada. Siamo atipici, inconsueti, non abbiamo un motore a scoppio, siamo gli unici in bicicletta e però siamo arrivati. Possiamo già considerarci soddisfatti e sederci intorno ad un tavolino fuori sul piazzale e scambiarci le prime impressioni, quelle a caldo. Se è stato impegnativo il tragitto? No di certo per la lunghezza, forse per la sua complessità e difficoltà, legate alla totale assenza di percorsi dedicati alle biciclette, che permettano di spostarsi tra il centro urbano e la zona commerciale. Ma il piacere di andare in bicicletta e il desiderio di vedere da un punto di vista diverso zone comunemente attraversate solo in automobile, ci prende la mano e, cercando di evitare le zone di traffico congestionato, riprendiamo le biciclette e decidiamo di percorrere la zona produttiva a monte della strada statale. Infatti, il nostro obiettivo è quello di capire meglio le dinamiche dei flussi di mobilità e permetterci di fare riflessioni sul paesaggio artigianale e sulle trasformazioni che il territorio, fino a poco tempo fa esclusivamente agricolo, ha avuto negli ultimi decenni. Segno dell'uso del suolo da poco cambiato sono alcune grandi aiuole spartitraffico con annosi olivi (foto 1), antiche abitazioni rurali, monumenti o ruderi ad una memoria già persa, una storia già dimenticata (foto 2).



Foto 1



Foto 2

Contraddizioni e contrasti che convivono e si materializzano in ogni dove, quando meno te l'aspetti, sull'incrocio con un'edicola religiosa abbandonata (foto 3), oppure con uno scarico a cielo aperto (foto 4), o su strade larghissime (foto 5), sennò come fanno manovra i tir. Territorio rinnovato nella rendita fondiaria, ad uso e consumo di nuove colture, non proprio agricole.



Foto 3



Foto 4

Territorio privato della sua identità millenaria e dei suoi toponimi. Un luogo svuotato e senza le sue prerogative storiche, riempito da bisogni economici a scadenza stabilita, effimeri e passeggeri. Abbiamo fatto un giro percorrendo stradoni apparentemente abbandonati, affiancati da improbabili architetture e da terreni che fino a pochi anni fa erano coltivati e adesso sembrano snaturati, oppure pattumiere occasionali (foto 6), "terre di nessuno", appena fuori dai recinti privati produttivi. Durante la nostra passeggiata ci chiediamo perché questi





Foto 5



Foto 6

repentini cambiamenti del territorio verso attività che ne sottintendono una elevata cementificazione e impermeabilizzazione, non obblighino alla realizzazione di parchi agricoli e aree verdi, che favoriscano una fruizione della zona non solo per motivi esclusivamente di mercato, ma anche di sosta e ricreativi. Inoltre la mancanza di filari di alberi lungo le strade adatti a vivere in ambienti urbanizzati e necessari a mitigarne il paesaggio cementificato, è totalmente assente; presenza che negli anni permetterebbe di avere delle cortine verdi adatte a mitigare l'inquinamento ed il rumore provocato dal passaggio dei mezzi e ad avere una visione della zona sicuramente più rasserenante. Siamo tornati alla nostra area di servizio, senza poterci fermare, obbligati dallo spartitraffico che divideva le

carreggiate abbiamo preferito continuare lungo la strada del ritorno e ripassare sotto il ponte della Statale 16 bis. Avevamo tutti voglia di conoscere e di percorrere la complanare della statale, quella strada che ci avrebbe condotto verso il centro, che invece ci ha portato delle sorprese, come ad esempio il fatto che la complanare da un certo punto è senza asfalto e per un tratto non è accessibile, ma non dalle biciclette (foto 7). Così continuando nella parte sterrata si scoprono architetture isolate, forse dal sapore tropicale, sicuramente con uno spirito creativo e una spiccata capacità artigianale (foto 8).



Foto 7



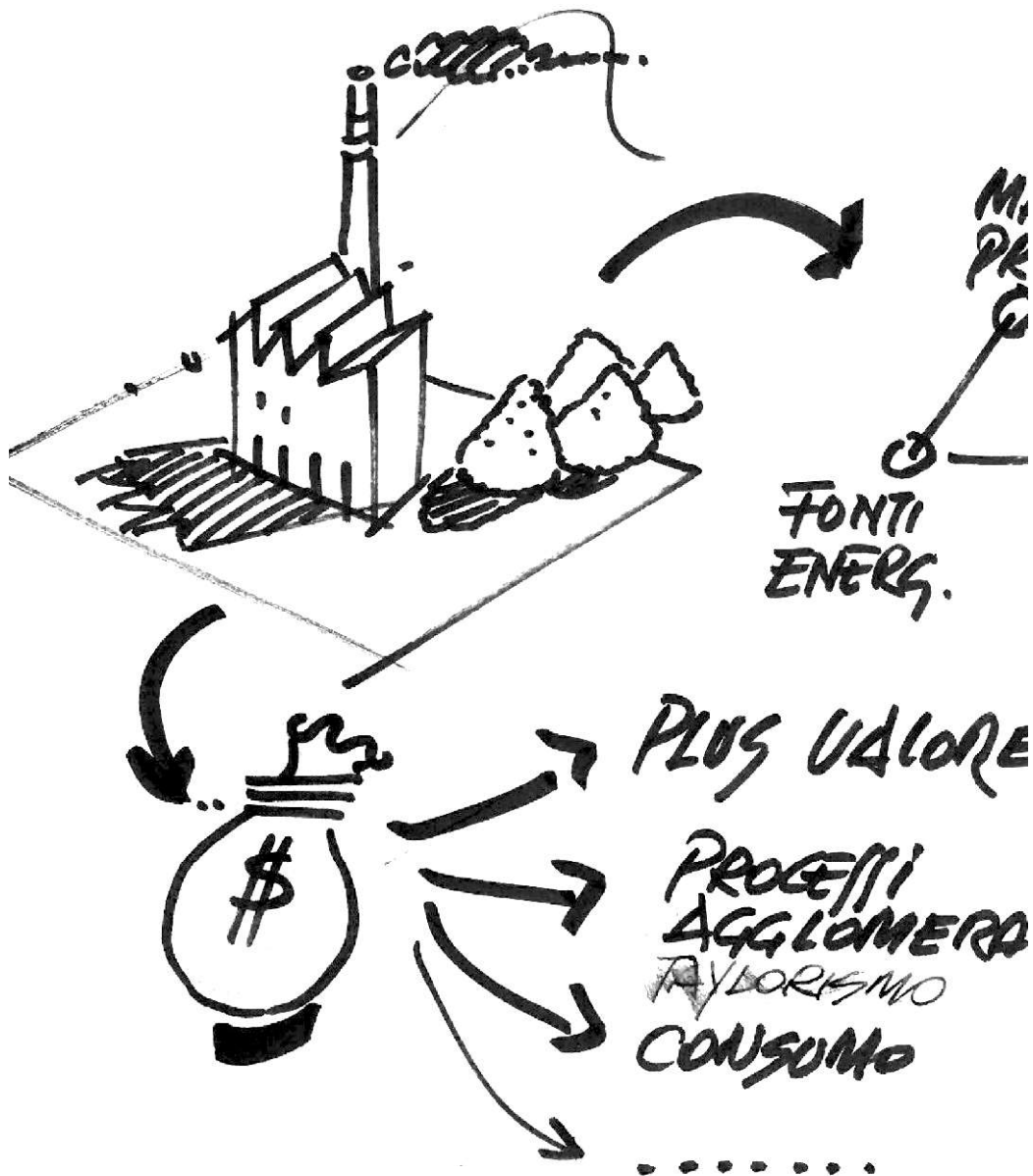
Foto 8

Abbiamo percorso luoghi anonimi, che hanno perso le proprie caratteristiche endemiche barattandole con quella dinamicità economica, identica a quella di tanti altri tessuti urbani e di tante altre periferie. Quasi 14 km di pedalate senza mai incontrare una pista ciclabile e siamo tornati al punto di partenza, quel puntino rosso della mappa, in Via De Luca.

Tutte le volte che ci siamo fermati, quando abbiamo sostato per osservare meglio ciò che ci circondava, con ogni probabilità nostri pensieri andavano a considerazioni sulla strana convivenza tra uomo e macchina, tra uomo e danaro, comparazioni ardite, forse improponibili, ma entro certi limiti anche facilmente realizzabili (come per esempio i percorsi ciclabili periurbani).

Questo progetto ha previsto l'uso di abbigliamento adeguato alle condizioni del territorio. Questo progetto è stato supportato da macchine fotografiche, telecamere e un computer portatile, che hanno permesso la realizzazione di un breve video documentario.

Tutor: arch. Francesco Cerrato
Facilitatore: arch. Cosimo Montenegro
Partecipanti: dott. forestale Antonio Bernardoni



* ATTRAVERSO
IL TAYLORISMO

IL MODELLO È IN CRISI → WEB COMING



La città del lavoro



Premessa

Le analisi fenomenologiche dei tessuti urbani, insieme allo studio dei processi stratigrafici succeduti nel tempo, rivelano i caratteri socio-economici dei luoghi, le ragioni della città e dei territori. Oggi, in un diverso quadro economico, profondamente mutato, le città mostrano un'evidente disarticolazione strutturale che, incidendo sulla forma, configurano una struttura urbana non più coerente con le originarie funzioni economiche. Le perimetrazioni generiche e a-specifiche dei tessuti espansivi, non sempre spiegabili in relazione al reale incremento demografico, insieme alla nota bulimia edilizia degli ultimi cinquant'anni, spiegano solo in parte i processi di depauperamento del suolo. Territori, luoghi identitari, vaste aree agricole, (ancora produttive), esterne alla città consolidata, sono state improvvidamente sottratte alle attività primarie. Tali fenomeni, nel loro insieme, rivelano un'evidente incoerenza urbanistica, correlata a una di crisi socio-economica delle città contemporanee, ormai non più sostenibile. Una progettazione orientata verso una futura visione strategica per lo sviluppo economico, condivisa, effettiva ed eco-sostenibile delle città non è più, dunque, procrastinabile. La stessa crisi sanitaria Covid-19, con le sue conseguenze socio economiche devastanti, induce a un ripensamento reale, non di facciata, tanto delle conurbazioni, che delle aree interne (che, se dotate di servizi adeguati, e soprattutto di efficienti relazioni sistemiche con le città, in questi tristi giorni, rilanciano una strategia di ripopolamento). Necessario sarà studiare il ruolo dei singoli organismi urbani al fine di ritrovare coerentemente la specifica unicità nei sistemi territoriali: metropolitani e regionali. Il sistema ambientale, il continuum paesaggistico, le minute tracce storico-artistiche dei territori, il patrimonio monumentale delle città, le buone pratiche dei distretti produttivi e degli ecosistemi di innovazione sociale, dovranno essere percepiti come layer (strato, livello) essenziali di un irrinunciabile complesso sistema ambientale, di cui tener conto nelle programmazioni economiche e nei processi strategici di sviluppo. La progettazione di sistema, infatti, connoterà il futuro benessere delle città e delle aree metropolitane di riferimento. Utile sarà analizzare con rigore e competenza i ruoli fenomenologici delle città, le reti efficaci di sviluppo, promuovendo processi di condivisione sinergica tra i vari distretti economici di area vasta e tra i vari cluster (raggruppamenti organici), possibilmente anche in una prospettiva di rete macro-regionale ed europea.

Tutto ciò, significa raffigurare attraverso, argomenti inoppugnabili i progetti, i processi concreti e credibili per disegnare con arte i territori socio-economici della città-sistema, connessa all'interno di una rete di rango metropolitano e regionale.

Il nostro tavolo di lavoro ha introdotto i macro-temi del futuro sviluppo del distretto industriale molfettese, intersecandolo con i caratteri geomorfologici dei luoghi. Abbiamo lavorato sui dati non solo consolidati ma anche diffusamente condivisi, inquadrando con estremo rigore lo stato dell'arte dello specifico territorio di studio. Abbiamo valutato le peculiarità e specificità delle componenti urbane, le condizioni ambientali (sia le fragilità che i punti di forza) e i concreti rischi alluvionali dell'area industriale (ASI e PIP) che si intrecciano con i caratteri idrografici e morfologici dello specifico territorio (vedi ad esempio la presenza di Lama Marcianise). I cambiamenti climatici globali, in corso, imporranno, inevitabilmente, coraggiose inversioni di tendenza, ovvero un consapevole abbandono processuale e strategico delle visioni più datate e non più realizzabili; oltre che economicamente non più sostenibili.

L'andamento demografico negativo di Molfetta, gli scenari dell'industrializzazione del secolo scorso ormai superati, non più sostenibili, le rivoluzioni dei processi produttivi e le innovazioni della logistica tradizionale, già di per sé individuano le direttrici dei principali processi di riorganizzazione dello scenario prossimo futuro. La Money-Web, ad esempio, ha reso possibile nuove opportunità di business, rendendo obsolete molte strutture produttive del secondo scorso. Ormai realtà è l'Industria 4.0 che ha reso possibili le automazioni industriali. L'integrazione delle funzioni, l'apporto delle nuove tecnologie, la prospettiva di un green new deal e della blue economy consente nuove connessioni di sistema e, dunque, nuove opportunità di business e di relazioni di qualità del lavoro fino a qualche anno fa impensabili. Questo significherà rivalutare la struttura economica, sociale e produttiva del nostro Paese. In tali scenari anche Molfetta dovrà, quindi, avviare opportuni processi di rinnovamento, intrecciare virtuosamente, alle varie scale, con i territori dell'Area metropolitana di Bari e con le infrastrutture strategiche e logistiche che li caratterizzano (ad esempio, con il sistema dei porti e della logistica integrata anche via ferro). Condizione inderogabile, quest'ultima, per

1- Dal sito web della Commissione europea: I cambiamenti climatici e il degrado ambientale sono una minaccia enorme per l'Europa e il mondo. Per superare queste sfide, l'Europa ha bisogno di una nuova strategia per la crescita che trasformi l'Unione in un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva in cui: nel 2050 non siano più generate emissioni nette di gas a effetto serra; la crescita economica sia dissociata dall'uso delle risorse; nessuna persona e nessun luogo sia trascurato

competere, adeguatamente, con le economie omologhe del resto d'Europa.

1.1 Green deal europeo - La rivoluzione Verde e la trasformazione del territorio del mondo del lavoro.

Il Parlamento europeo ha approvato negli scorsi mesi il green deal (dicembre 2019), presentato con efficacia da Ursula Von Der Leyen¹. Nella sostanza vi è stato un esplicito invito, rivolto ai Paesi membri, per l'avvio di concrete strategie green ed innovative, propedeutiche al raggiungimento di obiettivi economici di crescita. Nel 2030 i Paesi dell'Unione dovranno far in modo di abbassare il livello di inquinamento atmosferico (CO2): emissioni dimezzate nel 2030 e emissioni zero nel 2050. Il tutto, naturalmente, perseguendo un sistema di incentivi a favore dell'economia circolare, ovvero un rigoroso e strategico riutilizzo delle risorse primarie e dei prodotti riciclabili. Nel 2021 almeno il 40% dell'economia agricola europea tenderà alla riduzione delle emissioni. Quale sarà la strategia? Vi sarà una riduzione dei sussidi che alimentano oggi le emissioni nocive. Lucrezia Reichlin, nota economista, sul Corriere della sera del 16 febbraio 2020, ci avverte, però, di stare in guardia, ovvero di non scivolare nella facile retorica del *win win* (comunque vincente) delle politiche *green deal*. Ad oggi solo tre Paesi tassano l'emissione di carbonio a più di 30 euro per tonnellata. Necessario sarà portarla a 50 euro nel 2021, sapendo, però, che la soglia di efficacia per ottenere benefici concreti per l'ambiente è di 100 euro per tonnellata. In questo quadro i Governi nazionali hanno, colpevolmente, orizzonti temporali limitati perché badano di più al consenso elettorale. Ragione sufficiente, quest'ultima, che innesca preoccupazioni per il futuro. Ciò significa che ogni cosa dipenderà dalla effettiva capacità di introdurre, adesso e con estrema efficacia, politiche nazionali ed europee orientate al *green deal*. In Italia, intanto, alcuni dati demografici delineano scenari preoccupanti che per alcuni versi incideranno sulla distribuzione strategica delle filiere produttive e della relativa ricchezza finanziaria. Nel 2019 la popolazione meridionale si è ridotta di 129.000 persone. Il dato demografico regressivo in rapporto al Paese Italia è pari a 116.000 unità. Le previsioni fino al 2042 indicano una crescita demografica del nord Italia (dovuta ai flussi migratori tra meridione e settentrione) e una decrescita per le regioni meridionali. A questo vanno aggiunti dati preoccupanti sul fronte dei redditi, mostrando una disparità preoccupante tra nord e sud. Il reddito medio delle regioni meridionali è pari al 64% dei redditi medi settentrionali, rilevati negli anni settanta. Sarà del 55% alla fine del decennio. La differenza tra nord e sud in relazione all'aspettativa di vita era di ½ anno dieci anni fa, adesso vi è una differenza rilevata di un anno. I demografi stimano che nel 2028 sarà di un anno e mezzo².

1.2 Molfetta, i numeri impossibili

Il Comune di Molfetta ha una previsione di crescita di PRG (Cirillo architetto, De Salvia ingegnere) che configura un fabbisogno di cubatura netta pari a 1.219.000 mc. Ciò implica che lo strumento di Piano generale ipotizza lo spreco di suolo di circa 40 ha (calcolo per difetto) per la costruzione di circa 406 condomini di cinque piani (due unità alloggio per piano), pari a 4.063 appartamenti di mq 100, ovvero un incremento demografico (standard 80 mc/ab, vedi Decreto interministeriale del 2 aprile 1968, n. 1444) di circa 15.237,5 abitanti. La previsione è fasulla, evidentemente. Tutti i dati demografici smentiscono tali dati, ovvero che nei prossimi anni vi possa essere nel territorio di Molfetta un aumento demografico di tale portata. Inquietante da un altro verso è il dato numerico dei volumi costruiti e abbandonati, pari a 748.155 mc (fonte www.imaginot.it dati rilevati dagli ingegneri Loredana De Gennaro e Pasquale de Palma). La stessa fonte ci rivela che negli ultimi venti anni sono stati sacrificati inutilmente 315 ha di suolo agricolo. Molfetta, come i dati ci indicano, ha una tendenza demografica regressiva. Nel 1991 Molfetta contava 66.889 abitanti con un tasso di crescita tendenziale pari allo 0.22%. Il PRG ipotizzava una popolazione pari a 69.300 abitanti, prevedendo 14.440 stanze.

Oggi gli andamenti demografici indicano (dato 2017) una popolazione attestata al di sotto di 59.600 abitanti. A tutto questo vanno aggiunti i dati non confortanti del Prodotto Interno Lordo / Puglia (PIL). Nel periodo 2013 - 2016 il Paese Italia ha avuto un incremento di PIL pari all'1%. Nel periodo 2008 - 2016 il dato PIL Puglia, invece, risulta a meno 10%. Per quanto riguarda Molfetta si è rilevato un reddito pro-capite (persone in età lavorativa) di circa 16.000 euro. Nello stesso periodo Bari ha beneficiato, invece, di un reddito medio pari ad euro 42.000. La struttura demografica regressiva di Molfetta, ovvero l'aumento della popolazione anziana e la conseguente diminuzione di quella giovane spiegano evidentemente i fenomeni legati alla bassa produzione della ricchezza. Nel dettaglio si osservi la tabella:

Fasce d'età	ISTAT 2002	ISTAT 2019
Età 0/14 anni	9.207	7.451
Età + 65 anni	10.765	14.545
Totale demografico	62.478	59.291

La tabella evidenzia una dipendenza strutturale riferita all'anno 2019: 59 abitanti ogni 100 risultano a carico. L'indice di ricambio della popolazione attiva risulta pari a 138.7. Tale numero evidenzia un andamento non favorevole, ovvero indica una popolazione attiva anziana (un numero inferiore a 100 avrebbe, invece, configurato un trend favorevole, indicando un agevole ricambio generazionale). In questo quadro c'è da chiedersi quali potranno essere le strategie di sviluppo futuro di Molfetta? Essenziale sarà una visione strategica, condivisa, da implementare essenzialmente in un quadro metropolitano. Alcuni documenti di ricerca europei ci offrono di primo acchito opportunità di riflessione per configurare scenari economici strategici. Il 40 % del PIL del continente europeo è prodotto dai territori costieri. Economie soprattutto legate ai cantieri navali, ai sistemi portuali del trasferimento marittimo, alle attività di base (pesca) e al turismo costiero. La strategia futura europea riferita ai flussi della mobilità delle merci è spostare i trasporti dalla terra al mare. In quale modo? Lo si farà implementando strategie mirate sui poli urbani dei margini costieri. Ciò significherà che i margini costieri metropolitani dovranno avere ruoli fondamentali. La CE (Commissione Europea) premierà nel prossimo futuro le reti di eccellenza intrecciate con i poli marittimi. Grande attenzione dovrà essere posta sull'attenuazione degli impatti di squilibrio in prossimità dei margini costieri, dovuti al cambiamento climatico. Importante, dunque, sarà l'implementazione di azioni pilota per la riduzione dei rischi.

1.3 Bluemed/2018

In Italia il progetto *Bluemed /2018* ha configurato scenari strategici, tesi alle visioni integrate tra opposte attività economiche. *Bluemed / 2018 individua cinque driver*, ovvero cinque fattori economici per le possibili visioni di crescita dei territori: Alimentazione, energia, trasporti, turismo, prodotti chimici e materiali. L'ostacolo da rimuovere per avviare virtuosi processi di crescita economica è la non conoscenza. Utile in tal senso è l'attivazione di piattaforme *big-data* aperte (open data), capaci di interconnettere proficuamente gli insiemi della *complessità*, della *frammentazione* e della *conoscenza ampliata*. Alcuni dati recenti sembrano indicare per Molfetta ottime opportunità di crescita economica. La condizione essenziale, però, sarà la capacità di innovazione strategica e progettualità urbana. Il settore dei cantieri navali in Italia, negli ultimi cinque anni, ha avuto una crescita superiore (+ 2.1 %) rispetto al resto dell'economia nazionale (attestata a +1.9%). In Italia la rete *cluster* / porti ha avuto un incremento di +2.6% rispetto al PIL nazionale. Nello specifico settore lavorano 93.000 addetti, distribuiti in 11 imprese. Per quanto riguarda il settore turistico il PIL / Italia è attestato intorno al 10%, garantendo occupazione per il 13%, rispetto alla totalità della forza lavoro.

1.4 Area ASI e PIP / Molfetta

Le origini dell'area industriale di Molfetta, collocata a sud-ovest della città, si intrecciano con le politiche dell'industrialismo del mezzogiorno d'Italia. Nel tempo l'area produttiva si è configurata attraverso le leggi nazionali e regionali: Testo Unico D.P.R. 6 marzo 1978 n.216, legge n.237 del 19.07.1993, Legge n.341 dell'8 agosto 1995, L.R. Puglia n.56 del 31 maggio 1980 e L.R. Puglia n. 20 del 27 luglio 2001. Il Testo Unico sulle Espropriazioni: DPR 8 giugno 2001 n.237 è stato lo strumento esecutivo che ha permesso nei decenni scorsi la lottizzazione di una rilevante porzione di suolo agricolo produttivo. L'area, che ha una capacità totale di insediamento pari a 300 ha, è attualmente estesa sui 2/3 (200 / 214 ha) della totale superficie fondiaria, originariamente prevista. Nell'area industriale di Molfetta, parte integrante del consorzio ASI di Bari, sono insediate 300 aziende con circa 612.000 addetti (altre fonti riportano dati diversi, rispetto al numero delle imprese insediate, pari a 118 unità).

La rilevanza dimensionale dell'area industriale molfettese, esuberante rispetto all'estensione urbana, consolidata, di Molfetta, innesca di per sé svariati interrogativi sul futuro sostenibile dell'area. Necessario sarà valutare con dati inoppugnabili la sua convenienza insediativa tra costi (consumo di suolo agricolo) e i concreti benefici economici a favore della comunità.

Alcune proposte progettuali, approvate nella *Conferenza di servizi decisoria* (vedi verbale sottoscritto il 7 febbraio 2013) hanno affrontato il tema della riduzione dei rischi di inondazione, connessi con gli impluvi geomorfologici delle lame dell'Aglio, Savorelli e Marcinase. Si tratta di opere di sbarramento in terra, ovvero canali deviatori, che avranno, secondo le valutazioni di progetto, la funzione di captazione a monte delle acque meteoriche, confluenti nelle suddette lame, con successiva redistribuzione idrica nella rete di canali in cemento armato che smaltiranno le acque nel sito di Cala San Giacomo (il progetto preliminare è stato elaborato dall'ingegner Giuseppe Antonio Latrofa).

Il costo stanziato per tali opere è stato finanziato dal CIPE con le seguenti delibere:

- D. n.142-1999 e D. n.84-2000 per euro complessivi di 6.178.698,47;

- D. n.62-2011 per euro 8.000.000.

Confidiamo che nelle fasi di progetto definitivo possano essere implementati criteri *Nature-based solutions* per la riduzione delle medesime criticità alluvionali.

Opportune *analisi multicriterio* potrebbero aiutarci all'orientamento delle scelte per il cosciente ripensamento, ovvero la valutazione di fattibilità argomentata (ambientale ed economica) delle soluzioni progettuali, sia in relazione dei rischi di specie e sia per l'eventuale espansione residua dell'ASI Molfetta. Si tratterà, dunque, di elaborare studi coerenti, capaci di orientare i livelli di convenienza tra variegate e possibili azioni future da mettere in campo. Utili saranno le analisi comparative tra i costi connessi al consumo di suolo agricolo e i reali benefici economici attesi. In altre parole si tratterà di comprendere se sia ancora necessario consumare altro suolo agricolo in funzione dell'incremento economico, comunque ottenibili attraverso processi di delocalizzazione e redistribuzione strategica tra siti industriali di prossimità già attrezzati (vedi le sinergie evidenti tra il distretto industriale ASI/ Bari, oggi sottoutilizzato, e l'area ASI di Molfetta).

1.5 ASI/ Molfetta e linee guida A.PP.E.A.

Necessario sarà riqualificare l'area ASI di Molfetta, attingendo alle procedure A.PP.E.A. (Aree Produttive, Paesaggisticamente ed Ecologicamente Attrezzate). Linee guida del P.P.T.R. / Puglia in grado di orientare la rigenerazione coordinata delle aree industriali paesaggisticamente degradate, ovvero con bassa o inesistente qualità architettonica. I Tessuti costruiti nell'ASI / Molfetta evidenziano una scarsità di relazione tra le strutture agricole consolidate e il sistema insediativo delle unità produttive. I Piani di integrazione tra i distretti industriali e i territori circostanti, insieme ai progetti di rete, coerenti, per la mobilità e l'accessibilità, sono da percepire come condizioni favorevoli per il benessere, socio-economico ed ambientale. Fattori indispensabili che incideranno virtuosamente sui sistemi gestionali dei medesimi distretti produttivi. La qualità dei luoghi, l'integrazione mitigata con il sistema territoriale di appartenenza, insieme alla configurazione argomentata dell'identità paesaggistica, condivisa e riconoscibile, descrivono le condizioni indispensabili per lo sviluppo economico. Le linee guida A.PP.E.A. si candidano, dunque, ad essere processi utili per l'integrazione coerente dell'area ASI di Molfetta con il sistema agricolo circostante.

1.6 Molfetta: porto (sintesi storica).

Risale alla prima metà del XVI la realizzazione del primo molo nell'area est dell'ansa portuale di Molfetta. Era stato immaginato per proteggere le imbarcazioni dal Grecale / Levante. I moli di San Corrado e San Michele, progettati nel 1824, furono immaginati, invece, per proteggere il medesimo porto dai venti di Tramontana e Greco-Levante. Insieme a questi ultimi moli fu costruito il primo faro. Le opere, iniziate il 1844, durante il regno di Ferdinando II, non furono immuni da alcune polemiche, in merito alla elevata onerosità dei costi, vezzo tutto italiano.

Successivamente, siamo nel 1890, venne costruito il cosiddetto Pennello. Nel 1951 iniziarono i lavori per la realizzazione della diga Salvucci, innestata tra Cala S. Giacomo e il Santuario della Madonna dei Martiri.

Il Largo della Porticella e la Cala dei Pali sono stati i luoghi privilegiati per la cantieristica navale molfettese. Successivamente, a partire dal secondo ottocento, l'area della Maddalena divenne, progressivamente, luogo delle attività cantieristiche. Nel 1882, infatti, l'area, attuale scalo di alaggio, era occupata da strutture di vario tipo, connesse alle specifiche attività cantieristiche. A Molfetta, dato del 1903, erano censiti 174 operatori, tra Maestri d'ascia e addetti per il calafataggio degli scafi.

Le cale di Molfetta. Da "Molfetta / l'altra", mensile di attualità e cultura / autore: Corrado Pisani

Il territorio di Molfetta su uno sviluppo costiero di 11 chilometri presenta diverse *cale*.

Sul lato di ponente, a partire dal confine con il comune di Bisceglie, si incontrano:

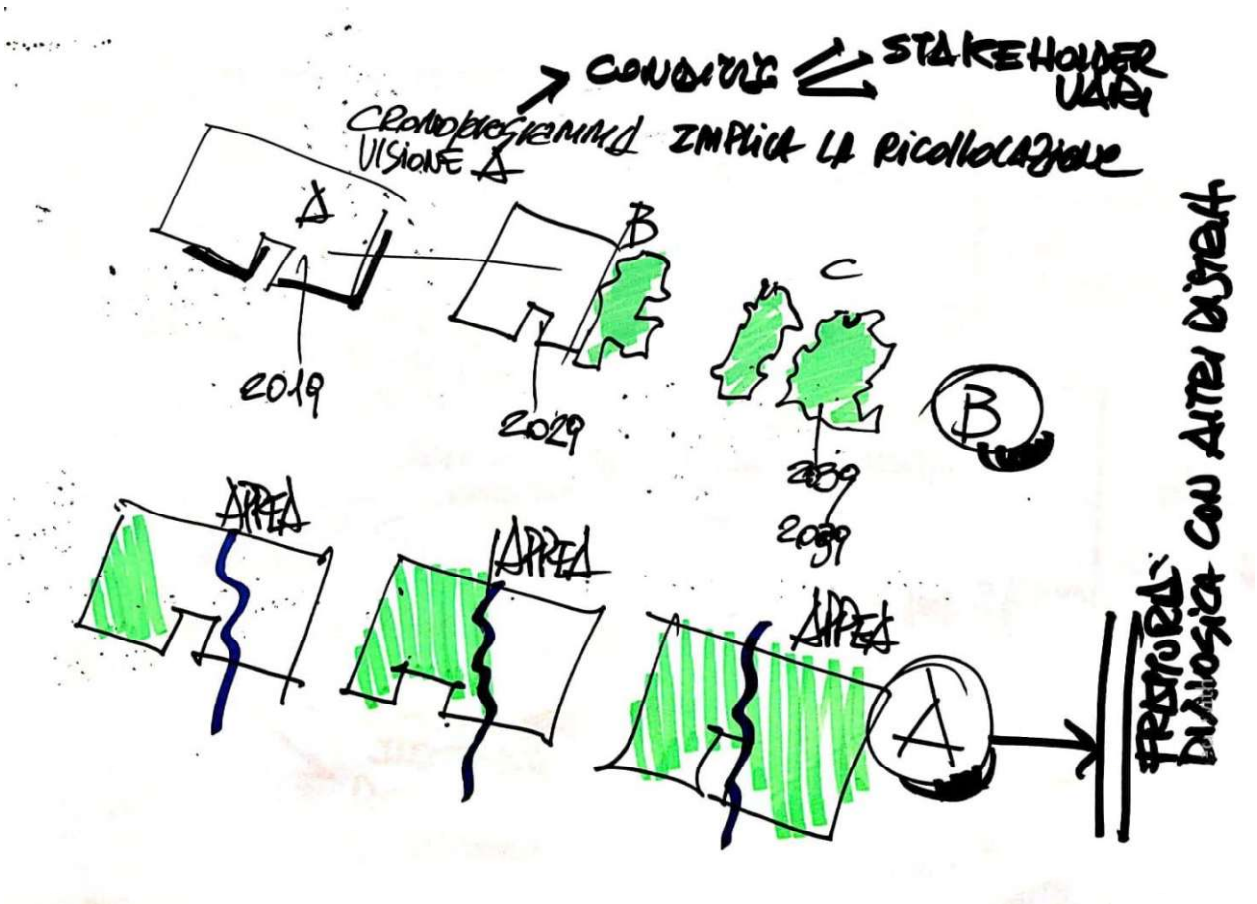
Cala di Torre Calderina. In prossimità dell'omonima torre, i cui lavori di costruzione volgevano al termine nel febbraio del 1568; Cala Pozzillo. Conosciuta dal 1617;

Cala Scialippe o cala Scialagane. La prima citazione di questo toponimo risale al 1699 con il rinviotoponomastico "*loco pezzo di mare seu sciasicalagone*";

Cala di S. Giacomo o porto di S. Giacomo o cala Colonnelle o Seno Salso. La zona è chiamata *porto de S. Jacobo* nel 1561. Il terzo nome risale a dopo il 1636, anno in cui nel periodo compreso tra il 28 gennaio ed il 15 aprile, mastro Giovanni Cervone, mastro Nunzio Messina e mastro Donato Bocassino collocarono «*due colon(n)e nello porto di s(an)to Giacomo ... p(er) legarvi in esse li capi (intendi: cavi) di vascelli applicano in detto porto per evitare li naufragij*». L'ultimo nome (*lo Salso*) risale all'anno 1734.

Caletta dello Scanno. Il nome deriva dal fatto di trovarsi in prossimità di uno scanno ossia un banco di rocce o scogli, prossimo alla costa.





Le cale in prossimità della città vecchia sono:

Caletta S. Corrado, situata alle spalle della omonima chiesa;

Cala di Sant'Andrea o **cala Castello** o **cala della Porticella** (o **Forticella**), ubicata nella zona immediatamente a est del borgo antico.

Le cale a levante della città, sino al confine con il Comune di Giovinazzo, sono:

Cala Peschiera. Era situata a 650 m. da via Niccolò Altamura (ex Vico Purgatorio). Il nome deriva da una "peschiera" che esisteva in questo tratto di costa nel 1863.

Cala Spina, prende il nome dall'omonima contrada (nota sin dal 1417). È una leggera insenatura, situata a circa 1.100 metri da via Niccolò Altamura;

Prima Cala o **cala Cesena** o **cala Cesia**. Situata a circa 1,5 km dalla città vecchia. Il nome deriva da un fondo rurale di due vigne situato in questa zona (che allora si chiamava *lama cipassarò*) di tale losia di *Luca de Jesia* di Bitonto. Il nome *Prima Cala* si rileva dall'anno 1751. Nel 1875 si rileva il rinvio toponomastico *fondo di Don Carluccio o Calacesia*.

Cala Bianca. Situata a 250 m. dalla precedente;

Cala del Gelso. Situata a circa 630 m. dalla Prima Cala;

Seconda Cala o **cala dell'Isola** (intendi: *in loco l'Isola*). La prima citazione di questo toponimo risale all'anno 1764.

Terza Cala o **Cala di Ciullo** o **Pozzo Fermo**. Lunga 205 metri. *La cala di Pozzo Fermo* è nota dal 1655. Il nome *Terza cala* si rileva nel 1812, mentre *cala di Ciullo* si registra nel 1816.

1.7 Piano Regolatore Portuale di Molfetta, i documenti di approvazione

Per parlare del Porto bisogna partire dalle informazioni presenti nell'Archivio del Comune.

L'iter tecnico-amministrativo inizia il 04 marzo 1985, data in cui la Regione Puglia, con proprio atto di Giunta n.1778 conferisce ai Sigg. Ingg. Nicola Messina, Giordano, Garofoli, Pietro Loliva, Corrado Pisani, Angelantonio Sallustio e arch. Antonio Renzulli, l'incarico di redigere il progetto Generale del Porto di Molfetta.

Per inciso, si fa presente che l'atto di pianificazione esistente e vigente relativo al Porto di Molfetta, cioè il piano regolatore Portuale, risale al 1949, a cura del Ministero Lavori Pubblici n.401 allegato al voto dell'08 agosto 1949.

Il porto di Molfetta, classificato di 2^a classe 2^a categoria è di competenza regionale, in forza del primo conferimento di funzioni amministrative attribuite alle Regioni a statuto ordinario, dallo Stato, con DPR n.8 del 15.01.1972.

L'incarico conferito dalla Regione, relativo al **progetto generale del porto di Molfetta**, di cui alla convenzione n. 2342 del 14.05.1986, prevedeva tre fasi:

1^a fase: redazione del progetto generale di massima;

2^a fase: verifiche mediante modello fisico e matematico del progetto generale di massima, con onere a carico della Regione Puglia.

3^a fase: redazione del progetto generale esecutivo.

Nella stessa convenzione si precisava che la redazione e quindi la realizzazione delle opere poteva avvenire anche a lotti successivi in relazione ai finanziamenti disponibili.

Il progetto generale del porto vide la prima stesura nel **dicembre 1986** e, fu trasmesso al Comune di Molfetta, per il parere, a marzo del 1987.

Il 04 aprile 1987, la Commissione Edilizia Comunale esprime parere favorevole.

Il progetto generale del Porto, oltre a prevedere l'ampliamento dell'attuale porto, prevedeva anche il collegamento alla SS 16 bis delle nuove banchine di attracco e il riassetto della zona cantieristica. Fu discusso in Consiglio Comunale nelle sedute dal 07 al 10 aprile 1987, ottenendo, dopo ampia discussione, parere favorevole.

L'atto deliberativo è il n.38 del 07/10 aprile 1987 avente ad oggetto "Piano Regolatore del Porto. Parere".

Anche l'Autorità Marittima – Capitaneria di Porto, in data 24 aprile 1987 esprime parere favorevole sul progetto generale di massima inviandone riscontro alla Regione Puglia Assessorato ai LL.PP. Ufficio del Genio Civile Sezione OO.MM. – Bari.

Esprimono pareri sul progetto anche la Camera di Commercio di Bari, il Corpo Piloti e l'Assessorato Regionale all'Urbanistica il quale, con nota n.2037/87 evidenzia che il progetto generale del porto, implica l'adozione di variante allo strumento urbanistico Comunale vigente, ai sensi della L.R. 56/1980.

Questa richiesta avanzata dall'Assessorato Regionale all'Urbanistica deriva dal fatto che il progetto generale del porto coinvolgeva anche parte del territorio comunale al di fuori del limite demaniale e doganale.

Il Comitato Regionale Tecnico Amministrativo (CRTA), acquisiti i pareri, nell'**adunanza del 24 febbraio 1988 con voto n.12**, all'unanimità "Esprime Parere favorevole all'approvazione del progetto generale di massima di €.95.903.906.795 relativo al porto di Molfetta, con le prescrizioni di cui ai precedenti considerato".

Le **prescrizioni del C.R.T.A.** furono:

a) Ottenere la variante alla strumentazione urbanistica generale vigente per il Comune di Molfetta.

b) Acquisire nelle forme di legge il parere del Ministero della Marina Mercantile

c) Sottoporre a verifica le soluzioni proposte in relazione alle modifiche richieste dal Corpo Piloti di Bari e Molfetta sull'imboccatura del porto; quindi provvedere con sperimentazione su modello matematico e/o fisico, prevista dalla convenzione.

In ottemperanza alla prescrizione "a)" del C.R.T.A. di cui innanzi, il *Consiglio Comunale* nella tornata del 20.05.1988 n.492 adotta la deliberazione avente ad oggetto: "*Piano Regolatore del Porto-Adozione variante al Piano Regolatore Generale*".

Nella stessa, si legge:

p.to 1. del deliberato: "Approvare in variante al P.R.G. vigente, il "Progetto generale del porto di Molfetta" come redatto nel dicembre 1986 dagli ingegneri...omissis.

p.to 2 del deliberato: "Dare atto che l'approvazione del progetto costituisce ADOZIONE DI VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE vigente. In conseguenza, il presente provvedimento e tutti gli atti tecnici inerenti, saranno pubblicati e depositati nei modi e forme indicate nell'art. 16 della L.R. n.56/80".

In merito a tale deliberazione il Comitato provinciale di controllo, con nota del 23.06.1988 prot. n.37940, chiede chiarimenti.

Il Sindaco con nota del 14.07.1988 prot. n.23283 controdeduce al Comitato provinciale di Controllo evidenziando che prevedendo il progetto generale del porto la realizzazione di servizi ed infrastrutture ricadenti su aree non destinate a servizi nel PRG vigente, l'approvazione del progetto costituisce variante ai sensi dell'art. 1 – L. n.1/1978, riservandosi, dopo la fase pubblicitica, l'inoltro alla Giunta Regionale a cui compete "L'Approvazione della variante al PRG".

A riguardo, si ritiene che il Consiglio Comunale con l'approvazione del progetto generale del Porto (Del. 492/88) ha inteso approvare e quindi far propria solo la previsione progettuale relativa alla "parte a terra", non già di quelle a mare, essendo queste di competenza Regionale.

In data **19 settembre 1988** con deliberazione n.7647, la **Regione Puglia approva il progetto generale di massima del Porto di Molfetta.**

Il 16 novembre 1988 il Sindaco con avviso pubblico avvia la fase pubblicitica relativa alla variante al PRG comunale. (vedi manifesto).

Il **30 marzo 1989** i progettisti incaricati con nota prot. 11694 trasmettono al Comune e alla Regione, *ipotesi di variante al progetto già presentato e approvato*, con preghiera di riscontro, contenente le prescrizioni impartite dal Soprintendente arch. Mola a seguito di un incontro-sopralluogo tenutosi il 03 dicembre 1988 tra il Sindaco de Cosmo, il Consigliere Regionale di Gioia, i progettisti e lo stesso Soprintendente.

L'*Assessore Regionale ai LL.PP.* con nota *dell'11 aprile 1989* prot. n.6033, al fine di acquisire i pareri degli enti interessati quali Comune, Capitaneria di Porto, Assessorato Regionale all'Urbanistica, Soprintendenza, convoca gli stessi presso l'Assessorato Regionale per il giorno 17 aprile 1989 alle ore 19,00.

Il 23 novembre 1989 l'assessore Regionale ai LL.PP. invita il Comune a procedere ai rilievi battimetrici. Analoga richiesta viene fatta dal comandante del porto con nota del 23 gennaio 1990 ribadita successivamente, il 13.02.1990 sempre dall'Assessore Regionale ai LL.PP. il quale fa presente che tali rilievi sono propedeutici allo studio e alle prove su modelli matematici e fisici da parte del laboratorio di Delft (Paesi Bassi).

L'Assessorato Regionale ai LL.PP. con nota del 06.06.1990, comunica che il CIPE, ai sensi della L.64/86 ha assegnato alla Regione Puglia un finanziamento di 25 Miliardi, per cui sollecita nuovamente il Comune a fornire i dati batimetrici ed invita i progettisti a definire gli elaborati progettuali strumentali per effettuare le prove a DELFT (Paesi Bassi).

Analoga richiesta viene inviata anche dal Dirigente del Genio Civile incaricato dalla Regione di coordinare tutte le attività (V. nota del 26.06.1990 prot. 7657/7661/7728/8095).

Il **28 maggio 1991** prot. 7177 l'Assessore Regionale all'Urbanistica richiede gli atti di pubblicazione di cui alla variante al PRGC adottata dal CC con atto n. 492 del 1988.

In data **04 settembre 1992**, con nota prot. 8387 il *Soprintendente* ai beni culturali e ambientali trasmette al Sindaco un "*parere interlocutorio e di larga massima*" giacchè il progetto generale del Porto di Molfetta,..."dovrà essere trasmesso al Superiore Ministero per i Beni Culturali e Ambientali per il prescritto parere ai sensi della Circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri n.1.1.2/3763/6 del 20.04.1982 e n. 3763/6 del 24.06.1982".

La fase pubblicistica avviata il 16 novembre 1988 viene conclusa, per la parte riguardante le osservazioni ed opposizioni al Piano Regolatore del Porto, nella seduta del Consiglio Comunale n.41 del 27 maggio 1993. (v. del. C.C. n.41 del 27.05.93).

Il 1996 fu eseguito, dall'ATI SIDER spa il primo stralcio relativo alla diga foranea di 25 Mld.

Il **28 gennaio 1994** è emanata la **legge n.84 "Riordino della legislazione in materia portuale"** e, all'art. 5: "*Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano Regolatore Portuale*", stabilisce esattamente le procedure da seguire per approvare un PIANO REGOLATORE PORTUALE.

Della osservanza della procedura indicata dalla L:84/94 non si fa menzione in nessun atto, né tecnico, né amministrativo prodotto successivamente alla data di entrata in vigore della legge.

Quanto detto si riscontra dalla lettura della nota del 03 marzo 1999 prot. 4098 a firma del comandante del porto che sollecita la Regione, il Genio Civile OO.MM. e il Comune ed attivare le procedure necessarie perché Molfetta si doti del PRP.

Analoga raccomandazione emerge dal **Consiglio Comunale** che, nella **seduta n.54 del 25.03.1999 "Impegna il Sindaco ed il Presidente del Consiglio affinché:**

- *Promuovano iniziative perché la Giunta regionale finanzia la elaborazione della V.I.A. da allegare al PRG del Porto per la definitiva approvazione e pubblicazione;*

- *Convochino una conferenza di servizi per l'attivazione concreta di quanto necessario...omissis".*

Agli atti depositati in archivio non vi è alcun riscontro in merito all'impegno impartito dal Consiglio Comunale nella seduta 54 del 25.03.1999.

....si giunge intanto alla approvazione definitiva del PRGC da parte della Giunta Regionale avvenuta il 10 maggio 2001 con atto n.527.

Da questo momento avendo recepito il PRGC "graficamente" il progetto generale del porto, peraltro mai approvato dalla Regione Puglia dopo le prescrizioni. (CRTA, soprintendenza, V.I.A., ecc.), tutti ritenevano che il Comune di Molfetta si era dotato anche del Piano regolatore Portuale.

Per tale effetto, la L. 428 del 03.02.2001 art. 1 c. 2 autorizza in favore della Regione Puglia la spesa di €3.000.000.000 per ciascun anno 2001/2002/2003 a valere sul bilancio dello Stato, finalizzata alla prosecuzione dei lavori di costruzione della diga foranea del porto di Molfetta.

Successivamente la legge n. 174 del 30.07.2002 all'art.2, autorizza in favore del "Comune di Molfetta un limite di impegno ventennale di 2.5 miliardi di Euro a decorrere dal 2002 finalizzato alla realizzazione dei lavori di completamento della diga foranea del porto di Molfetta. Analogo importo con la stessa finalità è stato concesso al Comune di Molfetta con la L. 350 del 24.12.2003 con l'impegno ventennale di 2.5 miliardi di euro a decorrere dal 2005.

La disponibilità e la finalità di tali finanziamenti ha indotto il Sindaco ad avanzare istanza alla Regione, con nota del 16.09.2002 prot.n. 35748, per conferimento di apposita delega amministrativa al Comune per lo svolgimento di funzioni e compiti concernenti i lavori di cui innanzi.

La Giunta Regionale con deliberazione n.2051 del 23.12.2002 conferisce la delega richiesta e il Consiglio Comunale con deliberazione n.169 del 30.12.2002 accetta la delega conferita dalla Giunta Regionale.

Da questo momento in poi si affronta la problematica e, come già detto, si ritiene operante il PRP, contenuto nel P.R.G.C., in quanto anche la stessa Regione Puglia, nelle premesse della deliberazione di delega così si

ritiene operante il PRP, contenuto nel P.R.G.C., in quanto anche la stessa Regione Puglia, nelle premesse della deliberazione di delega così si esprime: *"Pertanto, allo stato degli atti, nelle more che si ravvisi l'eventuale necessità di aggiornare formalmente il vecchio piano regolatore del porto di Molfetta, risalente al 1949, esso deve intendersi sostanzialmente sostituito dal progetto generale del medesimo porto approvato con la deliberazione G.R. 7647/88 e recepito nel nuovo piano regolatore generale del medesimo Comune, approvato con successiva deliberazione G.R. 527/01, alle cui previsioni generali dovranno attenersi le elaborazioni dei progetti delle opere in esso previsti"*.

Partendo da questo presupposto, si avviano tutte le procedure finalizzate alla redazione del progetto del Porto di adeguamento sia a Delft che alla attuale normativa sui LL.PP. (L. 109/94 e ss.mm. e ii.)

Nella stesura del documento, preliminare alla progettazione (art. 15 del DPR 554/99), di competenza del R.U.P., si rileva che una siffatta opera è soggetta all'osservanza di una pluralità di normative, per esempio:

- *DPCM 10 agosto 1988 n.377 (pronunce compatibilità ambientale).*

- *DPCM 27 dicembre 1988 (norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione dei giudizi di compatibilità).*

- *Legge n.84 del 28 gennaio 1994 (Riordino della legislazione in materia portuale).*

....per cui si verifica, se prima della approvazione da parte della Regione Puglia, del piano Regolatore Generale Comunale, avvenuta nel 2001 e quindi in piena vigenza delle normative succitate, gli adempimenti richiesti dalle stesse, sono stati osservati.

Si constata, purtroppo che nella delibazione della Giunta Regionale n.527 del 10 maggio 2001, che approvava definitivamente il PRGC, nessuna menzione è fatta rispetto alle procedure da seguire per approvare un piano regolatore Portuale; unica citazione riguardante il Porto a pag. 5874 del B.U.R. n.96 del 04.07.2001: *"Prendere atto delle prescrizioni regionali e all'art. 41 Sedi portuali e strutture connesse zona portuale D5) ed aggiunti i nuovi siti-previsti"*.

Ciò significa che il Comune di Molfetta è dotato di P.R.P. risalente al 1949, per cui i lavori di ampliamento del porto non possono essere eseguiti e neppure approvato il progetto relativo, se prima non ci si dota dello strumento di pianificazione: PIANO REGOLATORE PORTUALE.

Alla luce di quanto sopra,

Il Consiglio Comunale di Molfetta nel 2004 adotta il Piano Regolatore Portuale (dichiarandolo conforme al PRG del Comune / delibera n. 31 del 05/04/2004.

Successivamente si avvieranno le varie fasi autorizzative: Nel maggio 2004 vi sarà l'istanza indirizzata al Ministero dell'Ambiente in relazione alla prevista compatibilità ambientale e paesaggistica dell'opera infrastrutturale. Seguirà il parere favorevole (con le relative prescrizioni) del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio in accordo con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali (DEC / DSA /2005 / 00648 del 23/06/2005).

La Regione Puglia approverà il PRP (Delibera di Giunta Regionale n. 558 del 15/5/2006). L'iter si concluderà con l'approvazione definitiva (Delibera di Giunta Comunale n. 94 del 25/09/2006). Nel 2008 sarà anche approvato il Progetto Esecutivo dell'opera portuale (delibera n.68 del 13/02/2008) il cui costo stimato ammonterà a 72 milioni di euro. Dal 2008 seguiranno le immancabili varianti:

- Variante n. 1 - Realizzazione dello sperone: delibera n. 03 del 11/01/2010;

- Variante n. 2 - Delibera n. 101 del 16/05/2011;

- Variante n.3 - "Lavori per la salvaguardia, la sicurezza alla navigazione e all'ormeggio del bacino portuale ", ovvero opere alle banchine Nord Ovest e martello, interventi al secondo braccio del molo di sopraflutto: delibera n. 277 del 30/12/2019.

1.8 Il porto commerciale di Molfetta (che non c'è, ma ci sarà?)

L'appalto per la costruzione del porto di Molfetta sarà vinto dalla "Cooperativa Muratori e Cementisti – CMC" di Ravenna. L'appalto iniziale ammonta a cinquantacinque milioni e mezzo di euro. Il primo lotto dei lavori riguarderà la cosiddetta bretella di collegamento tra l'esistente diga antemurale e alla linea di costa consolidata.

Il Sindaco Azzollini dichiara alla stampa che *"Il Porto di Molfetta rappresenta un braccio naturale proteso verso i mercati dell'Oriente ed è quindi un'opportunità di sviluppo economico per l'intera regione Puglia, la quale si pone così al centro di una scommessa di rilancio che investe tutto il Mezzogiorno d'Italia"*.

Egli aggiunge: "È un'infrastruttura di grande valenza strategica in quanto premessa delle cosiddette autostrade del mare e del Corridoio 8. Lo scalo marittimo di Molfetta, inoltre, sarà incardinato in un sistema viario di primissimo livello formato dall'autostrada A14, dalla linea ferroviaria, dalla statale 16 bis e dall'aeroporto di Bari-Palese (ubicato ad appena dieci chilometri di distanza): si va configurando così una importante piattaforma logistica intermodale a servizio degli insediamenti produttivi della zona artigianale e del Consorzio ASI"». (da www.quindici-molfetta.it)

Le previsioni di progetto riguarderanno: 1) La configurazione di un secondo molo contiguo alla diga Salvucci (in zona Madonna dei Martiri); 2) La costruzione dello "sperone" in connessione con il molo San Vincenzo; 3) I lavori di banchinamento di tutte le aree portuali in funzione dei previsti flussi commerciali con modalità Ro-Ro; 4) Le opere di dragaggio portuale; 5) I manufatti edilizi a terra per lo stoccaggio delle merci; 6) Il viadotto di collegamento fra porto e zona ASI e infine il riordino della viabilità interna (parcheggi compresi).

Di fatto, il CORRIDOIO 8 – vale a dire la infrastruttura internazionale che in qualche modo era stata posta a fondamento del progetto portuale – non ha preso concreto avvio; a tutt'oggi, nessuna concreta iniziativa risulta rintracciabile sui processi di implementazione della via multimodale denominata (corridoio 8). Anzi, la lettura dei dati è al momento sconcertante: Il porto di Bari –attualmente- movimentata (con modalità RO.RO / Roll-on / Roll-off) soltanto 60.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, ovvero unità standard che corrisponde a 38 mc), rispetto ai 300.000 previsti. Alcuni dati chiariscono pertanto inequivocabilmente i termini del fallimento italiano (delle città porto, la regolamentazione italiana sulle merci in arrivo è sovraccarica di controlli e specifiche regolamentazioni; prima di circolare liberamente sui mercati la merce in arrivo necessita di ben diciotto autorizzazioni. Un ulteriore punto di criticità è la contemporanea presenza sul nostro territorio di ben ventiquattro autorità portuali. Tali dati, probabilmente, descrivono inconsapevolmente la nostra incapacità di predisporre sistemi portuali coerenti. Discrasia, chiamiamola così, che di per sé ha penalizzato un possibile sviluppo dei flussi economici. Rotterdam, ad esempio, movimentata un flusso di traffico portuale dieci volte più grande, rispetto a quello di Genova (attestata a 1.200.000 TEU), superando in quantità la capacità di movimentazione dell'insieme dei porti italiani. Un sistema portuale, il nostro, che ha un endemico grado di complessità elevato: diversità delle competenze amministrative che implicano considerevoli poli decisionali. Lo studio Hoyle ha anche dimostrato una evidente dicotomia tra i sistemi urbani consolidati e le attività portuali.

Pur tuttavia, la riorganizzazione dei trasporti e della logistica intermodale internazionale, di fatto – senza cioè che vi sia stata l'esigenza di dare attuazione a una programmazione sovranazionale – sta rideterminando le condizioni per una nuova possibile valorizzazione del corridoio 8, quale segmento di collegamento complementare alla c.d. "Via della Seta"; un corridoio che lungo la direttrice est-ovest comprenderà aeroporti, porti, strade, ferrovie ed interporti, collegando attraverso il suo tracciato principale Bari-Brindisi-Durazzo-Tirana-Skopje-Burgas-Varna, per un'estensione di circa 1270 chilometri di linee ferroviarie e di 960 chilometri di strade".

E questo renderebbe potenzialmente non soltanto Bari, ma anche Molfetta, Barletta e Manfredonia, strutture portuali in grado di trarre vantaggi da questa riconfigurazione figlia del "mercato". La stessa istituzione della ZES interregionale (tra Puglia e Molise) Adriatica rappresenta un incoraggiante driver per gli investimenti legati a alle attività portuali e logistiche. Da questo punto di vista sarebbe senza dubbio opportuno che il Porto di Molfetta aderisca alla governance dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico, molto attiva soprattutto in questi ultimi anni, anche attraverso una serie di proposte rivolte al governo centrale per una effettiva semplificazione delle procedure autorizzative, nonché per la istituzione in uno alla ZES di ZFD (zone franche doganali).

Ebbene, è chiaro di essere al cospetto di un grande snodo per opzioni strategiche differenti.

Da un lato, chi ha osservato il fenomeno della implementazione della portualità con diffidenza, ritenendo che non fosse quella la strada da intraprendere.

Dall'altro, chi ha ritenuto all'epoca – forse in modo "visionario" e non scientificamente fondato – che viceversa lo sviluppo della portualità molfettese potesse essere un driver di sviluppo economico e sociale per il territorio.

Ovviamente non spetta a questo FOCUS stabilire chi ha ragione e chi a torto.

A conforto di chi propende per la prima tesi, si segnala come lo studio Hoyle abbia anche dimostrato una evidente dicotomia tra i sistemi urbani consolidati e le attività portuali.



A tutto questo risulta utile aggiungere alcune considerazioni. La prima riguarda gli assetti territoriali, la loro gestione in relazione alla legislazione vigente. Nel 2008, quando iniziarono i lavori del nuovo porto commerciale di Molfetta l'idea della costituzione delle aree metropolitana era più che concreta (vedi D. Lgs del 18 agosto 2000, n. 267 / Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti locali)². Condizione che imponeva, dunque, attente valutazioni infrastrutturali di rango territoriale, metropolitano, ovvero l'elaborazione di opportune argomentazioni strategiche, virtuosamente intrecciate con l'esistente polo portuale di prossimità (quello di Bari), evitando l'evidente concorrenzialità. Sul piano ambientale evidente appare il fuori scala strutturale della diga Salvucci. La seconda è sapere dell'esistenza o meno di documenti specifici di approfondimento, circa gli scenari di movimentazione, TEU attesi, in relazione alle nuove strutture portuali in itinere. Abbiamo buone ragioni per credere che un argomentato documento di previsione non esista. Qui possiamo soltanto ricordare che le strutture portuali hanno senso, in termini soprattutto economici, all'interno di una accertata congruità di flusso commerciale, ovvero la garanzia argomentata di una soglia di TEU minima, in grado di non generare perdite gestionali. La conoscenza del numero di TEU/anno generati (o generabili) dall'area ASI di Molfetta è dunque un dato più che mai essenziale (alcune informazioni ufficiose sembrano indicare un numero non esaltante, attestato a poche decine di TEU / anno, attualmente movimentati dal polo portuale di Bari).

Non vi è dubbio che entrare a far parte di un sistema di portualità integrato, come quello gestito dalla Autorità di Sistema del Mare Adriatico, potrebbe risultare molto utile al fine di determinare una strategia compiuta e condivisa, oltre che coerente, appunto, con il sistema della portualità. Considerato che, in disparte ogni tipo di valutazione sulla complessa vicenda giudiziaria che ha coinvolto la realizzazione del porto di Molfetta, LL'agenzia Ansa nel gennaio 2020 ci informa che i lavori per la realizzazione del nuovo porto commerciale sono stati ripresi. Dunque, questa infrastruttura, al di là se la sua previsione fosse stata o non consapevolmente valutata, sarà ultimata.

Alle spalle vi è la lunga vicenda giudiziaria che non ha sortito colpevoli. Patrick Atena attuale direttore tecnico della CMC dirà che lo scopo è realizzare "Una diga foranea di 650 metri lineari che andrà a chiudere l'imboccatura del porto" il cui costo sarà di 26.000 di euro. Tra Anas e Comune di Molfetta è stata intanto prevista una rotatoria che intersecherà il viadotto di interconnessione tra porto commerciale e zona ASI.

È chiaro ed evidente che il tempo intercorso (1949 ad oggi) di certo ha modificato gli obiettivi e le finalità e fermarsi ad analizzare quelle che sarebbero state le capacità di sviluppo economico senza tenere conto della evoluzione del mercato dello spostamento merci, diventa una forma retorica di contestare le grandi opere.

1.9 Controproposta. Kursaal delle arti e della ricerca scientifica sulla diga Salvucci

Si deve pertanto registrare anche la posizione di chi, anche in base alle precedenti considerazioni, ritiene invece labili le persistenti previsioni a favore del porto commerciale di Molfetta e introduce nuovi scenari, tesi a configurare una possibile e diversa ipotesi di utilizzo della diga Salvucci.

Sarà possibile replicare con il medesimo successo il cosiddetto modello Bilbao a Molfetta? Le azioni urbane, come si sa, non sono automatiche garanzie di successo. Il carattere dei luoghi, il coraggio delle scelte e forse la favorevole casualità si intrecciano, sempre, in una complessa scala di gradualità con esiti imprevedibili e differenti. Glasgow, Varsavia, Göteborg, ad esempio, hanno adottato le medesime politiche di Bilbao, ma i risultati attesi sono stati meno entusiasmanti, rispetto a quelli della città basca.

Le trasformazioni urbane sono molto più complesse, quindi, rispetto agli studi teorici del marketing strategico della città. Necessario è, invece, comprendere le matrici territoriali e i caratteri propri della società,

2 - DECRETO LEGISLATIVO 18 agosto 2000, n. 267 TESTO UNICO DELLE LEGGI SULL'ORDINAMENTO DEGLI ENTI LOCALI a norma dell'articolo 31 della legge 3 agosto 1999, n. 265

CAPO III - Aree metropolitane Art. 24. Esercizio coordinato di funzioni

1. La regione, previa intesa con gli enti locali interessati, può definire ambiti sovracomunali per l'esercizio coordinato delle funzioni degli enti locali, attraverso forme associative e di cooperazione, nelle seguenti materie: a) pianificazione territoriale;

b) reti infrastrutturali e servizi a rete;

c) piani di traffico intercomunali;

d) tutela e valorizzazione dell'ambiente e rilevamento dell'inquinamento atmosferico;

e) interventi di difesa del suolo e di tutela idrogeologica;

f) raccolta, distribuzione e depurazione delle acque;

g) smaltimento dei rifiuti;

h) grande distribuzione commerciale;

i) attività culturali;

l) funzioni dei sindaci ai sensi dell'articolo 50, comma 7.

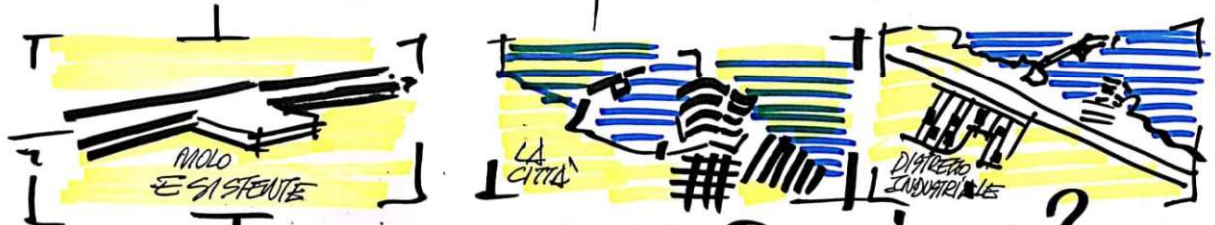
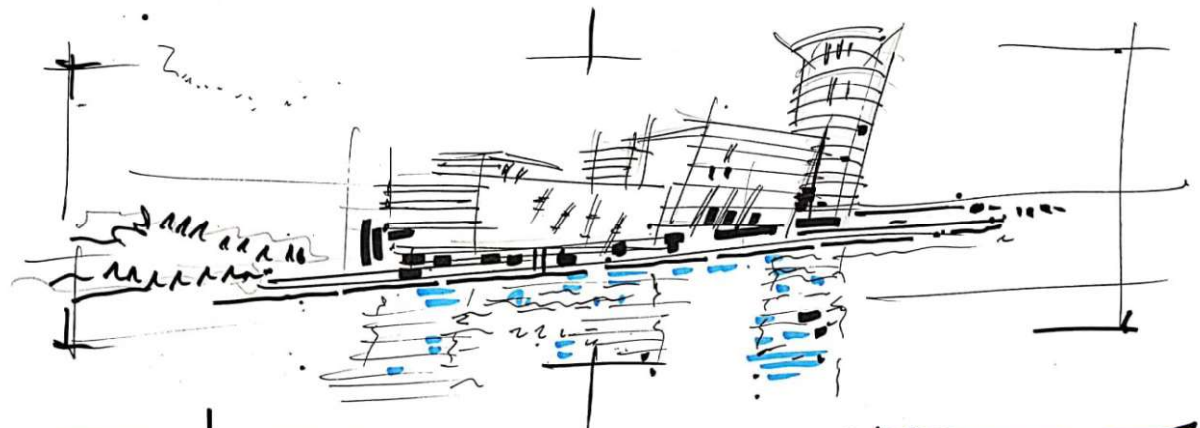
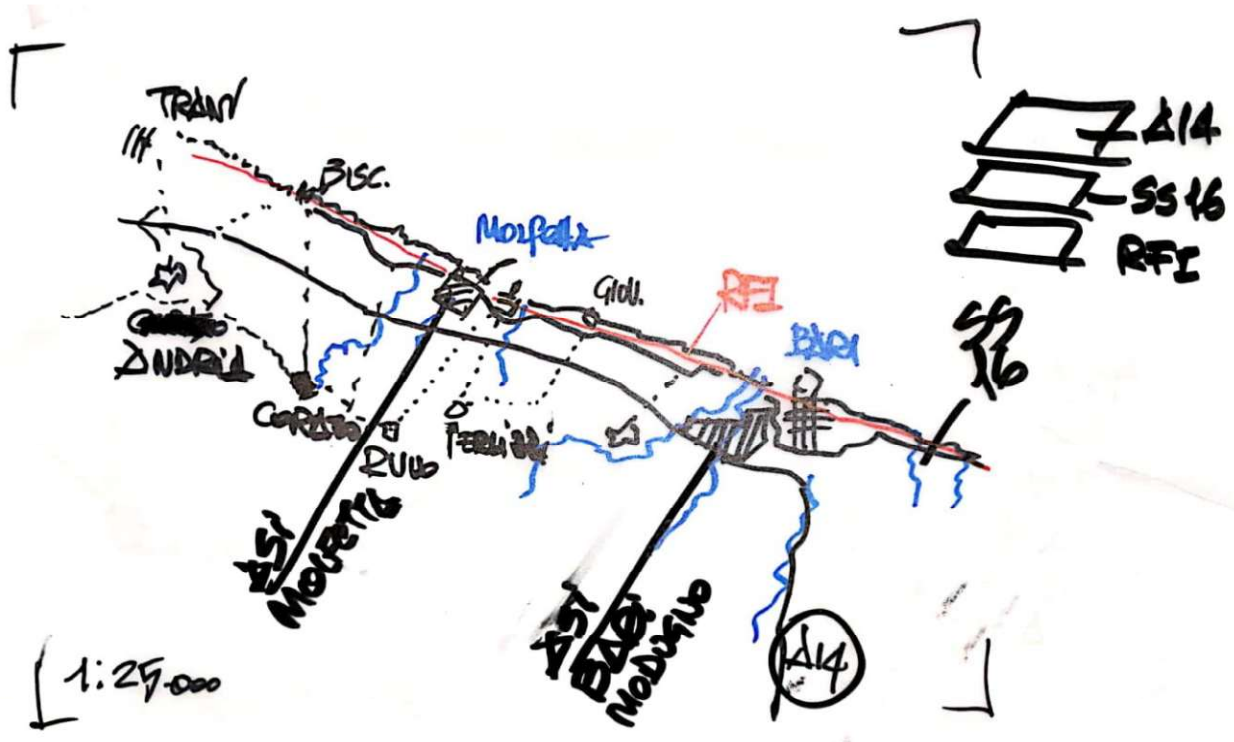
abbandonando l'idea che tutto possa avvenire attraverso la costruzione di opere simboliche e non adeguatamente argomentate. Progettare una città migliore significa immaginarla per i propri abitanti.

Fatte queste necessarie premesse crediamo, che Molfetta abbia tutti i requisiti, le risorse culturali necessarie per avviare un approfondito progetto di rilancio innovativo, davvero strategico per la città e i territori contigui. Qui per il momento ci limitiamo a descrivere, brevemente, la storia del modello Bilbao. Nel medesimo tempo immaginiamo sulla diga Salvucci un edificio iridescente, mutevole, dove si intrecciano variegate funzioni (polo di innovazione e ricerca nel settore marittimo, kursaal per le arti, spazi museali, biblioteche, luogo per la ricerca scientifica e il tempo libero).

Negli anni novanta dello scorso secolo l'assetto industriale tradizionale (metallurgico e navale) mostrerà i suoi segni di obsolescenza a Bilbao. La città subirà, come tante altre in Europa, un declino occupazionale dovuto ai cambiamenti dei vecchi modelli industriali di tipo fordista. Dopo alcune fasi di incertezza l'amministrazione di Bilbao punterà sul terziario avanzato. Le visioni di Thomas Krens, l'autorevole direttore del Museo Guggenheim di New York, si fonderanno con quelle degli amministratori di Bilbao. Per Thomas l'operazione sarà un vero affare. L'opera emblematica dell'architetto californiano Frank O. Gehry avrà un costo rilevante, ma al Guggenheim non costerà un solo dollaro. Tutta l'opera, infatti, sarà interamente sostenuta dalla città di Bilbao (venti milioni di dollari). La stessa amministrazione sottoscriverà in seguito un piano d'acquisto del museo, pari a cinquanta milioni di dollari. L'intuizione si rivelerà un affare per la città, generando flussi economici considerevoli sia per la Bilbao e sia per il territorio basco. In questo caso la qualità dell'architettura sarà determinante per lo sviluppo economico della città³.

Tutor: arch. Alessia Imma Aquilino, arch. Francesco Ghio, arch. Gerardo Manca, arch. Antonio Pastore

Partecipanti: dott.ssa Maddalena Pisani, avv. Giuseppe Macchione, ing. Leo Pisani, arch. Maria Gerolama Altomare
arch. Oriol Capdevila



SCENARI POSSIBILI?

MANIFICA T.U.







MOLFETTA PIANIFICA T.U.

COSTRUIRE CONOSCENZA, DIFFONDERE ESPERIENZA ATTRAVERSO
LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA

PROVA DI ABILITAZIONE PROFESSIONALE
E CONCORSO ALLA PRODUZIONE DI SPAZI

29.11.2019

OIBA
ORGANISMO ITALIANO
DEI PERITI URBANISTI

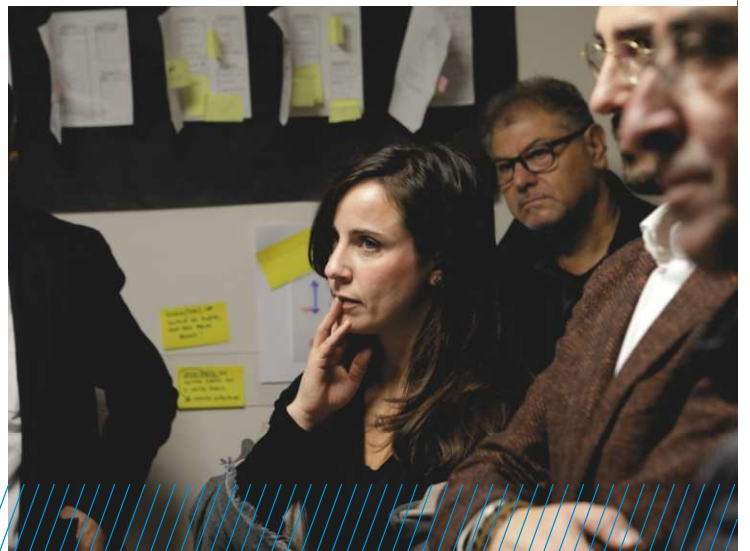
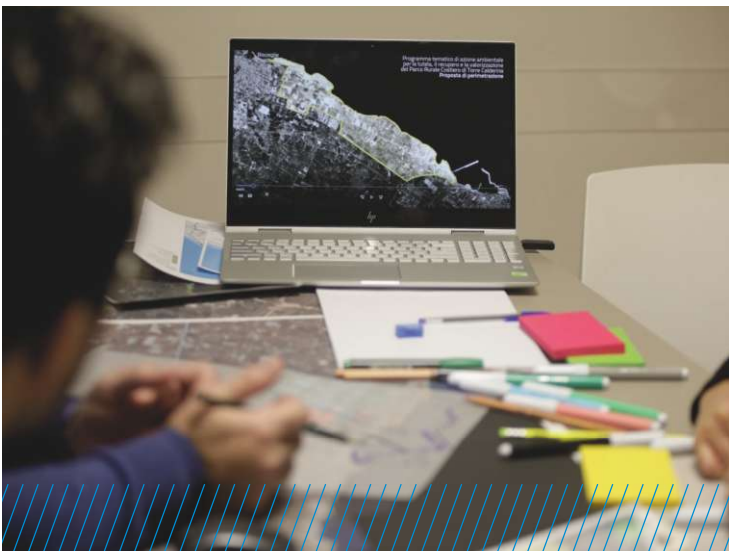
CONSIGLIO REGIONALE
DELLA CALABRIA

CITTA' METROPOLITANA DI BARI

CITTA' DI MOLFETTA

Museo Diocesano | Entica della Chiesa

Sistema costa



Il contesto di riferimento

Oggetto del workshop è stato l'ambito costiero molfettese si snoda per circa 11 km ed è il contesto marittimo finale, a ponente dell'area metropolitana di Bari: essa infatti va dal confine con il Comune di Bisceglie, dalla costa di ponente dell'area protetta di Torre Calderina alla costa di levante di Torre Gavetone passando per Cala San Giacomo, prima, seconda e terza cala con il confinante Comune di Giovinazzo.

La metodologia di lavoro

All'inizio delle operazioni di lavoro tutti i partecipanti hanno avuto a disposizione la cartografia tecnica comunale alle diverse scale di riferimento da quella a grande scala, per inquadrare l'intero territorio molfettese e le relazioni tra esso ed i comuni limitrofi fino alla scala più di dettaglio della fascia costiera molfettese.

Si è proceduto all'analisi e quindi alla conoscenza del territorio per poi arrivare a spunti di carattere meta-progettuale, individuando attraverso punti di forza e di debolezza come poter coniugare gli aspetti naturalistici dell'area protetta di Torre Calderina con le problematiche della pressione antropica circostante data la vicinanza di infrastrutture quali la Strada Statale 16, la ferrovia e la grande area comprendente la zona commerciale-industriale e zona ASI.

Durate il workshop si è cercato di non perdere mai di vista la via maestra che contraddistingue il progetto Pianifica T.U., ovvero quello di rapportare gli effetti di una Pianificazione Territoriale locale con le ripercussioni di buone pratiche a vantaggio dell'intera Area della Città Metropolitana di Bari.

Le azioni e le possibili strategie

Il gruppo di lavoro ha ipotizzato un possibile scenario per ridefinire il sistema costiero del nord-barese nel contesto metropolitano.

In primis, è emersa la necessità di creare nuovi elementi di attrazione per la fruizione della costa da parte dei cittadini molfettesi. La città di Molfetta infatti vive il contatto con il mare in modo differente dagli altri Comuni costieri della Città Metropolitana di Bari: questo aspetto deriva oltre che da un legame secolare con la marineria molfettese, che per anni ha visto la seconda flotta più grande di pescherecci dell'Adriatico, anche da tradizioni popolari quali la sagra a mare della Madonna dei Martiri il 9 settembre e lo sbarco di San Nicola il 5 dicembre di ogni anno. Le strategie individuate hanno portato ad interventi di eliminazione dei detrattori ambientali, nonché alla salvaguardia dell'ecosistema faunistico nell'area di Torre Calderina, che paradossalmente si è creato proprio a causa degli scarichi a mare dei reflui fognari: la mancanza di sistemi adeguati di depurazione dei Comuni dell'entroterra, hanno tenuto lontano la presenza antropica e proprio per questo diverse specie di uccelli hanno nidificato in quella area.

Durante le discussioni del workshop, dal confronto interdisciplinare fra più professionalità, sono emerse alcune domande importanti per lo sviluppo economico della città nell'ottica della sostenibilità.

È possibile uno sviluppo turistico lento della costa molfettese intesa come lo sbocco a mare dell'area più a nord della Città metropolitana di Bari? E se sì, come si rapporta con la città consolidata e soprattutto con la grande area ASI ed industriale-commerciale così vicina e, soprattutto, quali sono le ripercussioni e gli effetti sull'intera Città Metropolitana di Bari?

Contestualmente si è cercato di dare delle risposte ai quesiti posti, tuttavia non esaustive e che necessitano di ulteriori approfondimenti. Per la costa di ponente sarebbe auspicabile un turismo lento, sostenibile, al fine di non compromettere quell'ecosistema che spontaneamente si è venuto a creare grazie alla minor pressione antropica.

Discorso diverso per la costa di levante, dove la presenza di lidi privati attrezzati è oramai consolidata e rappresenta un punto di riferimento per la balneazione per i molfettesi e per i cittadini dei paesi limitrofi. Ma è proprio qui che si dovrebbe intervenire con l'eliminazione degli elementi che fungono da detrattori ambientali e ripristinare per quanto possibile quei corridoi ecologici rappresentati dalle lame interrotte dagli insediamenti umani.

Data la presenza della zona industriale e della zona A.S.I. che si estendono fino alla ferrovia, che fa da confine fra le stesse e la costa adriatica di ponente, analizzando alcuni contesti territoriali quali (il Pulo di Molfetta e la Lama Marcinase che sbocca a mare a Cala San Giacomo, antico porto di Molfetta e sbocco a mare della città di Ruvo di Puglia), nel lavoro approntato dal team di lavoro si sono individuate le aree naturalistiche che fungono da filtro fra la zona destinata ad insediamenti produttivi e la fascia costiera che si connette con le lame ed il Pulo al fine di creare dei corridoi ecologici che nella loro continuità permettono la conservazione della biodiversità faunistica e della flora tipica del territorio.

Non va tralasciato il porto che rappresenta un elemento dirompente, soprattutto perché fisicamente rappresenta esso stesso lo spartiacque tra la costa di ponente e quella di levante. Ma è proprio su di esso che dovrebbe concentrarsi l'interesse delle varie istituzioni coinvolte (Autorità portuale, Comune e Città Metropolitana) come sempre avviene, il destino di una città di mare non può che essere condizionato da quello del suo porto, ma questa sarà la sfida dei prossimi anni e le amministrazioni portatrici di interessi dovranno necessariamente dare una identità prevalente (turistica, marina peschereccia, commerciale); se le grandi aziende della zona ASI artigianale avranno anch'esse interesse affinché il porto decolli dal punto di vista commerciale per l'approvvigionamento delle merci nell'era della globalizzazione.

Da questo punto di vista il porto di Molfetta risulta strategico per l'approvvigionamento delle materie prime non solo per la città stessa ma anche per tutta la realtà economica che è situata alle sue spalle come l'Alta Murgia e la Lucania.

Inoltre, la costa nord o di ponente negli anni è stata oggetto di sversamento di rifiuti inerti e di diversa natura, alcuni anche pericolosi, forse dovuto al totale abbandono, come denotano la rete viaria dissestata che ha reso questi posti poco frequentati e quindi lasciati all'incuria di avventori senza scrupoli; anche i muretti a secco non adeguatamente mantenuti sono in precarie condizioni. Quindi, se da un lato, la marginalità dell'area di Torre Calderina che per anni non è stata idonea alla balneazione ha creato un'oasi naturale per alcune specie faunistiche, dall'altro, canto essendo stata poco presidiata, ha dato purtroppo spazio ad uno scempio di questo contesto ambientale.

Nella giornata del workshop si è cercato di analizzare quali connessioni a livello urbanistico potesse avere la costa con elementi naturalistici presenti nelle immediate vicinanze di essa.

È emerso, uno fra tutti, "il Pulo di Molfetta", dolina di origine carsica e quindi la possibilità di connetterlo alla costa con un sistema di rete ecologica come una pista ciclo-pedonale, anche se di non facile realizzazione considerando il sistema infrastrutturale circostante ovvero il limite della ferrovia e della Strada Statale 16.

Un altro sistema che dovrebbe connettersi con il Sistema Costa è rappresentato dal Sistema Lama; a nord risulta però abbastanza compromessa questa possibilità per la vasta area artigianale e zona ASI, mentre a sud, seppure circondata da un territorio molto antropizzato, resiste e risulta ancora visibile la Lama Martina. Quindi questo segno territoriale ancora ben visibile ha dato modo ai partecipanti di poter proporre all'Amministrazione Comunale di valorizzare quell'area ancora con caratteri di autenticità e naturalista per un turismo lento, eco-sostenibile mediante la realizzazione di sentieri, piccoli chioschi per lo svago di famiglie con bambini, al fine di poter coniugare assieme il godimento della spiaggia "prima cala" e passeggiate a piedi nella Lama Martina.

Ultimo aspetto trattato, ma di primaria importanza per il gruppo di lavoro, è stata la riqualificazione del lungomare Colonna di Molfetta.

Ad oggi tale tratto di lungomare che si estende dal centro storico della città sino alla prima cala lungo la litoranea di levante, è un'area totalmente antropizzata, con grandi carreggiate, scarse aree pedonali e servizi che attraggono turisti. Infatti la presenza nelle vicinanze di aree abbandonate e della piscina comunale ormai in disuso hanno portato il gruppo di lavoro ad una meta-progettazione che prevede, una riqualificazione del lungomare stesso prevedendo ripascimenti delle spiagge per permettere la balneazione oggi negata da alti muri di protezione, un implemento delle aree pedonali e verdi, ma anche la realizzazione di un percorso pedonale da riservare allo sport (creando con la piscina comunale un circuito adibito all'attività sportiva tale da diventare riferimento per gli atleti amatoriali delle città limitrofe che vogliono allenarsi a contatto con il mare e che abbiano a disposizione idonei spazi e servizi gratuiti).

Il litorale di Molfetta è caratterizzato dall'alternanza di promontori e di calette.

Verso Bisceglie e in prossimità del confine con il suo territorio, si erge a picco sul mare la cinquecentesca Torre Calderina, o Torre del Porto di San Giacomo, posizionata in un luogo strategico in collegamento visivo con Castel del Monte che permetteva la difesa del porto di San Giacomo, approdo medievale di Molfetta. Qui sfociano in mare sorgenti carsiche di acqua dolce che alimentano le praterie di poseidonia sottomarine.

Torre Calderina si trova al centro dell'omonima area protetta avifaunistica, zona di passo per gli uccelli di riconosciuta bellezza naturale e area di notevole interesse pubblico.

Al termine della procedura per il riconoscimento dell'area marina protetta, inoltre, nei fondali troveranno presto spazio le sculture del Museo marino sommerso Mumart, progetto vincitore del bando di un bando regionale.



Dopo una serie di riflessioni tra i Tutor del Sistema Costa tempo libero e Aree Protette ed i partecipanti allo stesso workshop si è giunti ad una conclusione e degli spunti per l'Amministrazione cittadina di Molfetta che prevede la riqualificazione del paesaggio costiero lungo il tratto compreso tra Cala San Giacomo e Torre Calderina, la stessa dovrebbe puntare al recupero e alla salvaguardia degli aspetti naturalistici del territorio che ricade in un'oasi avi-faunistica di rilevante importanza. La riqualificazione dovrebbe puntare altresì al recupero della viabilità esistente, alla creazione di aree attrezzate per i bambini, per il pic-nic e per il fitness, nonché alla realizzazione di aree verdi pubbliche con essenze mediterranee autoctone. Tutto questo non potrà che accrescere le potenzialità ed una grande attrattività anche per l'intera area della Città metropolitana di Bari di un turismo sempre più consapevole e rispettoso dell'ambiente.

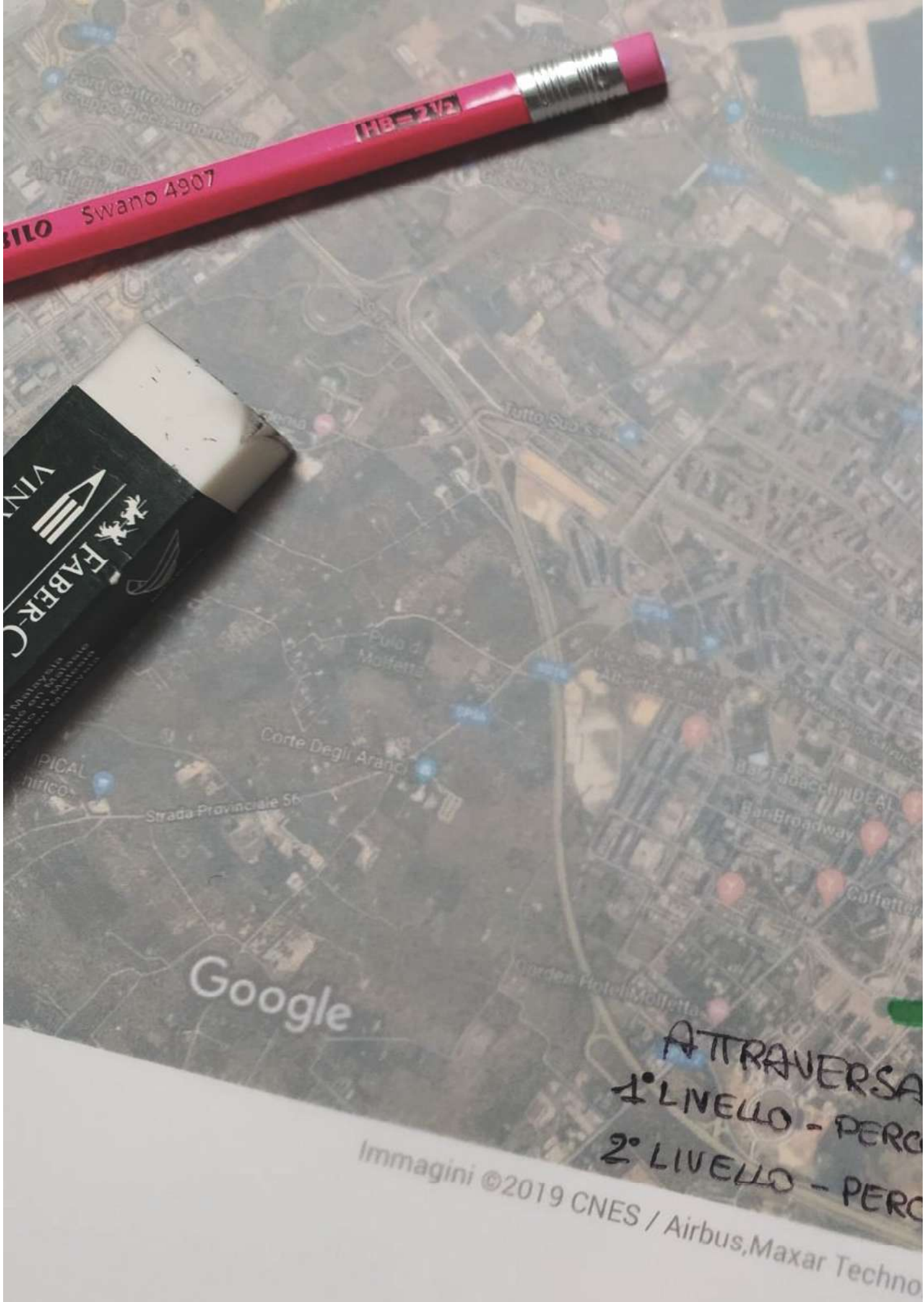
Tutor: Arch. Domenico Delle Foglie , Arch. Valeria Moscardin , Arch. Gianfranco Recchiuto

Partecipanti: Ing. Giovanni Antonio Angione

Studenti del Liceo Scientifico, delle Scienze applicate, Linguistico e Coreutico "Leonardo da Vinci" di Bisceglie accompagnati dai Professori Arch. Eliana Denichilo e Valter Tesoro

MILO Swano 4907

HB 2/2



Google

ATTRAVERSA
1° LIVELLO - PERC
2° LIVELLO - PERC

Immagini ©2019 CNES / Airbus, Maxar Techno

Paesaggio



Al tavolo del *workshop*, architetti, ingegneri e agronomi, dopo un breve dibattito sul rapporto paesaggio/ambiente, hanno centrato il focus dell'interesse sul valore comunicativo e percepito dello spazio antropico e di quello naturale, optando per due temi di lavoro: indagine di lettura dell'agro di Molfetta e una formulazione di ipotesi progettuali per il bacino portuale, il fronte urbano costiero di levante e l'ambito seminaturale urbano di Lama Martina.

Paesaggio agrario

I partecipanti al di là delle colture presenti sul territorio, vasti uliveti con una marginalità di mandorleti, orti e campi di leguminacee, hanno voluto cogliere l'occasione per trattare delle lame e del costruito in campagna che emerge da un passato vicino e lontano.

L'analisi delle lame, incisioni fortemente caratterizzanti il paesaggio, costituite da terreni alluvionali formati nel tempo per fenomeni erosivi, ha ribadito la necessità di salvaguardare il sistema della loro biodiversità: essenzialmente legata a grande fertilità dovuta al trasporto tramite l'acqua di sedimenti, al mantenere autonomamente delle ottimali condizioni di flora e fauna autoctone se coadiuvate dalle buone pratiche di un'agricoltura che riduca al minimo l'uso di mezzi tecnici, adotti metodi biologici, agronomici, e attenzione all'uso di prodotti chimici per tutelarsi da patogeni, insetti dannosi e erbe infestanti. Terrazzamenti, muri a secco, vapore acqueo e umidità che si crea per escursione termica, orti coltivati sul letto, architetture rurali in prossimità dei bordi contribuiscono a un'affascinante insieme ambientale e di interazione tra uomo e territorio. Casali, torri, cappelle, pagliai, palmenti, edicole votive, specchie, suppenne, chiuse, muretti a secco, terrazzamenti, costituiscono un telaio espressivo di costruzioni e manufatti conformati sui luoghi e sui gesti quotidiani del lavoro, strutturato dal tempo e dall'uso attorno all'attività dell'uomo, per cogliere la rete di relazioni che concorrono all'identità del paesaggio agrario.

Identificazione delle accumulazioni e stratificazioni che conservano le tracce dei rapporti tra l'uomo e le cose, determinati da una realtà che ha come base il vissuto, l'uso del corpo, delle forze naturali, e di tutto ciò la cui forma ha come unica ideologia quella di essere utile alla propria vita.

Il paesaggio ha una configurazione organica, a tutto tondo, strutturale, coinvolgente, in cui il rapporto con la natura è visto come elemento vitale nello sfruttamento delle risorse agricole e di influenza nel comportamento e nel linguaggio.

Gli interventi alla loro diversa scala hanno funzioni essenziali, puntuali, diversificate, fuori terra, ipogee, in grotta, con gli oggetti, gli attrezzi e le attrezzature esprimono diretto rapporto tra uomo e natura, la capacità di creare valori d'uso, per soddisfare bisogni reali, utilizzando cognizioni, intelligenza e creatività, senza divisione del lavoro per la produzione di ogni cosa. Questo materiale di riferimento locale, temporale, legato a usi e costumi, spesso espresso in termini dialettali, se tralasciato è destinato ad essere abbandonato in zone in cui non si passerà più se l'urbanizzazione allargherà i suoi confini sul territorio, estendendo allo spazio agricolo il suo modello culturale, nell'alternarsi dei rapporti di dipendenza tra città e campagna.

Quest'ultima dovrà rivendicare forza identitaria, norme tecniche, percorsi tematici che inducano i cittadini a un atto di cognizione che li porti a vedere differenze di piani, tagli e campi visivi, essenze, luce e ombra, percezioni sensoriali, per la godibilità dell'agro, e ruolo, per chi amministra la cosa pubblica, senza che sembri essere assimilabile e una estensione della periferia urbana, comprendente tutti quei fenomeni di adattamento e disadattamento dell'ambiente.

Forma e Imago Urbis – Temi di Morfologia e Stile per il riordino architettonico della città.

- Quattro progetti per "La città e il mare"

- Un progetto per i Ponti sul nuovo elemento seminaturale urbano di Lama Martina

1) La Diga Foranea del nuovo bacino portuale

La necessità maggiore è di risolvere il problema morfo-caratteriale dell'attuale diga foranea che risente del condizionamento della soluzione tecnica adottata che interviene sulla "linea dell'orizzonte" secondo vista da terra. Il tema sono i porti i cui elementi di delimitazione anche a mare (moli) sono costruiti con *fabbriche* architettoniche in modo che il bacino e pertanto il Porto, come parte della città, ne risulti definito dalla loro presenza quale elemento costitutivo della struttura e scena urbana.

Si commisura al molo di levante su cui è collocato il faro e la cui parete a mare definisce la cortina di buona parte della storica ed attuale "passeggiata" del "Borgo" (*mezz'o Vurg*).

Esempio di riferimento: Porto di Traiano - Ostia Antica

2) Torre nel baricentro del nuovo bacino portuale

La necessità è dotare l'area baricentrica e di raccordo all'Urbe del nuovo grande bacino portuale di un tipo di

edificio in grado di segnare strutturalmente e storicamente il passaggio della Città ad un nuovo rapporto morfologico e funzionale con la Parte portuale la cui strutturazione prevista non presenta soluzioni "architettoniche" per tale scopo.

Il ricorso al tipo a torre all'epifania del terzo millennio è scelta di "logica analogia" alle torri del Duomo, alla loro comparizione nel secondo millennio. La forma verticale dell'edificio assunta a contrassegna il "luogo" di raccordo tra città e porto è palese evocazione dei tanti esempi in cui il tipo a torre interviene in modo singolare e con forza plastica rispetto al contesto urbano.

Esempio moderno di riferimento: Torri nel progetto (1979) di A. Monestiroli ed Altri al concorso per la sistemazione dell'area Les Halles di Parigi.

3) Braccio di Molo basso a nord della cortina a mare del Centro Storico e molo di levante

Per il Molo Basso si tratta sostanzialmente di ricondurre la soluzione tecnica adottata con posa di frangiflutti ad un elemento formalmente e funzionalmente maggiormente caratterizzato ed in raccordo con la parte accessibile da terra sul lato ovest dell'arco a mare della città vecchia. Il tema è quello dei moli bassi, con sistema immerso di spegnimento del moto ondoso (tripodi collocati in estensione verso mare aperto e con forature). La soluzione mira a conformare una darsena.

Per la parete a mare del molo adiacente dovrà ripristinarsi la "passeggiata aerea" che la parete del molo consentiva e sul lato interno potrà aggiungersi un "paramento" costruito di lieve profondità idoneo ad ospitare, secondo soluzione plastica uniforme ed unitaria, piccoli depositi, uffici, e/o servizi portuali e sociali; Potrebbe perseguirsi anche una soluzione con portico d'ordine gigante.

Il progetto, oltre che in relazione logica con i temi e problemi della diga foranea, è autoreferenziale in quanto radicata nei caratteri storico-sociali del sito e nelle connotazioni potenzialità strutturali e funzionali degli elementi formali preesistenti.

4) STOA sul lungomare Colonna e fino alla prima cala

L'edificazione residenziale del versante est della città ormai giunta fino alla prima cala, rispetto al centro storico, caratterizzata dall'assenza di "architetture", e la formazione di una fascia stradale continua (il "lungomare"), richiedono il ricorso ad una soluzione che adotti un tipo lineare in grado di stabilire relazioni morfologiche e funzionali sia sul lato di raccordo con l'urbe che col lato mare verso il quale sono assunti caratteri rappresentativi della città più marcatamente evocativi delle architetture in relazione al mare.

Un lato porticato (qui a sud) e murato (qui a nord) sono condizioni strutturali necessarie ad assegnare alla stoa il ruolo di definire una nuova eloquente distintiva cortina est a mare, della città.

Esempi d'evocazione storica sono la Stoa di Attalo ed il Palazzo Diocleziano

5) Ponti su Lama Martina

Si tratta di risolvere il tema dell'attraversamento della Lama come elemento divenuto parte del nuovo tessuto urbano di levante. Il ponte è assunto secondo propria caratterizzazione di elemento di specifica e autonoma formalità ed allo stesso tempo come continuativo della strada (C.Sitte). Il ricorso a tipologie di ponti su pilastri evoca la tradizione antica romana di realizzazione della fattispecie di opera dai marcati caratteri di relazionalità morfologica con le caratteristiche morfo-strutturali del suolo quale elemento distintivo dei luoghi. Due livelli, il primo a quota stradale consentirà il flusso veicolare, quello inferiore conterà i rinfiocchi ed i percorsi pedociclabili ed equestri della lama come parco urbano.

L'esempio di riferimento storico di maggiore eloquenza è il Ponte del Gard (Francia).

Paesaggio urbano.

Quattro progetti per la "la città e il mare", progetto per i ponti sul nuovo elemento seminaturale urbano di Lama Martina

Tutor: Arch. Maria Curci, Arch. Tommaso Gagliardi

Partecipanti: Dott. Agr. Rosa Camporeale, Dott. Agr. Nicolòde Lucia, Arch. Valeria Freddi, ing. Michele La Grasta, ing. Domenico Mastropiero, Arch. Corrado Petruzzella, Arch. Valentina Zaza

Alunni del liceo scientifico, scienze applicate, linguistico e coreutico "Leonardo da Vinci" di Bisceglie accompagnati dalla professoressa Antonia de Silvio e Laura Romanelli

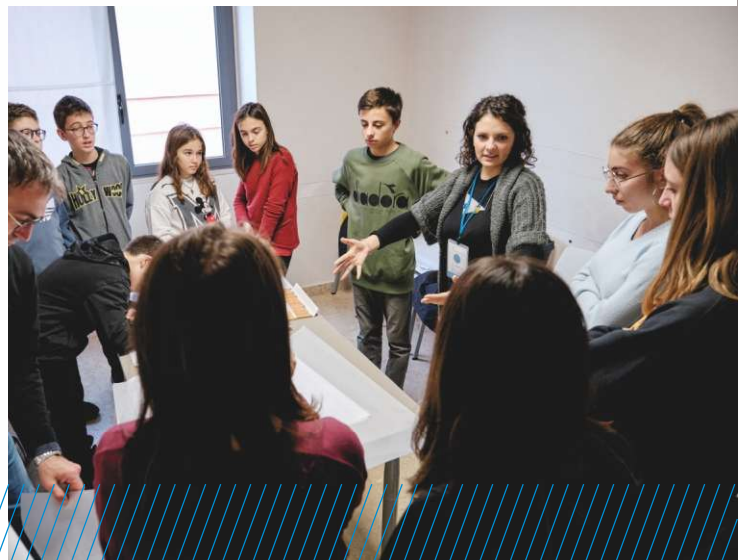






Molfetta

4 kids



INTRODUZIONE

La riqualificazione dello spazio pubblico a partire dalle visioni e dai bisogni delle giovani generazioni è stata al centro dell'attività del workshop di progettazione urbana "Pianifica TU-Kids" rivolto agli alunni delle classi II^G e III^G della Scuola Secondaria di Primo Grado "S. D. Savio" di Molfetta, seguite dagli insegnanti Nicolantonio Panisco e Giuseppe Lovino

Sebbene bambini e ragazzi siano *stakeholder*¹ (portatori d'interesse) di primaria importanza per il fondamento e la costruzione della società in quanto "cittadini" al pari degli adulti; in realtà non sono considerati né rappresentati nei processi decisionali che conducono alle trasformazioni e alle regolamentazioni dello spazio fisico (piani e progetti).

Attori di uno spazio urbano che vivono e osservano in modo diverso dagli adulti, i bambini e i ragazzi ne colgono e ne patiscono maggiormente le contraddizioni e le problematiche. D'altra parte lo spazio urbano è per i giovani luogo privilegiato di apprendimento, dal quale traggono le prime, fondamentali "leggi di vita" cittadina e quindi sociale. Da tali considerazioni scaturisce non solo l'importanza di condurli ad esprimere le proprie, legittime, istanze in fatto di pianificazione e governo del territorio, ma l'opportunità di "ri-leggere" attraverso i loro occhi l'intero sistema urbano e porre in essere processi di riqualificazione a partire dalle esigenze delle fasce più deboli e spesso emarginate. Inoltre, dal coinvolgimento nella progettazione urbana i bambini e i ragazzi ricavano, un'esperienza formativa poiché assumono il ruolo di cittadini attivi nel processo di costruzione o di trasformazione della città.

La scuola è senza dubbio il luogo privilegiato dove avviare tale processo.

Pianifica Tu-Kids 4 Molfetta ha fatto propri questi principi assumendo, quale finalità operativa quella di infondere in loro maggiore consapevolezza creativa e spingerli alla rielaborazione e talvolta al totale "upsetting" dello spazio urbano preso in esame; stimolando quindi un ragionamento critico rispetto ai propri stili di vita e alla qualità dei luoghi frequentati d'abitudine (il quartiere, la strada, la piazza, etc.)

Gli alunni, inoltre, hanno apportato riflessioni e contributi progettuali alle previsioni del nascente Progetto Strategico Urbano che, attingendo alle potenzialità e ai caratteri identitari del territorio, intende prefigurare lo sviluppo futuro di Molfetta.

La scelta dei bambini e dei ragazzi come attori primari di un'attività laboratoriale ha prodotto esiti e spunti interessanti anche sul tema dell'efficacia comunicativa degli strumenti urbanistici. È risaputo, infatti, che la difficoltà a comprendere il linguaggio tecnico inibisce la partecipazione dei cittadini al progetto della città.

In ciascun gruppo di lavoro si è colta, pertanto, l'occasione di sperimentare forme di rappresentazione degli elaborati progettuali e di comunicazione dei contenuti urbanistici accessibili ai ragazzi e quindi potenzialmente a tutti. Difatti, l'adozione in urbanistica partecipata di linguaggi studiati per essere maggiormente comprensibili ai più, scardina la porta dell'incomunicabilità tra amministrazioni e cittadini, tecnici e non-tecnici, e apre all'elaborazione di più efficaci ed inclusive forme di comunicazione.

Il workshop ha visto la partecipazione di circa 50 alunni suddivisi in 5 gruppi, ciascuno dei quali affidato a uno o due tecnici professionisti in qualità di tutor. I tutor hanno svolto il ruolo di facilitatori ed animatori, stimolando l'apprendimento e l'abilità dei ragazzi e attuando le buone pratiche dell'urbanistica partecipata come il saper ascoltare ed il saper comunicare.

Ogni gruppo ha avuto a disposizione cartografie e mappe per focalizzare il contesto territoriale di riferimento, oltre a cartoncini, lucidi, colori e naturalmente il PC col quale i ragazzi hanno rielaborato e impaginato le proprie creazioni.

GRUPPI/TAVOLI DI LAVORO

1. Riempire i Vuoti della Città

Presi in esame tre quartieri della città mediante planimetrie fotogrammetriche, i ragazzi hanno "riempito" il vuoto tra gli edifici disegnando e colorando la loro personale idea di spazio urbano.

2. Street Art Molfetta

Scelti luoghi degradati e privi di qualità ne è stato ridisegnato l'aspetto mediante la collocazione di immagini artistiche in qualche modo iconiche o simboliche della cultura e della società molfettese.

3. Minecraft Your City!

Con l'aiuto del noto programma Minecraft, è stato chiesto ai ragazzi di progettare liberamente uno spazio abbandonato a loro assegnato.

4. La Rete Verde

Un'infrastruttura verde per la città di Molfetta vista dai ragazzi

1 - Nel suo lavoro dal titolo "A Stakeholder Theory" il professore americano dell'Università della Virginia Robert Edward Freeman definisce gli Stakeholder come "coloro che possono influenzare o sono influenzati dal conseguimento degli obiettivi di un'organizzazione e, ancora, come quei gruppi senza il cui sostegno un'organizzazione finirebbe di esistere"

5. Street For Kids

I ragazzi hanno ipotizzato la creazione di strade e luoghi d'aggregazione sicuri e accoglienti, caratterizzati da architetture leggere, materiali inconsueti o innovativi, installazioni pop-up, realtà aumentata, totem multimediali, arredi personalizzati o personalizzabili.

Facilitatori/coordinatori gruppi di lavoro: arch. Nicolantonio Panisco, arch Giuseppe Lovino

Tutor gruppi di lavoro: arch. Nico Balducci, arch. Giorgia Floro, arch. Eugenio Lombardi, arch. Loredana Modugno, arch. Giuseppe Lovino, arch. Nicolantonio Panisco

Partecipanti: alunni delle classi 2^G e 3^G della Scuola Secondaria di Primo Grado "S. D. Savio" di Molfetta

RIEMPIRE I VUOTI DELLA CITTÀ

Tutor: arch. Giuseppe Lovino, arch. Eugenio Lombardi, arch. Nicolantonio Panisco

Alunni Partecipanti: Luca Pansini, Paolo Pansini, Nicolò De Candia, Francesco Stragapede, Francesco Camporeale, Vito Sciancalepore, Davide Spadavecchia, Alessandro Samarelli.

L'attività di laboratorio si è focalizzata sul concetto di vuoto urbano come elemento pervasivo della città contemporanea e sul valore che bambini e ragazzi gli attribuiscono.

Il "vuoto" cui ci si è riferiti non è, tuttavia, solo quello costituito dalla frammentazione dei tessuti a bassa densità, privi di utilità o valore economico, ma anche quello "interstiziale" e più marginale, costituito da slarghi, parcheggi, aree recintate o inaccessibili, ritagli di campagna, etc. Non di rado "a fare vuoto" contribuisce anche la rete stradale, spesso "fuori scala" rispetto alla reale densità abitativa e ai volumi di traffico esistenti. Assumendo "questo vuoto" come oggetto d'intervento, l'attività non si è posta l'obiettivo di riprogettare aree specifiche, ma di offrire ai ragazzi l'occasione di ripensare completamente lo spazio "non edificato", come se fosse davvero vuoto, una sorta di "tabula rasa" da affidare alla loro creatività.

Mediante le ortofoto e la planimetria aerofotogrammetriche, gli alunni hanno, preliminarmente, riconosciuto e individuato i diversi quartieri di Molfetta in base alla forma degli isolati e alle strade principali. Hanno poi riflettuto e discusso sulle caratteristiche di ciascun quartiere, annotando le differenze tra l'uno e l'altro in base alla presenza (o assenza) di servizi, attrezzature, punti di aggregazione, riferimento spaziali, aree verdi, monumenti, qualità estetica dei palazzi, senso di sicurezza, etc. In seguito, hanno distinto con i colori i "pieni" dai "vuoti", ovvero lo spazio edificato da quello "libero" da edifici. In tal modo hanno visualizzato chiaramente la differenza tra le aree centrali più dense e quelle periferiche via via più rarefatte. Anche a questa fase sono seguite delle riflessioni sul rapporto tra qualità degli ambienti urbani e la loro densità. È emerso che anche i ragazzi molfettesi avvertono chiaramente il dualismo centro-periferia come valore-disvalore. Pertanto abbiamo provato a far affiorare i parametri inconsci sui quali si basava tale giudizio.

"Il centro" (compreso tra via Baccharini, corso Fornari e viale S. Francesco d'Assisi) è costituito da tessuti diversi, dalla grana assai fitta, strade strette e isolati ravvicinati. Nonostante siano quasi assenti o ridotti al minimo gli spazi aperti (strade, giardini, slarghi) la strada svolge ancora un ruolo connettivo di spazio sociale e di scambio tra funzioni e il commercio di prossimità contribuisce a mantenere pulsanti di vita i luoghi del centro. Nei quartieri appena pericentrici, invece, cambia tutto di netto. Maglie più larghe, isolati non sempre definiti e chiusi dall'edificazione, sovrabbondanza di slarghi, piazzali e parcheggi, estese aree verdi incolte o maltenute, recinzioni, strade poco solidali al tessuto che attraversano. Questo carattere di dispersione urbana aumenta nei quartieri periferici, ove salta ulteriormente il rapporto, sia formale che funzionale, tra gli edifici e lo spazio ad essi limitrofo.

Le acquisizioni che i ragazzi hanno ottenuto da questa semplice analisi sono importanti. Innanzitutto è emerso che le variabili in gioco nella definizione delle qualità di uno spazio urbano sono molteplici e che alla densità di un "centro" non si possono attribuire tutti i pregi così come non tutti i difetti alla "più fluida" periferia.

Se a conti fatti densità non implica necessariamente qualità, uno dei parametri più indicativi da valutare è l'uso sostenibile e intelligente delle risorse a disposizione; come ad esempio il suolo, che andrebbe considerato, al pari di altre, una risorsa finita da preservare, specie in una fase critica come l'attuale in cui le risorse naturali e i mezzi economici scarseggiano. Pertanto, prima di occupare ulteriore spazio, attraverso nuove espansioni, occorre riutilizzare lo spazio urbano residuo ancora disponibile e sotto-utilizzato, attribuendogli nuove funzioni o "riempiendolo" con nuovi oggetti (e significati) anche attraverso trasformazioni radicali.

In tale contesto entra in gioco la libera potenza creativa dei ragazzi, il cui punto di vista è utile oltre che necessario. Infatti, è ormai parere diffuso tra chi teorizza o pratica la pianificazione partecipata, che per fondare dinamiche di sviluppo urbano più inclusive, occorra incoraggiare e indagare le percezioni e le rappresentazioni che i bambini e i ragazzi hanno degli spazi pubblici, abbattendo la razionalità pianificatoria e promuovendo la creatività come paradigma.



Divisi i ragazzi in tre gruppi, assegnate loro altrettante planimetrie di quartieri a diversa densità col solo edificato, si è chiesto di ripensare e ridisegnare completamente gli spazi vuoti, svincolandosi il più possibile dai vincoli "realistici" e "adultocentrici" e immaginando un mondo ideale, per sé, per i propri amici e le proprie famiglie. È stato interessante constatare la resistenza iniziale dei ragazzi ad abbandonare gli stereotipi propri del mondo adulto (trovare parcheggio, strade più larghe, etc) ed esprimere pienamente la propria competenza creativa nel sovvertire l'ordine della realtà e aprirsi a nuove possibilità.

Gli elaborati così ottenuti rivelano un disegno organico, dalle forme morbide e avvolgenti che inglobano l'edificato con un involuppo di colori (coerentemente a quanto si sta ri-attualizzando in urbanistica, ovvero l'armonizzazione di "pezzi di natura artificiale" con l'azione progettuale architettonica). Evidenti le aree pertinenziali degli edifici, caratterizzate da perimetri curvilinei e incastrate come tessere in un puzzle; connesse intimamente ad aree verdi e percorsi, anch'essi dalle forme indefinite, le "tessere" residenziali contengono al loro interno una miriade di oggetti puntiformi, curvilinei e circolari rappresentanti aree gioco, piazzette, spazi verdi, alberi o semplici sedute. Questa rete intricata di linee di confine si sovrappone a lunghe ed ampie fasce di colore, che sottendono il quartiere attraversandolo e confluendo a loro volta in percorsi o aree verdi più estesi.

Traspare da questi lavori l'esigenza di vivere in quartieri unitari, compatti, sottesi da un senso di micro-comunità e di scambio tra contesti vicini che si riconoscono in spazi omogenei per materiali, colori, forme o funzioni. Si rinviene inoltre il bisogno di uno spazio sicuro prossimo alle abitazioni, dotato di arredi, strutturato in modo da accogliere e rendere possibile la socializzazione e il gioco, estraneo al traffico veicolare.

D'interesse anche le estese fasce verdi che lambiscono le aree residenziali come una sorta di grande maglia connettiva a scala urbana.

Il confine tra città organica e città geometrica è netto, senza soluzione di continuità. Le strade curve dipartono liberamente dai tracciati rettilinei e gli ambiti residenziali impattano come morbidi nuvole contro la durezza degli isolati ortogonali.

Conclusioni

Attraverso questo esercizio di ripensamento totale e immaginifico dello spazio vuoto (certamente ludico, ma non banale) si è sollecitata nei ragazzi una critica costruttiva, avulsa dal "possibile" o dal "conveniente" (categorie cui sono costretti dal mondo "adulto"), ma feconda di soluzioni inconsuete e di scenari radicalmente inediti. Infatti, bambini e ragazzi sono "portatori e depositari di una specifica conoscenza della vita della comunità locale e sono abili a proporre suggestive e originali soluzioni [...] e ad includere nei loro progetti idee e sentimenti condivisi dall'intera comunità"².

Pianificare e progettare la città con i bambini e i ragazzi significa, inoltre, acquisire e rispettare numerosi trattati e leggi nazionali ed internazionali che sanciscono, tra gli altri, il medesimo "diritto alla città"³ per tutti, in particolare per le fasce "più deboli" della società.



2 - "Pratiche partecipative per la riqualificazione urbana: reti progettuali scuole-università", Ignazia Pinzello, Carla Quartarone, Francesca Triolo, Università Degli Studi Di Palermo, Facoltà Di Architettura

3 - Convenzione ONU sui Diritti dell'Infanzia (1989). Carta delle Città Educative di Barcellona (1990). Il piano governativo per l'infanzia e l'adolescenza. Legge n.285 del 1997; Città amiche dei bambini, Unicef (2004)

STREET ART A MOLFETTA

Tutor: arch. Nicola Balducci

Partecipanti: Alessia Ropaj, Aldo Ropaj, Ilenia Rita Pappagallo, Cosmo Amato, Valentina Pagliara, Domenico Silvestri, Francesca Di Capua, Maria Antonietta De Bartolo, Aurora Vernola.

Le nuove generazioni, spesso inconsapevoli del territorio e del contesto urbano in cui vivono, colgono, tuttavia, l'inadeguatezza e il degrado degli spazi pubblici che frequentano, crescendo nell'idea che tale realtà sia normale ed immutabile. Se desideriamo, invece, che i ragazzi avvertano l'esigenza di cambiare e sentano la possibilità di incidere positivamente come cittadini, dobbiamo sollecitare in loro l'osservazione dello spazio urbano (e non) e spingerli a formulare una critica costruttiva

La Street-Art può essere un mezzo efficace per avviare un cammino didattico-progettuale, ludico e gioioso, scarico di concetti, ragionamenti o analisi intellettualistiche, e che funzioni con i ragazzi come passe-partout per avvicinarli alle problematiche della città e degli spazi pubblici. Infatti è emerso da numerosi laboratori urbani, che i ragazzi che si avvicinano alle street-art maturano una maggiore comprensione della comunità che abitano.

Le possibilità esplicate da questa forma d'arte urbana, divenuta nel tempo anche uno strumento di comunicazione globale, sono enormi. Nell'ambito del progetto urbano la street-art ha prodotto numerosi interventi di riqualificazione a basso costo, adoperati per "dare senso" a quartieri socialmente difficili o afflitti da condizioni di emarginazione, abbandono o degradato ambientale. Non si tratta solo di arricchimento estetico: i *writers*, o "graffittari", sono spesso chiamati a coinvolgere nelle loro opere le comunità, e in particolare i ragazzi, al fine da stimolarne il senso di appartenenza e di auto-riconoscimento nei soggetti dipinti sui muri o sulle facciate dei loro quartieri. I "murales" sono, infatti, l'espressione di un luogo e sono tanto più accettati dalla popolazione quanto più capaci di raccontare o di denunciare. Infatti, l'opinione pubblica e i media attribuiscono all'arte di strada un riconoscimento elevatissimo e un'attenzione tale da renderla strumento di condivisione e di propaganda per tematiche di tipo ambientale, sociale e politico (si veda ad esempio al successo planetario di Banksy⁴).

In alcuni casi i soggetti di "murales" (anche illegali) sono divenuti veri e propri "icone culturali" e "marchi" identificativi di città e quartieri.

Le opere d'arte urbane possono ridare dignità ad un quartiere e nel contempo fungere da attrattori per flussi turistici (e quindi economici) verso luoghi marginali.

Il laboratorio si è svolto in diverse fasi. In primo luogo si è avviata una ricerca su internet raccogliendo immagini ed esempi di *street-art* e classificandoli a seconda dei luoghi, dei messaggi e delle finalità che le opere volevano trasmettere. In questa fase i ragazzi hanno mostrato grande interesse per le opere di denuncia, in particolare per quelle di Banksy⁴, animandosi in interessanti discorsi su strade, periferie, spazi abbandonati, di Molfetta dove compaiono murales. Abbiamo in seguito parlato delle tecniche utilizzate dai "graffittari": bombolette spray, stencil, sticker, mosaici e loro combinazioni.

Successivamente si è passati ad esplorare Molfetta con Google Map e Street View individuando i quartieri d'intervento e poi selezionato luoghi potenzialmente utili all'inserimento di alcune opere. Con Street View e Bing Maps 3D si sono poi estrapolate delle vedute aeree e degli scorci da manipolare digitalmente.

Sulla base dei luoghi e delle riflessioni maturate, i ragazzi hanno immaginato e disegnato con la tecnica da loro preferita diversi soggetti che potessero trasmettere dei messaggi, che fossero iconici, attraenti ed evocativi. I disegni finali sono stati scansionati, ritagliati e inseriti nel contesto urbano prescelto con un programma per fotoritocco. Quattro sono le opere di street-art realizzate dai ragazzi.

La Rosa Nera (Figura 01). Nella periferica via Giovanni Minzoni, una rosa nera disegnata sulla testata cieca di un condominio rende l'area unica e preziosa anche in virtù della sua godibilità prospettica Lux (Figura 03). L'immagine di un omino seduto sopra il motore dell'aria condizionata è un'installazione retroilluminata che porta la luce in un angolo del quartiere popolare del lungomare e che enfatizza con ironia l'atmosfera "solitaria" e "sospesa" che si respira in questi luoghi di Molfetta

Benvenuto (Figura 02). la scritta "MOLFETTA", multicolore e ricca di simboli della città e del territorio (l'ulivo, il grano, l'ancora, il duomo), pensata come messaggio di benvenuto ai passanti, è qui proposta su un muro di cemento ai margini di un quartiere confinante con i binari ferroviari

La Barchetta (Figura 04). Un murales realizzato sulle facciate cieche di tre palazzi periferici posti in sequenza, raffigurante una barchetta azzurra con il sole ed un cuoricino, manifesta l'amore e il senso di appartenenza alla Molfetta, città di mare e di naviganti.

4 - Banksy (Bristol, 1974) è un artista e writer inglese, considerato uno dei maggiori esponenti della street art, la cui vera identità rimane ancora sconosciuta

Lux (Figura 03). L'immagine di un omino seduto sopra il motore dell'aria condizionata è un'installazione retroilluminata che porta la luce in un angolo del quartiere popolare del lungomare e che enfatizza con ironia l'atmosfera "solitaria" e "sospesa" che si respira in questi luoghi di Molfetta.



Fig. 01 - La rosa Nera



Fig. 02 - Benvenuto



Fig. 03 - Lux



Fig. 04 - La Barchetta

Conclusioni

L'esperienza vissuta con i ragazzi è stata stimolante perché con loro si semina in un campo vergine e fertile, disponibile ad accogliere punti di vista differenti sulla realtà urbana e a re-interpretarli con la forza delle immagini. Inoltre, osservare e ri-scoprire con occhi carichi di stupore ciò che li circonda conduce i ragazzi a predisporre con maggiore attenzione alle esigenze e ai problemi dei luoghi vissuti e della vita sociale.

Disegnare e progettare con i più piccoli è molto formativo, oltre che divertente, perché giocando con i colori i bambini e i ragazzi comprendono quanto poco occorra a volte per rendere più accogliente e più "umana" la realtà.



MINECRAFT YOUR CITY!

Tutor: arch. Loredana Modugno

Partecipanti: Enrico Delle Foglie, Ivan Pio Amato, Mauro Murolo, Davide Spadavecchia, Roberto Cicoella, Michele Cormio, Mattia Cormio, Francesco De Gennaro, Leonardo Bufi, Angelo Antonio Valente.



Minecraft Education: apprendimento attraverso la Gamification

Nel workshop è stato sperimentato l'utilizzo del videogioco Minecraft in ambito didattico.

Minecraft - da *Mine* (scava) e *Craft* (costruisci) - è un *videogame* ambientato in un mondo virtuale in cui è possibile costruire ambientazioni e fabbricare oggetti utilizzando blocchi cubici "pixelati"⁵ che possono essere modellati al fine di ricreare mondi, paesaggi e scene virtuali. Seguendo questa logica è infatti stato possibile ricreare e progettare liberamente uno spazio urbano della città di Moluffetta.

Gli ultimi quindici anni hanno visto l'ascesa del *digital game*⁶ nell'intrattenimento, nella cultura popolare e nel mondo accademico. Sebbene i *digital game* abbiano avuto uno sviluppo relativamente recente, la loro funzione è paragonabile ai giochi degli albori dell'umanità concepiti per l'intrattenimento, la costruzione di relazioni, l'apprendimento e la sopravvivenza.

Una strategia emergente in questo settore è la *gamification*, il termine è usato per descrivere le caratteristiche di un sistema interattivo che mirano a motivare e a coinvolgere gli *end-user* (utenti finali) attraverso l'uso di elementi e le "meccaniche" di gioco. In questi ultimi anni sempre più ricercatori e progettisti di videogiochi si sono interrogati sulla possibilità di utilizzare le loro creazioni per implementare le strategie di *gamification* e per motivare le persone a svolgere le proprie attività divertendosi. La *gamification* è stata sviluppata e applicata in molti settori, dalla sostenibilità alla salute, dal benessere all'istruzione. In particolare in ambito formativo e scolastico, il termine "gamification" è usato per riferirsi al *digital game-based learning (DGBl)*⁷ e ai *serious games*⁸ in generale.

Il primo ad introdurre Minecraft nella didattica è stato Joel Levin, professore di scienze informatiche a New York, che grazie ai risultati raggiunti in classe, ha deciso di fondare la società *Teacher Gaming LCC* e lanciare *Minecraft Educational Edition* progettato specificamente per uso scolastico, come strumento di supporto alla didattica; capace di stimolare la creatività, la collaborazione, il *problem solving*, e in grado di sostenere lo studio di materie che spaziano dalla matematica alla storia, all'arte e persino alla chimica.

Il MIUR incentiva da tempo l'utilizzo del *gaming* e della *gamification* nelle scuole. Ne costituisce un esempio il Piano Nazionale per la Scuola Digitale, che sostiene l'utilizzo delle tecnologie digitali e il Premio Scuola Digitale che mira a promuovere progetti innovativi nell'ambito della didattica, tra cui la "gamificazione" della didattica, centrati su studenti/studentesse, come soggetti in continua formazione, integrando la cultura multimediale con quella scolastica e familiare attraverso un'educazione "ai, con e per" i media.

5 - Da "Pixel": componente elementare di un'immagine informatizzata che può essere visualizzata mediante le coordinate fissate da un software di elaborazione grafica

6 - Gioco Digitale. Qualsiasi gioco, giocato, utilizzando un dispositivo elettronico, online o autonomo

7 - Il Digital Game-Based Learning (DGBl) è l'uso di giochi digitali con obiettivi educativi. Il videogioco diventa uno strumento che sostiene i processi di apprendimento in maniera significativa.

8 - Sono giochi che non hanno come scopo principale l'intrattenimento, ma sono progettati soprattutto a fini educativi e formativi

“Minecraft your city” Molfetta

Con il team di “Minecraft your City” abbiamo utilizzato il gioco come strumento per coinvolgere gli studenti nella progettazione dello spazio pubblico urbano della città di Molfetta.

Durante il workshop sono state messe a disposizione degli studenti cartografie e mappe della città con l'obiettivo di individuare il contesto di riferimento ed effettuare una lettura dei luoghi, delle criticità, della qualità dello spazio pubblico esistente.

L'attività, dopo la presentazione del metodo ai ragazzi, è stata sviluppata in cinque fasi:

- Fase I: individuazione del quartiere e definizione dei city users
- Fase II: analisi del contesto di riferimento, raccolta ed elaborazione dati
- Fase III: identificazione degli obiettivi di sostenibilità, qualità e di inclusività
- Fase IV: creazione degli elementi da inserire nello spazio urbano in funzione degli obiettivi
- Fase V: definizione di una “visioning” condivisa immaginando un nuovo quartiere attraverso Minecraft

L'esperienza è stata una occasione per di raccogliere dati sulle percezioni, sui desideri e le necessità dei ragazzi, ma anche un'opportunità per educare le giovani generazioni ai temi della sostenibilità e dell'inclusività.



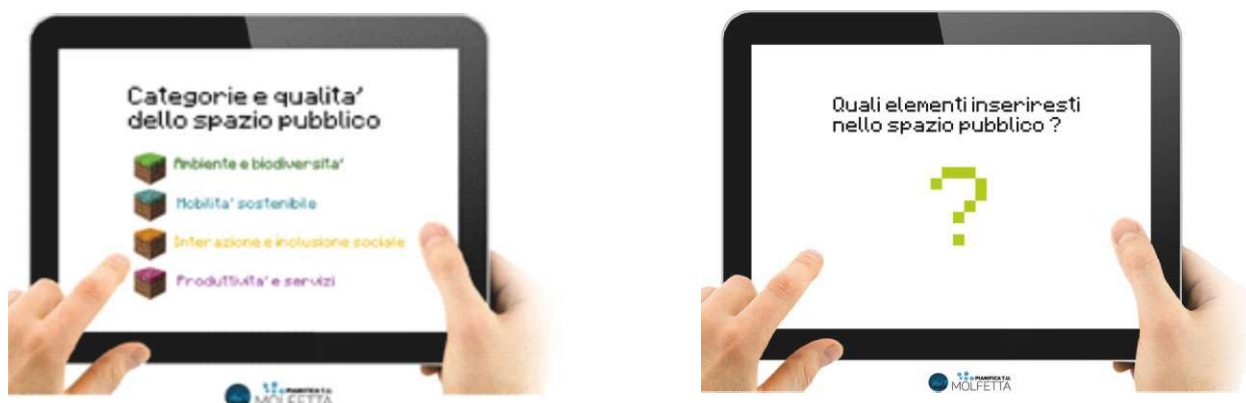
Individuazione del quartiere e definizione dei City users



Analisi dei dati sulla percezione dei luoghi

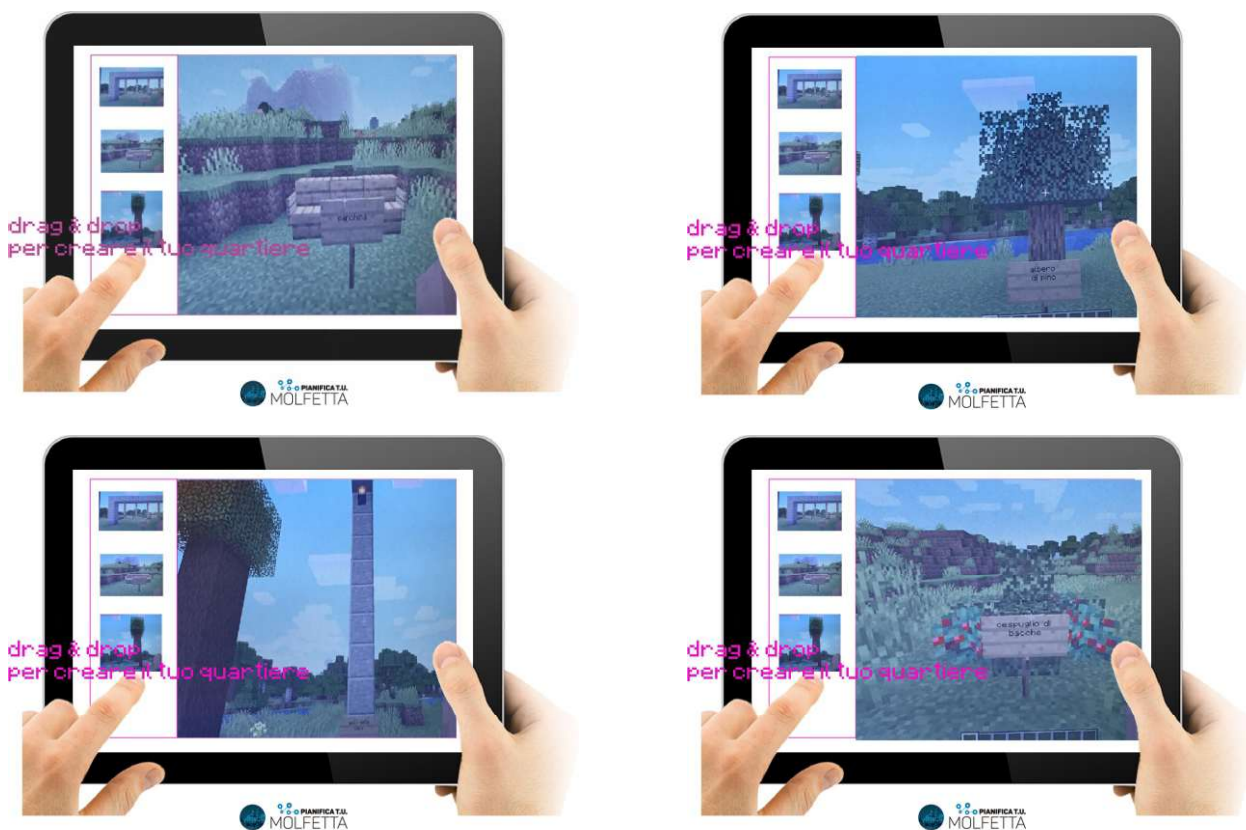


I ragazzi dopo aver ricreato lo spazio pubblico urbano in tre dimensioni lo hanno modificato aggiungendo elementi, funzioni e servizi. Ogni elemento/funzione è legato ai temi dell'ecologia, della mobilità, della cultura, dell'inclusione. Ogni "giocatore" ha elaborato una proposta di design in relazione alle diverse categorie.



Identificazione degli obiettivi di sostenibilità, qualità e di inclusività

Gli utenti (i ragazzi) hanno potuto interagire con il gioco inserendo gli elementi progettati all'interno dello spazio pubblico ricreato. Gli elementi includevano: verde, veicoli alternativi, dispositivi per il tempo libero e altro ancora.



Creazione degli elementi da inserire nello spazio urbano in funzione degli obiettivi

Sfruttando la potenzialità di un videogioco di tipo sandbox⁹ online, è stato possibile introdurre un differente modello di progettazione dei processi partecipativi, superando i limiti delle metodologie convenzionali. Le proposte degli utenti visualizzate sulla mappa 3d del quartiere, hanno fornito uno strumento flessibile e

⁹ - *Sandbox* (sabbiera) indica un tipo di gioco che mette a disposizione dell'utente numerosi strumenti e possibilità, senza imporre un particolare obiettivo da raggiungere, ma lasciandolo al giocatore la possibilità di inventare e modificare il mondo di gioco.

innovativo per comunicare con i decisori politici e per operare nello spazio pubblico urbano.

L'obiettivo principale del tavolo di lavoro è stato è promuovere forme di apprendimento collettive (basate sulla *gamification*) tese:

- Alla creazione e allo sviluppo di attitudini necessarie per entrare nel mondo del lavoro caratterizzato da alta competizione, innovazione, creatività, capacità di integrare sistemi di conoscenza di ambiti diversi (umanistici, tecnologici ecc.);
- Allo sviluppo di modelli di comportamento per lavorare in squadra, per creare sensibilità e inclusione sociale, per educare all'impegno e alla creatività, mettendo assieme fantasia invenzione e capacità di condivisione;
- Allo sviluppo personale di bambini e i ragazzi e giovani facendoli partecipare ad un processo di creazione che trova momenti di condivisione insieme a tecnici professionisti, per diffondere i risultati delle loro creazioni;
- Alla trasmissione e diffusione di modi di vivere ed esperienze condivise anche tra generazioni diverse (adulti-ragazzi);

Conclusioni

La *gamification*, come la scienza, l'arte e la musica, possiede le caratteristiche necessarie per trasmettere valori ed educare le persone verso nuovi modelli e stili di vita.

Viviamo in momento storico in cui le tecnologie digitali stanno favorendo l'affermazione di un livello di didattica a distanza senza precedenti: piattaforme, strumenti digitali, stanno supportando la comunità scolastica consentendo il proseguo di obiettivi educativi e formativi per studenti. Il *game-based learning* e la *gamification* possono diventare strumenti molto utili a scuola e nell'apprendimento, specialmente ora che la didattica digitale ha assunto il ruolo fondamentale di contribuire a garantire a tutti il diritto allo studio quando diventa impossibile attuare la pur sempre indispensabile didattica in presenza.



LA RETE VERDE: UNA CITTÀ PER TUTTI

Tutor: arch. Eugenio Lombardi, arch. Nicolantonio Panisco

Partecipanti: Barbara Armenio, Noemi De Bari, Matilde Pepe, Cecilia Spagnoletti, Dora Roselli, Alberio Maria Monti, Gloria De Gennaro, Arianna de Michele, Daniele De Sario, Simona Squeo

Troppo ragionate o troppo poco pensate, troppo progettate o troppo vuote: le nostre città!

Esaurite le epoche storiche in cui lo sviluppo urbanistico di un luogo aveva precise connotazioni derivate dai bisogni quotidiani, o da visioni illuminate, o da condizionamenti ambientali; venuto meno il rapporto con il contesto e con quanto già esisteva di pregresso e caratterizzante, tanto da tradursi in obblighi progettuali, le nostre città si sono progressivamente ammalate di mancanza di identità, passando per le deformazioni speculative dell'edilizia corrente o l'apoteosi modaiola (e in genere onerosissima) delle archistar (anche di provincia).

Negli anni Cinquanta e Sessanta del secolo scorso la città per un bambino o un adolescente era facile, vivibile, intelligibile. Le poche auto in giro in quell'ormai lontana epoca consentivano il gioco di strada, i percorsi anche in solitaria da casa a scuola, alla chiesa, ai parenti. L'arredo urbano, in centro come nelle periferie, ancora non troppo lontane ed estese, era ben curato e i giardinieri comunali vivevano con orgoglio la qualità dei servizi loro consentita.

Un bel libro curato da Paolo Desideri e Massimo Ilardi, *"Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico"*, pubblicato nel 1998 da Costa & Nolan, riproponeva la ricerca di percorsi di comprensione nei luoghi urbani, esattamente quelli che senza accorgercene costruivamo noi da bambini e ragazzi in quegli anni lontani: quasi fossimo telecomandati, uscivamo di casa e, seguendo senza troppo pensarci un filo conduttore, giungevamo alla meta. Intorno a noi una sequenza di segni identitari, non necessariamente storici, ci indirizzavano fino a destinazione.

Oggi si torna con forza a cercare un filo conduttore nelle città intasate di segni, troppi e disarticolati. Non esiste più un "linguaggio" architettonico che dia identità ai luoghi e il decoro urbano ha lasciato il posto a rattoppi, tracce di percorsi tagliati nell'asfalto perché inghiottano condotte di varia natura, mentre la presenza un tempo costante dei bambini e i ragazzi è stata sempre più relegata in spazi limitati, in aree in cui i parchi-gioco e i sandbox hanno finito per strappar via la fantasia dalle menti infantili. E quando superata l'età infantile i ragazzi cercano altri orizzonti e prospettive, ecco pronti i centri commerciali ad imbottirli di falsi bisogni!

Prendiamo atto che le macchine urbane chiamate città hanno superato la soglia della vivibilità e una profonda riconsiderazione è ormai d'obbligo. E mentre viene condannata senza attenuanti la cementificazione selvaggia (che non dà tregua al territorio neanche in periodi di crisi), l'idea che una *rivoluzione verde* prenda un sano sopravvento sul grigiore cementizio si concretizza sempre più.

Come avviare una tale azione e far sì che assuma velocemente le connotazioni di sistema?

Se sistema deve essere, allora si deve rigettare da subito l'idea del verde da "imbellettamento" trasformandolo in verde da "accompagnamento": un amico che cammini con noi, ci tenda la mano, ci consenta la sosta ombrosa, ci aiuti a meglio interpretare il corso del tempo con i viraggi stagionali, accolga i bambini e i ragazzi e i giovani con semplicità e consenta loro di immaginare quel che sarà.

Non si tratta solamente di piantare qualche decina, o un centinaio o migliaio di alberi un po' in giro o aumentare la dotazione di spazi verdi di vicinato, quanto immaginare un "sistema del verde" che aiuti a rendere nuovamente gli spazi urbani comprensibili, attrattivi, vivibili e la fantasia si riappropri del diritto di esistere.

Avendo ben chiari i rischi e i limiti di un'azione laboratoriale, sottoposta peraltro anche ai suoi tempi di attuazione, abbiamo aiutato i ragazzi ad esprimere la loro idea di infrastruttura verde, partendo innanzitutto dalla descrizione del paesaggio urbano che loro riescono a percepire riferendosi ad alcuni elementi e parametri come: verde pubblico, arredo urbano, percorsi pedonali o ciclabili, aree sportive o ricreative, spazi per la socializzazione, sicurezza, illuminazione, presenza di attività commerciali, etc.

Pur riconoscendo i luoghi sulla base di punti di riferimento i ragazzi non sanno collocarli in una struttura urbana unitaria. Tuttavia, ciascuno di loro inizia a costruire i propri percorsi (casa-scuola, casa-palestra, casa-amico, casa-nonna, casa-parrocchia, etc.) e a estenderli col tempo, man mano che cresce e acquisisce più libertà o utilizza nuovi mezzi di spostamento (bicicletta, roller, monopattini), realizzando così una rete fatta di persone ma anche di luoghi.

Per cui sull'idea di percorso abbiamo costruito quello di infrastruttura, cioè di elemento che oltre a rendere possibile e agile uno spostamento, connette sul piano semantico e funzionale luoghi diversi. Inoltre, abbiamo fatto leva sulla conoscenza ch'essi hanno delle piste ciclabili, poiché la città di Molfetta ha iniziato a dotarsi di questa infrastruttura che di per sé segnala ed enfatizza una mobilità lenta e alternativa all'uso dell'auto e

quindi più vicina alle loro aspettative e necessità. Abbiamo chiesto loro di individuare sulla mappa, insieme al percorso della pista ciclabile cittadina, tutti i luoghi usati come punti d'incontro e di aggregazione: le scuole, le piazze, i parchi, i viali, il centro storico, il Duomo, il santuario della Madonna dei Martiri, le spiagge, il lungomare, etc. Su questa traccia abbiamo impiantato l'idea di costruire una fascia verde, continua ed ininterrotta che riunisse quei punti notevoli, e nel contempo tentasse di espandersi all'esterno della città verso la campagna. A tal proposito abbiamo cercato di far loro conoscere l'ambiente rurale che circonda Molfetta. In questo modo e con l'aiuto delle ortofoto e delle mappe, i ragazzi hanno scoperto la presenza di una lama, che "sfocia" nella Prima Cala (da molti di loro frequentata durante estate) e svelato la traccia delle strade rurali che "a raggiera" convergono su Molfetta giungendo dal territorio, testimonianza del legame millenario con "la terra" oltre che con il mare.

La loro rete verde si è andata via via arricchendo di elementi: lama Cupa, il Pulo, il "Parco dei Dinosauri"¹⁰, l'oasi naturale costiera di Torre Calderina e le tre cale a sud.

Inoltre, i ragazzi hanno riflettuto su una funzione nuova o ulteriore da assegnare alle strade rurali includendole nel "circuito lento" di mobilità cittadina.

Le aree marginali ed abbandonate dei quartieri periferici a sud est, "dietro l'ospedale", sono divenuti gli "accessi" alla limitrofa lama Cupa, che a sua volta viene assunta come elemento connettivo a scala territoriale tra città e campagna, e al tempo stesso come parco urbano lineare che conduce dai quartieri più periferici verso il mare (Prima Cala e relativo percorso costiero). Si realizza così l'idea che l'infrastruttura verde ristrutturata il paesaggio urbano, rendendolo "naturale" e "culturale" al tempo stesso poiché connette elementi naturalistici e storico-monumentali, consentendone la fruizione e quindi la tutela come elementi identitari che qualificano la città e contribuiscono ad accrescerne anche le potenzialità di sviluppo economico,

Il risultato di quest'attività fatta di osservazioni, idee, disegni, collage di appunti e di riflessioni è divenuta una mappa di Molfetta cinta da un'enorme fascia di verde che abbraccia luoghi esistenti o anche solo immaginati dai ragazzi. Tra questi, spicca un lungo parco lineare su viale Berlinguer, contenente percorsi parkour, aree gioco e skate park o il già citato parco dei Dinosauri e del Pulo, mentre l'esigenza di poter disporre di aree verdi più estese e strutturate (completamente assenti a Molfetta ad eccezione della villa Comunale e di sparuti giardini pubblici di quartiere) si traduce nell'idea di realizzare due grandi parchi costieri a nord e a sud. Quello a nord comprende i tratti di costa che vanno dal santuario della Madonna dei Martiri verso il porto (a vocazione urbana) e verso Torre Calderina (a vocazione escursionistica e naturalistica); quello a Sud comprende, come già accennato, le tre Cale e si inserisce idealmente in un possibile, più ampio, sistema lento di mobilità verso Giovinazzo e verso Bari (data la continuità del percorso ciclabile che da località "La Trincea" giunge a Santo Spirito attraversando il centro storico di Giovinazzo).

Con questo esercizio i ragazzi hanno intuito la possibilità di "mettere a sistema" elementi ed oggetti urbani dai significati diversi e apparentemente lontani, attraverso il tema del verde e della mobilità lenta.

Hanno inoltre, individuato una propria struttura spaziale in cui riconoscersi e muoversi attribuendo valore ai luoghi e ai percorsi consapevoli di poter animare o ripensare la città con i propri sogni e le proprie aspirazioni.

Questa "visione", partorita dai più piccoli, diventa così foriera di nuove attribuzioni di significato a spazi attualmente privi di funzione ed identità.

Conclusioni

Il lavoro con i ragazzi ha testimoniato che i giovani possono e devono essere coinvolti nella pianificazione e progettazione urbana e i loro interessi, i desiderata, le loro visioni, debbano trovare spazio in luoghi fisici, soprattutto verdi. La richiesta di "habitat" più naturali da parte dei bambini e dei ragazzi deve fungere da stimolo per la pianificazione di aree verdi adeguatamente progettate che contribuiscano a risolvere criticità locali quali l'accessibilità e la permeabilità (fisica e funzionale) dello spazio urbanizzato, la bonifica e il recupero delle aree contaminate e abbandonate, la creazione di fasce tampone al limite tra aree edificate e terreni agricoli ed infine la mitigazione del calore.

Sul piano della pianificazione urbanistica partecipata bisogna supportare e rendere evidenti i benefici che le infrastrutture verdi hanno sulla società e che non sono solo ascrivibili al contesto di preservazione o tutela delle risorse naturali, ma riguardano anche la salute e il benessere psico-fisico, il turismo e la ricreazione, un uso più razionale del suolo, l'agricoltura, maggiore disponibilità di risorse naturali e di biomasse (anche a fini energetici) ed infine investimenti ed occupazione.

L'uso del verde nella pianificazione strategica dello spazio urbano si lega, inoltre, al tema della riconnessione

10 - Nel 2005, il geologo Cesare Davide Andriani, allora studente di Scienze Geologiche dell'Università di Bari, scoprì alcune orme di dinosauro in località San Leonardo a poco più di un chilometro dal famoso Pulo.

tra aree naturali e centri urbani e al miglioramento della qualità della vita poiché fornisce servizi essenziali per la nostra salute e il nostro benessere, contribuendo alla tutela e valorizzazione del cosiddetto *Capitale Naturale*.¹¹

L'approccio sperimentato nell'ambito del workshop è uno dei tanti possibili tra i diversi strumenti partecipativi utili a comunicare l'idea di *infrastruttura verde* in modo semplice ed efficace anche a coloro che non hanno familiarità con i concetti di *servizi ecosistemici* o di *paesaggio*, che potrebbero considerare, comprensibilmente, un po' troppo complicati e accademici. Troppo a lungo i luoghi sono stati pensati lontano dai loro fruitori ed è tempo che questo rapporto venga recuperato. I percorsi nel verde, allora, se pensati come spazi laboratoriali, work-in-progress per la costruzione di un più solido rapporto di attenzione, rispetto e prospettiva, possono aiutare a costruire una città diversa e giusta e democratica: una città per tutti.

L'urbanistica è traduzione di scelte politiche, ma queste devono essere espressione dalle esigenze sociali.



11 - Il *Capitale Naturale* è la riserva di risorse naturali da cui l'uomo ricava beni e servizi come cibo, acqua, materiali, tempo libero, ecc., alcuni dei quali possono essere rinnovabili e altri non rinnovabili (INCC 2016). È da questo capitale naturale che derivano i benefici forniti dai Servizi Ecosistemici e dai Servizi di Paesaggio.



Molfetta work in progress



L'esperienza Molfettese di "Pianifica TU" ha registrato lo stato dell'arte e le trasformazioni di quella parte cospicua e notevole della "città metropolitana" di Bari, cercando di inquadrarle in una visione unitaria e strategica di sviluppo sostenibile all'interno della rete policentrica di rango metropolitano e, nel contempo, evidenziando le peculiarità storiche ed economiche che connotano quei luoghi.

I due eventi, svolti nella città di Molfetta, seminario tematico e workshop di approfondimento, hanno introdotto e sviluppato i seguenti quattro focus:

- 1) Economia e assetti produttivi e strategici
- 2) Ambiente, paesaggio e gestione strategica del territorio
- 3) Governance e progetto strategico
- 4) Tutela, valorizzazione e sviluppo del paesaggio costiero

È evidente che le parole chiave alla base della discussione siano state "strategia" e "governance". Termini che richiamano una realtà complessa, da comprendere prima e da governare in seguito, attraverso un lungo processo temporale. Il concetto di governance rimanda alla sinergia tra diversi attori, sia pubblici che privati, coinvolti in processi decisionali, capaci di determinare opportune e condivise trasformazioni urbane bilanciando da una parte lo sviluppo e il benessere sociale ed economico e dall'altra la conservazione delle risorse ambientali, storiche e culturali. Il coinvolgimento di un numero crescente ed articolato di portatori di interesse nei processi di trasformazione urbana richiede, tuttavia, da parte dei soggetti-guida (il decisore politico e il decisore tecnico), un nuovo approccio metodologico teso non solo alla conciliazione di posizioni diverse e spesso divergenti, ma all'assunzione della complessità del territorio come paradigma. Una complessità che troviamo mirabilmente spiegata dal concetto di "paesaggio storico"¹, inteso come risultato di una stratificazione di valori e di caratteri culturali e naturali comprendente "la topografia, la geomorfologia, l'idrologia e le caratteristiche naturali del sito; il suo ambiente costruito, sia storico che contemporaneo; le sue infrastrutture; i suoi spazi aperti e i giardini, i suoi modelli di utilizzo del suolo e di organizzazione spaziale; le percezioni e le relazioni visive, così come tutti gli altri elementi della struttura urbana. Esso include anche le pratiche e i valori sociali e culturali, i processi economici e le dimensioni intangibili del patrimonio così come collegate a diversità e identità" (UNESCO, 2011).

L'organicità e l'integrazione dei quadri conoscitivi sono, pertanto, la base essenziale dell'operabilità della governance territoriale. Condizione che, tuttavia, non si armonizza adeguatamente con la separatezza di compiti e di funzioni dell'azione amministrativa e ancor più con la logica centralistica ed impositiva, di stampo razionalista, della strumentazione urbanistica tradizionale (piano regolatore generale in primis). All'opposto, le soluzioni volte ad un maggiore decentramento e coinvolgimento decisionale dei cittadini nei processi di trasformazione (recupero, rigenerazione) si è spesso tradotta in una serie d'invertenti puntuali piuttosto che territoriali slegati da una logica unitaria. Inadeguati risultano anche gli interventi urbani, di rango comunale, incapaci per condizione, di dialogare adeguatamente all'interno di una rete metropolitana.

La sfida per Molfetta (e parimenti per l'intera città metropolitana) è dunque lo sviluppo di una governance adatta al proprio paesaggio storico, improntata su una visione sistemica e condivisa e su una gestione integrata dei fenomeni urbani. In questo alveo intende collocarsi il Piano Urbano Strategico (PUS) di Molfetta, che, affiancandosi alla pianificazione convenzionale, intende tracciare una linea di sviluppo, più largamente condivisa, cui ricondurre tutte le iniziative progettuali, puntuali o d'area vasta, che oggi insistono sul territorio, mediante un programma integrato e sostenibile di sviluppo alle varie scale (urbana, territoriale, storica, culturale e socio-economica); la definizione di un'immagine unitaria della città, trasmissibile e "brandizzabile", e il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati in una sorta di "comunità progettante", sintesi delle energie sia pubbliche che private, concorrenti in una visione strategica complessiva.

Tra i diversi percorsi di sviluppo sostenibile individuati, il PUS molfettese attribuisce valore strategico al recupero dell'ambiente fisico insieme alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio culturale e naturale. Scelta lungimirante se si considera che sin dal 2015, anno in cui sono stati sottoscritti i diciassette obiettivi di Agenda 2030,² la sostenibilità ambientale rappresenta il trend principale della prossima rivoluzione economica e di fatto sta muovendo i principali asset d'investimento (vedasi ad esempio le immani risorse stanziare recentemente in tale settore dal Recovery Fund europeo). Come indicato dai più importanti analisti nel campo dei grandi investimenti,³ i nostri attuali modelli economici, sociali e di governance sono ormai insostenibili e le prossime tendenze strutturali ci obbligheranno a ripensare molte delle norme stabilite in tante aree della nostra vita quotidiana, dai sistemi insediativi e di trasporto, all'alimentazione, dalla sanità, all'istruzione.

Come emerso dai tavoli di lavoro, nel territorio molfettese sono numerose le questioni ambientali, la cui risoluzione dipende da un approccio organico e strategico:

- 1) L'espansione del porto

- 2) La pressione antropica sulla costa
- 3) Gli insediamenti produttivi e commerciali (area ASI e PIP)
- 4) Il rapporto non sanato tra città consolidata, periferie e campagna
- 5) La ricomposizione dell'assetto idrogeologico del territorio e il ruolo urbanistico delle lame.

Un primo passo in tale direzione è costituito dall'adeguamento degli strumenti di Piano al vigente PPTR. Ciò avrà l'obiettivo di ri-centralizzare il territorio nell'interesse specifico della comunità, esaltandone gli elementi ambientali, sistemici, peculiari e la tradizione costruttiva locale, implementando un'economia circolare nell'alveo di una gestione integrata delle risorse e adottando sistemi coerenti di crescita e trasformazione morfo-funzionale della città e del territorio.

Importante sarà l'adozione del Piano Comunale della Costa (PCC) che avrà l'obiettivo di inquadrare, in una logica di sistema, le componenti ambientali rilevanti e disponibili sulla costa, per indirizzarle coerentemente verso politiche sostenibili di sviluppo.

La costa è un ambito strategico fondamentale, specialmente per una città portuale come Molfetta, in quanto spazio di interconnessione tra ecosistema marino, infrastrutture antropiche ed elementi di rilevanza ambientale, come le lame, il paesaggio agrario e i monumenti che vi si trovano numerosi: chiese, torri, palmenti, siti rupestri, etc. Pertanto, è opportuno che il PCC dialoghi con tutti i piani paritetici o di rango superiore.

Molfetta è città marittima, dalle tradizioni secolari; porto tra i più importanti e attivi dell'antichità. Il mare rappresenta da sempre una valvola di sfogo per l'economia molfettese, tanto che il futuro sviluppo della città si lega ancora oggi al nascente porto commerciale. Tuttavia, le vicissitudini socio-economiche degli ultimi tre decenni hanno, per varie ragioni, declassato pesantemente i settori economici legati al mare, specialmente la pesca che oggi non più un'attività rilevante, con costante riduzione di pescherecci, marinai e pescato.

La città vecchia - che della costa è parte integrante - dopo decenni di abbandono e disinteresse, sta vivendo solo di recente un timido segnale di ripresa, con il ritorno di abitanti e di attività economiche, ma nulla di organico o d'integrato in prospettive più ampie.

Mentre in città la fruizione del mare si limita alle attività portuali o alla semplice "veduta", poiché non vi sono spiagge praticabili, le litoranee a nord e a sud della città hanno avuto destini differenti. A nord, la costa si è preservata dall'aggressione antropica per via della cattiva qualità delle acque (dovuto allo sbocco del depuratore in territorio biscegliese); a sud, invece, la speculazione edilizia residenziale e balneare ha risparmiato solo pochi tratti di litorale. Tuttavia, tra le tante criticità permangono numerose le potenzialità da incardinare in un piano della costa che sia capace di diversificare e destagionalizzare l'offerta turistica. La litoranea di ponente può divenire luogo di attrazioni naturalistiche, percorsi tematici e archeo-paesaggio, connessioni "lente" con l'entroterra rurale e commerciale. Il lungomare cittadino può divenire il luogo delle attrazioni storico-culturali (città vecchia, musei e centri culturali), delle tradizioni marittime (pescaturismo e cantieristica tradizionale) della diportistica e degli spazi asserviti allo sport e al tempo libero. A levante, infine, la costa può farsi meta di attività balneari ad impatto zero e di una ricettività ristorativa e residenziale di pregio paesaggistico. Alla base di tutto v'è la necessità di recupero, riprogettazione e rinaturalizzazione del paesaggio costiero, ripascimento e protezione dall'erosione delle spiagge, stop al consumo di suolo, ramificazione della mobilità lenta, miglioramento dell'accessibilità e la realizzazione di infrastrutture verdi.

Un intervento che fa parte di questa "visione" è la riqualificazione della fascia costiera compresa tra cala San Giacomo e Torre Calderina (che di fatto costituisce un primo stralcio del Programma Integrato per la Tutela, il Recupero e la Valorizzazione della Fascia Costiera Bisceglie-Molfetta)⁴. Il progetto riguarda un tratto di costa pressoché "intatto", limes di un agro "primordiale" nei suoi valori paesaggistici e naturalistici e intende preservarlo, sottraendolo ad eventuali detrattori ambientali, mediante il recupero e la valorizzazione dei tanti "segnî" storico-culturali presenti e la realizzazione di percorsi "lenti", ciclo-pedonali, che consentano una fruizione sostenibile della costa. Innovativo e strategico è il ricorso alle greenway (percorsi verdi), cioè ad un complesso di spazi e percorsi verdi che mira ad intessere connessioni tra differenti (e spesso conflittuali) ambiti territoriali, ripristinandone anche la permeabilità ecologica. La realizzazione di *greenway* e di una mobilità lenta rientra nell'obiettivo più ampio, previsto dal PUS, di costruire un "tessuto verde", ovvero un'infrastruttura verde estesa a tutto il territorio.

Di infrastrutture verdi e di recupero in chiave "blu e green" degli spazi pubblici si è trattato nel workshop destinato ai ragazzi, Pianifica TU for Kids, dove si sono sperimentate anche inedite modalità e linguaggi alternativi di progettazione partecipata bottom-up (dal basso): gamification, street-art e urban upsetting method (ludicizzazione, arte di strada e ripensamento radicale della città).

Dai ragazzi è emersa chiaramente l'esigenza di "habitat" urbani più "naturali", ecologicamente resilienti, sicuri, playable (lett.te giocabili, sottesi da un senso di micro-comunità e di scambio, omogenei per materiali,



colori, forme e funzioni. L'infrastruttura verde progettata dai ragazzi è una green-belt (cintura verde) che avvolge le aree residenziali con una maglia connettiva a scala urbana, estranea al traffico veicolare, che raccorda e comprende viali, giardini, percorsi e soprattutto grandi parchi (reali e immaginati) quali: il parco di Lama Martina, proteso verso il mare che lega città e campagna; "il parco preistorico del Pulo e dei Dinosauri"⁵ ed infine i parchi urbani costieri di levante e di ponente: uno a vocazione escursionistica e naturalistica, orientato verso Cala san Giacomo e Torre Calderina; e l'altro, incentrato sulla Prima Cala, dedicato allo sport e all'intrattenimento e idealmente connesso ad un sistema lento di mobilità in direzione Giovinazzo-Bari.

Gli ambiti e gli strumenti d'intervento menzionati rientrano coerentemente nella pianificazione strategica in atto e li ritroviamo nei programmi integrati di recupero e di sviluppo dell'area portuale e dei distretti produttivi molfettesi (zona ASI e zona PIP), improntati su: un'integrazione più efficace tra infrastrutture antropiche e ambiente, la valorizzazione paesaggistica e il miglioramento del sistema produttivo in termini di attrattività.

Le origini dell'area industriale di Molfetta, collocata a nord-ovest della città, si intrecciano con le politiche industriali avviate nel dopoguerra per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia. Come altre aree industriali, anche quella molfettese vive l'esigenza di ripensare la propria struttura economica, sociale e produttiva, dopo anni di sovraprogrammazione e senza l'ottenimento dei risultati (economici ed occupazionali) previsti. Dovendo, inoltre, porre rimedio ai problemi ambientali ed urbanistici nel frattempo prodotti: consumo di suolo, sottrazione di aree agricole produttive; alterazione morfologica del territorio (con l'interramento di intere lame), l'aumento del rischio idrogeologico (si pensi ai danni alluvionali a molte attività produttive della zona) ed infine l'alterazione di un mirabile paesaggio agrario ricco di risorse storico-culturali. Pertanto, è necessario che i piani futuri di ammodernamento o sviluppo sostenibile di quest'area valutino la sua convenienza insediativa tra costi e benefici a favore della comunità.

Una prima linea d'azione è segnata dagli interventi previsti dal PUE (Piano Urbanistico Esecutivo) del Consorzio ASI di Bari e Molfetta (Saito M. e Mancini D.), finalizzata alla conversione delle vecchie Aree di Sviluppo Industriale in APPEA,⁶ sulla base delle linee guida del PPTR⁷. In virtù della conversione in APPEA, le aree produttive diventano il fulcro di una rigenerazione ambientale, ove la "componente paesistica" diviene "requisito fondamentale" e "volano di sviluppo". Per queste ragioni la strategia progettuale prevede la ridefinizione delle strutture produttive, pienamente e attivamente inserite nel contesto paesaggistico ed ambientale mediante soluzioni architettoniche e tecnologiche tese a migliorare la qualità estetica, l'efficienza energetica e l'eco-compatibilità degli insediamenti.

Questi interventi vanno inquadrati nel processo di rinnovamento industriale legato all'implementazione delle green practices (lett.le pratiche verdi, ovvero naturalistico-ambientali). Le imprese oggi sono spinte dal mercato ad un impegno preciso finalizzato al rispetto per l'ambiente. A richiederlo sono, infatti, i consumatori, sempre più attenti a questo aspetto, strettamente connesso alla loro stessa salute. Il cliente presta attenzione ai valori ambientali e verifica se l'azienda da cui compra si attiene alle regole della produzione a impatto zero, o molto basso, sulla natura.

Altro intervento che persegue un trend di sviluppo sostenibile riguarda l'implementazione dei sistemi di mobilità tra la città e la zona industriale. I progetti di ri-connessione funzionale tra aree produttive e tessuto urbano residenziale sono utili al superamento dell'idea di "zooning", di stampo funzionalista che ha progressivamente escluso le aree produttive (ed infine commerciali) dalla città, "isolandole" di fatto all'interno della "cornice" territoriale.

L'idea di ricomporre l'ecosistema naturale e quello urbano in un "unicum" coinvolge non solo i sistemi di mobilità, l'inserimento paesaggistico, l'introduzione di aree verdi strutturate nei contesti industriali, ma soprattutto riguarda la rigenerazione delle componenti morfologiche e paesistiche del territorio, intorno e all'interno degli insediamenti industriali e le ri-conessioni ecologiche tra questi e l'ambiente circostante.

In questa prospettiva si colloca il progetto di salvaguardia e mitigazione del rischio idraulico determinato dalle lame Dell'Aglio, Scorbeto e Marcinase, di fatto interrotte o alterate dalla "piattaforma" industriale. Si tratterà, quindi, di ristabilire il legame idrografico tra costa ed entroterra con una serie d'interventi di ingegneria naturalistica volti a realizzare corridoi ecologici e di deflusso delle acque, anche mediante la rinaturalizzazione di lama Scorbeto e il ripristino della sua primitiva funzione. Di rilievo è anche la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale che correrà lungo le ripe della lama fino alla sua foce naturale, Cala san Giacomo. Questo intervento fa parte di un più ampio contesto di rigenerazione che, partendo dalle lame, prevede di accrescere la permeabilità ecologica e l'accessibilità territoriale.

Emerge dai tavoli un ulteriore *driver*⁸ di sviluppo per l'area industriale, legato alla rivoluzione digitale. Settore in cui l'innovazione tecnologica può portare enormi benefici in termini di crescita economica, competitività e ricadute occupazionali. Al tal fine si auspica l'insediamento di un polo per l'innovazione tecnologica e digitale (col coinvolgimento di poli universitari di eccellenza e grandi player privati) che funga da supporto e

consulenza alle imprese nella transizione verso l'industria 4.0.

La rivoluzione digitale sta disegnando importanti evoluzioni anche nell'ambito retail e logistica, "core sectors" per il distretto produttivo molfettese interessato da importanti infrastrutture (porto, SS 16 bis, ferrovia, autostrada) e oggi più che mai attrattivo grazie all'istituzione della ZES (Zona Economica Speciale).

Le ZES sono aree delimitate all'interno delle quali vige un regime normativo differenziato e talvolta "privilegiato", sospinto da un pacchetto di misure fiscali attraenti per gli investitori e supportato da forme dedicate di "semplificazione amministrativa". Le numerose ed eterogenee esperienze europee e internazionali dimostrano come le ZES siano efficaci per la crescita o la ripresa economica di territori ove siano presenti e operative aree portuali con determinate caratteristiche.⁹ La loro istituzione è generalmente sostenuta da un contestuale piano di infrastrutture.

L'area industriale e il porto di Molfetta sono stati inseriti in ZES Adriatica Meridionale con DGR 839/2019 grazie alla presenza di attività economiche facilmente collegate (o collegabili) ad un porto commerciale in fase di ampliamento ed ammodernamento infrastrutturale. Parimenti, le prospettive di successo della ZES sono legate alla presenza di una solida area produttiva retroportuale in fase di eco-rinnovamento.

Così come per l'area industriale, anche per il nuovo porto commerciale si profila un futuro più sostenibile in termini ambientali ed economici. D'altro canto le ZES estere più innovative e feconde di risultati hanno improntato la rigenerazione dei propri porti intorno alla Blue Circular Economy, generata dalla sovrapposizione degli ambiti di applicazione della Circular Economy e della Blue Growth.¹⁰ L'eco-innovazione delle aree portuali riveste dunque un ruolo fondamentale nell'attuazione di un modello di sviluppo a livello di area vasta, incentrato sui principi di gestione circolare e sostenibile del territorio.

Nel caso del porto di Molfetta numerosi sono i *driver* su cui giocare un ruolo di forza (alcuni dei quali già in fase attuativa): il piano integrato della costa, il recupero del *waterfront*, la transizione energetica verso una navigazione pulita, la nautica da diporto, la digitalizzazione dei trasporti e l'interoperabilità dei sistemi informativi lungo tutta la catena logistica; la massima valorizzazione di scarti e rifiuti; la gestione, la produzione e lavorazione sostenibile dei prodotti della filiera ittica, settore fondamentale per Molfetta; ed infine, ma non di minore importanza, gli interventi di adattamento e mitigazione degli effetti del cambiamento climatico.

Altro elemento trainante fondamentale per la *blue economy* è l'interconnessione tra le realtà produttive che coesistono nell'area portuale, mediante un sistema integrato ed efficace di gestione circolare delle risorse, al quale si lega la necessità di accrescere la coesione urbanistica tra la città e il porto. A tal proposito ricordiamo gli interventi infrastrutturali previsti dalla ZES e quelli che condurranno al potenziamento del rapporto tra porto e città. Tra questi annoveriamo il progetto di riqualificazione del lungomare di ponente, che restituirà ai cittadini un pezzo importante dell'area portuale e nel contempo realizzerà potenziali connessioni con la costa nord e l'area industriale-commerciale. Altri progetti rilevanti riguardano i nuovi cantieri navali in zona Secca dei Pali; i nuovi ormeggi per i pescherecci su banchina San Domenico e quelli per la diportistica su banchina San Corrado ed infine, il recupero dei vecchi cantieri navali di Spiaggia Maddalena. In particolare, si auspica che quest'ultimo intervento venga realizzato, non solo con l'idea di valorizzare un insediamento storico, ma anche di assicurare continuità al *waterfront* portuale. In tal modo potrà auspicabilmente rinsaldarsi, anche sul piano fruitivo, il rapporto tra i due poli storici di Molfetta: la Città Vecchia, con il Duomo, e la Basilica della Madonna dei Martiri. Questi interventi garantirebbero una rinnovata centralità al porto nella vita economica e sociale molfettese, almeno attraverso due dimensioni d'utilizzo: quella commerciale e produttiva rivolta agli scambi internazionali e quella più cittadina e turistica, legata alla fruizione dei valori storico-culturali ed ambientali, aprendo, in particolare, a un recupero della città vecchia che integri alla riqualificazione fisica processi di rivitalizzazione economica e sociale (artigianato, commercio, ricettività, cultura).

Come anche evidenziato dai *workshop*, "piccoli" progetti di qualità (sempre integrati a una visione sistemica) possono concorrere a costruire buone condizioni di urbanità e coesistenza.

Dall'esperienza molfettese di Pianifica TU è emersa una città assai feconda di risorse ed opportunità di sviluppo, ma anche vulnerabile ai rischi dovuti sia all'intrinseca e storica vulnerabilità di alcuni ambiti strategici che dall'incapacità di gestire con lungimiranza tale ricchezza. I punti di forza della città sono le risorse ambientali, sia naturali che culturali (il mare, la costa, la città vecchia, i parchi, il Pulo e le lame, il patrimonio storico-artistico); le dotazioni produttive e infrastrutturali (le imprese, le strade, il porto, la logistica); ed infine quelle umane e relazionali legate all'alto grado di cultura e professionalità e al vivace background economico-produttivo che da sempre contraddistinguono Molfetta.

Da questo "humus" hanno preso vita nel corso del tempo numerosi progetti, sia puntuali che d'area vasta, attraverso strumenti e modalità attuative differenti: la riqualificazione delle lame, della fascia costiera e dell'agro, la valorizzazione del patrimonio storico-culturale, la promozione di un sistema di mobilità lenta

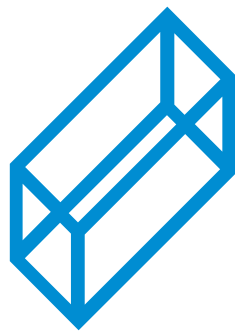


mediante il PUMS, la riqualificazione eco-compatibile e sostenibile degli insediamenti industriali e commerciali; oltre ad una serie di interventi puntuali inseriti nell'uno o nell'altro programma. La difficoltà nasce proprio dalla necessità di fare sintesi, cioè di allontanarsi dalla logica del singolo progetto ed orientarsi ad una visione territoriale di sistema delle tematiche ambientali e paesaggistiche, in un quadro generale di coerenza.

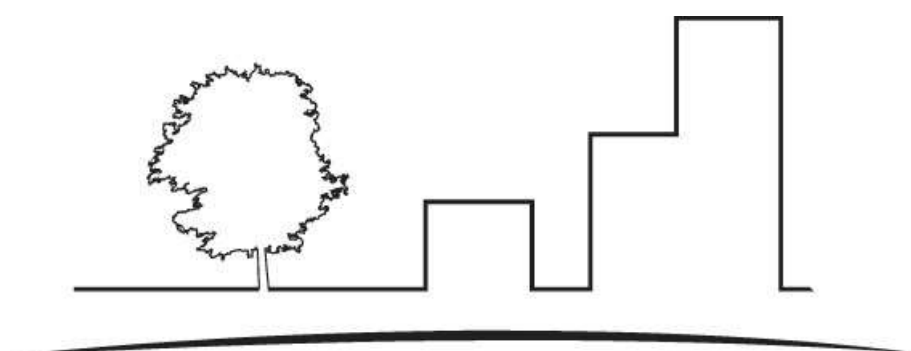
La ricomposizione delle attività di trasformazione in atto trova una prima, naturale, quanto obbligata, sintesi nel percorso di adeguamento dei diversi strumenti di pianificazione presenti allo scenario strategico PPTR e ai suoi progetti territoriali (rete ecologica regionale; il patto città-campagna; il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce; la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri; i sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici).

Tuttavia, proprio in virtù di quel concetto di governance che all'inizio si richiamava, è opportuno che tutti gli interventi siano preordinati ad una acquisizione di mentalità e di metodo, ovvero a una visione fondata su principi globali fondamentali (sostenibilità, ambiente, salute, educazione, parità di genere, etc.) ed obiettivi locali condivisi e accettati da tutte le forze in campo; cittadini, imprenditori, politici, amministratori e tecnici. L'opportunità che questo avvenga nasce dalla necessità di superare il verticismo normativo, tale che i principi alla base del più alto strumento di pianificazione ricadano su quelli via via più bassi, come un'imposizione o un "adeguamento". A questo si aggiunga il gran numero di strumenti pianificatori che si sovrappongono e che devono trovare una coerenza reciproca oltre all'implicita accettazione degli "utenti" finali: operatori economici e *stakeholder*.

Per queste ragioni si vede con ottimismo al Piano Urbano Strategico come opportunità per "immaginare" ciò che Molfetta vuole diventare. Purché tale visione sia realistica e non utopica, cioè focalizzi obiettivi coerenti con le potenzialità reali e i contenuti esistenti e soprattutto raggiungibili e non avveniristici, al contrario, cioè, di quanto avvenuto nel recente passato per la zona industriale e per il porto.







visioni urbane

Altalucedue
Materiale Elettrico Ingrosso e Dettaglio



www.gestinnoation.it

gestinnoation

*learning technologies in
partnership_co branding_networking*

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 GESTINNOATION



Pietro Carparelli

GESTINNOATION

la Formazione in "Partnership Co_Branding Networking"

ime
AMORE PER LA CASA



GADALETA
Ignazio *SRL Unipersonale*

Rilassati,
al tuo verde ci pensiamo noi



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

floralia
www.floralia.biz



PÀLATO

DAL 1996

FALEGNAMO

AMORE PER IL DESIGN PASSIONE PER IL LEGNO

di Punto Porte s.r.l.

Saverio Petruzzella

saveriopetruzzella@virgilio.it

+39 347 3289522

080 3389574

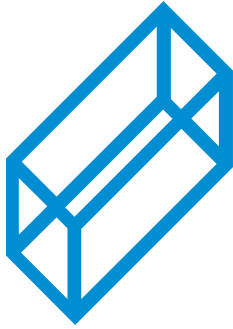
Via Col. F. sco REGINA 52
70058 Modugno (Bari)
c.f. PTRSVR66E05F284P
p.iva 05740160725
c.c.i.a.a di Bari rea 4377.3



Saveco costruzioni

di PETRUZZELLA SAVERIO

EPSON[®]
EXCEED YOUR VISION



10

