



a.1. strategia generale

Per definizione la città, nell'insieme e nelle sue parti, è luogo di relazioni. All'opposto invece viene trattata come luogo dove depositare indistintamente edifici, strade e, in generale, quanto finalizzato a fornire risposte puntuali a singole esigenze, indifferente al contesto e alle relazioni tra le sue parti.

Una proposta per il water-front a concorso non può quindi non derivare dall'attenta analisi del ruolo a scala ampia che oggi può assumere l'ambito urbano di riferimento, del contesto ambientale e paesaggistico, delle ambizioni degli abitanti.

Nel passato non troppo lontano lo spazio urbano sembrava dover prioritariamente rispondere alla domanda di trasporto individuale, poi ha assunto priorità il trasporto collettivo. Oggi certo non si negano queste esigenze, ma per lo spazio urbano -a maggior ragione quello della città storica e quello lungo la costa- c'è domanda di luoghi per la vita ordinaria, senza distinguere abitanti e turisti. La qualità del sistema degli spazi pubblici del contesto d'intervento diviene quindi essenziale.

La città storica si affacciava sul mare: emerge la questione del come intervenire sulle grandi trasformazioni della prima metà del secolo scorso, espressione della cultura di quel periodo, perché lo spazio sottostante la passeggiata alta lungo le mura assuma quanto meno continuità e serenità nel paesaggio. Quindi ricalibrare gli spazi pavimentati, ridisegnare sotto le mura tappeti di arbusti con opportune ondulazioni cromatiche, riconnettere ortogonalmente la città storica alla costa, intrecciare terra e mare, introdurre o esaltare connessioni e sinapsi, introdurre ampi spazi di parcheggio sottomarino (privi quindi di impatto visivo, soprattutto realizzabili senza interferire con le attività della città in attesa della trasformazione) calibrandoli per la differente domanda stagionale e quindi rendendoli idonei al rimessaggio barche nel periodo invernale.

Ricostruire il paesaggio secondo una visione contemporanea significa esaltare l'intreccio tra verde e acqua, integrare parti oggi separate e conquistare postazioni inedite per restituire vedute della città dal mare portando percorrenze ciclabili e pedonali oltre l'attuale linea di costa, piantando alberi in anfore galleggianti che creano un bosco acquatico e disegnando a terra onde "vegetali" che riproducono l'antico limite del mare lungo le mura del centro storico.

La proposta riguarda interventi pienamente realizzabili all'interno dei limiti di spesa previsti dal Bando.

Successivamente, o comunque indipendentemente, la sistemazione progettata potrà essere integrata nel tempo con interventi attuati tramite procedure di project financing realizzabili quasi esclusivamente da mare, senza alcuna interferenza con la piena utilizzazione di quanto ultimato in precedenza.

L'intervento urbano e strategico dell'area

La riqualificazione del waterfront si rende necessaria per dare concretezza alle strategie della città futura ed il tratto oggetto d'intervento diventa fondamentale in quanto di rilevante pregio storico-culturale e sociale; diventa così prioritario allontanare i flussi massivi di traffico in modo particolare per il lungomare a ridosso del centro storico.

L'intervento mira alla sostanziale **pedonalizzazione del Lungomare Imperatore Augusto** dove la mobilità veicolare sarà alleggerita attraverso la realizzazione di un percorso ad unico senso di marcia -da Sud a Nord- riservato a mezzi di soccorso, residenti della città vecchia e all'autobus "Linea del Mare".

Questo obiettivo prende forma negli interventi richiesti dal bando di concorso e viene rafforzato attraverso interventi accessori da realizzare in fase successiva con strumenti di partenariato pubblico privato ovvero finanza di progetto. Tra questi sono compresi i tre parcheggi interrati e sottomarini localizzati a nord (Santa Scolastica) e sud (teatro Margherita) della città storica infine a piazza Diaz. Nella fase coperta da finanziamento saranno utilizzate le aree libere esistenti per parcheggio a raso e lungo il nuovo tratto della viabilità del Lungomare Imperatore Augusto sarà riservata una corsia per la sosta residenti,

L'intervento è in linea con il DPP del PUG di Bari che prevede l'efficiamento delle aree Park & Ride da cui la possibile eliminazione dei parcheggi da questo tratto di lungomare.

La chiusura al traffico del tratto di lungomare Imperatore Augusto punta quindi al potenziamento della mobilità sostenibile sintetizzabile nell'**aumento delle zone pedonali** specialmente in ambito 1 dove con la proposta la città si riappropria del rapporto diretto con il mare, negato nel tempo. Anche il **potenziamento della rete ciclabile** trae i suoi vantaggi; infatti la nuova strada perimetrale alla penisola di Bari vecchia viene affiancata da una pista ciclabile che prosegue per ricongiungersi con la pista ciclabile sul lungomare Vittorio Veneto.

Il tratto di viabilità a traffico limitato, grazie al dispositivo di riorganizzazione del traffico in corrispondenza della piazza Eroi del Mare, viene prolungato fino alla radice del molo San Nicola. Tra gli interventi complementari c'è la realizzazione di una rotonda in corrispondenza di piazza Eroi del Mare per smistare il traffico da Sud verso l'entroterra rispetto al nodo con il Teatro Margherita dove inizia il tratto pedonale. Chi proviene dal lungomare sud per poter andare in corso Vittorio Emanuele dovrà girare in via Sabino Fiorese e poi immettersi in corso Cavour. In modo analogo, chi percorre corso Cavour in direzione Sud, per poter raggiungere il lungomare dovrà girare per via XXIV Maggio. Il fine è rendere pedonale il nodo tra Teatro Margherita, ex Mercato del pesce e Sala Murat (Polo delle arti contemporanee), così come per il molo San Nicola che diventa completamente pedonale.

La **logica di sistema** lascia invariate le gerarchie delle attuali strade principali fatto salvo per il lungomare Imperatore Augusto che diventa "strada dedicata" e non più strada di collegamento principale. Strategiche diventano Via Fiorese e via XXIV maggio, entrambe più ampie di 7 m e quindi idonee a due corsie. Ne derivano vantaggi anche per il trasporto pubblico che potrebbe essere intensificato e implementato grazie a una strada dedicata; anche le navette del Park & Ride potrebbero usufruire di un percorso alternativo per il superamento del traffico nelle ore di punta.

La gerarchia rivista delle strade esistenti trova piena integrazione con le reti infrastrutturali.

Dal punto di vista ambientale, la rete dei trasporti ridefinita in questa porzione di città è concepita in funzione della valorizzazione della città stessa e rappresenta un fondamentale fattore di sviluppo capace di ridare identità al territorio.

VISIONE

Per affrontare il progetto di riqualificazione del waterfront nel tratto tra Santa Scolastica e Piazza Diaz, al fine di individuare la migliore soluzione progettuale in vista della sua riqualificazione, è necessaria una visione strategica ampia, in grado di restituire un'idea di città e di generare processi virtuosi a scala vasta, interpretando il concetto di città dell'armonia, secondo modalità di uno sviluppo sostenibile in base a principi quali la completezza delle strutture urbane, ideale fruizione delle funzioni urbane e il comfort delle condizioni di vita.

L'intervento proposto ha approccio analogo a quello adottato in alcune città europee come Lione, Bordeaux, Madrid, Siviglia, Barcellona e che ha portato innumerevoli vantaggi in termini di qualità della vita ed ha inciso positivamente anche sul paesaggio urbano. Questo approccio si basa sulla successione:

1. rallentamento e limitazione della rete locale - vedi intervento sul lungomare Imperatore Augusto

2. limitazione della circolazione in ambiti qualificati della rete locale, con estese pedonalizzazioni - vedi intervento sul lungomare Imperatore Augusto, Araldo di Crollalanza fino al teatro Margherita






3. perfezionamento del disegno urbano e ricostruzione del paesaggio negli ambiti liberati dal traffico e dalla sosta - ridisegno del waterfront (soprattutto in ambito 1 di progetto)

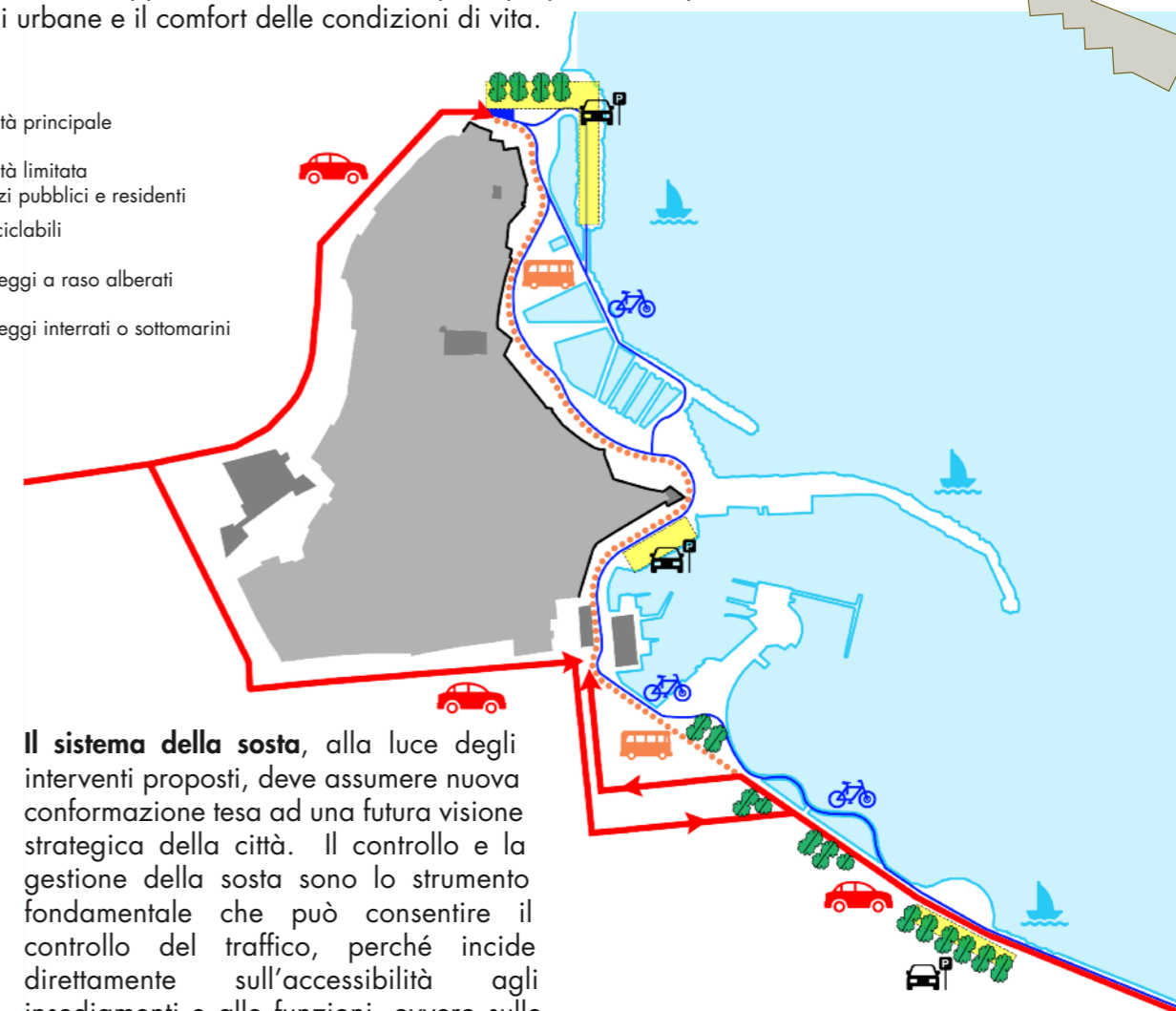
Regolazione della circolazione e disciplina dello stazionamento configurano una nuova situazione di accessibilità e mobilità che rende possibili ampi rimodellamenti della situazione ambientale urbana.

Il **sistema ciclo-pedonale** crea una porzione di rete infrastrutturale in grado di assumere molteplici configurazioni e dimensioni progettuali. Si fa riferimento in particolare ad alcuni tratti di percorsi ciclopedonali individuati lungo infrastrutture strategiche quali la viabilità litoranea ridisegnata, oppure le barriere emerse (opere di protezione a mare) ovvero in altre specifiche localizzazioni riportate nei grafici. Ovviamente le particolari configurazioni offrono nuove fruibilità, ancorché limitate nei periodi di pessime condizioni meteo, quando risultano limitate le percorribilità lungo la struttura di protezione dei tratti di costa sottoposti all'azione erosiva del moto ondoso.

La proposta ridisegna un nuovo sistema di interazione tra costa e città, che si sviluppa lungo percorsi ciclopedonali fascinosi. Si individuano così anche percorsi pedonali sulla "linea di frontiera" tra città e mare ed uno spettacolare "affaccio sul mare" che offrirà alla comunità nuovi spazi pubblici.

a.2. traffico e mobilità

-  viabilità principale
-  viabilità limitata mezzi pubblici e residenti
-  piste ciclabili
-  parcheggi a raso alberati
-  parcheggi interrati o sottomarini



Il **sistema della sosta**, alla luce degli interventi proposti, deve assumere nuova conformazione tesa ad una futura visione strategica della città. Il controllo e la gestione della sosta sono lo strumento fondamentale che può consentire il controllo del traffico, perché incide direttamente sull'accessibilità agli insediamenti e alle funzioni, ovvero sulle motivazioni degli spostamenti. L'individuazione dei luoghi di sosta e le modalità di gestione dello stazionamento sono in grado di definire le condizioni dell'accessibilità a qualsiasi destinazione.

Le logiche di sistema seguite sono:

- eliminazione delle aree di sosta da aree urbane strategiche, per privilegiare il trasporto pubblico
- concentrazione delle aree di sosta (conseguentemente orientamento dei flussi) verso aree appositamente individuate
- generazione di scenari di ampliamento delle opportunità di sosta e di accesso mettendo a disposizione un'offerta maggiore in aree specifiche; per la realizzazione dei parcheggi si potrà fare ricorso a percorsi di finanza di progetto.

Nuove aree di sosta

1. **Parcheggi a raso fase 1** - largo Cristoforo Colombo (190 pa), base del molo San Nicola (130 pa), Piazza Eroi del Mare (260pa), largo Giordano Bruno (40pa), largo Adua (90 pa), piazza Armando Diaz (170pa). Il totale dei parcheggi a raso in fase 1. sono ca. 880 pa (di poco inferiori a quelli esistenti) ai quali si aggiungono quelli lungo il nuovo tracciato del lungomare per la sosta residenti. Le aree individuate, ad esclusione di largo Cristoforo Colombo, sono provvisorie: da trasformare attivando parcheggi interrati (a terra e/o a mare);

2. **Parcheggi interrati e/o subacquei fase 2** - parcheggi in ambito 1 (di cui parte a raso e interrata da 400 pa e parte subacquea da 580 pa), ambito 2 con soluzione subacquea (300pa) e in ambito 3 interrato (230 pa).

In totale sono realizzabili 1.500 stalli tali da risolvere la domanda attuale e quella futura.

a.3. strategia di valorizzazione nel piano programmatico esistente (paesaggio)

Due gli strumenti fondamentali utilizzati che per la rigenerazione del waterfront: il DPP del PUG e il PPTR che si intersecano l'uno l'altro generando strategie virtuose.

Il PPTR individua 5 progetti territoriali per il paesaggio regionale, a due dei quali la proposta si conforma in particolare.

Il primo è il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce che ha "lo scopo di rendere fruibili i paesaggi regionali attraverso una rete integrata di mobilità ciclopedonale, in treno e in battello, che recuperi strade panoramiche, sentieri, ferrovie minori, stazioni": vi è piena coerenza della proposta.

Il secondo è la valorizzazione integrata di paesaggi costieri che "ha il duplice scopo di arrestare i processi di degrado dovuti alla pressione insediativa e di valorizzare l'immenso patrimonio identitario ... ancora presente nel sistema costiero e nei suoi entroterra ...

Il progetto interessa, in particolare, i waterfront urbani, i sistemi dunali, le zone umide, le zone agricole, le urbanizzazioni periferiche, i collegamenti infrastrutturali con gli entroterra costieri, la navigabilità dolce". Vi è piena coerenza laddove si prova ad arrestare degrado del lungomare con un ridisegno del waterfront che punta a riconquistare il rapporto con il mare, associato a scelte di mobilità dolce e di alleggerimento della mobilità su auto.

Si è ritenuto importante offrire piena coerenza delle visioni progettuali con gli obiettivi del PPTR (finalizzato alla "valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri": "... non perdere il ritmo; salvaguardare l'alternanza storica di spazi in edificati ed edificati lungo la costa; il mare come grande parco pubblico della Puglia; salvaguardare la diversità e varietà dei paesaggi costieri storici; riqualificare ecologicamente gli insediamenti turistici costieri; dare profondità alla costa, creando sinergie con l'entroterra; decomprimere la costa attraverso progetti di delocalizzazione".

Si riscontra totale coincidenza di valori e strategie! È parimenti importante riflettere sulla volontà di assicurare la compatibilità della proposta con riferimento al sistema delle tutele, per brevità qui riferite sede agli aspetti di paesaggio: gli ambiti di progetto ricadono nella città consolidata e la viabilità lungomare è individuata come strada a valenza paesaggistica.

Guardando alla città consolidata, definita "parte dei centri urbani che va dal nucleo di fondazione fino alle urbanizzazioni compatte realizzate nella prima metà del '900", le norme del Piano prevedono, come per le strade a valenza paesaggistica, indirizzi e direttive specifici. Totale coerenza: la proposta assicura conservazione e valorizzazione della struttura storica, mantenendo leggibile la stratificazione e garantendo appropriata fruizione ed utilizzazione dei luoghi. Si ritiene inoltre fondamentale tenere in conto la struttura ecosistemica-ambientale, per la quale il Piano non formula previsioni nei tre ambiti; nella fascia a mare è individuato il SIC mare IT9120009 Posidonieto San Vito Barletta, sito di rilevanza naturalistica importante, potenzialmente interferito, per la cui tutela nel progetto saranno individuate delle misure mitigative. Considerando quanto da realizzarsi con procedure di project financing, in fase definitiva andrà attivata (in virtù del principio di precauzione) la procedura di VInCA.

In relazione alla struttura idrogeomorfologica, i tre ambiti di progetto ricadono nei territori costieri per i quali il PPTR non nuove opere edilizie o impermeabilizzazioni dei suoli, escavazione delle sabbie; sono invece ammissibili aree a verde, percorsi e spazi di sosta pedonali, attrezzature di facile amovibilità per balneazione e tempo libero, aree di sosta e parcheggio. Le opere previste sono coerenti con il Piano, evitando "sofismi" interpretativi per i quali opere proposte non siano interventi di "valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri". In presenza di disarmonie interpretative potrà farsi comunque ricorso a procedure di deroga.

Il DPP del PUG riconosce l'importante ruolo che la costa riveste "in termini di centralità, effettiva e potenziale". La proposta enfatizza quel ruolo di centralità attraverso scelte che danno maggiore valore alla costa integrando terra e mare in un'alternanza di pieni e vuoti. "Il rapporto tra la costa e la città è diversamente declinato a seconda della densità delle forme e dello spazio costruito. Si traduce nella configurazione di spazi importanti (Muraglia, Lungomare monumentale) a contatto con la città storica e consolidata, che assumono anche un elevato significato simbolico e rappresentativo, ...".

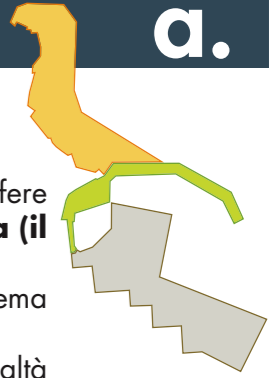
Anche sul tema della mobilità carrabile e lenta il progetto è coerente con DPP e PUG che evidenzia che "gli spazi dedicati alla mobilità lenta di pedoni e ciclisti sono decisamente ridotti ...". L'eliminazione della sosta auto nel primo tratto di lungomare, unitamente all'"alleggerimento" del carico veicolare (limitato a mezzi di soccorso e a residenti del centro storico), mitiga il segno di rottura ricongiungendo mare e centro storico. Pedoni e ciclisti potranno quindi godere di questi spazi riconquistati. Più in generale il progetto si pone in continuità anche con la concezione del paesaggio come inteso dal DPP del PUG "per il quale il paesaggio è l'insieme dei segni naturali e antropici, [...]". "In sintesi: il paesaggio come linguaggio del territorio (ovvero repertorio di segni); il paesaggio come categoria sintetica di conoscenza e valutazione del territorio [...]". La proposta parla "un linguaggio accessibile a tutti che, provocando emozioni, consente ai singoli e alla comunità di cogliere l'insieme dei caratteri, dei significati, dei pregi e dei difetti che il territorio esprime".

Il DPP del PUG individua azioni strategiche di conservazione e valorizzazione con le quali il progetto si pone in continuità: potenziamento delle relazioni di Bari Vecchia con il porto; promozione di interventi di recupero riuso e valorizzazione del patrimonio edilizio pubblico e la riqualificazione dello spazio pubblico; promozione della presenza contemporanea di funzioni compatibili con i luoghi e tra loro; miglioramento dell'accessibilità e mobilità ciclopedonale.

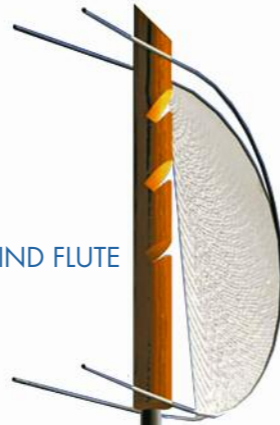
Per il lungomare orientale (comprende l'ambito 3), il PUG parla di sistemazione a mare compatibile con il miglioramento della protezione della costa e la conservazione dell'equilibrio ambientale-morfologico, volta a estendere e consolidare la particolare e tradizionale funzione ricreativa e di ristorazione all'aria aperta, mediante percorsi ciclopedonali e spazi attrezzati di sosta. Per il lungomare monumentale occidentale (comprende l'ambito 1) il PUG invece parla di riconnessione fisico-funzionale e percettività tra città e porto, mediante una "corona verde" di spazi attrezzati per fruizione ciclopedonale e tempo libero, preferibilmente rialzata per favorire la visione panoramica del mare e del porto.



a.5. dai passaggi della storia ai passaggi del vento



FLAUTO / WIND FLUTE



La riappropriazione del rapporto diretto con il mare da parte della città non è solo fisico-visivo, ma coinvolge più sfere percettive sposandosi con gli elementi della natura che più caratterizzano i luoghi di progetto: **l'acqua, la pietra e l'aria (il vento).**

Acqua e aria (vento) saranno i protagonisti delle aree pedonalizzate e dialogheranno in modo diretto con i fruitori del sistema ricreativo previsto nel progetto dei vari ambiti.

La città vecchia di Bari è un museo a cielo aperto caratterizzato da cultura, arte, architettura, artigianato e costellato di realtà (gallerie, chiese, palazzi, musei, vicoli, piazze e slarghi) da scoprire percorrendo a piedi l'intera penisola del centro storico. Tutte queste realtà costituiscono un museo storico-culturale consolidato che, attraverso i collegamenti strategici di progetto, oltrepassando le mura sul lungomare Imperatore Augusto, si estende sul mare assumendo le sembianze di museo contemporaneo dell'acqua, della pietra e dell'aria (vento). La città e le persone possono così riappropriarsi di un rapporto tradizionale simbiotico, contestualizzato alle esigenze del vivere contemporaneo.

Il museo dell'antica Bari, nel suo nuovo percorso sul mare diventa museo vivente, della natura e dell'uomo contemporaneo, dove la ricchezza di stimoli e di emozioni rende la città protagonista e il cittadino parte attiva di un processo di trasformazione che fa dell'ecologia il motore del cambiamento.

MUSEO DELL'ACQUA

Prende vita nel progetto il **museo dell'acqua**, elemento che ha profondamente segnato la storia e la civiltà baresi. Il museo è pensato come un percorso libero che si snoda tra le aree pedonali di progetto nei vari ambiti dove l'acqua diventa elemento ludico, artistico, scientifico e di intrattenimento.

Tutto questo grazie anche al supporto della cimatica ovvero lo studio della forma delle onde e quindi della propagazione del suono attraverso l'acqua. Piazze e slarghi prospicienti il mare conterranno vasche di acqua di varie dimensioni posate sulla pavimentazione all'interno delle quali l'acqua dà vita a giochi di geometrie multiformi, in continuo cambiamento, dati dall'acqua stessa che danza spostandosi e costituendo aggregazioni a frattali. Il funzionamento dei giochi d'acqua è possibile grazie al posizionamento al di sotto delle vasche di altoparlanti ad incasso che emettono musica e suoni a varie frequenze. È proprio la variazione delle frequenze che provoca il movimento dell'acqua secondo giochi suggestivi ed affascinanti.

La passeggiata nel museo dell'acqua si arricchisce attraverso passeggiate nel mare su passerelle ricavate in corrispondenza delle attuali scogliere che creano viste inedite verso la città e attraversano il verde galleggiante del bosco acquatico.

Inoltre **cortine d'acqua** disegnano **pareti vive** fatte di getti d'acqua piuttosto fitti, in modo da fungere da elementi atti alla proiezione. Saranno posizionate ad una distanza media di circa 2,00 m in modo da avere tagli visivi tra le varie pareti. Su di esse verranno proiettate immagini, racconti, notizie storiche della città, video art e quant'altro. Lo scopo è anche di fornire notizie storico-culturali sulla città in modo da dialogare in modo diretto con la parte antica della città e fare da complemento alle attività ricreative presenti sul waterfront.

MUSEO DELL'ARIA, DEL VENTO E DEI SUONI.

Il percorso dei musei continua con il museo dell'aria, del vento e dei suoni.

Il vento è componente imprescindibile di questa parte di città: lambisce la costa e diventa protagonista indiscusso delle passeggiate sul mare. Il vento prende forma "concreta" nel museo all'aperto diventando movimento e suono.

Saranno collocate lungo il molo Sant'Antonio sculture sonanti, fatte da canne di rame che richiamano i flauti traversi: ciascuna canna è orientata in modo da consentire al vento di lambire la fessura a bocca di flauto. Il principio di funzionamento è ripreso da strumenti descritti nella letteratura classica. I suoni richiamano il vento tra le sartie di un veliero e un'ampia serie di motivi legati al sibilo del vento tra gli scogli e sui promontori. Il paesaggio sonoro può essere variato studiando meccanismi a comando elettrico che dirigono i vari flauti e possono farli tacere singolarmente creando suoni cangianti in funzione dell'intensità e della direzione del vento.

Le altezze dei flauti saranno tali da permettere ogni attività in sicurezza e la consistenza sarà snella e leggera in modo da non creare impedimento alla vista verso la città.

Lo spettatore sarà così avvolto in un'esperienza sonora che coincidono in modo ambivalente con l'inizio e la fine del percorso nella città vecchia e che rappresenta il sodalizio tra l'attività antropologico-storica caratteristica della città dentro le mura, con la natura che si allontana dalla città e si estende nel mare attraverso il molo fino a perdersi all'orizzonte.

MUSEO DELL'ENERGIA

Il museo d'arte contemporanea fin qui descritto sfrutta la natura per generare "richiami fascinosi" e quindi si integra con la sperimentazione nel settore energetico, creando luoghi che, in un'esposizione continua, ospitano applicazioni che danno vita ad un museo del futuro. Si tratta di un percorso integrato attrezzato che si snoda negli spazi del waterfront lungo camminamenti specifici tracciati da esposizioni che prevedono localizzati interventi di sperimentazione delle energie alternative.

Possono trovare luogo esperimenti di minieolico di modestissime dimensioni, elementi fotovoltaici incastonati nella pavimentazione, piattaforme marine per l'accesso al mare, dove posizionare generatori di energia legata al moto ondoso dove il mare è mosso e/o casse energetiche che sfruttano le maree in aree di mare calmo.



Infine **MUSA**, il museo galleggiante che può essere spostato in luoghi diversi della costa metropolitana. Si tratta di uno spazio coperto di ca. 20m di diametro oltre la terrazza di copertura che porta l'esperienza museale del waterfront della città vecchia di Bari lungo le limitrofe aree costiere e viceversa. Il museo in movimento crea integrazione tra gli approdi lungo la costa metropolitana barese e quindi diffonde conoscenza e mescola saperi e culture creando interazioni tra i diversi ambienti costieri.

