

La città e la costa: letture e interpretazioni per la pianificazione costiera di Bari

Francesca Calace

Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari francesca.calace@poliba.it

Valeria De Troia

Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari valeria.detroia@gmail.com

Silvana Milella

Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari silvana.milella@poliba.it

Marialessia Pascetta

Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari marialessia.pascetta@gmail.com

Abstract

La lettura e le riflessioni sulla costa barese che qui si presentano nascono dal tentativo di affrontare il tema della pianificazione costiera con un approccio olistico e paesaggisticamente orientato. La tesi che sottende a tale approccio è che, anche all'interno di uno strumento come il Piano Comunale delle Coste – che, nonostante l'ampiezza degli obiettivi dichiarati, si muove nell'angusto orizzonte della sola disciplina di gestione delle sottili aree demaniali – sia possibile produrre un progetto di territorio sostenibile e attento alle dinamiche ambientali come a quelle socio-economiche. Il contributo comprende anzitutto una descrizione critica del quadro normativo e pianificatorio regionale e una ricostruzione della storia del paesaggio costiero barese, soprattutto tra Ottocento e Novecento. Viene quindi proposta una interpretazione dello spazio della costa in “contesti costieri” e sono infine delineate alcune linee di indirizzo per la pianificazione costiera comunale.

Parole chiave

Piani delle coste, paesaggio urbano costiero, approccio integrato, Bari

Abstract

The critical reading and considerations on Bari's coast here presented stem from the attempt to address the topic of coastal planning under a holistic and landscape oriented approach. The thesis underlying this approach is that also in the context of the Municipal Coastal Plan tool, that considers only the management discipline of narrow state-owned coastal areas, it is possible to create a sustainable territorial project that addresses both environmental and socio-economic dynamics. This paper firstly presents a critical description of the regional normative and planning framework and it reports the coastal landscape history with relation to the period between the nineteenth and the twentieth centuries. After that, the paper reads the coastal landscape as divided in “coastal contexts” and finally defines some strategies for local coastal planning.

Keywords

Coastal Plans, coastal urban landscape, integrated approach, Bari

Received: July 2017 / Accepted: September 2017

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-22003 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

Introduzione

La lettura e le riflessioni sulla costa barese che qui si presentano nascono dal tentativo di affrontare il tema della pianificazione delle coste, così come oggi disciplinata, superando le frammentate visioni settoriali e adottando piuttosto un approccio olistico e paesaggisticamente orientato. La tesi che sottende a tale approccio è che, anche all'interno di uno strumento come il Piano Comunale delle Coste che, nonostante l'ampiezza degli obiettivi dichiarati, si muove nell'angusto orizzonte della sola disciplina di gestione delle sottili aree demaniali, sia possibile produrre un progetto di territorio sostenibile e attento alle dinamiche ambientali come a quelle socio-economiche; per fare ciò occorre 'allargare' e 'approfondire' lo sguardo, ovvero: intendere lo spazio costiero come quello nel quale si riversano e si riconoscono dinamiche più ampie, di cui va indagata la profondità e natura; utilizzare la multidisciplinarietà (tra storia, scienze ambientali, economia ...) come chiave di lettura e il paesaggio della Convenzione europea¹ e la sua mai superata "fertile ambiguità" (Gambino, 1994; Dematteis, 2010) come strumenti di sintesi interpretativa della complessità di tali dinamiche e di orientamento della progettualità, ancorché relativa a specifici ambiti settoriali.

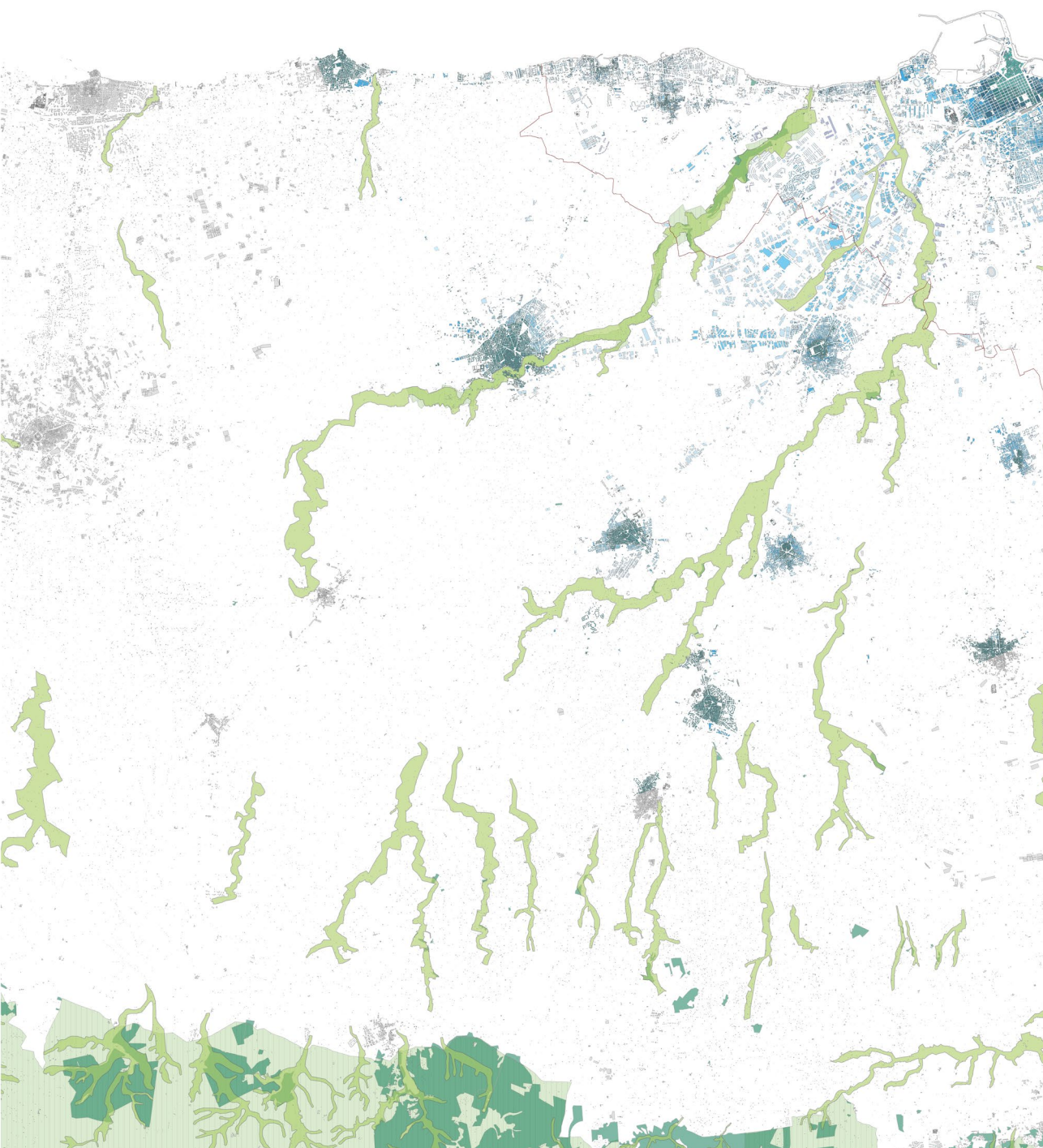
Peraltro un carattere specifico della costa barese

è l'essere, nella sua quasi totalità, una costa urbana o al più suburbana. Inoltre, i pochi spazi non urbanizzati versano per lo più in una condizione di abbandono e degrado del tutto assimilabile agli altri spazi marginali che avvolgono la città; tuttavia essi, per la loro condizione di rarità all'interno di una costa metropolitana che negli ultimi decenni ha subito processi di antropizzazione e artificializzazione notevoli, rappresentano delle preziose risorse per il riequilibrio ambientale anche degli spazi urbani e per valorizzare la diversificazione dei paesaggi costieri.

Per questo non ci si può stancare di osservare, leggere e interpretare, soprattutto quando la narrazione dei luoghi e delle loro ragioni non è stata condivisa ma è tuttora un mosaico di racconti parziali e separati; questo luogo dunque rivendica un'esigenza insopprimibile di una narrazione condivisa.

Nonostante i vincoli stringenti sulle modalità di produzione dei Piani delle coste, la metodologia utilizzata per leggere e interpretare la costa della città di Bari guarda la costa nel suo essere innanzitutto la proiezione o, meglio, l'addensarsi a mare di un sistema territoriale ampio e complesso; e sebbene negli strumenti regionali lo "spessore" della costa sia già stato oggetto di riflessione e approfondimento (come meglio si vedrà nel paragrafo successivo), nel caso della città di Bari, per

Fig. 1 – Sistema ambientale e insediativo dell'area barese.



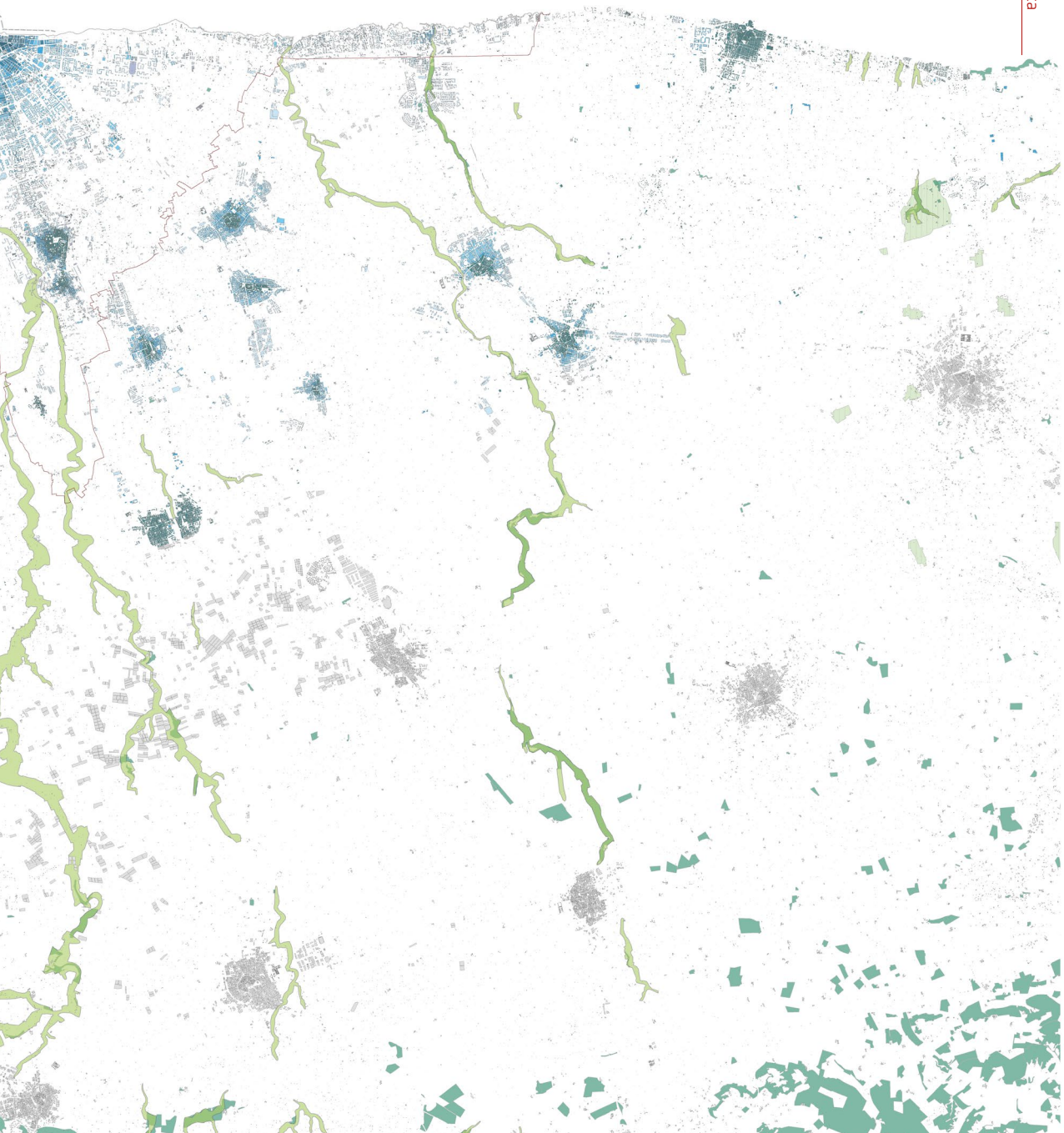


Fig. 2 – Piano Paesaggistico Territoriale Regionale; progetto territoriale Valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri

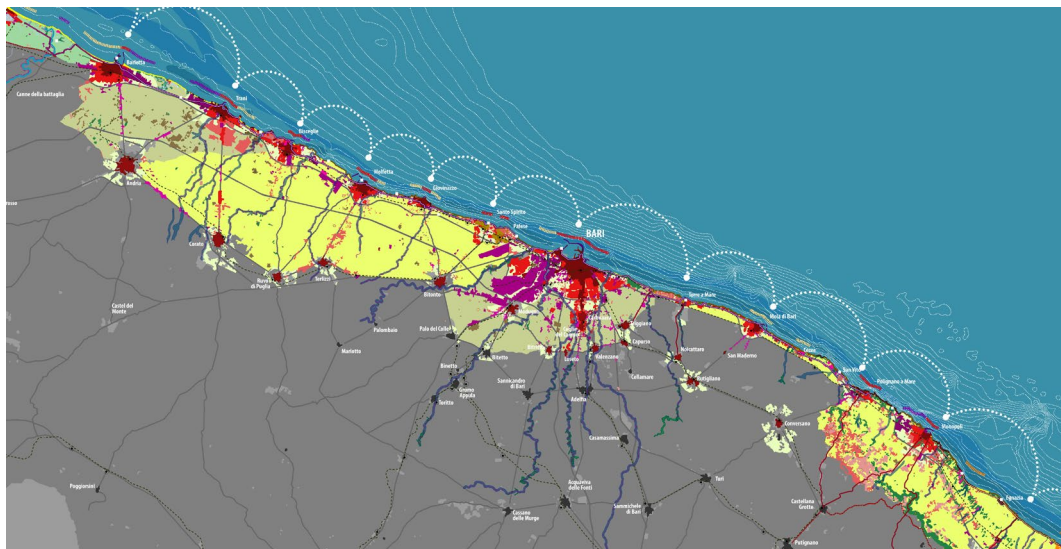
la sua storia e la sua forma, pare impossibile pensare a questa costa senza guardare una profondità territoriale che, sia dal punto di vista ambientale che insediativo, trova la sua completezza solo se riusciamo a trapiantare il sistema delle colline murgiane. Senza questo sguardo non ci renderemmo conto di come su di essa si eserciti una grandissima pressione ambientale: solo guardando il sistema delle acque, i bacini idrografici che si riversano sulla costa della città di Bari sono di dimensioni rilevanti (quasi 200 mila ettari), visto il suo ruolo di snodo ambientale nel quale anche i solchi erosivi delle lame, che nella Puglia centrale hanno un andamento perpendicolare alla costa, nella conca barese convergono invece verso l'ansa portuale o nei suoi pressi. Non solo, il sistema insediativo ha visto nel corso del Novecento repentine trasformazioni e un processo di infrastrutturazione imponente, che vede oggi l'area centrale barese, il nocciolo della città metropolitana, un territorio fortemente antropizzato e insediato: nel territorio comunale il 40% del suolo è urbanizzato (ISPRA, 2015), con una densità di 2.780 ab/kmq (ISTAT); su porto, aeroporto, interporto ferrovie e autostrade, su una delle aree industriali più grandi d'Italia, sulle attrezzature e i servizi rari di rango regionale, pubblici e privati, gravitano i flussi dell'area metropolitana e dell'intera regione (fig.1).

La costa tra norme e strumenti

Come è noto, una pianificazione costiera intesa come *"Integrated Coastal Zone Management"* necessita di un approccio multidisciplinare e multi-scalare coerente, tanto per le competenze da coinvolgere nella progettazione quanto, e soprattutto, per i soggetti istituzionali impegnati nella gestione, controllo e monitoraggio.

L'esperienza, infatti, ha mostrato che l'esigenza di copianificazione tra enti e settori regionali interessati alle diverse componenti di questa pianificazione di settore e della sua necessaria integrazione con la pianificazione di livello generale e d'area vasta (piani comunali, tutela del paesaggio, rischio ambientale...) non ha trovato spesso concreta attuazione².

La normativa e gli strumenti vigenti³ individuano l'ambito di applicazione dei Piani Comunali delle Coste (PCC) e indirizzano le analisi e le successive attività progettuali attraverso le *Istruzioni Tecniche per la redazione del Piano Comunale delle Coste*, che ricostruiscono il percorso metodologico di definizione e redazione dell'insieme degli elaborati dei PCC. Tutto ciò, se da un lato crea una omogeneità di ricognizione ed elaborazione dei dati territoriali, agevolando così le attività di controllo da parte degli enti sovraordinati e il confronto nonché la continuità tra una amministra-



zione e l'altra, dall'altro lato irrigidisce i processi di studio del territorio facendo perdere, talvolta, le peculiarità proprie di ciascun territorio, soprattutto in ambito costiero.

Tale aspetto appare in tutta la sua evidenza se si tiene conto che l'ambito di pianificazione dei PCC si riduce alla sottile fascia demaniale marittima che, tra l'altro, subisce le conseguenze dei processi di erosione marina che portano alla scomparsa di interi pezzi di demanio. La pianificazione costiera comunale risulta molto carente proprio sotto questi aspetti anche per la difficile relazione che in un sistema così 'rigido' riesce a stabilirsi tra i vari elementi del sistema costiero.

Un approccio efficace alla pianificazione costiera non può restringere il campo di analisi e di azione all'esiguo spazio demaniale costiero, ma deve invece considerare un sistema più ampio e complesso, che si incardini su una sezione di territorio a profondità variabile in grado di agganciare l'intero ambito di paesaggio costiero a cui appartiene lo stesso demanio marittimo, non limitandosi nemmeno alla fascia dei 300 m dalla linea di costa della tutela paesaggistica statale, limite troppo rigido e senza alcun legame con il contesto.

D'altra parte, il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) della Puglia, oltre a disciplinare il sistema delle tutele, è portatore di molteplici obiettivi di qualità paesaggistica e di uno scenario strategico per la valorizzazione attiva dei paesaggi della Puglia. Per questo motivo ha elaborato cinque progetti strategici di livello regionale; tra questi progetti si ritrova la *Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri* che assume il sistema costiero come elemento di grande rilevanza patrimoniale e strategica (fig. 2).

In questo Piano il sistema costiero, articolato in Unità Costiere regionali che mettono in evidenza elementi patrimoniali afferenti ai 4 diversi sistemi territoriali (fisico-ambientale, naturale, rurale e insediativo), assume uno spessore diverso da quello della sottile striscia demaniale del Piano Regionale delle Coste e integra su se stesso tutti gli altri progetti territoriali di paesaggio. La figura territoriale del paesaggio costiero contiene già al suo interno tutte le caratteristiche, forze e potenzialità sufficienti a renderla un 'elemento autonomo'. La costa, infatti, non è solo il luogo del turismo balneare, e pertanto la sua profondità paesaggistica deve necessariamente tenere conto di altri usi al-

largati del territorio nonché di altri segmenti della fruizione turistica (culturale, naturalistico, agriturismo, sportivo).

Il Piano, nel delineare gli indirizzi per l'azione sui territori urbanizzati costieri, suddivide il sistema insediativo costiero in tre gruppi di componenti: i waterfront, l'edificato, le reti della mobilità; ciascuno di essi ha al suo interno differenti caratteristiche a seconda dell'epoca di costruzione dell'edificato, delle morfotipologie edilizie, delle funzioni ed essenzialmente del rapporto che il sistema stesso instaura con la componente mare.

Per ciascuna di queste componenti il Piano propone differenti modalità di valorizzazione e/o riqualificazione attraverso sei obiettivi specifici che in taluni casi coincidono o si legano strettamente con gli obiettivi specifici di altri tre progetti strategici (*Patto città campagna; Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce e Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali*).

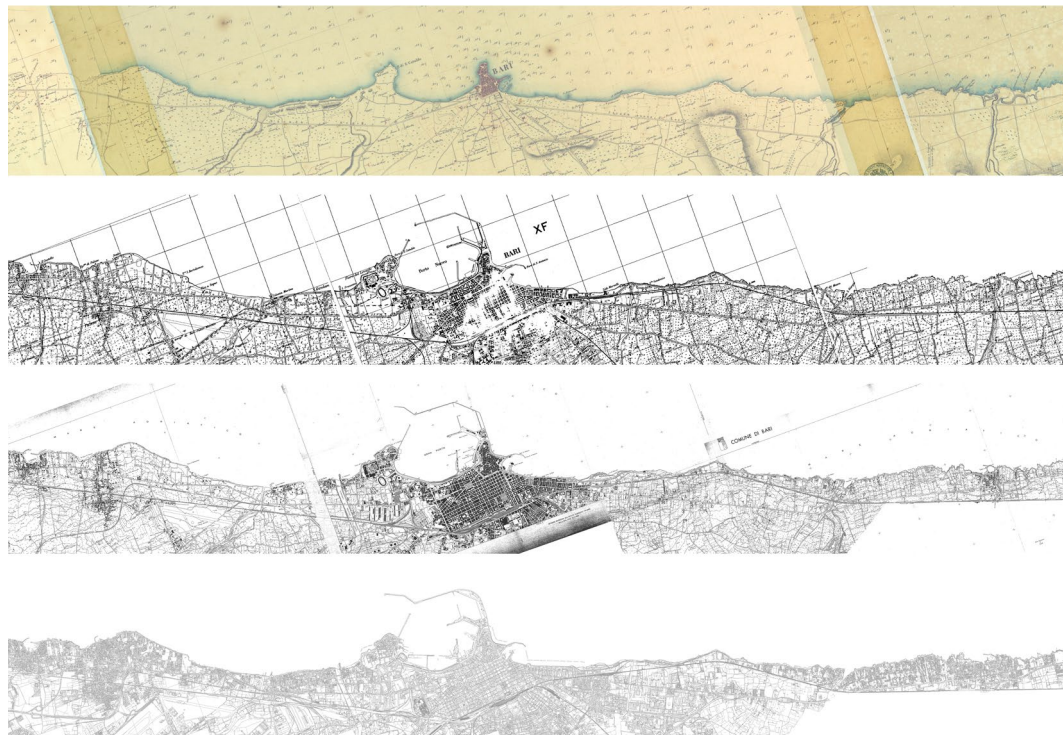
Queste classificazioni sono effettuate, ovviamente, alla scala regionale e, quindi, necessitano di un approfondimento a livello comunale che potrebbe essere contenuto proprio nel PCC. A conferma di questa necessità, si noti la differenza tra il *waterfront urbano storico da valorizzare*, a cui il Piano assegna il valore più alto di qualità architettonica e urbanistica, e il *waterfront urbano recente da ri-*

qualificare, a cui assegna invece una scarsa qualità architettonica; ad una analisi più attenta del sistema insediativo costiero possiamo sicuramente riconoscere valori intermedi e non così assoluti.

L'applicazione di tali indirizzi è demandata alle politiche locali e pertanto, come si è detto, occorre approfondire lo sguardo sulla condizione e sul paesaggio urbano costiero, indagato limitatamente nel PPTR, nel caso del PCC di Bari al centro della riflessione.

Trasformazioni della costa urbana tra Ottocento e Novecento

L'approccio metodologico utilizzato per ricostruire l'evoluzione e le trasformazioni che hanno interessato in particolar modo la fascia costiera barese si fonda sull'osservazione di quattro fonti cartografiche, a partire dalla carta IGM datata 1825, compiendo poi un salto temporale di oltre un secolo con le carte del 1946 e del 1963, fino ad arrivare alla situazione attuale con la carta tecnica del 2006. La scelta delle fonti non è casuale; benché si tratti, infatti, di carte che rappresentano intervalli temporali disomogenei, esse rappresentano caratteri comuni relativamente al livello di dettaglio ed alla scala di rappresentazione, che ne hanno consentito la georeferenziazione e quindi un confronto attento e diretto tra le stesse. Osservare carte



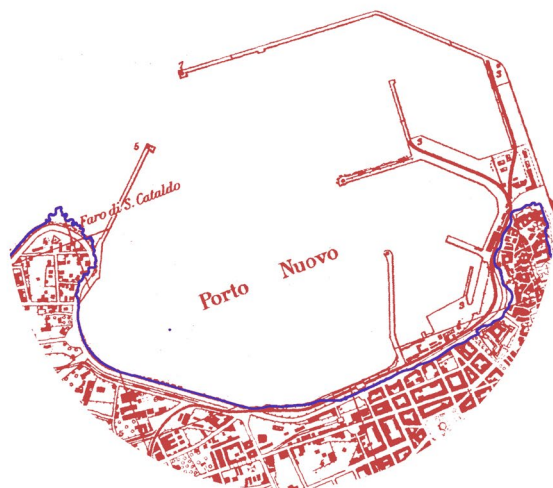
così intervallate tra loro ha permesso, inoltre, di osservare aspetti e trasformazioni spaziali altrimenti non identificabili: nella prima, ad esempio, è possibile individuare elementi non più esistenti, quali alcune delle torri costiere e i sistemi dunali, non riconoscibili già nelle carte del primo cinquantennio del Novecento, o ancora leggere un profilo morfologico in taluni punti sensibilmente diverso rispetto al secolo successivo (fig. 3).

Lo sviluppo tra Ottocento e Novecento è stato studiato con particolare attenzione in riferimento a tre tematiche: l'evoluzione del sistema insediativo e la progressiva antropizzazione del territorio costiero; la costruzione dei porti, in quanto i più significativi interventi di antropizzazione di cui è stata oggetto la linea di costa nel corso degli anni; infine, la realizzazione della strada litoranea, intesa quale elemento che ha connotato definitivamente l'urbanizzazione della costa.

Lo studio effettuato dimostra come il territorio

costiero nel 1825 si presentasse come un insieme di appezzamenti di terra, allora destinati all'agricoltura, nel quale i nuclei urbani e le rare strutture insediate subito fuori le mura erano collegate da percorsi relativamente brevi che, diramandosi verso l'interno, raggiungevano i nuclei storici minori o i casali, e strade di maggiore importanza, come quella di connessione con Lecce e Taranto o la cosiddetta Strada Regia, che attraversava la città di Bari per tutta la sua estensione. Le diverse città-porto della costa pugliese, invece, erano intervallate da una lunga sequenza di torri difensive, facilmente riconoscibili nella prima carta storica in esame, che ritmavano l'intera fascia costiera. Queste costituiscono testimonianza di una costa per lungo tempo intesa come luogo di frontiera, come un'area non sicura e non adatta ad ospitare processi di urbanizzazione.

La situazione muta in modo sostanziale nei decenni successivi, quando già con lo stato borbonico e



poi con l'Unità d'Italia, la realizzazione di una rete capillare di infrastrutture, tra cui la ferrovia statale e la costruzione del Porto Nuovo, contribuiscono a favorire i traffici commerciali baresi con le altre province e con l'estero. Tali interventi, accompagnati da una considerevole crescita della popolazione, esaltano la centralità di Bari all'interno della regione, facendo sì che, da semplice borgo, venga considerata una vera e propria Città.

Il confronto tra le prime due carte, come visto, ha permesso di osservare non solo i mutamenti morfologici della fascia costiera, ma anche le trasformazioni antropiche che interessano altresì il secondo intervallo temporale (1949-1963) soprattutto nelle aree portuali della costa urbana centrale e delle cittadine costiere.

Le dinamiche che hanno portato alla realizzazione del Porto Nuovo di Bari hanno inizio nel 1813, in risposta alle accresciute esigenze commerciali della città e all'impossibilità di apportare migliorie al vecchio bacino al quale verrà attribuito l'appellativo di 'Porto Vecchio'. L'area da destinare al nuovo scalo viene suggerita dalla conformazione stes-

sa del territorio, nonché identificata tra la punta estrema della penisola in cui sorgeva il primo insediamento della città, e il Capo di San Cataldo. In tale tratto, infatti, le acque, sufficientemente profonde, si presentavano già parzialmente protette dalla presenza dei due promontori. L'inizio dei lavori di realizzazione del Porto Nuovo è datato 13 maggio 1855; nei decenni a seguire vengono costruiti i moli, i palazzi e gli ampi piazzali (Angiulli e Maiorano, 2005) (fig. 4).

Oltre al grande porto di Bari vanno delineandosi, con la realizzazione di moli e banchine, anche i porti delle cittadine limitrofe di S. Spirito e di Torre a Mare, inizialmente non appartenenti al territorio barese, anch'essi sorti in aree morfologicamente predisposte all'attracco delle navi e anch'essi oggetto di molteplici evoluzioni nel corso degli anni. In particolare la carta del 1949 ritrae il porto di S. Spirito con un unico molo, mentre in quella del 1963 il porto presenta ormai l'assetto attuale. Successivi al 1949 sono il raggiungimento dell'assetto odierno del porto di Torre a Mare e la nascita del porto di Palese.

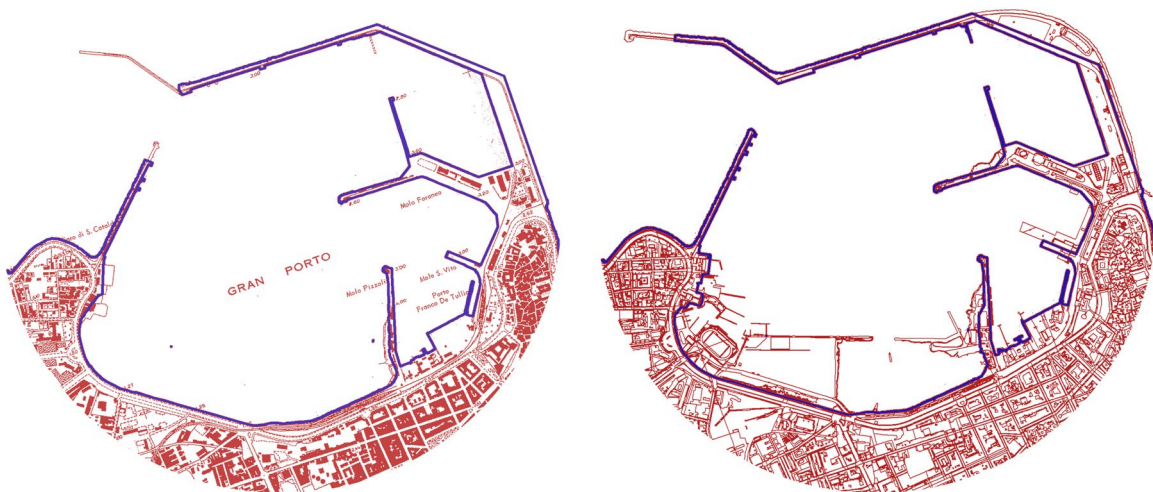


Fig. 4 – Trasformazioni del porto di Bari; anni 1825, 1949, 1963, 2006

L'annessione al territorio comunale barese delle sopracitate frazioni costiere avviene durante il fascismo, a partire dal 1928; vengono inglobate le cittadine di S. Spirito, Palese e Torre a Mare, sottratte rispettivamente a Bitonto, Modugno e Noicattaro, oltre all'annessione dei comuni interni di Carbonara, Ceglie e Loseto.

Oltre che dal punto di vista amministrativo, anche dal punto di vista insediativo è nel corso del XX secolo che si ha la vera e propria 'conquista' dello spazio costiero. Sempre al periodo fascista risalgono una lunga serie di trasformazioni urbanistiche come la realizzazione del lungomare monumentale, accompagnata dalla costruzione di alcuni edifici di rappresentanza. Nasce la Fiera del Levante. Lo spazio costiero diventa uno spazio di autorappresentazione.

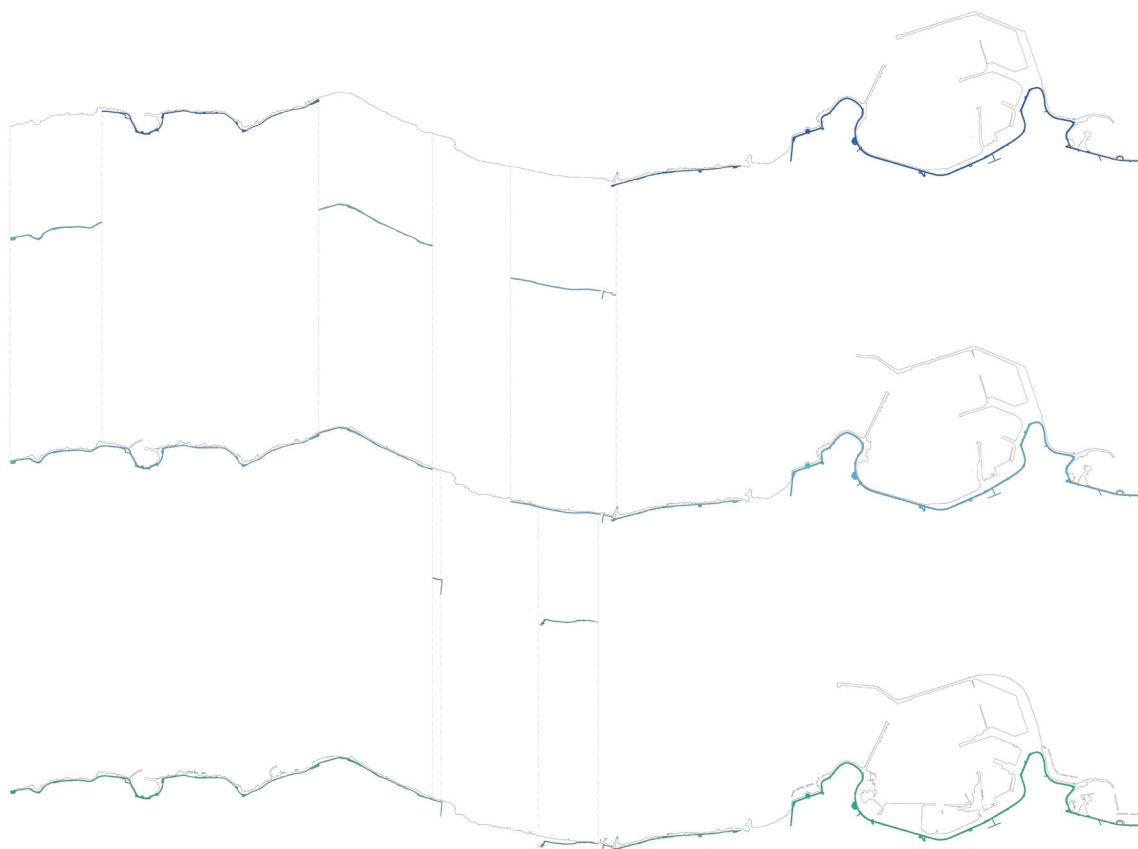
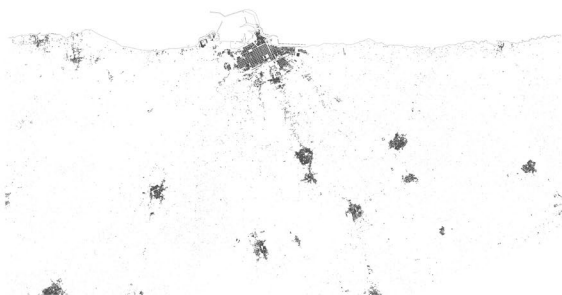
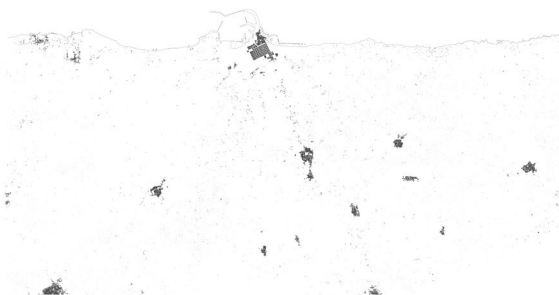
Per quanto riguarda le modalità di espansione urbana si evince come questa, sostanzialmente compatta fino al dopoguerra, e poi fatta di tessuti discontinui a maglia regolare, subisca una trasformazione. Come è possibile vedere nella carta del 1949 ed in quella del 1963, le aree un tempo

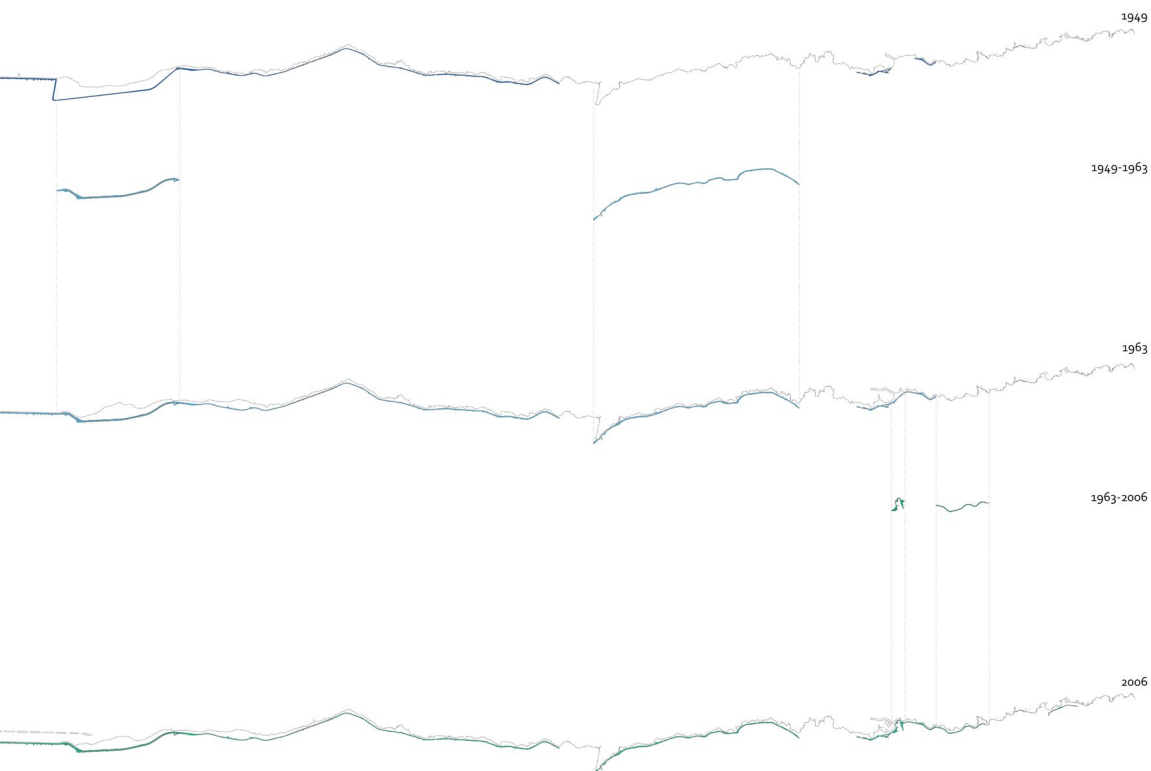
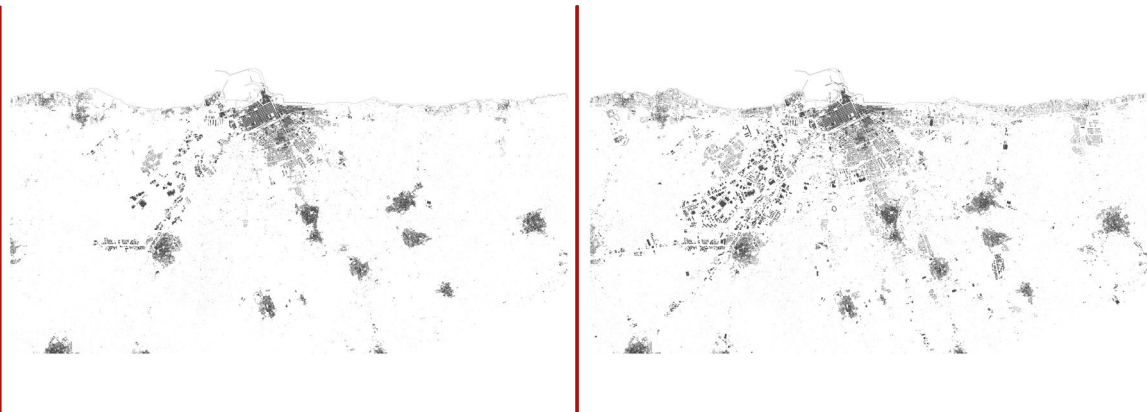
coltivate lasciano spazio ad un'aggressiva espansione edilizia, in città così come negli intervalli fra i nuclei storici di S. Spirito a Torre a Mare. È evidente come il fenomeno, solo in parte pianificato, di diffusione di seconde case lungo la costa, frutto della maggiore capacità economica delle famiglie e connessa al fenomeno del turismo di massa, non segua regole ma produca forme costanti: le troviamo isolate o raggruppate in complessi residenziali, con spazi aperti che costituiscono piccole corti o piccoli giardini privati. L'iniziale carattere di stagionalità è confermato dalla quasi totale assenza di servizi (fig. 5).

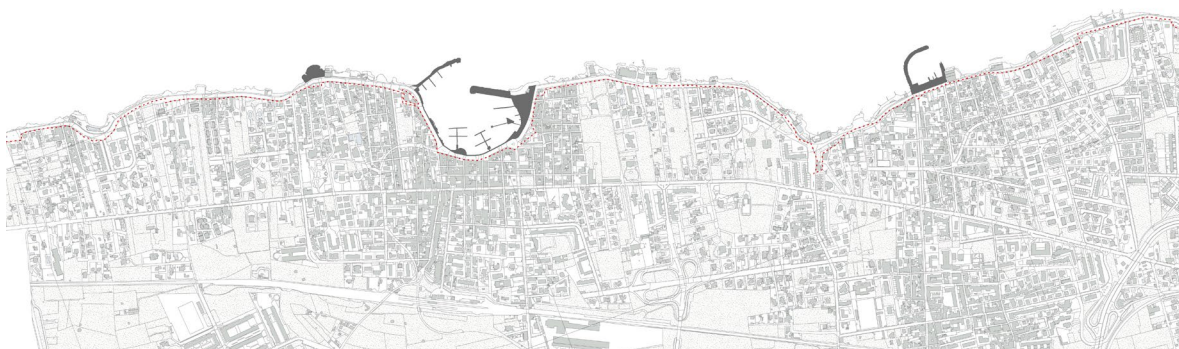
Tutte le trasformazioni di cui è stato oggetto il paesaggio costiero nel corso del periodo in esame, sia di carattere naturale, come i fenomeni di arretramento e di livellamento dovuti all'azione erosiva del mare, sia di carattere antropico, come i riempimenti, la regolarizzazione del fronte, la costruzione delle opere a mare e delle strutture portuali, sono accompagnate dalla progressiva

Fig. 5 – Evoluzione del sistema insediativo dell'area barese; anni 1874, 1949, 1973, 2006

Fig. 6 – Costruzione della strada litoranea di Bari; anni 1949, 1963, 2006







realizzazione della strada litoranea. Correndo parallela - fatta eccezione per pochissimi tratti - all'intera linea di costa, essa rappresenta oggi un elemento imprescindibile per la viabilità carrabile, sancendo, di contro, la definitiva antropizzazione del sistema ambientale costiero nonché del rapporto terra-mare, un tempo basato su dinamiche ambientali ed ecologiche oggi in gran parte compromesse (fig. 6).

I contesti costieri

Uno dei tratti distintivi delle modalità di osservazione di questa costa deriva dal riconoscimento, nonostante i processi invasivi e omologanti di trasformazione degli ultimi decenni, delle differenze e dei caratteri peculiari spesso non molto visibili, e dalla insopprimibile esigenza di dare un nome a questi spazi; ciò proprio per ricostruire quella narrazione condivisa da porre alla base di un progetto di territorio costiero.

morfolitologico - si tratta di una costa rocciosa bassa, intervallata da poche pocket beach in corrispondenza degli antichi o recenti sbocchi al mare delle lame, e da molte opere antropiche - le spiccate diversità derivano dal contributo del sistema insediativo a determinare il paesaggio costiero (Martinelli, 2005).

La città di Bari ha diversi centri costieri, ma, come ricordato, soltanto negli anni Trenta del Novecento la città ha acquisito questa forma con l'annessione di cittadine autonome o appartenenti ad altre municipalità, come nel caso delle frazioni costiere. Questo significa che lungo la costa si affacciano 'diverse città', portatrici delle proprie storie e forme, la cui identità oggi solo uno sguardo superficiale può considerare confusa con quella del capoluogo. Pare invece corretto riconoscere, anche attraverso la memoria di una storia non più recente, identità, legami con l'entroterra (economici, culturali, simbolici) di un intorno ben più ampio di quello municipale. La costa di Bari quindi è fatta



Fig. 7 – Contesto 1: le cittadine costiere a nord



di diversi 'contesti costieri'⁴: le cittadine costiere del nord; lo spazio urbano della costa centrale; la campagna costiera; le cittadine costiere a sud. Su di esse, in forme diverse, si manifestano autorappresentazione, abbandono, usi e paesaggi quotidiani; gli ingredienti e i tratti che caratterizzano l'intera città, qui con la densità propria dello spazio costiero, inteso come luogo di accumulazione e della massima complessità, e spesso conflitto, del rapporto uomo/natura.

Nella descrizione di queste coste emergerà il tentativo di individuare dei valori, di segnalarli e farli diventare il punto di partenza per un'ipotesi di rivisitazione di questo spazio.

Le cittadine costiere a nord. Questo contesto si struttura intorno al porto naturale di S Spirito e si estende dal confine comunale a nord fino alla grande invariante ambientale costituita da Lama Balice. È un ambito nel quale effettivamente lo spazio della costa è tutto insediato e fortemente vissuto, vuoi per il radicamento della comunità di

S. Spirito e la presenza di usi legati al mare e alla pesca, vuoi per l'attrezzamento e la vocazione tradizionale di luogo della balneazione. Nonostante l'intensità d'uso e la densità insediativa, in esso sono visibili spazi rarefatti, nei quali la dimensione dello spazio pubblico è quasi azzerata, tra il limite dell'edificazione, la strada e il mare. Questo contesto vede, nelle sue frange più periferiche, una ricca commistione di usi: abitazioni, stabilimenti balneari storici, depositi, ma anche piccoli lembi di campagna: aree agricole e orti costieri che una volta caratterizzavano la costa tutta e che oggi sono assolutamente residuali; gli orti sono frammisti alle seconde case costruite negli anni del boom o ancor prima, costruite con una bassissima qualità quindi soggette a fenomeni di obsolescenza e degrado: un patrimonio ingente che comporta costi importanti di manutenzione, spesso non più sopportabili (fig. 7).

La costa urbana centrale. Se nell'ambito precedente prevale l'immagine di usi e paesaggi quotidiani,



nell'ambito della costa urbana centrale si è esercitata l'autorappresentazione e il monumentalismo di questa città. A partire dal 'monumento' centro storico, anticamente proteso sul mare e poi avvolto dalla viabilità di scorrimento e per il porto nuovo, gli insediamenti – indipendentemente dalle qualità delle specifiche architetture – assumono il carattere di monumentalità, che possiamo osservare declinato nelle diverse epoche storiche del Novecento, rappresentando quindi un catalogo locale dell'architettura fronte mare: quale che sia il periodo costruttivo, una forte rappresentatività caratterizza l'architettura e gli impianti urbani. In particolare gli anni Trenta del Novecento hanno lasciato un segno nella struttura urbana della città e quindi ancor più sulla costa: dalle opere di regimentazione idraulica, che portano al mare attraverso ampi canali le acque delle murge, alla Fiera del Levante e al lungomare monumentale, una delle icone di questa città, ambedue protesa simbolicamente verso est. Non solo il ventennio, ma anche gli anni Ottanta e poi Novanta hanno espresso la propria monumentalità nell'architettura dei fronti mare; la nota vicenda di "Punta Perotti" rappre-

senterà l'epilogo del monumentalismo costiero, essendone state collettivamente rigettate le dimensioni, le forme, il significato (fig. 8).

La campagna urbana della costa sud. Si tratta di uno spazio dimensionalmente più piccolo, il meno utilizzato e il più degradato; quindi è lo spazio che paradossalmente, accanto a quello più rappresentativo, ne costituisce l'opposto; la bassa utilizzazione se da un lato ha consentito che vi si nidificassero usi marginali e forme di degrado e di occupazione connesse alla povertà urbana, dall'altro ha consentito di preservarne il paesaggio rurale; quindi in una condizione di diffusa artificializzazione esso è uno spazio unico, l'unica occasione di far entrare in contatto la natura con l'acqua, lo spazio naturalistico con il mare. Rispetto alla storica assenza di un progetto per questo contesto, e vista la sua condizione di unicità nel palinsesto costiero, è evidente come esso oggi meriti un pensiero progettuale di grande sensibilità rispetto a questi luoghi, che ovviamente non potrà assumere a riferimento gli altri contesti costieri, dalla natura profondamente urbana (fig. 9).

Le cittadine costiere a sud. Percorrendo la costa,



Fig. 8 – Contesto 2: la costa urbana centrale



questo contesto torna ad essere un tratto cittadino che, come il primo, ha al suo centro storico, il porticciolo, la piccola comunità radicata di Torre a Mare e i nuovi abitanti, la sua attuale periferia in S. Giorgio, luogo invece intriso di storia; nell'ultimo tratto, quello più estremo e esterno prossimo al confine comunale, lo spazio costiero ritorna ad essere uno spazio naturalistico, sia pur intervallato da insediamenti. A meno degli spazi storici della piccola cittadina, vissuti e rappresentativi, amati dalle comunità e fortemente identitari, ingrediente fondamentale del contesto è l'edilizia puntiforme fatta di seconde case, con i loro processi di obsolescenza; è evidente la difficoltà a far diventare questi luoghi dei quartieri urbani a causa della bassa intensità d'uso e di relazione e della scarsità di luoghi e servizi; si tratta di un insediamento che richiede risposte non convenzionali per la qualificazione. L'ultimo tratto della costa è uno dei pochissimi spazi naturali che, come in precedenza, si accompagnano inesorabilmente al degrado, all'abusivismo, all'abbandono. Al solito, grandi potenzialità latenti, immerse attualmente nella fatiscenza o nell'indifferenza della città (fig. 10).

Verso una pianificazione costiera paesaggisticamente orientata

L'articolazione della costa barese in contesti appena descritta, implicitamente mirata a individuare i paesaggi costieri, è metodologicamente analoga a quella che il PPTR effettua sul territorio regionale allorquando individua le *Unità costiere* prima citate. Individuare i contesti nei quali articolare il progetto di utilizzo della fascia demaniale è il primo passo per evitare di considerare la costa come un unico nastro lungo più di 40 km che si accosta alla città e che da esso è indipendente.

Questa lettura e questa interpretazione dello spazio costiero sono oggi posti alla base di un atto di pianificazione che, probabilmente, non potrà affrontare in modo organico problemi complessi quali le forme d'uso, di costruzione e di rinnovamento di un paesaggio costiero incardinato nell'identità dei luoghi: angusto il campo d'azione, nulla la capacità di incidere sulle trasformazioni oltre la linea demaniale.

Inoltre alcune trasformazioni recenti dello spazio costiero stanno modificando la percezione, l'uso e in sostanza il paesaggio urbano costiero. Gli inter-



venti di riqualificazione⁵, sebbene abbiano problemi strutturali derivanti dallo storico cattivo utilizzo della costa e del mare che li rendono delicati e fragili (conferimento delle acque meteoriche, scorie delle attività produttive), comunque hanno comportato un incremento dell'uso dello spazio costiero; taluni di questi spazi sono divenuti sede dei riti collettivi della 'movida' e nuovi luoghi simbolici per la loro disponibilità agli usi. Ciò sebbene sia necessario comprendere se queste trasformazioni stiano portando la comunità a dotarsi di nuove visioni condivise dello spazio, o se in qualche maniera la città le stia subendo e utilizzando senza interrogarsi su una eventuale ulteriore omologazione e banalizzazione dello spazio costiero.

Dunque due domande si pongono in questa fase della ricerca: quale può essere un progetto di spazio costiero sensibile a queste differenze e in grado di esaltare le specificità dei luoghi che vi si affacciano? E quale può essere il contributo del Piano delle coste alla costruzione di questo progetto?

La complessità delle questioni che abbiamo di

fronte richiede un approccio sinergico tra politiche e strumenti che della costa si occupano, in tutte le sue dimensioni: ambientale, insediativa, infrastrutturale, economica... Ed è proprio l'approccio paesaggistico derivante dai principi della Convenzione europea del paesaggio, contenuto nel Piano paesaggistico della Puglia⁶, quello che può meglio contemperare tali diverse dimensioni.

Come si è visto, il Piano delinea obiettivi e azioni per la qualificazione della costa, la cui applicazione è demandata alle politiche locali. A tal proposito una progettualità nello spirito del PPTR può garantire trasformazioni sensibili ai contesti, anche se va sottolineato che il Piano, nel delineare descrizioni, classificazioni e strategie riferite all'intero spazio regionale, non si sottrae al rischio di una certa generalizzazione del giudizio, dalla quale i singoli progetti dovrebbero distaccarsi attraverso un'acuta osservazione delle specificità dei luoghi. Esso quindi, più che applicato, può essere interpretato e implementato, adottandone sì la filosofia e il metodo, ma verificandone e approfondendone i contenuti.

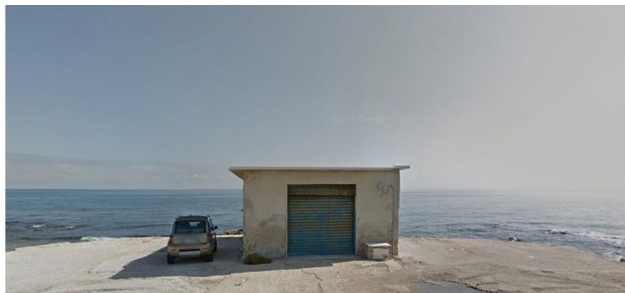


Fig. 9 – Contesto 3: la campagna urbana della costa sud



Nello specifico ambito della pianificazione costiera, l'individuazione della costa utile e la conseguente definizione della concedibilità per gli usi turistico-ricreativi, legati e non alla balneazione, e per quelli relativi agli ormeggi, alla cantieristica, alle attività produttive, dovranno necessariamente essere messe in coerenza con la natura e i caratteri degli spazi e degli interi sistemi ambientali e insediativi prospicienti. In tal senso nei quattro contesti individuati, la gestione della costa e quindi dei suoi usi dovranno, ad esempio, riconoscere e non snaturare l'equilibrio tra spazi e funzioni delle *cittadine costiere a nord e a sud*; mentre sembra necessario considerare la *costa urbana centrale* e la *campagna costiera* della costa sud come due contesti da porre e considerare in una dimensione di complementarità, potendo essere il secondo interpretato come una grande dotazione ambientale del primo. Vista da questo angolo visuale, l'articolazione degli spazi e le percentuali che le norme definiscono non possono essere calcolate sul totale del territorio comunale, ma all'interno

dei singoli ambiti o delle loro aggregazioni e con le specificità dichiarate.

Ancora, la natura e gli usi degli spazi urbani della città dovranno comportare che la distribuzione degli usi nella fascia demaniale non obbedisca al solo obiettivo della valorizzazione del demanio in termini di redditività per le casse pubbliche, ma anche a far sì che la costa fornisca ai contesti urbani quelle dotazioni di cui essi sono carenti, quindi anzitutto spazi collettivi di elevato valore ambientale e sociale, dotazioni di nuova concezione rispetto ai tradizionali standard, luoghi disponibili all'imprevedibilità che caratterizza lo spazio pubblico (Serrelli, 2011).

Interpretare la costa come un 'nuovo spazio pubblico' significa reperire e attrezzare lo spazio aperto disponibile compatibilmente con le disposizioni pianificatorie relative al demanio e alla tutela paesaggistica, che prevedono la leggerezza e la reversibilità degli interventi di trasformazione per non compromettere gli elementi naturalistici presenti. Quindi anche in un ambiente profondamente urbano come quello della costa barese si tratterà di esplorare progettualmente la relazione tra la città 'di pietra', densa e impermeabile, e spazi aperti nei quali sia riconoscibile o recuperabile una dimensione naturalistica. Mentre negli spazi suburbani si tratterà di costruire progetti in grado di confron-



tarsi dinamicamente con la presenza di uno spazio rurale che, sebbene degradato e contaminato, ancora manifesta i caratteri propri del paesaggio costiero pugliese. Tutto ciò pone il progetto di fronte al dilemma tra il perpetrarsi della tradizione e la necessità di innovazione, invitandolo a evitare sia recuperi nostalgici che banali standardizzazioni e mercificazioni dello spazio costiero.

La condizione urbana della costa contempla inoltre che nel pianificarne l'uso e nel prevedere la risignificazione dei suoi spazi aperti, dovrà essere riposta una specifica attenzione anche alla componente edificata, che tanto contribuisce alla sua qualità: tessuti, cortine edilizie, emergenze morfologiche e monumentali, attrezzature collettive, non possono non far parte integrante dei processi di risignificazione citati. Ancor più evidente è dunque la necessità di pensare il piano comunale delle coste come strumento che, secondo l'approccio delineato, debba connettersi e condividere con gli altri strumenti e progetti di intervento, anzitutto un'idea di spazio costiero, e quindi un suo modello d'uso e di valorizzazione.

Note

¹ Ovvero il paesaggio inteso come "parte essenziale dell'ambiente di vita delle popolazioni e fondamento della loro identità", quindi in grado di rappresentare l'anima dei luoghi (Hillman, 2004; Magnaghi, 2010).

² Il Dicar del Politecnico di Bari, impegnato nella terza missione universitaria (trasferimento tecnologico e public engagement dell'università), ha compiuto nelle esperienze sul campo uno sforzo di comprensione e risoluzione di problematiche e talvolta di veri e propri conflitti che hanno reso complesso e difficoltoso l'iter di redazione dei Piani Comunali delle Coste.

³ Si tratta rispettivamente della LR 17/2015 e del Piano Regionale delle Coste della Regione Puglia, approvato con DGR 2273 del 13/10/2011.

⁴ In armonia con la disciplina regionale i 'contesti' sono qui intesi come "parti del territorio connotate da uno o più specifici caratteri dominanti sotto il profilo ambientale, paesistico, storico-culturale, insediativo, infrastrutturale, e da altrettanto specifiche e significative relazioni e tendenze evolutive che le interessano"; Regione Puglia, Documento Regionale di Assetto Generale, DGR n. 1328 del 3/8/2007.

⁵ Dal primo intervento di "Pane e Pomodoro", la prima spiaggia urbana realizzata nel 1998, sono seguite la realizzazione di Torre Quetta, con un primo intervento del 2001 ed un secondo del 2004 necessario per bonificare i fondali dall'amianto; seguirà il Parco Perotti realizzato nel 2010 a fronte della demolizione degli edifici giudicati illegittimi, la riqualificazione del frontemare di S. Girolamo, in corso di realizzazione; è in atto un concorso di idee per la riqualificazione di alcuni spazi del lungomare fronteggiante la città antica.



Fig. 10 – Contesto 4: le cittadine costiere a sud

⁶ Inoltre, la pianificazione paesaggistica nel caso della Puglia è intesa come "strumento per riconoscere, denotare e rappresentare i principali valori identitari del territorio [...] per definirne le regole d'uso e di trasformazione [...] per porre le condizioni normative e progettuali per la costruzione di valore aggiunto territoriale come base fondativa di uno sviluppo endogeno, autosostenibile e durevole". Si veda PPTR Relazione, pag. 14.

Fonti bibliografiche

Angiulli S. Maiorano A.C. (a cura di) 2005, *Cronologia*, in *Il porto di Bari. Progetto città (1855-2005)* a cura di G. Carlone, Adda Editore, Bari.

Capurso L., Gagliardi A.F., Secchi B., Lenoci S. 1994, *Le trasformazioni della fascia costiera nord barese: un progetto di area vasta*, IUAV, non pubblicato.

Dematteis G. 2010, *La fertile ambiguità del paesaggio geografico*, in *Le trasformazioni dei paesaggi e il caso veneto*, a cura di G. Ortalli, Il Mulino, Bologna.

Gambino R. 1994, *Ambiguità feconda del paesaggio*, in M. Quaini (a cura di) *Paesaggio tra attualità e finzione*, Cacucci Editore, Bari.

Hillman J., 2004, *L'anima dei luoghi*, Rizzoli, Milano

ISPRA 2017, *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*.

Lozito V. 1994, *Santo Spirito. Storia di un centro costiero in terra di Bari*, Levante Editori, Bari.

Magnaghi A. 2010, *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, Torino.

Mariota U. 1994, *La città e il mare*, Adriatica Editrice, Bari.

Martinelli N., Carlone G. (a cura di), 2017, *Bari. Il faro e il porto*, Adda Editore, Bari.

Martinelli N. (a cura di) 2005, *Il Porto, la città, il paesaggio*, in *Il porto di Bari. Progetto città (1855-2005)* a cura di G. Carlone, Adda Editore, Bari.

Regione Puglia, Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG).

Regione Puglia, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).

Regione Puglia, Piano Regionale delle Coste (PRC).

Serrelli S. 2011, *External territories and environmental city project*, in *The urban potential of external territories*, a cura di G. Maciocco, G. Sanna, S. Serrelli, FrancoAngeli, Milano.