

TITOLO: Porosità metropolitana (saggio nel libro Bari Metropolitana)

AA. VV. a cura di A. Ciuffreda, Bari

ANNO: 2016

TESTO:

Paul Schubring è fra gli ultimi “viaggiatori” culturali del Tour d’Italie, Nel 1901 egli viene in Puglia ed oltre alle opere d’arte visita e descrive così il paesaggio della Terra di Bari: ...”l’immenso piano della campagna leggermente ondulata, il mare così maestoso, il cielo così infinito e sereno costituiscono una trinità grandiosa e singolare..”

Dalla rappresentazione ottocentesca a stampa, emergono le caratteristiche morfologiche del paesaggio provinciale della Terra di Bari come un territorio incastonato fra Murgia e mare definito da un reticolo policentrico: i poli urbanizzati sono distinti dalla campagna. Il rapporto fra pieni e vuoti è in equilibrio, è garantito dalla chiara definizione della forma urbana e dall’esteso uso agricolo della terra circostante.

Negli ultimi duecento anni i poli di questo reticolo si sono espansi in modi diversi fra loro, in alcuni casi le distanze originarie si sono annullate in un indifferenziato *continuum* generato da un consumo di suolo incontrollato a causa della espansione incontrollata delle periferie urbane e della localizzazione extraurbana di nuove funzioni urbane e dalla riduzione dell’uso agricolo dei suoli. Altre infrastrutture di livello nazionale si sono sovrapposte al reticolo viario originario ed ulteriori pieni si sono aggiunti al supporto geomorfologico ignorandone a volte la funzionalità originaria: tant’è che l’acqua che proviene dalla Murgia continua a scendere attraverso le lame verso il mare trovando qualche ostacolo di troppo.....

La sezione morfologica tipica attuale del territorio metropolitano segnala un inurbamento non governato che ha prodotto: un troppo pieno di edificazione, anche abusiva, sulla costa, la mancanza di definizione dei confini dei singoli nuclei urbani contraddistinti da una generale omologazione a periferia senza soluzione di continuità. La crisi della ruralità origina dal considerare la campagna (oggi in parte abbandonata) un vuoto senza qualità e senza limiti di consumo, disponibile per qualsiasi uso. Il rapporto fra pieni e vuoti ha perso equilibrio e porosità, lo splendido paesaggio originario ammirato da Schubring si è appiattito.

Questa è la storia recente delle trasformazioni del territorio di 41 Comuni che amministrativamente è stato definito per legge la Città Metropolitana di Bari di ca. 1.260.000 abitanti, a seguito dell’abolizione della omonima Provincia. I quadri conoscitivi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (ma anche quelli del DPP per il nuovo PUG di Bari in fase di redazione e del PPTR) descrivono in modo geo-referenziato l’evoluzione e lo stato attuale dei *pattern* componenti la struttura geomorfologica, insediativa, viabilistica e funzionale della già Provincia di Bari.

La verifica dello stato di attuazione ed il coordinamento degli strumenti urbanistici generali (PRG o PUG) in vigore, ovvero in corso di redazione, nei 41 Comuni facenti parte della nuova città metropolitana appare come il primo obbligo collettivo derivante dall’esperienza non completata del precedente PTCP e dal recupero di alcune intuizioni del Piano Strategico MTB di area vasta (policentrismo e sostenibilità, relazioni aperte al Mediterraneo, coesione ed efficienza nell’unione dei comuni). La pianificazione comune di servizi e infrastrutture comuni (gestione rifiuti, acqua, energia, strutture culturali ecc.) e la conseguente ricerca di risorse finanziarie non può eliminare la necessità urgente di redigere ed approvare un nuovo quadro programmatico ed urbanistico generale della città metropolitana.

La nuova storia della Città Metropolitana inizia dalla conoscenza delle “storie” dei diversi luoghi di cui si compone e delle storiche relazioni fra loro. La forma attuale del paesaggio della nuova città metropolitana è il risultato fisico dell’evoluzione/rivoluzione socio-economica dei modi di produzione nell’ultimo secolo che ha modificato profondamente il consolidato rapporto città-campagna della fine ‘800. La conoscenza della rete policentrica caratteristica dell’attuale città metropolitana ovvero delle componenti fisiche del

paesaggio va studiata anche nelle deformazioni di crescita differenziata o di sviluppo non equilibrato rispetto alla struttura originaria.

La struttura policentrica a rete della Terra di Bari, una volta equilibrata e simmetrica come in altre località pugliesi, ricordava gli studi di geografia economica di Christaller in merito alla teoria sulla distribuzione spaziale delle località centrali che offrono beni e servizi di diverso livello per gli abitanti nel territorio circostante. Ma questa teoria così come gran parte dei modelli di analisi spaziale, non teneva conto delle diversità dell'ambiente naturale e delle sperequazioni socio-economiche come pure delle economie di agglomerazione e di urbanizzazione che hanno accelerato lo sviluppo di alcuni centri a scapito di altri.

E' avvenuto, soprattutto negli ultimi cinquant'anni, un nuovo ri-modellamento delle aree urbane, che si sono allargate spazialmente ed hanno reso i rapporti città-campagna più complessi. Rispetto alla simmetria (teorica) alla base esiste comunque la differenziazione tra aree centrali e marginali, in termini di offerta dei servizi, vie di comunicazione, aree verdi.

Nella lettura della struttura asimmetrica e non isotropica dell'attuale città metropolitana di Bari, la succitata teoria delle località centrali può ormai solo rappresentare un modello teorico di ordinaria e ottimale distribuzione spaziale dei luoghi dell'offerta che non è più perseguibile nell'opera di riequilibrio sociale ed ambientale che occorre iniziare sul "paesaggio metropolitano". Altresì il concetto di centralità, in una città metropolitana contemporanea non va inteso in senso storiografico o nostalgico, bensì in senso storico-funzionale e va strettamente coniugato alla nozione di paesaggio.

La ricerca sul paesaggio regionale - in parte perduto, in parte evoluto - condotta dal gruppo regionale di progettisti guidato da Alberto Magnaghi che ha redatto il Piano territoriale Paesaggistico Regionale (PPTR approvato nel 2015) ha come finalità strategica la volontà di recuperare concettualmente e socialmente l'idea di paesaggio come valore e l'obiettivo di creare le condizioni normative per una progressiva opera di risarcimento collettivo del territorio fisico e culturale della Regione Puglia.

La strategia progettuale sottesa dalle azioni di rigenerazione ambientale e di ricomposizione figurale auspicate dal PPTR si potrebbe rappresentare con l'immagine di un'innovativa città metropolitana ottenuta attraverso il recupero della "porosità" fra l'attuazione del nuovo "patto città-campagna.

Una nuova porosità che tenda a riconciliare fra loro i luoghi appesi al reticolo policentrico originario, le diverse identità, le differenti dimensioni della nuova metropoli appena istituita sulle ceneri della vecchia Provincia.

Guardandosi intorno in Italia ma anche in Europa: come sono costituite le altre città metropolitane, quali analogie/differenze vi sono con la Terra di Bari? E le ricerche o le idee sullo sviluppo futuro di queste città metropolitane possono essere mutate qui a Bari?

Secchi e Viganò ha presentato nel 2008 il progetto per una *ville poreuse*, destinata alla città metropolitana di Parigi, una proposta che vuole rispondere ai problemi – comuni a tutte le metropoli mondiali nei prossimi anni – riguardanti l'ambiente, la mobilità e la disuguaglianza sociale. L'obiettivo dei due studiosi è quello di "uscire dallo schema radio-centrico", leggendo il territorio in maniera omogenea verso ogni direzione, oltre il concetto di perimetro (dove si ferma la *Metropoli?*) e oltre le tradizionali qualità spaziali e dell'abitare. Secchi propone "l'*isotropia*, come criterio di democrazia opposto alla *gerarchia* come immaginario del potere imposto" e si pone il tema di dare forma a questa configurazione non gerarchica.

Attraverso le categorie di *porosità*, *connettività*, *permeabilità* e *accessibilità* si può rileggere il territorio di delle città metropolitane nel tentativo di modificarne la struttura spaziale?

Nel caso della città metropolitana di Bari, una ricerca sui difetti e i pregi dei luoghi dell'abitare e del lavoro può essere utile per le strategie future di programmazione? Come si vive nella Metropoli Terra di Bari?

Quali sono i luoghi dove si vive meglio o peggio? Dove si concentrano povertà e ingiustizia sociale, che corrisponderebbero, anche, ad una effettiva ingiustizia spaziale?

La pianificazione urbanistica e la gestione politica degli strumenti urbanistici hanno grandi responsabilità nell'aggravarsi delle disuguaglianze. La città nella storia dell'Occidente è stata sempre concepita come luogo dell'integrazione sociale e culturale, un luogo sicuro, protetto dalla violenza della natura e degli uomini, un centro di scambio di beni e servizi in cui si sono generate nuove identità, le innovazioni tecniche e scientifiche, culturali e istituzionali.

Con l'avvento della città metropolitana siamo di fronte ad una nuova questione di pianificazione territoriale che va affrontata con urgenza e lungimiranza alla scala conforme dei nuovi confini. La rigidità e l'inadeguatezza degli strumenti urbanistici rispetto alle rapide evoluzioni del mercato (e non solo immobiliare) costituiscono cause non secondarie della crisi che oggi attraversano l'economia nazionale e quelle locali. Lo strumento che regolerà la pianificazione della nuova città metropolitana dovrà essere flessibile e allo stesso tempo sostenibile.

Nelle aree metropolitane, oggi le disuguaglianze saltano agli occhi e le strategie di distinzione ed esclusione sono state spesso favorite dagli stessi piani o programmi urbanistici. Occorre riflettere sulla nuova struttura/figura spaziale della città metropolitana, essere consapevoli dell'importanza che nel ri-costruirla ha la forma del paesaggio. E' necessario assicurare ai nuovi, o rinnovati, spazi urbani le qualità di una maggiore e più diffusa porosità, permeabilità e accessibilità. Occorre modificare il territorio con rispetto ed ambizione, tenendo conto della qualità della città storica, delle esigenze dei nuovi modi e standard dell'abitare, strutturando le esigenze private intorno alla trama portante dello spazio pubblico e del paesaggio.

Il territorio della Bari (a parte il caso particolare del capoluogo) non è urbanizzato compattamente, nè privo di vuoti, gli spazi extraurbani ci sono ma sono isolati tra loro: la Terra di Bari è in realtà una struttura metropolitana a bassa densità e con un elevato grado di trasformabilità dei tessuti, dispone di una residua riserva di porosità che va studiata e ri-valorizzata.

La ricerca sul futuro equilibrio territoriale dovrebbe oltrepassare i confini metropolitani e recuperare intuizioni di programmazione comprensoriale che trascendono anche i confini regionali verso il Mediterraneo (cfr. Progetto '80 e gli studi di Quaroni degli anni '70/'80 per la Città-Regione)

Riconosciuta la porosità residua dei vari centri, occorre comprendere "come passare da un poro all'altro": la *connettività* tra i pori urbani garantirebbe invece *permeabilità*, che a sua volta renderebbe più ampia l'*accessibilità*, evoluzione della categoria della semplice *mobilità*.

La Terra di Bari necessita di un *progetto di porosità*, da concepire e attuare attraverso diverse strategie:

- lo sviluppo di una politica equilibrata della mobilità e dell'accessibilità
- la sostenibilità del sistema di difesa idrogeologica, delle acque, delle relazioni biotiche
- la implementazione della biodiversità e della sociodiversità
- la strategia della rigenerazione del tessuto urbano esistente
- un progetto di luoghi significativi ed identitari

Il tema della mobilità nella gestione della città metropolitana è centrale, mobilità = libertà: il potersi muovere liberamente fra i centri del reticolo, fra i pori, fa parte dei diritti irrinunciabili di cittadinanza, non bisogna ragionare solo per "grandi flussi", ma per mobilità differenziata e anche "lenta".

L'estesa infrastruttura metropolitana del ferro costituisce l'asse portante della mobilità pubblica della città metropolitana. Oltre alle reti autostradali/caselli, alle reti ferroviarie/stazioni, dobbiamo definire e organizzare le reti delle reti destinate alla circolazione all'interno dei differenti luoghi, nodi, forme dell'abitare e del territorio. Ad esempio, il nuovo PUG del capoluogo metropolitano, in fase di redazione, ha

proposto come embrioni di un rinnovato sistema di interscambio modale la creazione in coincidenza con le stazioni ferroviarie di "micropoli" concepiti come centri di servizi e di aggregazione, "spazi di prossimità" connessi tra loro e sovrapposti alle reti della grande viabilità, ai nodi strategici e alle strutture forti.

La rivoluzione digitale di Internet ha modificato profondamente il modo di lavorare con notevoli conseguenze sull'assetto della mobilità urbana. Il lavoro quotidiano implica ancora spostamenti fisici da un luogo all'altro, ma prevede attraverso l'infinita possibilità di "connettersi alla rete", una diversa programmazione delle attività lavorative durante la giornata. E ciò vale anche per la semplificazione di altri comportamenti tipici della sfera lavorativa: comunicazioni, prenotazioni, scambi, riunioni, ecc.

Rispetto ai luoghi di produzione manifatturiera, si nota come il controllo igienico-ambientale dei cicli produttivi diretto a proteggere la salute dei lavoratori ovvero a ridurre l'inquinamento in genere del territorio induce a ri-considerare la separazione fra luoghi di lavoro e luoghi dell'abitare. Risiedere vicino ai luoghi di lavoro offre all'utente potenzialmente una grande ricchezza: minor consumo di tempo e di energia, con effetti migliorativi sul costo del lavoro, sulla salute personale ed il benessere ambientale.

A livello di sviluppo della forma della città metropolitana, le nuove tipologie comportamentali della società qui tratteggiate, ed ancora in rapida evoluzione, rappresentano uno stimolo per i progettisti verso l'abbattimento delle tradizionali barriere degli standard urbanistici che prevedono rigide separazioni funzionali fra lavoro e residenza. Lo scambio fra residenza e lavoro che negli ultimi 30 anni ha governato il ritorno (per motivi economici) dal capoluogo verso i centri contigui è un fenomeno che ha portato ad una diffusa periferizzazione delle aree di margine di Bari e di nuova espansione dei poli minori.

L'abitare contemporaneo, pur se ospitato in ambienti non adeguati, ingloba parte del lavoro quotidiano che si svolge a casa, mentre l'ambiente di lavoro (di molti lavori) attende ormai di essere riavvicinato alla residenza, di essere rivisitato progettuale in modo evolutivo, in modo non separato rispetto all'abitare in genere. Un'idea innovativa di città metropolitana connessa, una Smart city, implica una rivoluzione digitale affiancata da una rivoluzione tipologica con notevoli conseguenze sulla forma della città del futuro. La recente legge nazionale sul contenimento del consumo di suolo spinge verso la rigenerazione delle parti esistenti incomplete o sottoutilizzate della città metropolitana in fase di consolidamento sia essa periferica che centrale.

La ricerca progettuale di nuovi habitat porosi interpreta i diversi quadri conoscitivi del territorio locale, sviluppa sia le tematiche ambientali del PPTR per il nuovo patto città-campagna, che quelle di una ri-definizione del limite dell'espansione urbana nel nuovo concetto della rigenerazione di parti obsolete, periferiche della struttura moderna delle città, piccole o grandi che siano. Essa cerca un accordo con il paesaggio e con nuovi standard prestazionali dell'abitare/lavorare sostenibile ed eco-compatibile.

Nei vuoti esistenti del capoluogo o dei centri contigui, derivanti sia da standard della città di cultura razionalista incompleta o inattuata da re-interpretare, così come dagli abbattimenti di aree produttive dimesse, si può sviluppare un modello morfologico sperimentale di aggregazione aperta, un habitat d'ispirazione mediterranea, composto da varie e differenziate aggregazioni, di tipi moderni tradizionali e/o innovativi, affacciati su spazi pubblici, in cui l'individualità del singolo organismo edilizio (domus) si fonda in una forma urbana collettiva (polis).

L'idea progettuale della grande opera di rigenerazione urbana/territoriale si sviluppa quindi attraverso operazioni di ri-cuciture ambientali ovvero di micro-densificazioni, di restauro e/o sostituzione, accompagnate da operazioni di "agopuntura socio-ambientale" che puntano sulla biodiversità e sulla sociodiversità nel territorio metropolitano. Flessibilità e capacità di rigenerazione sono gli elementi necessari per le strategie di rinnovamento urbano dei tipi edilizi e delle forme consolidate.

La differenza epocale di questa ricerca concreta delle regole di un nuovo "habitat poroso d'ispirazione mediterranea" da altri modelli mitizzati di città giardino, città radiosa o ideale, è insito nel principio

conoscitivo che ricerca nella diversità e nella identità dei luoghi le caratteristiche distintive e strategiche del metodo progettuale. L'abbandono del fallimentare metodo bi-dimensionale dello zoning razionalista, cui si attribuisce la principale responsabilità principale della indifferenziata dissoluzione della forma delle città moderne, potrebbe essere sufficiente a garantire l'individualità e la riconoscibilità dei luoghi urbani, ma non necessariamente la bellezza.

Per raggiungere il massimo livello di qualità dello *habitat* innovativo, al rinnovato interesse per l'identità dei luoghi si dovranno sommare anche l'appropriatezza delle tecniche costruttive, la sostenibilità delle sistemazioni ambientali e paesaggistiche, l'abilità nell'impiego integrato delle energie rinnovabili nella forma urbana attesa.

La tradizione mediterranea di manutenzione del territorio agricolo, tramite gli orti e i giardini, dovrebbe favorire la riscoperta dei luoghi naturali, lame e parchi, come spazi pedonali d'incontro. Per mantenere la qualità urbana è altresì necessario che la manutenzione costante della città vada estesa dai luoghi fisici alle normative e ai progetti di trasformazione urbana, implementando le esigenze delle dinamiche economiche e sociali in continua evoluzione.

E' la partecipazione dei cittadini alla costruzione dei luoghi collettivi l'unica garanzia di qualità, di attaccamento all'identità, che va ricercata nella gestione della nuova città metropolitana, la cui *governance* avrà il compito di lavorare per ridurre sia le disuguaglianze sociale che spaziali.