

BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

23

numero 2 | anno 2023



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

23

numero 2 | anno 2023

**Integrating Nature
in the City to Face
Climate Change**



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo, 402
80 134 Napoli
tel. + 39 081 2538659
fax + 39 081 2538649
e-mail info.bdc@unina.it
www.bdc.unina.it

Direttore Responsabile: Luigi Fusco Girard
BDC - Bollettino del Centro Calza Bini Università degli Studi di Napoli Federico II
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 5144, 06.09.2000
BDC è pubblicato da FedOAPress (Federico II Open Access Press) e realizzato con Open Journal System

Print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732

Editor in chief

Luigi Fusco Girard, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Co-editors in chief

Maria Cerreta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Pasquale De Toro, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Associate editors

Francesca Nocca, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Giuliano Poli, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Editorial board

Antonio Acierno, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Luigi Biggiero, Department of Civil, Building and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Italy

Mario Coletta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Teresa Colletta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Grazia Concilio, Department of Architecture and Urban Studies, Politecnico di Milano, Italy

Ileana Corbi, Department of Civil, Building and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Italy

Angela D'Agostino, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Gianluigi de Martino, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Stefania De Medici, Department of Civil Engineering and Architecture, University of Catania, Italy

Gabriella Esposito De Vita, Institute for Research on Innovation and Services for Development, CNR, Naples, Italy

Antonella Falotico, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Francesco Forte, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Rosa Anna Genovese, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Eleonora Giovane di Girasole, Institute for Research on Innovation and Services for Development, CNR, Naples, Italy

Fabrizio Mangoni di Santo Stefano, Department of Architecture, University of Naples, Federico II, Italy

Lilia Pagano, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Luca Pagano, Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Italy

Salvatore Sessa, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Carmelo Maria Torre, Department of Civil, Environmental, Land, Building Engineering and Chemistry, Politecnico di Bari, Italy

Editorial staff

Mariarosaria Angrisano, Martina Bosone, Francesca Buglione, Paola Galante, Antonia Gravagnuolo, Silvia Iodice, Chiara Mazzarella,

Ludovica La Rocca, Stefania Regalbuto

Interdepartmental Research Centre in Urban Planning

Alberto Calza Bini, University of Naples Federico II, Italy

Scientific committee

Massimo Clemente, Institute for Research on Innovation and Services for Development, CNR, Naples, Italy

Robert Costanza, Faculty of the Built Environment, Institute for Global Prosperity, UCL, London, United Kingdom

Rocco Curto, Department of Architecture and Design, Politecnico di Torino, Italy

Sasa Dobricic, University of Nova Gorica, Slovenia

Anna Domaradzka, University of Warsaw, Poland

Adriano Giannola, Department of Economics, Management and Institutions, University of Naples Federico II, Italy

Xavier Greffe, École d'économie de la Sorbonne, Paris, France

Christer Gustafsson, Department of Art History, Conservation, Uppsala University, Visby, Sweden

Karima Kourtit, Department of Spatial Economics, Free University Amsterdam, The Netherlands

Mario Losasso, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Enrico Marone, Research Centre for Appraisal and Land Economics (Ce.S.E.T.), Florence, Italy

Giuseppe Munda, European Commission, Joint Research Centre, Ispra, Varese, Italy

Peter Nijkamp, Department of Spatial Economics, Free University Amsterdam, The Netherlands

Christian Ost, ICHEC Brussels Management School, Belgium

Ana Pereira Roders, Department of Architectural Engineering and Technology, Delft University of Technology, The Netherlands

Joe Ravetz, School of Environment, Education and Development, University of Manchester, United Kingdom

Hilde Remoy, Department of Management in the Built Environment, Delft University of Technology, The Netherlands

Michelangelo Russo, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

David Throsby, Department of Economics, Macquarie University, Sydney, Australia

Marilena Vecco, Burgundy School of Business, Université Bourgogne Franche-Comté, Dijon, France

Joanna Williams, Faculty of the Built Environment, The Bartlett School of Planning, UCL, London, United Kingdom

Milan Zeleny, Fordham University, New York City, United States of America



Indice/Index

- 225 **Editorial**
Editoriale
Luigi Fusco Girard
- 231 **Rigenerazioni circolari per un metabolismo urbano sostenibile: estensione del ciclo di vita dei rifiuti da costruzione e demolizione**
Circular regenerations for a sustainable urban metabolism: extending the lifespan of Construction and Demolition Waste
Federica Paragliola
- 245 **Ripensare gli spazi pubblici attraverso la rigenerazione del waterfront**
Rethinking public spaces through waterfront regeneration
Laura Casanova, Francesco Rotondo
- 265 **The reuse of urban voids as the infrastructure of collective use spaces**
Il riuso dei vuoti urbani come infrastruttura degli spazi di uso collettivo
Francesca Ciampa
- 283 **Abitare frontiere urbane: una nuova strategia urbana per Napoli Porta Est**
Inhabiting urban boundaries: a new urban strategy for Napoli Porta Est
Marianna Ascolese, Alberto Calderoni
- 301 **Dall'emergenza alla transizione. Strategie e progetti per riabitare i "luoghi comuni"**
From emergency to transition. Strategies and designs to re-inhabit 'common places'
Anna Attademo, Maria Gabriella Errico, Orfina Fatigato
- 317 **Tangible and intangible multiple risks: achieving resilience by enhancing cultural heritage**
Rischi multipli tangibili ed intangibili: ottenere la resilienza valorizzando il patrimonio culturale
Marichela Sepe
- 331 **Green blue Youth Vision 2030: nuove comunità culturali creative e sostenibili**
Green blue Youth Vision 2030: new cultural creative and sustainable communities
Gaia Daldanise, Martina Bosone, Domenico Vito
- 351 **Architettura delle infrastrutture e identità portuali. Il caso studio della nuova stazione marittima di levante a Napoli**
The architecture of infrastructures and maritime identities. The case-study of the new eastern maritime station in Naples
Lilia Pagano, Paola Galante
- 371 **Implementazione di un framework metodologico con strumenti ICT per la gestione sostenibile degli spazi aperti urbani in risposta alle ondate di calore**
Implementation of a methodological framework with ICT tools for the sustainable management of urban open spaces in response to heat waves
Eduardo Bassolino, Sara Verde

-
- 399 **Climate adaptation and Water Sensitive Urban Design: the case study of a university campus in the city of L'Aquila**
Adattamento climatico e Water Sensitive Urban Design: il caso studio di un polo universitario nella città di L'Aquila
Camilla Sette
- 421 **Esperimenti per la governance climatica locale. Il Laboratorio Azione Clima di Napoli**
Experiments for local climate governance. The Climate Action Lab of Naples
Maria Federica Palestino, Cristina Visconti, Marilena Prisco
- 439 **Un'infrastruttura verde nel contesto regionale della Sardegna: uno studio sul miglioramento delle funzioni territoriali e della connettività**
A green infrastructure in the Sardinian regional context: a study on the enhancement of spatial functions and connectivity
Federica Isola, Sabrina Lai, Federica Leone, Corrado Zoppi



fedOAPress

Integrating Nature in the City to Face Climate Change

Journal home page www.bdc.unina.it



Ripensare gli spazi pubblici attraverso la rigenerazione del waterfront

Rethinking public spaces through waterfront regeneration

Laura Casanova^a, Francesco Rotondo^{b,*}

AUTHORS & ARTICLE INFO

^a Presidenza Consiglio dei Ministri -
ZES Adriatica, Dirigente Area
Tecnica, Italy

^b Department of Civil Engineering
and Architecture, Polytechnic
University of Marche, Italy

* Corresponding author
email: f.rotondo@univpm.it

ABSTRACT AND KEYWORDS

Rethinking public spaces through waterfront regeneration

The subject of public spaces is one of the most debated and engaging in urban planning. Among the public spaces, those on the sea have a particular charm because they also allow the use of one of the most valuable natural resources that a city can enjoy. This awareness leads us to reflect with greater attention and intensity on their role and to the ways in which to achieve the quantitative and qualitative increase of these public spaces, paying attention to the protection and enhancement of the identity and landscape heritage, the development of sustainable mobility and the improvement of environmental components. In this context, the contribution proposes an analysis of the state of the art in the scientific literature on the subject through the study of two projects (one implemented and the other in progress) in the Municipality of Bari, one of the 14 Italian metropolitan cities which, through the European cohesion funds, is investing more in public spaces and on its waterfront. Having identified flexible and qualitative criteria more pertinent to the cases to be examined, some conclusions are proposed on the outcomes: in the first case of a project that has already been implemented and in the second of a project in the process of being tendered and implemented.

Keywords: urban regeneration, waterfront, urban planning, urban design

Ripensare gli spazi pubblici attraverso la rigenerazione del waterfront

Il tema degli spazi pubblici è uno dei più dibattuti e coinvolgenti della progettazione urbanistica. Tra gli spazi pubblici quelli sul mare rivestono un particolare fascino perché consentono anche la fruizione di una delle risorse naturali di maggior pregio che una città possa godere. Questa consapevolezza induce a riflettere con maggior attenzione e intensità al loro ruolo, in quanto costituiscono una “saldatura” tra la città consolidata e il mare (Carta, 2008), e alle modalità con cui realizzare l’incremento quantitativo e qualitativo di questi spazi pubblici, ponendo attenzione alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio identitario e paesaggistico, allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento delle componenti ambientali. In questo ambito il contributo propone un’analisi dello stato dell’arte nella letteratura scientifica sull’argomento mediante lo studio di due progetti (uno realizzato e l’altro in corso di realizzazione) nel Comune di Bari, una delle 14 città metropolitane italiane che attraverso i fondi europei di coesione sta investendo maggiormente sugli spazi pubblici e sul proprio fronte mare. Individuati criteri flessibili e qualitativi maggiormente pertinenti ai casi da esaminare, si propongono alcune conclusioni sugli esiti: nel primo caso, di un progetto già realizzato e, nel secondo, di un progetto in corso di realizzazione.

Parole chiave: rigenerazione urbana, frontemare, pianificazione urbanistica, progetto urbano

Copyright (c) 2023 BDC



This work is licensed under a
Creative Commons Attribution
4.0 International License.

1. Introduzione

Lo spazio pubblico è un luogo fondamentale per la vita di una società democratica, «luogo privilegiato delle relazioni da quelle sociali a quelle economiche e produttive, da quelle della mobilità fisica a quelle della comunicazione» (Mattogno, 2002).

Lo spazio pubblico comprende una varietà di luoghi, molto differenti l'uno dall'altro (dalle piazze, ai parchi, alle strade fino ai marciapiedi) che costituiscono la trama e l'ossatura della città. Si tratta di spazi che incidono sulla qualità dell'abitare – in quanto spazi esterni alla casa – e che oggi, si trovano a rispondere alle mutate esigenze della popolazione dopo la crisi pandemica e alla necessità di adattarsi ai cambiamenti climatici.

Tra gli spazi pubblici, i waterfront rappresentano i luoghi in cui il rapporto tra l'elemento urbano e l'elemento naturale è più stretto, spazi pubblici per eccellenza che hanno una relazione diretta con l'acqua. In alcune città (vedi Piazza dell'Unità d'Italia a Trieste o la villa comunale sulla riviera di Chiaia a Napoli solo per fare due tra gli esempi più famosi in Italia) questo rapporto è sempre stato rilevante, in altre sembra negato (ad esempio Bari, in cui il lungomare è anche e soprattutto un importante asse carrabile di scorrimento oppure Ancona, in cui il porto industriale nel centro storico nell'ultimo secolo ha limitato vista e accesso al mare). Nei contesti costieri la progettazione sostenibile, punta sulla riscoperta dei valori preesistenti, tra cui la costa e il rapporto mare-territorio, da mettere efficacemente a sistema in modo che la comunità possa “riappropriarsi” di questi luoghi e della percezione del mare. La città di Bari, capoluogo della regione Puglia nel Sud Italia, può essere un caso di studio interessante per esaminare l'evoluzione del rapporto tra spazi pubblici e rigenerazione urbana del waterfront nella città contemporanea. In tal senso l'Amministrazione si è posta l'obiettivo di far ritornare Bari una città “di mare” e non solo una città “con il mare”, restituendo ai cittadini il fronte mare come spazio pubblico, attraverso diverse progettualità autonome – ma strategicamente connesse tra loro - e inserite nei diversi contesti urbani che caratterizzano questi 46 km di costa a cui l'area portuale – compresa nelle competenze territoriali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale – si contrappone con le sue divisioni fisiche e per le sue funzioni logistiche, commerciali e turistiche.

2. Lo stato dell'arte

Il termine rigenerazione urbana è l'ultima evoluzione delle politiche di rinnovamento di parti di città consolidata afflitte da fenomeni di abbandono o sottoutilizzo o degrado. Da quando la rivoluzione industriale ha esteso la città oltre i tradizionali limiti delle cinta murarie medievali o delle fortificazioni militari, l'innovazione tecnologica e la maggiore efficienza dei trasporti resero infatti accessibili – a parità di costo – maggiori quantità di aree esterne alla città consolidata, la cui edificazione comportò la diminuzione dei prezzi delle nuove costruzioni, che entrarono così in concorrenza con il patrimonio edilizio delle aree centrali storiche. Queste dinamiche di ampliamento del patrimonio immobiliare e di progressiva sostituzione di quello obsoleto con nuovi e più efficienti stock edilizi è stata, secondo alcuni studiosi, una delle principali ragioni che ha condotto al progressivo deteriorarsi del patrimonio edilizio esistente, con conseguenti problemi di natura economica e sociale ancora oggi non del tutto risolti (Morbelli, 2001; Rotondo, Selicato 2012).

A partire dal primo decennio dei duemila con il termine rigenerazione urbana, alle operazioni di riqualificazione dell'ambiente costruito, attraverso il risanamento del patrimonio edilizio e degli spazi pubblici, di riorganizzazione dell'assetto insediativo

attraverso il recupero e/o la realizzazione di urbanizzazioni, spazi verdi e servizi, di contrasto dell'esclusione sociale degli abitanti, si è ritenuto fondamentale integrare la previsione di una molteplicità di funzioni nel campo abitativo e in quello sociale ed economico (Rotondo e Selicato, 2010).

Il termine "rigenerazione", d'altra parte, mira soprattutto a sottolineare l'intento di dare nuova linfa vitale alla città esistente nelle sue parti prive di vitalità (funzionale, sociale, economica, culturale), perché degradate, sottoutilizzate, prive di servizi e/o di mix funzionali, oppure ancora non integrate nel contesto urbano. Si tratta cioè di infondere nuova vitalità a comunità, insediamenti residenziali, industrie e luoghi in declino, portando miglioramenti sostenibili e a lungo termine alla qualità della vita locale (Evans e Shaw, 2004).

Così Roberts (2000) ha definito la rigenerazione urbana: «*Comprehensive and integrated vision and action that leads to the solution of urban problems and aims to bring about a lasting improvement in the economic, physical, social and environmental status of an area that has undergone change*».

Le politiche di rigenerazione urbana nel tempo si sono arricchite di ulteriori significati: dalla sostenibilità ambientale, al contenimento dei consumi energetici e all'adattamento ai cambiamenti climatici in coerenza con gli obiettivi dell'Agenda 2030.

La letteratura sul tema della rigenerazione è ampia e articolata a livello internazionale e nazionale. In questo contributo ci si sofferma su quella maggiormente attinente alla rigenerazione urbana delle aree portuali e dei waterfront, più utili a consentire confronti e valutazioni comparative dei casi di studio discussi in questa sede.

In coerenza con la precedente sintetica analisi dell'evoluzione del concetto di rigenerazione urbana, si può affermare che nella grande maggioranza delle città statunitensi ed europee le esperienze di riqualificazione del waterfront, avviate all'inizio degli anni '70, erano indotte dall'obsolescenza degli insediamenti produttivi

e dal trasferimento totale o parziale di porti e attività produttive ad essi legate, in zone più esterne della città consolidata, più appropriate alle nuove forme di organizzazione della navigazione marittima (Hoyle e Pinder, 1981; Valega, 1992; Hoyle, 2000, Rivière, 2011; Cattedra, 2011; Mociu, 2021).

A causa di questi processi ampie zone solitamente collocate nei pressi dei centri urbani storici e moderni ma fisicamente e funzionalmente separati dal resto della città, sono stati investiti da interventi di riassetto urbano. La rigenerazione di questi spazi ha seguito logiche e modalità eterogenee di intervento come è stato dimostrato in diversi studi effettuati su questi temi (Bruttomesso, 1993, 2006; Mayer, 1999; Savino, 2010; Hein 2011; Fischer et al., 2004; Smith e Garcia Ferrari, 2012).

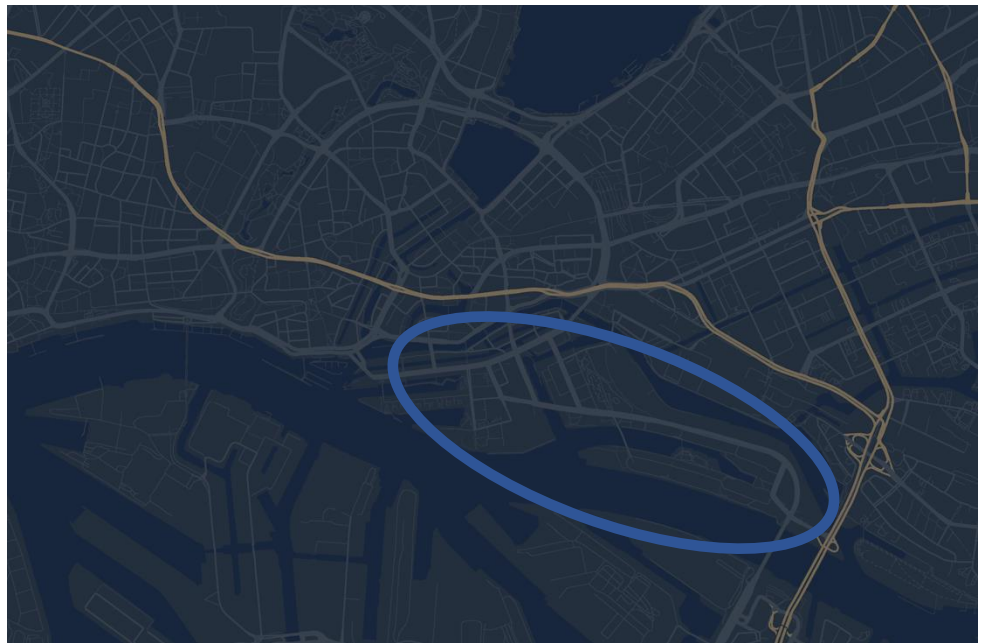
Inizialmente, tra gli anni Settanta e Ottanta, in molteplici casi la riprogettazione del fronte mare ha perseguito obiettivi di valorizzazione immobiliare, trascurando gli interessi dei cittadini e delle comunità locali a favore di quelli privati, in una logica di massimizzazione del profitto. La riqualificazione dei Docklands a Londra e il Temple Quay a Bristol sono esempi emblematici di questo modello di intervento, che si è ripetuto anche più recentemente ad Atene in concomitanza con le olimpiadi 2004.

Ci sono anche esperienze più recenti che, anche se basate su un approccio apparentemente più partecipativo, hanno effettivamente utilizzato la stessa logica, guidata principalmente dalla massimizzazione di breve periodo del profitto. In altri casi la rivitalizzazione fisica del fronte mare è stata integrata con la ricerca di nuovi significati sociali, culturali ed economici dei luoghi, volti a promuovere o rafforzare

nuove immagini urbane. Esempi interessanti di questo approccio maggiormente attento all'uso collettivo degli spazi sono i progetti urbani di Barcellona e Bilbao (Gonzales, 2006) nel 1990 e quelli più recenti intrapresi in Malmo's Western Harbour (City of Malmo, 2018; Sairinen and Kumpulainen, 2006), Hafen City Hamburg (Schubert, 2011; Landis, 2022), Oslo Harbour (Aspen, Bjerkeset, 2016; Aspen, Bjerkeset, 2021). In questi ultimi, appare crescente l'attenzione ai temi della lotta al cambiamento climatico e alla resilienza degli spazi sul mare.

I casi di Amburgo (Figura 1) e Malmo (Figura 2) presentano alcune analogie che fanno riflettere. Entrambi gli interventi di rigenerazione urbana hanno interessato aree pubbliche, inutilizzate dagli abitanti e fisicamente vicine ma disconnesse dal centro cittadino.

Figura 1. Posizione di Hafen city rispetto al centro della città di Amburgo



L'invenzione del container merci nel 1956 ha determinato l'obsolescenza dell'antica area portuale di Hafen. I bacini portuali esistenti vicino alla città erano troppo piccoli e poco profondi per le nuove navi portacontainer più grandi. Sebbene i bacini portuali, le banchine e i depositi portuali vicino al centro cittadino fossero ancora utilizzati dalle navi convenzionali, l'importanza dell'area come sito industriale continuò a diminuire. Infine, nel 1997, il Senato tedesco ha preso la decisione di finanziare l'ampliamento del porto di Altenwerder più lontano dal centro della città, promuovendo l'avvio del processo di rigenerazione urbana di Hafen city tuttora in corso.

(Fonte: <https://www.hafencity.com/en/overview/history>, sito web visitato il 06.06.2023).

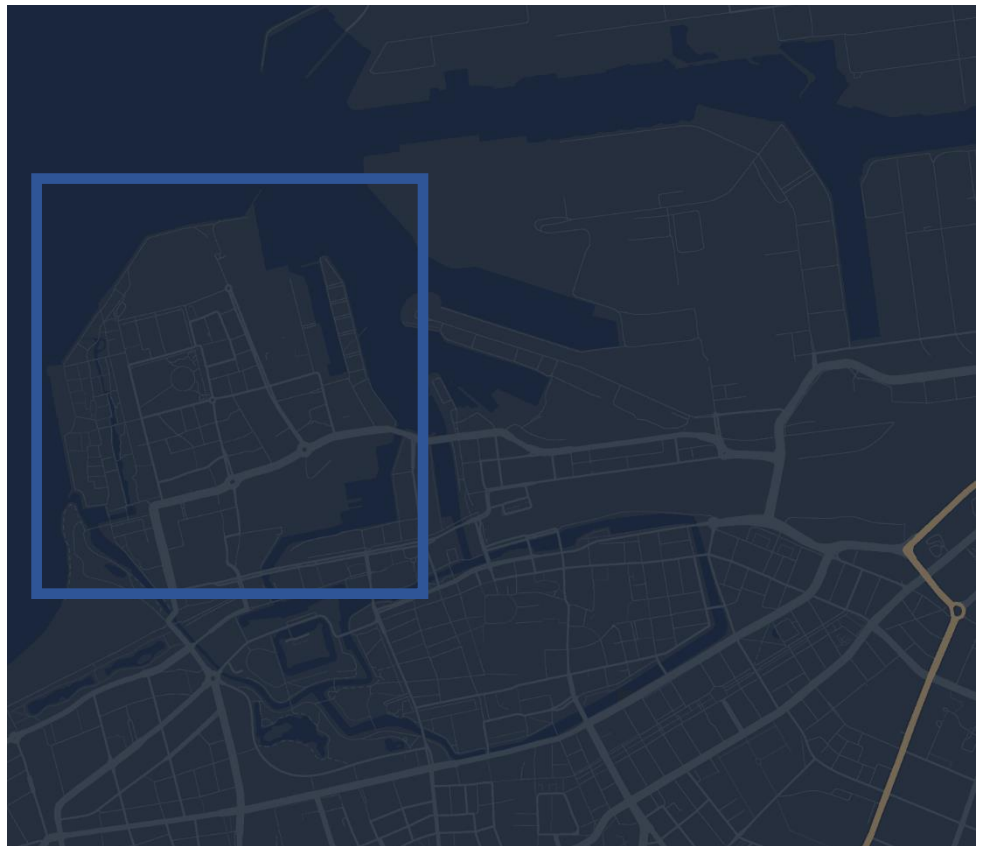
Fonte: Elaborazione degli autori su immagine originale estratta da <https://www.google.com/maps/>.

I processi di rigenerazione posti in essere a Malmo e ad Amburgo sono stati gestiti da una forte leadership pubblico-privata e impostati su una visione strategica attenta sia alla memoria storica che all'innovazione dei "luoghi", attraverso il perseguimento di alcuni obiettivi illustrati nel seguito:

- il raggiungimento di una significativa diversità (funzionale e in termini di design);
- l'obiettivo che i progetti urbani siano capaci di generare occupazione è

- importante quanto la fornitura di alloggi o la qualità degli spazi pubblici;
- l'adattamento ai cambiamenti climatici ed alle nuove esigenze di sostenibilità, rispetto ai quali gli interventi hanno beneficiato di finanziamenti a livello nazionale ed europeo;
 - una forte leadership esercitata attraverso strutture di governance mista pubblica-privata in cui l'autorità pubblica ha gestito in modo controllato e graduale il rilascio sul mercato degli immobili;
 - le autorità esecutive pubblico-privato hanno stabilito meccanismi di pianificazione per imparare dal processo, adeguandolo nelle fasi successive.

Figura 2. Posizione di Malmo's Western Harbour rispetto al centro della città



Durante il periodo migliore negli anni '50 e '60, Kockums era uno dei più grandi cantieri navali del mondo con circa 6.000 dipendenti. Dopo la crisi petrolifera alla fine degli anni '70, l'industria cantieristica sperimentò crescenti difficoltà e nel 1986 fu presa la decisione di porre fine alla produzione di navi a Malmö. L'esposizione denominata Bo01 (mostra sull'urbanistica sostenibile) nel 2001, diede il via ai progetti di rigenerazione urbana dell'area (Austin, 2013) e gli ultimi progetti nel porto occidentale dovrebbero essere completati intorno al 2035 (superficie totale di 187 ettari. City of Malmö, 2012).

Fonte: Elaborazione degli autori su immagine originale estratta da <https://www.google.com/maps/>.

Rispetto a questi casi studio, quelli che il paper presenta nel Comune di Bari hanno analogie e differenze che si illustreranno nel seguito prima di valutarli sulla base di alcuni criteri definiti sulla base di una logica di sostenibilità complessiva. In particolare, la proprietà pubblica degli spazi e il perseguimento di un mix di funzioni appaiono questioni determinanti, così come l'intenzione di pianificare i processi di

rigenerazione, sebbene solo per parti del lungo waterfront di cui dispone la città (oltre 35 km, in assenza di un piano generale), mentre più complesso, nel caso barese, appare il coinvolgimento dei privati, sia per l'assenza di un soggetto dedicato a gestire il processo, sia per la presenza (nel caso di San Girolamo) di significativi fenomeni di degrado sociale che ne hanno limitato l'attuazione. Anche nel caso di Bari, il trasferimento del porto storico in una nuova sede sempre vicino alla città ha generato una necessità di riqualificazione del Lungomare della Città Vecchia che solo in questi anni si sta affrontando compiutamente.

3. Casi di studio

In questo contesto è interessante confrontare due esperienze di riqualificazione del waterfront barese: la "Riqualificazione del fronte-mare di S. Girolamo-Fesca", situato nella zona della periferia barese che corre lungo la costa nord-ovest della città, e la "Riqualificazione del waterfront della Città Vecchia di Bari nel tratto compreso tra il complesso di Santa Scolastica, il molo di Sant'Antonio e il molo di San Nicola", che invece delimita il contesto urbano storico della città (quartieri San Nicola e Murat).

Il processo per la costruzione di un modello valutativo ex post per il caso studio proposto è partito dall'individuazione dei criteri di valutazione e dei corrispondenti indicatori. In particolare, sono stati presi in esame indicatori pertinenti relativi alla letteratura internazionale, indicatori comuni europei desunti dai principali indirizzi programmatici comunitari ed infine "indicatori delle esperienze" dettati dai contesti ambientali, sociali, istituzionali ed economici analizzati, anche facendo tesoro dei molteplici metodi e modelli di valutazione degli spazi pubblici (Aspen, Bjerkeset, 2020; Innerarity, 2008; Gabellini, 2002), nella consapevolezza dell'importanza della valutazione come processo dinamico e flessibile e come "interpretazione" fondata sul riconoscimento e sul rafforzamento dei valori "soft" (Fusco Girard e Cerreta, 2001; Fusco Girard e Nijkamp, 2004; Girard, 2010; Oliveira and Pinho, 2010). Un nuovo sviluppo locale può nascere solo se ad esso corrisponde un nuovo atteggiamento culturale.

Tutto ciò considerato, il paper intende valutare i due interventi di riqualificazione alla luce di alcuni dei possibili specifici criteri così declinati:

- vivibilità dei luoghi che il progetto intende promuovere;
- il sistema di mobilità e di fruizione previsto;
- il riconoscimento e il rispetto della identità locali;
- gli usi misti differenziati per gruppi di età ed esigenze;
- la sostenibilità degli interventi proposti.

Entrambi i progetti, inoltre, fanno parte integrante di strategie di gestione del territorio, basate sull'individuazione delle potenzialità locali e sulla loro valorizzazione, poste in essere dall'amministrazione comunale di Bari negli ultimi venti anni attraverso processi di rigenerazione urbana a medio-lungo termine nelle molteplici sfaccettature (ambientale, urbanistica, sociale, ecc.). Tutto questo è accaduto in assenza di una pianificazione urbanistica generale adeguata (il piano regolatore comunale di Bari risale al 1976) ma piuttosto attraverso la realizzazione, nel medio-lungo periodo, di singoli interventi volti all'attuazione di un progetto di rigenerazione di tutto il lungomare cittadino, da nord a sud (Comune di Bari, 2019).

3.1 La "Riqualificazione del fronte-mare di S. Girolamo-Fesca"

Il quartiere di Fesca – San Girolamo è situato nella periferia nord-ovest di Bari e

presenta confini territoriali ben definiti, in quanto è delimitato a nord dalla fascia costiera, lunga circa 2 km, a ovest e a est rispettivamente dalle lame Balice e Lamasinata¹, e a sud dal fascio infrastrutturale costituito dalla S.S.16 e dalla linea ferroviaria adriatica.

Il quartiere si trova quindi in una condizione fisica di isolamento, schiacciato verso la costa e reso accessibile solo dai margini, presentando elementi negativi quali l'alienità infrastrutturale (scarsa accessibilità, obsolescenza edilizia e degli spazi aperti, carenza di spazio pubblico e di dotazioni infrastrutturali), sociale (povertà del mix riferita all'estrazione prevalentemente popolare delle famiglie legate alla residenza pubblica, illegalità episodica) e il carattere monofunzionale, spesso definito come di "monocoltura residenziale" (V. Andriello, 2002).

Allo stesso tempo il quartiere presenta un carattere peculiare per la sua "cornice ambientale" costituita dalla costa e dalle due lame, che fungono da riconnessione ecologica tra il mare e la costa con l'entroterra, conferendo al quartiere delle rilevanti potenzialità in termini di naturalità, di vivibilità e di equilibrio (Comune di Bari, 2009). San Girolamo (Figura 3) all'inizio del secolo scorso era una delle mete balneari preferite dai baresi in quanto caratterizzata dalla presenza di brevi tratti sabbiosi alternati a tratti di costa bassa e rocciosa.

Figura 3. Ortofoto del quartiere San Girolamo in Bari



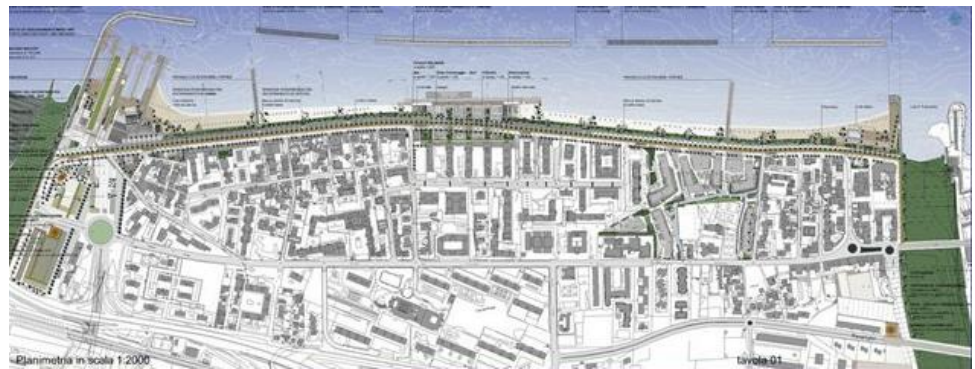
Fonte: Comune di Bari (Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana, 2011).

A partire dal secondo dopoguerra l'impianto suburbano balneare è stato sostituito con edilizia residenziale pubblica - un insediamento di edilizia economica e popolare (Piano INA-Casa) - e con un tessuto residenziale misto costituito da nuovi insediamenti residenziali ad alta densità abitativa in attuazione di un piano particolareggiato² risalente al 1980.

A San Girolamo è stato attivato un programma di rigenerazione urbana che comprende l'intero quartiere residenziale, attraverso un importante intervento di riqualificazione degli immobili di edilizia residenziale pubblica previsto nell'ambito di un Accordo di Programma, sottoscritto nel 2007 tra la Regione Puglia, il Comune

di Bari e l'Istituto Autonomo per le Case Popolari (I.A.C.P.) della Provincia di Bari. Il progetto di riqualificazione del waterfront di San Girolamo costituisce uno degli interventi previsti nell'Accordo di Programma³ e risulta essere coerente con l'obiettivo del Piano d'Area Vasta "Metropoli Terra di Bari" volto alla promozione dei processi di riqualificazione dei settanta chilometri di costa compresi tra il comune di Mola di Bari, a Nord, il comune di Polignano a Mare, a Sud. Il progetto del waterfront di San Girolamo è scaturito da un concorso di progettazione a livello europeo, bandito dal Comune nel 2008, avente ad oggetto la redazione di un Progetto Preliminare finalizzato alla difesa e nuova sistemazione del fronte mare di San Girolamo – Fesca⁴.

Figura 4. Planimetria generale del Progetto Preliminare



Fonte: Comune di Bari, 2008.

Il concorso di progettazione, vinto dal gruppo di progettazione bolognese S.T.S. S.p.a. (Servizio Tecnologie e Sistemi)⁵, chiedeva che il progetto potesse «[...] incidere sul contesto paesaggistico ambientale, [...] innescare processi di rivitalizzazione economica e sociale, [...] configurare nuovi spazi pubblici del waterfront, inteso come interfaccia terra-mare [...] ampliare e riqualificare le aree destinate alla balneazione, al tempo libero, al passeggio, alla sosta, alla ristorazione [...]». In sintesi, attraverso il concorso, l'amministrazione comunale chiedeva la elaborazione di un progetto urbano che risolvesse la carenza di infrastrutture e di servizi e impostato sulla ridefinizione di un rapporto sinergico tra mare e città, mediante la creazione di nuove centralità urbane.

Il progetto vincitore del concorso (Figura 4) è stato redatto partendo da un'attenta analisi delle risorse disponibili declinate nel rapporto tra ambiente naturale (la costa e le due lame) e l'ambiente costruito, per restituire a questo quartiere una nuova immagine urbana attraverso un affaccio pubblico sul mare e per incentivare iniziative sociali ed economiche (attività commerciali, sportive e comunque con funzioni connesse al mare).

La proposta progettuale prevede che il Lungomare IX maggio, che attualmente nega la permeabilità del quartiere verso la fascia costiera con le due corsie carrabili caratterizzate da una elevata "pressione del traffico veicolare" (Figura 7), sia trasformato in una "promenade" pedonale e ciclabile, attrezzata a verde, riservando alla funzione carrabile un'unica corsia di servizio ed emergenza in prossimità dei fabbricati (Figura 8). Secondo la prima versione progettuale, il lungomare costituisce l'elemento di connessione delle nuove centralità urbane comprendenti: una piazza pedonale con affaccio sul mare, collocate in posizione baricentrica rispetto al lungomare e articolata su due livelli, con un parcheggio al piano inferiore; un

acquario marino – inteso come museo, luogo di studio e di ricerca, di svago e di tempo libero - collocato nella zona occidentale del lungomare; un bacino nautico, costituito da un molo di ponente ed uno di levante. Grande attenzione è dedicata alla qualità degli spazi pubblici (pavimentazione in pietra con ricorsi in ciottolato, spazi attrezzati, aiuole verdi a raso per il drenaggio dell’acqua e percorsi con sistema LVE - Loges Vet Evolution - per ipovedenti) e alla ricostruzione della linea di costa attraverso un importante intervento di ripascimento dell’arenile profondo circa 20 metri (con la formazione di due spiagge con sabbia, negli estremi est ed ovest del lungomare) prevedendo, tra l’altro, la realizzazione di barriere a mare (costituite da barriere frangiflutti, in parte sommerse ed in parte emerse e da due pennelli) al fine di proteggere la spiaggia e le strutture sulla costa dall’azione del moto ondoso. Se la soluzione progettuale richiama in qualche modo l’impostazione del lungomare barese costruito durante il ventennio fascista (1931), si esprime qualche perplessità, dal punto di vista ecologico, sulla tutela della fascia di Posidonia che caratterizza il fronte mare di San Girolamo soprattutto per la presenza delle opere a mare che, determinando inevitabili variazioni nel ritmo di sedimentazione, potrebbero alterare il regime idrodinamico della zona compromettendo l’equilibrio ecologico di questo ecosistema, interferendo con la prateria di posidonia individuata come “pSIC IT9120009: Posidonieto S. Vito-Barletta” nell’area in questione. Pertanto, sarebbe opportuno verificare le attività di monitoraggio post operam, così come previsto nell’ambito dei provvedimenti di valutazione di impatto ambientale e di valutazione di incidenza ambientale relativi a questo progetto. Le praterie di posidonia rivestono un ruolo significativo nel mantenimento dell’equilibrio ecologico delle acque marino-costiere in quanto costituiscono un complesso ecosistema in termini di ricchezza e di interazioni biotiche (es. area di pascolo, di riparo e di riproduzione per molte specie) e di difesa naturale delle coste dall’erosione, oltre un importante indicatore biologico dello stato di salute degli ambienti marini. Il progetto con la realizzazione del nuovo lungomare in calcestruzzo non sembra aver preso in considerazione tale formazione naturale. Sulla scia dei progetti realizzati durante gli anni Novanta a Genova, a Barcellona e a Lisbona, il gruppo di progettazione considera la realizzazione del museo-acquario marino come il “polo di attrazione” rispetto alla città e al territorio, anche grazie al mix di funzioni che si verrà a creare nell’immediato intorno (STS, 2007, Relazione al progetto).

Figura 5. Planimetria del progetto esecutivo-primi stralci



Fonte: Comune di Bari, 2015.

Rispetto alla versione preliminare, il progetto ha subito diverse modifiche nei livelli di progettazione successivi (definitivo ed esecutivo) determinate sia dal ricorso all’appalto integrato⁶, per cui la progettazione esecutiva è stata curata da un’altra società di ingegneria (ETACONS s.r.l.), sia dalle prescrizioni imposte dai diversi

Enti/Amministrazioni preposte alla cura degli interessi sensibili nell'ambito dei procedimenti di competenza (tra cui la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione paesaggistica). A queste si aggiungono la necessità di realizzare il tratto di fogna bianca sul Lungomare (originariamente avrebbe dovuto essere realizzata da I.A.C.P.), nonché le ulteriori modifiche determinate in fase di realizzazione per alcune interferenze determinate dalla presenza di sottoservizi.

Figura 6. Vista dal mare dell'edificio servizi della piazza



Fonte: Comune di Bari, 2015.

Pertanto, rispetto alle previsioni originarie, non sono stati realizzati il museo-acquario, il piccolo bacino nautico e il parcheggio interrato, determinando inevitabilmente il mancato raggiungimento di alcuni degli obiettivi che il concorso di progettazione intendeva perseguire. Ad ogni buon conto, nell'ambito del procedimento di autorizzazione paesaggistica, il parere contrario della Soprintendenza e dell'amministrazione comunale per la realizzazione del museo-acquario avrebbe potuto essere oggetto di una procedura di deroga al Piano Paesaggistico vigente all'epoca. In ogni caso l'intervento, completato e collaudato nel 2019, ha trasformato, il waterfront in un paesaggio urbano unitario, elemento identificativo e di coesione al quartiere. Il waterfront si è trasformato attraverso la realizzazione di quattro spiagge urbane (due spiagge alle estremità sono sabbiose, le due centrali sono ciottolose), oggetto di interventi di ripascimento con cadenza annuale, sviluppate su 2 Km di costa delimitata a Nord e a Sud dalle foci rispettivamente delle lame Balice e Lamasinata. La "Piazza del Mare", su due livelli (a quota +1,20 m e a quota + 4,90), è attrezzata con porticati in legno e locali destinati ad attività commerciali e a sedi di associazioni sportive. Essa costituisce spazio della socialità, spazio eventi e dello sport ed i due livelli sono raccordati al nuovo lungomare mediante rampe poste alle due estremità (ad est e a ovest). Il lungomare presenta fasce diversificate funzionalmente, aree verdi e percorsi ciclabili e pedonali, che si innestano sull'unica strada carrabile di servizio trasformata in zona 30. Inoltre, per garantire la massima fruibilità della costa da parte dei cittadini, sono state realizzate opere di difesa costiera rigide e morbide (dighe in parte sommerse e in

parte emergenti ed interventi di ripascimento), che hanno anche la finalità di proteggere la spiaggia e le strutture a mare dall'erosione costiera. Sebbene la spiaggia e il lungomare siano ampiamente fruiti per la pratica sportiva i locali sulla piazza non destano inspiegabilmente interesse sebbene l'amministrazione comunale abbia messo in atto una serie di iniziative volte ad incentivarne l'utilizzo ad attività commerciali (bar, ristoranti) e come sede di associazioni sportive.

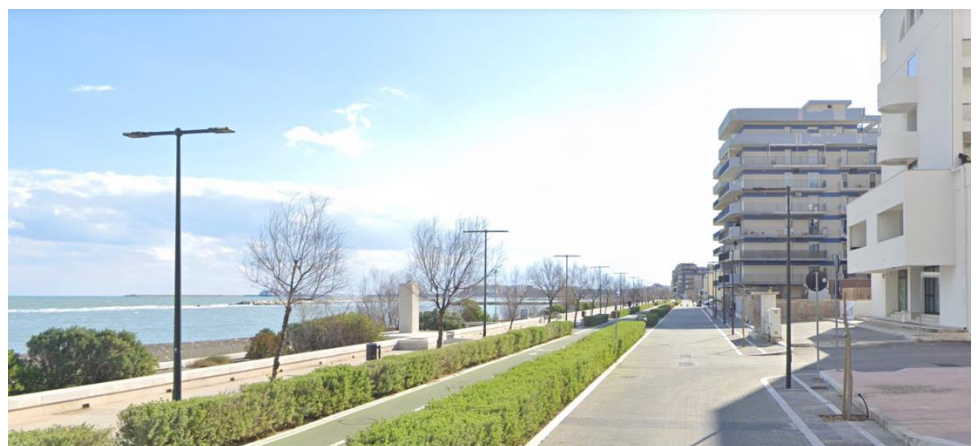
Figura 7. Foto del lungomare del quartiere san Girolamo prima dell'intervento di riqualificazione



Fonte: Comune di Bari, 2009.

Infine, per la realizzazione del progetto su richiesta della Soprintendenza, sono state svolte nel 2014 indagini preventive subacquee e costiere sotto la direzione scientifica della Soprintendenza Archeologia della Puglia che hanno avvalorato le ipotesi di frequentazione di questo tratto costiero dall'età romana a quella medievale con approdi e probabili punti d'imbarco, minori rispetto al porto principale di Bari, presumibilmente collegati a rotte con i territori dell'Africa settentrionale e del Mediterraneo orientale (Disantarosa, 2017).

Figura 8. Foto del lungomare del quartiere san Girolamo dopo l'intervento di riqualificazione

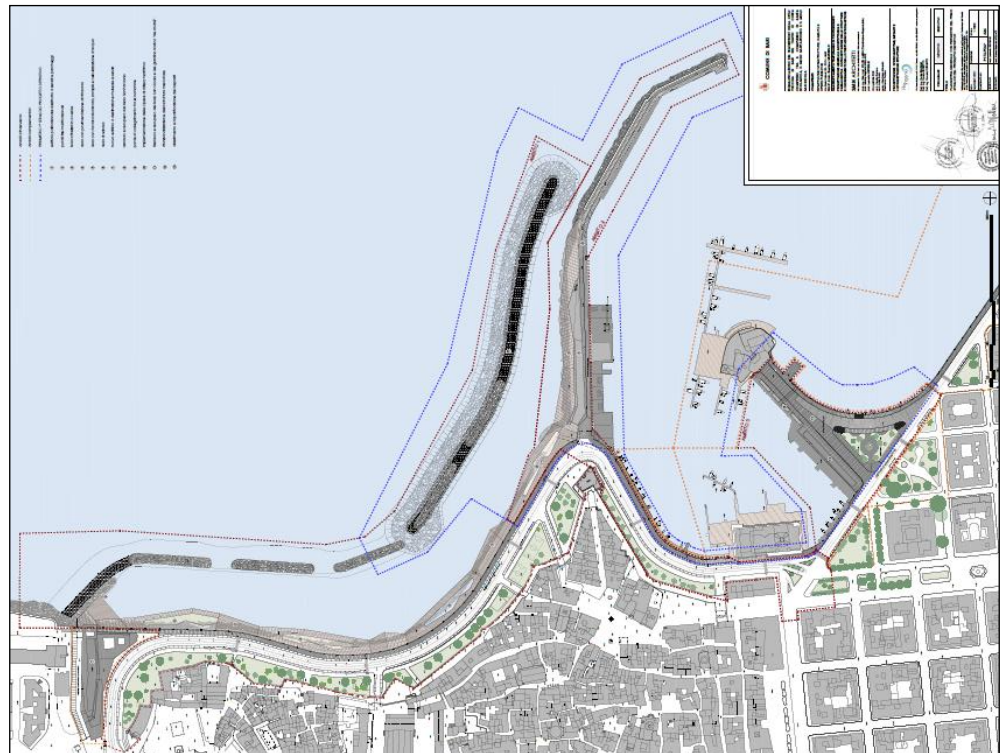


Fonte: Foto degli autori.

3.2 La “Riqualificazione del Lungomare della Città Vecchia di Bari”

Il progetto di “Riqualificazione del Lungomare della Città Vecchia di Bari” è l’esito di un concorso di progettazione bandito dal Comune di Bari nel 2016 e vinto da un raggruppamento temporaneo di professionisti (capogruppo S.M.N. Studio di architettura G.L. Sylos Labini e Partners S.S.T.P.)⁷. Con il concorso l’amministrazione comunale di Bari chiedeva un progetto di elevata valenza strategica dal punto di vista urbanistico, economico ed ambientale per consentire la fruizione della porzione di mare prospiciente le aree a maggiore vocazione turistica e culturale della città (centro storico) e per effettuare interventi a tutela del mare.

Figura 9. Planimetria generale con perimetro (in blue) del primo stralcio del progetto definitivo



Fonte: Comune di Bari, 2021.

Il primo stralcio del progetto esecutivo, relativo all’ambito compreso tra Santa Scolastica, il Molo Sant’Antonio e il Molo san Nicola (si veda Figura 5), è stato approvato a novembre 2022 e i relativi lavori sono stati consegnati a marzo 2023 dopo l’esperimento di una procedura di evidenza pubblica conclusasi a febbraio⁸. L’obiettivo dell’intervento di “Riqualificazione del Lungomare della Città Vecchia di Bari” è la ridefinizione delle relazioni urbane tra due contesti urbani storici - il centro storico consolidato (quartiere di San Nicola) e il nucleo di impianto ottocentesco (quartiere Murat) - e la linea di costa (Figura 9). In particolare, il promontorio di San Nicola su cui sorge la “città vecchia” era un tempo proteso verso il mare in un rapporto di contiguità fisica, interrotta ed annullata con la costruzione del Lungomare negli anni ‘30. Conseguentemente, lo spazio compreso tra il promontorio (delimitato dalle antiche mura della città) e la linea di costa ha acquisito una rilevante funzione pubblica, oltre che un preminente valore paesaggistico, culturale ed identitario. Questa porzione di waterfront assume diverse connotazioni

rispetto alla linea di costa. Infatti, mentre la parte più a Nord Ovest è prospiciente all'attuale porto commerciale, che costituisce una vera e propria "barriera fisica verso il mare, quella più a Sud -Est si affaccia sul "Porto Vecchio", delimitato tra il molo di Sant'Antonio e quello di San Nicola.

Mentre il progetto di riqualificazione del waterfront di San Girolamo costituisce uno degli interventi della complessiva strategia di rigenerazione urbana posta in essere dall'Amministrazione Comunale a partire dal 2008, il progetto di "Riqualificazione del Lungomare della Città Vecchia di Bari" costituisce la "cornice di completamento" al programma "Urban-Borgo Antico", primo intervento integrato per la città antica risalente agli anni Novanta. Attraverso questo programma integrato, declinato in interventi infrastrutturali e la promozione all'insediamento di nuove attività economiche, il volto della città vecchia è cambiato: da area caratterizzata da un forte degrado sociale ed edilizio a "salotto buono della città" e a luogo di movida urbana (Pace F., 2003).

Il progetto di "Riqualificazione del Lungomare della Città Vecchia di Bari" assicura la conservazione della struttura urbana del centro storico, non intervenendo sul suo margine costruito e storicizzato, in quanto prevede spazi pubblici attrezzati per il tempo libero al di là della delimitazione del lungomare, costituita dal muretto di confine (parapetto) e caratterizzata dalla presenza dei lampioni storici. Lungo il muretto sono creati piccoli passaggi in corrispondenza dei varchi esistenti sulla Muraglia, di modo da favorirne l'accessibilità proprio in corrispondenza dei passaggi urbani esistenti, costituendo con essi collegamento e relazioni. Inoltre, questi spazi sono ulteriormente attrezzati con l'inserimento di una serie di pontili metallici, fissi e galleggianti, che costituiscono una nuova modalità di interazione con il mare da parte dei turisti e dei cittadini. I pontili, disposti a Nord del molo di San Nicola, sono previsti in quota con il Lungomare in modo da garantire la massima accessibilità dal marciapiede e realizzati con materiali ecocompatibili in modo da minimizzare eventuali impatti sul sistema marino. Per garantire la massima accessibilità e la sicurezza dei pontili, nonché del bacino del Porto Vecchio, sono previste opportune opere di difesa costiera costituite da una nuova barriera frangiflutti che ingloba due delle cinque scogliere già esistenti. Inoltre, il progetto di riqualificazione riesce in qualche modo a restituire l'antica immagine del promontorio della Città Vecchia sul mare, negato negli anni Trenta con la costruzione del lungomare Imperatore Augusto che costituisce l'attuale infrastruttura stradale a quattro corsie. Attraverso il progetto, tale viabilità viene reinterpretata come "spazio pubblico" che fa da cerniera fra il mare ed il monumento della "Città antica" e che costituisce, al contempo, elemento di connessione dei diversi ambiti di progetto, con previsioni migliorative relative all'accessibilità, alla mobilità ciclopedonale, al trasporto pubblico urbano, alla razionalizzazione ed offerta supplementare di parcheggi, alla creazione di aree pedonalizzate dotate di carrabilità di servizio. La visione del progetto sviluppa il waterfront come una rete complessa di infrastrutture e di spazi pubblici complessa, a quote variabili, in grado di assumere, a seconda dei contesti, molteplici configurazioni e dimensioni progettuali: rafforzamento della struttura di protezione del tratto di costa sottoposto all'azione erosiva del moto ondoso, sistema di interazione mare-centro storico, mare-molo di San Nicola e mare-molo di Sant'Antonio, percorso pedonale sulla linea "di frontiera" città e mare, suggestivo panorama del mare e della città dal Lungomare e dalla Muraglia che restituirà alla comunità barese un nuovo spazio pubblico.

Il progetto prevede altresì la rifunzionalizzazione del molo di Sant'Antonio verso una vocazione culturale atteso che risulta essere strategicamente vicino al nuovo "polo delle arti contemporanee"⁹. Il molo che oggi si trova in una situazione di

degrado, inciviltà e incuria per la presenza di rifiuti di ogni genere, sebbene utilizzato a servizio delle attività di pesca, costituisce un “luogo” rilevante nella definizione e nella consapevolezza dell’identità locale. In particolare, il progetto prevede la demolizione e ricostruzione dell’edificio longitudinale esistente in corrispondenza della radice del molo, realizzato negli anni Novanta e sede di locali di servizio per i pescatori, locali commerciali e sedi di associazioni sportive - per destinarlo a “museo del Mare di Bari (Mumab)”, in sintonia e complementarità di funzioni con il nuovo polo delle arti contemporanee.

Il progetto del Mumab conferma le volumetrie dell’edificio esistente, non alterando così lo skyline urbano e non interferendo con le relazioni visuali storicamente consolidate, favorendone anzi di nuove verso il Porto Vecchio, attraverso il prospetto sud-est, vetrato (Figura 10).

Figura 10. Viste del molo di Sant’Antonio e del Mumab



Fonte: Comune di Bari, 2021.

Come per l’edificio esistente, anche nel Mumab è consentita l’accessibilità della copertura in modo da creare una “*promenade architettonica*” capace di generare attrazione in quanto costituisce un belvedere da cui ammirare suggestive visuali panoramiche dell’intero lungomare - sia verso Sud (Lungomare Monumentale), che verso Nord (Bari vecchia e porto di Bari) – e di generare risorse per la promozione turistica dell’ambito di intervento, incidendo sul tessuto economico e sociale.

Per rendere efficace ed efficiente questa idea di rigenerazione in termini di scoperta e valorizzazione del paesaggio circostante, conoscenza del luogo, immaginato come passeggiata “lungo il mare”, l’intervento prevede di aumentare gli spazi pedonali (Figura 11), ciclabili, le aree verdi e l’illuminazione, riducendo la velocità veicolare (zone 30) sul Lungomare (la cui sezione stradale non viene modificata in alcun modo).

La valorizzazione del patrimonio culturale quale bene identitario viene altresì perseguita attraverso il restauro del molo di San Nicola e di Sant’Antonio. In

particolare, sul molo di San Nicola il progetto prevede la riqualificazione architettonica dell'edificio pergolato esistente, attuale mercato del pesce, che viene riorganizzato funzionalmente in modo da permettere sia la vendita del pescato nelle ore diurne e lo svolgimento di attività commerciali durante il resto della giornata.

Figura 11. Riqualificazione e rifunzionalizzazione della struttura pergolata



Fonte: Comune di Bari, 2021.

4. Confronto dei casi di studio

Per effettuare il confronto tra i due casi studio è possibile a partire dall'individuazione di alcuni criteri per la valutazione del processo di rigenerazione urbana (Tabella 1).

Preliminarmente i due casi di studio sono accomunati dalla complessità delle procedure tecnico amministrative, che hanno conseguentemente determinato tempistiche lunghe per la loro approvazione, e dal mancato coinvolgimento nell'ambito dei processi decisionali della comunità, che è capace di co-progettare alternative rispetto a "scelte economiche, territoriali, ambientali, infrastrutturali non più riconosciute come portatrici di benessere" (Magnaghi 2006).

Tabella 1. Confronto tra i due progetti rispetto ai criteri di valutazione selezionati

Criteri	Lungomare San Girolamo	Waterfront della città Vecchia
Vivibilità dei luoghi che il progetto intende promuovere	<ul style="list-style-type: none"> Promozione della presenza contemporanea di funzioni (residenziali, commerciali, ludico-sportive e della ristorazione) compatibili con i luoghi e tra loro, che caratterizzino il ruolo del Lungomare rispetto al quartiere San Girolamo. Riqualificazione dello spazio pubblico. 	<ul style="list-style-type: none"> Promozione della presenza contemporanea di funzioni (residenziali, terziarie, commerciali, ricettive e della ristorazione, culturali e ricreative) compatibili con i luoghi, che caratterizzino il ruolo della Città Vecchia nel sistema insediativo di Bari. Spazi pubblici attrezzati per il tempo libero e pontili per caratterizzare il paesaggio e rafforzare l'interazione città-mare. Riqualificazione dello spazio pubblico.
Sistema di mobilità e di fruizione previsto	<ul style="list-style-type: none"> Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità ciclopedonale in senso trasversale (verso la 	<ul style="list-style-type: none"> Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità ciclopedonale e completamento dell'offerta di

	linea di costa) e longitudinale (Lungomare).	parcheggi perimetrali.
Riconoscimento e rispetto della identità locali	<ul style="list-style-type: none"> • Ridefinizione del rapporto sinergico tra entroterra, costa e mare. • La “Piazza del Mare” considerata come luogo di incontro e di scambio per gli abitanti, sede dei principali eventi pubblici e sportivi, luogo-immagine del quartiere. • Intervento di rigenerazione che ha un impatto su tutto il quartiere. • Scoperta del valore archeologico dell’area 	<ul style="list-style-type: none"> • Ridefinizione del rapporto sinergico tra entroterra, costa e mare. • Inserimento di funzioni e attività socio-culturali di valore simbolico e identitario, di cui il Mumab costituisce una delle centralità. • Progetto unificante: una nuova identità per tutta la città. • Valore storico e archeologico dell’area.
Usi misti differenziati per gruppi di età ed esigenze	<ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione del Lungomare quale spazio di aggregazione mediante la previsione di opportuni arredi urbani per le utenze deboli e per gruppi di età. 	<ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione del Lungomare quale spazio di aggregazione mediante la previsione di opportuni arredi urbani per le utenze deboli e per gruppi di età.
Sostenibilità degli interventi proposti	<ul style="list-style-type: none"> • Incremento delle aree a verde per contribuire a ridurre l’effetto “isola di calore”. • Protezione delle lame. • Protezione dall’erosione costiera. • Potenziali interferenze delle strutture a mare con la posidonia 	<ul style="list-style-type: none"> • Incremento delle aree a verde per contribuire a ridurre l’effetto “isola di calore”. • Protezione dall’erosione costiera.

5. Conclusioni

La valutazione ex post si configura come strumento di valutazione retrospettiva (Bottero e al., 2008) e ricopre un ruolo molto importante soprattutto nell’ambito dei progetti di riqualificazione e di trasformazione urbana, in quanto consente di apprendere dalle esperienze passate e di trasferire le lezioni apprese in altre realtà territoriali. “Apprendere dalla comparazione” rappresenta l’obiettivo e, al tempo stesso, il risultato.

Il confronto tra i due progetti rispetto ai criteri di valutazione selezionati mette in evidenza alcuni elementi su cui riflettere.

Se, come afferma Bohigas (2002), «*la città è essenzialmente il suo spazio pubblico*», la rigenerazione urbana dei waterfront offre alle comunità insediate un’occasione irripetibile di potenziale costruzione dello spazio pubblico.

Entrambi i progetti operano sugli spazi pubblici in contesti diversi e, conseguentemente, con impatti e significati diversi. Entrambi i progetti sono impostati sulle invarianti della sostenibilità ambientale e della mobilità lenta, ma mentre quello del waterfront di San Girolamo ha primariamente una valenza sociale e di miglioramento delle infrastrutture, quello della Città vecchia mette a valore la vocazione culturale e turistica dell’intera città attraverso la creazione di un nuovo legame tra il centro storico ed il suo waterfront.

Ma con l’intervento di San Girolamo è stato possibile riconoscere quest’area come testimonianza della storia degli insediamenti che si sono avvicinati nel territorio. Infatti, per la realizzazione del progetto su richiesta della Soprintendenza, sono state svolte nel 2014 indagini preventive subacquee e costiere sotto la direzione scientifica della Soprintendenza Archeologia della Puglia che hanno avvalorato le ipotesi di frequentazione di questo tratto costiero dall’età romana a quella medievale con

approdi e probabili punti d'imbarco, minori rispetto al porto principale di Bari (i cui resti sono stati ritrovati durante i lavori di restauro dell'ex Mercato del pesce, uno degli interventi previsti per il Polo per l'arte e la cultura contemporanea), presumibilmente collegati a rotte con i territori dell'Africa settentrionale e del Mediterraneo orientale (Disantarosa, 2017).

Queste progettualità non intervengono direttamente sull'organizzazione delle funzioni gestite dal privato (residenziali, terziarie, commerciali, ricettive e della ristorazione, culturali e ricreative) ma ne orientano in modo consistente l'evoluzione. Infatti, nel caso di San Girolamo la riqualificazione di un lungomare abbandonato da anni, senza dotazioni infrastrutturali di qualità, caratterizzate esclusivamente dall'attenzione alla funzionalità e a consentire l'accesso agli edifici privati di abitazioni e attività commerciali, ha rappresentato un'occasione di nuove articolazioni non soltanto funzionali ma anche formali e di rapporto con le comunità insediate.

Purtroppo, come già accennato in precedenza, nel passaggio dall'idea vincitrice del concorso di progettazione a quella realizzata attraverso la modalità di affidamento dell'appalto integrato, senza un dibattito pubblico (obbligatorio secondo il codice appalti italiano soltanto per lavori di importo notevolmente più elevati di quello oggetto dell'appalto in esame), senza modalità organizzate di partecipazione pubblica sia dei cittadini sia dei potenziali investitori economici delle aree limitrofe a quelle da riqualificare con il finanziamento pubblico, ha consentito certamente un significativo e apprezzabile miglioramento delle prestazioni funzionali e estetiche del nuovo waterfront (rendendo prevalentemente ciclopedonale gran parte del lungomare prima completamente carrabile), ma, allo stato attuale non ha agevolato l'attecchimento di nuove attività commerciali negli spazi nuovi messi a disposizione dal comune sul nuovo waterfront e neanche di eventuali associazioni o operatori del terzo settore, pure all'interno di una offerta proposta dallo stesso comune.

Incentivare la mobilità ciclo-pedonale rispetto a quella carrabile, rafforzando contemporaneamente il trasporto pubblico, come già verificatosi nel caso di San Girolamo e come previsto nel caso del progetto del waterfront della città Vecchia, appare una soluzione capace di intercettare le esigenze degli utenti contemporanei, in particolare negli spazi costieri, trasformando spesso questi spazi non solo in collegamenti tra due punti da raggiungere ma in luoghi in cui poter sostare e incontrarsi.

In entrambi i progetti il Lungomare viene valorizzato quale spazio di aggregazione in continuità con i brani retrostanti di città che si agganciano senza interruzioni al fronte mare attraverso la pedonalizzazione di alcuni tratti e si rileva l'incremento delle aree verdi e l'attenzione alla riduzione dell'effetto "isola di calore", come contributo dei nuovi spazi pubblici alla resilienza ai cambiamenti climatici.

Guardando gli esiti del progetto realizzato a San Girolamo, appare significativa la distanza tra le previsioni del progetto vincitore del concorso internazionale e l'opera realizzata. La minor qualità dei materiali utilizzati rispetto a quelli previsti nel progetto iniziale e l'assenza di percorsi partecipativi per favorire la condivisione del progetto con la comunità locale confermano le criticità del procedimento dell'appalto integrato (Contessa, Crocco, 2022) che sembra soddisfare prevalentemente le imprese esecutrici. Anche l'assenza, dopo alcuni anni dal termine dei lavori, di soggetti richiedenti l'utilizzo dei locali sulla piazza del nuovo waterfront di San Girolamo sembra confermare l'assenza di partecipazione della comunità locale al progetto e la difficoltà di integrare i nuovi spazi pubblici nei processi abituali di fruizione.

In entrambi i progetti si rileva l'incremento delle aree verdi e l'attenzione alla

riduzione dell'effetto "isola di calore", come contributo dei nuovi spazi pubblici alla resilienza ai cambiamenti climatici.

Note

1. Le lame sono antichi solchi erosivi che costituiscono un segno distintivo del paesaggio carsico pugliese. Esse hanno origine sulla Murgia Alta e sfociano nell'Adriatico in prossimità di baie sabbiose. La lama Lamasinata, conosciuta dalle fonti anche come *Lama de Sepi* o *Lama di Senape*, è definita dalla popolazione locale con il nome de "il canalone", mentre la lama Balice, lunga ben 37 km e corrispondente al corso prosciugato dell'antico torrente *Tiflis*, è compresa nel "Parco Naturale Regionale Lama Balice" istituito con la legge regionale n. 15/2007.
2. Si tratta del Piano Particolareggiato della zona di Rinnovo Urbano B6 di San Girolamo-Fesca.
3. In data 20 dicembre 2007 veniva sottoscritto - tra la Regione Puglia, il Comune di Bari e l'Istituto Autonomo per le case popolari della Provincia di Bari - un Accordo di Programma avente ad oggetto la definizione dei rapporti e delle azioni coordinate tra gli Enti firmatari e finalizzati alla realizzazione del programma di rigenerazione del quartiere San Girolamo; il succitato Accordo di Programma prevedeva al punto 3.6 dell'art. 4 la spesa di € 150.000,00= per lo Studio di fattibilità tecnica per la riqualificazione Lungomare IX Maggio.
4. Il Comune di Bari, al fine di promuovere la qualità dell'architettura pubblica attraverso un maggiore utilizzo dei concorsi di progettazione per l'attuazione delle scelte programmatiche, con proprio atto di G.C. n. 694 del 18 luglio 2008 indiceva il Concorso Europeo avente ad oggetto la redazione di un Progetto Preliminare finalizzato alla difesa e nuova sistemazione del fronte mare di San Girolamo – Fesca.
5. Si tratta di un raggruppamento temporaneo di professionisti costituito dalla società bolognese Servizi Tecnologie e Sistemi (Sts) in collaborazione con gli architetti baresi Dario Morelli, Paolo Pastore e gli ingegneri Paolo Grassi, Paolo Viola, Roberto Tomasicchio, Emanuele Colombo e Pasquale Marasciulo.
6. L'Amministrazione del Comune di Bari, a seguito di procedura di gara, con Determinazione Dirigenziale Ripartizione Stazione Unica Appaltante, contratti e Gestione LL.PP. n. 2014/160/00703 del 10.04.2014 ha aggiudicato l'appalto integrato per "l'affidamento della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di riqualificazione del fronte mare del litorale di San Girolamo – Fesca nel comune di Bari- Stralcio", al CONSORZIO STABILE VALORI scrl, che aveva indicato la società di ingegneria ETACONS srl per la progettazione esecutiva.
7. Il raggruppamento temporaneo di professionisti è costituito da S.M.N. Studio di architettura G.L. Sylos Labini e Partners S.S.T.P., capogruppo/mandataria, Pro Ingenio s.r.l., arch. Viviana Furio, arch. Nicola Fuzio, mandanti.
8. In data 15 marzo 2023 sono stati consegnati i lavori per la riqualificazione del waterfront di Bari vecchia, relativo all'ambito compreso tra Santa Scolastica, il molo Sant'Antonio e il molo San Nicola, all'azienda Rossi Restauri srl, aggiudicataria della gara pubblica indetta dal Comune di Bari per un importo di 10.193.598,11 euro.
9. Il 23 febbraio 2015 il Comune di Bari, la Regione Puglia e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo hanno siglato un accordo che prevede modalità di collaborazione operativa tesa, tra gli altri obiettivi, alla costituzione del "Polo delle Arti contemporanee". Il "Polo" costituisce centro di promozione e diffusione delle arti contemporanee ed è ospitato da tre edifici storici del centro cittadino, ovvero il Teatro Margherita, l'ex Mercato del Pesce e lo Spazio Murat.

Author Contributions

The paper is the result of shared work among the authors, although paragraphs 1, 2 and 5 should be attributed to Francesco Rotondo and all others to Laura Casanova.

Funding

This research received no external funding.

Conflicts of Interest

The authors declare no conflict of interest.

Originality

The authors declare that this manuscript re-elaborates and supplements the contents of the following paper: Casanova L., Rotondo F. (2022), “Rigenerare il waterfront per formare spazi pubblici identitari, fruibili e sostenibili”, in Moccia F.D., Sepe M. (a cura di), XIII Giornata Internazionale di Studi INU - 13° Inu International Study Day “Oltre il futuro: emergenze, rischi, sfide, transizioni, opportunità - Beyond the future: emergencies, risks, challenges, transitions, and opportunities” (Napoli, 16 December 2022), *Urbanistica Informazioni*, n. 306s.i., INU Edizioni, Roma, pages 402-404.

The authors also declare that the manuscript is not currently being considered for publication elsewhere, in the present of any other language. The manuscript has been read and approved by all named authors and there are no other persons who satisfied the criteria for authorship but are not listed. The authors also declare to have obtained the permission to reproduce in this manuscript any text, illustrations, charts, tables, photographs, or other material from previously published sources (journals, books, websites, etc).

References

- Andriello V. (2006). “Tra riqualificazione e degrado. Orientarsi nel tempo delle trasformazioni in un quartiere di periferia”. In Belli A. (a cura di), *Il territorio speranza. Politiche territoriali possibili per il Mezzogiorno d'Italia*, pp.39-54. Alinea.
- ANCSA. (1973). *L'intervento pubblico nei centri storici. Convegno Gescal*. Il Mulino, Bologna.
- Aspen, J., Bjerkeset, S. (2016). Private-public space in a Nordic context: the Tjuvholmen waterfront development in Oslo. *Journal of Urban Design*, 22(1):1-17 DOI: 10.1080/13574809.2016.1240010
- Aspen, J., Bjerkeset, S. (2020). *Public space use. A classification*. Routledge, London.
- Aspen, J., Bjerkeset, S. (2021). Reinventare il fronte mare / Reinventing the waterfront. *Domus*. ISSN 0012-5377, pp. 11-13
- Attardi R., Canta A., Torre C.M. (2014). “Urban design, institutional context and decision-making process. Two cases of waterfront regeneration in Apulia (Italy)”, *Bollettino del Centro Calza Bini (BDC)*, Vol. 14, 1, pp. 129-143.
- Austin, G (2013). Case study and sustainability assessment of Bo01, Malmö, Sweden. *Journal of Green Building*. 8(3), p. 34-50. DOI: 10.3992/jgb.8.3.34
- Bohigas O. (2002). “Barcellona: un'esperienza urbanistica”. In: AA.VV. *La città europea del XXI secolo*, Skira, Milano.
- Bruttomesso R. (Ed., 1993). *Waterfronts. A new frontier for cities on water*. Edizioni Città d'acqua. Venice.
- Bruttomesso R. (Ed., 2006). *Città-Porto City-Port, Catalogue of the section of the 10th international architecture exhibition*. Marsilio Editore, Venice.
- Calace F., De Troia V., Milella S., and Pascetta M. “La Città e La Costa: letture e interpretazioni per la pianificazione costiera di Bari”, *Ri-Vista. Research for landscape architecture*, 15, no. 2 (December 24,2017): 100-119. Accessed October 18, 2022. <https://oaj.fupress.net/index.php/ri-vista/article/view/2899>
- Carta M. (2008), “I waterfront come generatori di qualità urbana”. In A. Badami, D. Ronsivalle (a cura di), *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, pp. 7-11. Roma. Aracne.
- Carta M., Ronsivalle D. (2016, eds.). *The Fluid City Paradigm: Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*, Springer International Publishing, Cham.
- Cassese S. (1998). La semplificazione amministrativa e l'orologio di Taylor, in *Riv. trim. dir. pubbl.*, p. 703 e ss.
- Cattedra R. (2011). “Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée”, *Rives méditerranéennes*, 39, 81-102.
- Cialdea D. (2020). Landscape Features of Costal Waterfronts: Historical Aspects and Planning Issues, *Sustainability*, 12, pp.1-22.
- City of Malmö (2018). *Western Harbour facts and figures*. Malmö. Malmö City Planning Office.
- City of Malmö, 2012. *Guide Western Harbour: Sustainable City Development*. Malmö: Malmö City Environmental Department.
- Comune di Bari (2009). *Documento Programmatico Preliminare*. Disponibile on line: <https://www.comune.bari.it/web/edilizia-e-territorio/documento-programmatico-preliminare-dpp>.
- Comune di Bari (2009). *Relazione progetto vincitore Concorso riqualificazione San Girolamo*. Disponibile on line: <https://www.comune.bari.it/web/edilizia-e-territorio/concorso-per-la-riqualificazione-del-litorale-s.-girolamo>, sito visitato il 01.04.2023.
- Comune di Bari (2013). *Bari futura. Il Documento Programmatico Preliminare per il nuovo Piano Urbanistico Generale*. Adda editore.
- Comune di Bari (2019). *Rigenerazione urbana*. Disponibile on line: <https://www.bariinnovazionesociale.it/category/rigenerazione-urbana-bari/>, sito visitato il 01.04.2023.
- Contessa C., Crocco D. (2022). *Codice degli Appalti e delle Concessioni*. DEI Tipografia del genio civile, Roma.
- Dalman, E. and Sandstedt, E., 2005. Who was the Western Harbour intended for? In Persson, B. (ed.), 2005. *Sustainable City of tomorrow: Bo01 - Experience of a Swedish Housing Exposition*. Stockholm: Formas, p. 73-80
- Disantarosa G. (2017), “Il litorale di Bari tra Fesca e San Girolamo: ricerche preventive di archeologia subacquea e costiera”, in *L'archeologo subacqueo*, Anno XXIII, 65 n.s., pp.16-28.

- Evans G., Shaw P. (2004). "The Contribution of Culture to Regeneration in the UK: a Review of Evidence". In: (DCMS), *A Report to Department of Culture, Media and Sport*. London Metropolitan University, London.
- Fusco Girard L., Cerreta M. (2001). Il patrimonio culturale: strategie di conservazione integrata e valutazioni. *Economia della cultura*, 2, 175-185.
- Fusco Girard L., Cerreta M., De Toro P., Forte F. (2007). "The Human Sustainable City: Values, Approaches and Evaluative Tools". In: Deakin M, Mitchell G, Nijkamp P, Vreeker R (eds). *Sustainable Urban Development. Volume 2. The Environmental Assessment Methods*. Routledge, London, pp. 65-93.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (a cura di, 2004). Energia, Bellezza e Partecipazione: La sfida della sostenibilità. Valutazioni integrate tra conservazione e sviluppo. Franco Angeli, Milano
- Gabellini P. (2002). "Il progetto dello spazio pubblico: fondamento e problema del piano urbanistico". In: Mattogno C. (cura di, 2002). *Idee di spazio. Lo spazio delle idee. Metropoli contemporanee e spazi pubblici*. Franco Angeli, Milano.
- Gabrielli B. (1993). Il recupero della città esistente. ETAS Libri, Milano.
- Hoyle B.S. and Pinder D.A. (1981). *Cityport industrialization and regional development. Spatial analysis and planning strategies*. Pergamon Press, Oxford (UK).
- Hoyle B.S. (2000). Global and local change on the port-city waterfront. *Geographical Review*, 90, 3, pp. 395-417.
- Innerarity D. (2008). *Il nuovo spazio pubblico*, trad. it. di M. Mellino. Meltemi, Roma.
- Iovino G. (2016). Waterfronts as Commons? On the redistribution effects of urban regeneration project. In: Aa.Vv. (2016), *Commons/Comune*, Società di studi geografici. Memorie geografiche NS 14, pp. 79-87
- ISPRA Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (2010). *Formazione e gestione delle banquettes di Posidonia oceanica sugli arenili*. ISPRA edizioni, Roma.
- Landis J. (2022). "Urban regeneration meets sustainability - HafenCity, Hamburg". In: Landis J. (ed.) *Megaprojects for Megacities*. Elgar, London.
- Magnaghi A. (2010). *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*. Bollati Boringhieri, Torino.
- Magnaghi, A. (2006). Dalla partecipazione all'autogoverno della comunità locale: verso il federalismo municipale solidale, *Democrazia e Diritto*, n. 3, pp. 134-150.
- Martinelli N. (a cura di, 2005). "Il Porto, la città, il paesaggio". In: Carlone G. (a cura di), *Il porto di Bari. Progetto città (1855-2005)*. Adda Editore, Bari.
- Martinelli, N. (2009). *Per un atlante della città pubblica di Bari*. Adda Editore, Bari.
- Mattogno C. (2002). *Idee di spazio, lo spazio nelle idee, Metropoli contemporanee spazi pubblici*. Franco Angeli, Milano.
- Mayer H. (1999). *City and port. Transformation of port cities*. London, Barcelona, New York, Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure. International Books, Utrecht.
- Mocui, N.C. (2021). Establishing the Current State of Research on Urban Regeneration in Waterfront Cities. *Ovidius University Annals Series: Civil Engineering*, Year 23. DOI: 10.2478/ouacsce-2021-0016. Disponibile on line: https://www.researchgate.net/publication/359026643_Establishing_the_Current_State_of_Research_on_Urban_Regeneration_in_Waterfront_Cities [accessed May 01 2023].
- Morandi M. (2008). *La città vissuta. Significato e valori dello spazio urbano*. Alinea, Firenze.
- Morbelli G. (2001). *Rigenerare la città. Obsolescenza e rinnovo dei tessuti urbani in Gran Bretagna, dalle leggi sanitarie all'approccio immobilista: un profilo sinottico*. Alinea, Firenze.
- Oliveira V., Pinho P. (2010). Evaluation in Urban Planning: Advances and Prospects. *Journal of Planning Literature*, Vol.24, 4, <https://doi.org/10.1177/0885412210364589>
- Pace F. (2003). "Grandi progetti e nuove polarità urbane". In: Selicato F. (a cura di) *Bari. Morfogenesi dello spazio urbano*. pp.49-65, Adda editore, Bari.
- Paris S., Bagnato V.P. (2012). Bari, città pubblica mediterranea: i nuovi progetti di valorizzazione del patrimonio pubblico. *TECHNE*, n.03.
- Pavia R., di Venosa M. (2012). *Waterfront. Dal conflitto all'integrazione/From conflict to integration*. ListLab, Trento.
- Rivière D. (2011). "Le renouvellement urbain et la politique européenne de cohésion, de Naples à Saint-Denis", *Rives méditerranéennes*, 39, 103-123.
- Roberts, P. (2000). *The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration*. SAGE, London.
- Rotondo F., Selicato F. (2010). *Progettazione urbanistica*. McGraw- Hill Companies, Milano – New York.
- Rotondo F., Selicato F. (2012). "Il ruolo della rigenerazione urbana nelle forme contemporanee di governo del territorio". In: Rotondo F., Selicato F., Torre C.M. (a cura di) *Percorsi di rigenerazione urbana e territoriale*. Adda Editore, Bari.
- Sandulli, M.A. (a cura di, 2001). *Il procedimento amministrativo fra semplificazione e partecipazione: modelli europei a confronto*. Giuffrè Editore. Milano.
- Savino M. (2010, a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani, Politiche, Progetti*, Franco Angeli, Milano.
- Schubert D. (2011). "Seaport cities: phases of spatial restructuring and types and dimensions of redevelopment". In Hein C. (Ed.), *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks, London and New York*. Routledge, pp. 54-69.
- Servizio studi - Dipartimento Ambiente della Camera dei deputati e Cresme (2021). *Le politiche di rigenerazione urbana. Prospettive e possibili impatti*, Roma.
- Smith H. and Garcia Ferrari M.D. (2012). *Waterfront Regeneration. Experiences in City building*, Routledge, London and New York.
- Smith H., Garcia Ferrari M.S. (2012, eds.). *Waterfront Regeneration. Experiences in City-building*. Routledge. New York.
- Vallega A. (1992). *The changing waterfront in the coastal area management*. Franco Angeli, Milano.

