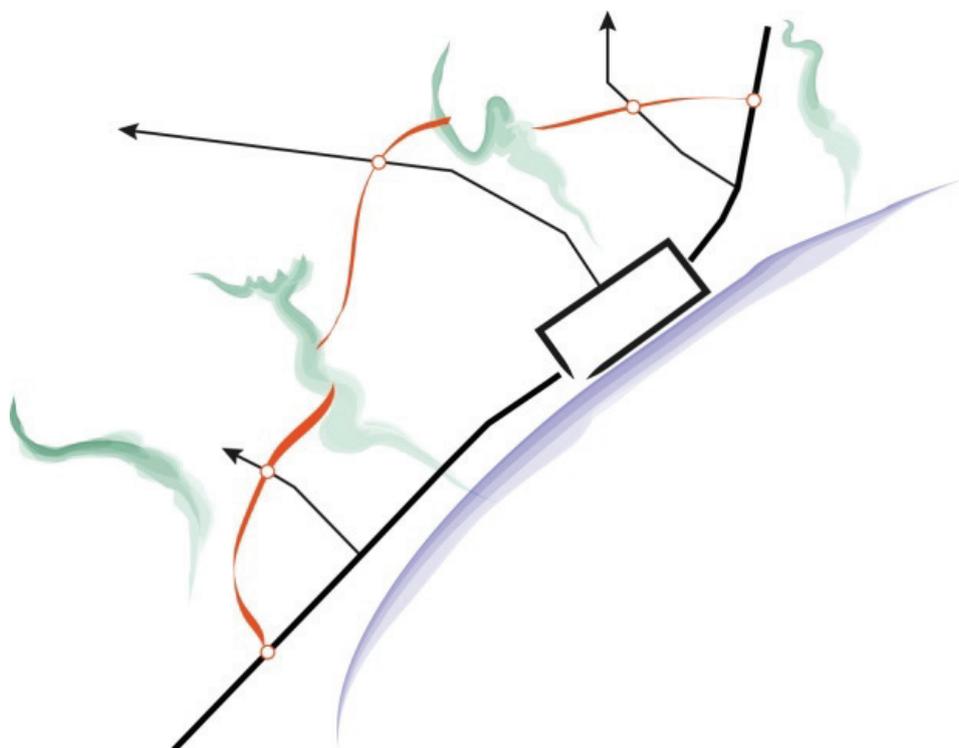




Città di Manfredonia



## Un nuovo disegno urbano per un aggiornamento del DPP



*Sindaco*  
Angelo Riccardi

*Assessore all'Urbanistica*  
Matteo Clemente

*Ufficio del Piano*  
Ciro Salvemini  
Antonio Manzella  
Marco Degaetano  
Santo Imperatore  
Luigi Losciale  
Giovanna Caratù  
Antonello D'Ardes  
Roberto Russo  
Gianluca Andreassi

febbraio 2014



## sommario

Premessa	5
Dal Documento Programmatico Preliminare (DPP) al Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana (DPRU)	<b>7</b>
1. Il Documento Programmatico Preliminare (DPP)	7
2. Dopo l'adozione del DPP	13
3. L'aggiornamento del rilievo del Centro Storico	18
4. Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (DPRU)	22
5. Idea guida (spaziale) e obiettivi del DPRU	25
6. Il Piano Comunale delle Coste (PCC)	34
<b>Il nuovo scenario</b>	<b>39</b>
1. Le condizioni attuali	39
2. L'attuazione dei comparti	40
3. Verso un nuovo scenario	46
4. Un nuovo disegno urbano (e nuove regole)	49
5. Gli assunti del nuovo disegno	57



## Premessa

L'adozione del Documento Programmatico Preliminare, la successiva adozione del Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana, l'avvio del Piano di Recupero del Centro Storico, nonché la valutazione degli esiti dei primi comparti di espansione edilizia e, infine, le attuali condizioni di mercato, consentono, o meglio, necessitano di fare un ulteriore passo avanti nella riflessione sul futuro urbanistico di Manfredonia.

Una riflessione che non può che essere ampia e non solo legata, o relegata, a meri aspetti tecnici.

In questi ultimi anni si è avuta una espansione urbana che ha prodotto un notevole consumo di suolo e poca qualità urbana ed edilizia.

I comparti realizzati, senza alcuna logica programmatoria e localizzativa, hanno cosparso il territorio di una tassonomia di palazzine con recinto, con totale indifferenza per l'orografia e il contesto più in generale.

Tutto ciò contemporaneamente alla elaborazione di documenti - DPP e DPRU - che indicano altre strade da percorrere.

La riflessione che si è aperta nell'Amministrazione Comunale e nelle strutture tecniche, a partire dall'Ufficio dei Piani, è quella di pensare a un nuovo scenario e a un nuovo disegno urbano:

- per rimediare agli errori, al consumo di suolo, all'eterogeneità dei tipi edilizi, alla confusione degli stili e dei materiali, al disorientamento spaziale ecc.;
- per costruire una città contemporanea che riprenda il controllo della forma, della qualità spaziale e riproponga stili di vita urbani;
- per favorire innovazione tecnica e innovazione tipologica;
- che faccia dell'innovazione un suo elemento essenziale;
- che costruisca una città fatta non solo di case.

Le nuove condizioni, pertanto, richiedono di individuare quali scenari si possono prospettare a partire dal DPP, dal DPRU e da quanto è successo nel frattempo sia in termini di fatti edilizi ed urbani sia in termini di riflessioni su questi temi.

Ciò presuppone la definizione di un progetto culturale e la costruzione di uno scenario di riferimento che implica:

- consumare meno suolo ripensando anche ai modelli insediativi su cui si è costruito la città recente;
- immaginare e praticare nuovi stili di vita legati a un uso cosciente delle risorse e dell'energia;
- programmare gli interventi di trasformazione urbana secondo strategie ben definite e secondo uno schema di assetto morfologico determinato;
- definire un progetto di costruzione dello spazio pubblico a partire dal verde, elemento assolutamente assente nel tessuto urbano di Manfredonia, quale strumento per dare struttura alla città e qualità urbana alle sue parti;
- pensare a ruoli produttivi nuovi della città, a una città che produce conoscenze, prodotti, servizi e spazio urbano: la città non è fatta solo di case.

Le pagine che seguono sono una prima traccia di questo nuovo scenario e disegno urbano che si vuole perseguire e attuare. Un masterplan che ha bisogno di ulteriori approfondimenti e verifiche, nonché di ripensare agli strumenti normativi e tecnici per portarlo avanti.



## Dal Documento Programmatico Preliminare (DPP) al Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana (DPRU)

### 1. Il Documento Programmatico Preliminare (DPP)

L'Amministrazione Comunale di Manfredonia ha adottato il 4 maggio del 2009 il *Documento Programmatico Preliminare (DPP)* del *Piano Urbanistico Generale (PUG)*.

La stesura del DPP è stata operazione lunga e complessa perché ha dovuto cimentarsi con approcci metodologici e concettuali nuovi, mettere a punto modalità di archiviazione e validazione dei dati, imparare a usare strumenti di rappresentazione non familiari, dare un senso a cose che una volta non ne avevano. In altri termini ha costretto tutti a ragionare in un modo nuovo.

Il DPP ha segnato il momento a partire dal quale iniziare un nuovo approccio complessivo al territorio e alla politica e alla gestione urbanistica.

Anche se il DPP è un documento che non ha valore conformativo, che non ha carattere prescrittivo o regolativo in sé, esso è un atto di indirizzo e, al pari di altri atti simili, ha la funzione di indirizzare qualsiasi atto o procedimento riguardante la gestione del territorio..

Pertanto il DPP ha un estremo valore. È un atto che influenza, anzi determina, la politica urbanistica e di governo del territorio, anche prima della approvazione del PUG, anche indipendentemente dal PUG. Altrimenti sarebbe un atto senza alcuna ragione di esistere. E così è stato nel caso di Manfredonia.

Il Documento Programmatico Preliminare enuclea una serie di obiettivi volti a migliorare la città, tutelare il suo territorio, promuovere un uso più attento delle risorse.

I grandi temi riguardanti il territorio e la città individuati nel DPP sono: *la sicurezza del territorio; il progetto di paesaggio; il recupero della forma urbana; il recupero del Centro Storico; la riqualificazione della città consolidata; la città da consolidare; il progetto dello spazio pubblico; il sistema del verde; centralità esistenti e nuove centralità; la trama viaria; le aree in trasformazione e il disegno urbano; dagli standard alle dotazioni territoriali; il Piano dei Servizi; le regole per il buon costruire*. Le tematiche indicate costituiscono paradigmi interpretativi e progettuali. Esse descrivono l'approccio e la strategia che si vuol perseguire, nonché obiettivi e temi specifici e una prima serie di azioni.

Riconoscendo la particolarità di diversi temi, la differente natura dei molteplici luoghi, il DPP ritiene che le questioni che si presentano devono essere affrontate in modo specifico. Ogni paesaggio e ogni contesto urbano mostra caratteri e problemi che richiedono approcci particolari. Ognuno di essi necessita di regole specifiche e di strategie peculiari. Molti di essi hanno bisogno di progetti particolari, di interventi non solo regolativi. Il DPP individua la necessità di regole e di progetti, quali strumenti per governare il territorio: di regole da riferire alle diverse parti in cui è stato articolato il territorio e la città; di progetti riguardanti sistemi o luoghi specifici. Nel DPP perciò si fa riferimento al progetto di paesaggio, al progetto dello spazio pubblico, al sistema del verde ecc. quali progetti veri e propri di sistemi e di insiemi che non possono essere trattati solo nei loro elementi componenti.

Nel DPP, pertanto, è racchiusa una prima battitura della strategia di intervento che punta al raggiungimento di una visione della città, del suo territorio e dei suoi paesaggi condivisa con gli attori locali e con i soggetti portatori di interesse. Vedute, contesti e idee che saranno più compiutamente definite e delineate lungo il percorso che porta alla stesura del Piano Urbanistico Generale.

### *Il tema della forma urbana*

Tra i temi, luoghi e questioni che il DPP individua, molto spazio viene dedicato al recupero della forma urbana quale categoria analitica e progettuale per affrontare il tema dell'urbano e della città.

Manfredonia è cresciuta per molti secoli dentro le mura con una maglia ortogonale. E anche quando le prime espansioni hanno travalicato le mura, la città ha continuato a costruirsi lungo direttrici storiche, seguendo la maglia ortogonale e utilizzando l'isolato come modello insediativo. A iniziare da metà degli anni '70 del Novecento è iniziato un processo di edificazione assolutamente scollegato dalla struttura originaria dell'insediamento e dai grandi segni morfologici che lo circondano e lo connettono al territorio. La città più recente, e quella in costruzione, non mostrano più un disegno riconoscibile, non esprimono più la forma generale, non hanno più nessuna relazione con i caratteri del luogo.

Il tema della forma comporta riconoscere la dimensione visibile dello spazio urbano quale aspetto strutturale e non secondario, poiché è essa che connota *lo spazio pubblico o di uso pubblico*. Tale assunto riguarda anche lo spazio aperto, inteso non come lo spazio tra le cose, ma *lo spazio che tiene assieme le cose e il rapporto tra città e territorio aperto*.

Il DPP indica che alla città vada *restituita un'immagine urbana, un disegno urbano che sappia associare alla testimonianza del suo passato una visione del futuro; e che a tal scopo, è necessario prendersi cura della città esistente e conferire qualità formale e funzionale a una città che sta perdendo la sua forma e che non riesce a manifestare una struttura urbana funzionale capace di reggere la crescita e il rango a cui aspira o dovrebbe aspirare*.

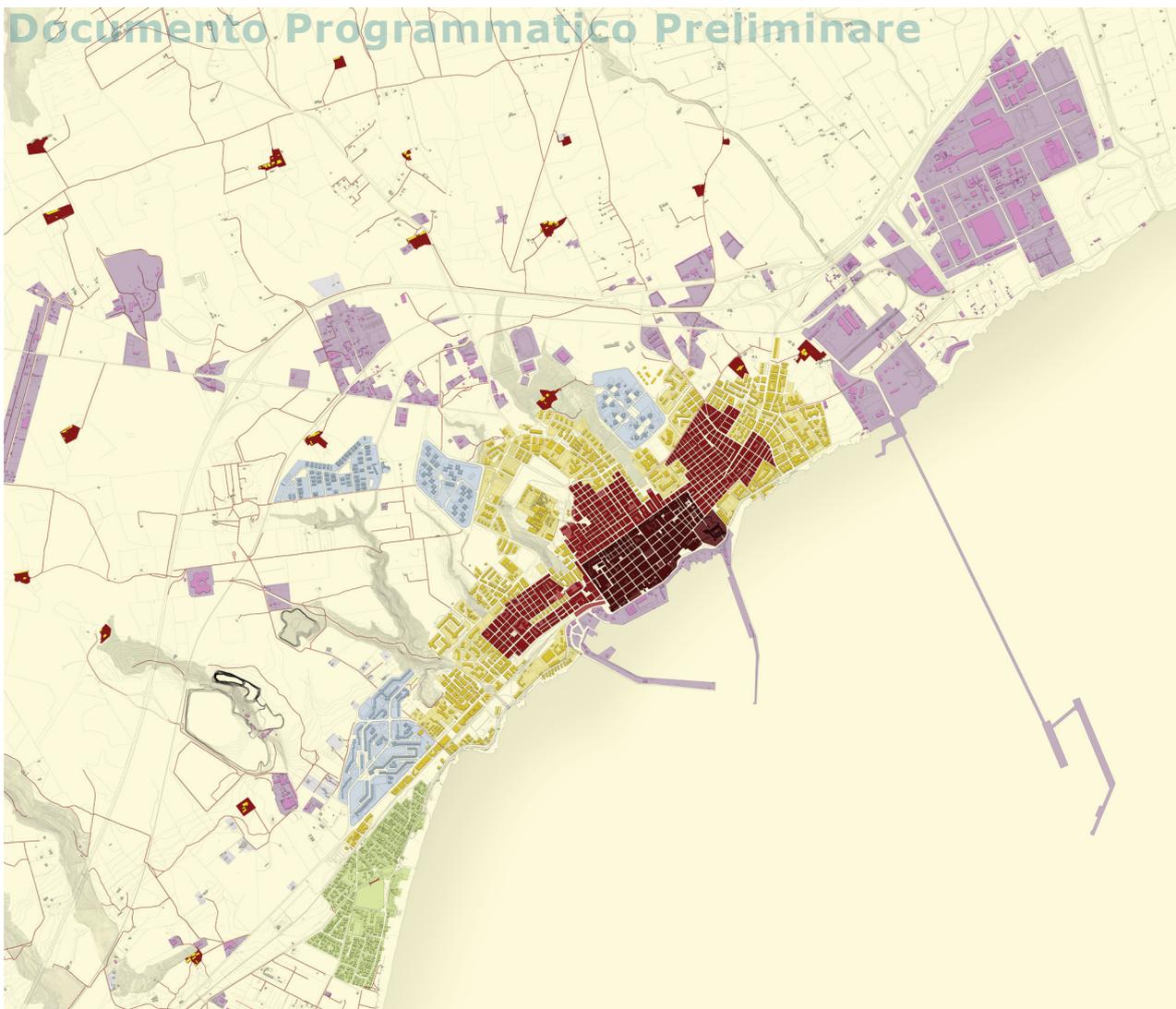
Il tema del recupero della forma urbana, secondo le indicazioni del DPP, deve essere affrontato operando su vari livelli, con diversi strumenti concettuali e metodologici, con azioni e interventi coordinati, con regole e progetti specifici.

Il DPP articola tutto il tema dell'urbano in alcune grandi aree operative, che esprimono anche una serie di priorità:

- il recupero del centro storico
- la città da consolidare
- il progetto dello spazio pubblico e degli spazi aperti
- il disegno urbano per le aree in trasformazione e i luoghi sensibili
- il Piano dei Servizi

Questi temi possono essere letti come obiettivi, indicazioni e strategie articolati per aree caratterizzate da formazione, condizione e linee di sviluppo comuni, e per luoghi individuati dal fatto di essere punti nodali nella riorganizzazione urbana.

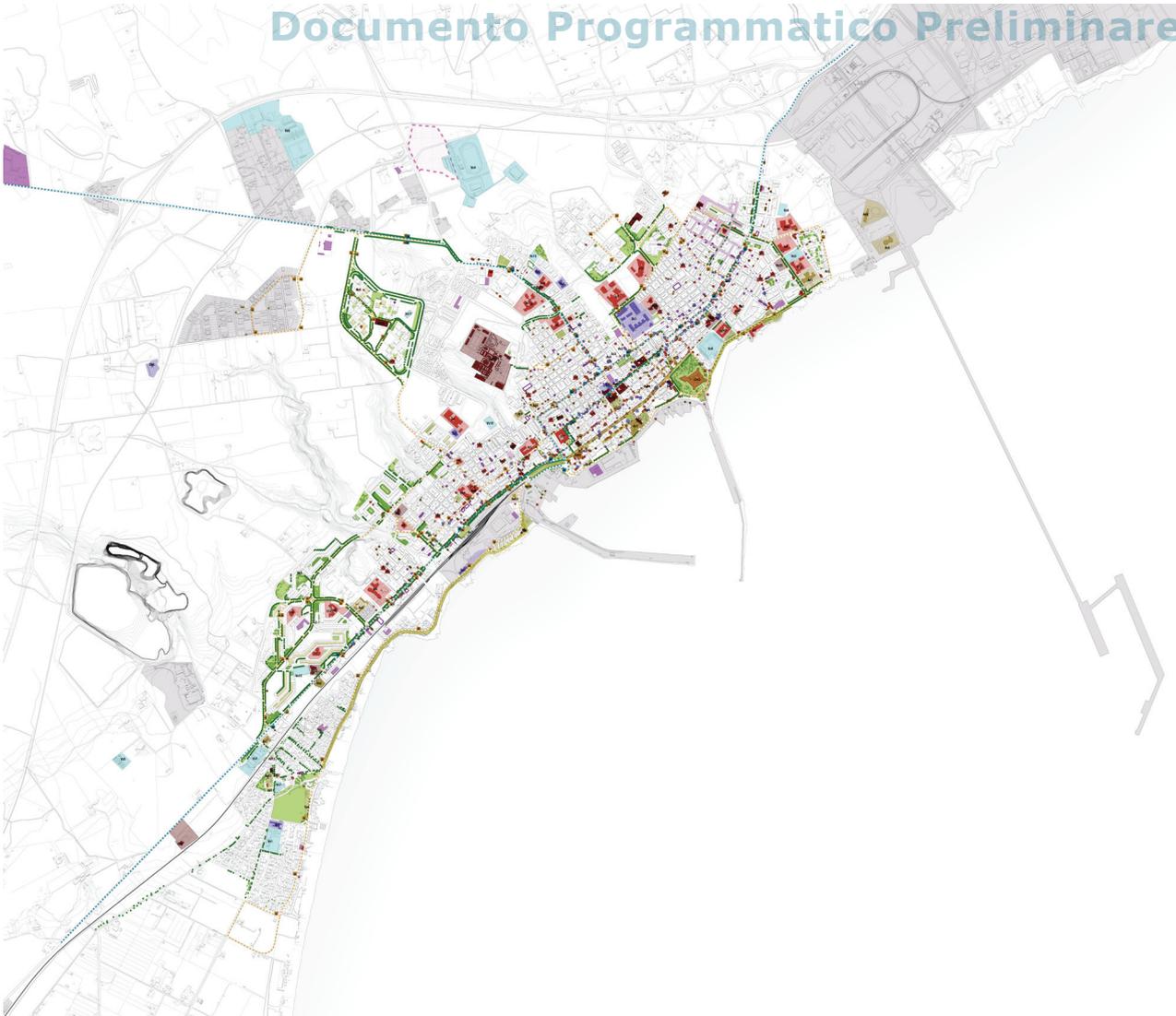
# Documento Programmatico Preliminare



le morfologie del DPP



# Documento Programmatico Preliminare



## la struttura urbana del DPP

### Istruzione innovazione e ricerca

- Asili nido
- Scuole dell'infanzia
- Scuole dell'infanzia (in sede impropria), non statali convenzionate
- Scuole elementari
- Scuole medie
- Scuole secondarie superiori
- Università e centri di ricerca

### Salute e assistenza sociale

- Ospedali e strutture sanitarie
- Attrezzature socioassistenziali
- Residenze protette e assistite
- Farmacie
- Ambulatori medici e laboratori di analisi

### Pubblica amministrazione e sicurezza

- Uffici comunali
- Uffici altri Enti
- Uffici altri Enti (solo piani inferiori)
- Ordine pubblico e sicurezza
- Ufficio Ase e Centro cottura

### Attività culturali associative e politiche

- Musei biblioteche e spazi espositivi
- Cinema teatri auditorium
- Sedi associazioni e forze politiche

### Esercizio della libertà di Religione

- Edifici per il culto e attività connesse
- Servizi cimiteriali

### Mercati e medie strutture di vendita

- Aree mercatali
- Aree mercatali di previsione
- Mercati generali
- Medie strutture di vendita
- Medie strutture di vendite (solo piani inferiori)

### Esercizi di vicinato

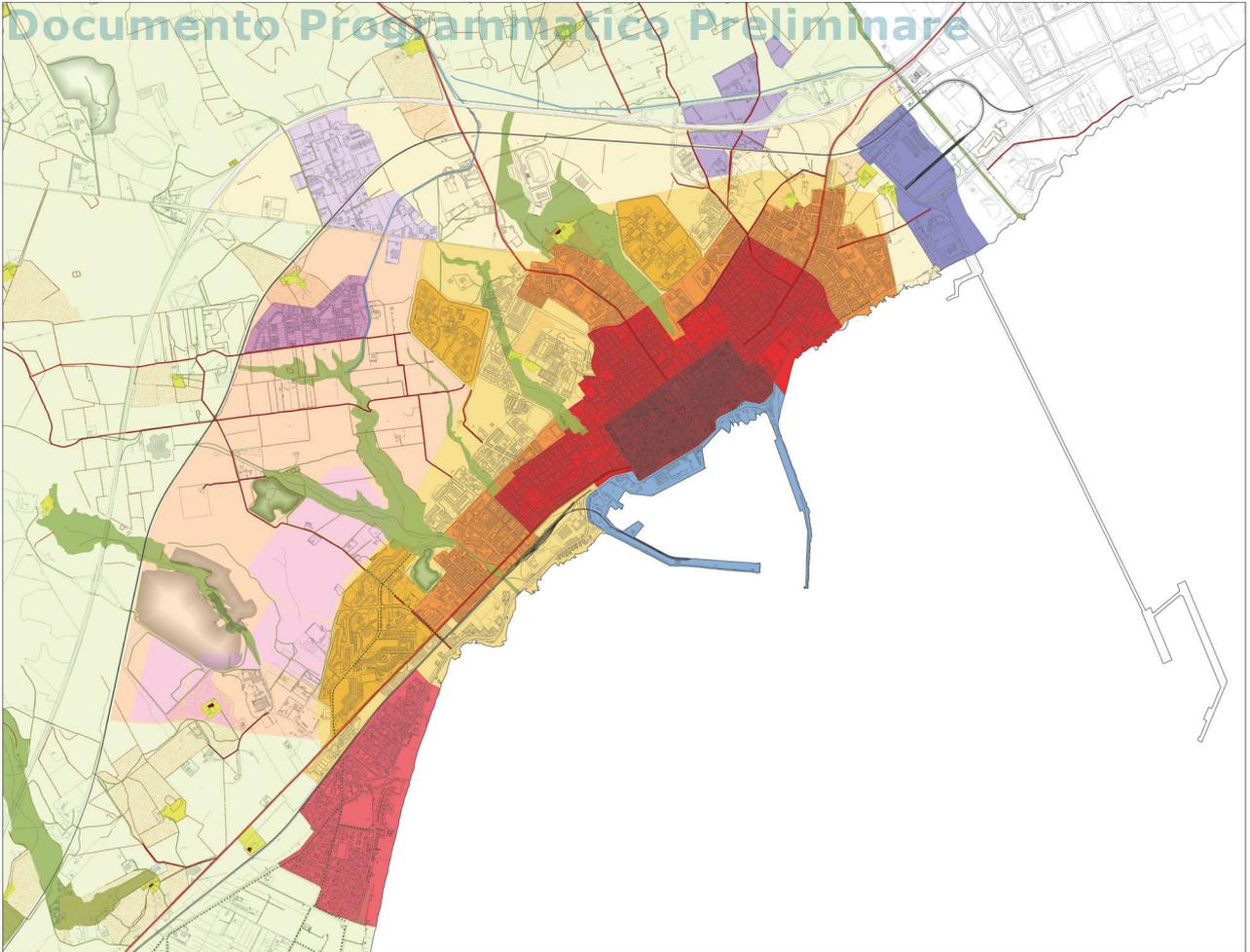
- Alimentare e misto
- Non alimentare e beni persona
- Non alimentare e altri beni
- Non alimentare e altri beni a basso impatto
- Altri
- Attività artigianali di servizio alla persona
- Attività artigianali di servizio
- Pubblici esercizi (bar, ristoranti e pizzerie)
- Sportelli bancari
- Agenzie d'affari
- Struttura ricettiva

### Trasporto pubblico

- Ferrovia linea passeggeri
- Linee autobus extraurbane
- Linee autobus urbane
- Fermata linee autobus extraurbane
- Fermata linee autobus urbane

### Verde e spazi aperti

- Strade pedonali
- Spazi di relazione
- Piazze e aree pavimentate
- Alberi
- Impianti sportivi
- Giardini e verde attrezzato
- Aree ERP di proprietà pubblica
- Aree specializzate
  - Aree industriali/artigianali
  - Aree portuali
  - Aree Ferroviarie
  - Centri Commerciali
  - Attrezzature turistiche
  - Aree militari
  - Aree dismesse o sottoutilizzate



**CITTA' ENTRO LE MURA**  
Città storica di antico impianto a maglia ortogonale. Alcune sostituzioni recenti. Isolati a cortina. Tipologie edilizie prevalenti.....

**CITTA' CONSOLIDATA**  
I quartieri storici (Monticchio, Scaloria, Croce). Prime espansioni fuori le mura a maglia ortogonale. Isolati a cortina. Case in linea. Scarsa presenza di edifici specialistici.

**Città giardino di Siponto**  
Città giardino costiera costruita intorno al nucleo storico degli anni della Bonifica. Tessuto costituito di case isolate sul lotto con giardino privato.

**CITTA' IN VIA DI CONSOLIDAMENTO**  
Espansioni dagli anni Settanta fino al..... Allentamento della maglia ortogonale. Scarsa definizione degli isolati. Varietà delle tipologie edilizie e dei servizi.

**CITTA' DA CONSOLIDARE**  
Espansioni recenti. Espansioni contemporanee. Abbandono della maglia ortogonale. Scarsa definizione dei fronti degli isolati.

**Espansioni residenziali in situazione (CB)**

**Isole residenziali pubbliche e non di recente costruzione**  
Quartieri di edilizia economica popolare. Abbandono della maglia ortogonale. Scarsa definizione dei fronti degli isolati. Scarsa definizione morfologica. Assenza di fronti. Assenza di servizi.

**CITTA' DELLA TRASFORMAZIONE**  
Contesto periurbano oggetto di previsioni residenziali. Trama viaria regolare. Lame. Cave dismesse e in attività.

**Espansioni residenziali in situazione (CA)**

**Isole artigianale-residenziale**  
Tessuto in fase di completamento. Case bifamiliari e unifamiliari con piano terra destinato ad attività commerciali o artigianali. Assenza di servizi.

**Contesto di margine urbano da riqualificare**  
Grandi infrastrutture (ferrovia, statale). Masserie isolate ai margini del contesto urbano. Oggetti urbani isolati e scollegati dal resto del tessuto.

**Isole artigianale-produttiva**  
Assenza di definizione morfologica. Eterogeneità tipologica e funzionale.

**Isole logistiche**

**CONTESTI CONSOLIDATI SPECIALIZZATI**

**Isole produttive**  
Assenza di definizione morfologica. Assetto monofunzionale.

**Porto**

**Elementi strutturanti del sistema idrogeomorfologico e ambientale**

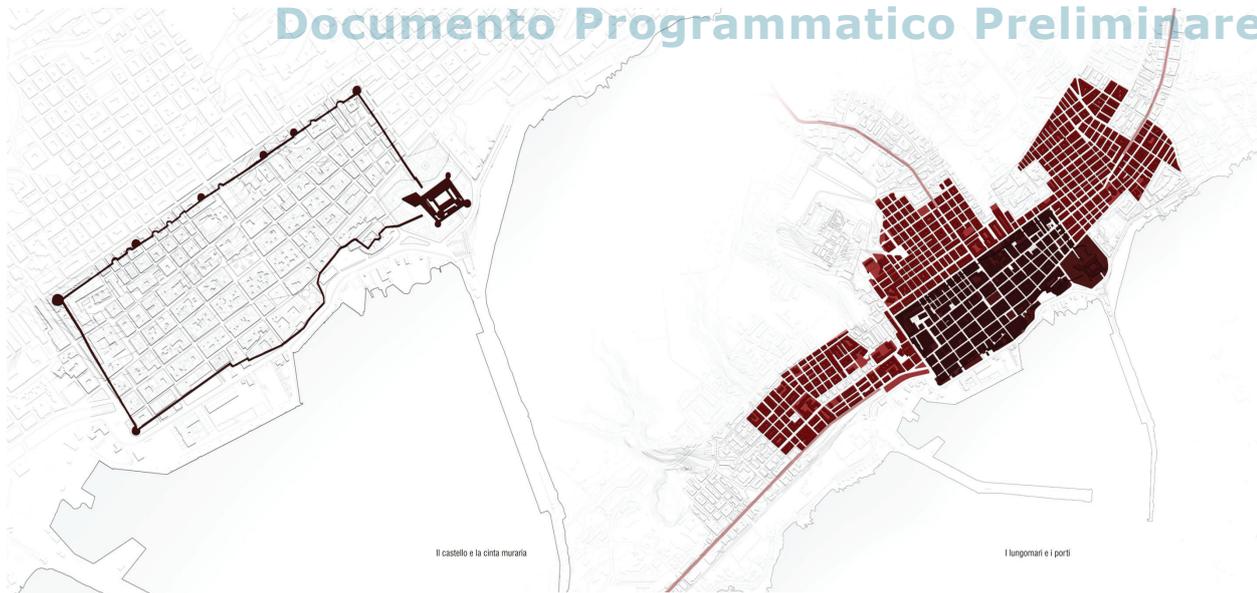
- Canaloni
- Strade bianche
- Strade alberate
- Canale collettore

**Elementi strutturanti del sistema insediativo storico**

- Strade storiche territoriali
- Strade storiche secondarie e vicinali
- Muri a secco
- Masserie e relativo spazio di relazione
- Pertinenze storiche delle masserie
- Chiesa di S. Maria di Siponto
- Edifici sottoposti a vincolo architettonico
- Aree soggette a vincolo archeologico

*i contesti urbani del DPP*

## Documento Programmatico Preliminare



## 2. Dopo l'adozione del DPP

Il processo di formazione del PUG si è interrotto al 2009 e solo ora sta lentamente riprendendo il suo cammino. Tuttavia, il DPP ha costituito da subito il quadro di riferimento per la politica urbanistica e ha consentito di impostare numerose iniziative e di dare avvio a programmi e piani che hanno proprio nel DPP i loro obiettivi, e il quadro di riferimento e di coerenza. Fondamentale in questo processo è stata l'attività dell'Ufficio di Piano - istituito per la elaborazione del PUG e per dare maggior spazio alla progettualità interna agli uffici comunali.

Già mentre si elaborava il DPP, si è avuta la partecipazione al bando regionale dei PIRP. Il progetto è stato un modo per sperimentare gli strumenti concertativi e partecipativi ma anche un'esperienza di proposta di assetto urbano in cui sono confluiti i contenuti, in elaborazione, del DPP, i suoi indirizzi e la sua visione dello spazio urbano.

Dopo l'adozione del DPP, l'attività dell'Ufficio dei Piani è proseguita con l'aggiornamento del Rilievo del Centro Storico propedeutico al recupero del Centro Storico. Il rilievo è stato portato avanti seguendo le indicazioni del DPP; è stato eseguito come parte del percorso che dal DPP porterà al PUG. Esso a tutti gli effetti è una parte del PUG.

Il DPP ha contribuito a portare avanti nuove riflessioni su diversi temi e su alcuni luoghi problematici. I materiali del DPP, a partire dall'immagine utilizzata come logo, e le indicazioni in esso contenute, sono stati un contributo essenziale del workshop "Il golfo di Manfredonia – porta del Gargano – dal porto vecchio al molo industriale" svoltosi a Manfredonia dal 9 al 13 settembre 2009 promosso dalla Facoltà di Architettura della Università Federico II di Napoli e dall'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Manfredonia, e che ha visto la partecipazione di studenti e docenti europei. Occasione per far conoscere il DPP e per approfondire alcuni temi da esso individuati.

A partire dalle indicazioni del DPP è stato elaborato un documento - lo *Schema direttore per l'assetto della fascia di costa urbana* -, sulla base del quale è stato avviato con l'Autorità portuale e la Capitaneria di porto, un tavolo tecnico per verificare alcune strategie comuni e sviluppare un progetto complessivo di tutto l'affaccio al mare: da Siponto al Castello.

Con l'ufficio di piano e con il DPP si sono confrontati, condividendone obiettivi e strategie, il *Piano Urbano della Mobilità (PUM)* approvato con delibera del C.C. n. 23 del 18.2.2010, lo studio di fattibilità per l'area dei comparti CB6 e CB7.

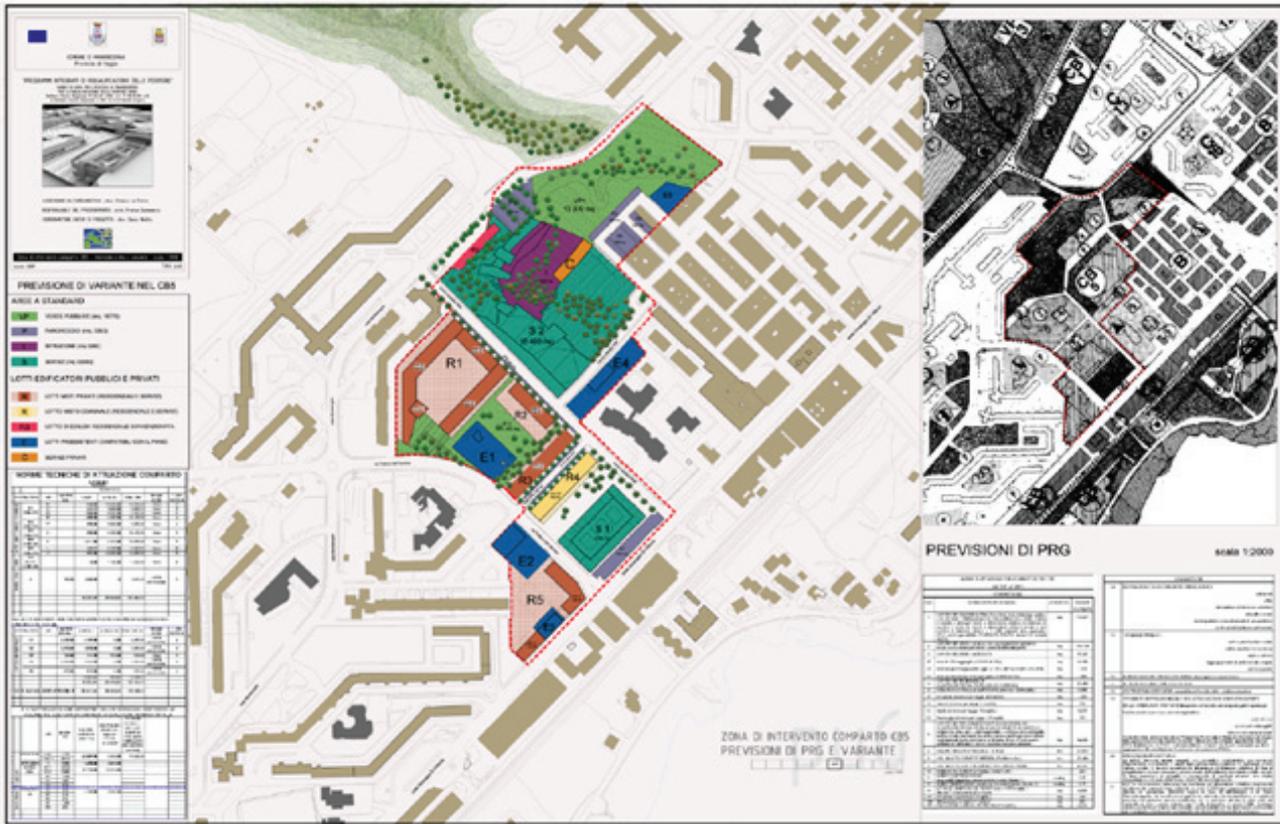
Nel 2011 è stato elaborato il DPRU costruito proprio sul DPP e su cui torneremo più avanti.

Nel 2012 è iniziata la formazione del Piano Comunale delle Coste (PCC) che è in fase di conclusione.

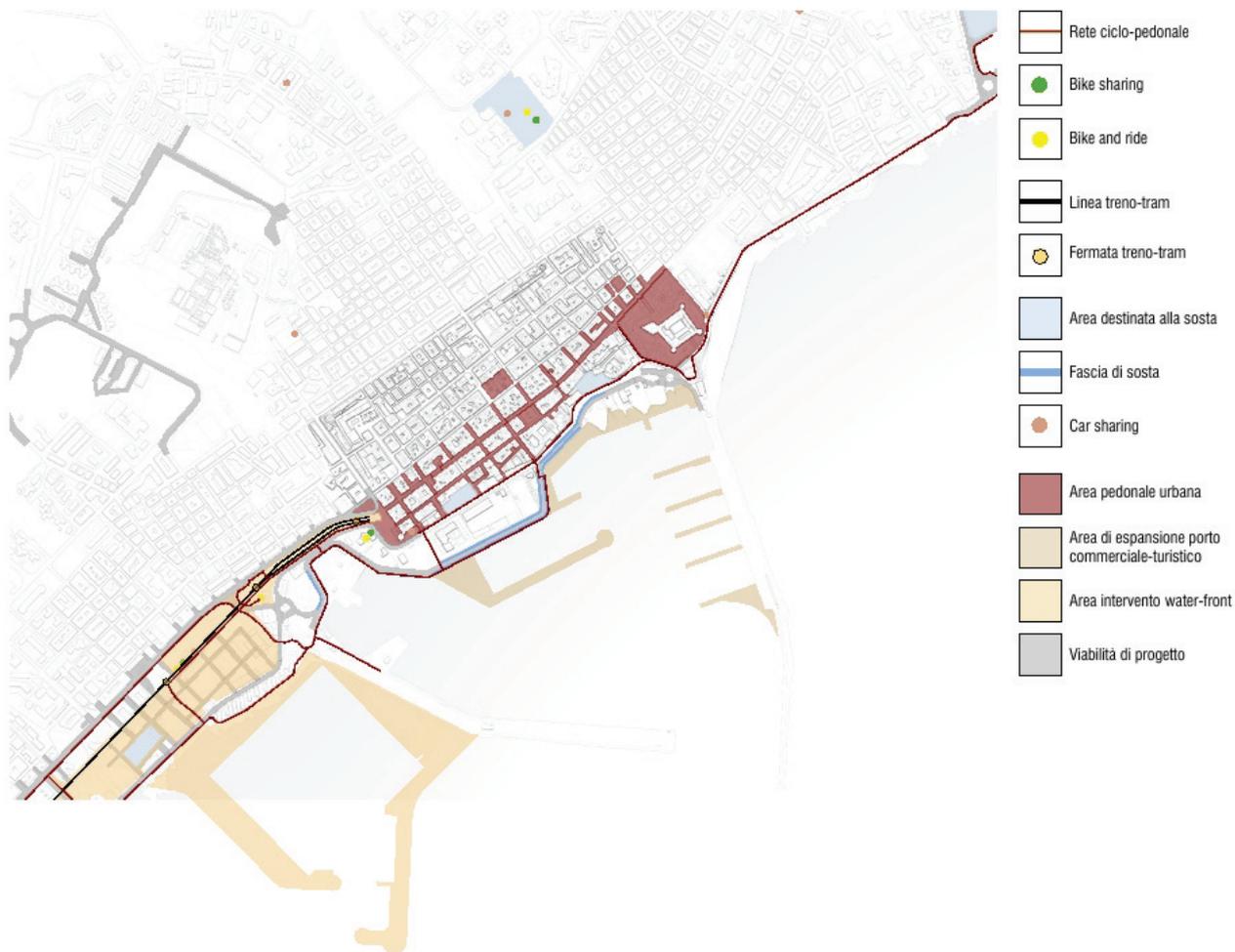
Tutte queste attività – e queste progettualità – sono state alimentate dal DPP, e sono tutte un proseguimento del DPP, sono parti del processo del piano, sono tutti pezzi che andranno a costituire il PUG.

Come si afferma nella *Relazione* del DPP *il piano è un difficile adattamento tra descrizione del contesto, ipotesi progettuali e scenari auspicabili.*

Il rilievo per il Centro Storico e il DPRU - e in qualche misura anche il Piano delle coste - costituiscono attualmente due documenti che intervengono su alcuni dei temi urbanistici prioritari individuati dal DPP: la *città dentro le mura* e l'anello periferico della *città da consolidare* e della *città in trasformazione*.



*il PIRP*



il PUM



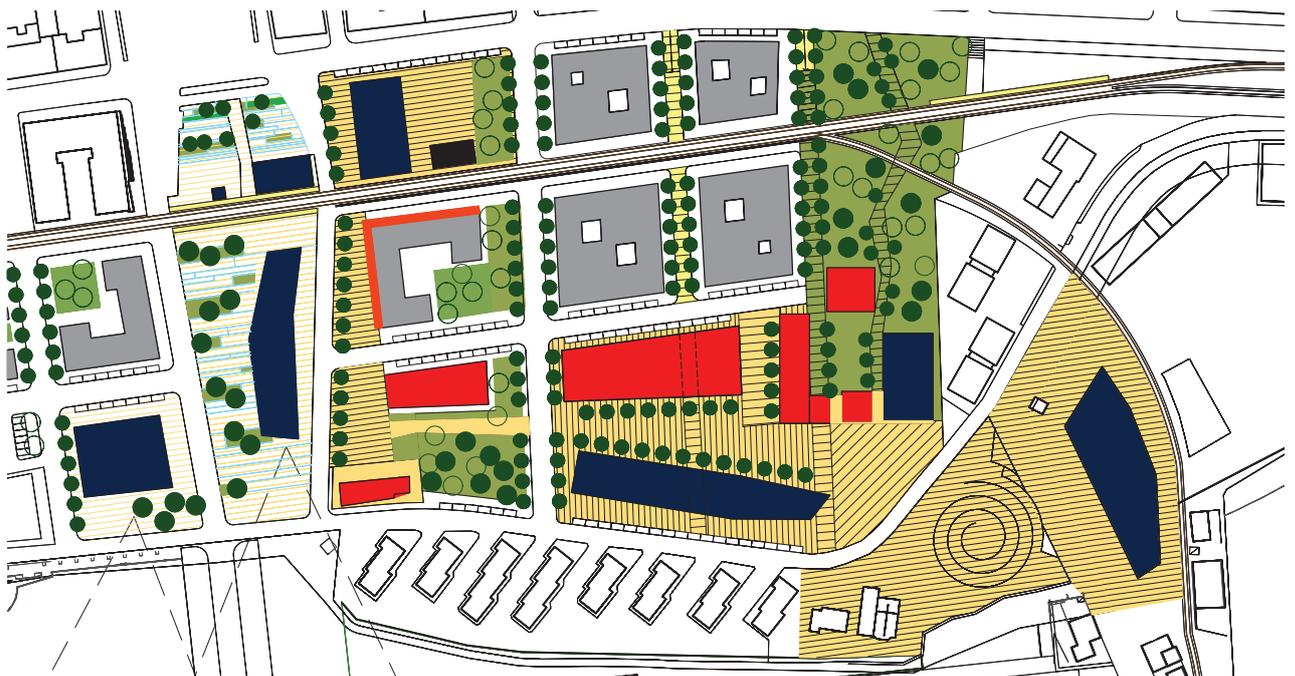


*schema direttore per l'assetto della fascia di costa urbana*





studi per l'area dei comparti CB6-CB7



### 3. L'aggiornamento del rilievo del Centro Storico

Nonostante l'importanza e la delicatezza del centro storico, esso è tuttora privo di una disciplina specifica che ne guidi l'uso, la manutenzione, la conservazione e la valorizzazione. Il PRG vigente, infatti, prevede per il centro storico la formazione di un Piano di Recupero. Agli inizi degli anni Novanta fu elaborato e adottato un piano ma esso non fu mai approvato.

Il DPP riconosce la centralità della città storica per l'assetto complessivo della città e la necessità di un piano specifico per la valorizzazione del Centro Storico; un piano che definisca regole per la cura del patrimonio edilizio e architettonico, per l'accessibilità e la vivibilità dei suoi spazi pubblici.

Il Documento Programmatico Preliminare individua una serie di obiettivi e strategie affinché il centro storico chiarisca la sua struttura e immagine urbana, stabilisca nuove relazioni con la città cresciuta al suo intorno e individui un nuovo rapporto con il mare. Il recupero del centro storico, la sua apertura sul mare, il ridisegno del waterfront, in tutta la sua lunghezza e articolazione, costituiscono gli elementi su cui riorganizzare l'intera struttura e immagine urbana.

#### *Il rilievo critico dell'esistente*

Il rilievo effettuato nel 2010 è stato concepito innanzitutto come aggiornamento del rilievo prodotto dal Piano per il Centro Storico del 1993..

Il lavoro ha avuto come obiettivo principale l'elaborazione di un quadro conoscitivo del Centro Storico di Manfredonia, completando e informatizzando conoscenze in parte esistenti e, soprattutto, approfondendo due livelli di lettura: il rilievo delle facciate; la lettura dell'organismo urbano.

Il rilievo fotografico delle facciate - e la sua restituzione architettonica - costituiscono un'importante documentazione dell'immagine urbana e un fondamentale materiale per tutta una serie di letture sulle condizioni di questa "pelle" dello spazio pubblico: dal suo carico tecnologico, spesso invasivo, alla testimonianza di un'architettura ricca di elementi architettonici caratterizzanti e formalmente notevoli.

La *lettura dell'organismo urbano* si è articolata su: una analisi dei materiali costituenti il tessuto edilizio e della *forma urbis*; una classificazione del patrimonio edilizio del centro storico, con la formazione di un abaco dei tipi edilizi presenti, descritti negli elementi costitutivi e caratterizzanti; la schedatura e la classificazione elementi e dei paramenti decorativi murari degli edifici del centro storico che restituiscono il ricco campionario di un patrimonio edilizio non vistoso ma di estremo interesse.

Dal 28 dicembre 2013 all'11 gennaio 2014 nel chiostro di San Domenico è stata allestita una mostra, con la collaborazione delle associazioni culturali Diomedes e Guiliemus, con i materiali del nuovo rilievo.

L'iniziativa, promossa dall'assessorato all'urbanistica del Comune di Manfredonia e organizzata dall'Ufficio di Piano, serve a stimolare un pubblico confronto sul tema della salvaguardia e valorizzazione del patrimonio della città dentro le mura.

I materiali del rilievo sono raccolti anche in un volume di imminente pubblicazione. Oggi è in fase di elaborazione il Piano vero e proprio che traccia le linee guida per la conservazione e la tutela del centro urbano attraverso norme e regole ma anche indirizzi operativi di "buone pratiche".

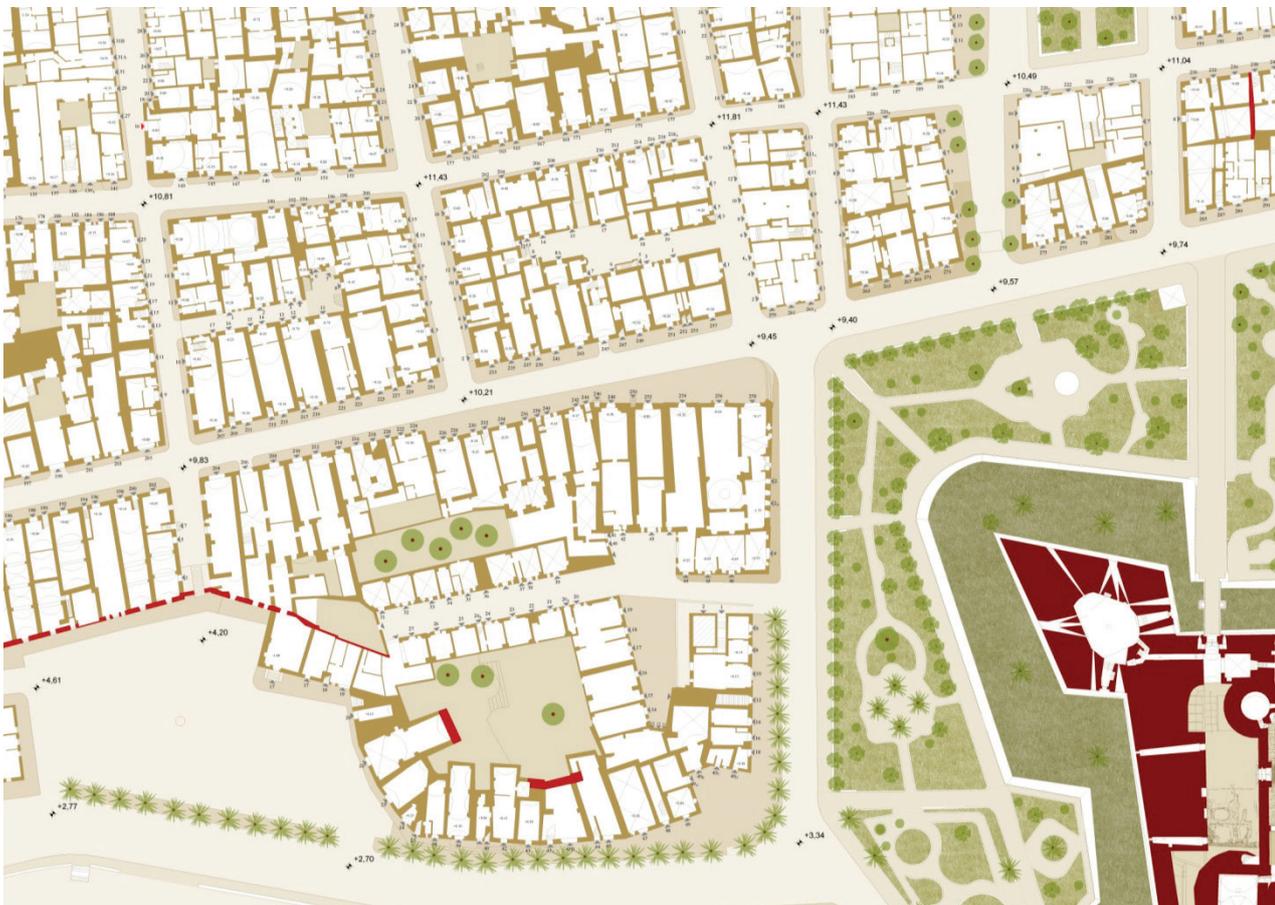
Il recupero del centro storico sarà una occasione per la città di investire energie e risorse economiche, creando possibilità di lavoro e occupazione.



*rilievo del Centro Storico*



*rilievo del Centro Storico*

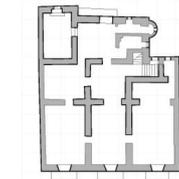
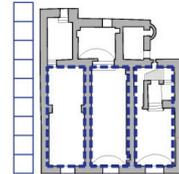
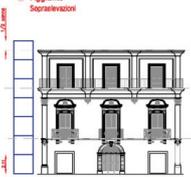


PA\_PALATIUM

- 1 Portone incoriciato
- 2 Stemma e decori
- 3 Basamento in pietra
- 4 Cantonale
- 5 Cornice marcapiano
- 6 Cornicione modanato
- 7 Mensole
- 8 Asse di simmetria
- 9 Tetto a falde
- 10 Alzata
- 11 Lunghezza della facciata
- 12 Aggiunte Sopraelevazioni

- A Androne
- B Scala con loggia
- C Botteghe
- D Ambienti di rappresentanza
- E Camino
- F Affreschi e decori
- G Scala

Molti palatium hanno aggiunto elementi alla facciata e alla pianta cercando di mantenere l'omogeneità, utilizzando il metodo della rifusione integrata in modo tale da rendere l'intervento compatibile alla preesistenza. La maggior parte delle volte si parla di sopraelevazioni che inducono all'insediamento di una scala di servizio.



Congruietà nella sopravelevazione



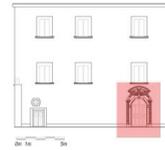
Elemento di raccordo



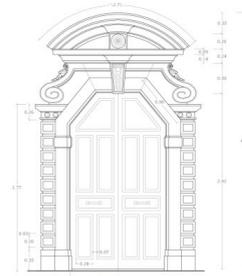
Duplicazione del cornicione per la sopravelevazione

Ripetizione del modulo

P\_PORTALE



Pianta piano terra



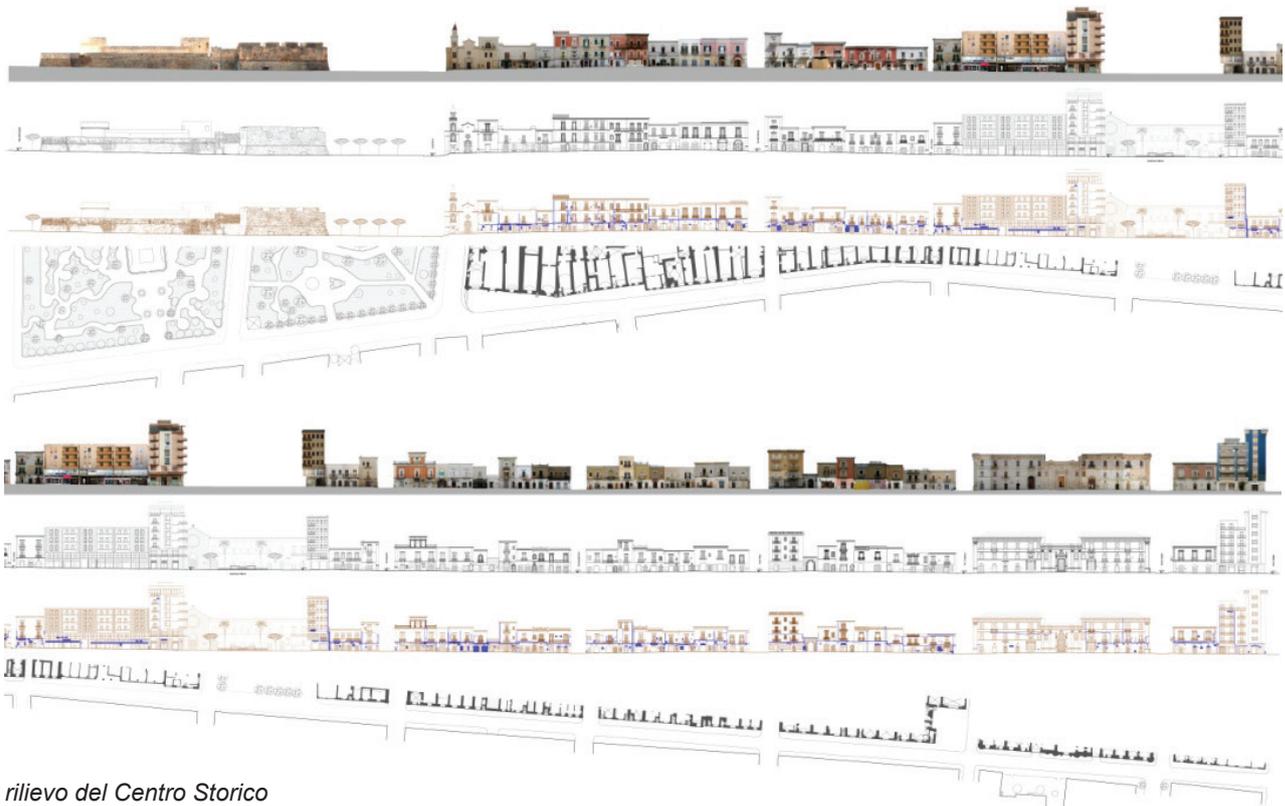
DETTAGLIO scala 1:50



CATEGORIA P.5  
EPISCOPIO

DESCRIZIONE: Portale con architrave spezzato costituito da un insieme di segmenti che ne sagomano il profilo. La cornice è leggermente straripata e formata da un capitello semplificato affiancato da volute. L'estradosso presenta una serie di elementi figurati e incisi da figure geometriche a rilievo. Tutto l'arco è sovrastato da un timpano semicircolare ribassato.

UBICAZIONE: Via Arcivescovado  
ISOLATO: 52  
ASSE: NS15\_fr  
MATERIALE:



rilievo del Centro Storico

## 4. Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (DPRU)

Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (ai sensi della L.R. n. 21 del 29/07/2008) è stato adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 38 nella seduta n. 9 del 4.07.2011.

Il DPRU ha assunto il Documento Programmatico Preliminare del PUG quale contesto di riferimento per individuare contenuti e strategie.

Il DPRU vuole essere un primo documento strategico che raccorda e sviluppa elementi e contenuti del DPP riguardanti alcuni dei temi della forma urbana e dello spazio pubblico. Il DPRU è stato inteso e strutturato quale strumento per dare forza a contenuti del DPP, per inserirli in un quadro strategico che li renda attuabili, che fa sì che le previsioni invece di generici auspici di future destinazioni diventino programmi di trasformazione della struttura urbana, progettualità complessa guidata da un disegno unitario.

Il DPRU vuole essere un naturale avanzamento del DPP, uno strumento che costruisce strategie e partire dalle indicazioni del DPP.

### *I temi del DPRU*

Il quadro sinottico dei temi – estratti dal DPP- e della loro articolazione evidenziano i luoghi, i contenuti e gli obiettivi inseriti nel documento per la rigenerazione e la loro più completa esplicitazione.

Questi temi comprendono sia luoghi e contesti: il *Centro Storico*, la *città da consolidare*, i *contesti di margine*; sia specifici obiettivi e strategie per elementi strutturanti: *Il progetto dello spazio pubblico* e *Il disegno urbano*.

Il tema della *forma urbana* si sviluppa a partire dal recupero del centro storico – di cui si è già accennato - e dalla riorganizzazione e ristrutturazione della città da consolidare.

Per il DPP la *città da consolidare* è la città recente che comprende *parti urbane distinte: le espansioni a ridosso della città consolidata; le espansioni recenti; i*

<b>La forma urbana</b>	Il recupero del Centro Storico
	La rigenerazione della città da consolidare
<b>Il progetto dello spazio pubblico</b>	Il sistema del verde
	Centralità esistenti e nuove centralità
	La trama viaria
<b>Il disegno urbano</b>	Le aree CB nel processo di rinnovo urbano
	I contesti di margine con carattere aperto
	Il porto

*quartieri della città pubblica; le isole residenziali introverse; le aree ancora libere destinate dal vigente PRG a insediamenti di tipo CB. La città da consolidare è intesa come quella parte dell'urbano, costruita o ancora libera, privata o pubblica, progettata o spontanea, dove ci sono spazi - in senso fisico e in senso concettuale - per intervenire a definire una struttura urbana forte, con caratteri e funzioni urbane e non solo di quartiere.*

Per il DPP le aree della città da consolidare - che nel loro insieme costituiscono una cintura all'abitato esistente - sono quelle dove intervenire prioritariamente, e per le quali indica specificatamente il ricorso anche ai programmi integrati di rigenerazione urbana, ai sensi della L.R. 21/2008.

Il *progetto dello spazio pubblico* è categoria progettuale trasversale alle diverse parti urbane (e territoriali); esso individua temi e luoghi, stabilisce relazioni e continuità, in un progetto che rafforza le centralità esistenti e ne prevede di nuove.

Nel DPP sono individuati come elementi portanti dello spazio pubblico: il sistema del verde e degli spazi aperti, il sistema delle centralità e la trama viaria.

Il *sistema del verde* si struttura principalmente sui *canaloni* - solchi erosivi che dal versante garganico arrivano al mare - principali componenti della rete ecologica - nonché del sistema idraulico - e luoghi dove costituire parchi urbani.

Il DPP individua nella rete del verde e nella trama della viabilità l'ordito su cui sviluppare le *nuove centralità*, il telaio sul quale localizzare i servizi e le attrezzature della città in trasformazione e da consolidare, in modo da costruire veri e propri luoghi urbani di socialità, e definire la maglia strutturante lo spazio pubblico e dell'impianto insediativo. Il DPP individua, inoltre, alcuni luoghi strategici per riorganizzare complessivamente la struttura urbana: il consolidamento delle aree lungo l'attuale perimetro urbano; il waterfront; l'affaccio al mare del centro storico e il recupero a funzioni urbane di parte dell'area del porto. Questi luoghi costituiscono i contenuti principali del documento di rigenerazione.

Il PRG vigente individua due tipi di aree in trasformazione: i comparti di tipo «CA» e i comparti di tipo «CB». I comparti «CA» corrispondono a zone omogenee destinate all'espansione residenziale; i comparti «CB» sono aree a destinazione mista - residenziale e per attrezzature di interesse generale.

Le aree CB sono in gran parte localizzate al bordo del perimetro edificato; a esse il PRG affida il compito di recuperare standard e servizi non realizzati e di definire il bordo dell'edificato urbano: di rafforzare la struttura e la forma dell'edificato.

I caratteri delle aree CB sono molto diversi tra di loro: dipendono dai singoli luoghi che comprendono, dalle diverse dimensioni che le caratterizzano, dai contesti in cui si trovano. In questi differenti caratteri risiede, secondo il DPP, la loro debolezza ma anche la loro strategicità.

Il Documento Programmatico Preliminare del PUG attribuisce alle aree comparti CB, che sono disposte "a corona" dell'abitato, il ruolo di fattori di ristrutturazione della città, individuando specificatamente in queste aree il luogo dove attivare processi di rigenerazione urbana, dove ritrovare assetti funzionali e morfologici con il bordo urbano, e dove individuare capisaldi in grado di reggere le nuove aree di espansione relazionandole alla struttura urbana complessiva.

Queste aree sono strategiche per sostenere il *disegno urbano delle aree in trasformazione*, ma per poter far ciò hanno bisogno di una revisione nei loro contenuti, di regole morfologiche da rispettare, di più adeguati meccanismi di attuazione, e dove sperimentare modalità di assetti e di modelli insediativi e edilizi nuovi, forme innovative di costruzione dello spazio pubblico, forme di risparmio energetico e soprattutto di recupero e uso intelligente della risorsa acqua.

## Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana



*DPRU: la struttura del rinnovo urbano: i canali, il centro storico, le centralità, le aree di bordo, la viabilità principale (esistente e di progetto)*

## 5. Idea guida (spaziale) e obiettivi del DPRU

L'idea guida del DPRU parte dalla *Centralità della riqualificazione fisica della città nel suo complesso. Un'idea, chiara e non astratta, che dia l'immagine della città*, la strategia complessiva di riassetto e potenziamento urbano.

Il DPP indicava nel contesto della città storica e nel contesto della città da consolidare - espansioni recenti e aree per completamenti (CB) - i tessuti urbani che necessitano di maggiore attenzione e prioritari per la riorganizzazione urbana.

Queste aree si trovano in gran parte sul perimetro urbano, lungo la prevista nuova strada di attraversamento (la S2), e lungo l'accesso (viario e ferroviario) da ovest (le aree della stazione ferroviaria e del Consorzio Agrario (CB6 e CB7)), all'interno del perimetro urbano, vicine al mare e molto prossime al centro storico.

Il DPRU inserisce anche il comparto CA3 - indicato dal PRG come comparto di espansione e dal DPP incluso nelle aree di trasformazione - in questo "anello" urbano. Tale comparto, infatti, si trova oggi in una condizione molto simile alle aree CB, sia per la sua condizione di aree non del tutto libera sia, soprattutto, perché ormai interclusa tra altre aree edificate o in realizzazione e, infine perché situata all'inizio della nuova strada (S2) su cui si poggia gran parte dell'anello del nuovo bordo urbano.

Nel loro insieme queste aree formano una sorta di anello che abbraccia l'abitato e piega verso il fronte mare. Centro storico e linea di costa servono a chiudere e a tenere questo anello ancorato a forti elementi storici e strutturali.

L'idea (spaziale) è disegnare lo spazio pubblico a partire dalla linea di costa - nuovo waterfront e affaccio della città storica - e dall'anello del bordo urbano, lungo il quale operare interventi di varia natura che ne rafforzino il carattere, ne recuperino gli elementi ambientali e storici, ne disegnano e completino la trama urbana e territoriale.

L'anello è l'occasione per riqualificare i tessuti della città contemporanea - quelli dei decenni scorsi e quelli delle espansioni in via di realizzazione -, per intercettare i grandi segni della naturalità costituita dai canali, per completare un pezzo importante della viabilità urbana primaria, realizzando un vero e proprio viale urbano strutturante funzioni e forma urbana.

I canali, dal canto loro, costituiscono delle trasversalità importanti per molti aspetti. Essi sono corridoi ecologici che corrono dalla campagna al mare, sono luoghi che attraversano il tessuto urbano collegando e integrando i suoi luoghi centrali - i servizi, le aree attrezzate ecc.

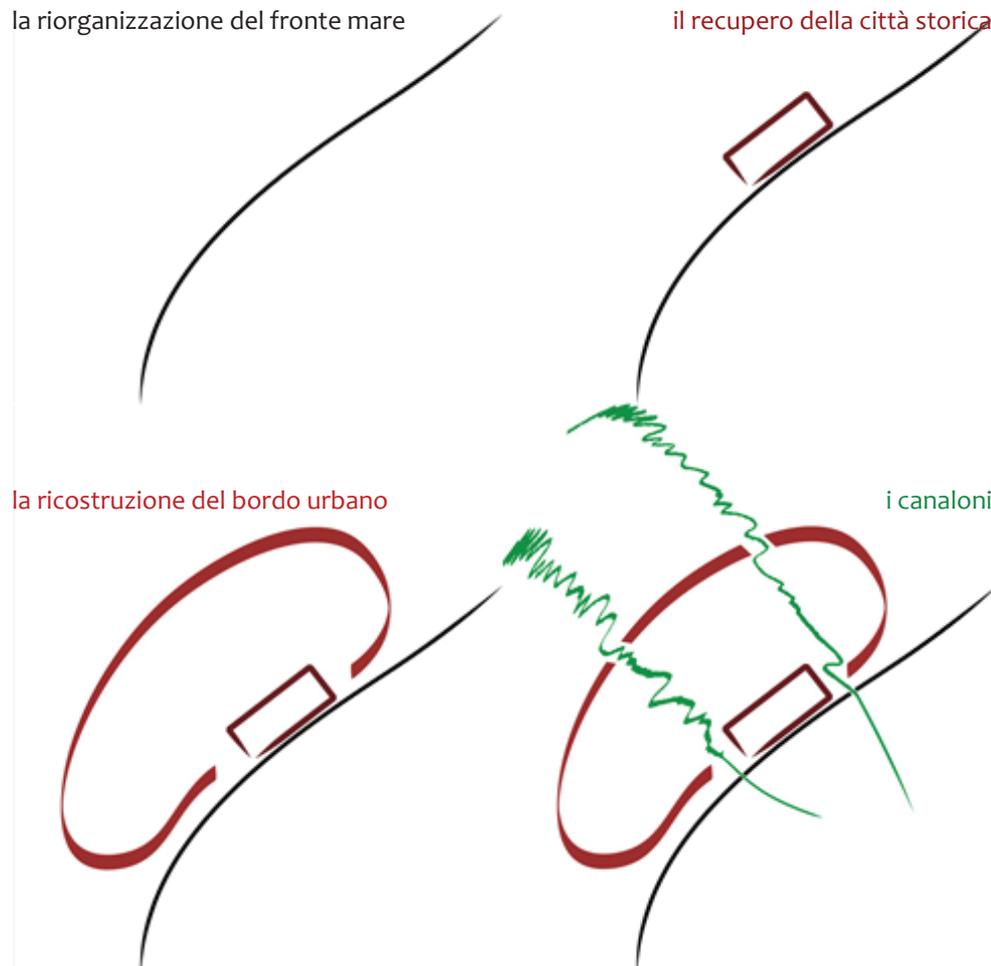
I cunei verdi - che recupererebbero il valore autentico dei parchi urbani VPU previsti dal PRG - sono sezioni trasversali attraverso cui leggere - e progettare - la dimensione strategica della struttura urbana.

L'idea spaziale, illustrata e sintetizzata dal logo, su cui ordire gli interventi, si può sintetizzare in:

- la riorganizzazione del fronte mare (*la costa*)
- il recupero della città storica (*le mura*)
- la ricostruzione del bordo urbano (*l'anello*)
- la costruzione di un sistema verde di connessione tra la campagna e l'urbano fino al mare (*i canali*)

Ognuna di queste operazioni costituiscono gli ambiti del DPRU cui corrispondono diversi obiettivi.

Da un obiettivo strategico fondante si articola in 7 obiettivi generali. Ognuno di questi si struttura in obiettivi specifici e linee di intervento.



**OBIETTIVO STRATEGICO FONDANTE**

*Riqualificare la città storica e la città da consolidare creando centralità diffuse, anche attraverso la valorizzazione della rete ecologica urbana, quale corridoio di connessione tra lo spazio rurale, le periferie, l'urbano e il fronte mare*

- Obiettivo generale 1** Recuperare la città storica
- Obiettivo generale 2** Riorganizzare il fronte mare (stabilendo relazioni di continuità con la città esistente)
- Obiettivo generale 3** Valorizzare i corridoi ecologici urbani
- Obiettivo generale 4** Garantire la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico-culturale, artistico e archeologico
- Obiettivo generale 5** Contribuire a realizzare una nuova struttura urbana e a consolidare quella esistente
- Obiettivo generale 6** Garantire l'accessibilità e la mobilità
- Obiettivo generale 7** Rafforzare il patrimonio sociale

### *Gli ambiti*

Gli ambiti rappresentano articolazioni territoriali, alcune caratterizzate da una maggiore uniformità per quanto riguarda la loro condizione attuale o per le destinazioni e le funzioni previste, altre caratterizzate da essere aree meno definite ma trame di diversi sistemi.

Gli ambiti, come rintracciabili nei diversi “segni” del logo, si muovono lungo la linea della costa e l’anello del bordo urbano, a cui si aggiungono i cunei che si collocano trasversalmente: questi sono sezioni territoriali che assumono i grandi segni della rete ecologica (i canaloni) per connettere la campagna al mare.

### *La linea di costa*

L’interfaccia città-mare comprende una molteplicità di luoghi e di situazioni: aree naturali, aree portuali, aree tecnologiche, infrastrutture per i trasporti, fronti urbani residenziali, luoghi per la balneazione, relitti di paesaggio naturale e rurale, aree dismesse ecc.

Si tratta di spazi, attività e luoghi non sempre integrati tra di loro e a volte anche poco strutturati al loro interno. Nel tratto costeggiante il centro storico, area centrale di tutto l’organismo urbano, la città non ha un affaccio al mare.

Il riassetto urbanistico della costa e del waterfront richiede una serie di progetti strategici di lungo termine, sostenuti da una unica vision.

La *linea della costa* è un luogo che il DPP ha riconosciuto come *invariante*. Questo luogo deve trovare una sua maggior definizione, un carattere più evidente, una forma più riconoscibile. La *riorganizzazione del fronte mare* deve contribuire a costituire una centralità urbana maggiore: un affaccio, una facciata (liberando le mura storiche), una terrazza sul mare e un lungomare.

Il DPP ha riconosciuto anche il *perimetro delle mura* quale *invariante*. Le mura devono essere liberate e recuperate su tutto il fronte mare.

### *Le sezioni trasversali dei parchi urbani dei canaloni*

I *canaloni* sono *invarianti* territoriali riconosciute dal DPP dal grande valore progettuale: per garantire controllo idraulico, per costituire la rete ecologica, per fornire di aree aperte verdi attrezzate – di parchi urbani – una città che ne è assolutamente priva. Trasversali lungo le quali si trovano i vari strati della città e intorno ai quali addensare funzioni, servizi, attrezzature, soste e percorsi lenti.

Essi sono intesi come grandi e complessi parchi urbani e territoriali che garantiscono la *costruzione di un sistema verde di connessione tra la campagna e l’urbano fino al mare*.

Sono stati individuati tre grandi parchi:

- *Il parco urbano (di Scaloria)*
- *Il parco urbano (di Cala dello Spuntone o di San Lazzaro)*
- *Il parco urbano (delle cave)*

Per Lama Scaloria è stato presentato il Piano Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU) che è stato ammesso al finanziamento regionale e per il quale è stato presentato il progetto definitivo.

### *L’anello del bordo urbano*

L’anello del bordo urbano comprende gli insediamenti esistenti di edilizia pubblica e privata, e le aree destinate dal PRG a edilizia privata e servizi privati (i comparti CB) che si dispongono lungo la prevista, e in parte realizzata, nuova strada urbana denominata S2.

La rigenerazione di queste aree è fondamentale a realizzare un rafforzamento della struttura urbana in grado di sorreggere e di integrare le espansioni residenziali che si stanno costruendo oltre questo margine urbano.

La ricostruzione del bordo urbano deve servire a: completare la viabilità urbana che dia struttura all'anello e si connetta alla viabilità locale; realizzare interventi di nuova edificazione nelle aree CB – e nel comparto CA3 - lungo l'anello con funzioni residenziali e miste; realizzare gli edifici e spazi pubblici e a carattere pubblico quali elementi della struttura urbana e dello spazio pubblico; sistemare i canali quali parchi urbani; realizzare aree verdi attrezzate, strade alberate, giardini lineari (corridoi ambientali) in continuità degli spazi aperti e dei parchi urbani costituiti dai canali; realizzare un sistema di piste ciclabili che attraversi e connetta gli spazi pubblici e la rete del verde.

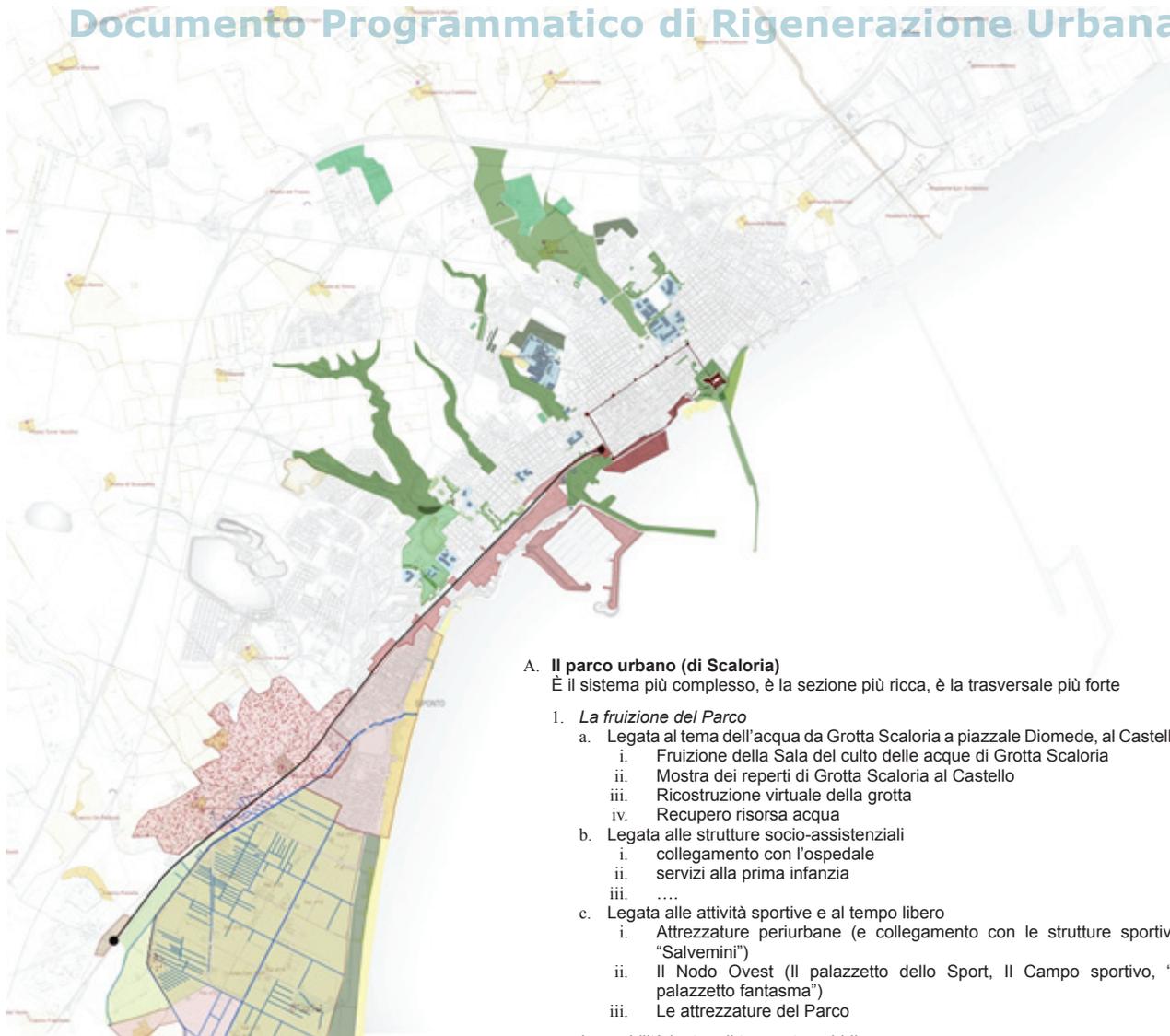
## Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana



*La linea di costa*

1. *Siponto e l'ingresso alla città*
  - a. La bonifica
  - b. Il Parco archeologico
  - c. La città giardino
  - d. Nodo di interscambio treno-tram
2. *La porta della città*
  - a. Il PIRP
  - b. Il Porto turistico
  - c. Il Piano attuativo dei comparti CB6 e CB7
  - d. Il piano attuativo del comparto CA3
  - e. L'arrivo del Treno tram
  - f. La risistemazione di piazza Marconi
3. *La città storica e le sue mura*
  - a. Il Parco Urbano di Cala dello Spuntone
  - b. Il recupero delle Mura
  - c. La sistemazione del waterfront: l'affaccio sul mare, una piazza sul mare
4. *L'Acqua di Cristo: la chiusura dell'anello*
  - a. Il cuneo verde che separa l'abitato dall'area retroportuale
  - b. La Sorgente
  - c. Piano attuativo del comparto CB4 e del comparto CB8

## Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana



*I parchi urbani dei canaloni*

### A. Il parco urbano (di Scaloria)

È il sistema più complesso, è la sezione più ricca, è la trasversale più forte

#### 1. La fruizione del Parco

- a. Legata al tema dell'acqua da Grotta Scaloria a piazzale Diomede, al Castello
  - i. Fruizione della Sala del culto delle acque di Grotta Scaloria
  - ii. Mostra dei reperti di Grotta Scaloria al Castello
  - iii. Ricostruzione virtuale della grotta
  - iv. Recupero risorsa acqua
- b. Legata alle strutture socio-assistenziali
  - i. collegamento con l'ospedale
  - ii. servizi alla prima infanzia
  - iii. ....
- c. Legata alle attività sportive e al tempo libero
  - i. Attrezzature periurbane (e collegamento con le strutture sportive "Salvemini")
  - ii. Il Nodo Ovest (Il palazzetto dello Sport, Il Campo sportivo, "Il palazzetto fantasma")
  - iii. Le attrezzature del Parco

#### 2. La mobilità lenta e il trasporto pubblico

- a. I sentieri pedonali e ciclabili attrezzati di collegamento delle diverse funzioni (fuori e dentro il parco)
  - i. Recupero progetto pilota "Geenway"
- b. Il trasporto pubblico e i nodi di interscambio

### B. Il parco urbano (di Cala dello Spuntone o di San Lazzaro)

Dal VPU4, lungo la strada per San Giovanni Rotondo, il comparto CB8, il cimitero, Via Palatella fino all'ansa della cala dello Spuntone

#### 1. La fruizione del Parco

- a. Il recupero delle mura

#### 2. La mobilità lenta (e il trasporto pubblico)

- a. I sentieri pedonali e ciclabili attrezzati di collegamento delle diverse funzioni (fuori e dentro il parco)

### C. Il parco urbano (delle cave)

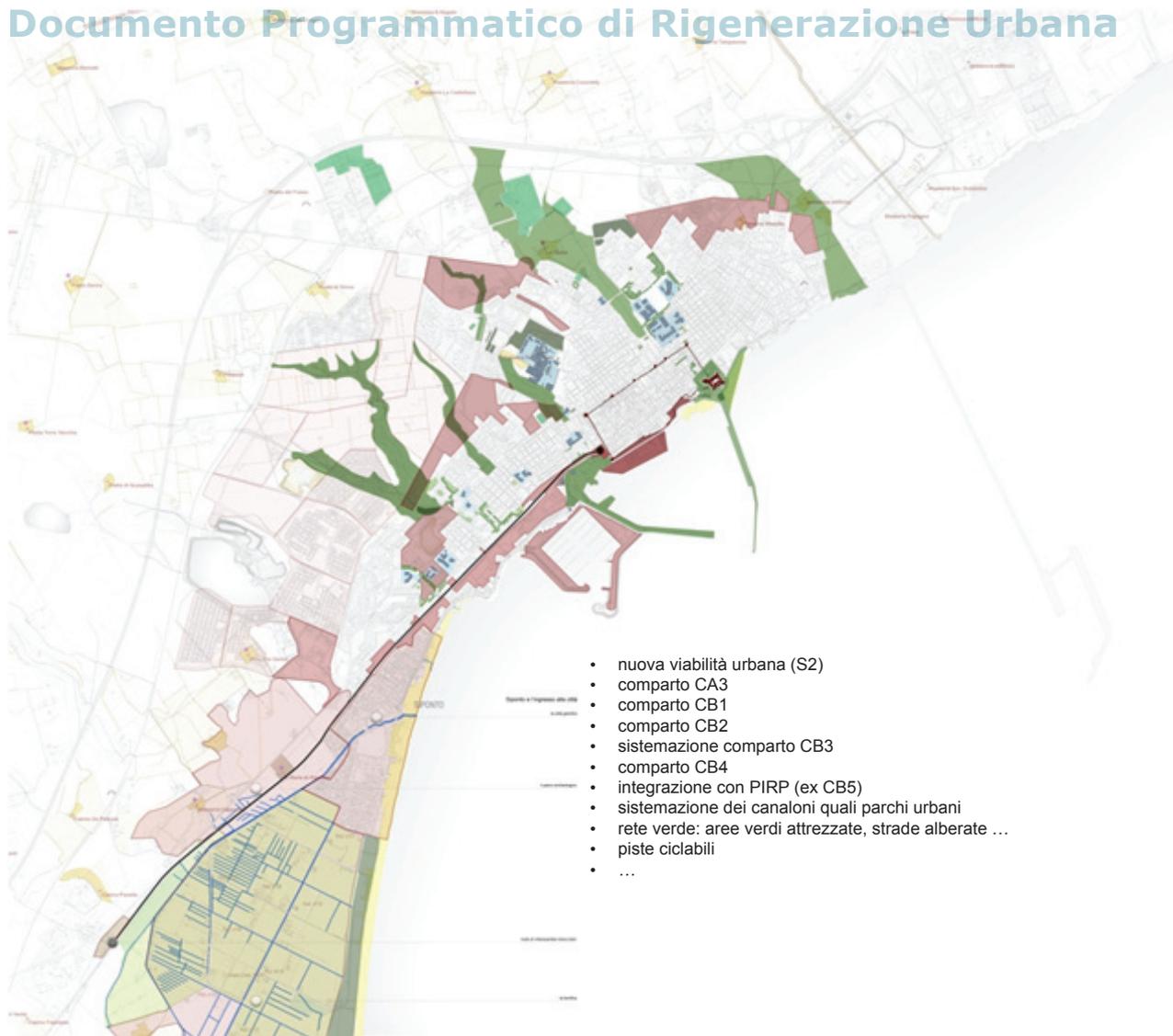
costituito da VPU1 (ex cava Foglia), VPU2 (ex cava Di Bari, cava Gramazio (PIRP), verde da comparti CA6, CA7, CA8 fino al mare

#### 1. La fruizione del Parco

- a. I sentieri pedonali e ciclabili attrezzati di collegamento delle diverse funzioni (fuori e dentro il parco)

#### 2. La mobilità lenta (e il trasporto pubblico)

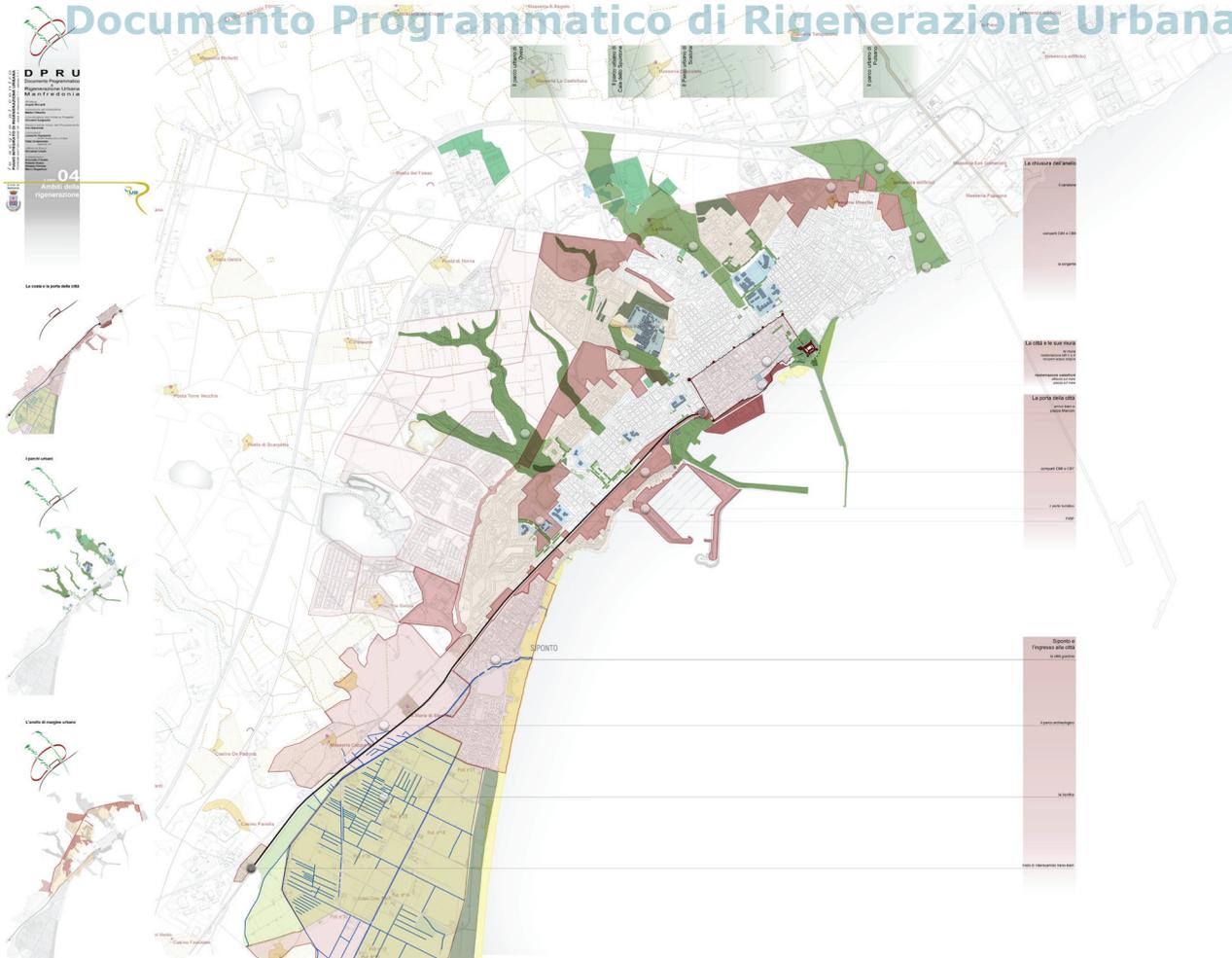
## Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana



- nuova viabilità urbana (S2)
- comparto CA3
- comparto CB1
- comparto CB2
- sistemazione comparto CB3
- comparto CB4
- integrazione con PIRP (ex CB5)
- sistemazione dei canali quali parchi urbani
- rete verde: aree verdi attrezzate, strade alberate ...
- piste ciclabili
- ...

*L'anello del bordo urbano*

# Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana



*Gli ambiti della rigenerazione*

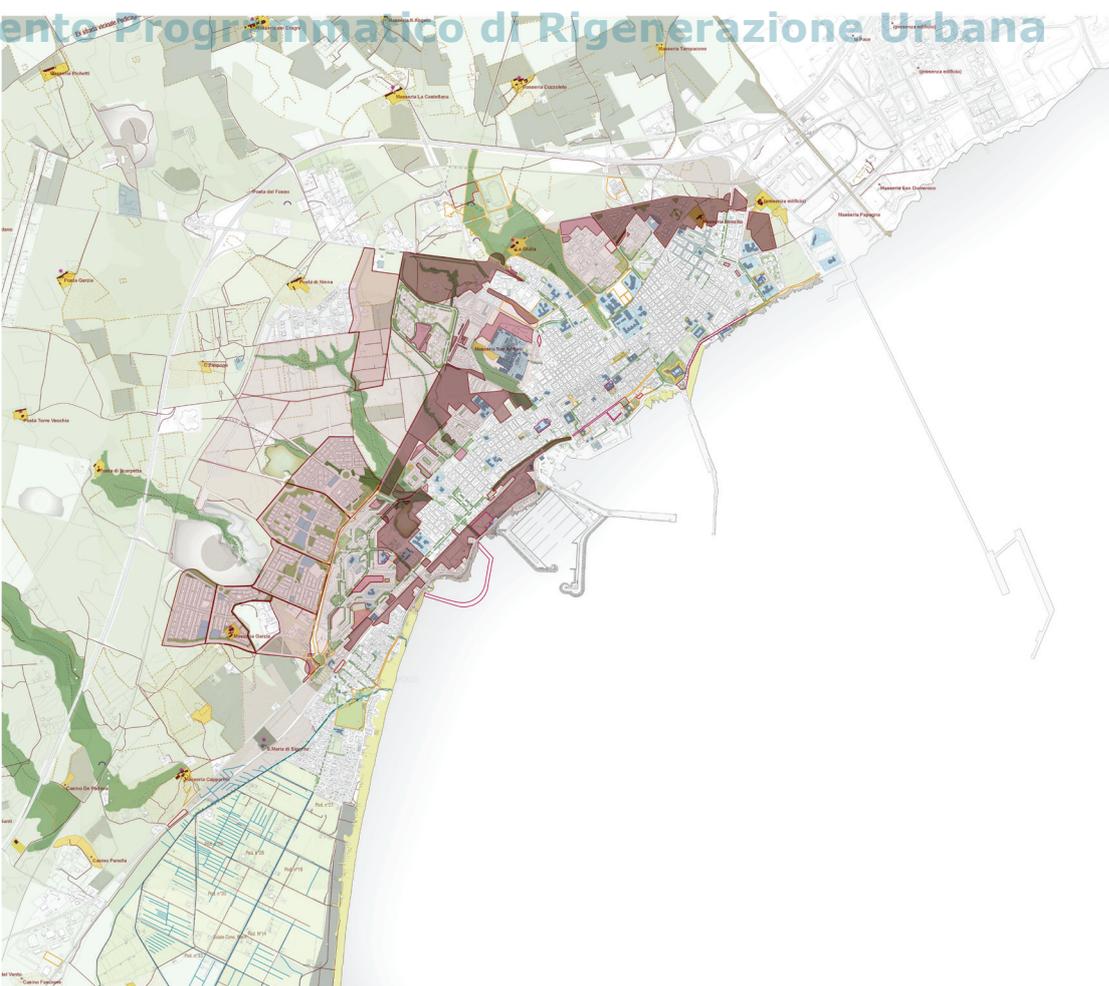


# Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana

**DPRU**  
Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana  
MANFREDONIA

**03**  
Elementi della rigenerazione

- Elementi di paesaggio
- Elementi della struttura urbana
- Migliorare il progetto
- Comparti CA
- Comparti CB
- Comparti CC
- Opere di interesse pubblico



*Gli elementi della rigenerazione*

## 6. Il Piano Comunale delle Coste (PCC)

Il Piano Comunale delle Coste, in armonia con le indicazioni del Piano Regionale delle Coste e degli strumenti di pianificazione sovraordinata, e in una concezione del governo del territorio inteso come integrazione di azioni e gestione del territorio, è lo strumento che definisce gli assetti, le modalità di gestione, controllo e monitoraggio della propria fascia costiera.

L'interesse pubblico del piano e della fascia costiera è inteso nei suoi diversi aspetti e precisamente:

- nel favorire lo sviluppo del settore turistico;
- nel garantire il diritto al godimento del bene da parte della collettività;
- nel perseguire la protezione dell'ambiente naturale e il recupero dei tratti di costa che versano in stato di degrado.

Il PCC deve quindi perseguire uno sviluppo improntato sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale; deve coordinare attività e usi che finora hanno seguito logiche e finalità autonome; deve individuare azioni per contrastare il degrado, per riqualificare e per recuperare aree attualmente in condizioni di degrado; deve eliminare i fattori di criticità ambientale e antropica; deve proteggere e valorizzare le aree e il patrimonio naturalistico; deve definire le regole per l'uso e le attività che si svolgono nell'area demaniale.

L'elaborazione del PCC – ormai in fase di conclusione - è stata anche l'occasione per individuare i diversi e numerosi problemi di assetto dei tratti costieri e litoranei, non fermandosi alla stretta delimitazione dell'area demaniale.

Le conoscenze acquisite per l'elaborazione del PCC e le ipotesi progettuali delineate hanno coinvolto territori più ampi e aspetti di pianificazione e gestione della costa nel suo reale spessore; ciò anche in riferimento a quanto indicato nel PPTR. Il PCC è stato inteso come piano che individua le risorse e le criticità della costa, come occasione per delineare uno schema di assetto per l'intera fascia costiera, oltre, ovviamente, come strumento per disciplinare le aree demaniali.

Un piano per la costa non può delimitarsi a considerare solo e strettamente le aree all'interno del perimetro demaniale. Anche per poter definire meglio come disciplinare quest'area, è necessario uno sguardo che vada oltre questo limite; questo sia perché in molti casi il confine passa su elementi che non possono essere divisi e sia perché, in alcuni contesti, la situazione urbanistica presente nell'area deve essere affrontata nella sua globalità.

Il PCC si pone, pertanto, come quadro di riferimento indispensabile per attivare molte delle azioni e dei progetti che riguardano la costa in generale e il *waterfront* urbano, per il quale è stato approntato un *masterplan*.

La lunga costa di Manfredonia interseca diversi assetti geomorfologici, insediativi e naturalistici. La costa costituisce una chiara sezione delle componenti strutturali del territorio comunale niente affatto omogeneo.

Il progetto della costa - dei suoi assetti, delle sue tutele, dei suoi usi, delle attività ammesse, degli interventi da prevedere - è stato impostato proprio partendo da questa storia e da questa geografia che hanno determinato - e costituiscono - i caratteri dei diversi paesaggi costieri.

Dalla lettura della costa emergono situazioni | paesaggi ben distinti tra di loro con caratteri specifici, materiali costitutivi diversi, contesti ambientali e urbani limitrofi

differenti.

Questa articolazione è stata assunta anche come riferimento per individuare criteri di intervento e di utilizzazione diversi per ogni paesaggio.

L'idea di base del progetto di costa è stata espressa attraverso un concept che riassume in modo immediato le diverse parti di costa individuate e le diverse caratteristiche, strutturali e relazionali, che in ognuna di esse sono presenti. Il concept, pertanto, esprime tanto l'interpretazione della costa quanto gli assunti progettuali. Il progetto della costa vuole riconoscere da un lato gli specifici caratteri delle singole parti e, specularmente, proporre usi della costa connaturati ai singoli paesaggi. In questo fornendo un ventaglio di usi diversificati e non omologati e proponendo un approccio leggero e un uso della costa che parta innanzitutto dalla riscoperta degli assetti naturali di molte aree.

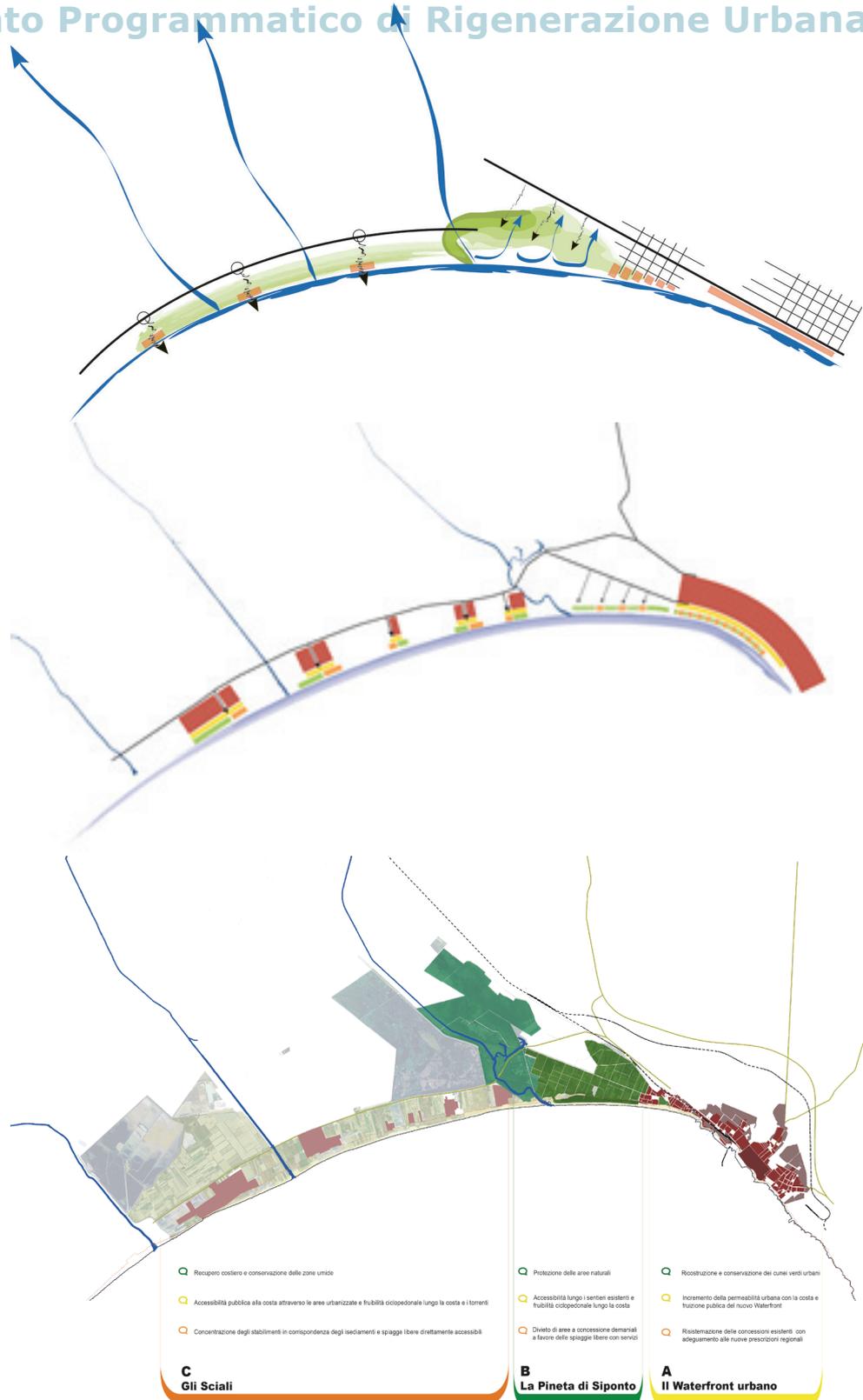
Il progetto di costa è un progetto che guarda alla costa come un luogo da vivere tutto l'anno e non solo in funzione dell'attività turistico-balneare.

Sono stati riconosciuti tre paesaggi:

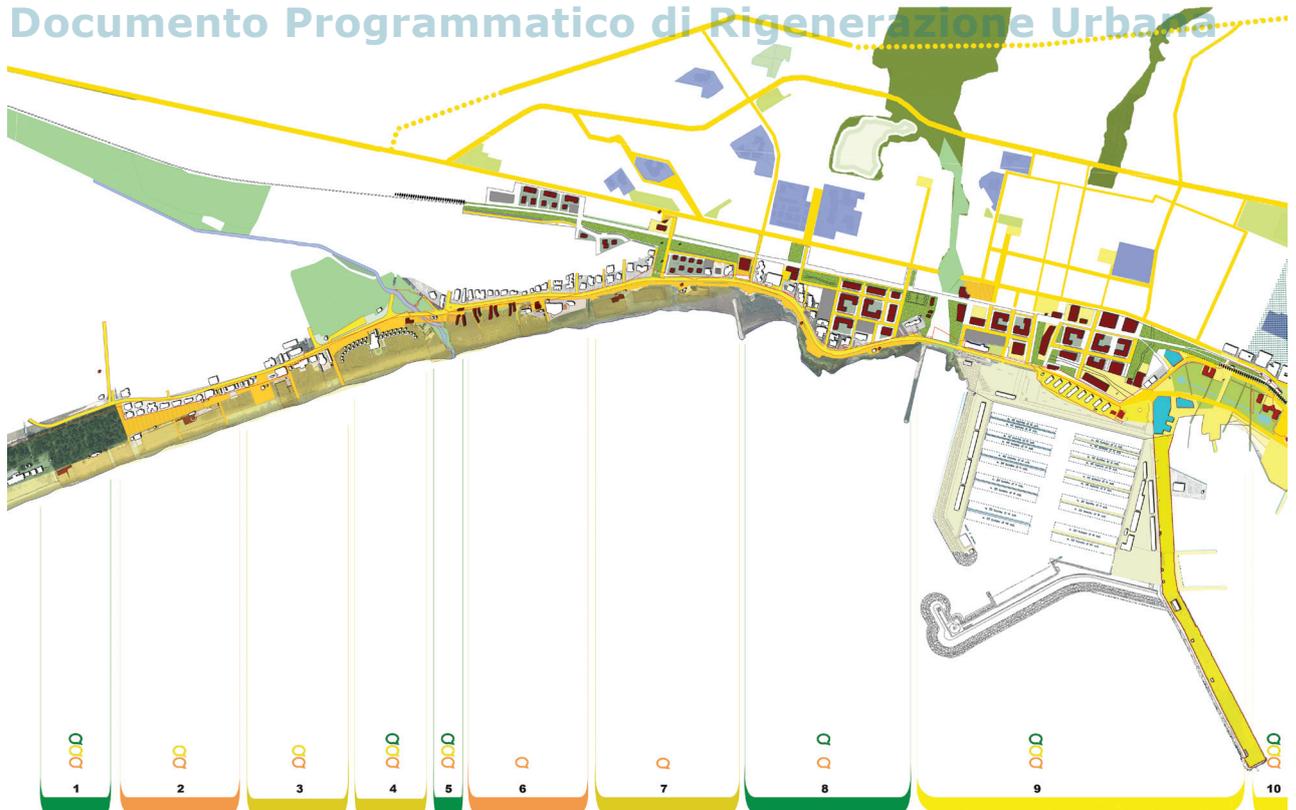
- *La costa urbana*  
dove la città arriva direttamente sul mare con molte situazioni formalmente e urbanisticamente non del tutto definite e dove è necessario un progetto unitario del waterfront
- *La pineta di Siponto*  
un'area con caratteri naturalistici ancora molto evidenti - la spiaggia, la duna, la pineta - da preservare e da valorizzare senza alterarne i connotati e le condizioni ambientali.
- *I sciali*  
una lunga spiaggia attraversata da corsi d'acqua, a contatto con aree protette e isole inasediative monofunzionali: una grande area da regolare negli usi e negli assetti nonché nel recupero di situazioni di arretramento della costa

A questi tre paesaggi corrispondono tre modalità di utilizzazione della costa. Per ognuno di essi sono stati individuati assetti da perseguire, usi da consentire, attività da favorire, accessibilità e fruibilità da governare.

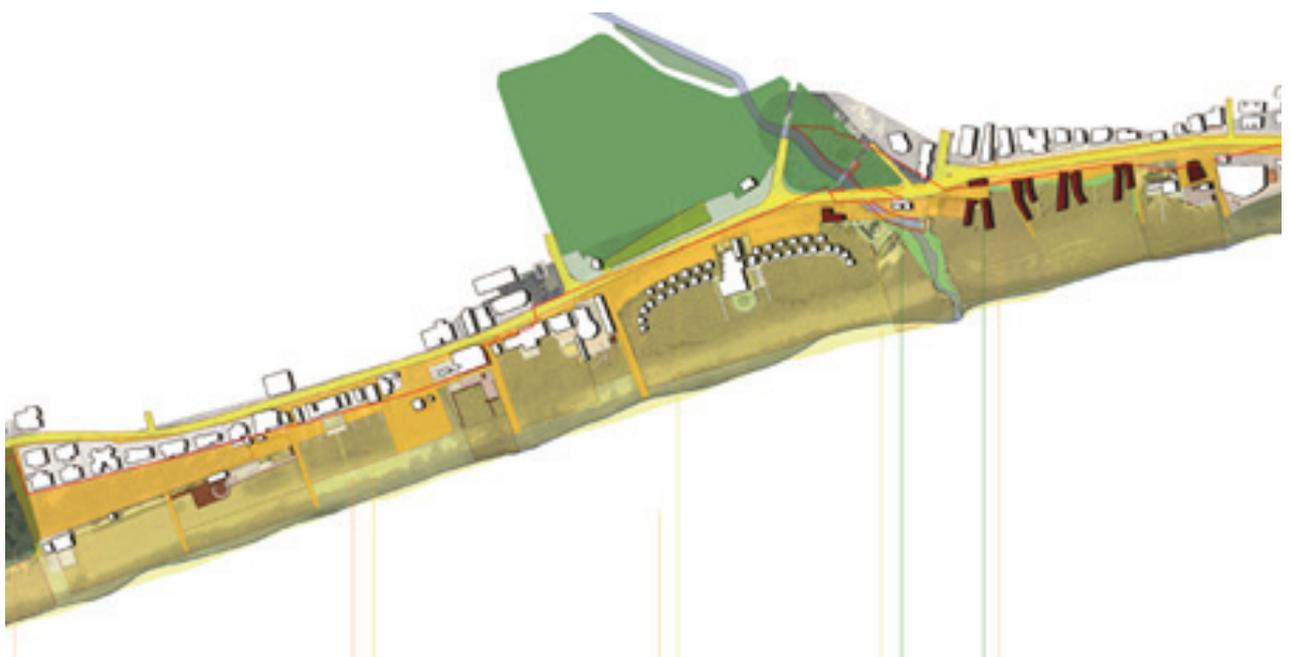
# Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana



## Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana



*Il Piano Cominale delle Coste  
concept, schemi di assetto e masterplan*





## Il nuovo scenario

### 1. Le condizioni attuali

In questi ultimi anni si è avuta una espansione urbana che ha prodotto un notevole consumo di suolo e poca qualità urbana ed edilizia. I comparti realizzati, senza alcuna logica programmatoria e localizzativa, hanno cosparso il territorio di una tassonomia di palazzine con recinto, con totale indifferenza per l'orografia e il contesto più in generale.

L'assenza totale di verde pubblico e di servizi contribuisce a rendere poco visibile - infiacchire - qualsiasi idea di spazio pubblico.

Si sono costruiti, in particolare, comparti di tipo CA all'estrema periferia della città e altri comparti CA hanno presentato piani di lottizzazione che sono in fase di approvazione.

Di contro è stato realizzato un solo comparto di tipo CB (il CB3), con notevoli difficoltà, come attestato in varie occasioni dagli operatori del settore, a trovare sul mercato immobiliare la domanda per soddisfare la grande offerta di immobili destinati a servizi, previsti, per i comparti di tipo CB, dalla normativa vigente.

Anche per altri comparti di tipo CB, sono stati presentati piani, in genere in variante al PRG, per la ridefinizione delle quote di volumetria residenziale e non residenziale. Per questo il loro iter si presenta più complesso e in alcuni casi incontra non pochi problemi. Questo a fronte di una "priorità" di attuazione e realizzazione che i comparti CB dovrebbero avere - data la loro stretta vicinanza al perimetro della città esistente - per uno sviluppo urbano quanto meno più sensato.

I meccanismi di attuazione dei comparti CB sono un problema che l'Amministrazione sta cercando di guidare anche se con molte difficoltà, nonostante l'attivazione del PIRP (sull'area del comparto CB5) e lo studio di fattibilità per i comparti CB6 e CB7 sul fronte mare.

Nel frattempo è stato ultimato il nuovo porto turistico "Marina" che costituisce una nuova centralità e determina la necessità - se se ne vuole sostenere lo sviluppo e favorire le attività in esso previste - di un suo maggior inserimento nel contesto e nella struttura urbana e portuale.

Il nuovo porto, assieme al piano per il Centro Storico, allo Schema di assetto del waterfront e al Piano Comunale delle Coste - nonché al redigendo nuovo piano regolatore portuale - rendono indispensabile un progetto complessivo per tutta la linea di costa urbana: dal porto Alti Fondali alla pineta di Siponto. Lo *Schema di assetto della fascia costiera* e il masterplan contenuto nel *Piano delle Coste* costituiscono i materiali per elaborare un'idea e un progetto condivisi dai diversi soggetti che hanno competenza su tali aree.

Le nuove condizioni, pertanto, richiedono di individuare quali scenari si possono prospettare a partire dagli obiettivi e dalle indicazioni del DPP, dagli approfondimenti e specificazioni del DPRU e da quanto è successo nel frattempo sia in termini di fatti edilizi e urbani sia in termini di riflessioni su questi temi.

## 2. L'attuazione dei comparti

A oggi abbiamo la seguente situazione

### *Comparti già avviati*

Comparto CB3  
Comparto CA1  
Comparto CA2  
Comparto CA4  
Comparto CA5  
Comparto CA9  
Comparto CA12  
Lottizz. straordinaria "Algesiro" (ex CB2 in parte)  
Lottizz. straordinaria "Gozzini" (ex CB2 in parte)

### *Comparti con piano di attuazione in fase di approvazione*

Comparto CA3  
Comparto CA10  
Comparto CA11  
Comparto CB4  
PIRP (ex CB5)  
FRONTE MARE (ex CB6 - CB7)

Sono partiti, e in fase di realizzazione, 6 comparti CA. È stato realizzato un comparto CB (il CB3). Il comparto CB2 è stato completamente assorbito dalle due lottizzazioni straordinarie, Algesiro e Gozzini; quest'ultima ha interessato anche una parte del comparto CB8.

Non sono ancora partiti i comparti CB1, CB8 (nella parte restante), CA6, CA7 e CA8.

Trai i volumi in corso di realizzazione (776.802 mc) e quelli già approvati (841.541) saranno realizzati nei prossimi anni complessivamente 1.618.343 mc di nuova edificazione per una popolazione teorica di 15.052 abitanti. Il tutto occuperà 2.529.884 mq di nuovo suolo a fronte di 479.635 mq (231.184 mq in attuazione e 248.451 mq per piani approvati) di nuovi standard.

Analizzando separatamente i due tipi di comparti si riscontrano alcune differenze.

### ***I comparti CA***

Sono partiti 6 comparti CA. I comparti CA consumano molto suolo, producono quartieri prettamente e monotonamente residenziali attrezzati con – per ora con aree destinate a - servizi di base (standard) senza apportare grandi contributi alla struttura urbana complessiva. Data la loro dimensione e bassa densità costano in termini di infrastrutturazione.

Il fatto che gli operatori abbiano attivato principalmente questi comparti sta nella semplicità del meccanismo attuativo e che si tratta di insediamenti in aree prettamente libere con poche o nulle preesistenze.

Nessuna ragione di mercato o di produzione di qualità!

### ***I comparti CB***

Nonostante siano trascorsi oltre 15 anni dall'approvazione del PRG, non ci sono proposte convincenti per attuare Comparti CB, se non tentativi di trasformarle in aree di lottizzazioni come le CA.

Ogni comparto CB ha una sua storia particolare. È vero che esse hanno alcune condizioni comuni – in particolare la loro localizzazione a corona della città conso-

lidata e compatta – ma i caratteri specifici, lo stato dei luoghi, il contesto in cui si trovano sono fattori che li differenziano enormemente.

Il ruolo a esse attribuito dal PRG – aree strategiche di connessione tra l'esistente e le nuove espansioni - è in parte ancora valido, ma il contesto complessivo è del tutto mutato. Le previsioni di forti percentuali di servizi privati ( a recupero di standard territoriali del precedente Programma di Fabbricazione) attribuite a ogni singolo comparto in maniera differente e rigida ha reso la loro attuazione problematica.

Attualmente la situazione dei comparti CB è la seguente:

Per il comparto **CB1** è stato presentato il solo progetto preliminare, non seguito dalla elaborazione definitiva.

Il **CB2** è stato in totalmente assorbito dalle due lottizzazioni straordinarie: "Algesiro" e "Gozzini".

Il **CB3** è stato in buona parte realizzato sulla base del Piano di lottizzazione che prevede una quota notevole dell'intera volumetria realizzabile destinata a servizi e attività terziarie in genere.

Le tipologie utilizzate sono in genere palazzine. In una interpretazione estensiva del concetto di servizi sono stati considerati tali anche le unità immobiliari destinate a uffici.

Il **CB4** ha un piano in fase di approvazione. Per questo comparto sono stati proposti un nuovo indice e nuovi rapporti tra servizi e residenze

<i>I.f.t.</i>	da 0,65 (PRG) a 0,71
<i>Vol. serv./Vol. tot.</i>	da 69% (PRG) a 28%

Il comparto **CB5** rientra nell'ambito del Programma Integrato di Riqualficazione delle Periferie (PIRP), approvato dalla Regione Puglia con deliberazione di G.R. n. 641/2009. Attualmente esso è in fase di rimodulazione a seguito delle prescrizioni regionali.

Per questo comparto sono stati ripensati destinazioni e quantità, rapportati alle esigenze del quartiere.

<i>I.f.t.</i>	da 0,65 (PRG) a 0,90
<i>Vol. serv./Vol. tot.</i>	da 63% (PRG) a 20%

mparti **CB6** e **CB7** sono stati accorpati a formare un unico comparto denominato Fronte Mare.

Per questo nuovo comparto sono stati proposti un nuovo indice e nuovi rapporti tra servizi e residenze

<i>I.f.t.</i>	da 0,65 (PRG) a 1,08
<i>Vol. serv./Vol. tot.</i>	da 70-95% (PRG) a 40%

Per la parte restante del comparto **CB8** (una quota dell'area è stata assorbita dalla lottizzazione straordinaria Gozzini) è stato presentato un progetto preliminare in variante al PRG.

DATI PREVISIONALI DI P.R.G.																				
Sup. Insula compreso event. aree aggregate mq	Abitanti n°		Volumetria privata			Volumetria ERP			Volumetria totale			Rapporti			I.f.t.			Aree a standard		
	Resid. mq	Servizi mq	Totale mq	Resid. mq	Servizi mq	Totale mq	Resid. mq	Servizi mq	Totale mq	Vol. ERP / Tot.	%	Vol. Servizi / Tot.	%	I.f.t. mq/mq	Istruzione mq	Servizi mq	Parcheggi mq	Verde mq	Totale mq	
120.281	211	21.109	57.073	78.182	0	156.364	0,73	0,65	950	422	528	3.166	5.066							
208.978	1.149	55.170	13.793	68.963	9.195	45.975	0,40	0,55	5.172	2.289	2.873	17.241	27.595							
167.412	921	44.196	11.049	55.246	7.366	36.530	0,40	0,55	4.143	1.842	2.302	13.811	22.098							
209.838	1.154	55.397	13.849	69.247	9.233	46.164	0,40	0,55	5.193	2.308	2.885	17.312	27.698							
283.224	1.558	74.771	18.693	93.464	12.462	155.773	0,40	0,55	7.010	3.115	3.894	23.366	37.385							
245.098	1.348	64.706	16.176	80.882	43.137	107.84	0,40	0,55	6.066	2.696	3.370	20.221	32.353							
229.331	1.261	60.543	15.136	75.679	40.362	100.91	0,40	0,55	5.676	2.523	3.153	18.920	30.272							
<b>1.464.162</b>	<b>7.602</b>	<b>375.893</b>	<b>145.769</b>	<b>521.662</b>	<b>236.523</b>	<b>895.498</b>			<b>34.210</b>	<b>15.205</b>	<b>19.005</b>	<b>114.037</b>	<b>182.457</b>							

2 COMPARTI GIÀ AVVIATI

Comparto CB3																			
Comparto CA1																			
Comparto CA2																			
Comparto CA4																			
Comparto CA5																			
Comparto CA9																			
Comparto CA12																			
<b>TOTALE 2</b>																			

3 COMPARTI CON P. DI L. IN FASE DI APPROVAZIONE

Comparto CB4																			
Comparto CB5																			
Comparto CB6																			
Comparto CB7																			
Comparto CA3																			
Comparto CA10																			
Comparto CA11																			
<b>TOTALE 3</b>																			

103.098	208	20.774	46.238	67.013	0	67.013	0,69	0,65	935	415	519	3116	4.985						
118.477	285	28.494	48.516	77.010	0	77.010	0,63	0,65	1282	570	712	4274	6.838						
156.961	51	5.101	96.924	102.025	0	102.025	0,95	0,65	230	102	128	765	1.225						
37.984	74	7.407	17.283	24.690	0	24.690	0,70	0,65	333	148	185	1111	1.777						
155.515	855	41.056	10.264	51.320	27.371	85.533	0,40	0,55	3849	1711	2138	12830	20.528						
396.743	2.182	104.740	26.185	130.925	69.827	174.57	0,40	0,55	9.819	4.364	5.455	32.731	52.369						
315.330	1.734	83.247	20.812	104.059	55.498	138.875	0,40	0,55	7804	3469	4336	26015	41.624						
<b>1.284.108</b>	<b>5.390</b>	<b>290.820</b>	<b>266.223</b>	<b>557.042</b>	<b>152.696</b>	<b>747.912</b>			<b>24.252</b>	<b>10.779</b>	<b>13.473</b>	<b>80.842</b>	<b>129.346</b>						

TOTALE COMPLESSIVO

<b>2.748.270</b>	<b>12.992</b>	<b>666.713</b>	<b>411.992</b>	<b>1.078.705</b>	<b>389.219</b>	<b>1.643.410</b>			<b>58.462</b>	<b>26.984</b>	<b>32.478</b>	<b>194.879</b>	<b>311.803</b>						
------------------	---------------	----------------	----------------	------------------	----------------	------------------	--	--	---------------	---------------	---------------	----------------	----------------	--	--	--	--	--	--

dati previsionali di PRG

DATI DI PIANIFICAZIONE ESECUTIVA																
Sup. Insula compreso event. aree aggregate mq	Abitanti n°	Volumetria privata			Volumetria ERP			Volumetria totale		Rapporti		I.f.t. mc/mq	Aree a standard			
		Resid. mc	Servizi mc	Totale mc	Resid. mc	Servizi mc	Totale mc	Vol. ERP / Tot.	% Vol. Servizi / Tot.	Istruzione mq	Servizi mq		Parcheggi mq	Verde mq	Totale mq	
48.153	687			0	66.728	23.965	92.693	92.693	100,00%	25,85%	1,92	3.240	6.530	1.480	6.430	17.680
109.401	1.006	53.832	18.725	72.557	46.798	18.275	63.063	135.620	46,50%	25,81%	1,24	8.592	7.004	6.400	37.868	59.864
112.953	198	19.823	53.696	73.419			0	73.419	0,00%	73,00%	0,65	891	396	495	2.970	4.752
176.048	968	46.315	11.579	57.894	31.146	7.786	38.932	96.826	40,21%	20,00%	0,55	4.376	1.947	4.928	18.415	29.666
130.666	719	34.134	8.534	42.668	23.398	5.840	29.198	71.866	40,83%	20,00%	0,55	3.362	1.440	3.530	12.642	20.974
196.256	1.079	51.748	12.937	64.685	34.605	8.651	43.256	107.941	40,07%	20,00%	0,55	4.972	2.256	5.599	19.320	32.147
274.490	1.510	71.071	17.768	88.839	49.704	12.426	62.130	150.969	41,15%	20,00%	0,55	7.079	3.070	5.517	46.911	62.577
230.623	1.268	59.725	14.931	74.656	41.748	10.437	52.186	126.842	41,14%	20,00%	0,55	5.790	2.800	5.570	24.909	39.069
270.799	1.489	70.606	17.701	88.307	48.346	12.086	60.432	148.939	40,58%	20,00%	0,55	6.705	2.985	4.024	28.285	41.999
<b>1.391.838</b>	<b>7.232</b>	<b>353.522</b>	<b>137.046</b>	<b>490.568</b>	<b>228.908</b>	<b>57.226</b>	<b>286.134</b>	<b>776.802</b>				<b>33.176</b>	<b>14.894</b>	<b>29.663</b>	<b>153.452</b>	<b>231.184</b>
<b>TOTALE 2</b>																

2 COMPARTI GIÀ AVVIATI

Lottizz. Siraord. "Algesio" (ex CB2 in parte)
Lottizz. Siraord. "Gozzini" (ex CB2 in parte)
Comparto CB3
Comparto CA1
Comparto CA2
Comparto CA4
Comparto CA5
Comparto CA9
Comparto CA12

3 COMPARTI CON P. DI L. IN FASE DI APPROVAZIONE

Comparto CB4	107.478	551	52.124	20.958	73.082	3.000	0	3.000	76.082	0,71	2.481	1.102	1.378	8.269	13.230
PIRP (ex CB5)	107.768	970	77.593	19.398	96.991	0	0	96.991	0%	20%	0,90	4.365	1.940	2.425	14.550
FRONTE MARE (ex CB6 - CB7)	178.078	1.544	115.533	77.222	193.055		0	193.055	0,00%	40%	1,08	8.228	3.657	11.863	60.739
Comparto CA3	124.694	1.344	64.509	16.127	80.636	43.006	10.752	53.758	40,00%	20%	1,08	7.862	3.484	4.368	26.208
Comparto CA10	351.935	1.936	92.911	23.228	116.138	61.940	15.485	77.426	40,00%	20%	0,55	10.853	12.323	5.783	40.991
Comparto CA11	288.100	1.475	70.778	17.695	88.473	47.186	11.796	58.982	40,00%	20%	0,55	6.719	3.074	4.376	25.151
<b>1.138.048</b>	<b>7.820</b>	<b>473.748</b>	<b>174.628</b>	<b>383.033</b>	<b>155.132</b>	<b>84.541</b>	<b>40.508</b>	<b>25.590</b>	<b>30.193</b>	<b>152.160</b>	<b>248.451</b>	<b>479.635</b>	<b>305.612</b>	<b>59.856</b>	<b>479.635</b>
<b>TOTALE 3</b>															

TOTALE COMPLESSIVO

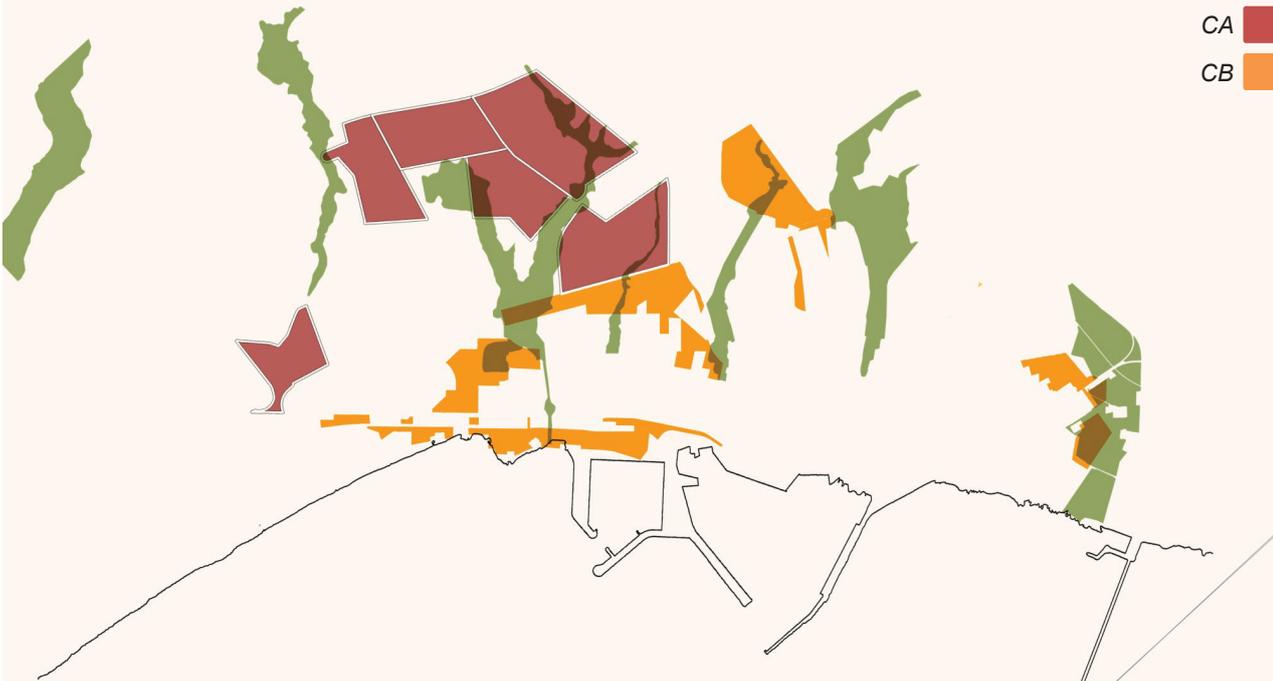
2.529.884	15.062	827.370	311.674	490.668	384.040	95.259	286.134	1.618.343	73.683	40.484	59.856	305.612	479.635
-----------	--------	---------	---------	---------	---------	--------	---------	-----------	--------	--------	--------	---------	---------

dati di pianificazione esecutiva



*il progresso: comparti non ancora avviati*

CA   
CB 





*Comparti realizzati*

### 3. Verso un nuovo scenario

I documenti prodotti, le attività svolte e la situazione urbanistica attuale consentono, o meglio, necessitano di fare un ulteriore passo avanti nella riflessione sul futuro urbanistico di Manfredonia. Una riflessione che non può che essere ampia e non solo legata, o relegata, a meri aspetti tecnici.

Ciò presuppone la definizione di un progetto culturale e la costruzione di uno scenario di riferimento.

Innanzitutto qualche parola su scenari e strategie da intendere essenzialmente come “luoghi” dove operare il confronto tra razionalità e interessi differenti o opposti.

La questione degli scenari può essere vista da due angolazioni diverse. La prima è che analizzando, interpretando, i fenomeni in atto nella sfera produttiva, nella vita sociale, nelle politiche territoriali (senza nessun riferimento alla loro sequenzialità) si possa prevedere - per proiezione - quali scenari, quali assetti, - economici, sociali, insediativi - questi fenomeni potranno determinare. L'altro modo di interpretare gli scenari è che le interpretazioni dei fenomeni in atto possono essere utilizzate per progettare scenari e assetti consapevoli.

Uno scenario non è una previsione e neppure la rappresentazione di desideri. La costruzione degli scenari deve scaturire dal bisogno di argomentare, dalla capacità di conoscere ciò che abbiamo, e di come questo presente potrebbe diventare, o come vorremmo che diventasse.

Gli scenari dovrebbero servire a discutere della città e del territorio. Uno scenario è un racconto del futuro, di ciò che amministratori, cittadini e tecnici immaginano sia desiderabile o possibile nell'immediato o nel remoto domani per la propria comunità. È un racconto di uno o più ordini ipotetici individuabili tra i diversi fenomeni che investono la città, l'economia e la società e delle loro conseguenze (Secchi).

Una strategia è un modo di coordinare e organizzare nello spazio e nel tempo un insieme di azioni condotte da una pluralità di attori, mossi da specifici interessi e dotati di specifiche competenze, ciascuno dei quali agisce in completa autonomia o con deboli livelli di coordinamento. Essa è una sequenza di scelte, sufficientemente flessibili e riorientabili in base a ciò che si apprende durante il percorso.

Per potersi attuare, una strategia ha bisogno di consenso, di essere un progetto che realizzi situazioni da tutti riconosciute come migliori delle attuali e, pertanto, capace di mobilitare risorse umane, fisiche e monetarie.

Tanto la costruzione di uno scenario che l'individuazione di strategie presuppongono un processo del “pensare per valori”, attraverso il quale la comunità individua valori comuni su cui costruire obiettivi futuri.

Solo un progetto politico, sociale, economico e culturale può essere alla base di questo processo partecipativo.

Per realizzare questo processo e questa partecipazione occorre un pensiero ragionevole prudente e saggio e un uso della retorica come forma di racconto ragionevole; come pratica legata al contesto e volta a dimostrare la ragionevolezza dell'argomentazione; come arte del mettere d'accordo, di trovare la soluzione a un problema.

Occorre, pertanto, un approccio leggero, sostenibile, retorico, ragionevole. A tale scopo contribuisce anche un uso degli strumenti tecnici per rendere più comprensibile quello che si vuole comunicare e quello che si vuole fare. In genere, nei piani si capisce immediatamente *che cosa non fare*. Ciò che è meno percepibile è un discorso che permetta di produrre procedure utili a dire oltre a *ciò che non si può o*

*non si deve fare, anche ciò che è bene fare.*

La banalità di molti interventi e di molte proposte non è data solo dalla loro ovvietà quanto dalla mancanza di idee e dalla vaghezza di immaginari

Perciò è necessaria - poiché manca da lungo tempo - una riflessione sullo spazio: sullo spazio urbano, sullo spazio dell'abitare, sullo spazio territoriale.

Per costruire uno scenario occorre anche avere obiettivi chiari e precisi requisiti: un'idea di città, di come abitarla e viverla. Uno scenario si costruisce - è utile ribadirlo - su un progetto culturale e spaziale.

Nal nostro caso avere un progetto culturale e costruire uno scenario implica:

- *ripensare ai modelli insediativi* su cui si è costruito la città recente; modelli che producono quartieri che non ci piacciono ma che continuiamo a costruire.  
Ripensare a nuovi modelli insediativi vuol dire anche ripensare alla forma fisica della città.  
Una città dispersa e una città compatta, a esempio, consumano in modo differente. La città che si estende su ampie porzioni di territorio con edifici isolati e lontani consuma più di una città compatta. Consuma in assoluto più suolo: ci sono più strade e superfici asfaltate, ci vogliono più metri di reti tecnologiche; consuma più energia per riscaldarle e raffreddarle ecc.  
A fronte di una maggiore e mediaticamente sbandierata privacy diminuiscono le relazioni sociali e fisiche, indispensabile alla crescita degli individui e dei cittadini; senza contare il problema della sicurezza (luoghi distanti e bui ecc.)
- *immaginare e praticare nuovi stili di vita.* Un uso cosciente delle risorse e dell'energia richiede comportamenti soggettivi e comportamenti collettivi nuovi, meno individualistici.  
Sostenibilità, recupero delle risorse e produzione autonoma di energia nei quartieri e negli edifici implica una gestione più collettiva dello spazio dell'abitare.
- *far ricorso a modelli innovativi nel concepire la città,* le attività, il modo di vivere e di costruire.  
Pensare a modalità di assetti e di modelli insediativi e edilizi nuovi, implica anche utilizzare forme innovative di costruzione dello spazio pubblico a partire dal verde, elemento assolutamente assente nel tessuto urbano di Manfredonia.  
Innovare vuol dire anche pensare a nuovi ruoli produttivi della città, a una città che produce conoscenze, prodotti, servizi e spazio urbano.  
Non si può pensare a costruire un pezzo di città immaginando solo che esso sarà fatto di case e che l'unica funzione che avrà sarà quella della residenza, negazione stessa del vivere urbano, della città in quanto civitas.

Per essere sostenibile, durevole e adattabile, sicura per gli occupanti e per i passanti; per essere pratica e leggibile e per essere attraente alla vista il progetto urbano deve avere un modello di città di riferimento, un'idea di spazio che tutti possiamo già pre-vedere e non demandare ai futuri progetti.

In particolare è importante avere una chiara idea della consistenza, della struttura e della forma dello spazio pubblico, dell'immagine complessiva della città pubblica.

La riflessione che si è aperta nell'Amministrazione Comunale e nelle strutture tecniche, a partire dall'Ufficio dei Piani, è quella di pensare a un nuovo scenario e a un nuovo disegno urbano:

- per rimediare a molti errori commessi, a partire dal consumo di suolo, dall'eterogeneità dei tipi edilizi, dalla confusione degli stili e dei materiali, dal disorienta-

- mento spaziale delle nostre periferie ecc.;
- per costruire una città contemporanea che riprenda il controllo della forma, della qualità spaziale e riproponga stili di vita urbani;
  - per favorire innovazione tecnica e innovazione tipologica;
  - che faccia dell'innovazione un suo elemento essenziale;
  - che costruisca una città fatta non solo di case.

Da tali riflessioni e assunti è emersa la necessità di elaborare un *disegno della città* e di produrre un *masterplan* che esprimesse in modo chiaro ed evidente questo nuovo disegno e il percorso per attuarlo.

Il Documento Programmatico Preliminare contiene già tutti i riferimenti e gli obiettivi per articolare un masterplan - spaziale e strategico - che tenga assieme proposte, progetti e idee, che sono riprese in questo *nuovo disegno* della città.

E già nel DPP si affermava che la città aveva bisogno di indicazioni progettuali specifiche, di progetti norma per alcuni ambiti urbani e per alcuni luoghi, la cui realizzazione o trasformazione sono essenziali al suo processo di ammodernamento, di ristrutturazione, di rigenerazione e di riqualificazione urbanistica.

Il presente documento vuole avviare queste operazioni cominciando a indicare con precisione gli elementi strategici, la programmazione degli interventi - e le loro interrelazioni - e il disegno dell'assetto spaziale, a partire da una chiara connotazione dello spazio pubblico, che vuole realizzare.

Nella riflessione sul nuovo disegno urbano dovranno essere riviste anche le modalità per valutare i servizi e le attrezzature e più in generale le dotazioni urbane e territoriali. Questo anche alla luce di quanto indicato nel DPP sullo stato effettivo dell'offerta di servizi e attrezzature rispetto ai bisogni della popolazione reale. Tutto il tema degli standard va rivisto con attenzione.

Una riflessione approfondita dovrà riguardare anche il tema del dimensionamento, strettamente riferito anche al tema degli standard e delle dotazioni.

Le previsioni di popolazione del PRG, il rapporto tra volumi e abitanti teorici appartengono a valutazioni e parametri che vevano come riferimento una società completamente differente da quella di oggi.

Le famiglie sono cambiate, gli stili di vita anche; i bisogni sono diversi e vanno valutati per quello che sono realmente e non unicamente in base ai parametri della tradizionale tecnica urbanistica. Anche la loro qualità ed efficienza non possono essere espresse unicamente attraverso parametri quantitativi.

La stessa capacità insediativa dei luoghi diventa un dato su cui progettare la nuova città e non solo verifiche a posteriori di soddisfacimento di indici fondiari o territoriali.

In altre parole, non si può effettuare il calcolo del fabbisogno e il conseguente dimensionamento del piano, così come discendente dalle norme nazionali (DM 1444/68) e regionali (L.R. 56/80), in quanto sono cambiati gli obiettivi dei piani rivolti a un minor consumo di suolo, alla tutela e valorizzazione dell'ambiente, allo sviluppo sostenibile.

## 4. Un nuovo disegno urbano (e nuove regole)

Il nuovo disegno urbano che è possibile immaginare | costruire parte dall'idea spaziale del Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana, rivisto e implementato alla luce di quanto finora illustrato.

I temi e gli ambiti del DPRU – la costa, i canaloni, l'anello -, sono riempiti di ulteriori significati e funzioni. L'immagine resta ancora quella del DPRU ma vi sono diversi elementi e obiettivi nuovi.

Il nuovo disegno urbano prende in considerazione, oltre ai comparti CB individuati dal DPRU, i comparti CA - identificati dal DPP come contesti della *città della trasformazione* - e alcuni contesti periferici denominati dal DPP come *isola artigiana-le-residenziale* e il *contesto di margine urbano da riqualificare con carattere aperto*; inoltre, mette in discussione il tracciato e, soprattutto, la realizzazione della strada S2, così come prevista.

In particolare, il nuovo disegno urbano si articola in grandi operazioni | tematismi tra loro intimamente connessi:

1. sostenere la realizzazione dei **comparti CB** e rivedere il loro meccanismo di attuazione;
2. arrestare l'attuazione degli ultimi **comparti CA** (CA6, CA7 e CA8) e verificare la possibilità di spostare i volumi in essi previsti su altre aree;
3. riconsiderare il progetto della **strada S2** e costituire una fascia di connessioni e relazioni tra la parte urbana più consolidata e le parti più recenti o in realizzazione;
4. recuperare la funzione ecologica e a verde dei **canaloni come parchi urbani**;
5. progettare gli **ingressi alla città**, in particolare quello dalla provinciale proveniente da San Giovanni Rotondo, e quello da sud, dalla ex statale 89.

### *1. Sostenere la realizzazione dei comparti CB e rivedere il loro meccanismo di attuazione*

I diversi comparti attuati hanno evidenziato alcuni problemi riguardo alle destinazioni d'uso realizzate e ai meccanismi attuativi cui sono ricorsi.

Il comparto CB3 ha prodotto residenze e servizi alla residenza, ma non attrezzature a scala urbana e di quartiere.

Per i comparti CB5, CB4, CB6-CB7 e CB8 sono stati presentati progetti in variante rispetto a quanto indicato dalle schede NTA del PRG. Varianti che hanno comportato nuovi indici e destinazioni d'uso ammissibili, ma anche, in alcuni casi, una maggiore attenzione all'impianto morfologico e alle tipologie edilizie. Aspetti che non erano stati definiti dalle previsioni del PRG.

Gli obiettivi complessivi per i comparti CB possono | devono essere:

- partecipare alla definizione di una nuova struttura urbana
- partecipare alla definizione di una nuova maglia urbana
- determinare nuove centralità anche di livello diverso
- essere luoghi di intersezione tra aspetti strutturali e rete del verde a scala territoriali (orizzontalità e trasversalità)

A questo punto sarebbe ragionevole rivedere complessivamente il meccanismo di

attuazione di questi comparti, in modo da equiparare le condizioni di tutti i comparti (quelli in progetto e quelli da avviare).

In particolare:

- prescrivere uno schema di assetto complessivo che contenga regole morfologiche e tipologiche da rispettare, set di destinazioni d'uso da osservare, requisiti prestazionali e di qualità urbana da soddisfare;
- utilizzare i comparti non ancora partiti come "atterraggio" dei volumi delle CA da eliminare;
- stabilire un rapporto tra volumi residenziali e volumi per servizi privati non in maniera univoca ma attraverso un range variabile, a esempio, tra 40-60%;
- far ricorso a progetti attuativi attraverso meccanismi che garantiscano concorsualità e premialità.

La revisione del rapporto tra volumi a servizi privati e a residenza comporta anche una riflessione sulle destinazioni d'uso. È più utile ed efficace prevedere una mixité di tipo funzionale sia per favorire l'attuazione in funzione delle mutabili esigenze di mercato (piccole produzioni artigianali che magari sono anche commerciali, terziario ecc), sia per facilitare processi di creazione di nuove centralità (alcune attività, ad es. potrebbero spontaneamente aggregarsi intorno a servizi e spazi pubblici). In tale revisione potrebbe rientrare anche la ridefinizione dell'attuale indice territoriale per favorire processi di densificazione e di atterraggio di volumi.

### *2. Arrestare l'attuazione degli ultimi comparti CA e verificare la possibilità di spostare i volumi in essi previsti su altre aree*

Uno degli obiettivi principali di questo documento è proprio quello di non far partire gli ultimi tre comparti CA in modo da non occupare altro suolo urbano. In questo modo si potrebbero mantenere libere le aree agricole periferiche, evitando ulteriore e inutile consumo di suolo. Tale obiettivo si coniuga con quello di densificare le aree dell'anello periurbano, rafforzando l'immagine urbana di questo anello, e contribuendo a realizzare il parco urbano delle cave.

L'obiettivo si basa sull'ipotesi di spostare i volumi previsti in questi comparti su comparti in fase di progettazione o di prossima attuazione.

Dovranno essere trovati opportuni meccanismi perequativi e compensativi per tale spostamento di diritti, operazione intuitivamente semplice ma che comporta complesse operazioni e atti sui diritti edificatori.

Sono stati ipotizzati, in prima battuta e previa ulteriori e approfondite verifiche, alcuni possibili coinvolgimenti di aree di atterraggio (vedi tabella alla pagina affianco)

### *3. Riconsiderare il progetto della strada S2 e ricostituire la fascia di connessioni e relazioni tra la parte consolidata e le parti più recenti o in realizzazione.*

La realizzazione dell'intero tracciato della strada S2 prevede diversi ponti sui canali con costi e impatti ambientali non giustificati da un suo reale contributo alla mobilità urbana.

I tratti di strada già realizzati possono essere adeguatamente raccordati alla viabilità esistente, favorendo in tal modo anche una maggiore attenzione ai percorsi trasversali, senza affidare tutta la mobilità alle strade longitudinali.

Il ripensamento sul tracciato della S2 e sulla mobilità più in generale consente di porre maggiormente attenzione alla realizzazione di un'ampia fascia di connessioni e di relazioni tra la parte consolidata e le parti più recenti:

PARTENZA	Sup. COMPR.	Indice COMPR.	Votume totale	Sup. terr.	i.f.t prima	incidenza	Vol. agg.	i.f.t dopo	I.f.Compr. dopo	VOL. COMPL.	Abitanti n°	Aree a standard				
	mq	mc/mq	mc	mq	mc/mq	%	mc	mc/mq	mc/mq	mc		Istruzione mq	Servizi mq	Par-cheggi mq	Verde mq	Totale mq
Comparto CA6	202.098	0,55	111.154	139.779	0,80	0,31				111.154	1.112	5.002	2.223	2.779	16.673	26.677
Comparto CA7	232.771	0,55	128.024	161.584	0,79	0,36				128.024	1.280	5.761	2.560	3.201	19.204	30.726
Comparto CA8	212.131	0,55	116.672	148.183	0,79	0,33				116.672	1.167	5.250	2.333	2.917	17.501	28.001
<b>TOTALE</b>	<b>647.000</b>		<b>355.850</b>	<b>449.546</b>		<b>1,00</b>				<b>355.850</b>	<b>3.559</b>	<b>16.013</b>	<b>7.117</b>	<b>8.896</b>	<b>53.378</b>	<b>85.404</b>

DESTINAZIONE 1	Sup. COMPR.	Indice COMPR.	Votume totale	Sup. terr.	i.f.t prima	incidenza	Vol. agg.	i.f.t dopo	I.f.Compr. dopo	VOL. COMPL.	Abitanti n°	Aree a standard				
	mq	mc/mq	mc	mq	mc/mq	%	mc	mc/mq	mc/mq	mc		Istruzione mq	Servizi mq	Par-cheggi mq	Verde mq	Totale mq
Comparto CA3	124.694	1,08	134.394	93.405	1,44	0,10	35.376	1,82	1,36	169.770	1.698	7.640	3.395	4.244	25.466	40.745
Comparto CA10	351.935	0,55	193.564	248.751	0,78	0,26	94.212	1,16	0,82	287.776	2.878	12.950	5.756	7.194	43.166	69.066
Comparto CA11	268.100	0,55	147.455	189.309	0,78	0,20	71.699	1,16	0,82	219.154	2.192	9.862	4.383	5.479	32.873	52.597
Comparto CB1	210.092	0,65	136.560	176.856	0,77	0,19	66.982	1,15	0,97	203.542	2.035	9.159	4.071	5.089	30.531	48.850
Comparto CB8	171.865	0,65	111.712	144.676	0,77	0,15	54.795	1,15	0,97	166.507	1.665	7.493	3.330	4.163	24.976	39.962
Comparto CB4	107.476	0,65	69.859	86.566	0,81	0,09	32.786	1,19	0,96	102.645	1.026	4.619	2.053	2.566	15.397	24.635
<b>TOTALE</b>	<b>1.234.162</b>		<b>793.545</b>	<b>939.563</b>		<b>1,00</b>	<b>355.850</b>			<b>1.149.395</b>	<b>11.494</b>	<b>51.723</b>	<b>22.988</b>	<b>28.735</b>	<b>172.409</b>	<b>275.855</b>

DESTINAZIONE 2	Sup. COMPR.	Indice COMPR.	Votume totale	Sup. terr.	i.f.t prima	incidenza	Vol. agg.	i.f.t dopo	I.f.Compr. dopo	VOL. COMPL.	Abitanti n°	Aree a standard				
	mq	mc/mq	mc	mq	mc/mq	%	mc	mc/mq	mc/mq	mc		Istruzione mq	Servizi mq	Par-cheggi mq	Verde mq	Totale mq
Comparto CA10	351.935	0,55	193.564	248.751	0,78	0,29	104.612	1,20	0,85	298.176	2.982	13.418	5.964	7.454	44.726	71.562
Comparto CA11	268.100	0,55	147.455	189.309	0,78	0,22	79.614	1,20	0,85	227.069	2.271	10.218	4.541	5.677	34.060	54.496
Comparto CB1	210.092	0,65	136.560	176.856	0,77	0,21	74.376	1,19	1,00	210.936	2.109	9.492	4.219	5.273	31.640	50.625
Comparto CB8	171.865	0,65	111.712	144.676	0,77	0,17	60.843	1,19	1,00	172.555	1.726	7.765	3.451	4.314	25.883	41.413
Comparto CB4	107.476	0,65	69.859	86.566	0,81	0,10	36.405	1,23	0,99	106.265	1.063	4.782	2.125	2.657	15.940	25.503
<b>TOTALE</b>	<b>1.109.468</b>		<b>659.151</b>	<b>846.158</b>		<b>1,00</b>	<b>355.850</b>			<b>1.015.001</b>	<b>10.150</b>	<b>45.675</b>	<b>20.300</b>	<b>25.375</b>	<b>152.250</b>	<b>243.600</b>

DESTINAZIONE 3	Sup. COMPR.	Indice COMPR.	Votume totale	Sup. terr.	i.f.t prima	incidenza	Vol. agg.	i.f.t dopo	I.f.Compr. dopo	VOL. COMPL.	Abitanti n°	Aree a standard				
	mq	mc/mq	mc	mq	mc/mq	%	mc	mc/mq	mc/mq	mc		Istruzione mq	Servizi mq	Par-cheggi mq	Verde mq	Totale mq
Comparto CA10	351.935	0,55	193.564	248.751	0,78	0,33	116.534	1,25	0,88	310.098	3.101	13.954	6.202	7.752	46.515	74.424
Comparto CA11	268.100	0,55	147.455	189.309	0,78	0,25	88.687	1,25	0,88	236.142	2.361	10.626	4.723	5.904	35.421	56.674
Comparto CB1	210.092	0,65	136.560	176.856	0,77	0,23	82.853	1,24	1,04	219.412	2.194	9.874	4.388	5.485	32.912	52.659
Comparto CB8	171.865	0,65	111.712	144.676	0,77	0,19	67.777	1,24	1,04	179.489	1.795	8.077	3.590	4.487	26.923	43.077
<b>TOTALE</b>	<b>1.001.992</b>		<b>589.291</b>	<b>759.592</b>		<b>1,00</b>	<b>355.850</b>			<b>945.141</b>	<b>9.451</b>	<b>42.531</b>	<b>18.903</b>	<b>23.629</b>	<b>141.771</b>	<b>226.834</b>

DESTINAZIONE 4	Sup. COMPR.	Indice COMPR.	Votume totale	Sup. terr.	i.f.t prima	incidenza	Vol. agg.	i.f.t dopo	I.f.Compr. dopo	VOL. COMPL.	Abitanti n°	Aree a standard				
	mq	mc/mq	mc	mq	mc/mq	%	mc	mc/mq	mc/mq	mc		Istruzione mq	Servizi mq	Par-cheggi mq	Verde mq	Totale mq
Comparto CA11	268.100	0,55	147.455	189.309	0,78	0,37	131.872	1,48	1,04	279.327	2.793	12.570	5.587	6.983	41.899	67.038
Comparto CB1	210.092	0,65	136.560	176.856	0,77	0,35	123.197	1,47	1,24	259.757	2.598	11.689	5.195	6.494	38.964	62.342
Comparto CB8	171.865	0,65	111.712	144.676	0,77	0,28	100.781	1,47	1,24	212.493	2.125	9.562	4.250	5.312	31.874	50.998
<b>TOTALE</b>	<b>650.057</b>		<b>395.727</b>	<b>510.841</b>		<b>1,00</b>	<b>355.850</b>			<b>751.577</b>	<b>7.516</b>	<b>33.821</b>	<b>15.032</b>	<b>18.789</b>	<b>112.737</b>	<b>180.378</b>

aree di "decollo" e opzioni per le aree di "atterraggio"



aree di decollo: volumi dei singoli comparti

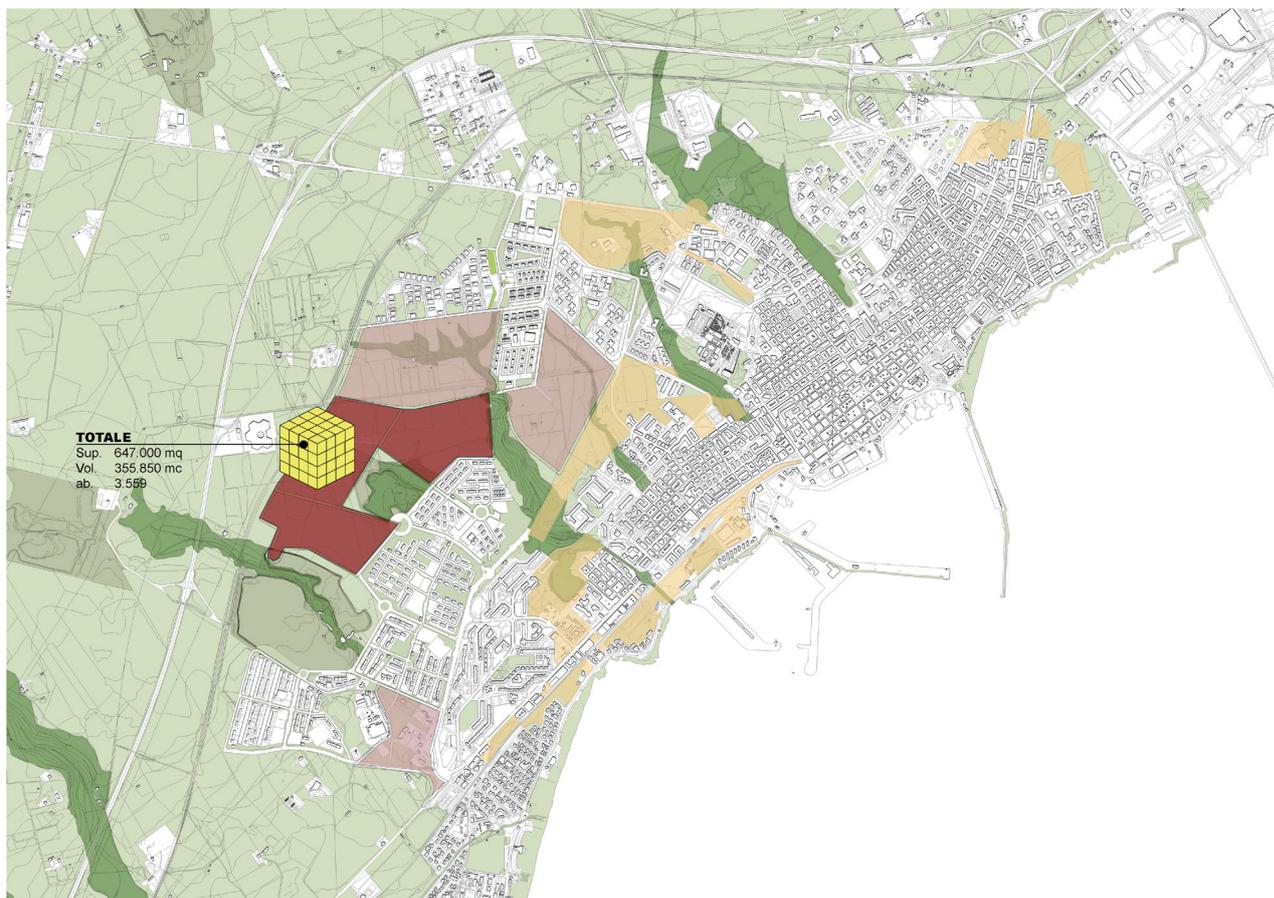
- favorendo trame di mobilità lenta,
- istituendo relazioni fisiche e relazioni visuali tra le varie parti urbane e in particolare tra i due lati dei canali,
- realizzando trasversali e corridoi verde,
- costruendo uno spazio pubblico continuo fatto di trame di servizi e di spazi aperti e a verde.

Il disegno urbano assume queste nuove relazioni come portatrici di un nuovo assetto delle varie parti, favorendo un assetto più a pettine che a fasce parallele.

#### **4. Recuperare la funzione ecologica e a verde dei canali come parchi urbani**

Il mantenimento dei canali serve a garantire la sicurezza idraulica di tutto l'abitato. Essi sono indicati dal PRG come sede per realizzare i parchi urbani VPU associati alla realizzazione dei comparti.

Il DPP considera i canali come corridoi ecologici e parchi attrezzati per far entrare il verde in città e per ridefinire il disegno e le funzioni dei bordi urbani e del



aree di decollo: volumi complessivi

rapporto con il territorio aperto.

La realizzazione di grandi parchi serve a dotare la città di un'attrezzatura di cui è fortemente carente.

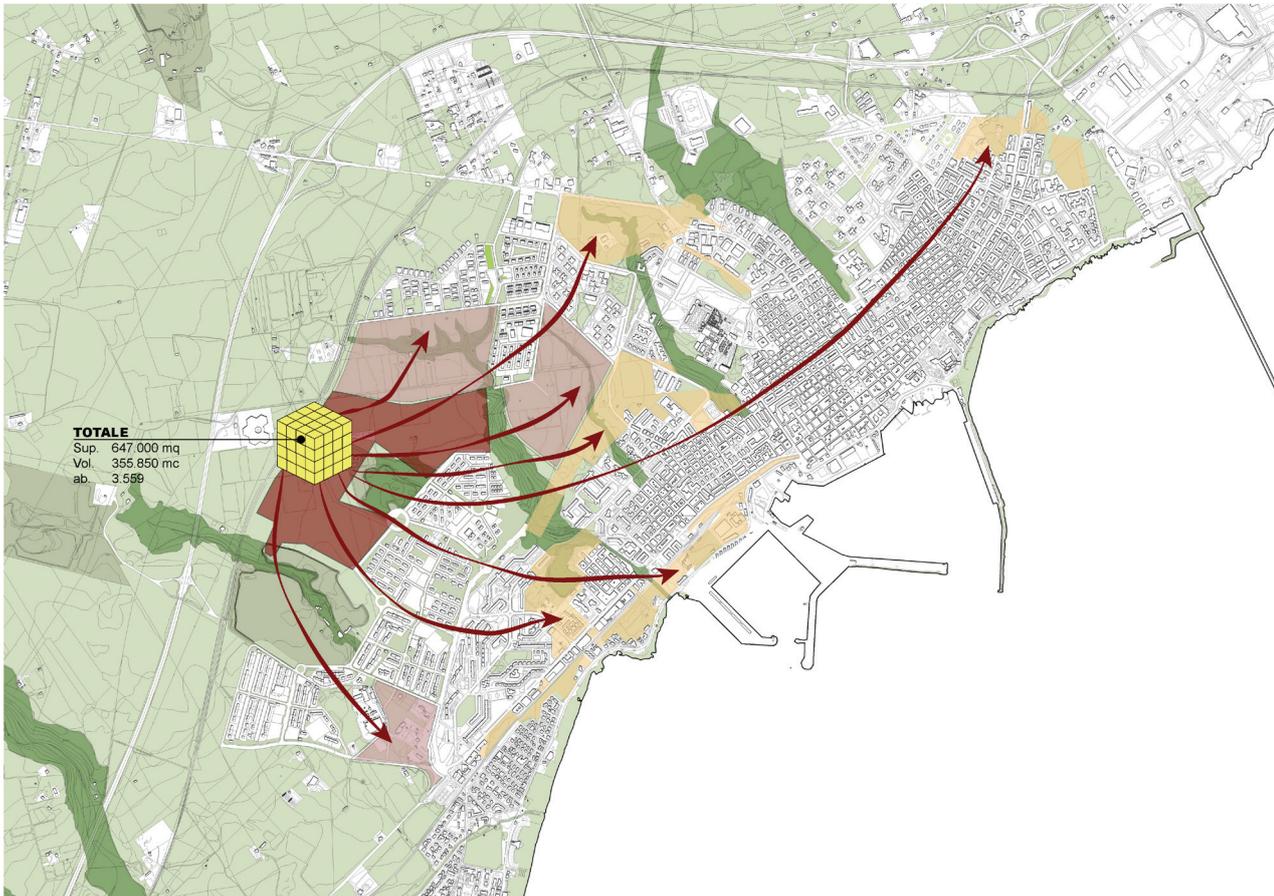
Il progetto di Lama Scaloria è il primo tassello del recupero dei canali e della connessione delle aree intorno alla grotta Scaloria fino al porto.

La realizzazione di parchi urbani nei canali va, ovviamente, discussa con l'Autorità di Bacino affinché essi mantengano la loro primaria funzione idraulica.

Riteniamo che tale funzione sia compatibile, in un progetto condiviso, con la funzione di corridoio ecologico e di parco urbano dei canali e delle aree all'intorno per la costruzione dello spazio pubblico.

### 5. Progettare gli ingressi alla città

La strada di ingresso alla città proveniente da San Giovanni Rotondo, necessita di un progetto di completamento urbano adeguato al ruolo di viale di ingresso urbano. Un nuovo disegno urbano comporta anche la rivisitazione di questa parte del territorio su cui insistono aree di interesse archeologico rilevanti a ridosso di quello che



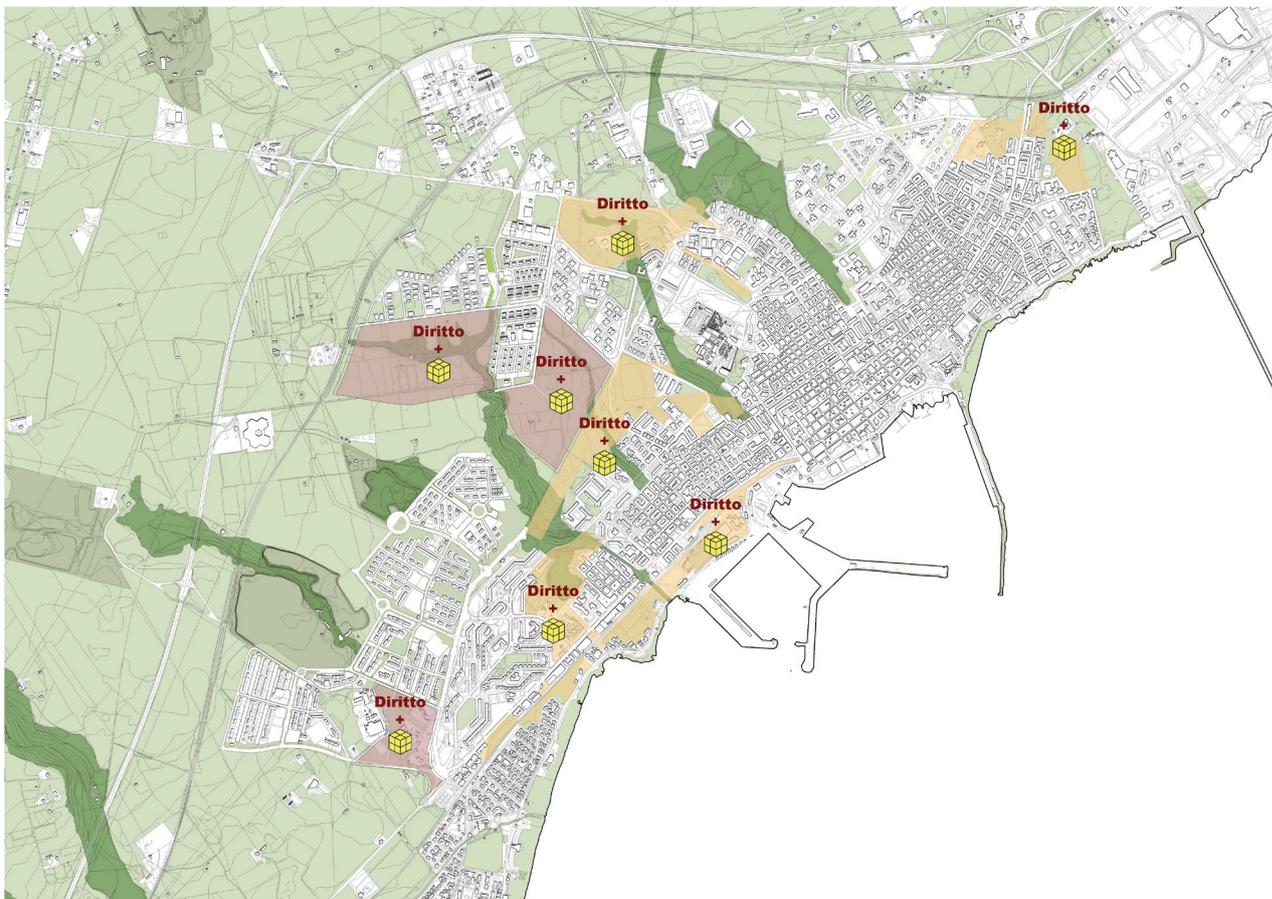
aree di atterraggio

sarà un parco urbano di verde attrezzato (lama Scaloria) e le principali attrezzature sportive della città di difficile accessibilità.

Il comparto CB8 contribuirebbe a definire solo un lato della strada. Sul lato opposto si trova un contesto di margine urbano che presenta insediamenti produttivi e residenziali sparsi, caratterizzati da disordine urbanistico.

Un progetto per questo ingresso deve comprendere entrambi i lati della strada. La ridefinizione e la riorganizzazione delle funzioni e degli assetti dell'intorno devono contribuire al miglioramento dell'assetto urbano e territoriale a partire dalla revisione dell'assetto dell'area artigianale con una sistemazione del sua organizzazione e delle sue destinazioni.

La presenza di una importante area archeologica, ancora da valorizzare (Scaloria-Occhiopinto), di un grande parcheggio adibito ad area mercatale settimanale, di attrezzature sportive parzialmente funzionanti, costituiscono elementi strategici per realizzare una "testa di ponte" del grande parco urbano di 'Lama Scaloria', quale percorso privilegiato di mobilità lenta, e luogo di connessione tra città e campagna. In questo modo si rafforzerebbe il ruolo dell'area archeologica Scaloria-Occhiopinto-Posta del Fosso quale ingresso privilegiato, e integrazione, con il grande parco urbano di Lama Scaloria che arriva fino al porto della città storica.



aree di atterraggio

L'ingresso da sud attraverso la cosiddetta "ex statale 89" che taglia in due tutta l'area archeologica, avrebbe bisogno di trovare una sua più specifica funzione e immagine e anche un nome nuovo.

La strada attraversa tutta l'area del Parco Archeologico di Siponto sul quale tra poco inizieranno i lavori per la realizzazione del primo nucleo del futuro Parco Archeologico (area basilica paleocristiana), inserito nel progetto di Polo Museale voluto o finanziato dal Ministero dei Beni Culturali, che prevede, anche, a Capparelli un Museo del territorio-Ecomuseo e la realizzazione di percorsi di mobilità lenta verso le Antiche terre Sipontine (San Leonardo, Santa Restituta, Cave di Santa Lucia, aree archeologiche di Coppa Navigata e Beccarini, area umida ex lago Salso). L'istituzione del Polo Museale richiede una riflessione sulle infrastrutture interferenti con l'area archeologica, a partire dalla indispensabile delocalizzazione di attività produttive esistenti improprie e dal depotenziamento della "ex SS. Statale 89" anche attraverso la realizzazione di nuovi svincoli e di nodi intermodali scambiatori per entrare in città.

In questo contesto si inserisce il progetto del Treno-tram come accesso alla città, all'area archeologica e al nuovo porto turistico.



*ri-costruzione dei margini:  
città-campagna e città-mare*

## 5. Gli assunti del nuovo disegno

Il nuovo disegno urbano implica un controllo degli esiti formali e funzionali delle aree in trasformazione.

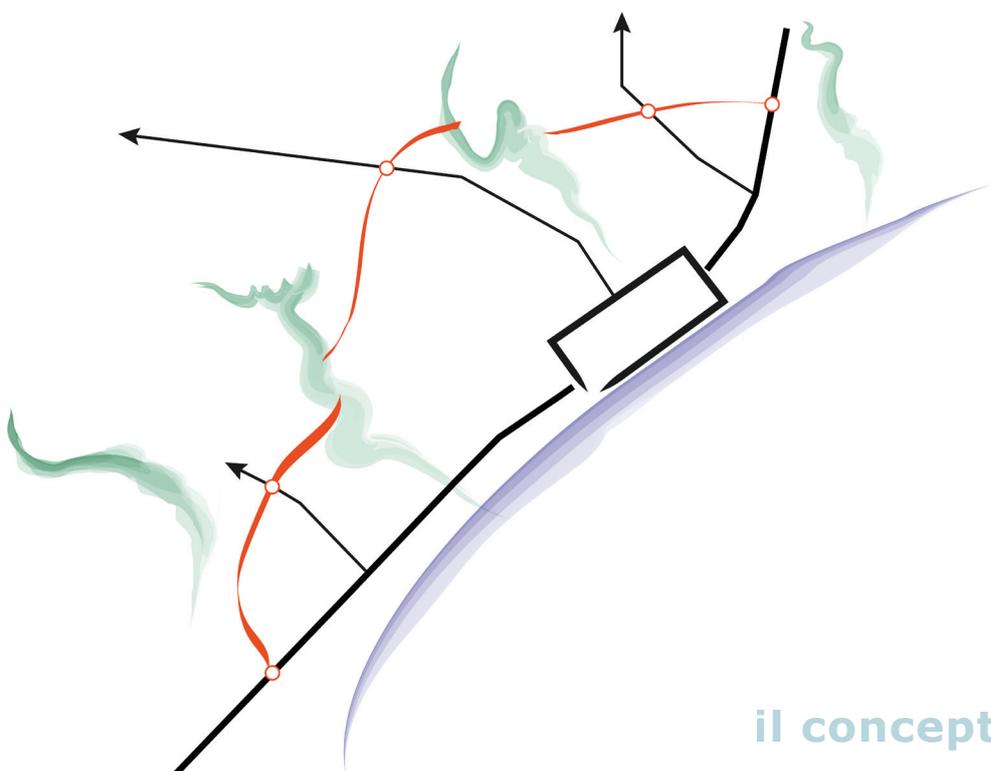
Il nuovo disegno urbano, da strutturare e da attrezzare, vuole essere uno scenario visibile di quello che potrebbe essere l'insieme dei luoghi e delle azioni da declinare nello spazio e nel tempo.

Le sequenze di spazi pubblici da potenziare e da realizzare, la rete viaria principale, la trame del verde e degli spazi aperti ritrovate, sono incardinate le une nelle altre; sono catene di spazi, costruiti e aperti, che si incrociano tra di loro, che condividono luoghi e materiali, che contribuiscono a delineare e rafforzare nuove centralità.

Lo schema di assetto di seguito illustrato indica gli assunti necessari a ottenere un nuovo disegno urbano. Lo schema indica i vari elementi da tener in conto per un controllo della qualità spaziale e urbana, per un'immagine della città futura più comprensibile e micale, oltre che sostenibile e meno dispendiosa.

Lo schema conduce a un primo masterplan che esprime anche visivamente il disegno che si persegue.

Il *concept* di questo nuovo disegno urbano individua gli elementi fondamentali della struttura urbana e territoriale: il pettine verde dei canaloni, le direttrici territoriali e di sviluppo urbano, la forma del nucleo storico come matrice di riferimento, la strada di circonvallazione da reinventare.



il concept

#### *il pettine verde*

Il pettine verde indica l'insieme dei canali che dalla montagna attraversano il primo scalino del ripiano garganico arrivano fino all'abitato e poi a mare. Sono i corridoi ecologici e il sistema idraulico; sono i parchi urbani e i segni del paesaggio che arrivano in città; sono elementi fondamentali della trama del verde e degli spazi aperti.

#### *le direttrici di assetto e di crescita*

Le nuove direttrici di trasformazione urbana devono muoversi tenendo conto del pettine verde che da monte scende al mare. Tra questi elementi si può articolare e precisare una gerarchia della maglia viaria che sappia intersecarsi con la trama del verde da un lato e che sappia costituire supporto alla trama dello spazio pubblico. Le strade sono intese sia nella loro funzione di collegamento che nel loro primario compito di strutturare il tessuto urbano e di relazionare lo spazio pubblico.

#### *la (struttura della) città pubblica*

La realizzazione dei comparti CA ha prodotto aree a standard non ha generato spazio pubblico.

Il disegno relativo ai servizi e alle attrezzature pubbliche o di uso pubblico è orientato verso un progetto di suolo unitario esteso a tutta la città e a una distribuzione territoriale equilibrata.

Il progetto di spazio pubblico si articola su un sistema di centralità a cui affidare l'articolazione dei singoli tessuti edilizi e dei vari interventi di trasformazione urbana. È la continuità e la differenziazione dello spazio pubblico che dà struttura e compattezza alla città stessa, realizzando uno spazio urbano senza fratture e senza isole residenziali rinchiusi nei propri recinti.

Allo formazione e strutturazione dello spazio pubblico contribuisce la rete diffusa di spazi aperti - che serve a dotare la città di spazi verdi - e la maglia viaria.

Il progetto di spazio pubblico, inteso innanzitutto come luogo della socialità, deve individuare criteri localizzativi per i servizi e le attrezzature che funzionino come veri e propri luoghi urbani e non solo come recinti erogatori solo di servizi specialistici.

#### *il recupero della forma urbana*

La ri-costruzione della forma urbana può avvenire solo attraverso il ricorso a un modello insediativo e a regole dello spazio urbano che favoriscano un ritorno a una "normalità edilizia" (Gregotti), intesa quale vero e unico materiale costitutivo della città europea: piazze e spazi aperti, allineamenti stradali, mescolanza di funzioni produttive, commerciali, abitative ecc., luoghi pubblici riconoscibili: un insieme di regole su cui c'era consenso pubblico, quasi un inconscio collettivo considerato come stato naturale.

Queste regole oggi non sono così naturali e inconsce. Esse vanno riscritte.

Occorre definire regole di qualità tipologica e morfologica per i tessuti urbani, per l'edilizia residenziale e soprattutto per l'edilizia specialistica e per gli spazi aperti urbani (piazze, marciapiedi, alberature, spazi verdi, parcheggi ecc.). E va scelto un modello insediativo ben preciso: nel nostro caso quello della città compatta.



il pettine verde

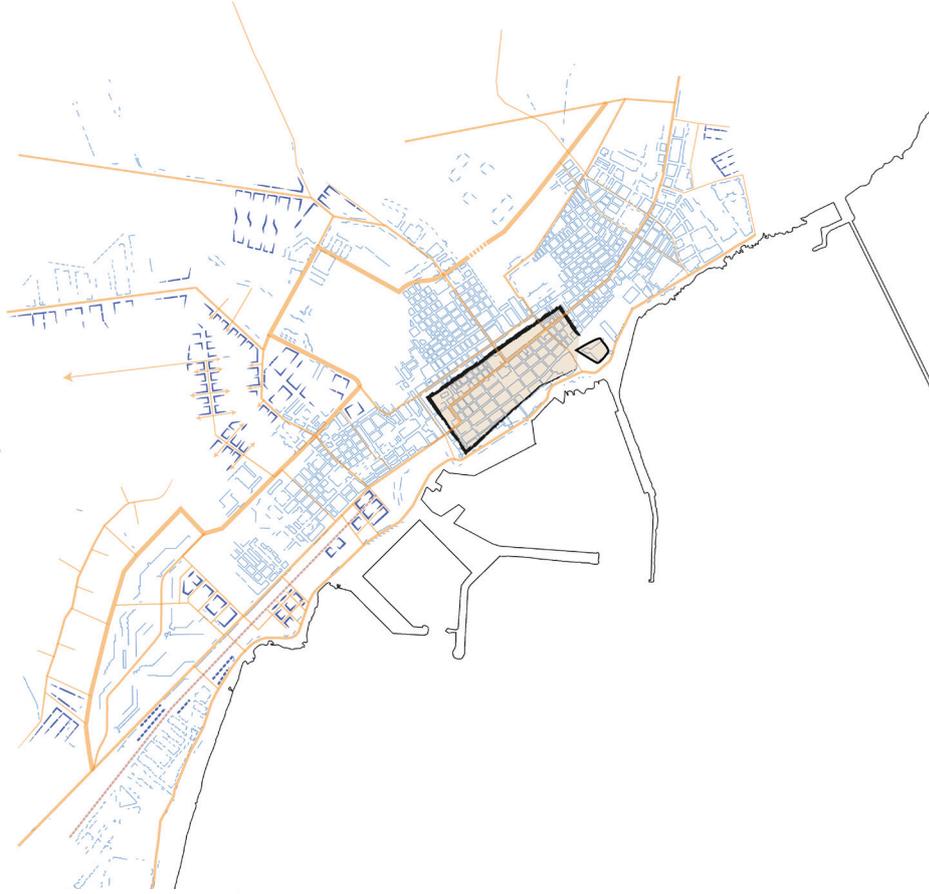
le direttrici di assetto e di crescita





la struttura della città pubblica

il recupero della forma





## il nuovo disegno urbano

