



Munich Personal RePEc Archive

**Indirizzi di visioning per la
riqualificazione di Emergenze
naturalistiche in ambito metropolitano**

Petrillo, Fancesco

University of Bari

2008

Online at <https://mpa.ub.uni-muenchen.de/26008/>
MPRA Paper No. 26008, posted 23 Oct 2010 06:26 UTC

INDIRIZZI DI *VISIONING* PER LA RIQUALIFICAZIONE DI EMERGENZE NATURALISTICHE IN AMBITO METROPOLITANO

di

FRANCESCO PETRILLO

Individuazione e natura del problema: tutela e valorizzazione delle *lame*

L'attuale ambito culturale, scientifico e politico-programmatorio sembra essere caratterizzato da una forte "sfida" che, con modalità e forme differenziate in relazione alla specificità dei luoghi, è continuamente sottoposta a fornire soluzioni – e, quanto meno, ipotesi di soluzione – al sistema di relazione globale/locale, chiamando in gioco e operando su tre elementi-base: società, ambiente, economia.

I più recenti impegni per la riproposizione di un progetto di riordino del territorio a scala metropolitana hanno più direttamente coinvolto gli enti territoriali locali dopo oltre vent'anni di prolungato silenzio, dal Comune di Bari sino alla Regione Puglia, rispetto a quanto sancito con la L. 142/1990, tanto che la configurazione di una dimensione metropolitana sembra rientrare più nella contingenza delle logiche politiche locali che non in un programma di sviluppo sostenibile su base di sistema.

Durante tale arco temporale sono finalmente giunti a maturazione alcuni processi con i quali sono state messe in evidenza latitanze e responsabilità nei confronti di una lungimirante politica di tutela e valorizzazione del territorio, alle quali le recenti norme per la tutela dell'ambiente (L. 152/2006) tentano di proporre un quadro complessivo di interventi sia nella logica di settore sia in quella di programmi integrati.

Convergono in questa maggiore esigenza di ordine delle strutture locali altri due processi che vengono riguardati con maggiore attenzione: da un lato, le esperienze pressoché negative di "parti" della città e, dall'altro, il degrado sempre più diffuso della situazione ambientale. Quanto alla prima componente-processo, l'area metropolitana barese ha conosciuto alcuni programmi di intervento: Piano Urban, programmi integrati di riqualificazione delle periferie, interventi per una migliore fruibilità urbana, mentre per la seconda componente-processo stiamo assistendo ad una presa di coscienza senz'altro culturalmente più matura e politicamente più coinvol-

gente: la tutela delle risorse ambientali, con particolare riguardo per le aree protette. Una tutela emergente a mano a mano che la progressiva consapevolezza dello sviluppo sostenibile pone nuove regole nell'organizzazione territoriale.

La legge regionale 19/1997, nel recepire la legge quadro sulle aree protette (L. 394/1991), consente di procedere agli aggiornamenti cartografici delle aree sottoposte a tutela/valorizzazione, così come accaduto con la L.R. n. 15 del 5 giugno 2007: "Istituzione del parco naturale regionale *Lama Balice*", un solco naturale inciso nella roccia carsica¹, il quale, con ben altri otto disposti a raggiera e gravitanti sull'agglomerato barese, costituisce un sistema idrogeologico oggetto di preliminari indagini e proposte, nel quadro di un più complesso disegno di riorganizzazione delle funzioni nella relativa area metropolitana. Un sistema, lo diciamo subito, che presenta e cumula valenze storiche, archeologiche e socio-economiche tali da suggerire nuove strategie orientate a intendere la lama non più come segno di confine, di chiusura, ma di demarcazione verso altro territorio, nella logica di struttura a rete, dunque di relazioni transcalari.

Lo *scenario*, che qui si tenta di proporre, pur con una esplicitamente forte componente *utopica*, non è un documento operativo, né normativo, vincolistico, ma ha invece l'obiettivo di fornire primi elementi di riflessione, di razionalità comune alle azioni specifiche utili a quel processo di pianificazione strategica attualmente in atto per l'area metropolitana Barese. Un progetto che, in altri termini, mutuando dal *visioning*² sollecitazioni e orientamenti per una dimensione più desiderabile della città – leggi: qualità della vita – , assuma quel valore di documento culturale; occasione intorno a cui costruire comunicazione sociale, far emergere, confrontare e anche far entrare in competizione interessi ed aspettative di trasformazione. Un progetto, fondamentalmente incentrato sul sistema-lama, che sia anche un oggetto "tecnico" in grado di condensare in un prodotto puntuale (disegni di scenario, schede valutative, direttive) la trasformazione ecologica del territorio, la sua immagine futura.

La triade società/economia/ambiente ha qui la sua rappresentazione più complessa, problematica, dal momento in cui lo scenario strategico assume un carattere *multidisciplinare* e indica i valori costitutivi di un nuovo modello di sviluppo sostenibile. Qui il territorio, con i suoi elementi costitutivi (lame comprese), assomma valenze culturali, socioeconomiche, ambientali, con le quali i programmi di intervento pongono in evidenza i processi di riqualificazione secondo un'ottica di sistema. L'operazione successiva, incardinata nel "*Piano Strategico Metropolitano Terra di Bari*", mira alla costruzione e gestione di una serie di sistemi di relazioni fra attori, capaci di disegnare il progetto territoriale e di amministrarne le realizzazioni; meglio: una volta avviato il "funzionamento a regime", il sistema va continuamente controllato, monitorato, con lo scopo di prevedere i processi per essere in grado di orientare le traiettorie più sostenibili.

Operativamente, il piano strategico induce e si comporta come una struttura relazionale fra attori che partecipano al disegno del territorio attraverso fasi e momenti di concertazione/gestione del progetto. La forma e la struttura di queste fasi e momenti sono disegnate volta per volta in relazione alla tipologia del problema, alla composizione degli attori, al grado di multisettorialità e integrazione del progetto.

Dunque, per il caso-lama si tratta di individuare aspetti e problemi, di far emergere le forze socioeconomiche in campo, di attivare programmi a valenza multisettoriale, di adeguare gli interventi agli strumenti urbanistici presenti ed operativi sul territorio nel quadro di una pianificazione sempre più attenta alla tutela e valorizzazione delle risorse locali, soprattutto quando l'area oggetto dell'intervento è connotata da notevoli segni di marginalità, tipica di tutte le periferie urbane. Ogni polo "attrattore" potrà così essere reinterpretato per la funzione attribuita, come per la risorsa-lama, di cui forniremo tra poco ipotesi di pianificazione territoriale tentando di conciliare le peculiarità naturali con funzioni che, sino ad oggi, non sono state impostate in chiave di sviluppo sostenibile. Probabilmente, tale impostazione non è stata neppure agevolata dai molteplici provvedimenti legislativi vigenti di tutela del paesaggio, ove si considerino le relative difficoltà interpretative e incongruenze che saranno sicuramente oggetto di una nostra prossima indagine.

Il quadro di riferimento

L'impegno progettuale per Bari città metropolitana, che riconosca i propri interessi in un tessuto socioeconomico articolato e variegato su area vasta, orienta nodi e punti di forza nell'avvolgente sistema-lame, che da nord (*Lama Balice*) a sud (*Lama San Giorgio*) rinserra e al tempo stesso "apre" la città al suo territorio.

Dopo l'espansione del centro storico/murattiano, sino all'area definita dalla tangenziale, l'opzione per un disegno metropolitano appropriato alla situazione dei luoghi appare espressa da questa ricucitura verso l'entroterra (pre)murgiano, del quale le lame definiscono le *diretrici naturali*, sotto forma di grande parco a tema lineare, una sorta di *rete ecologica* sulla quale programmare un altro tipo di sviluppo metropolitano, mediante innesti concettuali e propositivi derivati dalle politiche per la sostenibilità urbana³. Una metafora che possa rendere maggiormente percepibile tutta l'area da metropolizzare è l'immagine di una mano il cui palmo, prodotto dal colmamento e deposizione di materiale alluviale, coincide con l'aggregato esteso barese, direttamente collegato con un hinterland che segue lo sviluppo radiale delle dita, qui rappresentate dai tracciati naturali delle lame.

Si tratta, anche se tardivamente, di assecondare valori naturali e valori culturali affinché recitino insieme una storia e una geografia nei cui ritmi evolutivi prenda

sempre più forma identitaria la costruzione di un territorio a complessità crescente ma pur sempre dotato di una sua specifica resilienza. A ben vedere, l'operazione che qui si propone potrebbe essere l'epilogo di quel processo di integrazione costaree interne esemplarmente impostato dalla convergenza delle lame sul capoluogo, vere e proprie infrastrutture naturali sulle quali erano stati orientati i collegamenti in senso est-ovest, questo almeno sino a quando la costa si poneva in funzione degli interessi e produzioni economiche delle aree pre-murgiana e alto-murgiana, il cui naturale sbocco commerciale insisteva sulla rete idrografica (il sistema-lame) orientata verso la costa.

All'interno di una griglia infrastrutturale che nel progetto tenga insieme e colleghi gli spazi di mobilità e relazionali a scala metropolitana è prevista, nel caso più specifico di Lama Balice, tutta una serie di finalità e conseguenti azioni che, senza interferire con la sua naturalità, la attraverserebbero per tutta la sua lunghezza, offrendo postazioni privilegiate, punti di incontro e osservazione, attraversamenti e rampe lungo i pendii, declinando l'accesso e la fruizione secondo gli eventi che saranno programmati per le lame e per i suoi intorni, direttamente collegati con gli ambiti più interni mediante la metropolitana leggera (in corso d'opera) e l'intersezione lama-tangenziale. Un ripristino, dunque, di quella serie di sinergie costa-retroterra attraverso le quali realizzare il processo e consolidamento di una struttura metropolitana integrata⁴.

Siamo di fronte a un programma ambizioso mirato, nel complesso, a dotare di riconoscibilità luoghi altrimenti dispersi dalle logiche eterotopiche, oggi imposte da forti processi di destrutturazione territoriale e identitaria, e a rimarcare, in ogni caso, la presenza di una nuova condizione, complessa e articolata, attorno ad alcuni specifici caratteri del sistema metropolitano che vede, in primo luogo, la caduta del ruolo egemone della città-capoluogo, elemento caratterizzante delle aree metropolitane di prima generazione e, in secondo luogo, lo spostamento sulla fascia del *periurbano* delle prospettive di crescita e di attrazione riferite a caratteri significativi del vivere metropolitano, in grado di affievolire, per altra via, l'annoso problema relativo alla delimitazione dello spazio metropolitano.

Il sistema-lame come polo di interscambio a scala metropolitana

Poiché il sistema-lame, nel territorio osservato, trova il naturale epilogo sulla città di Bari, sembra opportuno, se non necessario, attivare l'analisi considerando l'approdo sulla costa come dato di partenza, per poi utilizzare tali corsi naturali risalendo verso le aree più interne, almeno lì dove il contesto di un'area metropolitana si pone come campo operativo efficace per un progetto di sviluppo sostenibile a

scala vasta.

Un'operazione, questa, che richiama la necessità di predisporre un sistema di concordanze per una duplice lettura del territorio, ovvero una ricerca di senso tra i due piani astratto/concreto con i quali interpretare tale territorio: da un lato lo spazio virtuale, quello dei flussi, delle tecnologie delle reti infrastrutturali, del ciber-spazio, dall'altro lo spazio naturale, storico, "vissuto". Esigenza, questa, per ripristinare un processo "coevolutivo" che dia conto di come e in che misura una lettura virtuale si sostanzia e sia orientata da una lettura storico-territoriale e di come siano registrabili situazioni di discontinuità e rottura quando devono essere adottati quadri di lettura transcalari.

Un dato appare ormai acquisito anche nella cultura locale. L'area barese è costituita da un contesto prevalentemente metropolitano, nel quale il suolo naturale ha assistito inerme alla perdita delle tracce di un territorio antico (le lame), e da un contesto agricolo che ha perso il suo carattere di fondo o fondazione, nel senso della perdita del suo connotato simbolico e produttivo (Contin, 2005)⁵.

Di qui l'esigenza di un programma di ricostruzione orientato a mettere d'accordo le due chiavi di lettura con criteri multiscala e multimappa, che richiami l'attenzione sullo studio di una logica degli intrecci fra tracciati esistenti e nodi intermodali, fra spazi metropolitani fisicamente deformati dalla dimensione tecnologica e spazi più locali, per rendere sensibile l'universo tecnico ai suoli naturali.

Più concretamente, si tratta di ripristinare alcune presenze "forti" sul territorio, tra le quali appunto l'elemento lama; dunque un elemento di un modello di morfotipo che, nato in conformità di una riconoscibilità territoriale, sia in grado di recuperare quel ruolo primario svolto da *invarianti strutturali*⁶ espressive di una identità e memoria storica riannodate ad un progetto che sappia guardare al futuro.

Su questo impianto problematico e per una progettualità sostenibile, la prima tematica da affrontare è la relazione tra morfologia territoriale e morfologia urbana, tracce di fondazione e suoli artificiali.

In che modo e in che misura, per il caso in esame, il sistema-lame rappresenta e sostiene un modello metropolitano? Con quali funzioni? Attraverso quali ristrutturazioni e segni, intesi come condensatori per una corretta quantificazione e localizzazione gerarchica? Nella contingenza e necessità di elaborare uno scenario locale/globale, quali sono le pratiche quotidiane che possono "insistere" su questi segni-condensatori per regolare le relazioni delle due cittadinanze (residenti e *city user*), che scambiano senza soluzione di continuità pratiche di funzioni e luoghi alla scala metropolitana/locale?

Il procedimento operativo, una volta assunta l'ipotesi di ritenere il sistema-lame come un polo di interscambio a scala metropolitana, potrebbe farsi carico di affrontare alcune questioni quali:

- disegno della mappa locale rispetto allo spazio dei flussi, ovvero: come conciliare nuove mobilità, occasionate dalle programmate nuove funzioni, rispetto ai più consistenti e consolidati flussi di un territorio ormai posto in questione (vedremo in seguito il riferimento ad una *mobilità lenta*, in sintonia con le situazioni di contesto);
- disegno del condensatore di funzioni urbane e, per questo, l'impostazione di una metodologia appropriata, ovvero: individuare i nodi di questo sistema relazionale, nel quale il condensatore-lama sia posto in grado di assolvere alle funzioni di un sistema ad alto grado di interattività;
- definizione del processo di un coinvolgimento pubblico alla trasformazione della mappa, con l'intervento della finanza, degli imprenditori, degli amministratori, dei decisori pubblici e dei cittadini che costituiscono la base del consenso.

Più esplicitamente, il sempre più frequente ricorso a procedure partenariali, sia nella forma della partnership pubblico/pubblico (rivolta verso il coordinamento e la cooperazione interistituzionale), sia in quella della partnership pubblico/privato (che permette di aumentare le risorse, non solo economiche ma anche conoscitive e di consenso, dei processi di trasformazione territoriale), connota le azioni di *governance* come politiche concertate i cui esiti derivano dall'interazione fra una molteplicità di soggetti e dalla negoziazione fra una molteplicità di interessi⁷.

Come si relaziona la questione lame con tale procedimento operativo?

Per muovere i primi passi, si potrebbe considerare che tali poli di interscambio, proprio per la loro natura, siano assimilabili agli spazi aperti nei quali emergono, come nuovi impianti morfologici, parchi a tema, intesi come aree urbane (parco urbano?) con tipologie di attività interpretate come nuove forme "globali" di produzione (condensatori di specificità monofunzionali sinergiche ad altre). Una volta prospettati gli obiettivi, primi elementi di studio, per un condensatore quale la lama, possono essere offerti dalle caratteristiche di densità e interdipendenza di queste reti infrastrutturali naturali, incisioni sul basamento carsico che si fanno carico di funzioni tipo mobilità/accessibilità, con le quali restano identificate da un progetto che pone in stretta relazione i flussi informatizzati con i flussi del quotidiano. Conservazione e trasformazione di assi come condensatori di funzioni urbane progettati come *landmarks* e paesaggi estesamente (ri)costruiti, con un'ulteriore gamma di desideri e stili di vita.

La lettura del territorio è anche possibile partendo da una competenza estetica, ma bisogna reinventare gli strumenti per descriverlo. La rottura di un'esperienza quotidiana e il passaggio a una logica che incrementa la crescita progressiva di un intervento locale multiscalare, così come proposto nelle strategie attivate dalla pianificazione reticolare e visionaria (*Schema A*, M.C. Gibelli, 1999), sono legati in-

sieme e determinati da un cambiamento culturale.

Schema A – Tre famiglie di piani strategici

Modello di pianificazione	Razional-Sinottico	Strategico		
	<i>Physical planning</i>	<i>Prima famiglia Pianificazione sistemica (anni '60 e 70)</i>	<i>Seconda famiglia Pianificazione strategica aziendale (anni '80)</i>	<i>Terza famiglia Pianificazione reticolare visionaria (anni '90)</i>
Caratteristiche				
Scala territoriale	locale	regionale/ metropolitana	locale	locale/ regionale/ metropolitana
Dimensione temporale	indefinita	Medio/lungo termine	breve/medio termine	medio/lungo termine
Approccio	top/down	top/down	Pragmatico	circolare interattivo
Meccanismi regolamentari	regolamentazione	regolamentazione	Deregulation	sistema "misto"
Obiettivi	equità	coerenza globale	competitività ricapitalizzazione valorizzazione	sostenibilità
Razionalità	sostantiva	sostantiva	procedurale	procedurale
Modello decisionale	gerarchico	gerarchico	vario	a rete
Legittimazione	delega	Delega	contrattazione	concertazione in rete
Forma del piano	documento	piano-processo formalizzato	piano per progetti	guide strategiche e <i>visioning</i>
Monitoraggio zone	no	sì	sì	sì
Strumenti e tecniche	zoning	macromodelli di <i>land use</i> e mobilità	progetti urbani	modelli procedurali
Finanziamento	pubblico	pubblico	partenariale	partenariale
Ruolo del pianificatore	demiurgo	tecnocrate	manager	facilitatore "visionario"
Formazione del pianificatore	architetto/ ingegnere	<i>regional scientist</i>	planner	planner

Fonte: M.C. Gibelli.

La trasformazione può essere gestita e pianificata, anche nella sua instabilità e incertezza, identificando una direzione di apertura della cultura, intesa come cultura dell'ospitalità⁸, che contribuisca a una crescita sociale ed economica garante di una conservazione di identità. Una identità capace di aprirsi allo "straniero" per incontrarlo. Uno sforzo culturale, dunque, che sappia individuare la giusta prospettiva della reciprocità. Questo significa che l'identità locale, per aprirsi a ciò che sta fuori di essa, necessita dapprima che ne sia identificata e segnata l'appartenenza ad un luogo. Le nuove identità, infatti, attraverso il modo in cui sono presentate, per poter sopravvivere nel circuito della globalità, hanno bisogno di integrarsi, quand'anche l'elemento infrastrutturale sia rappresentato da un 'corridoio', come e con l'esplicito riferimento al "corridoio 8".

Ove si consideri per un progetto di sviluppo metropolitano il complesso di lame che rinserrano il "core" più che il "ring", allora nel cantiere dei lavori tale complesso deve rispondere a domande su:

- sviluppo organico della città;
- collegamento (sub)regionale;
- identificazione di contenitori di cultura;
- possibilità di determinare una differenza di potenziale rispetto alla scala di un polo (nel nostro caso: direttrice) in momenti differenti;
- quantificazione e settorializzazione dell'economia per la lista delle funzioni territoriali, così come programmabili una volta fatta coincidere questa area metropolitana con quella dell'area vasta a valenza strategica.

Più in generale, mettiamo in campo una ricerca semiotica del *paesaggio delle lame* per scoprire le risorse da valorizzare e rivitalizzare e per ridisegnare oggi un carattere di immagine⁹.

Le parole chiave da utilizzare per la definizione di un primo *concept* di progetto potrebbero essere: multiscala e multimappa; contesto; trasformazione; produzione; conservazione; mediazione; generalità; ordine; interpretazione; rappresentazione; ipotesi.

Elementi per la progettazione di un riequilibrio territoriale

Il presupposto di operare secondo una logica (eco)sistemica orienta il programma delle azioni sul registro delle parole chiave precedentemente riferite, con il sostegno di una intenzionalità progettuale condensata nella formula: "potenza dello sguardo". Si tratta di un'operazione di riappropriazione del territorio mediata dalla suggestione del paesaggio che, avvolgendo e coinvolgendo l'individuo, ne riattivi

tutte le facoltà sensoriali. L'equazione che è possibile scrivere, allora, è questa: l'uomo è il paesaggio che lo circonda, per cui il suo intorno diventa e coincide con il suo quadro di vita, come peraltro prospettato dalla *Convenzione europea per il paesaggio* (CE, 1998). Dunque, il paesaggio non solo e non tanto come contesto storico, culturale e identitario ma anche come insieme ambientale totale dotato di alto valore aggiunto, intorno al quale è possibile elaborare nuove *visioning*.

In questo contesto, le lame possono costituire quel sistema infrastrutturale naturale sul quale impiantare programmi e piani coerenti con le dinamiche dello sviluppo sostenibile.

Il sistema territoriale è dunque chiamato a confrontarsi con gli impatti conseguenti all'adozione del piano strategico per l'area metropolitana barese, nella quale confluiranno una trentina di comuni, una buona parte, quindi, di quelli che definiscono un ambito provinciale "ristretto" dopo lo scorporo di quelli del nord-barese costituenti la nuova provincia BAT.

La predisposizione di nuove norme urbanistiche prospetta l'adeguamento del piano regolatore (Prg) al piano urbanistico tematico territoriale (PUTT). In questo adeguamento, tenuto conto dell'unitarietà dei piani per le aree protette, saranno coinvolti tutti i comuni attraversati dalle lame, i quali dovranno necessariamente confrontarsi ed integrarsi al fine di assicurare le sinergie tra la scala locale e quella sovralocale e in perfetta aderenza alle logiche di intervento regolate con la pianificazione per bacini idrografici (L. 152/2006: Norme in materia di tutela ambientale)¹⁰.

In termini di impatto ambientale, occorre intervenire con azioni concertate su due aspetti fondamentali: la tutela ambientale, della quale le emergenze naturalistiche restano la costa e le lame, e la compensazione urbanistica, cioè la concessione di un'adeguata area per le attività edilizie, tenendo conto dell'ampiezza delle superfici oggi ricadenti in aree protette o soggette a vincoli e, dunque, destinatarie di altri usi. Solo per il capoluogo barese si tratterebbe di circa 4 milioni di metri cubi, cui bisognerebbe aggiungere le superfici degli altri enti territoriali più direttamente interessati, per la propria parte, alle politiche per le aree protette.

Con l'istituzione dell'area protetta di Lama Balice, classificata come *parco naturale regionale*, si è introdotto un ulteriore elemento naturale, ma anche una valenza culturale, nel quadro della programmazione e pianificazione multiscala, da quella locale a quella metropolitana. Tale presenza costituisce, indubbiamente, un fattore decisivo per la progettazione del riequilibrio e valorizzazione di una città che continua ad occupare gli ultimi posti nella graduatoria delle città italiane per qualità della vita¹¹.

Nel proporre una diversa filosofia, per lo sviluppo sostenibile e per le opportunità emergenti, essenzialmente ancorata agli approcci dell'eco-sviluppo, non va

sottovalutato che, di fronte alle maggiori opportunità, vengono a consolidarsi nuovi limiti, nuove problematiche e nuove forme delle condizioni d'incertezza. Sostiene Scandurra (1995, pag. 93): “appare sempre più evidente come l'introduzione di innovazioni tecnologiche nei processi produttivi sia portatrice di nuove questioni e di nuovi problemi, primo fra tutti quello delle condizioni d'incertezza connesse alla conoscenza, tutt'altro che perfetta, dei problemi ambientali, dentro le quali siamo chiamati a prendere decisioni di vasta portata¹². Il problema principale è capire quali siano i limiti biofisici della crescita economica e come affrontare l'incertezza di questi limiti.” Ma, potremmo aggiungere, ai limiti biofisici si accompagnano i limiti sociali, marcati da nuovi bisogni e nuovi valori. E' un dato poco contestabile che l'attuale modello di crescita economica non sia più proponibile, in quanto causa ed effetto dello spreco di risorse, della disoccupazione tecnologica, dell'accelerazione dei ritmi materiali di vita; bisogni indotti che non sempre corrispondono alle esigenze individuali e collettive a fronte di vantaggi non più rilevanti, come l'aumento indiscriminato della produzione di beni e servizi. Uno scenario per nulla rassicurante che impone di interpretare e risolvere i problemi urbani con ulteriori approcci non meno innovativi. Il riferimento ad un'*ecologia della mente* (Bateson, 1972) dispone con un certo ordine un sistema di valori inquadrati nella società postmoderna: soddisfacimento dei beni immateriali, godimento della natura, disponibilità di tempo libero; in definitiva, l'acquisizione di un atteggiamento più libero, creativo, comunicativo, più disponibile e aperto ad accogliere e confrontarsi con le idee, i progetti, e i programmi di una comunità assunta come quadro di riferimento e di appartenenza.

In ogni caso, che si tratti di comportamento individuale e/o collettivo, il concetto di sviluppo sostenibile viene utilizzato – e lo vedremo con le proposte per la valorizzazione della Lama Balice – per riconoscere i limiti biofisici dell'ambiente e, conseguentemente, per esprimere un diverso modello di fruizione della città. Questo modello, beninteso, è definito in relazione al modo di considerare le risorse naturali – la lama nel nostro caso –, alla valutazione che viene data e fatta dai processi di sostituzione, al ruolo attribuito all'innovazione tecnologica e alla valutazione dei limiti biofisici dell'ecosistema (carrying capacity), mentre sul piano operativo occorrerà procedere secondo più coinvolgenti metodologie¹³.

Ora, per dare risposte coerenti allo sviluppo sostenibile, è necessario dotarsi di strumenti d'analisi, con sconfinamenti epistemologici sino alla semiosfera, se è vero che l'adozione di percorsi innovativi per la ricerca presuppongono la conoscenza di concetti quali: metanarrazione, condensatore, catalisi, aggregatività, anche per evitare che un uso improprio possa facilitare eccedenze di senso e di significazione introducendo nella prassi pianificatoria quelle incertezze e perplessità già riferite. Una verifica, questa, che traspare con molta evidenza quando il discorso ricorre al-

la metafora, alla rappresentazione simbolica, alla risemantizzazione territoriale. Chiavi di lettura, pertanto, molteplici, dove le situazioni specifiche sono e devono essere tutte riconducibili ad una visione di insieme che, nel caso di studio della città, ci consenta di parlare di *ecosistema urbano*. Questi ed altri aspetti ritenuti centrali in un'ottica coevolutiva tra uomo e ambiente sfuggono quasi completamente alle tradizionali analisi classiche. Condividendo il pensiero di Raffestin (2005), diventa allora opportuno affiancare alle analisi del paesaggio storiche, geografiche, economiche, anche quelle ecologiche, molto più orientate allo studio dei cicli e dei flussi della materia, dell'energia e dell'informazione a livelli dettagliati.

La ragion d'essere del sistema-lama trova spazio, in quest'ottica, nell'utilizzazione dei suoli a destinazione d'uso delle componenti naturali ma lo stesso sistema viene assunto come componente culturale, conferendo complessivamente una identità territoriale costruita sulla valorizzazione di segni sino ad oggi ritenuti marginali e del tutto trascurabili.

Le categorie del margine: la lama come margine; la lama e il margine come metafora

Tra le prime rappresentazioni che il concetto di margine ci procura vi sono quelle di: relativa chiusura, non centro, residuo, terra di nessuno, zona d'ombra. Tutti significati che, inevitabilmente, rimandano ad un centro, ad un nucleo, a un dentro contrapposto a un fuori. Il confronto ha messo in evidenza come il margine non sia un confine ma uno spazio, una infinita varietà di toni; non una separazione netta tra situazioni differenziate, ma una molteplicità di stili eterogenei, un accumulo di contenuti temporaneamente rifiutati, scartati da un centro fortemente selettore, con l'esito finale di dovere, anche qui, intervenire sui paesaggi degradati con non minore impegno.

Il margine come capacità potenziale di trasferire fin oltre il quadro di riferimento, allargando così l'orizzonte e potenziando le possibilità del progetto. Ma esistono anche altre opportunità rappresentate da questo procedere-oltre, come per il linguaggio che, se da un lato esprime la potenza creatrice del possibile e dell'inedito, dall'altro apre pratiche e sperimentazioni su qualcosa da interpretare e decifrare. Alla "potenza dello sguardo" si accompagna, dunque, la "potenza del linguaggio", tutta impegnata nell'interpretare e descrivere nuovi modelli di centralità urbana. Osserva Paba (1998, p.73): "La vecchia periferia si è trasformata..., mentre l'ulteriore espansione della città negli ultimi anni ha prodotto qualcos'altro, che non è periferia, nel bene e nel male. Conserviamo quindi nella testa idee e figure mentali fisse che applichiamo viceversa a un fenomeno (la periferia, appunto) in

forte movimento”. In questo caso, le periferie urbane – e tutti i “segni” in esse compresi – non sono un fenomeno stabile e immutabile, ma si configurano piuttosto come una condizione mobile. Esse costituiscono i luoghi del mutamento, delle zone “pioniere” in continua trasformazione, caratterizzate da un’estrema mobilità (Racine, 1973).

Con ciò, molto probabilmente, potrebbero essere applicabili alla “parte restante del territorio” (v. nota n.10) programmi di intervento predisposti per l’ipotesi di successivi ampliamenti di superfici da acquisire alle aree protette. In tal caso, il paesaggio degradato avrebbe non poche possibilità di essere risanato.

L’elaborazione che il conflitto comporta può fare del margine il luogo privilegiato dell’evoluzione di una relazione, di un rapporto tra gruppi, di un incontro di culture o, se la complessità¹⁴ si incardina su un livello di minor problematicità, di un incontro fra stili di vita. Questa prospettiva non solo ammette, ma anche esige l’esistenza di un margine, frutto sia del limite del conoscibile sia dello spazio non ancora esperito, dove peraltro ogni sistema vive e si evolve, perché l’indeterminatezza consente la sperimentazione del possibile. Nel nostro caso, allora, la questione che si pone riguarda l’individuazione del limite-lama, che certamente non può coincidere con il semplice schema: ciglio-versante-letto.

Allora, se il margine è anche un segno e questo segno facilita il riconoscimento del luogo, il rischio della scomparsa del margine e la nascita di situazioni di anomia sociale lasciano intravedere forme di aggregati umani in assenza di legami di identificazione e di appartenenza. Il riferimento a ciò che è stato e non è più muore con la stessa memoria storica dell’evento: nessuno può oggi ricostruire un percorso sino al mare di tratti di lame colmati in prossimità del costruito urbano. Mai come oggi diventiamo consapevoli che la società che abbiamo dipende dal nostro stesso modo di costruirla, e i modi in cui trattiamo e viviamo il rapporto margine-centro costituiscono una parte molto significativa di queste scelte e degli esiti che ne derivano. L’introduzione di queste problematiche in un programma di interventi ci pone nella condizione di operare più sulle prospettive, appunto sul visioning, proprio perché gli scenari indotti dalla valorizzazione della lama oggi sono pressoché sconosciuti, tanto e tale è il ritardo con cui cominciamo a confrontarci con questo geosito.

La riduzione e il prosciugamento – nella metafora: l’occupazione di suoli e gli interventi di bonifica – delle zone di incertezza, che generano disagi (la disturbance dell’urbano sul rurale) e confusione (conflittualità latente o dichiarata) ma aprono a prospettive e percorsi innovativi, sono un rischio costante ogni volta che la crisi della relazione (urbano-rurale-lama) viene affrontata tramutando l’incertezza in indifferenza (il quantum di superficie da sottrarre al sistema-lama).

Nell’analizzare, dal lato delle finalità, le azioni disposte per Lama Balice¹⁵, ovvero:

- a) conservare e recuperare le biocenosi, gli habitat e i valori paesaggistici;
- b) salvaguardare i valori e i beni storico-architettonici;
- c) incrementare la superficie e migliorare la funzionalità ecologica con la definizione delle buffer zones (zone di rispetto);
- d) recuperare e salvaguardare la funzionalità del sistema idrologico;
- e) monitorare l'inquinamento e lo stato degli indicatori biologici;
- f) promuovere la mobilità lenta e sviluppare mezzi e metodi di trasporto alternativi e a basso impatto ambientale;
- g) promuovere attività di educazione, formazione e ricerca scientifica, ricreative sostenibili;
- h) promuovere e riqualificare le attività economiche compatibili;
- i) migliorare la qualità della vita dei residenti, compresi quelli che vivono nelle aree urbane circostanti;

è facile constatare come la contraddizione tra diritto (a edificare) e giustizia (rispetto dello status dei luoghi) emerge qui in tutta la sua portata. La forma giuridica tradizionale e dominante, esito dei rapporti di forza storici e consolidati, viene sollecitata da nuove attese di giustizia che, dal margine, ne interrogano e mettono in discussione la struttura consolidata. Molte sono le differenze sociali che confliggono con l'autorità e il potere legittimo (che prendono in carico la tutela dell'area protetta), e la natura "conservatrice" di ogni istituzione viene messa in discussione dalla natura "fondatrice" delle istanze marginali (la lama come palinsesto culturale). Non a caso le mancate intese ed integrazioni sui programmi e piani per le politiche di conservazione/valorizzazione conseguono dalle mancate intese ed integrazioni tra gli enti più direttamente interessati agli interventi sul territorio. Così, il problema delle competenze e delle deleghe si scontra a varie riprese con la farraginosità degli strumenti urbanistici¹⁶.

Le crisi contemporanee, in questa registrazione di diritti riscoperti, quand'anche tardivamente, presentano spesso, oltre a tutti gli altri aspetti, una domanda che proviene da comportamenti della popolazione, locali o globali, ai margini dell'ordine legittimamente riconosciuto. L'intreccio tra crisi ambientale e conflitti sociali presenta molti di questi casi in cui ogni situazione rimanda a una questione più generale di giustizia. Nel merito, sappiamo che il paradigma dello sviluppo sostenibile rappresenta la confluenza sinergica delle seguenti teorie: ecologia, politica, etica, economia, con le quali è possibile costruire una società giusta (concetto di eredità generazionale), più sensibile ai valori ambientali, dei quali la lama, come per il caso in esame, può rappresentarsi più che una tenue incisione sul territorio in virtù del sorprendente patrimonio naturale e culturale veicolato dalla stessa.

Fascia periurbana e identità locali nei nuovi sistemi metropolitani

Gli studi sulle aree metropolitane italiane della prima generazione concentrano, a partire dagli anni '60, il loro interesse principale su tre fattori:

- la crescita demografica di alcune agglomerazioni di comuni, dove il ruolo egemone e inclusivo era giocato dal comune centrale, sulla base degli enunciati teorico-pratici della “città-centrale”;
- la trasformazione del territorio immediatamente circostante all’agglomerato in termini funzionali, in coincidenza con una programmazione economica scollegata dalla programmazione territoriale;
- la graduale cooptazione di nuovi comuni marginali al “sistema”, nei termini di un’adesione subordinata ad una ripartizione di interessi e funzioni.

I due problemi principali che, già da quell’epoca, incombono sulle città metropolitane restano: a) la crescita demografica all’interno di un ‘sistema territoriale’ dai confini irrisolti, perché irrisolto è il problema dei rapporti centro-periferia, e b) il movimento dei pendolari con tutte le contraddizioni in termini di accessibilità, dotazioni infrastrutturali, uso del mezzo privato, parcheggio, inquinamento atmosferico, diseconomie da agglomerazione, compresi il problema abitativo e la redistribuzione di funzioni secondo logiche integrate¹⁷.

Un programma coerente con lo sviluppo partecipato e negoziato tra la città-leader e il suo hinterland poteva avere un qualche successo a condizione che la stessa città-leader avesse per tempo adottato tutta quella serie di adattamenti, innovazioni e riorganizzazioni tali da legittimarle e garantirle il *salto di qualità* che l’economia immateriale e la sua posizione in uno scenario globale hanno reso non solo possibile ma necessario.

L’impianto di riordino dell’esplosione metropolitana resta imbrigliato, invece, in altri temi derivati da un’interpretazione gerarchica dei ruoli e funzioni, per cui molti percorsi per quel *salto di qualità* sono rimasti bloccati sulle differenziate spinte di *dominanza* dei vari poli, ognuno preoccupato di esibire ma anche rafforzare le differenziate condizioni di *autonomia* – o quanto meno pretendere il riconoscimento – ancor prima di aderire ad un programma e processo integrati. La stessa attivazione dei *patti territoriali* è stata caratterizzata da atteggiamenti contraddittori tra i partner che li avevano sottoscritti e, elemento caratterizzante degli stessi, da linee di sviluppo poco integrate con le risorse del territorio e ciò proprio per le ragioni qui riproposte: la mancata articolazione di una struttura metropolitana, all’interno della quale sia (stato) possibile definire sinergie e strategie concordate tra realtà urbane poste a confronto. Anche qui, persistendo la mancanza di sintesi ed integrazioni, si stanno prospettando nuovi programmi, già identificati secondo le

strategie dell'*area vasta*, dieci per tutto il territorio regionale, tra le quali figura quella dell'area metropolitana barese, le cui emergenze programmatiche non possono non tener conto del sotteso bacino idrografico, del quale le lame costituiscono l'elemento più importante, tanto che nelle prime linee della pianificazione urbano-metropolitana le stesse sono assicurate come infrastrutture naturali, ovvero nodi infrastrutturali strategici, mentre nella caratterizzazione del paesaggio metropolitano possono essere identificate come invarianti strutturali.

L'opzione di uno sviluppo sulle trame del *periurbano* favorisce l'idea che la sistemazione del territorio avvenga, quanto alla *forma*, per aree di gravitazione concentriche, strutturate da: un polo centrale, aree conurbate, comuni aggregati, sistema metropolitano nel suo insieme¹⁸.

Più nel merito del disegno, si assiste ad approcci mutuati dalla letteratura ed esperienza anglosassoni, senza significative conferme che andassero al di là di più o meno raffinate elaborazioni statistico-censuarie, senza considerare che gli agglomerati d'oltralpe avevano una massa critica che i nostri non potevano avere. Il risultato, estremamente deludente per il Mezzogiorno, è fornito da ipotesi più o meno praticabili in relazione ad una precisa volontà politica (per lo più latitante) e ad un coinvolgimento della imprenditorialità locale (ancora scettica, se non del tutto restia ad adottare innovazioni "alla Schumpeter"). Ma per entrambe le componenti, contestualmente alla "distruzione creatrice", qualsiasi problema ambientale era considerato residuale, e comunque subordinato alle impostazioni economicistiche di una *crescita senza sviluppo*. L'immagine della "cattedrale nel deserto", quando interpretata come male minore rispetto ad un "deserto senza cattedrale", rivela appieno uno stato o condizione del territorio a reattività nulla.

Trasferite queste questioni ai nostri giorni, nel registrare alcune crisi strutturali, che pure aiutano a migliori orientamenti e programmi di azione, tutta l'impalcatura metropolitana perde di credibilità, sia nel consenso ad accordare al polo centrale la funzione di ruolo trainante, sia per l'assunzione dello stesso polo in quanto luogo di concentrazione di funzioni primarie. L'attenzione, infatti, tende a spostarsi verso la periferia, il periurbano, sempre più interpretato come *marginie*, con un'accezione non negativa, almeno rispetto ad altre indicazioni che avevano visto l'*area residuale* a disposizione dello sviluppo metropolitano, con servizi e maggiori benefici a favore della città-leader.

Oggi, lo spostamento sulla fascia del periurbano delle prospettive di crescita e di attrazione riferite a caratteri significativi del vivere metropolitano ridimensiona, per altra via, l'annoso problema relativo alla delimitazione dello spazio metropolitano. Si viene dunque a delineare un nuovo contesto non ancora chiaramente definito – anche gli spazi rurali hanno registrato profonde dinamiche – ma dove viene idealmente a concentrarsi il nuovo senso dell'*essere metropolitano*.

L'aspetto nuovo di questo *essere metropolitano* riguarda figure e contesti, precedentemente registrati come mere presenze in attesa di essere riallocate e sistemate in ruoli e funzioni definiti dalle logiche della pianificazione strategica aziendale (anni '80), riproposti, oggi, in tutto il loro spessore storico, culturale e sociale, dalla pianificazione reticolare visionaria. Di qui l'apertura di condizioni tutte nuove, frutto frequente di quelli che sono i residui delle singole storie locali. L'analisi semiotica tra la famiglia dei piani strategici anni '80 (pianificazione strategica) e quella della pianificazione reticolare visionaria (anni '90) conferma le modalità e le ragioni che sottostanno ai programmi e ai progetti dello sviluppo sostenibile, come ridefiniti dalla terza famiglia dei piani strategici (v. *Schema A*).

Approfondire sul *periurbano*, ormai da noi letto *marginale*, può voler dire evidenziare quelli che sono i segni di una socialità la cui persistenza, ma soprattutto la cui logica di riformulazione costante, in queste condizioni appare più che mai plausibile, tanto più che per l'agglomerato barese si offrono nuove opportunità per lo sviluppo sostenibile centrato sulla ridefinizione di funzioni appropriate con le "riscoperte" *infrastrutture naturali* delle lame.

Troppo semplicemente, sino ad un passato recente, si è creduto di poter immaginare il processo di crescita e di potenziamento del *periurbano-marginale* come un naturale e imprescindibile percorso di omologazione e di superamento di ogni differenziazione e specificità a livello del sociale, perlomeno di chi e di ciò che si riteneva "non metropolitano".

Accertato che è all'interno del *marginale* che va oggi cercata la chiave di lettura dei nuovi sistemi metropolitani, la riqualificazione di detto margine viene ad esprimere la valorizzazione del locale. Se, come condizione di valorizzazione del locale, vogliamo intendere l'esaltazione di specifiche forme di dispersione urbana, questa operazione non ci sembra sufficiente, né qualificante, sino a quando non teniamo in debito conto che non si tratta di intervenire soltanto su mere presenze, ma di assumerle come fenomeno di *strutturazione territoriale* per il quale molte aggregazioni sociali di antica e diversa forma e consistenza, a forte identità, e quindi con un certo radicamento e con una certa tradizione, si trovano a costituire parte integrante dello spazio-marginale. Spazio non più amorfo, privo di connotazioni, appendice di anomalie e atopie, ma "luogo" di funzioni metropolitane, attraverso le quali si possa percepire e fruire una migliore qualità della vita, con processi più spesso moltiplicatori di sviluppo, che ora sappiamo sostenibile, delle componenti locali troppo spesso sottovalutate quando non ignorate.

All'interno dei *nuovi sistemi metropolitani*, le fasce territoriali marginali e le nuove realtà interstiziali si trovano, come per quello barese oggetto di studio, a dover oggi fare i conti con dimensioni localistiche agguerrite e decise a proporre *stili di vita* alternativi ai processi di globalizzazione. Sarebbe un errore culturale ancor

prima che politico leggere queste entità come residualità in rapido disfacimento, così come sarebbe fuorviante pensare che queste stesse realtà si pongano in modo globalmente alternativo e di opposizione allo sviluppo del sistema metropolitano.

E' la struttura stessa, la logica organizzativa e di sviluppo delle *fasce rururbane*, a produrre al proprio interno "luoghi" aventi una propria specificità e capaci di convivere con il processo di globalizzazione, creando condizioni e presupposti di autonomia e di differenziazione.

Quello che, a questo punto, ci sembra più centrale è il problema del loro *adattamento* alle nuove condizioni, operazione che presuppone una serie di scelte strategiche senza le quali la capacità di azione di questi "luoghi" verrebbe nel volgere di breve tempo enormemente indebolita. Qui per scelte strategiche vogliamo intendere assunzione, scommessa, sfida che accompagnano un ruolo, una presenza, delle attività mediante le quali il territorio, dotato di maggiore valore aggiunto, rivendica il pieno diritto di entrare nei sistemi complessi delle relazioni locale/globale, marcando con ciò una propria personalità e una coerente prospettiva di sviluppo¹⁹.

Il processo cosiddetto di *globalizzazione*, riferito alla variabile territorio, si presenta con una situazione profondamente articolata al proprio interno, con momenti di compromesso e talora di competizione, soprattutto per quanto attiene alle fasce marginali, dove i meccanismi di *riequilibrio* e di *riadattamento* finiscono per coinvolgere le singole parti. Concentrarsi in questa direzione può significare seguire con la dovuta attenzione il passaggio, in una prima fase di ricognizione, da una condizione di isolamento ed estraneità ad una nuova condizione di integrazione. Il suo inserimento, poi, avverrebbe in una fase successiva, in un contesto divenuto luogo di localizzazione di strutture, servizi e attività metropolitane, anche per rispondere ad alcune ben delineate linee di tendenza. Sicché, la stagnazione demografica e la sua ripresa devono essere ripensate come processi di decompressione del polo centrale, che con la popolazione decentra anche funzioni di rango superiore, integrate – e questo è l'aspetto innovativo – da un parco naturale (regionale) affinché meglio risponda alle esigenze del tempo libero, in buona parte riproposto come momento di riappropriazione della città, più che semplice ed effimero tempo dello svago o della sospensione temporanea di una condizione di stress psicofisico²⁰.

Tutti questi sono passaggi essenziali per capire la storia, talvolta la storia negata, e il costante riproporsi, con una nuova dinamica ma organica identità, del "luogo" ora "ritrovato".

E' all'interno di questa situazione, dove appaiono costantemente riconfermati i tratti della specificità, che antico e moderno, locale e universale, persistente e innovativo trovano la loro condizione di sintesi.

Dunque, se l'area metropolitana deve conciliare due condizioni in prima ap-

prossimazione opposte, quali la differenziazione interna e le prospettive di globalizzazione, è necessario progettare con due chiavi di lettura: convivenza e relazionalità, strettamente interdipendenti, quasi da pendant ai processi di conservazione/valorizzazione da innestare sulla risorsa-lama.

La storia della città è, fondamentalmente, impostata su riformulazioni degli equilibri, il che postula l'esigenza di un costante impegno – non solo da parte degli addetti ai lavori – per la comprensione delle specifiche situazioni in costante mutamento e mai definitivamente stabilizzate, così come si vanno proponendo sul territorio. Ciò è essenziale per la lettura delle singole diversità; e questo anche là dove sembrerebbe di poter cogliere condizioni di raggiunto equilibrio e di assestamento nei processi di trasformazione di un'area.

Una progettualità, lungo la lama, se può essere sensibile alle ragioni del consolidamento, non può ignorare quelle della trasformazione, a condizione che le operazioni programmate siano pensate all'interno di percorsi innovativi, coerenti con i meccanismi di persistenza dell'identità di tale contesto territoriale. Qui l'espressione percorsi innovativi non deve essere confusa con quella di percorsi di destrutturazione della identità-lama, ma come valorizzazione e rilancio di una struttura preesistente, la quale si pone come fattore qualificante dello sviluppo sostenibile²¹. Ossia, la diversità non riguarda soltanto le differenziate configurazioni delle componenti socio-economiche, ma anche il mantenimento di una realtà territoriale che trova le sue specificità nella varietà degli ambienti naturali, per la quale stiamo progettando con processi innovativi centrati su contesti ben individuabili. Va da sé che questo valore aggiunto non è né generalizzabile né esportabile tra luogo e luogo del sistema metropolitano, ma si propone all'interno di un discorso che cerca di cogliere certe realtà, di favorire specifici processi, di rivitalizzare situazioni che appaiono rilevanti nel quadro della storia locale, a cominciare da quei legami dei soggetti con uno specifico territorio idonei a costruire significative condizioni di appartenenza/condivisione, quindi forme differenziate di relazionalità.

Ciò che ne consegue, allora, è la necessità di operare in questa direzione: verso lo studio dei meccanismi che sviluppano le condizioni di diversità/differenziazione, che come forze endogene assicurano al sistema-territorio vitalità e vivacità, insomma capacità di auto-organizzazione.

Tra i meccanismi da interpretare, l'esistenza di condizioni di contiguità e di fruizione comune di uno stesso spazio – per noi il percorso della lama – definisce i meccanismi dell'appartenenza. Ciò appare tanto più evidente quanto più le persone che ci circondano attivano condizioni di condivisione riferite a specifici obiettivi. I processi di condivisione vanno, dunque, sempre più delineandosi come elementi che operano sia verso l'interno del gruppo, aggregandolo intorno a problematiche, situazioni e valori condivisi, sia e soprattutto nei riguardi del mondo esterno. Il fat-

to che nella nostra realtà il rapporto interno/esterno sia sostanzialmente dinamico, non indebolisce ma accentua le componenti di appartenenza dei singoli soggetti al territorio. Un'identità sociale e culturale marcata da una "biografia urbana".

Originariamente, nella fase di colonizzazione e popolamento dell'area, le nove lame "storiche" hanno costituito gli assi naturali della penetrazione della costa verso l'interno e, proprio a seguito di tali vicende, tutta l'area gravitante sulla costa documenta una ricca presenza di insediamenti rupestri interni o adiacenti alle lame.

A fronte di tutto questo, la lama non può più essere considerata un segno di confine, ma di demarcazione verso altro territorio, luogo di confluenza di interessi molteplici e dell'apertura a culture-altre.

E' in tale prospettiva che "la campagna chiede di partecipare alla definizione dei territori della città contemporanea portando con sé i suoi simboli e le sue mitologie, campi, orti e agricoltori, perché in qualche modo i suoi abitanti, pur non volendo rinunciare alla città, attestano il desiderio di un maggiore contatto con la natura. Negli spazi della periurbanità si riconosce tanto il cittadino e il suo desiderio di vivere vicino alla città ma che sceglie di starne fuori, quanto il contadino che non rifiuta la città e i servizi che essa offre, attivando un processo di autoapprendimento che gli consente di mettere a profitto la prossimità del vasto mercato urbano/metropolitano visto come consumatore dei suoi prodotti alimentari e floreali. Egli non vuole neppure diventare giardiniere dello spazio urbano, ma è proprio entrando nel paesaggio – e la lama offrirà, dovrà sempre offrire questa sensazione – che potrà rimanere agricoltore" (Mininni, 2005, pp. 9-10).

Spetta agli attori impegnati a vario titolo, a questo punto, definire una linea di azione che, nel valorizzare la risorsa-lama, contribuisca ad aumentare le potenzialità di tutto il territorio metropolitano.

Francesco Petrillo

Francesco Petrillo è Responsabile del "Laboratorio per le politiche di gestione agroambientale", Deepar, nell'Università degli Studi di Bari.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

AVE G. (a cura), 2003, *Sostenibilità ambientale e rigenerazione urbana. I programmi di riqualificazione urbana in Emilia Romagna*, Alinea, Firenze.

Bateson G., 1972, *Steps to an Ecology of Mind*, traduz. it. Di Longo G., *Verso*

un'ecologia della mente, Adelphi, Milano.

CE (Consiglio d'Europa), 1998, *Progetto di Convenzione Europea sul Paesaggio*, Congresso dei Poteri locali e regionali d'Europa, Strasburgo. Cfr.: Legge 9 gennaio 2006, n. 14: Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000, in G.U. n. 16 del 20/01/2006, Suppl. Ord. n. 16.

Contin A.; 2005, "L'era metropolitana. Gamme estese di desideri, cambi frequenti di stili di vita", in Contin A. (a cura), *Bari. Studi per l'area metropolitana*, Alinea, Firenze.

Donisi C.M., 2005, "Tra geografia e storia, tra lame e masserie i poli regionali dello sviluppo urbano", in Contin A. (a cura), *Bari. Studi per l'area metropolitana*, Alinea, Firenze.

EEA (European Environment Agency), 2004, *Impacts of Europe's changing climate. An indicator-based assessment*, Report n. 2, Copenhagen.

Fabbi P. (a cura), 2003, *Paesaggio, pianificazione, sostenibilità*, Alinea, Firenze.

Ferlaino F. (a cura), 2005, *La sostenibilità ambientale del territorio. Teorie e metodi*, Utet, Torino.

Gibelli M.C., 1999, "Tre famiglie di Piani strategici: verso un modello "reticolare" e "visionario", in Curti F. e Gibelli M.C. (a cura), *Pianificazione strategica e gestione dello sviluppo urbano*, Alinea, Firenze, 2^a edizione.

Governa F., Saccomani S. (a cura), 2000, *Periferie tra riqualificazione e sviluppo locale. Un confronto sulle metodologie e sulle pratiche di intervento in Italia e in Europa*, Alinea, Firenze.

Hervieu B., Viard J., 1996, *Au bonheur des campagnes (et des provinces)*, l'Aube, La Tour d'Aignes.

Lorusso L et Al., 2007, "Tipologie strutturali e caratteristiche funzionali delle aree verdi periurbane: il caso di studio della città di Bari", in *Italia Forestale e Montana*, n. 4.

Lungibühl Y., 2001, *la demande sociale de paysage*, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, Conseil National du Paysage, Parigi.

Minca C., 2001, "Lo spazio gentrificato come testo urbano", in Bonora P. (a cura), *Comcities. Geografie della comunicazione*, Baskerville, Bologna.

Mininni M.V., 2005, "Dallo spazio agricolo alla campagna urbana", in *Urbanistica* n. 128.

Paba G., 1998, *Luoghi comuni. La città come laboratorio di progetti collettivi*, Franco Angeli, Milano.

Petrillo F., 2002, *Strategie di piano e di gestione per lo sviluppo sostenibile delle aree protette del Regno Unito: il caso dell'Exmoor National Park*, Uniongrafica Corcelli, Bari.

Petrillo F., 2006, "Il parco come impresa", in *Economia e Ambiente* n. 4-5.

Racine J.B., 1973, *Un type nord-américain d'expansion métropolitain: la couronne urbaine de Grand Montral. Géographie factorielle expérimentale d'un phénomène suburbain*, Univ. di Nizza.

Raffestin C., 2005, *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*, Alinea, Firenze.

Scandurra E., 1995, *L'ambiente dell'uomo. Verso il progetto della città sostenibile*, Etaslibri, Milano.

Secchi B., 2000, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Bari.

Vallega A., 1994, *Geopolitica e sviluppo sostenibile. Il sistema mondo nel secolo XXI*, Mursia, Milano.

NOTE

¹ *Lama* è un toponimo locale utilizzato per indicare un antico corso d'acqua.

² Il termine *visioning*, letteralmente l'unione di *vision* e *planning*, è andato emergendo quale nuovo concetto della pianificazione, impostata sul coinvolgimento di un numero crescente di comunità locali interessate al disegno di scenari alternativi e alla creazione di visioni di lungo termine, in sintonia con le esigenze imposte dallo sviluppo sostenibile.

³ Per un inquadramento concettuale vedi: AVE G. (a cura), 2003, *Sostenibilità ambientale e rigenerazione urbana. I programmi di riqualificazione urbana in Emilia Romagna*, Alinea, Firenze.

⁴ Secondo le risultanze del Seminario organizzato dal Dottorato di Progettazione Architettonica e Urbana, dal Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano, e in collaborazione con l'Amministrazione del Comune di Bari e l'Associazione degli Industriali della Provincia di Bari, nella proiezione generale delle linee progettuali presentate da Donisi (2005) su Lama Balice, sarebbero stati individuati, procedendo dalla costa verso l'interno, almeno quattro centri di polarizzazione, i cosiddetti "condensatori": - un centro congressi/porta dei parchi; - la stazione di interscambio ferro-gomma; - il museo della Lama; - Il centro commerciale/landmark.

Nel primo polo le sinergie tra agricolo, lama e infrastrutture propongono rapporti di compensazione tra l'agricolo e il tecnologico. Quanto al tecnologico, risultano ipotizzabili sedi di grandi industrie agro-alimentari, centri di ricerca, centro convegni direttamente collegato alla fiera e all'aeroporto, tratte di collegamento tranviario con il secondo polo, quello dell'interscambio, grandi aree di parcheggio. Quanto all'agricolo, si prevedono due grandi

piazze giardino, commisurate ai campi urbani vicini, rivalorizzati con piantagioni locali (alloro, leccio, asparago selvatico, orchidee, erbe aromatiche), con aperture verso il paesaggio circostante. Qui, evidentemente, andrebbero rese compatibili le destinazioni rappresentate dai valori d'uso con quelle dei valori di scambio, sulla base di un unico quadro di riferimento e di valorizzazione, la lama appunto.

Si tratta, dunque, di assicurare alle diverse cittadinanze (residenti, turisti, *city user*) una riappropriazione del territorio troppo a lungo fortemente compromesso da estese esperienze di degrado ambientale, orientando il lavoro su lembi di un *paesaggio naturale originario* (come riferito, la Lama Balice rientra nella tipologia di area protetta: parco naturale regionale), da recuperare in quanto luoghi ricreativi, culturali ed educativi. Più in generale, un *green ribbon* che collega il centro alla periferia estesa, al fine di individuare più serrate strategie tra sostenibilità ambientale e sostenibilità urbana.

Nel terzo polo, metaforicamente, siamo inseriti entro questo solco naturale - il luogo dello stare dentro la lama - per fruirne tutta la sua ricchezza paesaggistica e ambientale. Postazione privilegiata resta il museo, all'interno del quale si ipotizzano spazi espositivi, allestimenti di mostre sulla natura della lama e le ricostruzioni dei palinsesti storico-culturali, idealmente verificati con le "sbirciate" lungo il tracciato fisico della lama. Luogo per svago e relax in perfetta simbiosi con la naturalità dei punti di riferimento: dall'educazione ambientale al benessere psico-fisico, dall'immersione storico-culturale alle emergenze di bisogni "virtuali" da soddisfare.

Il quarto polo, infine, oltre ad assicurare attività commerciali integrate con il sistema delle comunicazioni (tangenziale), consente di accedere ad altri circuiti "minori", quale il sistema ricettivo delle masserie e gli ambiti dei giardini urbani contigui.

⁵ Posizione critica e metodologica riscontrabile nel lavoro di Contin, il cui campo di indagine per l'area metropolitana barese resta circoscritto alla scala 1:500, a differenza di P. Ortiz Castaño e R. Simmonds che costruiscono i loro scenari e teorie, rispettivamente, alle scale 1:50.000 e 1:5.000.

⁶ L'espressione 'invarianti strutturali', nei discorsi e pratiche della pianificazione, è mutuata dalle discipline biologiche e sta ad indicare quei caratteri dei sistemi viventi che non variano e garantiscono la "conservazione" del sistema e il suo adattamento a perturbazioni esterne. Rientrano in tale tipologia non solo gli elementi di pregio, ma soprattutto strutture territoriali e urbane interpretate come esito di processi coevolutivi fra insediamento umano e ambiente, caratteri del paesaggio, qualità puntuali dei sistemi ambientali, sistemi economici e culturali a base locale, caratteri del paesaggio agrario e così via.

⁷ Per queste problematiche vedi: Governa F., Saccomani S. (a cura), 2000, *Periferie tra riqualificazione e sviluppo locale. Un confronto sulle metodologie e sulle pratiche di intervento in Italia e in Europa*, Alinea, Firenze.

⁸ L'accoglienza/ospitalità è una delle categorie a valenza turistica maggiormente segnalate nel sondaggio dell'Assessorato Turismo e Industria Alberghiera della Regione Puglia: *I fabbisogni del turismo pugliese – Sintesi del sondaggio, Forum regionale del turismo, (Bari, 24-25 nov. 2006)*.

⁹ Fondativa di una struttura relazionale è la *comunicazione* fra gli attori che partecipano al disegno del territorio. L'adozione di un sistema di concordanze linguistiche può risultare molto utile per il superamento dei limiti e delle difficoltà insiti nei tradizionali linguaggi progettuali e nelle stesse pratiche pianificatore. Infatti, ancora nella *rinnovata* legislazione sui beni culturali e del paesaggio, la L.42/2004 presenta alcune difficoltà interpretative, come per esempio sui rapporti tra materie esclusive dello Stato (tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali) e materie concorrenti degli enti locali territoriali (valorizzazione dei beni culturali e ambientali). Da questa biforcazione delle competenze l'applicazione del *principio di sussidiarietà* dovrà fare i conti con tutta una serie di *distinguo*, per cui la stessa, nel contesto della "politica del paesaggio" è costretta a muoversi con non poche incertezze programatorie, come già posto in evidenza tra il momento della tutela/conservazione e il momento della valorizzazione del paesaggio. Su queste problematiche conviene confrontare il Capitolo I della L.14/2006, in particolare l'art. 1 Definizioni e l'art. 4 Ripartizione delle competenze.

¹⁰ Tra le *misure generali* (art. 5 della L.14/2006) si legge: "integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico, nonché nelle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio". Pertanto, muoversi secondo queste linee pianificatore significa dover ampliare, necessariamente, la stessa concezione di paesaggio, ancora oggi riduttivamente riferito ad una "determinata parte del territorio, così come è percepita dalla popolazione, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e delle loro interrelazioni" (art. 1- Definizioni, L.14/2006). Quale risposta dare alla domanda: *e per la restante parte del territorio?* Potrebbe bastare il riferimento ad una *visione olistica* del paesaggio per considerare superato tale *impasse?*

¹¹ Nell'ultimo rapporto Focus Ambiente, Ecosistema urbano 2008 Legambiente, pubblicato su Il Sole-24 ore del 15/10/2007, fra le 103 città capoluogo di provincia, Bari occupa l'82ª posizione nella graduatoria finale. Poiché l'indicatore ambiente è stato costruito con i seguenti parametri: a) isole pedonali, b) zone a traffico limitato, c) indice di ciclabilità, d) verde urbano fruibile, e) aree verdi, è ragionevole ipotizzare che i programmi di valorizzazione della lama consentiranno di recuperare non poche posizioni, con il conseguente miglioramento della stessa qualità della vita nella città metropolitana così rinaturalizzata.

¹² Si pensi all'incalzante prospettiva di una desertificazione, già in atto, dell'Italia meridionale, recepita e veicolata dai centri di ricerca ambientale dell'UE. Per una visione d'insieme sull'impatto del cambiamento climatico vedi EEA (2004).

¹³ Facendo ricorso, tra le altre, alla metodologia DPISR più recentemente proposta dalle normative regionali in materia ambientale.

¹⁴ La complessità non è il luogo caotico dove tutto è niente e niente è tutto, ma il luogo dove si riconosce che il numero delle variabili in gioco è superiore alla possibilità di conoscerle e governarle tutte. Operare su di essa comporta l'adozione di un criterio di *aggregatività* che, ovviamente, corrisponde alla capacità di chi investiga a dare un *senso alle cose* che assume per il suo progetto. Su queste chiavi di lettura e per le implicazioni delle politiche per

lo sviluppo sostenibile nel processo pianificatorio vedi VALLEGA A. (1994).

¹⁵ Dal lato dei divieti per la Lama Balice valgono i seguenti limiti:

- a) aprire nuove cave, miniere e discariche;
- b) esercitare l'attività venatoria;
- c) alterare e modificare le condizioni di vita degli animali;
- d) danneggiare le specie vegetali spontanee;
- e) asportare minerali e materiale d'interesse geologico;
- f) introdurre nell'ambiente specie non autoctone;
- g) effettuare modificazioni sull'assetto morfologico del terreno;
- h) alterare gli equilibri ecologici;
- i) transitare con mezzi motorizzati su percorsi non regolamentati;
- j) costruire nuove strade o parcheggi, includendo aumenti non sostenibili della capacità di carico.

¹⁶ Valga, come conferma, il riferimento al *Programma Zona Bersaglio – San Paolo-Stanic*, proposto dal Comune di Bari, Asse Città V- Città, Enti locali, Qualità della Vita – Misura 5.1 – Recupero e Riqualficazione Sistemi Urbani. Nel documento in questione il parco naturale di Lama Balice viene inserito nei *Programmi di riqualificazione urbana* (ex D.M. 21/12/1994), con un progetto esecutivo per una spesa complessiva pari a poco meno di 40 miliardi di lire (l'approvazione del Consiglio Comunale di Bari è datata 30/07/1992). In sede di rendicontazione e controllo, non risulta alcun concreto beneficio, né in termini socioeconomici né in termini di protezione-valorizzazione delle risorse naturali presenti nei due quartieri periferici di Bari. Analoghe considerazioni possono essere riferite al *nuovo* documento programmatico per la stessa zona bersaglio S. Paolo-Stanic, nel quale fra le *innovazioni sostanziali* figurano, con le altre strategie, quella relativa all'obiettivo 1: risanamento ambientale e urbanistico di siti degradati, recupero e fruizione collettiva di spazi pubblici. Nello specifico, si fa riferimento a uno studio di fattibilità *Progetto Pilota "corridoi ambientali"*, rappresentati dal reticolo naturale delle Lame baresi.

¹⁷ Possono considerarsi *in itinere* le elaborazioni programmatiche, nel quadro dell'area metropolitana, del *Piano strategico* e del *Piano Urbano della Mobilità*, che la coordinatrice Curcuruto considera "occasione irripetibile per conciliare mobilità, urbanistica e sviluppo economico". Cfr.: Curcuruto A., 2005, "Riconoscizioni di campo: il punto di vista dell'amministrazione. Rapporto su Bari", in Contin A. (a cura), *Bari, Studi per l'area metropolitana*, Alinea, Firenze, pp. 13-22, citaz. p. 20.

¹⁸ La stessa metodologia dell'Atlante Somea non sfugge a questa impostazione per il riconoscimento delle aree di gravitazione, gerarchicamente organizzata in relazione agli indicatori per i *servizi alle imprese* e per i *servizi alle famiglie*. Naturalmente, tali aree gravitazionali sono definite dalle *situazioni di fatto*, così come statisticamente rilevate e metodologicamente individuate.

¹⁹ Nel nuovo processo pianificatorio la maggiore autonomia e responsabilità del Comune sono proiettate e identificate nel Piano Urbanistico Generale (PUG), piano assunto come tassello significativo della costruzione del futuro della comunità e dello sviluppo locale.

Qui il modo di pianificare include fra le caratteristiche fondamentali dello strumento sia la costruzione collettiva di una visione condivisa del futuro del territorio, sia l' "orientamento all'azione", cioè la capacità di rendere praticabile le previsioni di piano, per le quali il Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) costituisce il naturale momento operativo. Restano in ogni caso da definire le forme e i livelli di coordinamento tra assetto metropolitano e assetto generale (regionale), del quale la pianificazione territoriale e urbanistica, come impostata dalla L.R. n. 20 del 27/07/2001 "Norme generali di governo e uso del territorio", prevede un'articolazione solo nei livelli regionale, provinciale e comunale (art.3, comma 1), livelli peraltro confermati nella successiva (integrativa della citata n.L.R. 20/2001) L.R. n. 24 del 13/12/2004 "Principi, indirizzi e disposizioni per la formazione del Documento regionale di assetto generale (DRAG)". Né può essere assimilato il Piano Urbanistico Generale intercomunale (art.10) al Piano Strategico metropolitano, quest'ultimo decisamente più complesso in termini di pianificazione visionaria e reticolare.

²⁰ Orientamento da recepire nei progetti di riqualificazione culturale e turistica come il più recente presentato dalla Cooperativa Galèa per Lama Balice.

²¹ Il riferimento concreto è alla individuazione delle "invarianti strutturali", intese come quei significativi elementi patrimoniali del territorio sotto il profilo storico-culturale, paesistico-ambientale e infrastrutturale.