

WALK THIS LINE (Architinerari)

Relazione.

Ipotesi di assetto complessivo del murattiano.

La riqualificazione di Via Sparano e degli spazi pubblici del Borgo Murattiano può essere avviata soltanto facendo alcune considerazioni tecniche e strategiche che hanno come oggetto l'intero tessuto edificato e che hanno come obiettivo la riduzione del traffico privato su gomma, ancora decisamente eccessivo e dannoso, e la crescita dell'uso dei mezzi pubblici, in particolare dei bus navetta.

Tali considerazioni sono:

-la necessità di iniziare una seria pianificazione di una **rete di piste ciclabili**, che quindi non siano episodiche e poco funzionali, ma siano parte importante all'interno di una precisa e approfondita analisi dello studio della mobilità cittadina. Tale assunto appare evidente verificando la straordinaria vocazione che Bari presenta in termini morfologici, meteorologici e infrastrutturali.

-la necessità di **riappropriarsi della pedonalità e della godibilità urbana**, soprattutto in termini di uso di spazio collettivo, con l'allargamento quindi di tutti i marciapiedi che nell'area oggetto del bando avranno ora una larghezza minima di 2,80m (oggi alcuni tratti di via Dante o via Roberto da Bari non superano gli 80 cm!) e occuperanno più spazio agli incroci con la modellazione dei segmenti per i posti auto: ciò consentirà di utilizzare i nuovi spazi anche per il jogging e per facilitare la passeggiata anche per le persone diversamente abili e ai genitori con le carrozzine. E' necessario altresì accettare che tali spazi pubblici non possano essere più utilizzati dai privati gratuitamente per parcheggiare le auto (quindi con fini privati). Così **il sistema del verde e dei giardini storici potrà integrarsi con il sistema della pedonalità e qualificarsi come sistema di connessione dei sistemi terziari** e l'immagine del Borgo con la riduzione di più di un terzo delle autovetture parcheggiate ne trarrà uno splendido giovamento visivo.

-la necessità, parallelamente, di proseguire con la costruzione di parcheggi interrati, fino a quando si potrà raggiungere, sommandoli a quelli rimanenti a raso per i residenti, la quota obiettivo di un parcheggio per ogni residente. In altre parole gli utenti dovranno pian piano abituarsi all'idea di parcheggiare nelle aree periferiche o in altri parcheggi interrati e di utilizzare le navette.

Si propongono quindi una maggiore capienza fino a 500 posti auto per il progettato parcheggio sotto Piazza Moro, **vincolandone però la storica alberatura**, con posti auto da destinare in gran parte ai residenti con abbonamenti o vendita, e la ristrutturazione della caserma Picca, con la progettazione di un nuovo parcheggio interrato (altri 500 posti) nella zona non edificata al suo interno.

Il gruppo ritiene quindi che se è vero che alcuni tratti debbano essere chiusi al traffico è soprattutto vero che il transito a bassa velocità e senza sosta consenta comunque una risorsa in più per la sicurezza dei cittadini nelle ore notturne. Andranno inoltre incoraggiate (nei limiti) le attività serali, ristoro, incontri, comunicazioni, esposizioni, in modo da avere un naturale presidio anche durante la notte.

-la necessità quindi di **istituire una Zona 30**, individuata e circondata da nuove strade alberate (Via Melo, Via Piccinni) che a Bari avrà delle caratteristiche particolari, visto il perfetto equilibrio tra residenza, terziario e commerciale che la caratterizza. In questa fase appare opportuno proporre un

sistema di **viabilità di attraversamento che non interagisca con la zona 30**, utilizzata quest'ultima solo dai residenti e dai proprietari di uffici e negozi che debbano raggiungere la propria sede. A tal fine, l'utilizzo di dissuasori di velocità e simili, senza necessariamente arrivare ad una ferrea limitazione potrà risultare di successo. **La proposta consente quindi di mantenere sostanzialmente separati il sistema del traffico automobilistico e il sistema delle aree pedonali e del verde.**

-la necessità di **valorizzare l'Architettura del Novecento**, anche con il nuovo percorso circolare della Navetta A, con la segnalazione e la riscoperta di alcuni edifici che ci faranno sembrare la città più bella e più varia (viadotto delle Appulo Lucane, Casa del Mutilato, palazzi di S. Dioguardi). E il nuovo spazio davanti al Teatro Margherita, oggi tagliato dalle quattro corsie del lungomare. Il gruppo propone, sia pure al livello di fattibilità, una rotatoria che ridistribuisca il traffico, che renda il Corso Vittorio Emanuele a senso unico anche solo parzialmente in modo da ridurre il conflitto con il flusso pedonale di corso Cavour e che quindi possa consentire la riduzione a due delle corsie dinanzi al Margherita.

-la necessità di **valorizzare alcune viste prospettiche**, al fine di aumentare e radicare la percezione di forte identità spesso celata o non riconosciuta. Via Roberto da Bari, con i due fondali dell'ateneo e di vico Prefettura. Via Putignani, con l'ulteriore percorso pedonale tra la carreggiata e l'alberatura per meglio apprezzare il Teatro Petruzzelli da una parte e la scuola Garibaldi dall'altra. La facciata della Stazione stessa con con ottici che permettano di riconoscerne la semplice armonia, eliminando (spostandole) le confuse alberature esistenti a favore di un più facile attraversamento visivo dell'asse piazza Moro-Piazza Umberto. Continuando verso il centro di Piazza Umberto, l'interazione ortogonale fontana-monumento a Umberto I, e deviando leggermente rispetto a quest'asse, la visione lungo via Davanzati della Torre del Palazzo della Provincia. Risulta inoltre necessario spostare-tutelando- le alberature attualmente presenti nelle vasche lungo l'asse della Piazza o in altri punti della Piazza stessa o altrove.

Proseguendo sulla Via Sparano oltre Piazza Umberto, si valorizzano con opportuni pannelli le caratteristiche di alcuni bellissimi fabbricati, e i fondali est (Teatro Petruzzelli-Banca D'Italia-Camera di Commercio, la vista del Campanile della Cattedrale, apprezzabile dall'altezza della Chiesa di S. Ferdinando e l'ingresso al Centro Storico come fondale terminale di Via Sparano) con l'istituzione di un'isola pedonale assoluta e non attraversabile dal traffico privato tra Via Principe Amedeo e via Calefati che potranno far aumentare la sosta, l'aggregazione e permetterà di meglio godere di queste visuali.

Per le proposte progettuali riguardanti Piazza Moro e Piazza Umberto si vedano gli allegati.

Via Sparano.

La riqualificazione di Via Sparano si attua attraverso una serie di interventi che hanno lo scopo di restituire l'identità e la fruibilità al percorso, valorizzarne i fronti, attualizzare l'immagine estetica, trasformare e migliorare la valenza sociale dello spazio.

Identità:

la nuova pavimentazione è stata disegnata semplicemente ribaltando i profili dei fabbricati che si guardano lungo la via. L'intersezione produce così campi chiusi e campi aperti sagomati in modo lineare, (tranne che in prossimità del palazzo Mincuzzi il cui profilo della cupola genera una curva) che rappresentano i due diversi campi di pavimentazione: texture quindi già presente sulla via, univocamente connessa ad essa e semplicemente riscoperta. E il nastro rosso, che identifica ora un profilo, ora l'altro, paralleli solo su Piazza Umberto, ad evocare i tempi del tram e dei binari...

Fruibilità:

Attraversando la strada dopo la fontana di Piazza Moro la quota altimetrica rimane costante fino a Corso Vittorio Emanuele. Gli attraversamenti carrabili sono possibili con pendenze di raccordo molto relative per le vie Crisanzio, Nicolai e Piccinni, con cunette e pendenze di raccordo più marcate per gli attraversamenti della Zona 30 (via Dante, via Abate Gimma) e non consentite per le vie Amedeo, Putignani e Calefati. La quota altimetrica e la pedonalità assoluta rimangono quindi costanti per i tratti di queste tre vie comprese tra via A. Da Bari e Via Argiro. La pedonalità di via Putignani prosegue fino al Corso Cavour, con l'esclusione degli incroci. La pavimentazione tiene conto del deflusso delle acque meteoriche, che avverrà in modo simile all'attuale, fino ai raccordi con la fogna bianca, presente sulle vie ortogonali.

Attualizzare l'immagine estetica e valorizzare i fronti:

Progettare via Sparano significa progettare anche gli arredi, la loro estetica, il loro linguaggio. Il gruppo ritiene che anche una semplice idea, elaborata e proposta secondo canoni adeguati ai tempi possa regalare una nuovo ottimismo all'utenza e una spinta alla novità. Così l'idea del nastro da percorrere dall'uscita della stazione ferroviaria fino all'imbocco con la città vecchia, l'elemento di connessione, non semplicemente una linea, ma il generatore di forme, di sculture, di installazioni visive come ai due estremi, quasi sempre senza volume, ma non senza spazio, riunite in un sistema progettuale, la panchina, il verde, il pannello informativo per riscoprire edifici di straordinaria qualità come il Palazzo Giannelli (e non solo) e conoscere gli eventi, l'illuminazione sia della strada che quella che valorizza i fronti, il box, il portarifiuti, il logo che arriva a racchiudere il nome della Via, riconoscibile adesso fin dall'autostrada o all'arrivo all'aeroporto. Gran parte di questo nastro da percorrere è installato al piano del pavimento, quindi mai invasivo ma sempre in compagnia delle persone che camminano, discutono, comprano, ma soprattutto **riscoprono**.

Trasformare e migliorare la valenza sociale dello spazio:

lungo la via, gli episodi progettati, contemporanei, modulari, sostituibili, aggregabili sono stati pensati e posizionati in modo tale da racchiudere piccole isole di riposo, dialogo, conversazione, di verde. Le sedute sono pensate all'opposto delle attuali: oggi si voltano le spalle, domani ci si incontra negli occhi, posizionate in modo da valorizzare le architetture, le prospettive. Gli incroci con le vie P. Amedeo, Putignani e Calefati offrono nuove opportunità: una striscia di asfalto, quasi una scultura che evoca il rumoroso passato, o una sagoma che ricorda un veicolo... Sull'isolato della Chiesa di S. Ferdinando, infine, grazie alla sezione maggiore e alla rarefazione dei negozi, un punto di aggregazione già consolidato, ma adesso con la qualità di un sistema progettato: comunicazioni, esposizioni, piccoli concerti...

I materiali utilizzati per Via Sparano sono:

Pavimentazione: Massello Autobloccante in cls vibrocompresso multistrato; nastro in acciaio inox Aisi 316 verniciato a fuoco;

Illuminazione: Corpo di alluminio con schermo in pmma satinato sia per l'illuminazione stradale che per quella dei fabbricati di pregio, e degli elementi progettati, il tutto con riferimento alla L.R. 15/2005 e il R.R. 13 del 22/8/2006.

Panchine, portarifiuti, box, pannelli informativi: Vetrosina, alluminio, acciaio

La vegetazione su Via Sparano è: Mandorlo per l'alberatura, Mirto, Alloro, Ginestra per gli arbusti.