

# Inventare lo spazio pubblico nell'iperdensità. La riqualificazione del sistema degli spazi intermedi del quartiere Libertà di Bari

Rossella Ferorelli\*, Alessandro Cariello°, Luigi Falbo\*\*, Vitandrea Marzano°, Andrea Paone\*\*\*

## Abstract

The essay aims to trace a methodological approach at the “invention” of public space in hyper-dense urban contexts where void is a scarce resource. The occasion of an experimental application of some strategic principles is given by an urban regeneration project in Bari (Southern Italy), in an internal peripheral neighborhood, where the intervention proposes a palimpsest of experimental design tactics oriented at the expansion of the fields of walkability, interaction and community making.

Parole chiave: Densità, Ordinario, Interstizi, Città Compatta, Periferia Interna.

Keywords: Density, Ordinary, Interstices, Compact City, Internal Periphery.

## Introduzione: una “Periferia Aperta”

Il progetto “Periferie Aperte” elaborato dalla Città Metropolitana di Bari, candidato al cosiddetto “Bando Periferie”<sup>1</sup>, ha mobilitato un processo di co-pianificazione, co-progettazione e partecipazione con i 41 Comuni che la compongono, individuando come tema conduttore la qualificazione e/o riconversione dello spazio pubblico aperto quale struttura di supporto alla dimensione sociale, economica, relazionale delle comunità, e risultato in un progetto complesso e integrato di 37 interventi strategici.

L'elemento distintivo del progetto “Periferie Aperte” si riconosce nelle strategie adottate per rispondere “all'accrescimento della sicurezza territoriale”<sup>2</sup> quale elemento cardine del bando. Lo spazio urbano periferico, oggetto degli interventi, connotato dagli elementi ricorrenti della “città generica”, funzionalmente sedata, dallo spazio dilatato a misura di automobile, frequentemente in condizioni di obsolescenza tecnica e tecnologica, è uno “spazio di difesa” tutta introversa sullo spazio privato, interno dell'abitazione, in cui la sommatoria dei recinti autonomi spesso monofunzionali esprime la dimensione dell'arroccamento più che quello della permeabilità della quota pubblica dei piani terra. In questo scenario, più che esacerbare la dimensione razionalista dell'ingegneria urbana ricorrente nell'urbanistica fin de siècle, puntando sui temi della demolizione o su quelli tecnocratici della videosorveglianza, la candidatura ha scelto di abbandonare la

dimensione del controllo foucaultiano optando per quello “liquido” (Bauman, 2013) del *synopticon* in cui il controllo sociale è esercitato da una pluralità di istituzioni politiche e economiche, ma soprattutto dalla stessa comunità, come peraltro già postulato da Jane Jacobs su finire degli anni '60 (Jacobs, 1969). In tale cornice di senso, “Periferie Aperte” riconosce nello spazio pubblico urbano il ruolo preminente quale sistema di supporto alla crescita del capitale sociale e relazionale delle comunità.

Tra le aree di Progetto si riconoscono le “periferie centrali” della Città Metropolitana barese, che sorgono in contesti urbani consolidati dove i tessuti compatti di matrice tardorinascimentale o ottocentesca a isolati a maglia regolare ad altissima densità, spesso in pessime condizioni edilizie, hanno eliso la presenza dello spazio pubblico aperto, e quindi anche del suo ruolo sociale.

#### Il quartiere Libertà, un peccato originale

Il quartiere Libertà è una di queste cosiddette periferie centrali. Nato sul finire degli anni '20 ad ovest del Borgo Murattiano, si identifica come la sua normale estensione di cui riprende la morfologia insediativa ad isolati su maglia ortogonale, con ampiezze viarie molto contenute. La tendenza dominante che ha prevalso è stata quella del massimo sfruttamento della proprietà fondiaria, che ha impedito l'inedificabilità dei pochi spazi aperti di qualità previsti e che, con il Piano del 1950, è stata addirittura favorita dalla possibilità di intervenire per i singoli lotti con delle sostituzioni edilizie, consentendo di fatto la demolizione degli edifici ottocenteschi e il raggiungimento di densità superiori ai 10 mc/mq. All'interno del quadrilatero che delimita il quartiere Libertà, in una superficie di circa novanta ettari, vivono più di quarantamila persone con una densità circa diciotto volte superiore a quella comunale. Ma è lo spazio pubblico aperto che è una risorsa quasi inesistente, eccezion fatta per due piazze, collocate ai margini del quadrilatero. La maggior parte dello spazio è quindi occupata dagli edifici, per una superficie coperta che ne raggiunge ben il 65,6%. Le pratiche d'uso resistenti in alcuni spazi aperti codificati, o anche solo nelle corti non ancora occluse di alcuni isolati, rappresentano le tracce dell'urgenza di riappropriazione da parte degli abitanti del quartiere.

#### Spazi intermedi: l'invenzione dello spazio pubblico

Nonostante non tutti gli studiosi siano concordi nel riconoscere un legame diretto tra la sfera della cosa pubblica (*public realm*) e il contesto fisico dello spazio pubblico urbano (Sennett, 1976), in questa sede si intende invece esplorare le possibilità del progetto di urban design di

proporsi quale vero e proprio dispositivo volto non solo alla ricucitura della dimensione sociale e simbolica dell'idea di cittadinanza con la sua controparte tangibile, ma all'estensione della stessa, proprio a partire dalla trasformazione dello spazio fisico, in un'idea integrata di publicness socio-spaziale ancora di là da venire in molti contesti italiani<sup>3</sup>.

#### Nessuno spazio lasciato indietro: il progetto dell'ordinario

Uno dei principi basilari da cui partire è la riconquista della dimensione della pedonalità come prioritaria rispetto a quella della mobilità a motore di tipo privato. La città storica europea, è certamente caratterizzata da una compattezza dei tessuti insediativi incomparabile, per fare un classico esempio, con l'urbanizzazione tardonovecentesca nordamericana, basata interamente sul possesso del mezzo di locomozione privato e sulle possibilità offerte dalle infrastrutture di telecomunicazione (Graham & Marvin, 2001). Questa caratterizzazione morfologica dei tessuti, tuttavia, non impedisce che l'impatto dell'automobile nello svolgimento della vita della città compatta risulti in alcuni casi tale da impedire – o rendere altamente disagiata e pericolosa – ogni utilizzo dello spazio urbano da parte di qualsiasi altra comunità di utenti.

Di conseguenza, l'istanza contemporanea di walkability da più parti auspicata (ARUP, 2016) può essere declinata in due maniere: se nella città diffusa la mobilità pedonale va oggi *incentivata*, nella città compatta, in una fase storica di transizione ancora incompleta verso una totale sostenibilità del trasporto urbano, la mobilità pedonale e la sua utenza vanno invece *difese*. In questo senso, diventa di capitale importanza non solo il design degli spazi pubblici "nobili" (piazze, slarghi, giardini, boulevard), ma anche quello dello spazio ordinario dell'attraversamento e del passeggio quotidiano, la cui esperienza deve essere, oltre che sicura, anche assoluto viatico di fruizione del paesaggio urbano costruito, di incontro e scambio sociale, di sosta, relax e contemplazione.

La redazione del progetto degli spazi intermedi del quartiere Libertà diventa quindi l'occasione per offrire all'amministrazione cittadina una vera e propria linea guida per la progettazione dei marciapiedi e degli angoli dei contesti urbani nei quali è possibile istituire le "Zone 30, 20 e 10". In tali contesti il design del suolo parte sempre dalla minimizzazione dell'ampiezza delle corsie carrabili e dalla massimizzazione della superficie residua, a uso pedonale. Quindi, diventa prioritario l'utilizzo della tecnica del *bulb out*, ovvero dell'espansione della superficie pavimentata dell'angolo che, in assenza di parcheggi (fino a 5 metri dall'incrocio come da codice della strada) si estende fino al bordo della corsia, guadagnando da un minimo di 2 finanche a 4 metri per lato (a seconda della tipologia di parcheggio, parallelo o a spina di pesce). In tal caso, ogni

angolo, anche del più denso agglomerato, assume la dimensione sufficiente a farsi micro-piazza, e può accogliere elementi di arredo essenziali. Nel caso in oggetto, ogni angolo viene corredato da piantumazioni arboree e da un complesso di balaustre curve e rettilinee in acciaio che, oltre a provvedere alla protezione dei pedoni da ogni pericolo di incidente, inibisce l'attraversamento diagonale e la sosta irregolare di mezzi sul marciapiedi e contiene elementi tubolari tali da permettere la seduta [FIG.2].

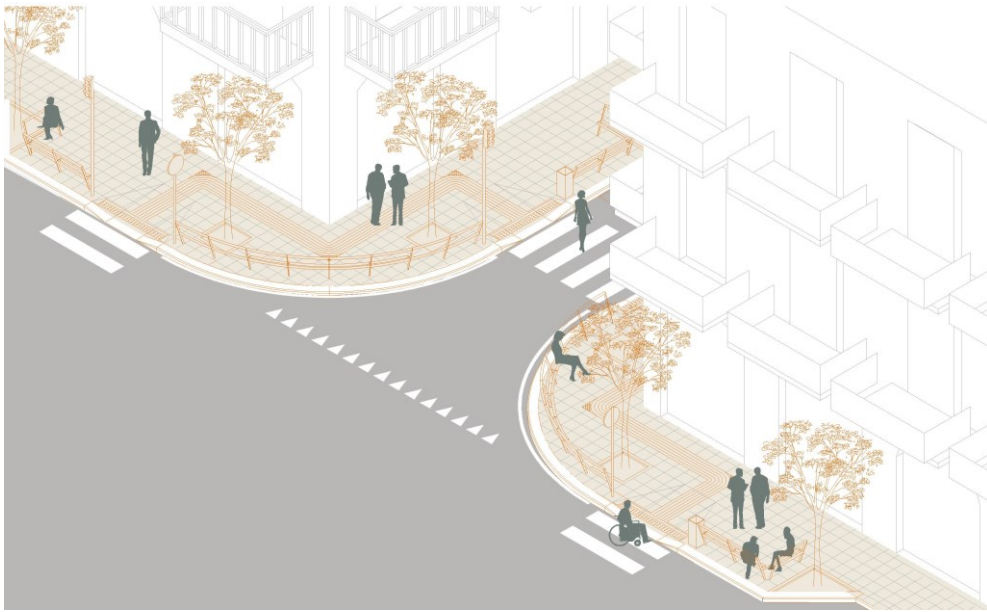


FIG.2 – La strategia di riconquista degli spazi minimi degli angoli stradali, con l'arredo che permette protezione e seduta dei pedoni.

È l'intero tessuto urbano a divenire così, di fatto, un dispositivo diffuso di abilitazione per dinamiche minime di vita aggregativa.

#### Da spazi striati a spazi profondi: eccezioni alle regole

Un diverso approccio al progetto dello spazio intermedio viene poi ispirato da un'altra sezione dell'intervento. La prima azione progettuale consiste nel rilevare che corso Mazzini è l'eccezione alla regola del quartiere Libertà. Si tratta infatti di un viale di grande sezione stradale, a doppio senso di marcia, con due controviali e due isole pedonali ciascuna corredata da un doppio filare di platani pluridecennali, di rilevanti dimensioni [FIG.3].



FIG.3 – La vista a volo d’uccello su corso Mazzini permette di identificarlo come assoluta anomalia nella densità senza scampo del quartiere Libertà.

Del tutto privo di servizi o spazi per la sosta, circondato da vuoti urbani in abbandono percepiti come meri recinti

impermeabili, e “rigato” da quattro corsie di marcia in tre diverse carreggiate, il corso è divenuto presto dominio del parcheggio illegale. Nel tempo, benché le aree alberate fossero concepite originariamente come, il parcheggio abusivo è diventato gradualmente un fenomeno accettato tanto dalla popolazione quanto dall’ordine pubblico e le parti pedonali, progressivamente danneggiate dalle radici dei platani, sono state alla fine asfaltate, sancendo la definitiva sconfitta della pedonalità e della publicness del luogo.

In casi come questi, la domanda metodologica di progetto include:

- la risignificazione di un luogo con alle spalle una storia di sconfitta;
- la sua trasformazione in uno spazio adeguato alle attuali esigenze sociali e culturali;
- la conservazione di un approccio lieve al progetto del vuoto, riconosciuto come valore assoluto da tutelare nel contesto della iper-densità;
- al contempo, la lotta ad ogni eventuale ri-colonizzazione impropria dello spazio;
- la valorizzazione e la protezione del verde storico esistente;
- il rifiuto della logica “stradale” che ha caratterizzato il viale fino ad ora, e la sua trasformazione in uno spazio pubblico profondo, eminentemente bidimensionale.

L’ultimo punto risulta particolarmente rilevante nell’ottica della costruzione di una metodologia di intervento modellata sui contesti oggetto di questo saggio, in cui, essendo la nuda maglia viaria tipicamente l’unico vuoto ammesso dalla logica speculativa che determina il ripetersi ossessivo della forma urbana, non c’è percorso attraverso lo spazio che non si svolga, per necessità geometrica, inesorabilmente parallelo e rasente la superficie impenetrabile degli edifici. Per questo, l’anomalia di una sezione stradale più ampia e complessa della norma arriva ad assumere un’importanza radicale all’interno di ogni tentativo di lavoro svolto in simili contesti, tanto da assumere rilevanza centrale in un’ottica trasformativa che privilegi l’estensione del dominio della *publicness*. In questo caso, quindi, il progetto assume anche una dimensione strategica,

proponendo la pedonalizzazione di alcuni tratti dei due controviali, selezionati perché quelli prospicienti, rispettivamente, un edificio scolastico, un parco di prossima realizzazione, e un brano di tessuto edificato dotato della possibilità di ospitare funzioni al piano terra che possano giovare di una pedonalizzazione almeno parziale, sviluppando auspicabilmente una imprenditoria orientata alla ristorazione e al tempo libero. La superficie pedonale prima interrotta dai tratti carrabili risulta così per ampi tratti ricomposta, con l'effetto di generare una profondità dello spazio tale da permetterne una lettura e una fruizione anche in direzione ortogonale alla percorrenza stradale e alla tessitura dei fronti costruiti, contribuendo così a generare un più completo "effetto piazza" e a stimolare consequenzialmente nei cittadini percorrenze lente, soste e comportamenti sociali aggregativi.

Naturalmente, l'emergenza dei due doppi filari di platani storici, in questo caso, non permette la completa realizzazione dell'isotropia del risultato. Tuttavia, l'intrinseco valore di questo patrimonio naturale orientano il progetto su soluzioni che contengono ampio valore di ripetibilità e di prototipazione. In particolare, l'atteggiamento progettuale si diversifica nei due contesti a Nord e a Sud della carreggiata centrale.

A Nord, dove l'area pedonale costeggia il nuovo parco urbano in fase di realizzazione, l'azione punta sull'estensione della permeabilità del suolo, realizzata attraverso l'ampiamiento e la fusione, a coppie di due e in maniera intermittente, degli alvaretti che ospitano i platani [FIG.4].



FIG.4 – La strategia di intervento della parte a Nord della carreggiata, con la estensione della superficie pedonale, la permeabilizzazione del suolo e il nuovo arredo.

La vicinanza al parco permetterà alle nuove aiuole estese di essere contaminate dalle essenze vegetali da esso provenienti, concorrendo a creare un micro-ecosistema vegetale stabile del contesto, oltre che a irregimentare più semplicemente le acque meteoriche e, lasciando più spazio alle radici, di salvaguardare il più a lungo possibile la pavimentazione completamente rinnovata. Il disegno del suolo permeabile viene associato a un sistema molto esteso di sedute realizzate in opera (circa 20 elementi, ciascuno capace di ospitare fino a 15 posti a sedere e caratterizzato da una forma lievemente concava, in modo da permettere la reciproca visibilità delle persone sedute) e lo spazio guadagnato con la pedonalizzazione viene attrezzato con dispositivi che mirano anche al coinvolgimento della comunità meno giovane, come un campo da bocce, tavoli da ping pong e da gioco e sistemi leggeri di ombreggiamento.

A Sud della carreggiata, dove invece lo spazio fronteggia un ampio complesso scolastico che ospita anche un centro culturale giovanile, la strategia di valorizzazione e protezione dei platani prevede un atteggiamento diverso. I platani vengono infatti circondati a due a due e in maniera intermittente da grandi piastre in legno, la cui funzione è al contempo quella di proteggere le radici, di permettere che il manto pavimentato si allontani di vari metri da esse e di costituire un elemento di seduta inedito nel tessuto urbano per dimensioni e matericità, in grado di sviluppare anche utilizzi "lateral" e alternativi alla semplice seduta [FIG.5].



FIG.5 – La strategia a Sud della carreggiata, con le grandi piastre in legno e il playground-skatepark nei pressi dell'edificio scolastico e del centro culturale giovanile.

Le piastre possono infatti diventare chaise longue, palchi, espositori, luoghi di relax, di gioco e di movimento libero del corpo. Lo scopo è quello di ispirare la maggior possibile varietà e libertà

di utilizzi dello spazio da parte di qualsiasi comunità urbana. Le sedute possono altresì fungere da luoghi di lavoro e di servizio, ospitando prese per la ricarica di dispositivi elettronici, il che permette la connessione e il lavoro all'aperto, identificabili come nuovi bisogni essenziali che le città si trovano ad affrontare oggi, per lo più senza essere preparate ad affrontare le nuove sfide connesse alle importanti evoluzioni degli stili di vita urbani a seguito degli emergenti fenomeni sociali generati dalla diffusione di una cultura digitale ormai matura e inclusiva. Infine, lo spazio sottratto al traffico carrabile che cingeva la scuola viene reso un *playground* dedicato agli sport su ruote.

Nel suo insieme, l'intervento su corso Mazzini mira a convertire l'infrastruttura in un sistema di spazio pubblico complesso, ideando la tipologia del "Boulevard Giardino", ovvero di uno spazio a metà tra la *promenade* classica e uno spazio ecologico costruito intorno ai bisogni di un tempo lento, "liberato".

#### Stanze, clessidre e vortici: lo zen e l'arte di sopravvivere alla densità

E dunque, ancora una maniera di affrontare la domanda di spazio pubblico in un contesto di iper-densità edificatoria può essere, in mancanza di vuoti di grandi dimensioni fisiche, quella di generare una percezione di espansione spaziale intervenendo sul tempo dell'attraversamento dello spazio attraverso una trasformazione che lo "rallenti" il più possibile.

Un esempio è fornito dall'ultima sezione del progetto degli spazi intermedi del quartiere Libertà, che si esprime sulla piccola piazza Enrico De Nicola, oggi un parcheggio in asfalto unicamente abitato dalle automobili. Un vuoto che, per le sue contenute dimensioni e per l'interclusione su tre lati costituita da edifici piuttosto alti (edilizia residenziale e un complesso scolastico), si caratterizza come una "stanza" urbana, fino ad oggi priva di qualsiasi attrattiva, servizio o funzione al di là di una ventina di posti auto. Il progetto si pone gli obiettivi:

- di rallentare le percorrenze e allontanare il flusso pedonale dai fronti costruiti;
- di non precludere, comunque, la possibilità di scelta di percorsi rapidi;
- di non realizzare ostacoli visivi che possano costituire elementi di pericolo;
- di conservare e valorizzare le due alte palme centrali esistenti;
- data la rilevante pendenza della piazza, di irregimentare più adeguatamente il deflusso delle acque meteoriche, prevenendo la possibilità che arrivino a lambire gli edifici;
- di costruire un paesaggio urbano inedito, ibrido tra minerale e vegetale.

La scelta ricade quindi su una tipologia di spazio ibrido, il cui intervento principale diventa una massiccia disimpermeabilizzazione del suolo e la creazione di un sistema di collinette verdi la



cui altezza varia da zero a un metro, che sul crinale più alto, contenuto da superfici finite in corten, ospitano sedute a sbalzo in legno [FIG.6].



FIG.7 – L'intervento su piazza De Nicola, con la costruzione di uno spazio a "spirale", progressivamente intimo verso l'interno.

Per ottenere la dilatazione temporale, la piazza viene quindi disegnata come un'area il cui attraversamento avviene attraverso un movimento a "spirale" dai bordi verso l'interno, penetrando gradualmente lo spazio e la sua crescente intimità. Il progetto è tutto concepito per realizzare un'esperienza spaziale vagamente disorientante. Come in un giardino zen giapponese, pur non costituendo mai veri e propri ostacoli alla vista, nessun punto dello spazio permette la leggibilità dell'insieme del micro-giardino, e il passante è dunque chiamato a esplorare direttamente con il proprio corpo la configurazione del luogo per poterne fare esperienza. Concave o convesse, le sedute tangenti al suolo vegetale, che si guardano l'un l'altra attraverso prospettive variabili, impongono una prossimità con l'elemento naturale che diventa inevitabile, e l'estensione delle aree verdi e la loro pendenza ne stimola l'uso diretto (è quindi possibile salirci, stendervici), che non è precluso da alcuna forma di recinzione. Infine, la selezione delle essenze ricade sui ciliegi, albero tipico della tradizione rurale locale, scelto per l'evoluzione notevole della sua fioritura e foliazione durante l'anno, allo scopo di generare paesaggi mutevoli con le stagioni, che rimandino alla memoria di un patrimonio agricolo condiviso.

## Conclusioni: Libertà (e non carceri) d'invenzione

Questo progetto è stato concepito come manifesto/palinessto di un'idea di *publicness* urbana quale diritto inalienabile del cittadino e dovere di pluralismo e sensibilità dei progettisti, che parta da una conoscenza profonda dei contesti o – in alternativa – da un loro attentissimo ascolto. Concepito da progettisti under 35, il progetto si pone anche come dispositivo di integrazione transgenerazionale e multiculturale, tentando di ricomporre un dialogo tra comunità urbane in un contesto ad alta conflittualità e devianza sociale. Qui lo si è illustrato tentando di astrarne il più possibile i motivi profondi e i principi ispiratori, che approdano alla forma e al design solo dopo una lunga decantazione guidata dalla lettura di fenomeni sociali e culturali oggi in atto (localmente e a livello globale). Se ne conclude che il progetto dello spazio pubblico è tanto più fondamentale dove meno sembra possibile la sua esistenza, e che non c'è contesto che non permetta anche solo una minima forma d'invenzione: questo può costituire non solo una nuova nicchia professionale, ma una emergente possibilità di approccio per la rigenerazione urbana che non trascuri l'ordinario scambiandolo per il banale, e che invece ne comprenda il valore proprio perché la dimensione ordinaria dello spazio è quello che caratterizza la norma e *disegna il tempo* della vita quotidiana della maggior parte delle cittadinanze, e deve e può diventare obiettivo primario dell'innalzamento della qualità diffusa delle nostre città compatte.

## Note

<sup>1</sup> “Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia” ottenuto con DPCM del 25 Maggio 2016.

<sup>2</sup> Art. 4, comma 3, DPCM del 25 Maggio 2016.

<sup>3</sup> Una più precisa descrizione del concetto di *publicness* urbana qui inteso è contenuto in altri scritti degli autori ed esposto sinteticamente in un recente talk per il TEDxBari del dicembre 2018, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=E5tEE3Z0dec> [ultimo accesso: maggio 2019].

## Bibliografia

ARUP (2016). *Cities Alive. Towards a walking world.*

<https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-towards-a-walking-world>

Bauman, Z., Lyon, D. (2013) *Sesto potere: La sorveglianza nella modernità liquida*. G. Laterza & Figli Spa. Roma.  
Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*: Taylor & Francis.

Jacobs, J. (1969) [1961] *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*. Torino, Einaudi.

Sennett, R. (1976). *The Fall of Public Man*. New York: Norton.

\* Ph.D. in Architectural and Urban Design, Politecnico di Milano

° Ph.D. in Pianificazione Territoriale e Urbanistica, Politecnico di Bari

\*\* Ph.D. in Ingegneria Edile, Politecnico di Bari

°° Ph.D. Filosofie e Teorie Sociali Contemporanee, Università di Bari

\*\*\* Architetto