

## Polignano a Mare

promosso da



Città di  
**Polignano  
a Mare**

organizzato da



con la co-organizzazione di



con la collaborazione di



## REPORT DEL SOPRALLUOGO

Italiano

### PARTE 1- VISITA SITO

MATTINA- link [VIDEO-YOUTUBE](#)

Presenti

Città di Polignano: **Angelo Focarelli**, *Vicesindaco Assessore all'Urbanistica e riqualificazione urbana;*

**Matteo Lorusso**, *Consigliere e Presidente della Commissione Urbanistica;*

FS Sistemi Urbani, società Asset Manager del Gruppo FS: ing. **Tommaso Diomaiuta**, *Responsabile Direzione Valorizzazione e Sviluppo Immobiliare - Area Sud e Isole;* arch. **Fabio Petruzzi** *Direzione Valorizzazione e Sviluppo Immobiliare - Area Sud e Isole, FS Sistemi Urbani;* ing. **Marco Colucci** *Responsabile UO Patrimonio Espropri e Autorizzazioni DOIT Bari*

European Italia: arch. **Rosalia Marilia Vesco**, *segretario nazionale European Italia Italia e coordinatore del CSN;*

**Antonella Mari**, *architetto, membro del Comitato Scientifico Nazionale European Italia;* archh. **Margherita**

**Erbani e Franca Melissano**, *studio Archibloom, expert team;* **Giulia Valdinoci**, *assistente segreteria;*

Ordine degli Architetti PPC della Provincia di Bari co-organizzatore dell'incontro: **Manuela Mazzarelli**, *Consigliera.*



## 1. Partenza Viale Trieste – Stazione FS Polignano

**Angelo Focarelli:** Buongiorno a tutti. Siamo finalmente entrati nel vivo del concorso con questo incontro. Abbiamo costruito questo percorso con tante riflessioni strategiche e siamo riusciti ad aderire a questa diciottesima edizione.

Questo concorso è un forte segnale per la nostra Città, per il senso di coinvolgimento che vogliamo dare ai cittadini e ai progettisti che accetteranno la sfida.

Voglio ringraziare il consigliere Matteo Lorusso che ha veicolato l'iniziativa di European all'Amministrazione; all'organizzazione European e FS Sistemi urbani, che ha accolto questa interessante proposta, sostenendola congiuntamente con l'intenzione di mettere in campo i progetti di idee.

Spero che questo sia l'inizio di una esperienza che ci porterà un miglioramento della qualità di vita di Polignano. Abbiamo tanti aspetti da migliorare. Io spero che i giovani che parteciperanno, e che si cimenteranno in questa operazione, siano forieri di novità e di uno sviluppo sostenibile del nostro paese, con il minor cemento possibile.

**Tommaso Diomaiuta:** Buongiorno a tutti. Siamo a fianco dell'Amministrazione Comunale con cui i rapporti sono ottimali e collaborativi. Abbiamo l'obiettivo comune di rigenerare e ricucire le aree e voi progettisti sarete il tassello importante con l'organizzazione di European che gestisce questa fase di concorso. La partecipazione mi sembra nutrita, quindi, insomma, in bocca al lupo ad ogni partecipante.

**Marilia Vesco:** Entriamo nel vivo della visita con questa prima area, indicata come area Trieste, che, di fatto, ha già una sua vocazione "spontanea" di parcheggio, che deve essere, tuttavia, definita nell'ambito di un mix funzionale legato ai diversi aspetti della mobilità, per valorizzare le sue potenzialità. Non basta dire parcheggio o posti auto per definire un'area, ma occorre che diventi elemento di sostegno alla mobilità e alla sostenibilità. Notate intanto come, in primavera in un'ora ancora non particolarmente calda, è faticosissimo percorrere questo spazio sotto i raggi del sole...

## 2. Parte finale dell'area Trieste

**Matteo Lo Russo.** Al di là della recinzione muraria c'è una serie di lotti privati.

Negli anni 80-90, c'è stato un piano particolareggiato, dove, appunto, i limiti tra l'edificato e questa area dell'ex-scalo merci sono proprio ridotti al minimo consentito.

Una idea potrebbe essere quella di connettere quest'area con l'altra parte della città, su Viale Kennedy, strada oltre questo edificato, dove c'è questa distanza di 30 metri dalla linea ferroviaria all'edificato e in questo spazio si potrebbe, effettivamente, pensare di collegare queste due parti di città.

**Marilia Vesco:** Questo consentirebbe un alleggerimento del traffico sull'arteria parallela, e si andrebbe a connettere con Via Kennedy. In realtà, questo è il nostro limite, ogni intervento progettuale deve tenere conto delle norme relative alle aree che sono interessate dal traffico ferroviario. Via Basile invece, ogni giovedì, è occupata da un'area mercatale.

**Matteo Lo Russo:** Poi abbiamo anche una casa cantoniera oltre questo terreno che è abbandonata e che potrebbe diventare anche uno snodo importante di servizio per le comunità.

**Marilia Vesco:** La grandezza delle aree prevede in ogni caso interventi misurati, sostenibili, tenendo conto della permeabilità dei suoli, etc... Le aree proposte rappresentano una rarissima opportunità di lavorare all'interno di un tessuto abitato, dove non esistono più aree libere, e dove poter offrire una visione strategica urbana che vada anche oltre il segno architettonico. L'opportunità di dare un indirizzo verso comportamenti sostenibili, utilizzo degli spazi sostenibili, e sperimentare.

**Matteo Lorusso:** Da questo punto si vede anche l'altra area (Marconi).

In fondo – poi lo vedremo quando saremo nell'altra area- c'è il progetto di FS per la eliminazione di questo ultimo passaggio a livello. Oltre la statale 16 sarà realizzato un sovrappasso che collegherà la fine di via Kennedy con questa zona e quindi ci sarà un'ulteriore collegamento.

## 3. Percorso Lungo Viale Trieste, davanti al Piazzale della stazione andando verso via Lepore

**Matteo Lorusso:** Stazioni Ferroviarie SPA ha fatto il progetto (piazzale di fronte stazione), c'è un progetto esecutivo, che verrà integrato nella documentazione.

**Matteo Lorusso:** Questi alberi che vedete in questa parte di Viale Trieste sono alberi di gelso rosso che sono molti antichi e ancora fruttificano. A Polignano esiste Largo Gelso, dove c'è la statua di Modugno, che si

chiamata così perché il Marchese La Greca avviò una coltivazione di gelsi per gli allevamenti dei bachi da Seta. Dopo il recupero della piazza di questi alberi secolari ne è rimasto solo uno.

Questa invece è la cisterna dell'Aia, in dialetto detta "Uec". Questa era una zona alta di Polignano dove c'era l'Aia con le attività di battitura del grano, gli animali etc...e questa è l'antica cisterna che raccoglieva anche l'acqua piovana che scendeva da via Castellana e andava giù a finire in Lama Monachile.

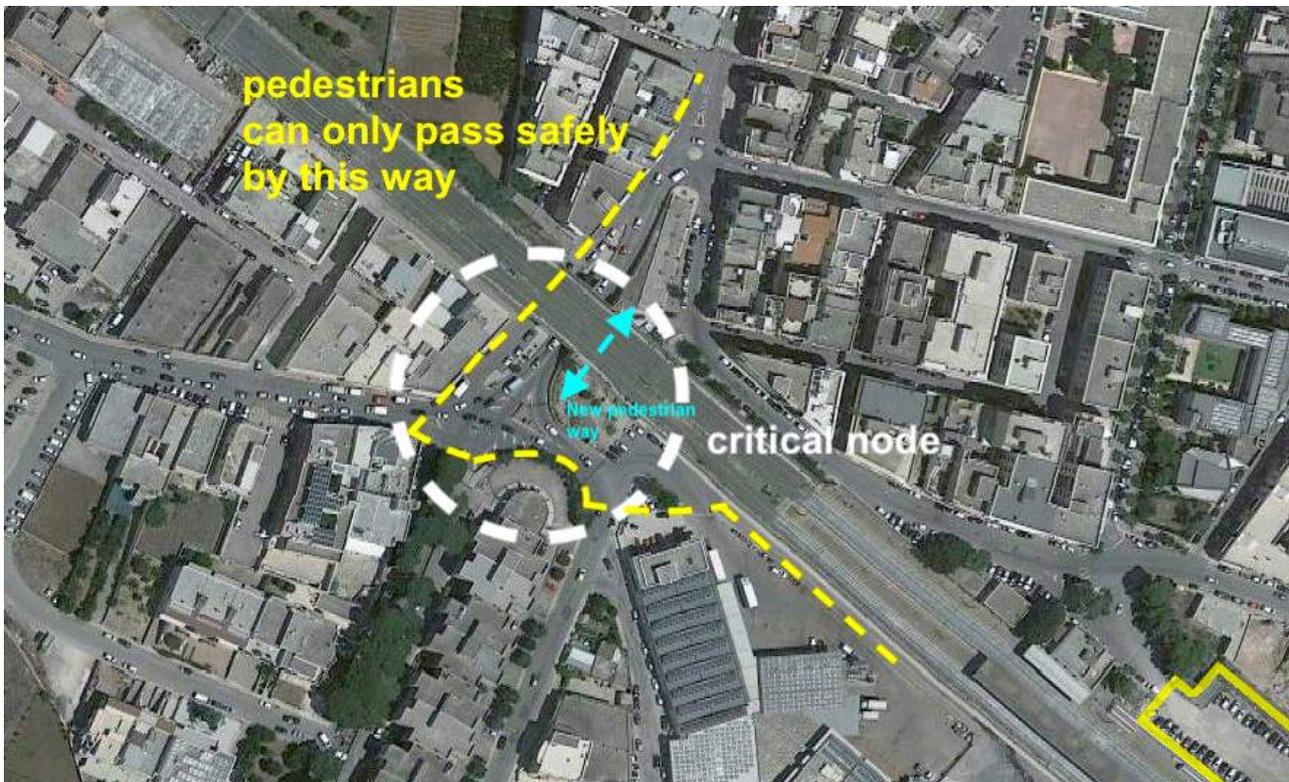
Oltre questo edificato ci sono i giardini dell'Orto di Monsignore, della lama di Sant'Oronzo. Per far confluire le acque piovane, utilizziamo una pompa di sollevamento che prende l'acqua che si accumula in questo nuovo sottopassaggio e la spinge all'interno dell'orto attraverso un canale interrato, un tombino antico, e la confluisce dentro la lama di Sant'Oronzo.

Questo basso passaggio che vi evidenzio è un vecchio collegamento con l'altra parte della città. Si potrebbe pensare di riutilizzarlo, di aprirlo per fare un passaggio pedonale o ciclabile in modo da avere un collegamento più sicuro con quest'altra parte di città. Quindi un collegamento con la parte, verso est, potrebbe essere questo, oltre al sottopassaggio ferroviario.

Bisogna soltanto abbassare un po' la quota, perché dall'altra parte c'è un terrapieno.

**Matteo Lorusso:** I tubi colorati che vedete in varie parti del percorso sono un'opera pubblica, programmata dalla precedente amministrazione, completata e in attesa di collaudo.

Si tratta di un sistema pneumatico di raccolta differenziata dei rifiuti, che vengono compattati al centro di raccolta che si trova in prossimità del sovrappasso in fase di realizzazione



#### 4. Giardino della Stassa (via Giuseppe Mallardi)

**Matteo Lorusso:** Questo è il giardino del vescovo, lo realizzarono i Rodolovich, poi passò alla Curia, è il giardino della "Stassa", qui c'è una fontana con motivi settecenteschi che delimita, con i pinnacoli che vanno a definire ciascuna lesena della muratura. C'è una fontana, la chiesetta di Sant'Oronzo, e sotto questo percorso, che taglia in due il lotto, c'è il tombino, di cui vi accennavo prima, che fuoriesce sotto le fondazioni della chiesa di Sant'Oronzo e va a confluire le acque nella Lama Monachile. Quest'area ha un vincolo storico ed è proprietà privata. Poiché fa parte di un piano particolareggiato che si estende dall'altra parte del parcheggio, c'è la possibilità che con una convenzione venga ceduto al pubblico. Alle spalle c'è la scuola materna di San Francesco con il parcheggio. Considerate che oltre questo muro, dove sta la chiesetta, passava la strada vecchia per Conversano che dall'incrocio della chiesa di San Cosimo, passava dalla chiesa di Sant'Oronzo, entrava dentro la Lama e poi andava a collegarsi con la via della Marinesca, che era la via vecchia per Conversano.

### Sottopassaggio verso via Lepore

**Matteo Lorusso:** Riprendendo la questione dello smaltimento delle acque, gran parte dell'acqua viene smaltita attraverso questo fosso di guardia. Anticamente invece quest'acqua veniva filtrata e raccolta nella cisterna. Oggi l'acqua è distribuita dall'acquedotto, ma prima l'acqua proveniva dalle strade e raccolta attraverso sistemi di captazione e di filtraggio naturale.

**Marilia Vesco:** Sistema al quale oggi dovremmo ritornare quantomeno in ausilio alla distribuzione di rete dell'acqua.

### Via Lepore - sul percorso verso l'area di progetto

**Marilia Vesco:** Questa è Via Lepore, e potete osservare il mix di funzioni che ci sono lungo questo asse che ha delle situazioni commerciali, di artigianato, il cimitero, residenze... È un asse importante, che poi diventa sempre più residenziale. Nel punto finale di via Lepore, quando diventa viale Unità d'Italia troveremo il sito 1 di Europan. Qui il comparto prevalentemente residenziale.

**Matteo Lorusso:** Le zone produttive a Polignano hanno un carattere molto misto, in questa strada si facevano i mercati all'ingrosso dell'ortofrutta. Venivano depositati i prodotti agricoli, che andavano nello scalo merci. Tra li ortaggi particolari della tradizione polignanese sono famose le carote, i cetrioli e le patate.

Inoltre in questa area si produceva anche il tabacco, oltre alla seta.

Adesso a questo mix si sono aggiunte le funzioni residenziali.

A Polignano nella zona di Ripagnola, abbiamo anche l'ex-laboratorio Cynar realizzato e voluto da Angelo Delle Molle, il fondatore dell'azienda produttrice del famoso amaro Cynar, che oggi è di proprietà privata, inutilizzata e con vocazione per centro museale.



*La collezione delle varietà di carciofo coltivate nel mondo,  
al Centro Studi Cynar di Polignano a Mare*

### 5. Area di progetto 1 - Via Lepore

**Marilia Vesco:** Siamo all'interno di una delle aree di FS Sistemi Urbani. È un'area recintata che esternamente presenta una fascia di verde, di proprietà comunale, risultata da un intervento di regimentazione del canale che confluisce nella Lama Monachile.

**Matteo Lorusso:** Qui Siamo in corrispondenza del reticolo idrografico che confluisce nella Lama ed è una zona di allagamento a rischio idrologico alto. Quando è stata fatta questa opera di regimentazione delle acque il vincolo del PG-3 è stato riprogettato. Purtroppo questo canale è stato realizzato in cemento armato

**Marilia Vesco:** Considerate questa striscia di verde in collegamento con il lotto FS Sistemi Urbani. L'edificio non lo abbiamo inserito nel rilievo perché non ha un particolare valore storico di memoria, quindi è da considerare come totalmente demolibile quindi c'è l'opportunità di lavorare su un'area vuota, di superficie circa pari a 6.200 mq ca. Parallelamente all'area, su via Maringelli, vedremo un altro elemento di connessione

molto interessante, che rappresenta la porta di accesso con il percorso naturalistico della Lama Monachile. Quindi vedete quanto è incredibilmente bella quest'area, per possibilità progettuali e di posizione rispetto il tessuto urbano.

**Fabio Petruzzi:** Questa è un'area ferroviaria, oggi in disuso. Nella fase di progettazione, come da prassi va tenuto conto delle distanze di riferimento per l'edificazione che sono sia quelle della viabilità stradale esistente che la distanza dalla linea ferroviaria in esercizio. Come vedete siamo in fascia di rispetto. La normativa di riferimento per questi ambiti è il DPR 753 del 1980 a cui è chiesto ai progetti di fare espressamente riferimento. Siamo molto vicini al binario questo però non compromette, crediamo, nessun tipo di idea o sviluppo proprio perché l'area è grande, è ben inserita, nel tessuto esistente consolidato e può accogliere in maniera armonizzata delle nuove funzioni che rilanciano anche questo quadrante di Polignano. Non è da sottovalutare che siamo ben connessi, dal punto di vista della viabilità carrabile su gomma e su ferro, non siamo lontani dalla stazione.

Vedremo come siamo interconnessi poi con l'altra area di Via Marconi, interessata dal progetto. L'importante è considerare il tema delle distanze perché siamo progettando in un ambito ferroviario.

**Marilia Vesco:** Raggiungiamo il confine dell'area con la linea ferroviaria per vedere non solo la connessione fisica con il tessuto urbano e con il paesaggio, ma anche le visuali. È molto interessante il rapporto che ha quest'area con il tessuto urbano, per quanto questo sarebbe un ambito periferico. Inoltre non c'è occasione migliore per ragionare in termini di permeabilità dei suoli su quest'area.

**Matteo Lorusso:** Questo canale è stato realizzato sul sedime di uno più antico. Si vede bene da Google, c'è il vecchio canale della Marinesca, questo poi è stato ricostruito in cemento. Però è la continuazione della Lama Monachile. Per vedere la parte originaria occorrerebbe seguire il percorso per almeno un chilometro.



## 6. Sottopasso da via Maringelli verso il parcheggio San Francesco punto di ingresso verso il percorso naturalistico di Lama Monachile

**Marilia Vesco:**

Non proseguiamo verso la Lama perché è un percorso noto e dobbiamo ancora esplorare le altre due aree di progetto. Siamo arrivati fino al parcheggio per vedere la connessione pedonale oltre che carrabile con l'area Lepore che intercetta sia l'ingresso alla Lama Monachile, sia la connessione pedonale verso il centro che percorreremo per raggiungere l'area 3 di via Marconi.

## 7. Area di progetto - Via Marconi (esterno)

**Matteo Lorusso:** Qui siamo in presenza di una zona residenziale, mista a locali artigianali e commerciali, con mancanza di servizi di prossimità, di vicinato. In Via L. Da Vinci, sorgerà un asilo nido, in prossimità di una piazzetta. C'è un centro analisi, ci sono fabbri, serramentisti, meccanici, elettrauto, ma servizi di vicinato, di prossimità non ce ne sono.

Questa parte di città non è collegata al centro: chiunque voglia andare a prendere qualcosa deve prendere l'automobile oppure deve passare attraverso questo sottovia ferroviario e andare in centro. Ciò che effettivamente occorre sono i servizi di prossimità, servizi alla residenza e non solo.

Da parte dell'Amministrazione c'è anche l'idea di utilizzare l'area di progetto anche come area di parcheggio, in quanto quest'area antistante, attualmente utilizzata come parcheggio pubblico impropriamente, di fatto è un'area di FS.

## Area di progetto - Via Marconi (interno)

**Marilia Vesco:** Capiamo un po' meglio la delimitazione dell'area di progetto europeo che si attesta sulla linea dei tronchini

**Fabio Petruzzi:** Sì, esatto. Allora ci troviamo nell'area denominata di Via Marconi, è un'area sempre di proprietà di FS sistemi urbani, è un cantiere ferroviario, come si vede, gestito da rete ferroviarie italiane RFI. Anche quest'area è molto ben connessa dal punto di vista della viabilità pubblica e all'accessibilità ferroviaria, siamo sempre in una zona ovviamente centrale, inserita in un contesto di esistente tessuto edilizio che ha un mix funzionale ben definito: residenze, piccole attività commerciali, nuovi sviluppi in corso di esecuzione.

Un tema importante da questo punto di vista, rispetto appunto al discorso "ferrovia", è quello della strumentalità delle aree ferroviarie che per esigenze legate all'esercizio va ovviamente mantenuta. Il perimetro delle aree di progetto tiene conto di questa invariante, di questo vincolo.

Come in Via Lepore va tenuto conto delle distanze, qui a maggior ragione sia perché c'è la linea in esercizio, che è quella che vediamo alle mie spalle, sia perché i tronchini ferroviari presenti sulle aree sono utilizzati da RFI per esigenze ferroviarie: il perimetro delle aree di progetto ne tiene conto e di conseguenza anche il progetto dovrà tenerne conto.

Il progetto dovrebbe tener conto della coesistenza di queste due funzioni e va tentato di trovare una soluzione progettuale che recepisca questa necessità, nonostante questo possa sembrare un vincolo, Questo perché la strumentalità ferroviaria per il Gruppo FS è una priorità legata a un tema di esercizio ferroviario e di offerta di mobilità, temi prioritari per il Gruppo FS.

Il progetto European si sposa con le ragioni di una rigenerazione urbana, con le ragioni appunto che il comune di Polignano a Mare, in sinergia con FS Sistemi Urbani, vuole attuare in quest'area ed è una bella sfida per i progettisti.

**Marilia Vesco:** Le due aree sono separate dalla linea dei binari. È interessante considerare i salti di quota, come vedete, il sito dove è collocata tutta la parte residenziale è a una quota superiore rispetto al piano dove siamo noi. Potrebbe essere anche un pretesto progettuale su cui lavorare.

## Passaggio su Area di progetto 1- Via Trieste, davanti al cantiere della Velostazione

**Antonella Mari:** Abbiamo partecipato a un bando per le velostazioni che rientrava nei piani sulla mobilità regionale, per il quale era previsto il finanziamento per la realizzazione di 28 velostazioni, 3 location sono state individuate poi nel PUM di Polignano Mare. Questa è la prima e l'unica che di fatto abbiamo progettato e candidato.

L'iter è stato abbastanza lungo perché c'era il problema della condivisione dell'intervento, che ricadeva, pure essendo di iniziativa comunale e con fondi regionali, nella area di proprietà di Ferrovie. Ferrovie poi ci ha seguito in tutto l'iter e ha ceduto una parte di questa grande area dove voi progetterete il vostro intervento.

Il progetto della velostazione consiste in tre piccoli edifici separati, anche autonomi da un punto di vista funzionale che spaziale e formale.

Questo era un vecchio deposito delle spedizioni, perché quest'area era ovviamente uno scalo merci, in pessimo stato manutentivo, è stato ceduto anche questo al Comune, ed è stato possibile recuperarlo per destinarlo alla ciclofficina.

L'obiettivo di questo intervento, delle velostazioni è proprio quello di promuovere la cultura della mobilità dolce, e quindi dello scambio ferro-gomma, e dei percorsi anche naturalisti, urbani e extraurbani ciclabili.

Nella ciclofficina ci saranno dei distributori automatici di pezzi di ricambio e tutto quello che può servire anche a livello di food and beverage e di immediato utilizzo. Ci saranno i bagni, perché la stazione non è provvista di bagni.

Questa struttura lignea è la bike station. Il concept si basa sull'idea dell'aggancio delle biciclette, della rastrelliera: non realizzando un edificio di forma avulsa da questa funzione, quella di sorreggere le biciclette, ma di concepire proprio l'edificio come una rastrelliera.

La sinuosità riprende il tema del movimento del mezzo di trasporto.

Questo edificio in fase di completamento è l'info point dove saranno disponibili mappe, informazioni, sarà possibile ricaricare dispositivi elettronici, così come saranno a disposizione degli stalli con le prese per la ricarica delle bici elettriche.

Poi ci sarà un sistema digitale di segnalazione dei posti liberi e occupati; sistemi di sorveglianza, antifurto etc.. ancora da realizzare. L'edificio avrà l'accesso controllato.

Il pannello in corten, che di fatto delimita anche quell'area che sarà una piccola area di sosta attrezzata a verde, così come quest'altra area qui dietro, segnala proprio la presenza della velostazione, così come raccomandato dalla Regione Puglia.

## 9. Area di progetto - Villa Pinocchio

**Abitante di Polignano a Mare/partecipante al sopralluogo:** Non ci sono molte altre zone attrezzate per bambini, ce ne è un'altra dove eravamo lì in fondo o dalla parte opposta della città, ma lì veramente ci sono giusto due giostrine.

Questo è l'unico spazio pubblico che ha un minimo di attrezzatura e quindi logicamente è molto frequentato, ha la pista skate e lo spazio per le bici, etc...

I bimbi giocano, fanno anche picnic, ci sono anche vari tavolini, quindi è utilizzato.

**Matteo Lorusso:** Questo luogo è anche utilizzato da comunità Georgiane.

Immaginate c'era anche la possibilità di fare la festa di chiusura del Ramadam: la comunità di bengalesi ha aperto una moschea interrata, non lontano da qui, e voleva fare qui la chiusura del Ramadam, solo che quel giorno pioveva. Le comunità extracomunitarie lo vivono questo luogo.

Questo bar invece fu messo a bando tre o quattro anni fa, prima del Covid. I vincitori del bando dovevano occuparsi della gestione anche del parco giochi, quindi tenere in ordine il parco.

Tornerà in consegna al Comune, con l'onere peraltro di rimuovere opere eseguite senza permesso.

**Marilia Vesco:** L'idea di questo parco da riorganizzare può stimolare l'uso di strutture temporanee, orti urbani etc...

**Matteo Lorusso:** Questo luogo è stato utilizzato anche per fare il cinema l'aperto, come arena, perché stava facendo i lavori all'arena Vignola.

La precedente gestione, dieci anni fa, lo utilizzava per organizzare feste da ballo.

Si tratta di uno spazio pubblico interessante e necessario per la città e sicuramente per questo quartiere.

Ci sono anche i bagni pubblici che venivano gestiti dalla ditta affidataria.

Da parecchi anni inoltre c'è la sede di Legambiente che è l'unica associazione che si occupa molte volte della pulizia.

C'era poi un angolo di lettura con i libri, anche per bambini, quindi si potevano leggere i libri. I bambini quindi giocavano e, quando non potevano stare al sole, leggevano.

Questo spazio sicuramente viene molto utilizzato.

Questa recinzione che sta qui da forse da 30-40 anni, andrebbe un po' rivista come recinzione, potrebbe magari essere eliminabile.

Dietro al palazzo delle poste, abbiamo il campetto Mariano Sisto, che è in fase di completamento e la ditta che stava facendo i lavori ha fallito. Quindi adesso non lo consegnano, se non gli viene saldato un pagamento, quindi siamo costretti a chiudere, a recintare la struttura, con il campetto e le opere già realizzate e i ragazzini,

giustamente, che non hanno spazio per andare a giocare, scavalcano, rompono la recinzione, entrano, e alla fine ora bisogna spendere altri soldi per sistemare.

Abitante di Polignano a Mare/partecipante al sopralluogo:

C'è stato il periodo in cui avevano messo le altalene (progetto in collaborazione con Fondazione Pascali) che riempivano tutti questi spazi ed era ancora più divertente e più utilizzato. Perché per esempio adesso è solo quello lo spazio attrezzato, sotto gli alberi non c'è nulla. Invece quando c'erano le altalene c'erano sia bimbi che adulti.

**Matteo Lorusso:** Questa è effettivamente l'unica zona per le attrezzature di interesse collettivo che è un po' più centrale e poi da qua è collegata con il centro e con tutto.

Da questo lato c'è Piazza della Minerva, Via delle Rimembranze.

Poi andando giù di qua, percorrendo questa strada, andate verso la Fondazione Pascali.

Andando giù di qua, per questa strada, troverete sulla sinistra Piazza Trinità. È la Piazza dove c'è la Chiesa della Trinità, c'è una chiesetta del 600, laterale, è diventata una cappella; poi là c'è via Recupero che collega alla Piazza di Sant'Antonio, dove c'è l'ospedale.

Le due chiese si possono pensare come due fuochi, diciamo, tra i quali c'è un percorso che per noi è importante riqualificare. Perché è un asse storico: la via Minuccia Antica passava di là, tangeva il centro storico, andava giù per la Calcare di San Salvatore, passava dalla Chiesa della Trinità, oggi Chiesa Trinità, e poi arrivava alla Chiesa di Santa Maria di Costantinopoli, oggi la Chiesa di Sant'Antonio, e di là prolungava verso Egnazia, verso Monopoli.

## 10. Fondazione Pascali

**Antonella Mari:** Questo progetto è interessante dal punto di vista della rigenerazione, perché in realtà questa era un'area solo residenziale, non c'erano altre attività.

La Fondazione prima aveva sede in Palazzo San Giuseppe, un palazzo storico nel centro antico, che ora sarà invece dedicato a Museo Domenico Modugno, un museo della musica. Con il tempo la Fondazione è cresciuta, ha ottenuto sempre maggiore visibilità con attività riconosciute sia a livello nazionale che internazionale e gli spazi della vecchia sede non erano più sufficienti. Quindi chiese di potersi trasferire in questo edificio comunale che era inizialmente un Mattatoio e poi, a seguito di un finanziamento nel 2006, fu rifunzionalizzato anche se purtroppo una buona metà fu demolito, vi farò vedere le foto di come era.

Non si sa come la Sovrintendenza abbia potuto permetterlo, però così è stato, salvaguardarono solo la parte su Via Parco del Lauro, quindi gli uffici del Mattatoio. Il bando riguardava la riqualificazione e l'eventuale ampliamento di edifici ottocenteschi, quindi non prevedeva interventi su edifici di archeologia industriale e di fatto la parte delle lavorazioni del Mattatoio fu tagliata fuori.

Poi fu ricostruito da un collega architetto, che aveva curato il progetto di cui al suddetto finanziamento, e poi via via, insomma, con altri due finanziamenti, l'abbiamo adeguato anche da un punto di vista iconografico, ovvero stilistico e di identità, congruo alla sua destinazione d'uso.

Adesso è la sede della Fondazione Museo dedicata a Pino Pascali, che organizza molte attività anche al di fuori di questo contenitore, è una realtà molto importante.

Questo ha portato un po' di vita e di attività nel quartiere che invece era esclusivamente residenziale, sono sorte un po' di attività commerciali, bar, ristoranti, eccetera, intorno a questa realtà.

Questa iniziativa, a carattere culturale e di natura fundamentalmente privata, di riutilizzo di un contenitore di proprietà comunale è stata importante per la rivitalizzazione di questa area.

Anche il percorso del lungomare, probabilmente non si sarebbe esteso fino a qui: ora è ancora attivo il cantiere della ciclabile e della pavimentazione dei marciapiedi. Questa zona si sta ricucendo al resto della città.

Lì poi ci sono le zone di nuova espansione, perché purtroppo Polignano è stata compressa dalla statale, le direttrici di nuova espansione sono queste sul mare oppure questi quartieri satelliti, tipo quello che abbiamo visto Sant'Anna-Vagno, che rimangono al di là della ferrovia, già isolati di per sé. Poi al di là della statale ci sono altre realtà residenziali, ma sono di fatto comprensori di villini.

La città si sta espandendo lungo la costa, con tutte le limitazioni che ovviamente sono imposte dalle distanze di norma dalla linea di costa e dal PPTR, che è il nostro piano paesaggistico.

Le aree destinate nel PRG vigente a zona di espansione, quelle sulla costa, erano state individuate come aree per sviluppo turistico alberghiero, ma anche lì c'è stata molta difficoltà a svilupparle un po' per le condizioni

orografiche, geologiche e idrologiche, etc.. e un po' per le limitazioni intervenute con una pianificazione di fatto molto normata che, però, è stata di salvaguardia.

Infatti ha salvaguardato la costa e ha lasciato libero l'accesso al mare.

A Polignano la fascia costiera è rimasta più naturale, non ci sono molti, anzi, non ci sono proprio stabilimenti balneari, appunto perché la costa è alta e perché si è impedito in ogni caso qualunque intervento di occupazione, a parte quelli di infrastrutturazione e consolidamento.

**Marilia Vesco:** Vorrei approfittare di questo fine di tour per presentare l'architetto Manuela Mazzarelli, consigliera dell'Ordine degli Architetti di Bari.

**Manuela Mazarelli:** Grazie, partecipo con piacere a questa giornata, l'impegno e la partnership è stata confermata, anche in questo occasione, dopo le precedenti occasioni.

Abitando tra l'altro a pochi chilometri da Polignano, conosco anche tutte le peculiarità che sono oggetto del concorso.

Porto i saluti del Presidente e di tutto il Consiglio e l'entusiasmo, la partecipazione e l'adesione a quella che è la modalità European di portare una riflessione sui temi del territorio, del costruito, della rigenerazione, della riflessione sullo sviluppo dei nostri territori, alla portata anche del confronto con realtà internazionali. Questa modalità è importantissima per lo sviluppo dei nostri territori, a Polignano trova anche l'accordo dell'Amministrazione quindi è un contesto molto fertile per lavorare.

Ringrazio l'organizzazione a nome di tutti i colleghi del Consiglio e anche di tutti gli altri nostri colleghi.

E' importante usufruire di queste occasioni di riflessione, progettazione e condivisione.

Abbiamo una storia di siti pugliesi in European che hanno sempre esiti molto positivi, di sviluppo, di realizzazione, quindi in qualche modo è sempre un'occasione per i giovani professionisti di confrontarsi con qualcosa che poi è veramente reale e realizzabile.

L'ordine è sempre stato al vostro fianco in tutti questi anni di percorso, anche proprio con la promozione ai giovani scritti dell'iniziativa, noi speriamo sempre che i giovani si vogliano mettere in gioco per competere anche a livello internazionale.

## PARTE 2 - MEETING LAB

POMERIGGIO link al [VIDEO YOUTUBE](#)

Presenti

Città di Polignano: **Vito Carrieri**, Sindaco; **Angelo Focarelli**, Vicesindaco Assessore all'Urbanistica e riqualificazione urbana; **Matteo Lorusso**, Consigliere e Presidente della Commissione Urbanistica; **Rossella Laviola**, ingegnere funzionario Area IV-Area tecnica e RUP.

Regione Puglia: Stefano Lacatena, Consigliere regionale delegato all'Urbanistica e alle Politiche Abitative; FS Sistemi Urbani, società Asset Manager del Gruppo FS: ing. **Tommaso Diomaiuta**, Responsabile Direzione Valorizzazione e Sviluppo Immobiliare - Area Sud e Isole; **Giuseppe Macchia** Direzione DOIT Bari-RFI; arch. **Fabio Petrucci** Direzione Valorizzazione e Sviluppo Immobiliare - Area Sud e Isole, FS Sistemi Urbani.

European Italia: arch. **Rosalia Marilia Vesco**, segretario nazionale European Italia Italia e coordinatore del CSN; arch. **Antonella Mari**, membro del Comitato Scientifico Nazionale European Italia; ing. **Cosimo Bonasia**, Assessore Città di Bitonto e membro del Comitato Scientifico Nazionale European Italia; archh. **Serafino Fioriello e Vincenzo Loiacono**, menzione speciale E13 Molfetta e progettisti della realizzazione del Waterfront di Ponente; archh. **Margherita Ermani** e **Franca Melissano**, studio Archibloom, expert team; **Giulia Valdinoci**, assistente segreteria;

Ordine degli Architetti PPC della Provincia di Bari co-organizzatore dell'incontro: arch. **Manuela Mazzarelli**, Consigliera.

## INTERVENTI

**Vito Carrieri**, Sindaco della Città di Polignano a Mare

Con la partecipazione a European desideriamo dare una visione nuova, più fresca, a una parte di Polignano che ormai non è più periferica, ma parte della centralità urbana.

Parliamo di riqualificazione urbana, di ridefinizione e valorizzazione di zone che oggi sembrano marginali. Sono aree che, pur essendo centrali, non sono funzionali. Per questo si parla anche di economia circolare, perché riqualificare vuol dire ridare senso e utilità a ciò che già esiste, ridisegnando il territorio in modo sostenibile.

Polignano vive oggi un momento di grande crescita turistica e produttiva. Siamo certi che da questi progetti emergeranno idee e visioni innovative. Queste aree ferroviarie, che oggi appaiono inutilizzate, possono diventare luoghi pubblici di scambio, oppure trasformarsi in qualcosa che ancora non riusciamo a immaginare. Per questo lancio l'invito ai progettisti: è il momento giusto per dimostrare quanto le amministrazioni possano essere strumenti di cambiamento, ma anche per proporre idee nuove, visioni che noi, da amministratori, non siamo sempre in grado di vedere. Spesso, chi progetta ha uno sguardo più libero e creativo, e può mostrarci ciò che è già sotto i nostri occhi ma ancora invisibile.

Questo è il nostro augurio e la nostra aspettativa come amministrazione. Vi ringraziamo per la possibilità di partecipare a questo percorso e ci auguriamo una partecipazione ampia e multidisciplinare. Nella diversità delle visioni risiede la vera ricchezza. Ci auguriamo che il concorso sia un'occasione per valorizzare chi saprà proporre idee autenticamente innovative.

Grazie a tutti coloro che contribuiranno a dare vita a nuove idee per Polignano.

**Tommaso Diomaiuta, Responsabile Direzione Valorizzazione e Sviluppo Immobiliare - Area Sud e Isole FS Sistemi Urbani, società Asset Manager del Gruppo FS**

Partecipare a un'iniziativa così importante è motivo di grande orgoglio anche per noi di FS Sistemi Urbani. Come forse molti di voi sanno, siamo la società del Gruppo FS che si occupa di rigenerare spazi non più funzionali all'esercizio ferroviario. Le aree che mettiamo a disposizione a Polignano, in accordo con l'Amministrazione, sono perfette per un percorso di rigenerazione urbana, e speriamo possano trovare nuova vita. Polignano è una città importante, con una forte vocazione turistica anche internazionale. Personalmente, è la terza volta che vengo qui e ho sempre trovato un turismo vivo, variegato, spesso internazionale, che dimostra il valore e l'attrattiva della città.

Abbiamo la fortuna di disporre di assi infrastrutturali strategici. Abbiamo lavorato molto con il territorio, e Polignano si trova in una posizione privilegiata. La stazione, in particolare, è integrata nel tessuto urbano ed è vicina al centro abitato, il che la rende un punto ideale per promuovere mobilità sostenibile e nuovi usi dello spazio pubblico.

Ci siamo confrontati con l'Amministrazione della necessità di puntare sull'intermodalità. Come ad esempio la realizzazione della velostazione, proprio per favorire il trasporto dolce e la valorizzazione di questi spazi.

Per le proposte progettuali, ci affidiamo alla vostra competenza e creatività. Questa iniziativa si inserisce in una strategia più ampia che mira a trasformare le aree ferroviarie dismesse in spazi vivi, integrati e utili alla comunità. Crediamo che il futuro di queste aree dipenda dalla visione strategica della città, ma anche dall'apporto fondamentale che architetti e ingegneri possono offrire.

Attraverso il concorso vogliamo ottenere idee concrete, ma anche ispirazioni. Lavoreremo insieme all'Amministrazione per portare avanti il progetto in base all'esito del concorso, nella speranza che da questo percorso competitivo emergano spunti significativi e duraturi.

Buon lavoro e grazie per la partecipazione.

**Manuela Mazzei, Consigliera dell'Ordine degli Architetti PPC della Provincia di Bari.**

Desidero ringraziare i promotori di questa importante iniziativa, insieme a tutta l'Amministrazione Comunale e a FS Sistemi Urbani, che offre al territorio – e quindi anche ai professionisti – una grande opportunità.

Vi porto i saluti del Presidente Damiano Mastrorilli e di tutto il Consiglio dell'Ordine.

Ribadiamo con entusiasmo il nostro sostegno al concorso, già manifestato in occasione delle iniziative legate ad EUROPAN, convinti che rappresenti una preziosa opportunità di riflessione su temi fondamentali come l'architettura, la partecipazione, la crescita e lo sviluppo dei territori.

Il concorso è una metodologia auspicabile in molti contesti, perché consente di raccogliere input e conoscenze reali, basate non solo sui sopralluoghi tecnici e sugli studi progettuali, ma anche sull'interazione con l'Amministrazione e il confronto con il pubblico. Tutto ciò permette di restituire proposte progettuali di qualità, capaci di interpretare la complessità e le stratificazioni del territorio – elementi che abbiamo avuto modo di percepire chiaramente anche durante il sopralluogo di questa mattina.

È stato un piacere accompagnare questa visita e conoscere più da vicino gli aspetti che entreranno a far parte del processo progettuale, in attesa degli esiti.

Concludo ringraziando l'amministrazione, tutti i tecnici, i progettisti e gli architetti coinvolti per l'impegno profuso in questa iniziativa così importante.

**Matteo Lorusso, Consigliere e Presidente della Commissione Urbanistica Città di Polignano a Mare**

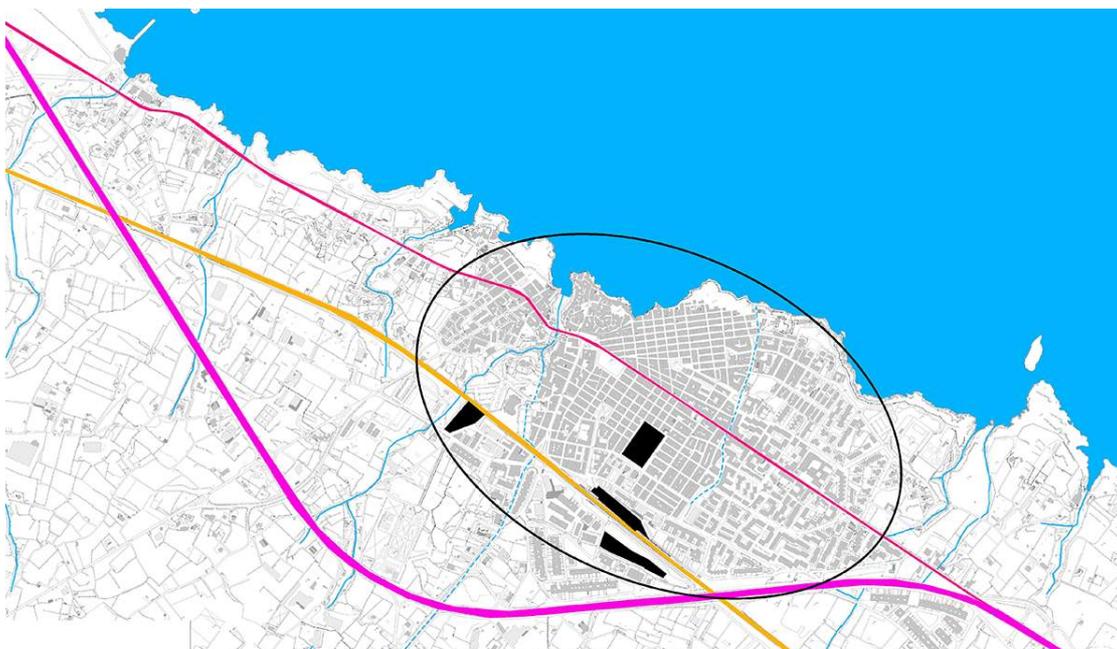
Leggendo il territorio a prima slide della Carta Tecnica Regionale che illustra l'idrografia e la geomorfologia mostrando le infrastrutture principali che si distinguono in due categorie:

- Naturali: la fascia costiera e i solchi erosivi ad essa perpendicolari.
- Artificiali: infrastrutture stradali e ferroviarie parallele alla costa.

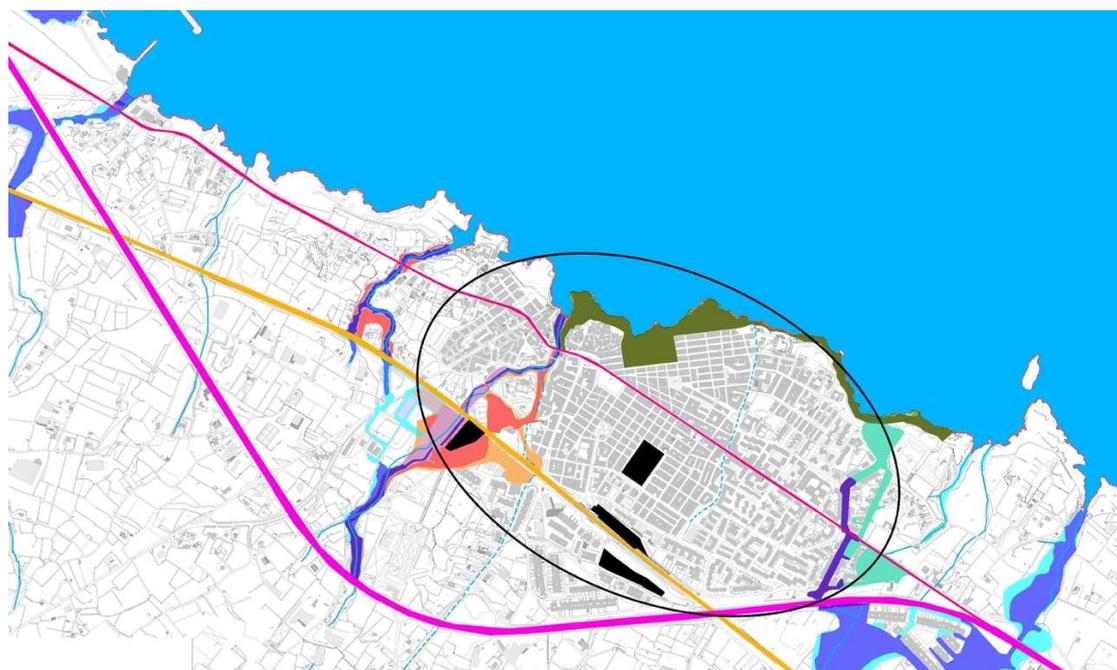
Osserviamo questo sistema:

- La consolare di Puglia, realizzata a fine Ottocento da Giuseppe Gimma (linea sottile).
- La rete ferroviaria (in giallo).
- Le quattro aree di intervento (in nero).
- L'infrastruttura stradale (indicata con nastro viola).

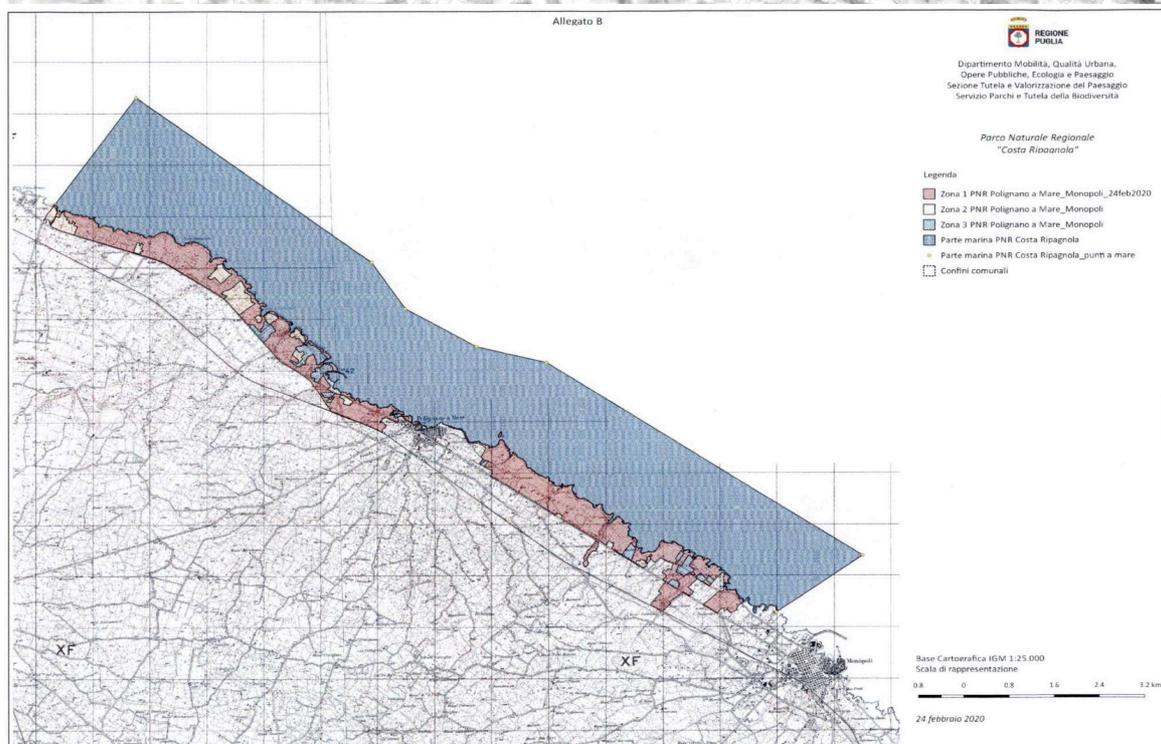
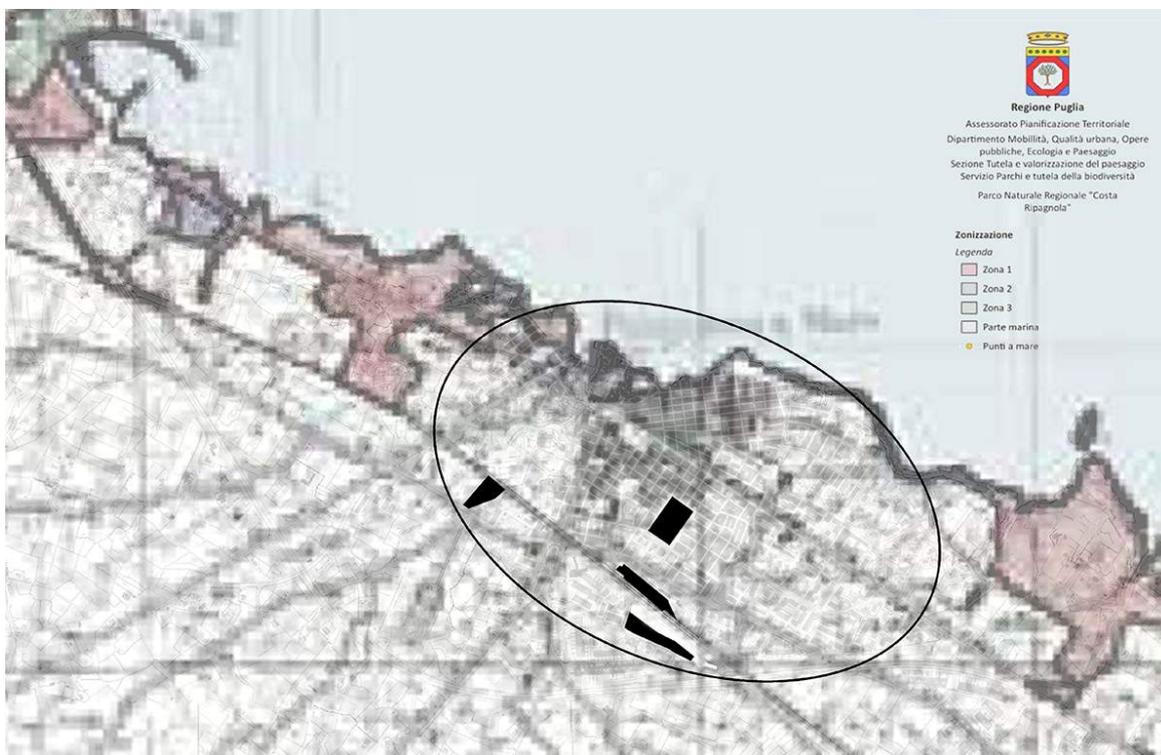
L'area strategica di European è evidenziata con una forma ellittica.



Questa sovrapposizione ha generato problematiche, oggi visibili anche nella mappatura del Piano di Assetto Geologico (PAE), dove si evidenziano aree di rischio geomorfologico, soprattutto in corrispondenza delle intersezioni infrastrutturali. Il **verde** evidenzia aree a rischio geomorfologico, tra cui il centro storico e il tessuto murattiano. Le intersezioni tra strade e ferrovia evidenziano aree a rischio idrogeologico elevato, già oggetto di interventi di mitigazione e regimentazione come abbiamo visto oggi.

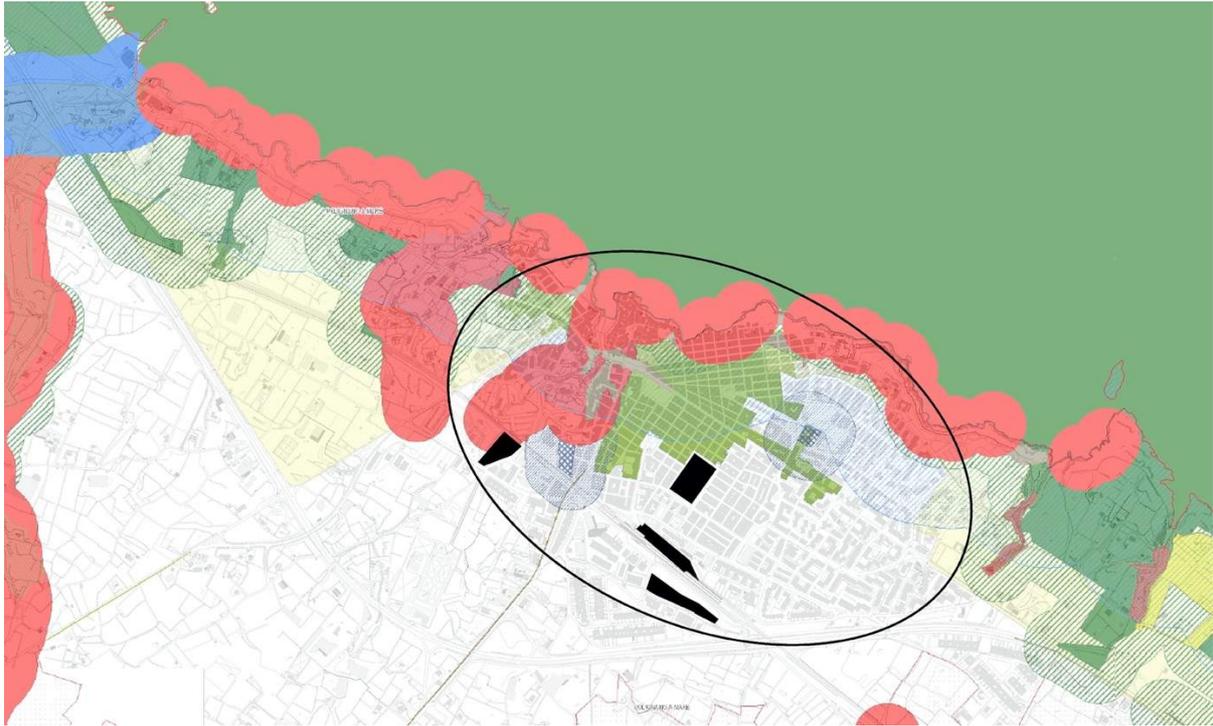


Un elemento importante da considerare sul tema del Re-Sourcing è il Parco Naturale Regionale di Ripagnola, definito con la legge istitutiva, che include, per la prima volta insieme al parco dei due mari di Taranto, non solo la costa come area naturale protetta ma anche il mare. non solo la costa ma anche il tratto marino. Questo rappresenta una novità per la Puglia e una grande opportunità per Polignano. In passato, la zona era frequentata dalla foca monaca, oggi avvistata nuovamente nel canale di Otranto. La speranza è che, grazie alla tutela delle aree marine protette, possa ritornare stabilmente.



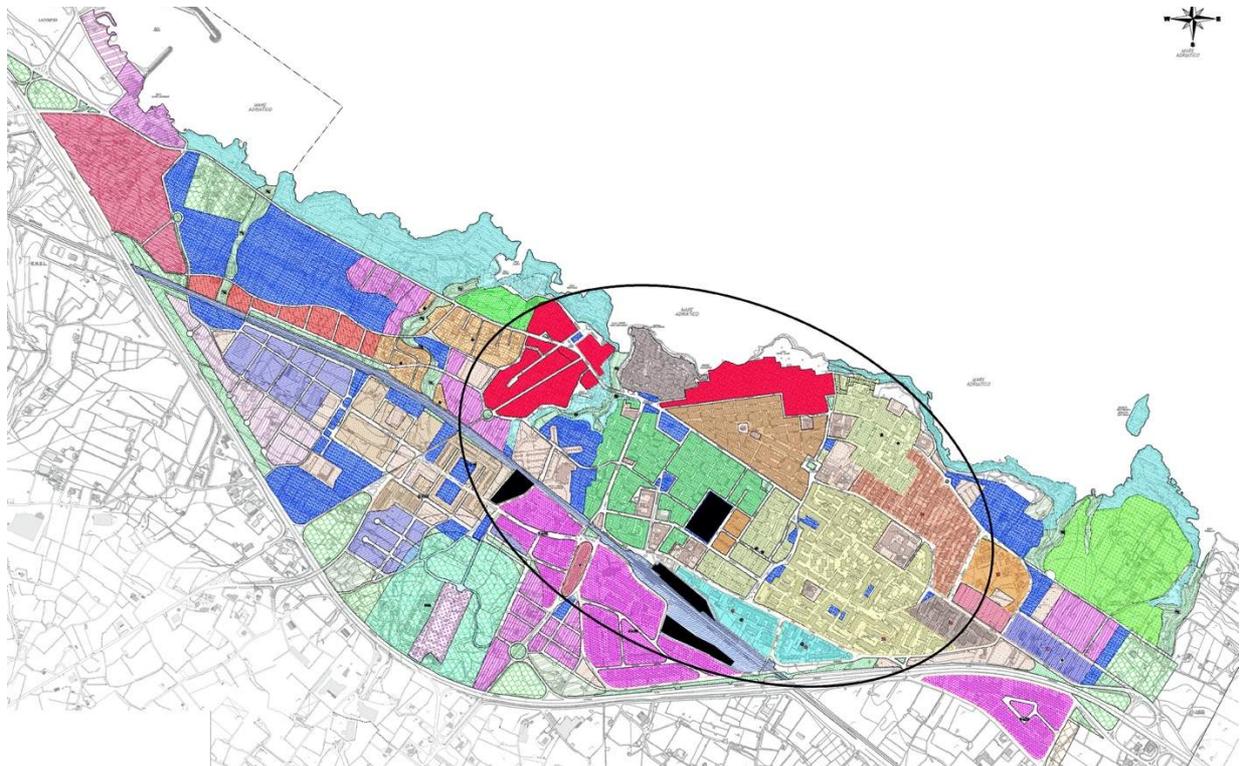
Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) sovrapposto all'area strategica di European evidenza: la RER (Rete Ecologica Regionale), i tessuti urbani consolidati; i territori costieri; i beni architettonici e paesaggistici come quelli che abbiamo visto oggi (la Lama Monachile, la chiesa di Sant'Antonio, l'Orto della

Stassa). Quindi tenete sempre presente nel progetto quali sono le invarianti paesaggistiche presenti nel territorio e quali sono le indicazioni che definisce il piano paesaggistico.



Nel PRG (Piano Regolatore Generale) vigente con la sovrapposizione dell'area EUROPAN, sono indicate le destinazioni. Il PRG tuttavia non è ancora adeguato al PPTR che risulta quindi cogente rispetto lo strumento urbanistico vigente.

È in corso la redazione di un nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), affidato alla cooperativa MATE di Bologna.

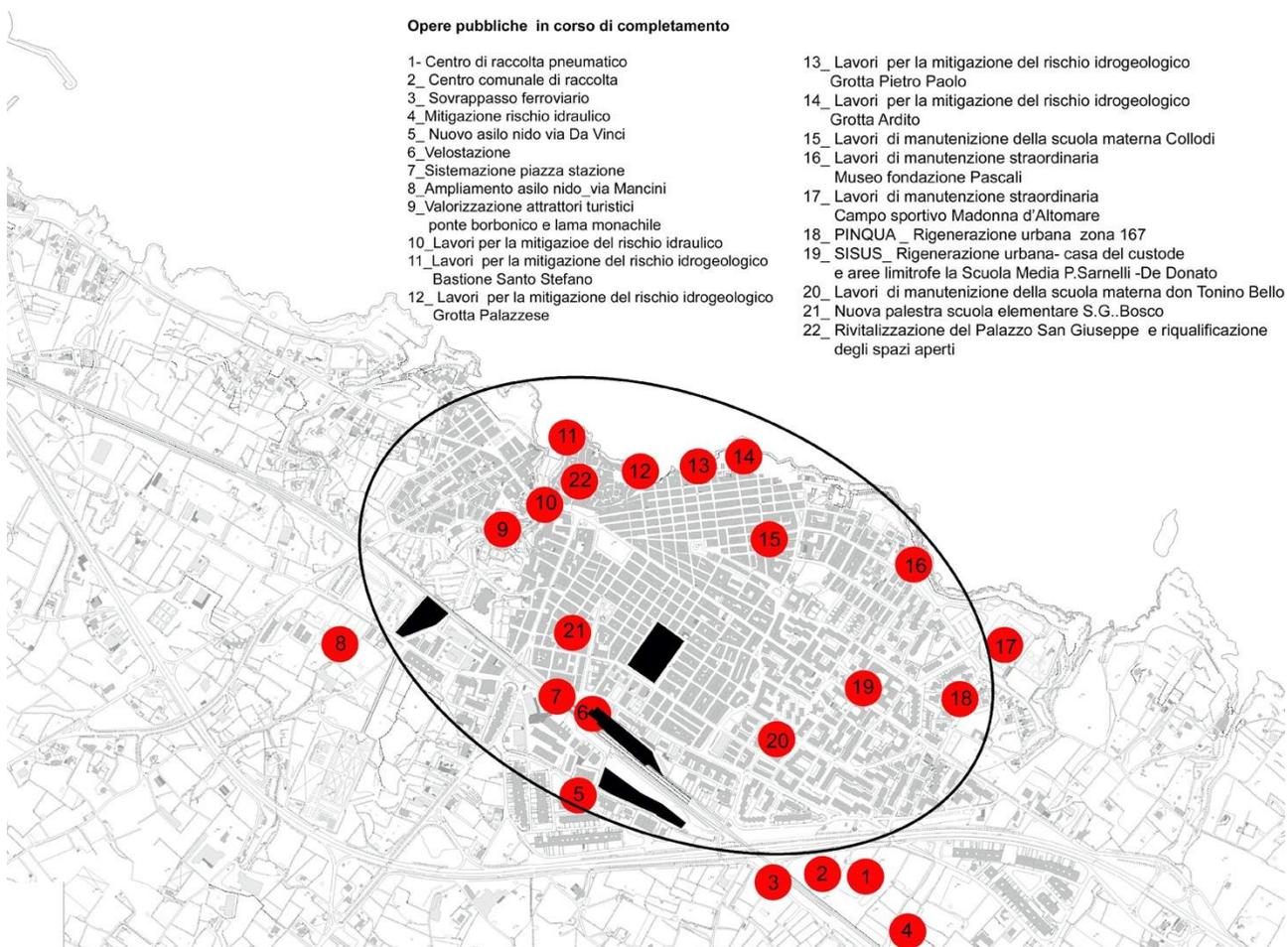


Con la Legge Regionale n.21/2008 sulla rigenerazione urbana l'amministrazione ha avviato degli interventi di rigenerazione urbana nel territorio di Polignano, nel centro urbano di Polignano.

Attualmente ci sono **21 opere pubbliche in fase di completamento**. Tra quelle più rilevanti per l'area strategica segnaliamo:

1. **Progetto PINQUA** (intervento n. 18), per la rigenerazione della zona 167. È finanziato ma in attesa di avvio. Deve essere concluso entro il 2026.
2. **Progetto SISUS**, relativo alla rigenerazione urbana dell'area della casa del custode e della scuola media, incluso l'istituto alberghiero "Domenico Modugno".
3. Progetti legati al **PNRR** tra i quali:
  - o La costruzione di un **nuovo asilo** (n. 5, in via Mancini),
  - o La **riqualificazione di scuole esistenti**.
4. **Centro di raccolta rifiuti** e infrastrutture per la sostenibilità ambientale.
5. Interventi per la **mitigazione del rischio idraulico**, come il progetto realizzato da Asset Puglia sulla statale 16.

Il rischio idraulico sul territorio necessita di continui studi, monitoraggi e progetti a tal proposito l'ultimo finanziamento di 2 milioni e mezzo è relativo proprio alla Lama Monachile e in fase di esecuzione.



Polignano è una città piccola e compatta, percorribile a piedi in 8–15 minuti. L'amministrazione punta a promuovere la **mobilità dolce**, anche tramite progetti di **piste ciclabili** e **velostazioni**. L'Amministrazione sta partecipando ad un bando del PON, con un collegamento dalla stazione che diventa il nodo intermodale con la ciclovia adriatica. La costruzione della velostazione è un elemento fondamentale.

Le strade hanno sezioni ridotte (larghezza media 6–6,5 metri), e i marciapiedi spesso non superano 1 metro. Questo rende evidente la necessità di ripensare gli spazi pubblici per favorire l'accessibilità e la qualità urbana. La scelta di partecipare a European è stata guidata dalla volontà di ricevere idee nuove da giovani **progettisti**, capaci di guardare Polignano con occhi diversi.

Oggi Polignano, pur essendo una meta turistica, **rischia di perdere la propria identità**. Il turismo rischia di trasformare il centro in un “non-luogo”, a uso e consumo dei visitatori, spingendo i residenti ad andarsene. Vi consiglio di vedere il cortometraggio del regista Pierluigi Ferrandini, “2030: Polis Nea”, uno degli episodi di **Past Forward**, la serie per il web prodotta da Apulia Film Commission. Un racconto visivo lungo nove decenni in nove episodi, dal 1970 al 2050, che attraverso autori e linguaggi diversi racconta i luoghi della Puglia girato a Polignano molto interessante su questo tema <https://video.repubblica.it/webseries/past-forward/episodio-7-2030-polis-nea/264881/265257?> L’obiettivo è quindi restituire centralità al cittadino, rivitalizzando l’uso urbano quotidiano, senza cedere totalmente al turismo.

**Stefano Lacatena**, *Consigliere regionale delegato all’Urbanistica e alle Politiche Abitative – Regione Puglia*: Dal monitoraggio del PPTR è emersa anche la fragilità dei paesaggi rurali, accanto a quella dei territori costieri e alle fonti di energia rinnovabile.

Polignano si sta distinguendo per l’impegno nella valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, integrandolo in una visione urbana, in linea con i principi che abbiamo costruito con la legge regionale 21/2008 sulla rigenerazione urbana.

Quella legge è nata da un’intuizione lungimirante della professoressa Barbanente. Ancora oggi, il Governo nazionale non dispone di una legge organica sulla rigenerazione urbana. Questo dimostra quanto quell’intuizione fosse giusta, anche se purtroppo non ha trovato piena attuazione, se non nella parte pubblica. Le città non possono essere pensate solo in termini pubblici: serve una strategia che metta insieme pubblico e privato.

Da due anni sto lavorando a una nuova legge urbanistica per la Puglia, basata proprio su quei principi del modello del 2008: rigenerazione non solo fisica, ma anche sociale e culturale. Rigenerare significa riscrivere le città pubbliche; creare luoghi migliori, più vivibili e sicuri, anche nelle aree oggi marginali. Nel progetto, infatti, ho sottolineato un punto fondamentale: la rigenerazione urbana porta con sé anche una rigenerazione sociale.

Pensiamo al centro storico di Monopoli, ad alcune zone degradate di Bari o ad altre aree complesse: anche solo con marciapiedi nuovi e luci pubbliche, quei luoghi sono migliorati. Ora immaginate un sistema integrato di sviluppo intorno a Polignano. Tre aree che oggi sembrano marginali, quasi dimenticate, potrebbero invece essere valorizzate.

Non basta pianificare con formule tecniche e normative: servono visione politica e strategia a lungo termine. Al centro ci devono essere le persone e lo sviluppo legato a loro. Una città come Polignano non può essere pensata solo per i residenti: ci sono gli avventori, i turisti, che sono una componente fondamentale.

Polignano sta dimostrando coraggio, parlando di futuro in un tempo in cui spesso si guarda solo all’immediato e non al medio-lungo termine. È un segnale importante, e la Regione è al fianco di questo percorso.

A Polignano c’è una politica che vuole affrontare temi complessi, spesso noiosi per l’opinione pubblica. Ma è proprio ragionando sul futuro, guardando ai prossimi 15 anni, che si fa buona politica. Questo mi rende orgoglioso del lavoro fatto finora e mi spinge a garantire la vicinanza della Regione Puglia alla città di Polignano.

Come cittadino di Monopoli e ormai anche di Polignano, credo che le due città debbano crescere insieme, collaborando su progetti condivisi come il nuovo parco e il depuratore. Sono esempi di comunità che guardano oltre il proprio giardino.

Non posso che farvi i complimenti e ringraziarvi per avermi invitato a rappresentare questa posizione.

## **DIBATTITO**

L’intervento del Consigliere regionale Stefano Lacatena apre un interessante dibattito...

**Vesco**. Stiamo affrontando il tema di una città come Polignano che, negli ultimi anni, si trova in bilico tra due identità: da un lato una comunità ancora viva, con cittadini che si riconoscono nei valori autentici del territorio; dall’altro, un turismo sempre più invasivo, che rischia di trasformarne radicalmente l’identità.

Oggi, quando si parla di “overtourism” si pensa alle grandi città come Venezia o Roma, ma in realtà il fenomeno sta diventando sempre più diffuso. Persino l’Everest è devastato da tonnellate di rifiuti e un turismo eccessivo. Questo ci dice che serve un cambio di approccio: un’educazione alla qualità del turismo. Non tutti i territori possono accogliere lo stesso tipo di visitatori nello stesso modo.

Serve quindi una progettazione attenta che racconti la fragilità dei luoghi. Stamattina abbiamo visitato l'area di Via Lepore: una distesa di cemento accanto alla lama, del tutto impermeabile. Ma piccoli interventi progettuali possono fare la differenza, trasmettendo ai visitatori il valore e la vulnerabilità di questi spazi.

**Lorusso.** Il tour di oggi è stato utile: abbiamo esplorato lentamente, a piedi, parlando, riflettendo. Polignano, per dimensione urbana e per qualità dei suoi luoghi, ha oggi un'occasione straordinaria. È una città che cambia nel corso dell'anno, con flussi turistici variabili. Questa elasticità è una forza, ma anche una fragilità: può portare cristallizzazione o corruzione del tessuto urbano. Deve sapersi adattare, respirare, essere organica. Assorbire il turismo, ma restituire spazio e vita ai cittadini.

Queste aree oggi considerate "periferiche" in realtà sono centrali, strategiche. I sottopassi sono una risorsa. L'area di Via Lepore, ad esempio, collega direttamente a un grande parcheggio e alla lama, attraverso un percorso naturalistico. Se ben progettato, può diventare un itinerario rispettato anche dai turisti, perché ne percepiscono la fragilità.

**Carrieri.** Vorrei aggiungere un aspetto. Insieme a FS Sistemi Urbani abbiamo condiviso diverse riflessioni. Guardando la planimetria, è evidente come la cosiddetta "regione gialla" – che coincide con il tracciato ferroviario – costituisca una sorta di barriera fisica tra la parte consolidata della città e quella che rappresenta l'area di espansione, meno densa.

È evidente che, in questo momento, le aree da destinare a parcheggi, a servizi e alla regolazione dei flussi turistici vadano individuate al di là di questa barriera, o comunque in prossimità delle aree ferroviarie da rigenerare. Questo perché i principali accessi a Polignano provengono dalle tre direttrici: Bari, Conversano e Castellana.

Polignano è una città piccola, già oggi dispone di diversi percorsi pedonali. Sfido chiunque a sostenere che, visitando un luogo attrattivo – come può essere anche Bari – non sia disposto a camminare per cinque minuti. Per questo, distinguere chiaramente le zone turistiche da quelle adibite a parcheggio e accesso veicolare non è solo possibile, ma auspicabile.

Questi sottopassi, infatti, dovrebbero essere pensati per il passaggio pedonale: si prestano molto bene alla fruizione lenta e sicura. Dal lato della ferrovia, c'è la città dei residenti, persone che vivono il territorio ogni giorno e che devono poter essere collegate in modo funzionale. È l'unico modo per evitare quei fenomeni negativi in cui il turismo diventa una leva dannosa, quando invece rappresenta anche una risorsa produttiva e positiva. Dobbiamo imparare a distinguere lo spazio abitabile dallo spazio destinato a frenare i flussi e favorire la mobilità dolce.

Con questa visione, chi arriva in città potrebbe essere indirizzato alle aree posteriori alla stazione, che diventerebbe un nodo naturale di accesso. Alle sue spalle, nella zona di Via Lepore, esistono già diversi parcheggi. Potrebbero diventare i principali punti di arrivo per i visitatori.

Dall'altro lato resta la città dei residenti, che vorremmo pedonalizzare, rendere meno inquinata e più accessibile per chi ci abita quotidianamente, ma anche per chi cerca un'esperienza di visita diversa, più sostenibile e rispettosa. C'è una domanda crescente per luoghi più verdi, pedonali, con un impatto ambientale ridotto. Polignano ha tutte le carte in regola per rispondere a questa esigenza.

**Vesco.** Occorre puntare su un turismo non consumistico. Polignano si presta a un turismo lento, esperienziale, basato sulla scoperta e il rispetto dei luoghi. C'è molto più della Lama Monachile: c'è una cultura diffusa, una bellezza quotidiana da valorizzare.

Oggi, con il nostro percorso, abbiamo mostrato una Polignano inedita, che deve diventare quella del futuro. Queste aree rappresentano un'opportunità unica, soprattutto considerando che si trovano all'interno di un tessuto urbano ormai consolidato. Si tratta di spazi di grande estensione, pronti ad accogliere nuove funzioni e potenzialmente in grado di trasformare il destino della città. È una sfida complessa, delicata e carica di responsabilità, ma non per questo deve intimorire. Al contrario: osate, senza paura!

**Carrieri.** Ovviamente il tema non è solo quello dei parcheggi. Le aree European disponibili sono ampie e contemplano l'integrazione di servizi e funzioni che oggi mancano, elementi non solo complementari, ma forse anche predominanti rispetto ai parcheggi. In sintesi, ci attendiamo servizi di qualità che arricchiscano l'area.

**Vesco.** A tal proposito, nel programma abbiamo evitato di assegnare usi specifici alle aree, ad eccezione di Villa Pinocchio, che, essendo un parco urbano consolidato, necessita solo di riorganizzazione e forse, perché no anche di una "provocazione" sui confini. Per le altre zone, abbiamo optato per un'indicazione di mix funzionale, lasciando spazio alla visione progettuale in relazione alle connessioni esistenti. Attribuire usi rigidi sarebbe stato riduttivo.

Abbiamo quindi parlato di mix funzionale, individuando però vocazioni prevalenti per ciascuna area. Il tema dei parcheggi e della mobilità è cruciale: è fondamentale che i cittadini percepiscano questi nuovi spazi come parte integrante della vita urbana, non esclusivamente destinati al turismo. Questo approccio aiuta a prevenire fenomeni come la gentrificazione e promuove un turismo di qualità, educando i visitatori a rispettare la realtà locale.

Sebbene Polignano non abbia le dimensioni di città come Venezia o Roma, i flussi turistici sono significativi e talvolta difficili da gestire. Siamo in un momento cruciale: è il tempo di riflettere su come far convivere turismo e vita cittadina, evitando situazioni irreversibili. Il paesaggio naturale è una risorsa preziosa; dobbiamo avere il coraggio di integrarlo e valorizzarlo nel contesto urbano.

## **INTERVENTI**

### **Intervento di Angelo Focarelli, Vicesindaco Assessore all'Urbanistica e riqualificazione urbana**

Vorrei portare all'attenzione un tema che oggi rappresenta il cuore delle riflessioni e delle azioni di Polignano, che sta affrontando una fase di trasformazione profonda a causa dell'incremento esponenziale dei flussi turistici. Negli ultimi anni, infatti, abbiamo registrato un forte aumento dell'afflusso di persone, in particolare turisti stranieri, attratti dalle bellezze del nostro territorio.

Siamo ormai sulla rotta delle grandi destinazioni turistiche, e questo comporta inevitabilmente delle criticità, in particolare nella convivenza tra residenti e visitatori. È una tensione che avvertiamo ogni giorno, ed è il segnale che dobbiamo intervenire con decisione e visione strategica.

L'amministrazione si sta muovendo in questa direzione, puntando sulla pedonalizzazione delle aree centrali, sull'incremento delle zone verdi e sulla valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente. Sono tre elementi che oggi sembrano scontrarsi ma che, se ben armonizzati, possono davvero rappresentare la chiave per un nuovo equilibrio urbano.

In questo contesto, il concorso rappresenta per noi un'opportunità concreta per individuare soluzioni efficaci. Abbiamo già delle idee, forse semplici, ma che riteniamo fondamentali per il miglioramento della qualità della vita. Pensiamo, ad esempio, alla pedonalizzazione di viale della Rimembranza, via Martiri di Dogali e viale Sarnelli: interventi che possono restituire spazi pubblici più vivibili e sicuri.

Non si tratta solo di rimuovere il traffico, ma anche di creare nuovi luoghi di socialità: ad esempio, il parco di Villa Pinocchio dovrebbe rafforzare il suo carattere di centralità per le famiglie e la comunità.

Siamo convinti che i parcheggi vadano collocati fuori dal centro urbano. Il traffico generato dalla ricerca di un posto auto, spesso gratuito, da parte del 70% dei turisti che arrivano in macchina, ha trasformato le nostre strade in un caos continuo, con veicoli che girano come trottole impazzite.

Questo concorso è parte integrante di un processo più ampio di programmazione. Se darà i frutti sperati, potrà essere davvero un volano per il futuro della nostra Città. Ovviamente, tutto questo richiede anche un impegno nella ricerca di finanziamenti e nella costruzione di sinergie con operatori privati e soggetti istituzionali, così da attivare strumenti economici sostenibili e duraturi.

Abbiamo grandi aspettative. Confidiamo che nei prossimi mesi emergano idee innovative, capaci di valorizzare l'identità del nostro territorio. Polignano, oggi conosciuta nel mondo per Lama Monachile, ha in realtà tantissime altre zone meravigliose: dal lungomare alle campagne, fino al centro storico che merita di essere ripensato e rigenerato.

Negli ultimi anni, e in particolare negli ultimi due, un'area specifica è diventata il nuovo cuore pulsante della città: il viale adiacente alla stazione. Oggi, la stazione riversa nella nostra città almeno 300 persone ogni mezz'ora ovvero circa 20.000 persone al giorno.

C'è chi dice che a Polignano bisognerebbe addirittura introdurre un biglietto d'ingresso. Un paradosso, forse, ma che rende l'idea della pressione che stiamo vivendo.

In ogni caso, a ottobre inizieranno i lavori di riqualificazione dell'area tra la ferrovia e il centro, già pedonalizzata in parte, come in via Neapolis. Con poco, abbiamo già visto i primi risultati, nonostante le critiche iniziali. I cittadini stanno iniziando ad abituarsi, a riconoscere il valore del cambiamento.

## 2 CASI STUDIO EUROSPAN

Sin dalle prime edizioni EUROSPAN, in Italia, ha concretizzato le esperienze progettuali, con realizzazioni di edilizia residenziale sperimentale e, via via che i temi sono diventati più complessi, ha sperimentato la metodologia del progetto/processo che prevede l'attività post-concorso di un workshop partecipato per delineare gli strumenti e le linee guida per l'avvio della realizzazione.

Oggi presentiamo due casi Pugliesi di cui il primo vede già l'opera realizzata e il secondo in fase di realizzazione.

1.

archh. **Serafino Fioriello e Vincenzo Loiacono**, *menzione speciale E13 Molfetta e progettisti della realizzazione del Waterfront di Ponente*

La parte di progetto del lungomare di Molfetta che ci è stato chiesto di sviluppare perché ritenuto più efficace in quel tratto, va dalla Chiesa della Madonna dei Martiri fino alla zona nota come Secca dei Pali.

Quest'area, che molti conoscono anche come luogo di eventi e concerti, al tempo del concorso era priva di una vera forma urbana. Il nostro concept ha rappresentato la base su cui l'Amministrazione ha poi sviluppato la sua visione, attuandola per parti, grazie a una progressiva acquisizione di finanziamenti nel tempo.

Data la complessità dell'intervento a noi è stato affidato il progetto definitivo ed esecutivo del sagrato della Chiesa e dell'area dei terrazzamenti. La parte retrostante, inclusa Secca dei Pali, è stata invece affidata ad altri progettisti, partendo delle nostre linee guida progettuali, che di fatto hanno costituito la base di una pianificazione pluriennale che le diverse Amministrazioni comunali hanno potuto attuare.

In questo progetto abbiamo messo in pratica un approccio integrato e collaborativo, unendo competenze ed esperienze diverse. Personalmente, ho apportato il know-how maturato in un progetto analogo sul lungomare di Giovinazzo, mentre altri membri del team hanno contribuito con specializzazioni differenti.

Abbiamo voluto mostrare lo stato iniziale del progetto per poi confrontarlo con il risultato finale. Ad esempio, una rotonda stradale posta davanti alla piazza è stata trasformata in uno spazio pubblico con una corsia per senso di marcia e una grande area pedonale. Abbiamo restituito dignità e sacralità al sagrato della Chiesa della Madonna dei Martiri, che a settembre ospita la festa principale del culto cittadino, fungendo da nodo simbolico e urbano.

I terrazzamenti hanno riconnesso la città retrostante al lungomare, attraverso una lunga passeggiata che culmina nello slargo della Secca dei Pali. Il progetto è stato sviluppato in stretta sinergia con il Comune, con Eurospan Italia e con l'Ordine degli Architetti, che hanno sostenuto con convinzione la nostra visione.

Alcuni interventi sono stati realizzati nonostante critiche iniziali, ma alla fine la coerenza progettuale e la sensibilità applicata hanno prevalso. Fin dall'inizio ci siamo imposti un principio fondamentale: il nostro progetto doveva essere **realizzabile**. Non si trattava di visioni astratte, ma di idee concrete e tecnicamente fattibili, anche sotto il profilo economico.

Il progetto ha puntato su operazioni semplici ma forti, risolvendo situazioni urbane degradate attraverso l'eliminazione di barriere fisiche, la creazione di nuove aree verdi funzionali e il miglioramento della visibilità e della sicurezza urbana. È stata eliminata la barriera verde che impediva la vista del mare, e l'idea della piazza come spazio aperto è stata pienamente accolta. Il verde è stato ripensato, perché non basta dire verde, ma occorre valutare il contesto.

Abbiamo adottato un approccio minimale: rimozione di pali, statue e ingombri per creare uno spazio aperto, quasi come una piazza d'armi. Un intervento simbolico è stato lo spostamento della statua, inizialmente collocata in modo poco significativo. La sua nuova posizione ha migliorato la fruizione dello spazio, anche se inizialmente è stata accolta con scetticismo.

Abbiamo creato anche una fontana e una nuova area di circa 50 metri lineari per accogliere la folla durante eventi importanti come la festa patronale, garantendo accesso a mezzi di soccorso e sicurezza. La vera prova del progetto è stata proprio quel giorno, quando l'area è stata testata con migliaia di persone: un vero e proprio collaudo funzionale.

Abbiamo scelto un sistema di pavimentazione drenante che valorizza la permeabilità del suolo e abbiamo lavorato in stretta collaborazione con l'Unione Europea e il Comune e soprattutto con il consenso della Soprintendenza.

Nonostante non abbiamo assunto anche il ruolo di direttori dei lavori. La lungimiranza della direzione lavori è stata quella di coinvolgerci costantemente nelle varie fasi operative, chiedendoci supporto ogni volta che si presentavano criticità. Abbiamo risposto con disponibilità, collaborando gratuitamente alla risoluzione dei

problemi, mossi unicamente dalla volontà di vedere realizzato al meglio il progetto. Nessuno si è trincerato nel proprio studio, né ha fatto questioni economiche: ciò che contava era la qualità dell'opera e la coerenza con la visione originaria. Questo per dire che occorre superare alcune barriere per valorizzare la propria opera.

Il progetto oggi è un vero punto di riferimento urbano, molto apprezzato dai cittadini. Durante i cantieri, siamo stati coinvolti in tutte le fasi: demolizione delle superfetazioni, posa della nuova pavimentazione, installazione della fontana e valorizzazione dell'intera area.

L'inaugurazione ha rappresentato la chiusura simbolica di questo percorso: la piazza è tornata alla città, trasformata e pienamente vissuta.

La Chiesa della Madonna dei Martiri, costruita su uno scoglio duro e inaccessibile, è storicamente legata alla protezione dei Crociati dagli attacchi. Con il nostro intervento abbiamo recuperato anche questo valore simbolico e visuale. Abbiamo liberato la visuale verso San Corrado, elemento fondamentale per la ricomposizione del paesaggio urbano.

Ringraziamo per l'invito e siamo felici di aver condiviso la nostra esperienza.





VISTA DI PIAZZA MADONNA DEI MARTIRI



DETTAGLIO DELLA PAVIMENTAZIONE DELLA PIAZZA

## Esecuzione

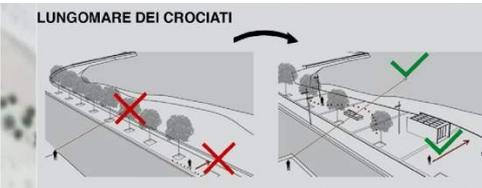


SEZIONE



VISTA B

## Viale dei Crociati



- Recupero del rapporto diretto con il mare con l'eliminazione del parapetto esistente
- Realizzazione di nuovi spazi aggregativi e predisposizione di attività commerciali
- Realizzazione di zona solarium



VISTA C

## Lungomare



- Nuova configurazione spaziale della piazza antistante la Basilica
- Riconquista della panoramicità dell'area, l'apertura alla vista della città antica
- Valorizzazione della Basilica, elemento storico-architettonico che definisce la piazza



VISTA A

## Piazza Madonna dei Martiri



**Vesco:** Grazie a voi e complimenti per la grande professionalità con cui avete condotto il lavoro. Inoltre il progetto/processo di Molfetta è stato inserito tra i 62 progetti/processi a livello europeo.

Man mano che si procede con le realizzazioni, contribuiremo ad arricchire questo contenitore di buone pratiche, rendendo tangibile il valore delle esperienze che possiamo raccontare.

Ogni European ha le sue caratteristiche e le sue peculiarità e i successi sono spesso frutto del lavoro degli Amministratori/Stakeholders che sono persone, che hanno visioni da portare avanti, con perseveranza e fiducia.

Vi presento il caso di EUROSPAN 16 – Bitonto svoltosi sotto la guida dell'allora Sindaco Michele Abbaticchio insieme all'Assessore Cosimo Bonasia che ha portato avanti il progetto in questi anni.

2.

Ing. Cosimo Bonasia, Assessore Promozione economica del territorio, Polizia Locale e Protezione Civile al Città di Bitonto e membro del Comitato Scientifico Nazionale European Italia

Buonasera a tutti e a tutte. Vorrei innanzitutto fare i complimenti al Sindaco Carrieri, all'assessore all'Urbanistica Focarelli e al consigliere Matteo Lorusso. Avere il coraggio di intraprendere la strada del concorso non è da tutte le amministrazioni: ci vuole determinazione, anche nel decidere di investire le risorse – poche o tante che siano – in un bando di qualità. E ancor più coraggio serve nel dare seguito concreto al risultato che emerge da quel concorso.

Vorrei offrire un messaggio, un incoraggiamento ai colleghi: affrontate con entusiasmo questa fase concorsuale, perché è proprio da lì che si aprono scenari inaspettati, che spesso a tavolino non si riescono nemmeno a immaginare.

Vorrei raccontare la nostra esperienza, vissuta in un momento storico particolare, quello del Covid.

Non è stato possibile avere incontri in presenza, dove anche un semplice sguardo, un confronto tra colleghi, può aprire strade nuove. Ci siamo ritrovati a lavorare in modo più isolato, da remoto, con una partecipazione inevitabilmente diversa.

Noi abbiamo sposato il progetto European 16, ma non lo abbiamo mai considerato un semplice esercizio formale. Per noi, il concorso era un vero e proprio strumento di pianificazione e soprattutto di coinvolgimento e partecipazione della città. Nonostante i limiti imposti dalla pandemia, ci siamo impegnati per costruire condivisione e senso di appartenenza. Oggi più che mai, per noi amministratori è fondamentale condividere la scelta progettuale con i cittadini.

Oggi Facebook mi ha ricordato che sono passati tre anni dalla presentazione degli elaborati progettuali, che si tenne nella Sala degli Specchi del Comune di Bitonto.

Per l'occasione invitai alcune scolaresche, tra cui anche la classe di mio figlio, allora in quarta elementare.

Una bambina, quella sera, mi inviò un vocale, dove descriveva con una proprietà di linguaggio meravigliosa il senso del progetto, vissuto con l'immaginazione di una bambina e il senso del lavoro che avevamo svolto in quei tre giorni di workshop con i progettisti, che racchiude il cuore del progetto European: il vero spirito europeo della Città.

Bitonto ha un territorio ampio, 173 km<sup>2</sup>. La nostra candidatura si articolava in un'idea doppia: da un lato, la riqualificazione delle tre piazze centrali – piazza Aldo Moro, piazza Cavour e piazza Marconi; dall'altro, l'estensione del progetto alle frazioni, Palombaio e Mariotto, per non escludere chi vive in periferia. L'intuizione fu quella di ampliare il concetto delle tre piazze anche a questi contesti, includendo piazza Milite Ignoto a Palombaio e piazza Roma a Mariotto.

La progettazione vincitrice ha saputo mettere a sistema questi spazi attraverso connessioni territoriali che valorizzano gli elementi naturali e paesaggistici del territorio: la Lama, il Parco di Lama Balice, e il Parco dell'Alta Murgia, recentemente riconosciuto patrimonio UNESCO. Oggi possiamo dire che, quattro anni fa, avevamo visto giusto.

La nostra sfida è stata quella di non vivere European come una raccolta di idee da archiviare.

Io presi un impegno personale, che era anche quello dell'Amministrazione: di dare seguito concreto al progetto premiato.

E così abbiamo fatto. Abbiamo candidato quel progetto a una misura del PNRR, ottenendo 5,5 milioni di euro di finanziamento. Lo abbiamo fatto presentando un progetto esecutivo redatto dai vincitori stessi, gli architetti Luca Luini e Riccardo Masiero. Non è escluso che, nella fase di esecuzione – ormai prossima all'avvio – possano essere coinvolti anche nella direzione dei lavori.

Inoltre, stiamo valutando con la nuova strategia “RIGenera” l’inserimento delle due piazze terminali del progetto, per completare il percorso iniziato. Magari non le realizzeremo subito entrambe, ma l’obiettivo è farle rientrare nei processi previsti dalle idee progettuali.

Questa, in sintesi, è l’esperienza del Comune di Bitonto: un esempio concreto di come un concorso possa e debba diventare uno strumento reale di pianificazione, al servizio della città.

Vi ringrazio per l’attenzione.



*Progetto Learning from the Lama – LLUMAA Architetti*

**Antonella Mari, architetto, membro del Comitato Scientifico Nazionale European Italia**

*Ricordiamo con piacere la sua Menzione speciale, come rappresentante italiana, su 350 candidature e 1270 progetti presentati, al “Prix des Femmes Architectes 2023” con il sostegno della Région Ile de France, del Consiglio Nazionale dell’Ordine degli Architetti, del Padiglione dell’Arsenale e della Città di Parigi.*

Oggi vi presento i due progetti che abbiamo visitato stamattina sulla Città di Polignano che rappresentano un esempio di volano per i processi di rigenerazione urbana e che hanno visto la realizzazione.

Il primo è la **velo-stazione**, inizialmente progettata nel 2018 dopo un periodo di stallo è stato ripresentato il progetto esecutivo nel 2021, e oggi è in fase di completamento. Il progetto è stato finanziato con fondi europei FESR 2018-2019 per promuovere la mobilità sostenibile nelle aree urbane e suburbane, in particolare con la realizzazione di velo-stazioni in prossimità stazioni ferroviarie.

Una delle condizioni del bando era che i Comuni si dotassero di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Polignano aveva un PUMC, ma mancavano le localizzazioni per le velo-stazioni, individuate poi in tre punti: la stazione ferroviaria, l’area vicino al campo sportivo e una terza vicino al porto turistico o località San Vito.

Il bando prevedeva interventi come: riqualificazione urbana delle stazioni, ammodernamento dei mezzi di trasporto pubblico, realizzazione di percorsi ciclabili e infrastrutture legate alla ciclabilità. Il budget disponibile era di circa 3 milioni, con circa 300.000 euro per ciascuna velo-stazione, più fondi aggiuntivi per i percorsi ciclabili.

Tutto questo si inserisce negli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti 2015–2019, con particolare riferimento all’area adriatico-ionica e alla promozione della **intermodalità**, ovvero il passaggio efficiente tra diversi mezzi di trasporto: ferro, gomma, bicicletta. Questo approccio punta a ridurre l’uso del mezzo aereo e a incentivare forme di viaggio sostenibili, anche su scala europea.

Naturalmente, perché funzioni, è necessario preparare i territori con infrastrutture e servizi adeguati: parcheggi sicuri per le bici, ciclo-officine per riparazioni e manutenzione, info-point per fornire informazioni sui percorsi ciclabili e sulle bellezze naturali e culturali da visitare. Il progetto ha ricadute importanti non solo sul settore trasporti, ma anche sull’urbanistica, sul turismo, sulla vivibilità e sulla cultura ambientale.

Polignano ha un potenziale enorme dal punto di vista paesaggistico, ma spesso non è vissuto pienamente, né dai residenti né dai turisti. Il trasporto pubblico locale è carente, e la bicicletta può rappresentare un mezzo

perfetto per riconnettere la popolazione con il territorio, valorizzare la costa e promuovere un **turismo lento**, più sostenibile e più legato alla natura e alla storia dei luoghi.

Questa è anche una delle linee guida del PRU (Programma di Riqualificazione Urbana): incentivare il rapporto della città con il mare, risorsa fondamentale per Polignano. Inoltre, il progetto può favorire una connessione utile anche tra le aree rurali e la costa, dato che molti stranieri acquistano case nelle campagne circostanti, e una rete ciclabile ben strutturata potrebbe agevolare questi spostamenti.

Dal punto di vista culturale ed educativo, queste velo-stazioni rappresentano anche un'opportunità per **promuovere la sostenibilità**, sensibilizzare la cittadinanza e offrire spazi dove discutere e progettare insieme un nuovo rapporto tra ambiente, mobilità e qualità della vita.

Quando mi è stato chiesto di progettare la prima velo-stazione nel 2017, in Italia ce n'erano pochissime. Era una tipologia quasi sconosciuta: si parlava al massimo di "ciclo-stazione". Ma questa struttura è molto di più: oltre al parcheggio bici, prevede una ciclo-officina, un info-point e uno spazio per la promozione della cultura ciclabile. È anche un punto di ritrovo per affrontare temi legati alla sostenibilità.

Infine, le strutture sono pensate per essere **modulari ed essenziali**, facilmente replicabili in contesti diversi. I tre edifici coinvolti nel progetto includono anche una struttura preesistente, che si trovava in condizioni di totale inagibilità e completamente chiusa. Il sistema è pensato per permettere un'eventuale estensione degli spazi. Un aspetto fondamentale è stato quello della segnaletica: l'obiettivo era incentivare e facilitare l'utilizzo della struttura da parte della cittadinanza.

Per questo è stato realizzato un grande pannello segnaletico, che definisce visivamente l'area e contribuisce anche a riordinare la piazza circostante. Una delle strutture progettate è nata con l'idea di trasmettere dinamismo e allo stesso tempo funzionare come rastrelliera per biciclette. L'utente può utilizzarla senza necessità di acquistare componenti aggiuntivi: la struttura stessa funge da supporto.

L'intervento edilizio è stato completamente ultimato; mancano solo i libri e i cataloghi, mentre attendiamo lo sblocco di alcune tempistiche burocratiche per procedere con il rivestimento finale.

Le tre velostazioni previste seguono proprio questa logica, per garantire accessibilità, efficienza e integrazione nel territorio.

Il **secondo progetto** riguarda la **Fondazione Pino Pascali**, situata in un'area classificata come 1P.

Il progetto era in parte già avviato al momento dell'approvazione del DPRU.

L'edificio, in origine, era un mattatoio comunale, un manufatto di grande valore storico, esempio significativo di archeologia industriale, che avrebbe meritato una tutela più attenta. Tuttavia, per poter accedere ai bandi regionali del 2006, fu in gran parte demolito, rimanendo per anni in stato di cantiere. I lavori, avviati proprio nel 2006, avevano l'obiettivo di trasformarlo in un contenitore culturale.

Questa era la situazione originaria: il fronte mare risultava completamente chiuso. L'utilizzo attuale, in effetti, non avrebbe tratto beneficio da quella configurazione. L'apertura delle ampie vetrate verso il mare, pensata per ristabilire un rapporto visivo e fisico con il paesaggio, ha però richiesto una modifica sostanziale del prospetto.

L'edificio fu infine completato e consegnato in quella forma, con una parte della volumetria originaria eliminata e successivamente recuperata.

Il problema principale era che gli spazi interni non erano adeguati alla funzione di museo di arte contemporanea.

È in questa fase che sono intervenuta, nell'ambito del programma FESR Puglia 2007–2013, attraverso un bando per la riqualificazione e valorizzazione del sistema museale regionale. Il nostro intervento ha riguardato il completamento e l'adeguamento funzionale della struttura.

La parte ottocentesca è stata conservata, l'atrio scoperto è stato riutilizzato, sono stati creati ambienti neutri e valorizzato il rapporto con il mare. La struttura oggi ospita circa 1.000 mq di spazi museali e un roof garden di 700 mq. In quella fase sono stati completati anche gli interventi nel dehor, che hanno contribuito a rivitalizzare il quartiere.

L'edificio si trova in una zona residenziale, che successivamente ha visto nascere numerose attività, anche grazie al lavoro della Fondazione, attiva a livello locale, regionale, nazionale e internazionale. Rigenerare, infatti, significa non solo introdurre nuove funzioni, ma anche generare attrattività.

Grazie al finanziamento, è stato riattivato anche il roof garden, con una passeggiata pubblica che, attraverso una rampa, collega il Lungomare con il tetto, integrandosi con il percorso ciclabile e lo spazio urbano. Questo

percorso, pensato come accesso pubblico, risponde anche alle indicazioni del PTPR, che promuove la creazione di itinerari panoramici e il riuso delle strutture esistenti.

Nel 2024 abbiamo partecipato al bando PNRR – Next Generation EU, promosso dal MIC, dedicato alla rimozione delle barriere architettoniche nei musei, archivi e simili. In questo caso, l'intervento ha riguardato in particolare il fronte mare, che oggi rappresenta la parte più attiva del complesso. Trattandosi di un edificio proiettato sul mare, è soggetto a una manutenzione costante, quasi fosse una nave: è questo il rovescio della medaglia di una location straordinariamente suggestiva.

