

Matera febbraio 2013

INDIRIZZI STRATEGICI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE IN ITINERE DELLA CITTÀ DI MATERA E DEL SUO TERRITORIO

Documento di apertura del confronto pubblico

Assessorato politiche di governo del territorio ed edilizie. Tutela e ripristino del
paesaggio del paesaggio, qualità urbana e architettura, politiche abitative

SEGMENTI DI FUTURO TRA RECESSIONI E AVANZAMENTI.

Premessa all'ipotesi strategica dentro i cambiamenti.

Consumo di suolo=Zero

SISTEMI APERTI E TEMI TRASVERSALI.

Indirizzi di piano per la cultura e la rigenerazione.

1. LINK URBANI E MOBILITA'. *Il ruolo strategico decisivo della rete infrastrutturale*

- *Infrastrutture di comunicazione stradale e ferroviaria*

Chiudere il cerchio.

Priorità assoluta della Rete ferroviaria RFI

*La policentralità infrastrutturale urbana
nella Rete metropolitana (FAL)*

Il "magnete-Venusio"

Link urbani.

tra nuove tecnologie e culture comunitarie.

2.IL PERIURBANO PRODUTTIVO.

Tra re-cycling, re-duce, re-use e produzione culturale

3.LA NUOVA COMPLESSITÀ CONTEMPORANEA.

Tra rigenerazioni urbane e aperture periurbane

4. IL PAESAGGIO.

Tra infrastrutture verdi intelligenti e parchi

5.TEMI "TRASVERSALI" Per la rigenerazione nella pianificazione

INDIRIZZI STRATEGICI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE IN ITINERE DELLA CITTÀ DI MATERA E DEL SUO TERRITORIO

Sintesi preliminare per la discussione

Il presente documento vuole anticipare, estrapolandoli e sintetizzandoli, i contenuti strategici degli strumenti di pianificazione in itinere del territorio di Matera (RU e PSC), con la finalità di sviluppare su di essi un'ampia discussione e confronto, da cui eventualmente trarre utili elementi di integrazione (in tempo reale) di detti Piani, ed accelerarne conseguentemente l'iter di adozione/approvazione. L'obiettivo è la costruzione collettiva di una politica rivolta ai luoghi che possa aiutare a definire con chiarezza "che cosa fare", "come farlo" e "con chi farlo", consentendo così scelte consapevoli delle classi dirigenti.

SEGMENTI DI FUTURO TRA RECESSIONI E AVANZAMENTI.

Premessa all'ipotesi strategica dentro i cambiamenti.

Matera risente fortemente oggi, come del resto l'intera regione e/o l'intera nazione, dei pesanti riflessi della crisi economica in atto, e delle politiche di risanamento con il metodo di una "indiscriminata" *spending review*, che provoca effetti recessivi sul lavoro e sul welfare tanto più devastanti nelle aree più deboli del Paese (costante perdita di popolazione, prevalentemente giovane e qualificata; progressiva sottrazione di diritti di cittadinanza: lavoro, servizi, scuola, sanità).

Politiche che, nel caso di Matera, si stanno manifestando anche con pesanti interventi di svuotamento di direzionalità (in atto da alcuni anni) e, di recente, con la stessa minacciata soppressione della Provincia.

Effetti devastanti per l'identificazione del ruolo stesso della città, che si sommano a quelli, anch'essi da tempo presenti, di svuotamento della sua base produttiva-manifatturiera, ove il suo polo del mobile imbottito, scaturito tra gli anni '80/'90 da una "miracolosa" miscela di tradizione/intelligenza locale ed innovazione globale, non supportato da un adeguato sostegno infrastrutturale e logistico, si è decisamente ridimensionato per la forte concorrenza della imperante *globalizzazione*.

Oggi, a Matera, una sola filiera economica sembra sopravvivere ed avere prospettive future, ed è quella incentrata sulla valorizzazione "culturale" della sua identità territoriale, e su tutto quanto ruota (anche in termini di attività economiche) attorno ad essa; del resto, l'iniziativa più importante in atto, e che sembra aprire nuovi orizzonti al futuro della città, è oggi proprio quella attinente la candidatura di Matera a "Capitale Europea della Cultura 2019".

La cultura può assumere una nuova centralità nel ruolo della città solo applicando alle condizioni attuali del nostro tempo la grande lezione di quella città che nella sua storia è stata esempio di un modo di attraversare crisi ri-nascendo, ri-prendendosi e ri-generandosi, contando fundamentalmente su quelle risorse e materie prime che hanno dimostrato capacità di attrazione e riconoscimenti come

patrimonio dell'umanità. Ciò vuol dire che la città e il territorio materano contengono nel proprio DNA quella capacità umana di elaborazione, altrimenti definita cultura, in grado di cogliere nei processi depressivi e di svuotamento delle utilità produttive spazi di futuro e di sperimentazioni, anzitutto abitative, in nuove dimensioni di realtà. Pertanto la nuova visione operativa della città potrà emergere solo da quei segmenti sperimentali di produzione del nuovo lavoro che avranno sede nei LABORATORI DI RIGENERAZIONE URBANA di nuova fondazione nei quali si potrà svolgere la VALUTAZIONE PUBBLICA APERTA.

La componente culturale pertanto, costituisce oggi la leva sulla quale fare forza per sostenere il ruolo territoriale della città nel futuro; ovviamente non considerata fine a se stessa, ma quale comune denominatore dell'insieme dei settori trainanti un possibile sviluppo futuro della città: agricoltura di qualità (e prodotti tipici derivati), industria manifatturiera (prodotti a forte contenuto di innovazione, ma anche di abilità sedimentate e saperi locali, e quindi di cultura), servizi innovativi, produzione culturale (media, arte, teatro, cinema, ecc.), turismo culturale (accoglienza, ospitalità, infrastrutture, eventi): una serie di filiere organizzate per perseguire l'obiettivo unificante della affermazione di qualità ed identità territoriale.

Affermazione che non può prescindere dalla necessità di operare con strategie di rete, con un adeguato supporto di infrastrutture della comunicazione (materiali ed immateriali), attraverso le quali consentire l'integrazione delle specificità materane in organizzazioni e contesti più ampi (da quello regionale, a quello interregionale a quello nazionale ed internazionale) che ne valorizzino le qualità, ne potenzino la "massa critica", e consentano alla città di esercitare quel ruolo di direzionalità territoriale che oggi è pesantemente minacciato.

Un indirizzo strategico siffatto, può divenire la base per la definizione di un "progetto-città" secondo gli indirizzi ed i metodi in corso di elaborazione dal Ministero della Coesione Territoriale, da candidare ai Fondi Comunitari 2014-2020¹: "rafforzare la capacità delle città di potenziare segmenti locali pregiati di filiere produttive globali".

In urbanistica, e quindi negli strumenti di pianificazione in itinere, questi obiettivi di sviluppo e sostegno del ruolo futuro della città, si traducono in politiche di tutela, riqualificazione, valorizzazione compatibile, dei valori identitari (storico-geografici, naturalistico-ambientali, paesaggistici, insediativi), del territorio stesso, supporto territoriale della sua componente culturale.

Consumo di suolo =Zero

Obiettivo fondamentale dell'Amministrazione della città di Matera è raggiungere l'obiettivo di consumare meno suolo possibile. Non consumare territorio non vuol dire non costruire. Vuol dire solo passare dal nuovo al recupero. Vuol dire soprattutto progettare una cultura dell'abitare. Il consumo di suolo E' un problema di interesse pubblico e non riguarda solo i soggetti direttamente coinvolti, come l'industria delle costruzioni o gli agricoltori. La perdita di questi spazi modifica anche il territorio inteso come sistema di relazioni in cui l'abitazione, il lavoro, la mobilità, le relazioni sociali, si confrontano ed evolvono.

Il rimedio più semplice ed efficace, e forse per questo difficile da introdurre, consiste nel porre un limite alla crescita della città, un confine invalicabile che possa essere superato solamente quando tutte le alternative possibili sono state praticate.

Tuttavia, stabilire un confine duraturo tra territorio urbano e rurale è un'operazione ardua da imporre e difficile da mantenere anche in paesi tradizionalmente più sensibili alla protezione del paesaggio. Una ormai vasta letteratura mostra come sia necessario sostenere la regolazione della crescita attraverso un "pacchetto" di misure i cui pilastri sembrano essere: iniziativa intercomunale o sovracomunale, riequilibrio dei costi-benefici attraverso la fiscalità, integrazione e interscalarità delle politiche urbanistiche, coniugando visioni generali e

¹ Cfr.: Ministero per la Coesione Territoriale – "Metodi ed obiettivi per un uso efficace dei Fondi Comunitari 2014-2020" – Documento di apertura del confronto pubblico - dicembre 2012.

SISTEMI APERTI E TEMI TRASVERSALI.

Indirizzi di piano per la cultura e la rigenerazione.

Sono allo stato in corso di redazione i seguenti strumenti urbanistici:

- Regolamento Urbanistico (RU);
- Documento Preliminare del Piano Strutturale Comunale (PSC):

Documenti di pianificazione che, sebbene precedenti su due binari redazionali separati (con due professionisti incaricati) seguono precisi ed unitari indirizzi di politica urbanistica, deliberati dal Consiglio Comunale di Matera con DCC n. 39/2006, così sintetizzabili:

" individuare, quale obiettivo strategico della programmazione e della pianificazione, quello di riportare alla luce l'identità del territorio materano, consolidandone la qualità in un nuovo schema di assetto insediativo ed infrastrutturale che consenta alla città di competere con le realtà urbane regionali e nazionali, con cui si relaziona; obiettivo da cogliere in una logica culturale-disciplinare unitaria (urbanistica ecologica e della conservazione) di tutela-valorizzazione delle risorse territoriali (ambientali, storico-culturali, produttive, identitarie), che in quella competizione giocano un ruolo strategico decisivo."

Sulla base di questi indirizzi, perfettamente coerenti con quelli espressi in Premessa, e che trovano ulteriore conferma e riscontro nel Piano di Gestione UNESCO in corso di redazione, il DP al PSC sta definendo, in riferimento al contesto interregionale di cui la città costituisce da sempre "cerniera", lo schema di assetto generale del territorio materano che segue.

Esporremo i contenuti di questo schema, articolandolo in 4 capitoli principali:

- rete infrastrutturale (Sistema Relazionale);
- aree produttive (Sistema Insediativo);
- nuova "forma urbis" della città (Sistema Insediativo);
- paesaggio (Sistema Naturalistico-Ambientale).

Capitoli intersecati da alcuni "temi trasversali": *housing sociale; salvaguardia ecologico-ambientale; salvaguardia storico-paesaggistica; risparmio energetico; oneri di scopo; contenimento del consumo di suolo.*

Pertanto la *logica culturale-disciplinare unitaria* prenderà *senso* nei *segmenti* di maggiore trasversalità dei temi, soprattutto nelle aree in cui si lotta per la sopravvivenza selezionando più le *tracce resilienti* che si adattano ai cambiamenti che quelle *disciplinarmente resistenti* che vi si oppongono. Le *scale di progetto*, portatrici di differenti temi trasversali, saranno determinanti, per *l'apertura dei sistemi*, nella configurazione della specificazione dei progetti di visione e nella strutturazione delle interazioni tra gli attori (istituzionali, pubblici e privati).

1. LINK URBANI E MOBILITA'. *Il ruolo strategico decisivo della rete infrastrutturale*

Il perseguimento delle strategie di Premessa (*politiche di rete*) presuppone la definizione di una rete infrastrutturale (materiale ed immateriale) di sostegno.

Obiettivo di detta rete deve essere quello di consentire un adeguato livello di *"comunicazione"*, *materiale* (persone, materie prime, prodotti) ed *immateriale* (informazioni, servizi), tra il territorio materano ed i contesti regionali, nazionali ed internazionali con i quali deve relazionarsi.

Lo schema individuato dal DP al PSC, fa riferimento alle più recenti elaborazioni a riguardo, contenute nel Documento Preliminare al Piano Strutturale Provinciale (2011),

- **Infrastrutture di comunicazione stradale e ferroviaria**

Lo schema si articola in:

- un asse ferroviario (RFI) di collegamento Ferrandina – Matera – Bari, a chiusura dell'anello ferroviario Tirreno/Adriatico, in territorio lucano, in direzione dell'*hub* di Bari;
- un asse ferroviario "metropolitano" (FAL) che, partendo dal terminal-nodo di scambio (con RFI) di Venusio, interessa l'intera estensione urbana della città, fino all'Ospedale/S. Francesco;
- una viabilità di circonvallazione extra-urbana, raccordo tra la viabilità interregionale N-S (Murgia/Pollino) ed E-O (itinerario bradanico-salentino), definibile "gronda murgiana", luogo dei punti di convergenza di attività e risorse della "*città murgiana*", con intersezione nel nodo di scambio di Venusio; arteria che sgravi la città di Matera dai flussi di traffico di attraversamento, secondo un tracciato già previsto dal vigente PRG/99;
- un conseguente nodo logistico intermodale (gomma/ferro) geograficamente collocato all'intersezione degli assi ferroviari e stradali summenzionati ("*magnete*" di Venusio);
- una altrettanto conseguente rilettura della viabilità tangenziale esistente (raccordo SS.n.7 e tangenziale Ovest), alla scala di arroccamento e fruizione "urbana".

In questo schema la città di Matera può compiutamente assolvere il suo ruolo (storicamente e geograficamente consolidato), di "*cerniera*" tra territorio pugliese e territorio lucano: terminal in entrata ed in uscita sia per le utenze civili provinciali, che per le utenze turistiche, in particolare per quelle destinate al raggiungimento degli "*hub*" portuali, aeroportuali e ferroviari del corridoio adriatico (Bari, Brindisi); terminal affiancato da una "*piattaforma logistica*" per merci e prodotti delle aree produttive del comprensorio murgiano e lucano, destinati agli stessi "*hub*" pugliesi (Bari, Taranto).

In questo schema, traendo le conseguenze degli effetti di "dreno" del traffico interregionale che assume la "*gronda murgiana*", si configurano diversi ruoli urbani per le altre due circonvallazioni allo stato presenti (e/o da completare):

- per la circonvallazione-raccordo SS.n.7 (la "*mediana periurbana*") si configura: - una nuova e più complessa "permeabilità urbana" (il superamento della "*trincea*" che ne seziona la periferia Nord); - la ricucitura della morfologia murgica che essa attraversa a Nord-Ovest, con relative preesistenze storico-culturali (*il complesso La Vaglia – Cave settecentesche – La Palomba; i 4 Evangelisti; la Masseria S. Lucia*); - il raccordo esterno della corona dei quartieri della periferia della città: da La Vaglia, Piccianello/San Pardo, Serra Rifusa, ai quartieri di Via Gravina/Graminale, alle due aree PAIP, al quartiere di Via La Martella (e lo stesso Borgo), al Centro Direzionale, ed anche ai quartieri Sud di Agna/Le Piane, quest'ultimi per effetto dell'adeguamento, in corso, della bretella di Matera/sud, fino a Via Montescaglioso
- per la circonvallazione di Via dei Normanni – Via C. Levi (la "*circonvallazione urbana*" o "tangenziale ovest"), sgravata (dalla "*mediana*") di parte dei flussi del traffico di distribuzione N-S, la configurazione quale nastro di valorizzazione panoramica del paesaggio collinare bradanico, misurandosi con la scala progettuale urbana (piste ciclabili, spazi di sosta ed ombra, ecc.), ed adattandosi alla morfologia dei luoghi (vedi raccordo Via Timmari/Via C. Levi).

In questo schema un ruolo fondamentale giocano le infrastrutture su ferro (RFI e FAL).

- ***Chiudere il cerchio.***

Priorità assoluta della Rete ferroviaria RFI

Matera è "storicamente" caratterizzata da pesanti problemi di accessibilità territoriale a mezzo di adeguati servizi di trasporto pubblico, quali solo la rete ferroviaria statale può assicurare: problemi che

hanno fortemente condizionato, da almeno un secolo a questa parte, lo sviluppo economico della città e che non diminuiscono, ma si amplificano, mano a mano che, fra mille sforzi e/o conquiste d'ingegno (cfr.: mobile imbottito e turismo culturale), la città tenta di crescere nell'immagine e nelle relazioni internazionali, e di costruirsi un solido futuro di espansione socio-economica.

L'esperienza degli ultimi decenni, in questo campo, crediamo abbia definitivamente chiarito che, non risolvere il problema dell'isolamento ferroviario della città, con le iniziative opportune, può solo significare accettare di relegare la città, per quanti sforzi si possano fare nella valorizzazione del suo patrimonio storico-culturale ed imprenditoriale, un gradino al di sotto della sue potenzialità di sviluppo e di crescita: non c'è sviluppo reale senza comunicazione e circolazione (di livello adeguato) di persone, merci, culture, idee.

Ne deriva che oggi la priorità assoluta è quella della chiusura dell'anello ferroviario Tirreno/Adriatico con la tratta RFI Fe-MT-BA², perché essa costituisce condizione indispensabile e non derogabile per assicurare a Matera il suo ruolo geografico di città erogatrice di servizi nel comprensorio appulo-lucano, e di attrattore culturale internazionale; ruolo che si configura quale terminal in entrata per le utenze civili e turistiche, e "piattaforma logistica" per merci e prodotti delle aree produttive del comprensorio, destinati agli "hub" pugliesi (Bari, Taranto).

Dal punto di vista urbanistico (PSC), la realizzazione di tale tratta ferroviaria si riflette nella individuazione di due polarità urbane, costituite dalle due stazioni ferroviarie previste, ambedue in prossimità dei due Borghi storici della Riforma Fondiaria (*Venusio e La Martella*), dei quali pertanto si riattualizza funzione e ruolo territoriale, quali "*centri storici*" (da tutelare, anche sotto il profilo paesaggistico) di nuovi distretti urbani:

- Venusio, la cui collocazione strategica a cavallo tra territorio di Matera e "*città murgiana*", all'intersezione sia tra le tratte ferroviarie RFI e FAL (metropolitana di Matera), che tra gli assi stradali N-S (Murgia-Pollino) ed E-O (bradanica-salentina), lo costituisce quale nodo di scambio intermodale (ferro/gomma) passeggeri e merci (piattaforma logistica): un vero e proprio "magnete" a scala interregionale;
- La Martella, ove la stazione RFI individua un nuovo luogo di polarizzazione di servizi nell'area delle "*Matinelle*", in grado di rapportarsi (asse di riordino dello *sprawl* periurbano), con il "*centro storico*" del Borgo.

Va osservato che, la definizione urbanistica del "magnete" Venusio, di assoluta priorità, può anche concretizzarsi, nelle more della realizzazione della tratta RFI Fe/MT/BA, con la attivazione della "*gronda murgiana*", con intermodalità limitata alla linea FAL.

- ***La policentralità infrastrutturale urbana nella Rete metropolitana (FAL)***

La rete ferroviaria FAL a scartamento ridotto, rappresenta attualmente, per la città di Matera, un collegamento inadeguato e scarsamente efficiente al sistema urbano murgiano e metropolitano barese; collegamento limitato essenzialmente all'utenza civile (pendolare) locale, "impresentabile" all'utenza turistica, non utilizzabile per materie prime e prodotti agricoli e manifatturieri: modalità di collegamento che pertanto

² Prevista dall'APQ/2 tra MIT, Tesoro e Regione Basilicata (2000), non ce n'è traccia nel PON-Reti e Mobilità (2007-2013), né nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia, ed è stato di recente scavalcato (nell'impiego dei finanziamenti statali relativi all'adeguamento ad "*Alta Capacità*" (AC) della tratta ferroviaria Napoli/Bari), dal miglioramento delle condizioni di percorribilità della tratta Potenza/Foggia (€ 200.000.000-). Vanno pertanto tempestivamente costruite le opportune alleanze programmatiche e territoriali (Basilicata-Puglia), perché la chiusura dell'anello Fe-MT-BA rientri nel programma di riconnessione infrastrutturale del Mezzogiorno d'Italia dei prossimi anni; cfr.: gli esiti del recente Convegno di Confindustria (17 gennaio) su "Mezzogiorno 2014-2020: gli investimenti infrastrutturali nella nuova politica di coesione": priorità degli investimenti infrastrutturali nel nuovo ciclo di programmazione, tra cui il "potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria ad alta velocità sull'asse Napoli/Bari" (Moretti): la Fe/MT/BA quale diramazione di radicamento territoriale della NA/BA, al pari della PZ/FG.

mortifica la città e non risponde, al livello necessario, alle sue esigenze di movimentazione logistica, scambio e collegamento nazionale e globale.

Di qui la priorità, innanzi evidenziata, della realizzazione di un collegamento RFI a scartamento normale Fe/MT/BA, cui vanno assegnate gran parte delle utenze e servizi logistici di cui sopra.

La presenza del binario FAL rappresenta comunque una opportunità importante per la città di Matera, che da detto binario è attraversata in tutta la sua lunghezza: la possibilità di utilizzare il binario ferrato per supportare un servizio di trasporto pubblico "metropolitano", con funzione di "spina dorsale" ferrata del sistema di TPL dell'intera città (ferro/gomma); opportunità che viene adeguatamente sviluppata ed organizzata dal PMU della città.

Servizio metropolitano che, partendo dal nodo del "magnete-Venusio", assicura il collegamento veloce dell'intero (lungo) corpo urbano della città, con individuazione, in corrispondenza delle fermate (già individuate dal PMU), di una serie di "centralità" urbane (con parcheggi di scambio e servizi), la cui organizzazione potrà essere oggetto di specifico progetto/programma (PO) da implementare nel RU.

In questo schema, il magnete-Venusio costituirebbe il terminal di accesso (e di uscita) al sistema urbano materano, ai suoi servizi, al suo patrimonio, alle sue eccellenze: accesso "su ferro", e quindi veloce, ecologico ed in linea con i più aggiornati parametri di riorganizzazione del TPL, cui molte città capoluogo stanno puntando.

In relazione alla complessiva organizzazione del "sistema murgiano", potrebbe anche essere prevista l'estensione di detto servizio metropolitano alla città di Altamura.

Un'ulteriore ruolo del binario FAL (da ripristinare) potrebbe essere anche quello di supporto di un collegamento, prevalentemente turistico, con Montescaglioso, nell'ambito delle modalità di gestione del Parco della Murgia Materana (trenino del Parco, attivo tra MT/San Francesco e Stazione di Montescaglioso, con materiale rotabile storico).

- Il "magnete-Venusio"

Dallo schema infrastrutturale testè descritto, scaturisce la necessità di individuare, all'intersezione di detti assi infrastrutturali, il cosiddetto "magnete-Venusio", distretto urbanistico a prevalente connotazione infrastrutturale, logistica e di servizi a scala vasta (città murgiana).

Al "magnete" il DP affida un duplice ruolo:

- nodo infrastrutturale intermodale (f/g) di accesso e/o uscita alla città di Matera, ed al sistema territoriale della sua Provincia;
- baricentro geografico del comprensorio murgiano appulo/lucano, (città murgiana della dimensione demografica di circa 250.000 abitanti) e come tale luogo di possibile agglomerazione di attrezzature e servizi (di area vasta) sia alla produzione che agli insediamenti urbani.

A tali fine il "magnete-Venusio" dovrà strutturarsi attraverso la previsione ed organizzazione di:

- terminal ferroviario (RFI e FAL);
- parcheggio di scambio gomma/ferro;
- terminal autolinee extraurbane;
- piattaforma logistica delle aree industriali ed artigianali murgiane;
- attrezzature e servizi urbani di area vasta, dimensionati sul comprensorio demografico della "città murgiana" appulo/lucana.

Dalla costituzione di questo "magnete", costituente anche la "testa" dell'Asse commerciale Matera-Nord (Venusio), potrà trarre benefici (in termini di localizzazioni produttive ed utenze) lo stesso Asse, del quale il ridisegno in atto con il RU in itinere, ne qualifica l'assetto quale "strada-commercio", con episodi di valorizzazione storico- paesaggistica

- Link urbani _ tra nuove tecnologie e culture comunitarie.

Diviene fondamentale l'attivazione della rete di cablaggio in fibre ottiche, per le connessioni a banda larga (collegamenti internet ad alta velocità), requisito tecnico irrinunciabile per la diffusione di alcuni servizi avanzati, con applicazione nei campi più disparati, e fortemente attinenti le strategie di cui in Premessa: dall'edilizia all'arte, all'ambiente, ai servizi innovativi (terziario avanzato); servizio indispensabile, per le attività insediate nel territorio, per ottenere visibilità a livello globale.

L'Amministrazione Comunale di Matera, ha del resto già candidato due progetti specifici, in collaborazione con il Comune di Ferrara, ed alcune università italiane, sul Programma "Smart Cities & Communities" del MIUR, riferiti al tema specifico della sicurezza del territorio e del restauro, con l'obiettivo di promuovere l'utilizzo evoluto delle tecnologie da parte dei cittadini, imprese ed amministrazioni.

Tuttavia, tenendo conto della presenza di scenari derivati dalla presenza di molteplici fattori recessivi, non si può fare a meno di prevedere, affianco ai sistemi più avanzati, alcune discontinuità dei sistemi. In questi ultimi si fa avanti, sempre più, l'esigenza di relazioni parziali e interscalari con i segmenti che saranno in grado di configurare nuove modalità infrastrutturali segmentate, di natura anche immateriale di cui si dirà più avanti.

2IL PERIURBANO PRODUTTIVO.

Tra re-cycling, re-duce, re-use e produzione culturale

In questo schema infrastrutturale trovano adeguata collocazione e supporto logistico le aree attrezzate per attività produttive, delle quali si prevede la sostanziale conferma delle previsioni del vigente PRG, e/o la riorganizzazione funzionale (*riqualificazione e mixità*):

- a. aree industriali (La Martella, Jesce, Trasano);
- b. aree artigianali (PAIP 1 e 2);
- c. aree per commercio e servizi (Asse MT/Venusio: "*strada-commercio*" dal "magnete" alla città, con episodi di valorizzazione storico-paesaggistica)

Aree che hanno consentito, in un recente passato, all'imprenditoria materana di fare un deciso salto di qualità nella propria capacità produttiva ed espansiva, e che oggi costituiscono, pur in presenza di una forte crisi, un patrimonio strutturale ed infrastrutturale prezioso per i possibili e/o necessari adeguamenti indotti dalle nuove strategie della globalizzazione.

Tra le ipotesi di riorganizzazione funzionale potrà essere ricompresa quella della parziale utilizzazione dell'Area ASI di La Martella per le attività artigianali, piccolo industriali e per servizi territoriali; o della maggiore caratterizzazione per servizi urbani ed innovativi delle aree PAIP.

Tra le aree produttive, a connotazione marcatamente "culturale", in linea con le strategie di cui in Premessa, va considerata la riqualificazione del versante murgico che definisce il settore Nord della città, a margine delle *matine* e dei *pantani*: versante interessato storicamente da impianti di estrazione del tufo (cave seicentesche ed attuali), con cui è stata costruita gran parte della città antica; area che oggi, dopo molti decenni di abbandono ed uso improprio (discariche, utilizzazioni produttive precarie e/o incongrue), si sta riconsiderando per la sua valenza storico-paesaggistica specifica di margine periurbano d'ingresso alla "città dei Sass".

Il DP prevede per quest'area interventi di risanamento, riqualificazione e valorizzazione, in armonia ed integrazione a quanto previsto dal Piano del Parco della Murgia Materana, che riguardano:

- il "corridoio naturalistico/culturale e turistico de La Vaglia/La Palomba" (accesso all'ambiente murgiano e all'habitat rupestre: viabilità "lenta" (spostamento a valle della SS.7), pista ciclabile e pedonale, verde e servizi culturali e turistici);
- il "sistema delle Cave di Tufo;

- o quelle settecentesche da investire per tutta la loro estensione da progetti di risanamento e riqualificazione di natura storico-ambientale (estensione del Parco delle Cave già esistente), e/o funzionale compatibile (sistemazione della cavea per spettacoli estivi);
 - o quelle contemporanee per le quali possono prevedersi riusi funzionali compatibili con collocazione al loro interno di attività varie (accoglienza, servizi al turismo culturale, attività produttive legate al comparto culturale, fiere, mostre, allestimenti artistici – vedi l'esistente "Parco della Scultura" -, ecc.)
- il "sistema" dei villaggi neolitici, dei quali vanno valorizzati i siti (in collaborazione con la Sovrintendenza Archeologica), attraverso opportuni interventi di messa in luce dei resti archeologici, e l'individuazione di una maglia di itinerari e collegamenti (pedonali) tra gli stessi e la fenditura della Gravina che porta al versante orientale della Civita di Matera.

Per quanto anticipato in premessa appare decisiva, per la sopravvivenza ed il rilancio delle aree attrezzate per attività produttive, la creazione di nuovi *laboratori di imprese-nuove attività in grado di interpretare creativamente la "lezione di Matera" nei termini aggiornati dai programmi di re-cycling, re-duce, re-use interagenti con le nuove produzioni culturali poste al centro della nuova visione di città. Tali programmi, del resto, sostanzieranno anche la nuova complessità urbana che prenderà forma al punto successivo tra rigenerazioni urbane e aperture periurbane.*

3LA NUOVA COMPLESSITÀ CONTEMPORANEA. *Tra rigenerazioni urbane e aperture periurbane*

La definizione del nuovo assetto urbano della città costruita, la sua "*forma urbis*" del futuro, è tema trasversale al RU ed al DP/PSC: il primo ne definisce i connotati all'interno dell'Ambito Urbano, il secondo si occupa della definizione dei "margini" e delle proiezioni esterne (esistenti e/o previste) a detto AU.

Il RU opera pertanto sul corpo urbano contemporaneo, collocato sui versanti delle colline che fanno corona alla città antica, dai quali è traboccato, spesso con scarso rispetto della qualità, storia e morfologia dei luoghi, a partire dagli anni '70.

Corpo da riorganizzare, completare e/o meglio definire in alcuni punti (aree degradate, aree dismesse, tra cui di strategica importanza quella dell'ex-stabilimento Barilla, il cui riutilizzo è fondamentale per avviare la "*rigenerazione urbana*" del quartiere Piccianello³), per porre rimedio ad alcune smagliature ed incompletezze; da innervare in altri con nuove "centralità" e servizi che ne tonifichino l'effetto urbano (tra cui il Campo Sportivo; Piazza della Visitazione; il "campus" universitario -in attuazione - ; altre centralità, verde e servizi irrisolti nei quartieri di recente espansione); da innervare inoltre con la rete ecologica urbana che, prevista dai PRG/'56-'75, è rimasta per larga parte incompleta; da riqualificare con la tutela/valorizzazione delle porzioni della "città storica" compromesse dalle espansioni degli ultimi decenni.

Riorganizzazione e riqualificazione da porre in essere facendo compiere un salto di qualità ai meccanismi attuativi delle procedure urbanistiche, aggiornandoli ai contenuti, propri ed ineludibili (incostituzionalità dei vincoli non indennizzati) dell'urbanistica contemporanea italiana (perequazione/compensazione; accordi di programma pubblico-privato), da applicare in maniera trasparente e sistematica, e massimizzando i vantaggi per l'interesse pubblico (*extra-oneri*).

Tema sicuramente trasversale a RU e PSC è quello della definizione dei margini di detto "*corpo urbano contemporaneo*", che interessa inevitabilmente la "riorganizzazione urbanistica" delle espansioni recenti,

³ Per il quale si stanno già sperimentando, ad iniziativa della Facoltà di Architettura di Matera, una serie di "laboratori urbani" aperti ai residenti, incentrati sulle modalità di concretizzazione di detta rigenerazione.

integrando aree marginali periurbane con l'obiettivo prevalente di dotare di spazi e servizi (compreso l'*housing sociale*) quelle espansioni; si individuano:

- 3 Nord: Distretto Urbano di Serra Rifusa/Via Gravina (nuove centralità, verde e servizi, per una più decisa e qualificata identità urbana);
- 4 Ovest: Distretto Urbano di Via La Martella e contrafforti del Graminale (interventi di mitigazione dell'impatto urbanistico attuale: il paesaggio semirurale quale margine e "porta" ovest della città);
- 5 Sud: Distretto Urbano di Ospedale/Scatolino/San Francesco (organizzazione di un nuovo polo urbano di arricchimento funzionale della città);

Il corpo urbano contemporaneo deve costituire infine, degna cornice al centro antico della città, cuore della sua struttura concentrica (espressione fisica, quasi, del "perno della cerniera-Matera"), con il suo particolarissimo nucleo rupestre (*Rioni Sassi*), e l'altrettanto particolare (ed integro) contesto ambientale (Gravina ed Altipiano Murgico - *Parco Regionale della Murgia Materana*). Cornice che può, con alcuni piccoli interventi, riconquistare il rapporto paesaggistico, allo stato spesso negato, con il margine murgico settentrionale (*forra della Gravine ed Altopiano frontistante*)⁴.

Cornice che deve inoltre farsi carico, nell'immediato, di scaricare i Rioni Sassi, ormai avviati ad un pressochè completo recupero⁵, da pressioni funzionali eccessive (anche nel settore dell'accoglienza e ricettività turistica), mantenendo, come previsto dal "Piano Generale di Recupero" (PGdR) di recente approvato, quell'assetto equilibrato residenze/servizi culturali e turistici che ha caratterizzato il recupero dei due antichi Rioni nel panorama internazionale; lo slogan: "i Sassi attraggono, la città accoglie", deve costituire la strategia per diffondere le funzioni innovative (produttive e culturali) attratte dai Sassi, nel resto della città, con un evidente e positivo effetto di riqualificazione complessiva.

4. IL PAESAGGIO.

Tra infrastrutture verdi intelligenti e parchi

La strategia di cui in premessa non può prescindere da una attenta valutazione della componente naturalistico-ambientale e paesaggistica che caratterizza il territorio materano, e ne definisce l'identità ("progetto di paesaggio").

Ai fini urbanistici detta componente può essere declinata in 4 sottosistemi:

sistema del verde urbano (pubblico e privato: tema prevalentemente del RU, da affrontare con i meccanismi della perequazione e compensazioni, per la effettiva realizzazione e riqualificazione dei corridoi e nodi ecologici della città);

sistema del verde periurbano (parco agricolo/storico: la riscoperta e valorizzazione della "*campagna domestica*" dei parchi olivetati, delle masserie, dei casini e dei calanchi); uno spazio rurale "domestico", ricco di emergenze agricole, naturalistiche, e di segni dell'antropizzazione rurale storica⁶, che va accuratamente definito e tutelato, quale grande parco periurbano, risposta urbanistica all'ineluttabile fenomeno di *sprawl* urbano in essere.

sistema del verde agricolo e/o naturalistico/ambientale extraurbano (le grandi componenti del paesaggio materano, tra Puglia e Basilicata):

- a. Parco della Murgia Materana;

⁴ Tema sul quale è impegnata anche la Facoltà di Architettura di Matera, con una serie di attività didattiche tematiche.

⁵ La previsione principale dei P.B., ancora da attuare, è quella del Museo D/E/A (terrazze terminali del Casalnuovo).

⁶ Da valorizzare, quali nodi di *itinerari tematici*, con funzioni integrative a quelle agricole: tempo libero, ricettività e servizi agrituristici, enogastronomia, ecc., e da organizzare in vero e proprio "Parco Agricolo-Storico", la cui valorizzazione potrebbe (sinergicamente) essere demandata all'Ente Parco della Murgia Materana.

- b. Riserva Naturale Timmari-San Giuliano
- c. Colline rimboschite: Picciano, Timmari, Igino, Serra Pizzuta;
- d. paesaggio collinare e "matine" a seminativo/masserie;
- e.

sistema della trama storica del paesaggio ("città storica"): salvaguardia e valorizzazione dell'habitat rupestre, e delle reti e strutture storiche dell'antropizzazione rurale (tratturi, jazzi, masserie, casini).

La gestione urbanistica dello spazio rurale, nel PSC, dovrà pertanto tenere conto delle declinazioni di cui sopra e, fatta eccezione per le aree del Parco già normate dal relativo Piano, e dei vincoli di cui alla "Rete-Natura 2000" e suoi aggiornamenti, comporterà la sostanziale riconferma delle normative attuali della V.E.P./'95, con alcune ridefinizioni dei perimetri delle aree a maggior tutela, e degli incentivi alla valorizzazione turistico-culturale del patrimonio della "città storica": in linea con le strategie di cui in Premessa: deve affermarsi il concetto che l'agricoltura (quella di qualità), ha nella valorizzazione culturale di paesaggi, strutture (masserie, casini), colture, prodotti (DOC, IGP), la chiave per l'integrazione dei redditi, lo sviluppo e l'impegno di una nuova generazione di addetti⁷. L'urbanistica delle zone rurali, nella nuova strategia, deve consentire tutto questo.

Al di qua dei grandi sistemi estesi i segmenti di verde urbano assumeranno valore strategico ed eccellenza nella ri-generazione urbana, esprimendo un'alta intensità sperimentale e simbolica, divenendo talvolta sedi di piccoli laboratori di apprendimento della grande importanza assunta per il futuro della città. Tali segmenti di patrimoni vegetativi integrati alla produzione di cultura focalizzeranno all'interno della città una nuova consapevolezza delle comunità insediate per il valore e la bellezza delle infrastrutture verdi intelligenti, da intendere talvolta come rappresentanze minimali intensive dei sistemi estesi, a cui collegarsi a distanza.

5- TEMI "TRASVERSALI" Per la rigenerazione nella pianificazione

Si individuano infine i seguenti "temi trasversali" alle pianificazioni in itinere:

housing sociale

tema di grande importanza per rispondere ad una impellente necessità che riguarda l'accesso al "servizio"-casa da parte dei ceti meno abbienti; equilibratore, inoltre, di un mercato edilizio distorto e non rispondente alla domanda abitativa (allo stato spesso inevasa) nella città, causa di un indiscriminato, e non produttivo, "consumo di suolo".

Sul tema sono in corso di espletamento i "Programmi Integrati di promozione dell'Edilizia Sociale" di cui all'art. 4 della L.R.n.25/09: andranno pertanto verificati gli esiti del relativo Bando (Piano Casa 1), per quantificarne l'effettiva portata in termini di produzione di housing sociale.

A questo stock di abitazioni andrà comunque affiancata l'introduzione di uno standard applicativo del 25-40% delle nuove SUL residenziali previste dal RU e/o PSC (PO).

salvaguardia ecologico-ambientale

La trasversalità del tema è data dalla sua presenza in tutte le tematiche urbanistiche trattate in precedenza: dalla tutela dei paesaggi naturali ed agricoli, alla rete ecologica, alla riqualificazione delle aree dismesse, urbane e periurbane, alla introduzione di regole ecologiche nelle trasformazioni edilizie/urbanistiche previste dal Piano (parametri di permeabilità dei suoli e di piantumazione, consumi idrici, obbligo di rinaturalizzazione in caso di dismissione, ecc.).

Va considerato inoltre il controllo e riduzione delle emissioni di CO e CO₂, attraverso una politica "ecologica" del Trasporto Pubblico Locale, che scoraggi e/o limiti l'uso delle auto private (vedi al

⁷ Risposta alla devastante disoccupazione giovanile (prevalentemente qualificata), che dissangua la nostra Regione. (vedi Carlo Petrini su Repubblica del 18/01/2013: "è ora di salire in agricoltura").

paragrafo Infrastrutture), ed attraverso l'incentivazione del fotovoltaico (integrato nelle strutture architettoniche).

- **salvaguardia storico-paesaggistica**

nell'ambito del "progetto di paesaggio" di cui innanzi, definizione delle coordinate e di una zonizzazione di salvaguardia dei caratteri e delle emergenze paesaggistiche del territorio materano, da proporre per il recepimento del Piano Paesaggistico Regionale in fase di (tardiva) redazione.

Progetto da far valere, nelle forme giuridiche da determinare, sulla base delle prescrizioni del PIEAR regionale, nella localizzazione di impianti per energie alternative (eolico e fotovoltaico al suolo), di forte impatto paesaggistico, costituenti quindi un pericoloso detrattore di quella strategia unitaria di gestione del territorio evidenziata in Premessa.

risparmio energetico

utilizzo delle normative relative (efficienza energetica, bioedilizia), introdotte di recente dalle leggi nazionali e regionali.

oneri di scopo

ricorso, sistematico e trasparente, nelle trasformazioni urbanistiche consentite dal PSC, a bandi per l'attuazione dei P.O., con valutazione concorrenziale delle proposte sulla base degli extra-oneri offerti (viabilità, servizi, *housing sociale*).

contenimento del consumo di suolo

è strettamente legato alla politica di salvaguardia ecologica-ambientale (rete ecologica, utilizzazione dei suoli agricoli orientata al mantenimento dei "paesaggi agrari" tradizionali), alla quale si affida il mantenimento (e la rigenerazione) del sistema ambientale territoriale.

In questo contesto, la nuova pianificazione opera prevalentemente con interventi di riqualificazione urbanistica di siti già interessati da urbanizzazione pregressa, impegnando nuove aree agricole solo in funzione della riorganizzazione qualitativa delle periferie esistenti.

Nel PSC inoltre, data la natura strutturale del Piano, non si pongono vincoli conformativi alle trasformazioni previste, rinviandone l'esecutività a tempi (più o meno vicini) in cui le stesse risultino "mature" sia dal punto di vista dell'interesse pubblico (titolare del P.O. attuativo) che di quello imprenditoriale privato: il consumo di suolo è pertanto rapportato organicamente all'effettivo maturare delle esigenze insediative, disinnescandone così i perversi legami con un artificiale sostegno del mercato finanziario.

Quanto fin qui sintetizzato costituisce una valida base di discussione preliminare, funzionale ad una celere adozione degli strumenti urbanistici in itinere (RU e PSC), la cui redazione è comunque alle fasi conclusive.

Pianificazione in grado di determinare un ampio disegno di organizzazione della città del prossimo ventennio, sia per l'insediamento esistente (RU), che per il suo assetto futuro (PSC).

Per quest'ultimo (PSC), la caratteristica "strutturale" (non conformativa) del Piano, determina un'ampia flessibilità delle scelte future, in una cornice comunque di "invarianti": - ambientali (Sistema Naturalistico-Ambientale: rete ecologica); - infrastrutturali (Sistema Relazionale: reti infrastrutturali e tecnologiche); - insediative (Sistema Insediativo: riqualificazione e rigenerazione urbana): un Piano flessibile, che fissa le coordinate costitutive l'identità territoriale della città, ma che ne sviluppa le trasformazioni/arricchimenti futuri solo sulla base di "progetti maturi" e "risorse certe" (pubbliche e private), definiti in P.O. realizzabili in tempi certi (5 anni), eliminando così le scorie dei vecchi PRG, costituite dai cosiddetti "diritti acquisiti" e/o "previsioni residue": un Piano quindi aderente alle effettive capacità di progettazione del proprio futuro che la comunità urbana esprime.

In questa cornice può ad esempio definirsi, in rapporto all'obiettivo strategico fissato da "Matera/2019", analogamente a quanto fatto dalle città europee già selezionate per detto ruolo (vedi Genova, Marsiglia, Tallin,

Turku, ecc.), un "Progetto-Programma"⁸ di interventi attinenti la valorizzazione della qualità culturale ed urbana della città (infrastrutture e servizi per la crescita dell'economia della cultura nella città), da predisporre a supporto strategico della candidatura (settembre 2013), ma da candidare a sua volta alla nuova tornata dei Fondi Comunitari 2014-2020, sull'opzione strategica "città": "rafforzare la capacità delle città di potenziare segmenti locali pregiati di filiere produttive globali".

Matera, febbraio 2013

Assessorato politiche di governo del territorio ed edilizie. Tutela e ripristino del paesaggio del paesaggio, qualità urbana e architettura, politiche abitative

arch. Ina Macaione

⁸ *"Progetto-Programma"* da definire con ampio apporto partecipativo di forze culturali, professionali, imprenditoriali, dello stesso DiCEM dell'Università di Basilicata/Matera, da organizzare con iniziative pubbliche, e che potrebbe avere quale esito amministrativo l'aggiornamento, su base operativa (urbanistica) e gestionale, del *"Piano/Quadro dei Sistemi Culturali"* del territorio materano (PQSC - 2004).