INTERFERENZE COSTRUTTIVE

Trasformare le tensioni generate dal turismo in nuove forme di coesistenza territoriale a Polignano a Mare

Relatori:

Silvia Lanteri
Antonio Di Campli

Candidate:

Giulia Barone
Maria Vittoria Nicastro
Margherita Oberto

Politecnico di Torino

Dipartimento di Architettura e Design
Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città
a.a. 2025/2026

Politecnico di Torino

Dipartimento di Architettura e Design
Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città
a.a. 2025/2026

Interferenze costruttive

Trasformare le tensioni generate dal turismo in nuove forme di coesistenza territoriale a Polignano a Mare

Relatori:

Silvia Lanteri
Antonio Di Campli

Candidate:

Giulia Barone	s328457
Maria Vittoria Nicastro	s333555
Margherita Oberto	s324072

Abstract ITA

Quando due onde si sovrappongono in uno stesso punto dello spazio danno origine a un'**interferenza**, un sistema risultante che può portare all'annullamento reciproco, la cosiddetta interferenza distruttiva, oppure all'intensificazione degli effetti, ovvero all'interferenza costruttiva. Traslando questo concetto nell'interpretazione della **città turistica contemporanea**, in cui i diversi attori - gli abitanti permanenti, i visitatori temporanei, i produttori locali - e i molteplici sistemi - le infrastrutture artificiali, i paesaggi e le ecologie naturali - che la compongono vengono interpretati come giustapposizioni, si arriva a leggerne le tensioni legate ai loro potenziali incontri o scontri e scaturite dalla presenza di interessi, figure, pratiche e temporalità differenti. Tutto ciò rappresenta la natura costitutiva stessa della città contemporanea, condizione di partenza per una nuova progettualità urbana. Diventa centrale, quindi, chiedersi non tanto come contrastare tali fenomeni, quanto quale strategia sia necessario attuare per rendere l'interferenza costruttiva e auspicabile.

La partecipazione alla diciottesima edizione di Europan, incentrata sul tema del *Re-sourcing*, è stata l'occasione per assumere il sito di **Polignano a Mare** - per il quale si è ottenuta la posizione di *Runner-Up* - come realtà complessa in cui il potenziale scontro tra le differenti onde che attraversano il territorio, se non incanalate correttamente, rischia di assumere un carattere distruttivo. La duplice caratteristica di città vissuta e città visitata che la contraddistingue, costituisce la principale origine dell'interferenza che la percorre: ogni suo ambito - sia esso spaziale o temporale - diviene oggetto di competizione. Gli abitanti richiedono spazi pubblici destinati alla vita quotidiana, percorsi efficienti per gli spostamenti e servizi di prossimità funzionali; i turisti, invece, ricercano luoghi panoramici da contemplare, tragitti lenti orientati alla scoperta e punti di incontro capaci di ospitare eventi, consumo e intrattenimento. La **convivenza delle antitesi** rappresenta l'obiettivo della proposta progettuale qui descritta, che nega il pregiudizio di incompatibilità tra usi differenti dello spazio nel medesimo perimetro urbano e paesaggistico, dimostrando, per converso, come questo rappresenti una ricchezza più che una fragilità.

Il turismo diviene la componente chiave da cui ripartire per ricucire i lembi strappati, ormai distanti, del territorio: costa ed entroterra, produzione agricola e fruizione balneare, abitare stabile e temporaneo, comunità umane e non. Solo così l'interferenza, invece di essere rimossa forzatamente a scapito di tutti, può essere orientata attraverso **strategie interscalari** capaci di modulare intensità, accessibilità e fruizione, costruendo le premesse per una città attraversata da flussi molteplici che non si annullano, ma si amplificano reciprocamente, generando **nuove forme di equilibrio dinamico** tra abitare, visitare e produrre.

Abstract EN

When two waves overlap at the same point in space, they generate **interference**: a resulting condition that may lead either to mutual cancellation - known as destructive interference - or to the amplification of effects, namely constructive interference. Transposed to the interpretation of the **contemporary tourist city**, where the different actors - permanent residents, temporary visitors, and local producers - and the multiple systems - artificial infrastructures, landscapes, and natural ecologies - that compose it are understood as overlapping forces, this concept provides a lens through which to read the tensions arising from their encounters and clashes. Generated by the coexistence of different interests, actors, practices, and temporalities, such tensions are not anomalies but rather constitute the very nature of the contemporary city. They should therefore be regarded as the starting condition for a renewed urban project. The crucial question becomes not how to counteract these phenomena, but rather what strategies can be implemented to make interference constructive and desirable.

Participation in the eighteenth edition of Europan, centred on the theme of *Re-sourcing*, provided the opportunity to investigate the site of **Polignano a Mare** - where the proposal was awarded *Runner-Up* - as a complex reality in which the potential collision of the different waves crossing the territory, if not properly channelled, risks assuming a destructive character. Its dual condition as both a lived city and a visited destination constitutes the primary source of the interference that runs through it: every sphere of urban life, whether spatial or temporal, becomes an object of competition. Residents require public spaces for everyday life, efficient mobility networks, and accessible local services; visitors, by contrast, seek scenic viewpoints, slow exploratory routes, and gathering places capable of hosting events, consumption, and leisure activities. The c**oexistence of opposites** is the central objective of the design proposal presented here, which challenges the assumption that different uses of space within the same urban and landscape framework are inherently incompatible, demonstrating instead how such coexistence can represent a resource rather than a fragility.

Tourism becomes the key component from which to rebuild connections between the increasingly disconnected fragments of the territory: coast and hinterland, agricultural production and seaside recreation, permanent and temporary inhabitation, human and non-human communities. In this way, interference, rather than being forcibly suppressed to the detriment of all, can be guided through **interscalar strategies** capable of regulating intensity, accessibility, and patterns of use. Such an approach lays the groundwork for a city traversed by multiple flows that do not cancel one another out but instead reinforce each other, generating **new forms of dynamic equilibrium** between inhabiting, visiting, and producing.

Introduzione

Il turismo, da sempre celebrato come motore di sviluppo economico e culturale, si è dimostrato una forza capace di mettere in crisi i territori, intesi come l'insieme dei luoghi, degli attori e delle pratiche, che alimenta. Non si tratta di un evento sorto autonomamente, ma in concomitanza con l'insorgenza di fenomeni quali l'incremento della capacità economica della classe media, del paradigma della mobilità, dei social media e della diffusione di uno stile di vita nomade. Le località ad alta vocazione turistica vivono attualmente una pressione crescente: infrastrutture pensate per comunità stabili si ritrovano a ospitare flussi continui e imprevedibili; spazi pubblici, un tempo scenari quotidiani di vita locale, assumono il ruolo di scenografie da immortalare e consumare. L'aumento dei numeri del turismo porta con sé non solo benefici, ma anche evidenti squilibri: la perdita dei tratti locali e delle attività tradizionali al fine di rendersi appetibili ai visitatori, l'omologazione dell'offerta commerciale e la progressiva erosione dell'identità dei luoghi. Gli **abitanti** vengono sopraffatti, fisicamente e psicologicamente, da una massa esogena; le **amministrazioni** oscillano tra la volontà di ridimensionare gli arrivi e le partenze e la tentazione di alimentarli; i **territori**, plasmati da secoli di equilibri lenti, faticano a reggere il ritmo imposto da economie che vivono di stagionalità estrema.

In un'epoca di spostamenti, di mete turistiche e di attori non univocamente classificabili - proprietari di seconde case, nomadi digitali, pendolari… - risulta fondamentale chiedersi chi possa essere considerato un turista e ciò al fine di comprendere meglio le trasformazioni del territorio che da tale fenomeno e dai soggetti che ne sono protagonisti derivano. L'United Nations World Tourism Organization definisce il turismo «as the activities of persons, identified as visitors. [...] A visitor is a traveller taking a trip to a main destination outside his/her usual environment, for less than a year, for any main purpose (business, leisure or other personal purpose) other than to be employed by a resident entity in the country or place visited»[1]. La scansione temporale svolge dunque un ruolo centrale nella distinzione tra **ambiente abituale**, definito come «the geographical area (though not necessarily a contiguous one) within which an individual conducts his/her regular life routines»[2], **e non abituale**: non sono infatti da considerare visitatori quei viaggiatori che frequentano abitualmente determinati spazi, del lavoro, dello studio e della quotidianità, dovendosi per converso qualificare come tali,

1 United Nations World Tourism Organization (UNWTO), *International recommendations for tourism statistics 2008*, New York, 2010, pp. 1 e 10. Traduzione: come attività di persone identificate come visitatori. [...] Un visitatore è un viaggiatore che intraprende un viaggio verso una destinazione principale al di fuori del suo ambiente abituale, per meno di un anno, per qualsiasi scopo principale (affari, tempo libero o altro scopo personale) diverso dall'essere impiegato da un'entità residente nel paese o nel luogo visitato.

2 *Ibidem*, p. 12. Traduzione: l'area geografica (anche se non necessariamente contigua) all'inte\rno della quale un individuo conduce le sue normali routine di vita.

paradossalmente, coloro che alloggiano, seppur usualmente, in case vacanze, nelle quali la permanenza secondo tale definizione è da considerarsi turistica.

L'andamento del fenomeno del turismo, negli ultimi cinquant'anni (1975-2025)[3], ha registrato una crescita esponenziale diffusa a livello mondiale, tuttavia differenziata a seconda del contesto geografico. Le cause sono legate a quattro fattori principali: l'aumento del prodotto interno lordo e l'affermarsi di tassi di cambio favorevoli delle principali valute; l'ampliamento della domanda nel settore del trasporto aereo; lo sviluppo delle tecnologie digitali e di conseguenza una gestione più efficace dei movimenti turistici; ed infine l'adozione di politiche più flessibili in materia di visti di ingresso. Oggi, così come nel 1975, l'Europa è il continente più visitato, nonostante la quota di arrivi[4] sia diminuita dal 69% al 51%[5] con una previsione di 785 milioni di visitatori nel 2026, e l'Italia, in particolare, ha sempre occupato una posizione nella *top five* delle destinazioni per numero di arrivi internazionali[6]. La Puglia, dal momento che possiede un patrimonio naturale, paesaggistico, culturale, architettonico e storico vario e consistente, tanto da renderla una meta eletta da turisti molto diversi tra loro, nella graduatoria nazionale del 2025 si è classificata prima tra le destinazioni più apprezzate dell'estate, con il 15,8% delle preferenze[7], così confermando la posizione privilegiata che il **turismo balneare** occupa attualmente.

Negli ultimi anni gli enti che si occupano di turismo - partendo dal livello europeo e nazionale e arrivando a quello comunale - hanno iniziato a redigere documenti per uno **sviluppo più consapevole** del fenomeno. A partire dal 1° dicembre 2022 il Consiglio d'Europa ha adottato l'*Agenda Europea per il turismo 2030*, con l'obiettivo di fornire indicazioni e azioni pratiche da seguire a favore di un turismo più resiliente, inclusivo e sostenibile. La risposta del Ministero del Turismo italiano è stata quella di redigere il *Piano Strategico del Turismo 2023-2027*, ponendo al centro del dibattito l'innovazione digitale, l'accessibilità, l'inclusività, il ruolo chiave delle comunità locali e lo sviluppo di un processo partecipato per garantire una crescita del turismo compatibile con la capacità dei luoghi e con il benessere dei residenti. Quindi, se da un lato si è resa evidente una policrisi, determinata anche dall'overtourism, dall'altro le amministrazioni, progressivamente sempre più consapevoli, hanno iniziato a dotarsi dei mezzi necessari per affrontarla.

Polignano a Mare è la quarta principale meta della provincia di Bari nel 2025 con più di 140 mila arrivi[8] e può, a tal proposito, essere considerato l'emblema dell'assalto turistico provinciale, nazionale e internazionale. Al contempo rappresenta uno dei sei Comuni inclusi all'interno del Piano Strategico del Turismo *Puglia365* 2016-2025 e del Piano Strategico della Città Metropolitana di Bari *Bari 2030*, che, allineandosi alle direttive europee e nazionali, individua nel turismo sostenibile uno degli assi fondamentali per lo sviluppo territoriale. Risulta tuttavia complesso tradurre le indicazioni teoriche fornite in esiti concreti. Non a caso, la candidatura di Polignano a Mare come sito

3 United Nations World Tourism Organization (UNWTO), *50 Years of Tourism*, Madrid, 2025.
4 Definiti da *Istat in Movimento dei clienti negli esercizi ricettivi - anno 2010. Glossario* come «numero di clienti, italiani e stranieri, ospitati negli esercizi ricettivi nel periodo considerato». Distinguendosi dalle presenze che, invece, sono il «numero delle notti trascorse dai clienti, italiani e stranieri, negli esercizi ricettivi».
5 United Nations World Tourism Organization (UNWTO), *50 Years of Tourism*, Madrid, 2025, p. 17.
6 *Ibidem*, pp. 21-22.
7 Centro Studi Conflavoro (a cura di), *Il turismo estivo in Italia. 2025*, 2025, p. 6.
8 TGG Travel Experience, *La Puglia turistica nel 2025: dati, impatti e opportunità,* Rimini, 9 ottobre 2025.

di progetto a Europan 18, può essere interpretata come un'azione strategica della municipalità, una richiesta d'aiuto, a dimostrazione che il progetto urbano e architettonico può assurgere al ruolo di strumento utile per affrontare la questione, problematica, del turismo. Dal momento che il territorio rappresenta il teatro d'incontro tra indigeni e ospiti, stanzialità e nomadismo, il progetto dello spazio e la pianificazione turistica non possono prescindere, per loro stessa definizione, l'uno dall'altra. **Progettare l'ospitalità** significa, infatti, stabilire le premesse per un confronto costruttivo, che non si può limitare esclusivamente alle strutture ricettive e alberghiere e, in generale, ai "contenitori per turisti", ma deve tentare di gettare le fondamenta per promuovere le presenze, piuttosto che incentivare gli arrivi, ed evitare la diffusione di luoghi che siano vissuti solo di passaggio, incapaci, quindi, di generare forme di permanenza, partecipazione e conoscenza del territorio.

La rappresentazione turistica di Polignano a Mare, fino ad oggi, si è identificata quasi esclusivamente con il proprio litorale, essendo state escluse, laddove possibile, le tracce del vasto entroterra agricolo, relegate ad uno sfondo bidimensionale, percepibile come immagine ma non come luogo, osservabile ma non attraversabile. Il progetto urbano e territoriale elaborato si propone quindi di affrontare, al precipuo fine di contrastare le suddette tendenze, il fenomeno del turismo come un flusso da orientare piuttosto che come una pressione da contenere. I movimenti delle popolazioni temporanee, infatti, non sono spontanei e imprevedibili, ma seguono determinati percorsi e tendono a concentrarsi in luoghi specifici, che sono il risultato delle gerarchie stabilite dalle infrastrutture, dagli usi e dalle narrative presenti che, assurgendo al ruolo di guide, possono contribuire a rendere accessibili risorse a lungo rimaste invisibili. Ciò è risultato possibile solo adottando un **approccio trasversale e integrato**, che non si affida esclusivamente a politiche settoriali e ad interventi di ampia scala, ma opera simultaneamente attraverso differenti livelli. Il progetto si fonda, infatti, su tre condizioni spaziali progressive: il punto, la linea e la superficie[9]. La prima, puntuale, si identifica come elemento primario di attivazione urbana e si concretizza in forma di dispositivo mobile localizzato, allo scopo di innescare nuove socialità; la seconda, lineare, promuove la dimensione connettiva del territorio attraverso la definizione di una struttura estesa capace di organizzare i flussi, porre in relazione realtà distanti e costruire continuità tra differenti ambiti morfologici; la terza, superficiale, infine, rappresenta il campo di interferenza costruttiva entro il quale viene incoraggiato un coinvolgimento attivo delle comunità e delle pratiche.

Il lavoro di tesi si è sviluppato attraverso due momenti successivi e distinti, ma strettamente complementari. La prima fase ha coinciso con l'elaborazione della proposta progettuale *Learning from Polignano* in occasione della partecipazione a Europan18, sviluppata interamente **da remoto** a partire dalla documentazione fornita dagli enti promotori, dai materiali urbanistici e dalle analisi territoriali disponibili. La seconda fase, invece, avviata suc-

9 Riferimento al progetto di Bernard Tschumi per il *Parc de La Villette*, Parigi, 1983.

cessivamente nell'ambito della ricerca di tesi, ha consentito di approfondire criticamente il progetto iniziale attraverso un duplice percorso: da un lato è stato costruito un quadro teorico dedicato alla strutturazione del fenomeno del turismo balneare regionale e locale; dall'altro, nel pratico, in seguito a un **sopralluogo** svolto a Polignano a Mare in occasione del forum organizzato da Europan Italia nel maggio 2026, è stato possibile calare la proposta nel contesto fisico della città, raffinandone la scala urbana e architettonica.

Il lavoro di tesi si articola in tre parti. La prima costruisce la **cornice regionale** di riferimento attraverso una lettura diacronica dell'evoluzione del turismo, ricostruendo le principali fasi di trasformazione della costa pugliese e i relativi modelli organizzativi spaziali che le caratterizzano, così da evidenziare il progressivo passaggio dalla balneazione urbana ai grandi villaggi turistici fino alle più recenti forme di ospitalità diffusa, sottolinenadone la sovrapposizone e non completa sostituzione.

La seconda restringe progressivamente il campo di indagine all'**ambito locale**, esaminando le condizioni di tensione che caratterizzano attualmente Polignano a Mare - vocazione agricola dell'entroterra e balneare della costa, dialettica tra abitare permanente e temporaneo, rapporto tra progettazione verticale e orizzontale dello spazio pubblico - inquadrandole non tanto come conflitti da risolvere, quanto come elementi strutturali del territorio da incorporare.

La terza, infine, a partire dal contesto del concorso, delinea una **proposta d'intervento** che assume le polarità emerse dall'analisi urbana come principio generatore dell'azione progettuale. Le strategie adottate, a scale differenziate, tentano infatti di ricomporre le principali fratture del territorio e di valorizzarne le reciproche complementarità, affinché il paesaggio agricolo ampli l'esperienza balneare, la compresenza di residenti e visitatori alimenti la vitalità dello spazio urbano e l'integrazione tra indirizzi progettuali, dall'alto, e pratiche d'uso, dal basso, consenta la costruzione di luoghi vivibili.

Indice

Abstract **V**

Introduzione **VIII**

Le dinamiche del turismo balneare lungo la costa pugliese **Parte I**

Tempi moderni e nuovi paradigmi turistici **1.** **2**

Attrezzare il mare 1.1 5
anni ‘20-’40 Prima del turismo di massa: “bagni” e villeggiatura locale

Abitare il selvaggio 1.2 13
anni ‘50-’60 Il secondo dopoguerra: turismo leggero dei campeggi

Colonizzare la costa 1.3 16
anni ‘60-’80 La stagione dei villaggi: turismo come politica di sviluppo

Promuovere il paesaggio 1.4 22
anni ‘90-oggi Il “Brand Salento”: turismo diffuso e reti internazionali

La produzione simbolica della destinazione turistica **2.** **30**

Le dinamiche del turismo balneare lungo la costa pugliese **Parte II**

Geografie e assetti urbani **1.** **46**

La doppia vocazione del territorio tra produzione e balneazione 1.1 50

I risvolti dell’abitare tra permanenza e temporaneità 1.2 58

Il governo dello spazio urbano tra regolazione ed uso 1.3 70

Parte III Interferenze costruttive

84 1. Concorso Europan

86 1.1 Europan 18
Re-sourcing

90 1.2 Polignano a Mare
Abitare tra connessioni urbane e paesaggi naturali

94 1.3 *Learning from Polignano*

161 2. Costruire una cerniera tra interno e costa

174 2.1 Riportare le produzioni agricole tradizionali in città con il parco agricolo

190 2.2 Progettare l'ospitalità in modo flessibile e diffuso

204 2.3 Dispositivi urbani per generare una comunità integrata

XVII Conclusioni

XX Riferimenti

Parte I Le dinamiche del turismo balneare lungo la costa pugliese

1. Tempi moderni e nuovi paradigmi turistici

L'immagine che oggi accompagna il litorale pugliese è quella di un paesaggio fortemente antropizzato e intensamente frequentato, scandito da lungomari, cale, stabilimenti balneari, nuclei urbani e infrastrutture. Una costa percepita come spazio di vacanza, consumo e spettacolarizzazione del tempo libero, dove il mare diventa dispositivo centrale dell'esperienza turistica e le distese agricole lo sfondo arcaico[1] dello spostamento. I ruoli, però, non sono sempre stati i medesimi. Infatti, per lungo tempo la costa pugliese è stata scenario di attività produttive, piccoli approdi, sistemi di pesca, territori agricoli e di pascolo, rendendo lo spazio a ridosso dell'acqua dai caratteri marginali e di frequentazione intermittente.

La configurazione attuale, quindi questa associazione quasi automatica tra costa e turismo, è però il risultato di una costruzione storica relativamente recente, determinata dall'intrecciarsi di trasformazioni sociali, infrastrutturali e di politiche pubbliche avvenute nel corso del secolo scorso. Il *tacco d'Italia*, infatti, è entrato nel "circuito turistico" nazionale solo dagli anni Sessanta del Novecento, quando furono realizzati i primi centri turistici nel Gargano e, successivamente, nel Salento andando a ridefinire il settore economico locale. Per questo motivo il territorio pugliese conserva oggi gli effetti di due processi distinti, ma compresenti. Da una parte vi sono località consolidate che hanno dovuto assorbire in tempi relativamente brevi una crescita esponenziale dei flussi turistici, trovandosi a fronteggiare non un fenomeno nuovo - infatti la figura del visitatore, nell'accezione storica del viaggiatore e poi in quella contemporanea del turista, esiste a partire dal Settecento[2] - quanto numeri mai raggiunti prima. Dall'altra, insediamenti e infrastrutture progettati direttamente per la stagione della vacanza, dimensionati su una domanda intensa ma limitata a pochi mesi dell'anno.

Le strutture che oggi organizzano il litorale non sono comparse improvvisamente con la stagione del turismo di massa, ma sono state anticipate da episodi minori - strade costiere, piccoli alberghi familiari, colonie marine, iniziative locali e primi tentativi di organizzazione balneare - che iniziano lentamente a modificare il rapporto tra abitanti, visitatori e mare e predispongono le condizioni materiali e culturali su cui innestare lo sviluppo successivo. Leggere la costa pugliese significa osservare una superficie che conserva **tracce eterogenee**, in cui alcuni sistemi continuano a funzionare, altri si adattano, altri ancora vengono surrogati.

1 Brandi C., *Pellegrino di Puglia*, Milano: Lemuri, 2010 [prima edizione 1977].

2 Fonseca C. D. (a cura di), *La Puglia e il mare*, Milano: Electa Editrice, 1984, Valerio Dehò, La Puglia e i viaggiatori, pp. 47-68.

Ricostruire questa evoluzione significa interrogarsi sul modo in cui la costa pugliese è stata progressivamente reinterpretata: **da spazio marginale legato ad attività produttive e insediamenti sporadici a luogo della vacanza e del tempo libero**. La scansione temporale proposta non individua, quindi, fasi rigidamente separate, ma passaggi attraverso cui mutano le forme della presenza turistica, le modalità di trasformazione del litorale e il significato stesso attribuito al paesaggio costiero.

La fase iniziale corrisponde agli anni Venti-Quaranta del Novecento, periodo antecedente al turismo di massa, in cui si possono individuare pratiche e attrezzature precorritrici del fenomeno, come la nascita delle prime spiagge, da intendersi non come semplici punti di accesso al mare, ma veri e propri dispositivi infrastrutturali di organizzazione spaziale: il mare viene attrezzato per favorirne la fruizione. Ma è solo nel secondo dopoguerra che, grazie al miglioramento delle condizioni di accessibilità e alla bonifica di lunghi tratti di costa sabbiosa, le potenzialità intraviste fino a quel momento si concretizzano.

Dagli anni Cinquanta, infatti, si avvia una stagione caratterizzata da forme leggere e temporanee di fruizione del litorale, in cui il turismo si configura come pratica collettiva e popolare legata al campeggio e al rapporto diretto con la natura. La ricerca del “selvaggio”, come rifugio dalla frenesia cittadina, porta sostanzialmente ad abitare il paesaggio, consolidando il concetto del turismo balneare, che inizia a essere inteso come un’esperienza più ampia rispetto al solo rapporto con il mare.

Il fenomeno si vertreba, tra gli anni Sessanta e Settanta, in una politica di sviluppo territoriale fondata su sistemi organizzati e insediamenti turistici autosufficienti e controllati. In questa fase si hanno esiti architettonici che hanno ridisegnato la costa e hanno inserito la Puglia nel turismo balneare moderno. Nei decenni successivi, anni Ottanta e Novanta, questo processo ha condotto a una trasformazione sempre più estesa e capillare del territorio costiero, fino alla definizione negli anni Duemila di un’immagine riconoscibile e competitiva nel panorama contemporaneo internazionale, in cui il litorale pugliese è diventato non solo risorsa, ma vero e proprio dispositivo di attrazione e consumo.

Nel corso di questo processo il turismo smette progressivamente di essere una pratica che si deposita sul territorio e diventa una delle principali forze che ne orientano la trasformazione. La costa non costituisce più soltanto il supporto fisico dell’esperienza balneare, ma un dispositivo economico, simbolico, sociale e infrastrutturale attraverso cui la Puglia costruisce una parte significativa della propria immagine contemporanea.

Non si tratta di comprenderne solo la dimensione temporale, ma di definirne l’articolazione spaziale. Essa «è una componente fondamentale del fenomeno turistico. [...] infatti, il turismo riposa sull’idea di alterità, di lontano, di sospen-

sione dei riferimenti spaziali abituali»[3]. Le motivazioni sono due: dapprima «perché l'idea stessa di vacanza e di turismo si fonda sulla possibilità da parte del turista di effettuare uno spostamento spaziale, di muoversi, di raggiungere destinazioni diverse dal luogo di appartenenza. Secondo, perché il turismo contribuisce alla creazione di spazi appositamente strutturati per ospitare i visitatori e per rendere plausibili le loro aspettative di ricreazione e riposo, oltre che di curiosità»[4].

Il litorale pugliese, lungo il suo sviluppo, non si presenta come un sistema omogeneo, ma come un ambiente articolato in cui **convivono** differenti logiche insediative, gradi di permeabilità, usi e temporalità. Queste condizioni si possono ricondurre a tre modelli spaziali: il **lido urbano**, integrato con la città; il **villaggio turistico**, organizzato come *enclave* autonoma; la **costa diffusa**, basata sulla disseminazione di seconde case e ricettività extra-alberghiera. Sostanzialmente si tratta di tre modi diversi di organizzare l'accesso al mare, controllare lo spazio e consumare le risorse, che nella realtà non si presentano mai puri, ma si sovrappongono nello stesso territorio, generando tensioni e ibridazioni.

Si è ben consci che l'individuazione di modelli spaziali comporta, inevitabilmente, una semplificazione della complessità reale dei territori turistici. Tuttavia, proprio questa operazione di astrazione consente di isolare le logiche insediative che organizzano il rapporto tra spazio costruito, accessibilità, forme dell'ospitalità e modalità di fruizione del mare. I tre modelli individuati non devono, quindi, essere interpretati come tipologie rigide, bensì come strumenti di lettura attraverso cui comprendere le differenti modalità con cui il turismo ha occupato e costruito il litorale pugliese. È a partire da queste tre logiche che può essere letta la geografia contemporanea della costa pugliese.

I casi studio, analizzati in coda ad ogni fase temporale individuata, diventano lo strumento operativo tramite cui riconoscere tali logiche nella loro manifestazione concreta.

3 Minca C., *(De)costruire lo spazio turistico*, in «BOLLETTINO DELLA SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA», Roma, Serie XII, vol. II, fasc. n. 4, ottobre-dicembre 1997, pp. 511-522.

4 *Ibidem*.

1.1 Attrezzare il mare

Prima del turismo di massa: “bagni” e villeggiatura locale — anni ‘20-’40

Tra la fine dell’Ottocento e l’inizio del Novecento il mare inizia progressivamente a perdere il carattere di margine produttivo: lungo il litorale pugliese iniziano a sorgere dei borghi fondati esclusivamente ad uso vacanziero balneare, determinando la diffusione una pratica limitata all’aristocrazia e alla borghesia agricolo-imprenditoriale locale, che introduce una nuova forma di frequentazione stagionale della costa[5]. Non si tratta ancora di turismo nel senso contemporaneo del termine, ma dell’**emergere di un diverso rapporto con il mare**, elitario e cittadino, destinato a produrre conseguenze spaziali sempre più evidenti.

Le prime trasformazioni sono minime, ma rivelatrici. Compaiono le cosiddette **baracche**: strutture in legno su palafitta, adibite a spogliatoi per chi effettuava il bagno, attività agli albori, collocate su passerelle consentendo l’accesso diretto al mare dove l’acqua è più profonda[6]. Semplici costruzioni, che rappresentano, però, i primi dispositivi attraverso cui il mare viene organizzato e reso accessibile mediante modalità codificate. Evidenti sono anche i riscontri sul piano sociale, poichè si ha una nuova temporalità, diversa da quella ordinaria della città, scandita da rituali e occasioni di incontro che ritrovano nel lungomare uno spazio riconoscibile.

La presenza estiva delle élite inizia progressivamente a lasciare tracce permanenti lungo la costa, trasformando alcuni tratti del litorale. Dapprima compaiono villini e palazzi in riva al mare, concepiti come episodi autonomi e separati dal tessuto urbano consolidato; per poi addensarsi generando sistemi costieri dotati di una propria organizzazione: attorno alle ville compaiono chiese, spazi di ritrovo e servizi che accompagnano la permanenza, fino a configurare veri e propri agglomerati balneari. Parallelamente anche il rapporto con il mare si definisce in modo più articolato: alle prime passerelle si affiancano cabine, piattaforme, punti di accesso attrezzati e dispositivi che rendono la balneazione una pratica strutturata e continuativa, definendo un nuovo modo di occupare il litorale.

Nel giro di pochi decenni tali dispositivi diventano sempre più completi e complessi. Non si tratta semplicemente dell’aumento del numero di stabilimenti balneari, ma dell’ampliamento delle **pratiche** che il mare è chiamato ad accogliere.

Nel 1902 venne fondato l’attuale *Lido la Rotonda*, la più antica spiaggia

5 Canali F. (a cura di), *Urbanistica per la villeggiatura e per il turismo nel Novecento*, in «ASUP. Annali di Storia dell’Urbanistica e del Paesaggio», n. 3, 2015, Virgilio Carmine Galati, *Turismo e villaggi turistici nella Puglia balneare del Secondo Dopoguerra (1956-1993)*, pp. 304-341.

6 De Rosa V., *Dai Bagni Savoia a Pertèdde e Marzulli, i lidi storici sul mare di Bari. E Mina cantò al Trampolino*, TeleBari, 10 luglio 2025. Disponibile al link https://www.telebari.it/storie/216831-dai-bagni-savoia-a-pertedde-e-marzulli-i-lidi-storici-sul-mare-di-bari-e-mina-canto-al-trampolino-foto.html (consultato il 18/01/2026)

di Bari - ubicata a Santo Spirito, 15 km a nord del capoluogo pugliese. Si tratta di uno dei primi episodi che testimoniamo il cambiamento in atto nel rapporto tra abitanti e costa, anche se al tempo non si poteva parlare ancora di "stabilimento balneare", ma si trattava, appunto, di una "baracca" sul mare[7]. L'aspetto che emerge è che iniziano a essere delimitati spazi, definiti accessi e stabilite modalità di permanenza. Solo a partire dagli anni Venti del Novecento può essere decretata la nascita dei dispositivi pionieri del turismo balneare pugliese vero e proprio: il primo lido venne inaugurato un secolo fa, quando un imprenditore di Gallipoli nel 1925 fondò il *Lido San Giovanni*[8] con cabine in legno, novità per l'epoca, nel quale venne poi realizzata la riconoscibile Rotonda sul mare[9]. Il mare non viene più semplicemente raggiunto, ma inizia a essere abitato mediante dispositivi costruiti. Negli stessi anni, centro di questa trasformazione si dimostra essere Bari, dove vennero realizzati due importanti stabilimenti balneari: nel 1928 venne inaugurata la *Spiaggia del Levante*, oggi *Lido San Francesco alla Rena*, che introdusse anche strutture in muratura - iniziando ad attribuire ai lidi un carattere di permanenza - in accostamento ai dispositivi lignei più effimeri. La *Spiaggia del Levante* ha assunto un ruolo inedito all'interno nella città, diventando la spiaggia a frequentazione popolare. Da questo memento la pratica della balneazione abbandona i suoi tratti elitari. Poco distante, spazialmente e temporalmente, il *Lido Eden*, l'attuale stabilimento *Il Trampolino*, realizzato a metà degli anni Trenta, sviluppa ulteriormente questa tendenza incorporando nel complesso anche una chiesa e una piscina. Infine, nel 1938 a Barletta venne aperto al pubblico il *Casina Lido*, l'odierno *Il Brigantino*, il primo stabilimento che alla balneazione affiancò sala da ballo, bar e ristorante, implementando i servizi offerti[10]. Il mare inizia a ospitare pratiche che si estendono oltre l'acqua e occupano l'intera giornata, trasformando la spiaggia in un luogo capace di produrre forme specifiche di socialità.

Osservati nel loro insieme, questi episodi raccontano un passaggio significativo: la spiaggia smette progressivamente di essere il luogo di una pratica specifica, il bagno, per diventare uno spazio di permanenza prolungata, di incontro e di intrattenimento. Il mare continua a rappresentare il principale fattore attrattivo, ma attorno ad esso si costruisce un sistema sempre più articolato di servizi, rituali e forme di socialità.

Baracche, cabine, passerelle, rotonde sul mare costituiscono i dispositivi pionieri del turismo balneare pugliese, un turismo dalla connotazione indubbiamente locale, ma al contempo sempre meno elitario; «molto "vissuto" e **non ancora "mordi e fuggi"**, ma che aveva già intuito le potenzialità del litorale pugliese. Un litorale che, con il tempo sarebbe stato scoperto tutto da "ri-plasmare"»[11].

7 Barcone M. (testo) e Lisco C. (foto), *Da Santo Spirito a Torre a Mare: viaggio tra i 21 storici stabilimenti balneari di Bari*, BARINEDITA, 26 febbraio 2021. Disponibile al link https://www.barinedita.it/bari-report-notizie/n4242-da-santo-spirito-a-torre-a-mare--viaggio-tra-i-21-storici-stabilimenti-balneari-di-bari (consultato il 18/03/2026)

8 Ardito A., *Lido San Giovanni. POMO DELLA DISCORDIA SIN DALLA NASCITA*, in «ANXANEWS», n. 29, settembre/ottobre 2007, pp. 43-44. Disponibile al link https://www.anxa.it/pages/archivio/29--setott-2007/lido-san-giovanni.php (consultato il 18/01/2026)

9 Struttura realizzata nei primi anni Sessanta usata come rotonda sulla spiaggia di giorno e come luogo di musica e danze di sera.

10 Veneziani G. (testo) e Grasso L. (montaggio), *Compiono un secolo i primi storici stabilimenti balneari pugliesi*, in «Pionieri di Puglia», RaiNews TGR Puglia, 16 giugno 2025. Disponibile al link https://www.rainews.it/tgr/puglia/video/2025/06/stabilimenti-balneari-lidi-puglia-estate-pionieri-di-puglia-f701ae96-d602-47eb-bf9e-95d648a8f75f.html (consultato il 18/01/2026)

11 Canali F. (a cura di), *Urbanistica per la villeggiatura e per il turismo nel Novecento*, in «ASUP. Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio», n. 3, 2015, Virgilio Carmine Galati, *Turismo e villaggi turistici nella Puglia balneare del Secondo Dopoguerra (1956-1993)*, pp. 304-341.

Bagnanti al Lido la Rotonda, Cartolina d'epoca.

Lido San Giovanni, Cartolina d'epoca.

Spiaggia del Levante, Fotografia,BARINEDITA.

Lido Eden, Fotografia, BARINEDITA.

Casina Lido, Cartolina d'epoca.

Il caso di Bari: le spiagge di Pane e Pomodoro e Torre Quetta

Il lido urbano è un assetto tipico delle città costiere e di medie dimensioni caratterizzate dalla presenza del lungomare. Nell'ambito pugliese, lo si trova a Bari, che rappresenta senza dubbio il caso più emblematico, nel nord-barese in Comuni come Barletta, Molfetta e Monopoli e nella Gallipoli "urbana"[12]. L'aspetto che maggiormente contraddistingue questo primo modello dal punto di vista spaziale è la continuità lineare del lungomare, il quale può essere inteso, da un lato, come la trasposizione sul fronte marittimo del boulevard urbano, quindi uno spazio lineare concepito per la passeggiata, il tempo libero e la contemplazione; dall'altro, come un asse continuo lungo la costa urbana con il ruolo di infrastruttura di attraversamento[13]. A ciò si aggiunge la presenza degli stabilimenti balneari, che assumono il ruolo di attrezzature puntuali - cabine, pedane, chioschi e servizi - spesso addossate al fronte urbano. Lo stabilimento non si configura come sistema autonomo, ma come insieme leggero che si innesta su una **struttura pubblica continua** senza interromperne la percorribilità. È proprio il lungomare a svolgere la funzione di elemento di integrazione tra mobilità, immagine urbana quatidiana e pratiche balneari, configurando uno spazio d'uso plurale e stratificato caratterizzato da un'**elevata accessibilità** - a piedi, bici, trasporto pubblico locale.

Dal punto di vista economico e sociale, il lido urbano produce un sistema misto: accanto ai residenti si attivano flussi di prossimità e turismo regionale e nazionale, con una stagionalità meno estrema rispetto ad altri modelli. Il lungomare, infatti, mantiene una sua vitalità anche fuori dalla stagione estiva, funzionando come **spazio cittadino permanente**. Tuttavia, il modello del lido urbano porta con sé dei conflitti, quali la progressiva privatizzazione delle spiagge "occupate" dalle concessioni, la pressione infrastrutturale per quanto riguarda traffico e parcheggi, il rumore dovuto ad attività notturne, la manutenzione dei litorali nei tratti urbani e fenomeni di erosione costiera.

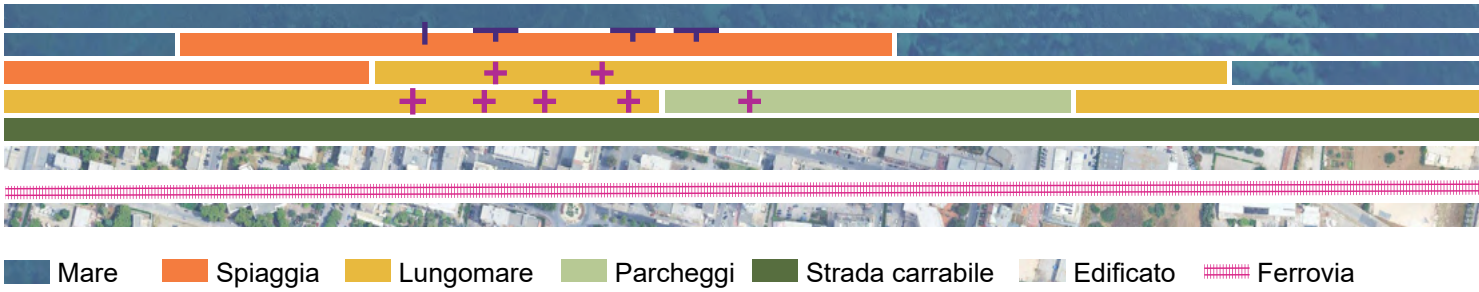
Come si è precedentemente detto, il modello del lido urbano trova a Bari una delle sue espressioni più compiute. Qui il rapporto tra città e mare si costruisce attraverso l'integrazione della balneazione all'interno dello spazio pubblico urbano. Le spiagge di *Pane e Pomodoro* e *Torre Quetta* costituiscono due episodi particolarmente significativi perché mostrano come il mare sia stato progressivamente reinterpretato come infrastruttura urbana accessibile e permanente.

12 L'espressione Gallipoli "urbana" è usata per indicare la parte più recente della città, sviluppata sulla terraferma, distinta dal centro storico situato sull'isola. È qui che si trovano il lungomare e le principali spiagge sabbiose, dove il rapporto tra città e mare è riconducibile al modello dei lidi urbani.

13 Pié i Ninot R., *Las arquitecturas del turismo: las piezas mínimas*, Universidad Politécnica de Cataluña, 2014, pp. 14-27.

Pane e Pomodoro

La riqualificazione di Pane e Pomodoro, inaugurata nel 1997, trasforma un tratto residuale di litorale in una spiaggia pubblica direttamente connessa al tessuto cittadino. L'intervento non introduce un dispositivo turistico autonomo, ma rafforza il carattere pubblico del fronte costiero attraverso servizi essenziali, percorsi pedonali, aree di sosta e attrezzature leggere. La spiaggia diventa così un'estensione dello spazio urbano, frequentata non soltanto dai turisti, ma anche dai residenti.



Mare Spiaggia Lungomare Parcheggi Strada carrabile Edificato Ferrovia

Torre quetta

Questa logica viene ulteriormente sviluppata con Torre Quetta, aperta nel 2018 a sud della città. L'intervento amplia significativamente la superficie balneabile e introduce nuove attrezzature per il tempo libero, mantenendo però il principio fondamentale dell'accessibilità pubblica. Il sistema della spiaggia è infatti integrato alla rete della mobilità urbana, raggiungibile attraverso il lungomare, il trasporto pubblico e la rete ciclabile. L'accesso al mare coincide con l'attraversamento della città stessa e non richiede dispositivi di mediazione o controllo.

+ Servizi — Accessi al mare

Attraverso questi due interventi emerge chiaramente la specificità del modello del waterfront cittadino. Il mare non costituisce una destinazione separata dal contesto abitato, ma una componente ordinaria della vita cittadina. La spiaggia viene utilizzata come spazio quotidiano, frequentato per il bagno, la passeggiata, l'attività sportiva o la semplice permanenza all'aperto. Ne deriva una forma di consumo territoriale estensiva e continua, nella quale le pratiche turistiche si sovrappongono a quelle dei residenti, producendo uno spazio condiviso e relativamente poco specializzato.

Il caso di Bari mostra quindi come il lido urbano non sia semplicemente una spiaggia collocata all'interno della città, ma un dispositivo spaziale che integra mobilità, sia transitoria sia stazionaria, spazio pubblico e accesso al mare. La sua caratteristica principale risiede proprio nella continuità tra ambiente urbano e ambiente costiero, dove il mare diventa parte dell'esperienza quotidiana della città e non un luogo separato destinato esclusivamente al turismo.

1.2 Abitare la natura

Il secondo dopoguerra: turismo leggero dei campeggi anni '50-'60

«Lungo le coste predomina il senso del selvaggio. […] Le scogliere dirupate, i faraglioni, l'ondulazione delle dune sabbiose con la macchia mediterranea caratterizzata da cisti, ginestre e mortelle, insieme alle grandi pinete di pini domestici e lecci, conferiscono questo carattere "selvaggio" […]. È questa necessità di natura che spinge enormi masse di popolazione al mare»[14]. È chiaro che il richiamo esercitato da questi luoghi non risieda solo nella presenza del mare, ma nella possibilità che offrono di sperimentare condizioni diverse da quelle cittadine: spazi aperti e contatto con ambienti percepiti come poco trasformati. La vacanza inizia ad assumere un significato nuovo, poichè viene intesa come **temporanea sospensione delle convenzioni urbane** e trova espressione in nuove tipologie insediative - campeggi, comprensori, villaggi turistici - concepite come mondi autosufficienti immersi nel paesaggio[15], favorendo situazioni di socialità spontanea. Emerge pertanto come in questa stagione il desiderio di vita isolata nella natura conviva apparentemente in antitesi con la ricerca di una dimensione collettiva e informale.

La trasformazione che caratterizza questi anni non è solo dovuta a un cambiamento culturale, ma anche economico e politico. Il secondo dopoguerra, infatti, è un periodo storico in cui si sovrappongono condizioni che rendono la vacanza accessibile a fasce sempre più ampie della popolazione. L'introduzione delle ferie retribuite[16], l'aumento della motorizzazione privata - che passa da un'automobile ogni 138 abitanti nel 1950 a una ogni 6 nel 1969[17] - il potenziamento delle infrastrutture viarie, tra cui il completamento della Strada Statale 16 Adriatica[18], e la bonifica dei tratti di costa paludosi - progetto avviato negli anni Trenta per volontà del Regime Fascista - allontanano progressivamente il turismo balneare dalla dimensione di nicchia, che lo aveva contraddistinto sino a quel momento, configurandolo come pratica di consumo popolare.

Il centro di trasformazione dell'esperienza pugliese si colloca nel Gargano e nell'arcipelago delle Isole Tremiti (San Nicola, San Domino e Capraia), territori morfologicamente distinti dal resto della regione caratterizzati da coste alte e frastagliate, insenature profonde e una forte presenza della componente naturale, motivo per cui l'avvio del turismo assume inizialmente forme effimere, legate al campeggio e a una fruizione diretta dell'ambiente[19]. Nel 1958 il Touring Club Italiano[20] apre sull'isola di San Domino un **campeggio**

14 Ferrara G., *Architettura del paesaggio italiano*, Padova: Marsilio Editori, 1968, pp. 59-66.

15 Latini L., Gasparella L. (a cura di), *Coltivare la selva*, Milano: Mimesis Edizioni, novembre 2023, Viola Corbari, *Tra i pini d'Aleppo. Marcello D'Olivo nel selvaggio Gargano*, pp. 136-148.

16 Costituzione della Repubblica Italiana, Art. 36.

17 Museo Nazionale dell'Automobile, *L'Italia degli anni Cinquanta*, tab. 2. Disponibile al link https://www.museoauto.com/qrcode/litalia-degli-anni-cinquanta/ (consultato il 24/02/2026)

18 Giannico S., *Requiem per un ponte*, in «il manifesto», Chieti, 18 gennaio 2026. Disponibile al link https://ilmanifesto.it/archivio/2003083492 (consultato il 24/02/2026)

19 Touring Club Italiano, *Puglia*, in «Guide d'Italia del Touring Club Italiano», IV ed., Milano, 1978, pp. 199-236

20 Il Touring Club Italiano (T.C.I.), fondato nel 1894, è un'associazione senza scopo di lucro attiva nella promozione turistica e culturale del territorio italiano; nel secondo dopoguerra ha svolto un ruolo significativo nello sviluppo delle prime forme organizzate di turismo. Ha anche contribuito alla pubblicazione di guide, carte e riviste, tra cui le *Guide Rosse* e la rivista *Le Vie d'Italia*.

sociale, che rappresenta uno dei primi episodi significativi di questa fase. Dapprima organizzato con tende, viene successivamente ampliato con strutture leggere prefabbricate, servizi centralizzati e spazi comuni, mantenendo tuttavia un impianto insediativo minimo e integrato nel paesaggio[21].

Parallelamente, la conquista turistica dello sperone d'Italia - e della Puglia in generale - viene inaugurata anche dal progetto dell'*Hotel Gusmay* di Marcello D'Olivo[22] a Manacore (1959-1963): nel paesaggio garganico, il progettista intende insediare una vera e propria **"città per le vacanze"**[23], la cui realizzazione non sarà completata, ma si limiterà all'albergo, al sistema viario, a un piccolo centro servizi e a una ridotta parte delle unità residenziali. Non è il progetto di un lungomare, ma «il concetto è quello di arrivare con la strada e il posteggio sempre e soltanto "alle spalle" delle costruzioni in modo che, una volta lasciata la macchina dietro alla casa o all'albergo, si entri, attraversato l'edificio, nella natura intatta e percorribile a piedi»[24]. Emerge in modo chiaro come in quegli anni la privatizzazione del paesaggio avesse quasi un'accezione positiva in quanto capace di tutelare la pineta che, appartenendo al complesso, non poteva essere alterata o distrutta[25].

Campeggio sociale e "città per le vacanze" rappresentano due esperienze con scala e modalità diverse, ma incarnano i tratti distintivi del modello *hippie* o *call of the wild*: *in primis* il richiamo del "selvaggio" - per cui la natura è condizione attrattiva e dispositivo generatore del progetto - e, in secondo luogo, la necessità di costruire forme di socialità condivisa e comunitaria.

21 De Nittis M. T., S*toria del turismo alle Tremiti. I sentieri del Touring Club Italiano*, 1 agosto 2023. Disponibile al link https://www.tremitigeniusloci.it/2023/08/01/storia-del-turismo-alle-tremiti-i-sentieri-del-touring-club-italiano/ (consultato il 16/02/2026)

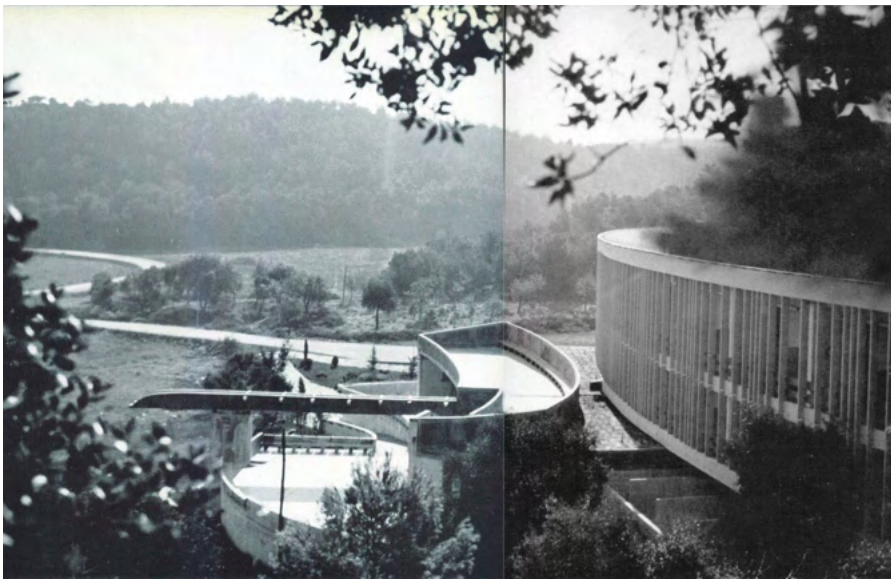
22 Marcello D'Olivo (1921-1991) architetto, urbanista e pittore udinese noto in Italia per il progetto urbanistico di Lignano Pineta (1952) e di Manacore (1959-63).

23 Definizione coniata dall'articolo *Manacore, nel Gargano, una "città per le vacanze"*, in «Domus», n. 412, Milano, marzo 1964, pp. 3-30.

24 D'Olivo M., *Manacore, nel Gargano, una "città per le vacanze"*, in «Domus», n. 412, Milano, marzo 1964, pp. 3-30.

25 *Ibidem*.

Autore ignoto, *Campeggio del Touring alle Isole Tremiti*, Archivio Touring, 1961.



Giorgio Casali, *Il primo hotel costruito [Hotel Gusmay]; è in una vallata, addossato a una collina* Domus Archivio, 1964.

1.3 Colonizzare la costa

anni '60-'80 La stagione dei villaggi: turismo come politica di sviluppo

Nel 1967 si parla per la prima volta di "boom" turistico in Puglia in relazione ai territori del Gargano[26]. L'infrastruttura viaria dimostra di non essere più in grado di rispondere al carico di turisti estivi, tanto «che andarci in automobile era un'impresa di non poco conto, perché le strade erano scarse, disagevoli, strette, con curve da cardiopalmo»[27]. La risposta fu quella di affiancare alla Statale Adriatica la realizzazione dell'autostrada A14, che venne avviata nel 1966, ma completata nel tratto pugliese solo nel 1973. Non è una semplice opera infrastrutturale, ma un dispositivo che riduce le distanze e accelera le connessioni modificando la posizione della Puglia all'interno delle reti nazionali.

Come la viabilità, anche la mentalità e l'economia locali mutano: «appena l'estate si riaffaccia, eccoli [i garganici] di ritorno, a riprendere un'altra attività, che non è più la pesca, o la raccolta delle olive; ormai si considerano integrati nell'attività turistica. I pescatori di un tempo lasciano le reti in magazzino durante i mesi estivi e con le barche a motore trasportano i turisti a visitare le suggestive località della costa, soprattutto le infinite grotte che si spalancano misteriose sull'onda verde dell'Adriatico»[28]. Il turismo non si sovrappone semplicemente alle attività già presenti, ma le influenza variandone tempi e modalità.

La Puglia entra a tutti gli effetti nel turismo balneare moderno, risvegliandosi dal lungo torpore agricolo che l'aveva connotata fino a quel momento[29]. Tale scossa fu la conseguenza di importanti opere di investimento pubbliche e private, che posero l'attenzione sul Gargano e sul Salento permettendo la realizzazione di piani comprensoriali e progetti di complessi turistici. Contributo statale fondamentale fu la Cassa per il Mezzogiorno[30] che attuò strategie a sostegno del settore con programmi finalizzati a distribuire finanziamenti a fondo perduto e a potenziare strutture ricettive nei territori considerati ad alto potenziale turistico. È chiaro che il turismo viene inquadrato come infrastruttura economica strategica entrando nella pianificazione in quanto fattore di riequilibrio territoriale: non solo valorizzazione paesaggistica, ma vera e propria politica di sviluppo.

Parallelamente la presenza di grandi investimenti privati porta alla nascita di villaggi turistici in grado di modellare il territorio, privilegiando un rapporto "delicato" con il paesaggio. Due sono i casi emblematici: il villaggio ENI a

26 RossoF., *IL "BOOM" DEL GARGANO*, in «le vie d'Italia. Touring club italiano», anno 73°, n.1, Milano, gennaio 1967, pp. 797-811.

27 *Ibidem*.

28 *Ibidem*.

29 Canali F. (a cura di), *Urbanistica per la villeggiatura e per il turismo nel Novecento*, in «ASUP. Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio», n. 3, 2015, Virgilio Carmine Galati, *Turismo e villaggi turistici nella Puglia balneare del Secondo Dopoguerra (1956-1993)*, pp. 304-341.

30 La Legge 646 del 1950 *Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale detta "Cassa per il Mezzogiorno"* fu introdotta con lo scopo di fronteggiare il divario tra Nord e Sud e di risolvere la cosiddetta "questione meridionale" al termine della Seconda Guerra Mondiale. L'intenzione era quella di pianificare e finanziare interventi economici nelle regioni del Sud con azioni mirate tra cui quella nel settore turistico, considerata strategica per lo sviluppo economico delle suddette regioni.

Pugnochiuso al Gargano (Vieste) progettato da GPA Monti[31] e il villaggio Valtur a Ostuni, di Luisa Anversa Ferretti e Gabriele Belardelli[32], entrambi avviati nel 1967 e portati a termine nel 1969.

Seppur differenti per committenza e linguaggio, i due complessi condividono una medesima logica territoriale, in quanto fortemente radicati dal punto di vista sia morfologico sia produttivo[33]: fondazione *ex novo*, collocata in ambito costiero marginale, di un **insediamento turistico autosufficiente**, concepito come sistema unitario, riconoscibile, controllato e organizzato.

L'orografia rocciosa del Gargano, nel caso di Pugnochiuso, non costituisce semplice sfondo, ma viene assunta come matrice compositiva generatrice dell'intero impianto: volumi articolati, nuclei ricettivi distinti ma coordinati, percorsi interni gerarchizzati e schermati rispetto all'esterno configurano una vera e propria città pensata per il tempo del *loisir*[34]. A Ostuni, immerso nella macchia mediterranea, l'impianto assume invece il carattere più esplicito di un "paese turistico": cellule abitative a scala domestica, centralità degli spazi collettivi, piazze e percorsi pedonali costruiscono una micro-comunità temporanea fortemente relazionale. Comune è l'idea di autosufficienza funzionale: residenze, alberghi, attrezzature sportive, servizi commerciali e infrastrutture tecniche vengono concentrati entro un unico perimetro, con accessi controllati.

Autore ignoto, *Muri chiusi a Pugnochiuso*, Domus Archivio, 1970.

31 Studio fondato nel 1948 da Gianemilio, Pietro e Anna Monti, opera nel secondo dopoguerra nel campo della progettazione architettonica e urbanistica, distinguendosi per interventi a scala territoriale e per la realizzazione di complessi turistici e residenziali.

32 Il progetto del Villaggio Valtur di Ostuni (1969) è sviluppato da un gruppo di lavoro coordinato da Luisa Anversa Ferretti e Gabriele Belardelli, con la collaborazione di Vieri Quilici, Piero Moroni e Lucio Valerio Barbera, architetti attivi nel dibattito italiano degli anni Sessanta sulle nuove forme dell'abitare turistico e sull'inserimento paesaggistico dei grandi complessi ricettivi.

33 De Dominicis F. e Di Donato B. (a cura di), *Piccoli Paradisi. Un racconto di Valtur fra paesaggio e architettura*, Conegliano: Anteferma Edizioni, gennaio 2023, Filippo De Dominicis e Benedetta Di Donato, *La rivoluzione del disimpegno*, pp. 10-13.

34 Monti G., P. e A., *Muri chiusi a Pugnochiuso*, in «Domus», n. 489, Milano, agosto 1970, pp. 16-19.

«Il rapporto [con il contesto] o può essere ignorato in funzione di una soluzione formale predeterminata (un modello architettonico in sé) o va ampliato a riferimenti più labili e tuttavia presenti, quali elementi naturali - la costa, le alberature, i dislivelli - o elementi storici di "ambiente" - i nuclei abitati, gli insediamenti isolati, i tracciati stradali - che possano fornire suggerimenti all'impianto da realizzare *ex-novo*»[35]. Qui siamo nel secondo caso, infatti la relazione con il paesaggio è attentamente meditata attraverso adattamenti volumetrici, uso calibrato dei materiali e integrazione con la vegetazione; ma, nonostante questi accorgimenti, l'approccio non corrisponde a un principio di apertura spaziale, culturale ed economica. È proprio in suddetta combinazione di integrazione formale e separazione funzionale che si definiscono i tratti distintivi del modello *enclave*: ampia disponibilità fondiaria, concentrazione di investimenti, controllo degli accessi, internalizzazione dei servizi e delle dinamiche sociali. L'esperienza turistica viene selezionata, regolata e resa totalizzante all'interno di confini precisi, riducendo l'interazione spontanea con l'economia locale tradizionale, configurando il modello *enclave* non solo come tipologia insediativa, ma anche come strategia di sviluppo territoriale.

Nel corso degli anni Settanta, però, inizia a diffondersi tra architetti, urbanisti, paesaggisti e intellettuali dissenso nei confronti degli esiti con cui si era affrontata la questione del turismo: si fa urgente l'interrogativo sulla qualità e sulle conseguenze territoriali delle modalità con cui essa viene perseguita. Se i primi villaggi avevano rappresentato interventi unitari e in qualche misura controllati, la loro proliferazione e l'intensificarsi delle pressioni insediative lungo i litorali iniziano a sollevare dubbi riguardo alla capacità del paesaggio costiero di assorbire trasformazioni sempre più estese[36]. In questa tensione tra crescita economica e **tutela del territorio** si inizia a intravedere il passaggio a un turismo sempre più diffuso, mediatizzato e internazionale, in cui l'esperienza si sposta dall'*enclave* autosufficiente alla disseminazione capillare di seconde case e affitti brevi.

35 Aymonino C., *Due insediamenti turistici nel Mezzogiorno. 1- Albergo-villaggio a Marina di Ostuni, Brindisi. Architetti Luisa Anversa Ferretti, Gabriele Belardelli, coordinatori; Lucio Barbera, Claudio Maroni, Vieri Quilici, con la consulenza dell'Ufficio Tecnico VALTUR. 2- Albergo-villaggio a Isola Capo Rizzuto*, Catanzaro, in «L'architettura. Cronache e storia», n. 175, maggio 1970, pp. 6-31.

36 Canali F. (a cura di), *Urbanistica per la villeggiatura e per il turismo nel Novecento*, in «ASUP. Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio», n. 3, 2015, Virgilio Carmine Galati, *Turismo e villaggi turistici nella Puglia balneare del Secondo Dopoguerra (1956-1993)*, pp. 304-341.

Autore ignoto, *Albergo - villaggio a Marina di Ostuni, Brindisi,* L'architettura. Cronache e storia, 1970.

Il caso di Pugnochiuso, nel Gargano: Albergo del Faro

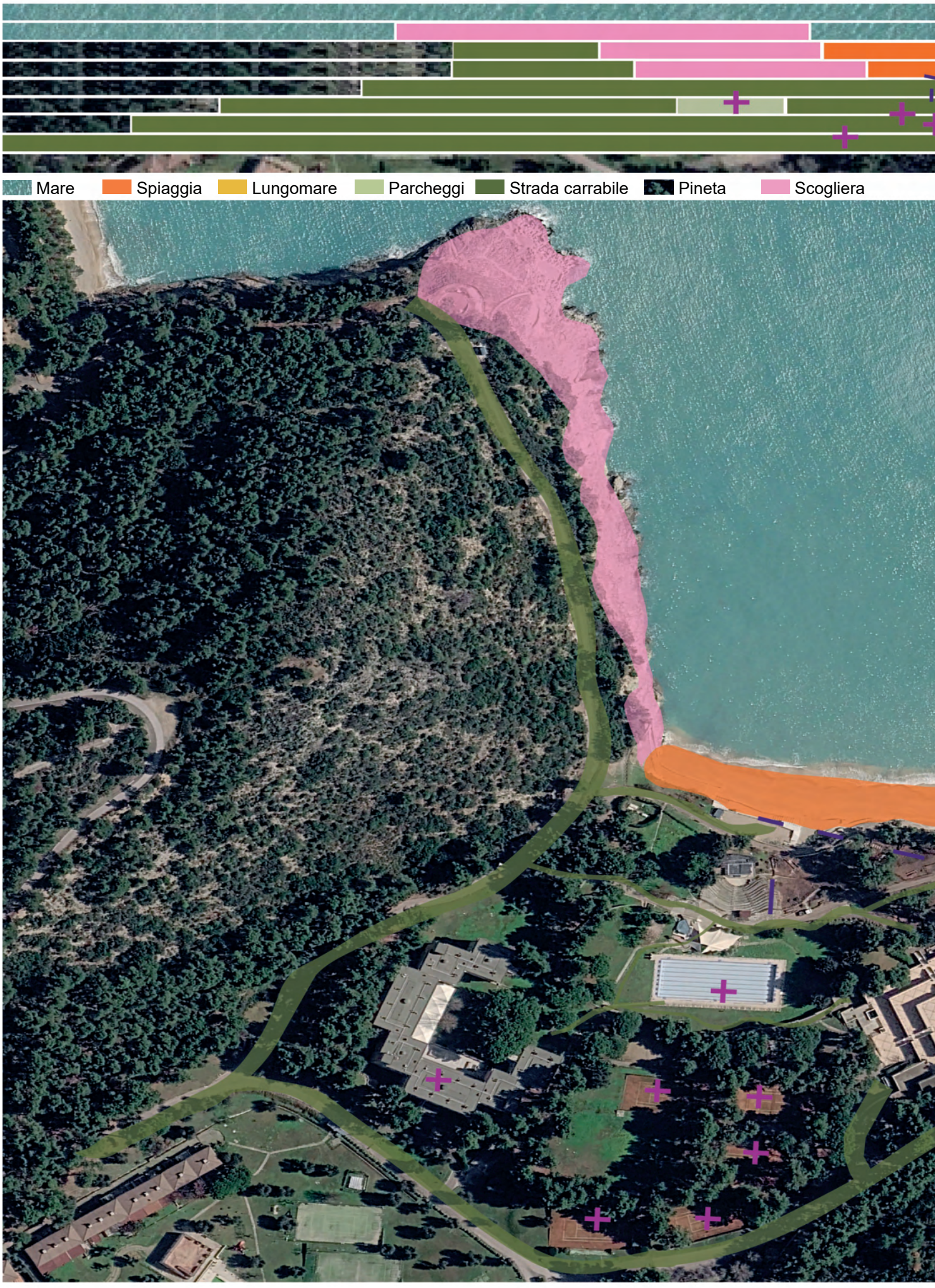
In questo modello lo spazio della vacanza viene organizzato come un **sistema autonomo e autosufficiente**, all'interno del quale alloggi, servizi, attrezzature sportive, spazi collettivi e accessi al mare sono concentrati in un unico organismo sottoposto a una gestione unitaria. Il turista non entra in relazione diretta con il territorio circostante, ma attraversa uno spazio progettato per rendere la vacanza prevedibile, controllata e, in un certo senso, indipendente dal contesto locale. Tra i casi più significativi della costa pugliese vi è il complesso turistico di Pugnochiuso, realizzato a partire dalla fine degli anni Sessanta lungo la costa garganica. Inserito in un tratto di litorale caratterizzato da falesie, pinete, insenature e coste scoscese difficilmente accessibili, il villaggio occupa una **posizione isolata** rispetto ai principali centri abitati. Tale condizione non rappresenta un limite, bensì il presupposto stesso del progetto: la distanza dagli insediamenti esistenti consente infatti di costruire una vera e propria "città delle vacanze"[37], dotata di infrastrutture, servizi e spazi collettivi autonomi.

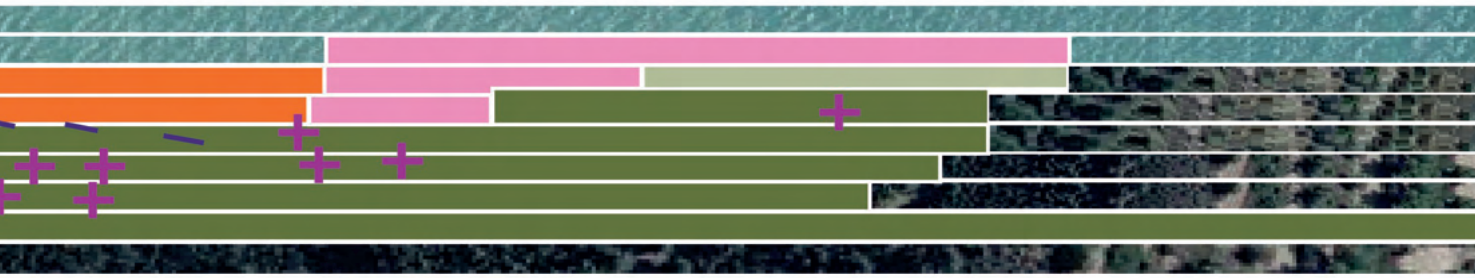
L'elemento centrale del modello non è tanto l'architettura dei singoli edifici quanto la costruzione di un sistema territoriale chiuso e il controllo degli accessi e la gestione unitaria dello spazio diventano strumenti fondamentali di organizzazione dell'esperienza turistica. Il paesaggio naturale - sulla carta il principale fattore progettuale, nei fatti elemento piegato al progetto[38] - viene incorporato all'interno del dispositivo turistico costituendo non spazi pubblici autonomi, ma componenti di un **ambiente regolato e amministrato** dal villaggio stesso.

Collocato in posizione dominante sul promontorio che delimita la baia, l'edificio utilizza la morfologia del luogo per costruire un rapporto privilegiato con il mare e con il paesaggio garganico. Il sistema dei percorsi e delle attrezzature organizza in maniera gerarchica l'accesso agli spazi comuni e alla costa. Il mare non viene raggiunto liberamente attraverso la città, ma costituisce la destinazione finale di una **sequenza di soglie** e dispositivi interni al complesso. Dal punto di vista economico e gestionale il villaggio turistico concentra funzioni, proprietà e processi decisionali in un unico soggetto. Tale configurazione garantisce efficienza organizzativa e capacità attrattiva, ma produce al tempo stesso una forte **separazione** tra visitatori e popolazione residente. Il territorio circostante partecipa ai benefici economici del turismo in misura limitata, mentre le attività quotidiane del turista tendono a svolgersi prevalentemente all'interno del perimetro del villaggio. Ciò che viene consumato non è il territorio nella sua complessità, bensì una sua versione mediata, organizzata e resa disponibile attraverso un sistema chiuso di servizi e infrastrutture.

37 Definizione coniata dall'articolo *Manacore, nel Gargano, una "città per le vacanze"*, in «Domus», n. 412, Milano, marzo 1964, pp. 3-30.

38 Pedio R., *Albergo del Faro a Pugnochiuso, sul Gargano. Architetti Vittorio Chiaia e Massimo Napolitano*, in «L'architettura. Cronache e storia», n. 179, settembre 1970, pp. 306-314.


Mare
Spiaggia
Lungomare
Parcheggi
Strada carrabile
Pineta
Scogliera



Servizi Accessi al mare

1.4 Promuovere il paesaggio

anni '90-oggi

Il "Brand Salento": turismo diffuso e reti internazionali

A partire dagli anni Ottanta il turismo pugliese entra in una fase profondamente diversa rispetto alle precedenti poiché il fenomeno assume caratteri più diffusi e reticolari, accompagnati dalla progressiva costruzione di un'immagine territoriale riconoscibile. Già negli anni Settanta si erano poste le basi per un ampliamento del turismo balneare oltre il Gargano, con la fondazione di complessi turistici che rappresentavano un tentativo di inserire la costa salentina nei circuiti turistici nazionali ed europei.

Dagli anni Novanta questo atteggiamento si consolida e si trasforma in una vera e propria strategia territoriale, sostenuta dal miglioramento delle infrastrutture di accesso e da nuove politiche di promozione turistica. Il sistema aeroportuale pugliese - gestito dal 1984 dalla S.E.A.P., Società Esercizio Aeroporti Puglia (Bari-Palese oggi Bari-Karol Wojtyla, Brindisi-Papola Casale noto come Aeroporto del Salento, Foggia e Taranto-Grottaglie), nata con l'obiettivo di realizzare un sistema aeroportuale moderno, efficace, integrato con il territorio e in grado di contribuire allo sviluppo economico e sociale della regione - vede in questi decenni un programma di potenziamento e ampliamento che hanno reso gli aeroporti di Bari e Brindisi sempre più adeguati a rispondere al traffico in continua crescita[39].

L'apertura della Regione alle compagnie low cost avviene progressivamente tra la fine degli anni Novanta e i primi anni Duemila, ma la svolta si registra nel 2004 con l'ingresso stabile di Ryanair negli aeroporti di Bari e Brindisi. I collegamenti Bari-Londra Stansted e Brindisi-Londra Stansted, inaugurati rispettivamente il 15 gennaio e il 28 aprile 2004[40], segnano l'inizio di una nuova fase di espansione dei traffici internazionali contribuendo ad aumentare rapidamente il numero di passeggeri negli scali pugliesi e inserendo la Regione nelle reti europee del trasporto aereo a basso costo. Questo cambiamento ha permesso alla Puglia, e al Salento in particolare, di diventare una destinazione sempre più visibile e accessibile nel panorama nazionale e internazionale.

Parallelamente a ciò, anche l'offerta ricettiva muta trasformando progressivamente i centri storici e i paesaggi rurali in dispositivi di accoglienza diffusa. Le strutture alberghiere tradizionali[41] vengono affiancate dal settore extra-alberghiero - bed & breakfast, case vacanza e affitti brevi - che si diffonde in modo capillare nel territorio, del quale si inizia a **reinterpretare**

39 ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, *Aeroporti della Puglia - Quaderno*, in «Quaderno degli Aeroporti d'Italia», n. 3, dicembre 2005, p. 10 e p. 16.

40 *"Boom" passeggeri negli aeroporti pugliesi*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno - Puglia», 10 maggio 2004. Disponibile al link https://www.lagazzettadelmezzogiorno.it/news/puglia/13646/boom-passeggeri-negli-aeroporti-pugliesi.html (consultato il 14/03/2026)

41 Classificate dalla Legge Regionale n. 11 del 11 febbraio 1999, *Disciplina delle strutture ricettive ex artt. 5, 6 e 10 della legge 17 maggio 1983, n. 217, delle attività turistiche ad uso pubblico gestite in regime di concessione e delle associazioni senza scopo di lucro*, Art. 3, comma 1 in "a) alberghi; b) motels; c) villaggi-albergo; d) residenze turistico-alberghiere; e) alberghi dimora storica-residenza d'epoca; f) alberghi centro benessere".

Autore ignoto, *Albergo - villaggio a Marina di Ostuni, Brindisi,* L'architettura. Cronache e storia, 1970.

il patrimonio agricolo e rurale. La masseria, «dimora rurale permanente complessa ed ampia, spesso a più piani sovrapposti, centro di organizzazione agricola del latifondo»[42] tipica del contesto dell'entroterra pugliese, viene progressivamente reinterpretata come occasione di riattivazione del territorioin senso ampio. Quindi, non più soltanto come struttura legata alla produzione agricola, ma elemento capace di accogliere nuove funzioni e, soprattutto, nuove modalità di abitare temporaneamente il luogo.

Esemplare è il 1988 quando lo Studio AMNP - Ascarelli, Macciocchi, Nicolao & Parisio[43] dà avvio al progetto *Albergo-masseria Santa Lucia*, concluso nel 1993, a Ostuni (Brindisi). «L'illuminata richiesta del committente»[44], la Immobiliare Ostuni Imosa, prevede la rifunzionalizzazione dell'antica masseria Santa Lucia in modo da potervi collocare i servizi per i clienti della struttura ricettiva - hall, reception, bar, ristoranti e relativi servizi - e la costruzione *ex novo* di un edificio a torre per le camere, ubicate in un'area con maggiore riservatezza e accesso limitato agli ospiti.

Dal miglioramento dell'accessibilità territoriale e dalla rilettura delle risorse offerte dal paesaggio pugliese deriva un modello di ospitalità e di fruizione turistica diverso rispetto alle esperienze precedenti: non più *enclave* concentrate e autosufficienti, ma un sistema diffuso che coinvolge l'intero territorio, nel quale paesaggi agricoli, centri storici e manufatti rurali vengono progressivamente riattivati come **infrastrutture dell'accoglienza**, capaci di ospitare un numero crescente di visitatori provenienti ormai da contesti nazionali e internazionali e presenti sul territorio per periodi stagionali sempre più estesi.

È in questo contesto che prende forma ciò che, a partire dagli anni Duemila, viene riconosciuto come "Brand Salento": processo di costruzione di un'identità territoriale riconoscibile e competitiva nel mercato turistico, attraverso cui il territorio del Salento non viene più presentato come semplice area geografica, ma come marchio territoriale capace di attrarre flussi turistici nazionali e internazionali mediante una coordinazione delle strategie di marketing e promozione. Il mare continua a rappresentare il principale fattore attrattivo, ma viene integrato all'interno di un immaginario più ampio che comprende patrimonio rurale, centri storici, tradizioni locali, gastronomia ed eventi.

In questo scenario viene definito, in senso emblematico, il modello *Samsara*, con riferimento al *Samsara Beach*[45] di Gallipoli. Il riferimento, però, non riguarda tanto la specifica suttura, quanto il tipo di esperienza turistica che essa rappresenta: una forma di consumo del territorio fortemente mediatizzata, scandita da eventi, intrattenimento e intensità stagionale. Luoghi come questo diventano, infatti, dei catalizzatori di visibilità e simboli di una nuova immagine del Salento capace di circolare rapidamente attraverso media e reti sociali. Il modello *Samsara* sintetizza dunque la maturazione contemporanea del turismo balneare in Puglia - fortemente stagionale, intensivo,

42 Aurisicchio E. e Giglio G. (a cura di), *L'architettura tipica e tradizionale di Ostuni con un prontuario del recupero dei fabbricati storici tipici*, Comune di Ostuni: Ostuni, 2008, Giacinto Giglio, *L'edilizia spontanea rurale. Edifici, costruzioni e insediamenti*, p. 66.

43 Studio di architettura romano fondato da Gianfranco Ascarelli, Paolo Macciocchi, Giovanni Nicolao e Giovanni Parisio, attivo tra gli anni Settanta e Novanta su progetti residenziali, turistici e di riqualificazione architettonica. Negli anni successivi parte dell'esperienza professionale dello studio confluisce nello Studio Transit, con sede a Roma, che può essere considerato una prosecuzione dell'attività progettuale di alcuni membri dello Studio AMNP.

44 Pisani M., *Ostuni, Albergo-masseria "Santa Lucia Hotel-Farmahouse"*, in «L'architettura. Cronache e storia», n. 423, gennaio 1991, pp. 24-33.

45 Stabilimento balneare e beach club situato lungo la Baia Verde di Gallipoli (Lecce), divenuto a partire dagli anni Duemila uno dei luoghi simbolo della movida estiva salentina. Attraverso eventi musicali, dj set e format di intrattenimento diurno sulla spiaggia, il locale ha acquisito grande visibilità mediatica e sui social network, contribuendo alla diffusione dell'immagine del Salento come destinazione turistica internazionale, in particolare tra il pubblico giovanile.

orientato all'esperienza, capace di attrarre grandi flussi di visitatori attraverso eventi, nightlife e consumo spettacolarizzato del paesaggio costiero.

Nelle stagioni precedenti la costa era stata progressivamente attrezzata e pianificata, dagli anni Duemila, invece, l'intero territorio regionale diventa dispositivo di attrazione. Questo cambiamento ha indubbiametne consolidato il posizionamento internazionale della Puglia come destinazione turistica, ma al contempo ha aperto a questioni, sempre più rilevanti, legate alla gestione della pressione determinata dai picchi stagionali, alla trasformazione del patrimonio rurale e alla sostenibilità complessiva di un sistema territoriale sempre più congestionato e orientato al consumo dell'esperienza turistica.

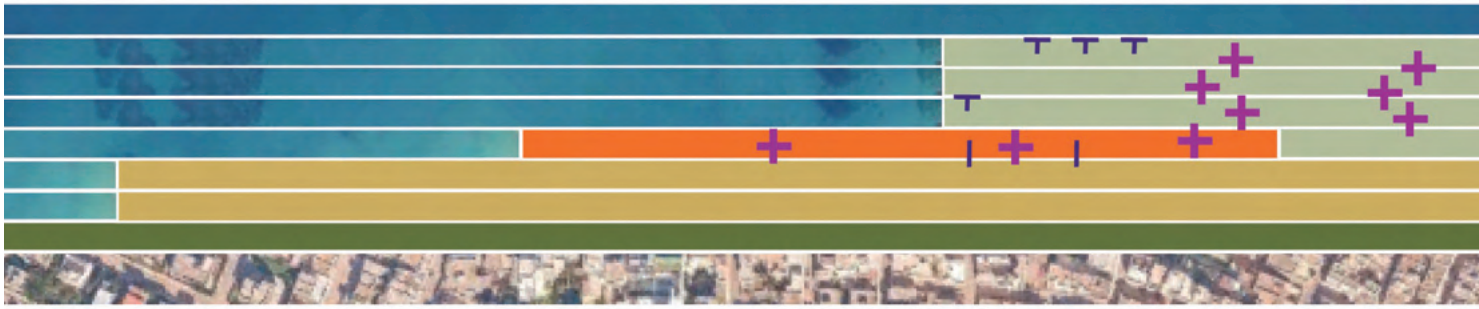
Il caso di Melendugno, nel Salento: la marina di San Foca

La costa diffusa si sviluppa per accumulazione progressiva di trasformazioni puntuali: seconde case, strutture ricettive extra-alberghiere, campeggi, attività commerciali stagionali e infrastrutture di servizio che, sommandosi nel tempo, producono una configurazione territoriale estesa e frammentata. Il turismo non si concentra in un singolo dispositivo spaziale, ma si distribuisce all'interno di una **rete di luoghi** differenti, generando una forma di abitare temporaneo diffusa e, specificatamente, capillare.

Tra i casi più rappresentativi di questo modello vi è la marina di San Foca, nel comune di Melendugno. Nato come piccolo centro legato alle attività della pesca e alle economie locali del litorale adriatico salentino, il nucleo originario viene progressivamente affiancato, a partire dagli anni Settanta e soprattutto nei decenni successivi, da un'estesa **urbanizzazione stagionale** costituita da lottizzazioni residenziali, seconde case e strutture ricettive diffuse. Il risultato non è la formazione di una nuova centralità turistica, ma l'espansione di un tessuto discontinuo che si estende lungo la costa e si connette ai centri dell'entroterra attraverso una rete capillare di infrastrutture viarie.

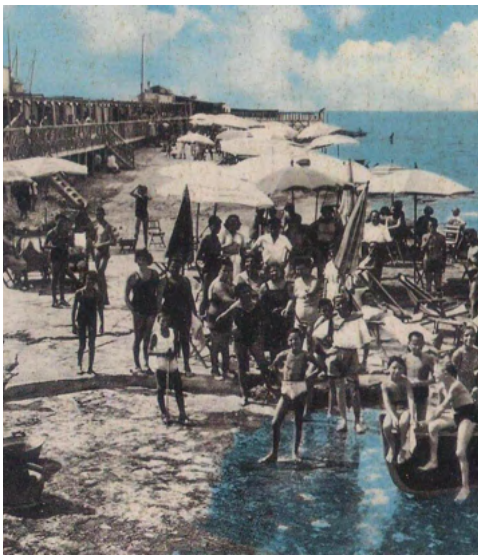
Come negli altri modelli, anche se in modo totalmente diverso, il mare costituisce l'elemento che tiene insieme una molteplicità di insediamenti e pratiche distribuite sul territorio, ma è l'abitazione temporanea a diventare il principale dispositivo dell'esperienza turistica: la casa vacanza sostituisce l'albergo e produce una relazione quotidiana con il luogo basata sullo **spostamento**. Ogni giorno il turista attraversa il territorio per raggiungere la spiaggia, i servizi, il porto, le attività commerciali o le località vicine.

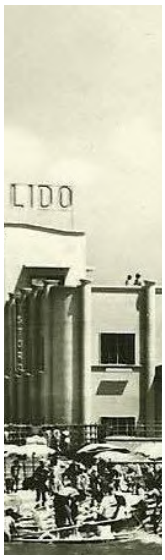
L'accesso al mare e il controllo dello spazio riflettono anch'esse questa logica dispersa. A caratterizzarlo sono, infatti, una **pluralità di ingressi** distribuiti lungo tutta la costa e una **moltitudine di attori** - proprietari immobiliari, gestori di strutture ricettive, concessionari balneari, amministrazioni pubbliche e operatori commerciali - che intervengono in modo indipendente. La forma urbana che ne deriva è il risultato di una somma di decisioni puntuali sedimentate nel tempo a discapito di una strategia unitaria.

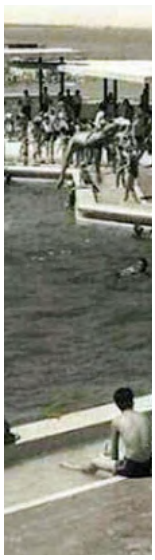


Mare Spiaggia Lungomare Parcheggi Strada carrabile Edificato

Servizi Accessi al mare



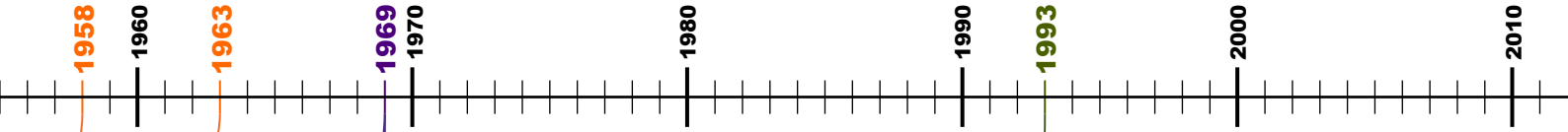




1900 1902 1910 1920 1925 1928 1930 1932 1938 1940 1950

Manacore del Gargano
Isola di San Domino
Pugnochiuso al Gargano
Hotel Gusmay
Villaggio ENI
Campeggio sociale del T.C.I.
Barletta
Santo Spirito
Bari
Il Brigantino già Casina Lido
Lido La Rotonda
Il Trampolino già Lido Eden
Lido San Francesco alla Rena già Spiaggia del Levante

acqua
reziosa
Tremiti


1958
1960
1963
1969
1970
1980
1990
1993
2000
2010

Ostuni
Albergo-masseria Santa Lucia
Villaggio Valtur
Lido San Giovanni
Gallipoli

2. La produzione simbolica della destinazione turistica

trascorrono le proprie vacanze o vi decidono di sostare? Quale è l'immagine che ne viene promossa? O meglio, quali sono le immagini che la rendono ciò che è?

La visione di un luogo non può, e non deve mai essere limitata ad un unico punto di vista. Uno **spazio democratico** è, infatti, il risultato di una **molteplicità di sguardi e narrazioni** che si sovrappongono, tentano di dialogare, talvolta contraddicendosi, ma contribuendo nell'insieme, nonostante gli attriti, a costruirne l'identità. Diviene fondamentale, quindi, rifiutare le narrazioni univoche e le immagini stereotipate, per evitare semplificazioni assolutiste e riduttive, così da poter cogliere la complessità che caratterizza il territorio e lo spirito che lo anima.

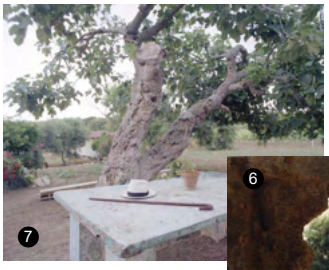
Tali riflessioni si legano indissolubilmente al tema del **turismo** dal momento che la scelta di una destinazione **non** deriva esclusivamente da **caratteristiche oggettive**, che costituiscono spesso solo un incentivo marginale, ma risulta profondamente influenzata dalle **rappresentazioni soggettive**. In tale prospettiva, la vacanza assume i caratteri di una pratica socialmente costruita: l'enfasi che viene accordata a determinate peculiarità di un luogo tenderà, infatti, ad attrarre una specifica tipologia di turisti orientando la domanda verso pubblici differenti che spaziano dai giovani, allettati ad esempio dalla presenza della movida notturna, agli amanti dell'arte e della cultura. In Puglia convivono, nello specifico, una molteplicità di **comunità turistiche**, ciascuna delle quali si fa portatrice di specifici immaginari ed aspettative ad esse connesse: i "*cultural chic*", guidati dall'idea che il tempo della vacanza vada impiegato più che goduto e, quindi, orientati alla scoperta del patrimonio storico-artistico e delle tradizioni popolari che non considerano una forma d'espressione sottoculturale ma un prodotto dall'alto valore intellettuale; i "*piccolo borgo antico*", per lo più nuclei familiari animati dal desiderio di vivere la dimensione rurale del territorio e di instaurare un contatto autentico con la natura; ed infine i "*beatamente spiaggiati*"[46] secondo cui essere turisti significa essere costantemente immersi in un dolce far niente, ragione per cui apprezzano principalmente l'atmosfera legata al mare e alle spiagge e la possibilità di allontanarsi dalle folle.

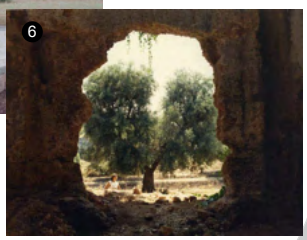
Un volume del 1987[47] , una versione primordiale di un manuale di viaggio attuale, suddivideva la Puglia sulla base degli immaginari turistici che il terri-

46 Le definizioni associate alle differenti comunità turistiche – "cultural chic", "piccolo borgo antico", "beatamente spiaggiati" - derivano da un'analisi condotta sulle "community del mercato italiano, per individuare lo storytelling della Puglia", di cui sono state selezionate le categorie in percentuale maggiormente diffuse (rispettivamente con il 37%, 19% e 27%), promossa da Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione, *Il turismo in Puglia. Executive summary*, SWG, Report n.9 Job 35913, Puglia, 2017, pp. 69-81.

Brindisi

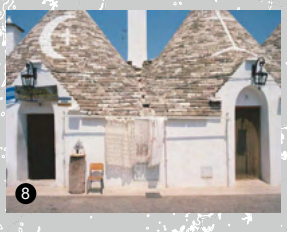
Carovigno

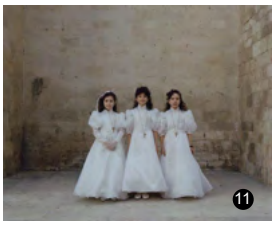


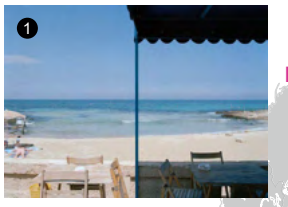


Ostuni

Fasano







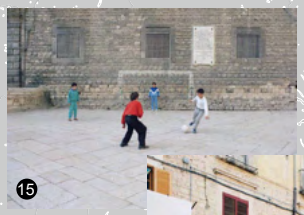
Monopoli

Alberobello

Polignano a Mare

Conversano

Mola di Bari



Rutigliano

Bari

Giovinazzo

Molfetta

Bitonto

Bisceglie

Barletta

torio era in grado di attivare, individuandone essenzialmente tre: **il Gargano**, a nord, come principale polo balneare; **il Barese e la Capitanata** in quanto mete centrali del turismo di matrice culturale; ed infine, quale ultima categoria, tutte **le località meno note**, e di conseguenza meno frequentate, ricercate da coloro che, concettualmente vicini ai viaggiatori del passato, avendo preservato il gusto per l'inatteso, avevano la tendenza ad avventurarsi. Attualmente gli scenari si sono, da un lato ampliati, poiché, ad esempio, nell'immaginario nazionale ed internazionale il ruolo di destinazione iconica è stato ultimamente per lo più assunto dal Salento; dall'altro stratificati, dal momento che nessun centro è stato più percepito attraverso una singola lente d'osservazione (balneare, naturalistica o storico-culturale). La Puglia, nella sua interezza, secondo l'Osservatorio Turistico Regionale[48] , possiede ,oggi, una **forte capacità di attrazione** che non si fonda esclusivamente sugli elementi naturali che ne caratterizzano il paesaggio, pur essendo questi frequentemente richiamati tra le motivazioni di visita, ma soprattutto sulla **percezione di autenticità** che il territorio riesce a trasmettere, sul **patrimonio di tradizioni** che lo attraversano e sul senso di **accoglienza e calore** umano associato alle comunità che lo abitano.

L'immaginario collettivo gioca un ruolo fondamentale nel determinare la realtà, frutto di un insieme complesso di fattori di matrice culturale, storica, sociale, economica, politica e mediatica. In particolare, negli ultimi anni, la portata comunicativa dei social ha assunto un ruolo determinante: non a caso, tra le differenti fonti che si ritiene influenzino maggiormente la scelta delle mete delle vacanze da parte dei turisti, si collocano ai vertici della classifica le informazioni provenienti dai media tradizionali, dai siti di recensione e dai social network[49] .

La Puglia, idealmente, nel corso dei decenni, è stata contemporaneamente considerata da terra dei Greci e dei Romani a territorio dei Normanni e degli Svevi, da paese di briganti a terra dell'ospitalità, da terra percorsa da viaggiatori solitari a meta del turismo di massa, "pur non perdendo la sua dimensione mitica è diventata sempre più complessa riducendo lo scarto fra **Puglia narrata e Puglia reale**"[50].

47 Legler R., *Apulien. 7000 Jahre Geschichte und Kust in Lande der Kathedralen, Kastelle und Trulli*, Koln,Dumont Buchverlag, 1987, p. 245

48 Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione, *Il turismo in Puglia. Executive summary*, SWG, Report n.9 Job 35913, Puglia, 2017.

49 Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione, *Il turismo in Puglia. Indagine quantitativa 2021*, SWG, Focus turismo in Puglia 3° indagine , Job 37273, 2021.

50 Si veda il romanzo di Klaus Voswinckel, *Stein und Meer*, Aarau-Frankfurt am Main, Saarbruken, 1989.

51 Grundel E., Tomek H., *Suditalien*, "Richtig Reisen", Koln 1990, p.215.

52 Bausenhardt H., *Suditalien*, Munchen, 1989, p.265.

Il richiamo irresistibile della costa

"Con molta sicumera la località che si trova nel punto estremo dello sperone dello stivale italiano [=Vieste] si auto definisce *Centro del turismo garganico*, una definizione che purtroppo coglie spaventosamente nel segno. È bastato poco meno di un venticinquennio per trasformare una delle più belle coste dell'Adriatico […] con file e file di sedie sdraio nelle spiagge degli alberghi, una cucina uniforme, priva di gusto e prezzi salati […][51]. La costa sino a Gallipoli si sta aprendo purtroppo anch'essa al turismo. Le concessioni sono state date. Allegro crepitio di betoniere; qua e là ancora molta macchia mediterranea e spiagge deserte[52]."

Luigi Ghirri, *Puglia. Tra albe e tramonti - "Puglia" 1986.,* © Eredi Luigi Ghirri.

Luigi Ghirri, *Puglia. Tra albe e tramonti - "Otranto" 1986.,* © Eredi Luigi Ghirri.

Un ciclopico nastro che mostra la sua rigida quinta

Luigi Ghirri, *Puglia. Tra albe e tramonti - "Trani" 1986,* © Eredi Luigi Ghirri.

Luigi Ghirri, *Puglia. Tra albe e tramonti - "Otranto" 1982.,* © Eredi Luigi Ghirri.

"Si mantiene netta la separazione tra gli ambiti (il naturale, l'agricolo, l'urbano) […] ma soprattutto si sostituisce allo spazio emozionale e variato della natura la continuità delle strutture artificiali, "che sfruttano la presenza di grandi masse di popolazione per alimentarne il consumo[53]"

53 Balzani M., *L'immagine della costa. Dalla scoperta del mare alle prime residenze marine, all'industrializzazione turistica,* Rimini: Maggioli Editore, 2008.

Luigi Ghirri, *Puglia. Tra albe e tramonti - "Otranto" 1982.,* © Eredi Luigi Ghirri.

Il ritorno alla terra d'origine

Luigi Ghirri, *Paesaggio italiano - "Lame di Fasano",1986,* © Eredi Luigi Ghirri.

"La Puglia è un meraviglioso, austero paese arcaico. L'unico dove si assiste ancora allo spettacolo incontaminato, e per interminabili distese, di una flora anteriore alla calata degli indoeuropei: solo ulivi e viti, viti e ulivi, le piante che nel nome, tenacemente conservato e trasmesso, rivelano ancora di essere state trovate sul posto dagli invasori ariani… In realtà il severo paesaggio della Puglia è in queste distese di mastodontici ulivi, in questi tappeti a non finire di viti basse, che si tengon ritte da sé. E non c'è minor fascino, per chi lo sa sentire, in tale elementarietà di paesaggio, che nei "menhir", nei "dolmen", nei trulli.[54]"

Luigi Ghirri, *Paesaggio italiano - "Isole Tremiti", 1985* © Eredi Luigi Ghirri.

54 Brandi C., *Pellegrino di Puglia,* Bari: Editori Laterza, 1960.
55 Scamardi T., *Il sud nell'immaginario dell'Europa. La Puglia dei tedeschi all'epoca del turismo di massa* in Viaggiatori tedeschi in Puglia nel Settecento, Fasano: Schena,1988.

"La Puglia interessa non solo per il suo passato, ma anche per il suo presente che rispecchia la condizione meridionale, e le sue contraddizioni, che sono poi le contraddizioni di una società nello stesso tempo familiare ed esotica, in cui resti di comportamenti sociali tradizionali convivono accanto a forme di vita tipiche delle moderne metropoli europee.[55]"

Il biancore della pietra...

"L'ammasso dei trulli nel terreno a saliscendi si profila sereno e puro, venato dalle strette strade pulitissime che fendono la sua architettura grottesca e squisita. I colori sono rigidamente il bianco – un bianco ovattato e freddo, con qualche striscia azzurrina – e il nerofumo. Ma ogni tanto nell'infrangibile ordito di questa architettura degna di una fantasia, maniaca e rigorosa [...] si apre una frattura dove furoreggia tranquillo il verde smeraldo e l'arancione di un orto. I tetti a punta, di un nero cilestrino, si staccano improvvisi da questa base contorta e armoniosa, per riempire il cielo di magiche punte. Non c'è traccia di miseria o di sporcizia.[56]"

Luigi Ghirri, *Puglia. Tra albe e tramonti - "Alberobello", 1986,* © Eredi Luigi Ghirri.

... la prigione di calce viva

"Per belli, anzi entusiasmanti che siano [i trulli] per il turista, per gli abitanti essi significano stagnazione e represso a vantaggio di un turismo non creativo che fa di Alberobello un giardino zoologico. Le case sono piccole (solo un quinto dispone di due stanze), manca ogni genere di comfort (il 26% è privo di acqua corrente, il 35% di servizi igienici). Chi se lo può permettere si trasferisce in abitazioni moderne (l'età media dei capifamiglia è di 60 anni, i giovani emigrano). Si vive di turismo.[57]"

56 Pasolini P.*, I nitdi trulli di Alberobello,* in «Nuovi Argomenti», «Il Quotidiano», n. 32, ottobre-dicembre 2005, pp. 57-58

57 Kammerer P., Krippendorf E.*, Reisebuch Italien. Uber das Lesen von Landschaften und Stadten,* Berlino: Rotbuch, 1990, p. 403.

Dalla “casa-abitazione” alla “casa-mondo”

“Innanzi tutto, la casa ha un significato complesso e storicamente mutevole. In questo senso, i suoi confini simbolici non sono dati a priori, ma cambiano secondo il modo in cui la cultura prevalente definisce il rapporto tra uno specifico spazio fisico ed il significato che, volta a volta, la società attribuisce alle relazioni che vi si stabilizzano. In questo senso, il progressivo confinamento del concetto di “casa” entro le mura dell’abitazione, e la parallela polarizzazione fra luoghi della privacy e luoghi della vita pubblica, che si è imposto nell’immaginario collettivo con lo sviluppo della cultura moderna, oggi sono messi in discussione.”[58]

“La casa non è però solo un luogo simbolico, è anche uno spazio, abitato da oggetti, che viene usato nella vita quotidiana. La costruzione della casa come rifugio si realizza attraverso le pratiche domestiche, le attività di riproduzione e di cura.[59]Questa dimensione funzionale della casa viene spesso sottovalutata, senza tener conto del fatto che la casa si crea attraverso continuamente le routines quotidiane, le pratiche ricorrenti del pulire, cucinare, decorare, fare il bucato, acquistare, mettere in ordine e disporre gli oggetti[60].”

Luigi Ghirri, *Puglia. Tra albe e tramonti - “Bitonto”,1990,* © Eredi Luigi Ghirri.

58 Heller A., *Dove ci sentiamo a casa?*, in Il Mulino, maggio-giugno, n.353, pp. 381-399, 1994.
59 Mandich G., Rampazi M., *Domesiticità e addomesticamento. La costruzione della sfera domestica nella vita quotidiana,* in «Sociologia@ DRES Quaderni di Ricerca»,1/2009, p. 16
60 Saunders, P. e P. Williams,*The contitution of the Home: Towards a Research Agenda,* Housing Studies, Vol. 3, n. 2, pp. 81-93, 1988.

Lo stereotipo del meridionale

"I baresi si divertono a vivere: ci si impegnano col cuore leggero, e col cuore leggero vanno discutendo di affari per le strade, prendono il caffè, si recano al lavoro, senza avere nemmeno il sospetto che questo non rappresenti una piacevole avventura. C'è aria di festa. Nelle grandi strade, che sembrano boulevards o avenidas, senti sospesa l'euforia del progresso di questa città.[61]"

"I sentieri, la sera in cui arrivai, erano deserti: solo qualche bambino giocava seduto davanti alle soglie, in mezzo a tutto quel biancore. La piazza al contrario era affollata, come in un giorno di fiera, ma si trattava di una folla silenziosa, lieve, vestita di scuro: una radio, inaspettatamente, tuonava la cronaca della partita domenicale, come se annunciasse i fatti di un altro pianeta.[62]"

61 Pasolini P.*, Le due Bari,* stampato su «Il Popolo di Roma» l'8 agosto 1951.
62 Pasolini P.*, I nitdi trulli di Alberobello,* in «Nuovi Argomenti», «Il Quotidiano», n. 32, ottobre-dicembre 2005, pp. 57-58.

Luigi Ghirri, *Puglia. Tra albe e tramonti - "Bitonto",1990,* © Eredi Luigi Ghirri.

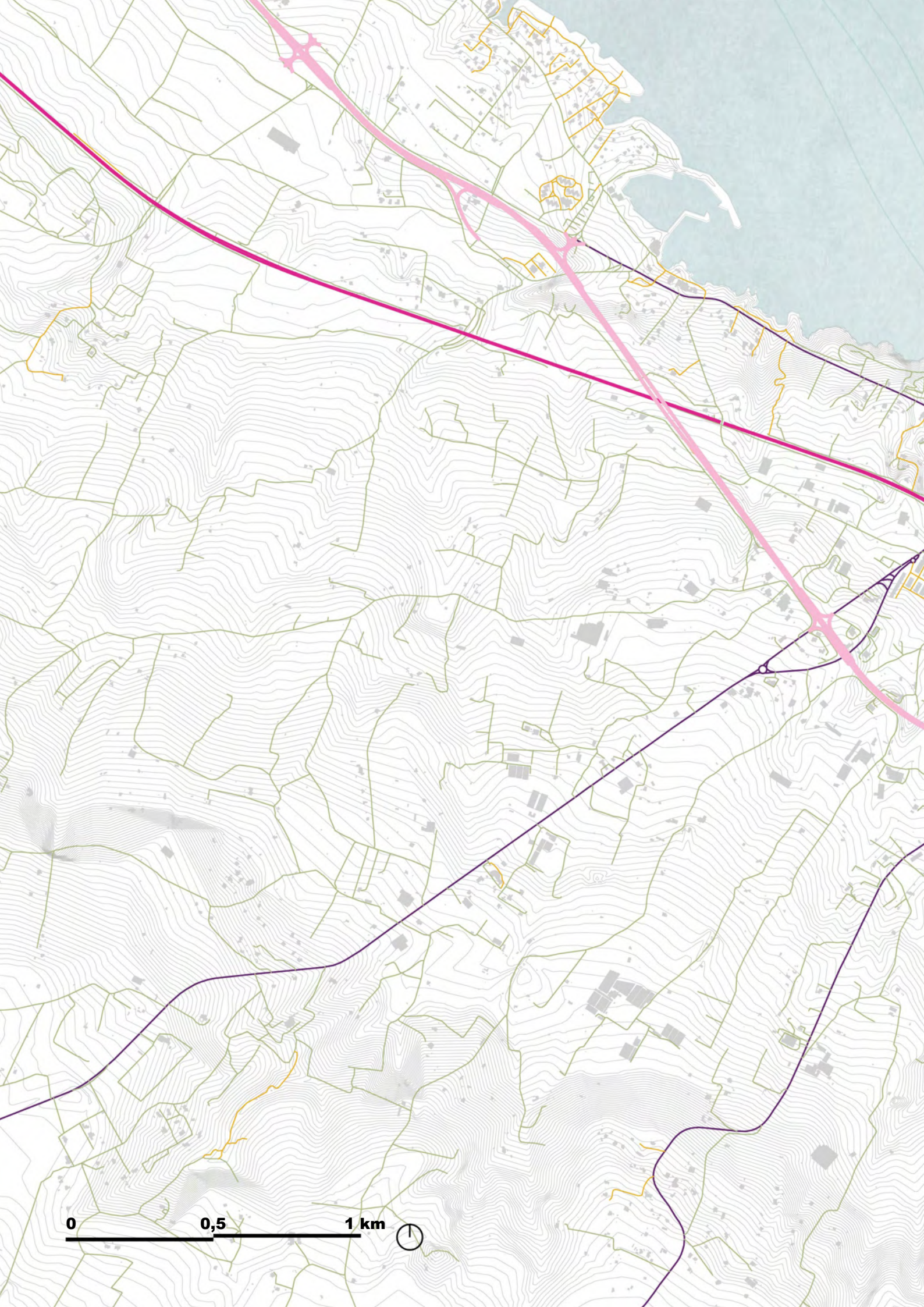
IMPRESA ONORANZE FUNEBRI
LUCARELLI

Parte II Territori in tensione: il contesto di Polignano a Mare

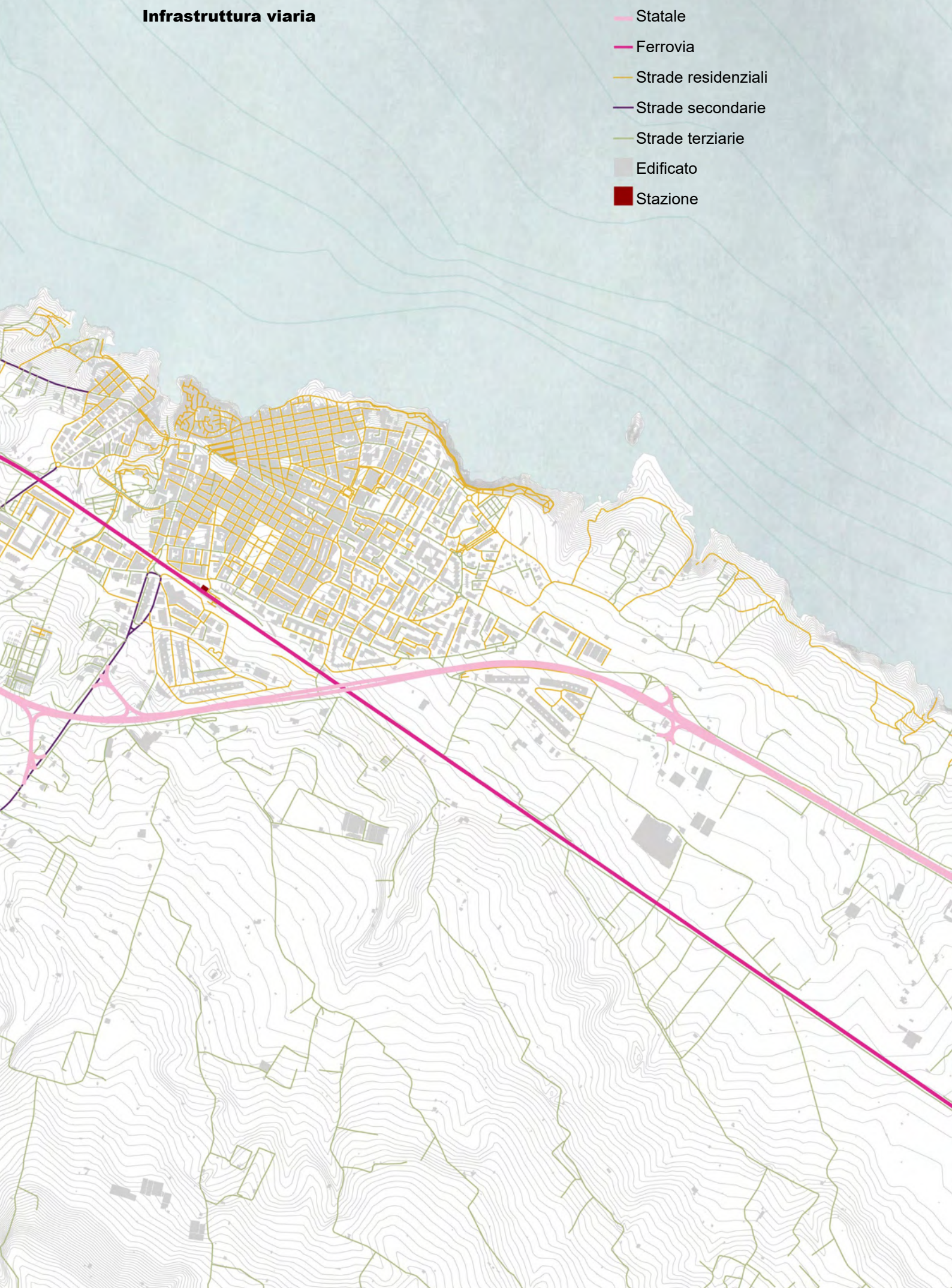
Geografie e assetti urbani 1.

All'interno del quadro precedentemente delineato, Polignano a Mare si presenta come un caso anomalo. Dalla morfologia del litorale, caratterizzato da cale stagliate lungo la scogliera, e dalla soluzione ricettiva maggiormente radicata nell'economia locale, extra-alberghiera, ne è scaturito un modello spaziale ibrido collocabile tra il paradigma del lido urbano e quello della costa diffusa. Del primo si riconosce la continuità tra la pratica della balneazione e la città: la passeggiata sul lungomare, infatti, consente l'accesso alla spiaggia dal centro storico, costituendo un sistema in cui, però, l'ingresso al mare non avviene per progressiva apertura lungo il fronte costiero, ma attraverso pochi varchi, ponti e scalinate che comprimono i flussi e intensificano l'uso dello spazio. Lo stabilimento non si colloca più su una distesa di sabbia, ma tra pareti rocciose o, in estremo, lo diventa la scogliera stessa, trasformandosi così in un **lido urbano "verticale"**. Del secondo ricalca in pieno i caratteri: Polignano, infatti, sia funziona molto bene come meta di passaggio e gita in giornata - visita del centro storico, tappa alla emblematica Lama Monachile e esperienza gastronomica - sia offre una forte componente di ospitalità diffusa - b&b e case vacanze.

Polignano a Mare può essere letto come un caso di **"turismo di soglia"**, in cui più che la spiaggia, ciò che viene vissuto è l'accesso, l'affaccio, l'immagine: l'esperienza balneare viene resa dalla Lama - incastonata tra la falesia, il ponte e il costruito - inseparabile dall'attesa, dall'attraversamento e dalla permanenza. A questa dimensione si affianca una forte discordanza tra capacità dello spazio e domanda dei visitatori, tanto che la superficie ridotta e gli accessi puntuali generano un affollamento, per cui il problema non è "trovare la spiaggia", ma gestire i siti di ingresso, le soglie appunto, e contrastare l'uso intensivo di essi.


0
0,5
1 km

Infrastruttura viaria



1.1 La doppia vocazione del territorio tra produzione e balneazione

La costa adriatica, nella sua estensione totale, può essere concepita come una membrana[1]: uno spazio di mediazione tra la terra e il mare, quasi ovunque e quasi sempre antropizzato, con insediamenti anche minimi, dotato di spessore e profondità, in cui si intrecciano morfologie, azioni, economie e forme di vita differenti. Così inquadrato, il litorale non può essere assimilato ad una linea di confine, ma piuttosto ad una **superficie complessa e porosa.**

A Polignano a Mare tale definizione risulta applicabile a condizione di riconoscere una trasformazione strutturale e sostanziale: lo strato di transizione appare fortemente assottigliato, giungendo quasi a sfiorare una composizione lineare, senza mai, tuttavia, annullarsi del tutto. La costa conserva una funzione di intermediazione, ma la esercita in modo discontinuo, selettivo e fortemente polarizzato. La relazione tra i diversi assetti territoriali presenti - costa, trama urbana e tessuto agricolo - si condensa solo in prossimità di aree puntuali e pratiche specifiche, dal momento che di frequente le integrazioni spaziali risultano interrotte: raramente la campagna arriva a toccare la linea di costa e quasi mai si insinua all'interno dell'agglomerato urbano fino a lambirne il tessuto storico, in genere tende ad arrestarsi in prossimità del tracciato della statale adriatica che si erge come una barriera difficilmente

1 Ivetic E., *L'Adriatico come spazio storico transnazionale*, in «mediterranea. ricerche storiche» n. 35, 2015, p. 490.

Gianni Berengo Gardin, *Gregge di pecore sul litorale di Polignano a Mare*, Archivio Touring, 1965.

valicabile.

La zona balneare, da un lato, si è imposta come immagine dominante e iper-visibile, divenendo il luogo privilegiato dell'esperienza turistica, a seguito soprattutto dell'esplosione del fenomeno di "umanizzazione della costa"[2]. I connotati di interi segmenti di litorale, per lungo tempo disabitati e privi di insediamenti stabili, sono stati negli anni stravolti da una sequenza continua di edificazioni, riconducibili a nuove tipologie emerse - residenze stagionali, complessi condominiali, strutture alberghiere, villaggi turistici, campeggi e spazi dedicati alla sosta veicolare - con la volontà di accogliere le masse di ospiti incipienti. Il risultato è stato la formazione di una **periferia balneare**[3] da intendersi non soltanto con una valenza spaziale, ma altresì temporale: tali insediamenti sono abitati solo per brevi periodi dell'anno, risultando marginali rispetto alla vita quotidiana dei loro frequentatori. Con l'arrivo della stagione estiva le statistiche testimoniano un incremento esponenziale, che può variare da due fino a dieci volte rispetto ai valori ordinari della popolazione presente all'interno delle località costiere - già normalmente sovrappopolate dal momento che vi si concentra il 30% della densità abitativa - con conseguenze talvolta nefaste, non solo per l'ambiente circostante, ma anche per le abitudini di fruizioni dei residenti. La polarizzazione territoriale tende a crescere più che ad arrestarsi ed i flussi turistici si condensano, faticando a diluirsi in modo più omogeneo.

Nel caso di Polignano a Mare, il rapporto tra le presenze turistiche e la popolazione residente evidenzia una pressione significativamente superiore alla media regionale: a fronte di un valore medio annuo pari a 2,2, nei mesi di luglio e agosto l'indicatore sale a 4,6 raddoppiando. Il quadro che emerge dall'analisi statistica restituisce l'immagine di un turismo fortemente stagionale, concentrato nello spazio costiero e in grado di alterare in modo temporaneo, ma intenso, l'equilibrio tra abitanti stabili e passeggeri.

Risulta evidente che sia necessario rifondare i pilastri su cui il turismo balneare si è storicamente costruito: un modello incentrato, innanzitutto, sulla ricerca di pace e riposo, garantito dalla compresenza delle tre componenti fondamentali - **sun, sea, sand**. Attraverso tale prospettiva l'attività turistica si è, fino ad oggi, configurata come una pratica scarsamente sensibile ai valori naturali e culturali dei luoghi, confinandoli sullo sfondo di un'esperienza focalizzata prevalentemente sul corpo e sul culto dell'abbronzatura, tanto che i turisti «non vanno veramente in Spagna o in Grecia […]. Vanno al sole, non importa dove»[4]. Il paesaggio finisce così per assumere prevalentemente il ruolo di scenografia della vacanza, valorizzato solo in quanto elemento indistinto capace di garantire un generico "cambiamento d'atmosfera"[5], piuttosto che come ambito di fruizione consapevole e di attenzione specifica.

La *Carta dei Paesaggi Costieri della Regione Puglia*, predisposta in occasione della redazione dell'*Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico*, testimonia la volontà di riformare e rivoluzionare il paradig-

2 Migliaccio A., *La costa pugliese tra istanze di valorizzazione e tutela. Il Progetto Territoriale sui paesaggi costieri nella Proposta di PPTR della Regione Puglia*, presso la XIV Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti «Abitare l'Italia. Territori, economie, disuguaglianze», Torino, 2011, p. 1.

3 *Ibidem*, p. 2.

4 Salizzoni E., *Paesaggi Protetti: Laboratori di sperimentazione per il paesaggio costiero euro-mediterraneo*, Firenze: University Press, 2012, p. 80, Citando un articolo di C. Norlén, apparso nel 1994 sullo svedese 'Veckojournalen' (28, 25).

5 Lozato-Giotart J. P., *Geografia del turismo. Dallo spazio visitato allo spazio consumato*, Milano: Franco Angeli, 2003.

ma turistico tradizionale, ponendosi, come uno degli obiettivi strategici, la decompressione della costa attraverso l'attivazione di progetti di delocalizzazione. Il suolo rappresenta ovunque una risorsa preziosa, ma assume un valore ancor più elevato in prossimità del litorale, dove si concentrano rilevanti qualità ecologiche - legate al ruolo di fascia di transizione e di interazione tra sistemi terrestri e marini - e percettivo-paesaggistiche - in quanto la costa funge da scena privilegiata di relazione visiva con l'orizzonte marino. L'intenzione è contribuire alla riduzione della pressione insediativa sugli ecosistemi costieri e alla riqualificazione dei paesaggi degradati mediante interventi di rinaturalizzazione e bonifica ambientale, tramite la dismissione di aree produttive incompatibili con l'ambiente marino-costiero, insediamenti turistici abusivi in aree di alto valore naturalistico e/o a rischio inondazione. Tale indirizzo strategico si inserisce in un contesto già segnato da profonde trasformazioni e si configura come una risposta a dinamiche regionali che hanno visto la graduale riduzione della distanza, fisica e funzionale, tra la fascia litoranea e le aree circostanti. Nei territori costieri si è osservato sempre di più l'emergere di un progressivo **processo di saldatura** tra le antiche città portuali, un tempo separate da estesi tratti di ruralità: tale dinamica ha esposto, e continua ad esporre, il litorale al rischio di una conurbazione lineare continua, e di conseguenza anche alla perdita degli ambienti agrari, che hanno da sempre rappresentato un carattere identitario dell'area.

La zona dell'entroterra, dal lato opposto, ha mantenuto una vocazione agricola e produttiva che la ha resa estranea, in gran parte, alla rappresentazione costiera, e l'ha relegata al ruolo di **infrastruttura silenziosa** (indispensabile al funzionamento del sistema urbano, tuttavia difficilmente percepita come integrante della struttura paesaggistica). Tale percezione è stata ancor di più enfatizzata dall'indebolimento della complessità dei sistemi rurali: nel contesto dell'agricoltura intensiva i paesaggi agrari hanno progressivamente smarrito le proprie connotazioni specifiche, assumendo un carattere di uniformità riconducibile a uno spazio prevalentemente attrezzato e funzionalizzato. Il processo di massificazione ha annullato i caratteri storicamente modellati del territorio, ne ha attutito la diversità, appiattendo la forma alla sola funzione, in assenza di contenuti e di legami con le specificità locali[6]. In luogo del tradizionale paesaggio mediterraneo, strutturato sull'equilibrio tra **ager, saltus e silva**, ne è emerso uno marcatamente settoriale, segnato dalla dissociazione tra produzione vegetale ed animale (nutrienti e risorse sono importati dall'esterno, non generati naturalmente da un sistema integrato), con la conseguenza di una minore resilienza a livello ecologico e un aumento del rischio di squilibrio ambientale, fitosanitario e idrogeologico. A livello socioeconomico e culturale, di contro, ha contribuito ad un progressivo abbandono della produzione di "nicchia" e della custodia dei saperi e delle tecniche agricole tradizionali.

Un'analisi condotta sulla SAU (Superficie Agricola Utilizzata) regionale ha permesso di constatare come la Puglia rappresenti una delle maggiori

6 Perelli A., *Insediamenti umani e paesaggi agrari*, Milano: Jaca Book,1996.

estensioni agricole a livello nazionale. La distribuzione delle piantagioni presenti ha rivelato la predominanza di una struttura sostanzialmente stabile nel tempo, caratterizzata dalla netta prevalenza di un numero limitato di tipologie colturali. Le erbacee occupano circa la metà delle superfici investite, tra le quali è emersa una marcata concentrazione di cereali, che, difatti, coprono da soli oltre un quarto dei terreni coltivabili (il 28%). Analogamente, tra le colture arboree, l'olivo rappresenta il protagonista principale del patrimonio complessivo (il 70%), a cui seguono per diffusione la vite e, in ultimo, le arboree da frutto[7].

La precarietà di tale sistema, strutturalmente orientato alla specializzazione e alla concentrazione, si è rivelato in tutta la sua fragilità e criticità al momento della diffusione del batterio *Xylella fastidiosa* che ha colpito circa 21 milioni di ulivi, provocandone il disseccamento. Il Piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia ha previsto innanzitutto, quale principale misura d'azione a contrasto di tale fenomeno allarmante, il reimpianto e l'introduzione di varietà di olivo resistenti alla fitopatia, quali il Leccino e la FS-17, nonché la riconversione della matrice agricola verso colture differenti.

All'interno delle aree dell'entroterra - la cui perifericità non dovrebbe rimandare ad una condizione necessariamente di arretratezza, ma fare riferimento al solo contesto geografico[8] - si nutre l'aspirazione di inaugurare la nascita di una "**nuova centralità**", fondata sull'alta concentrazione di risorse naturali e agricole, capaci di contribuire ad evitare disastri ambientali, a mantenere in equilibrio gli ecosistemi e a promuovere la biodiversità.

L'attuale frattura tra aree costiere ed interne è stata determinata, in sintesi, da un processo duplice di litoralizzazione ed esodo rurale, che ha sancito l'abbandono e, di conseguenza, la rinaturalizzazione spontanea e incontrollata dei territori retrostanti. Se tale fenomeno, da un lato, ha reso evidente una separazione funzionale e percettiva tra i due sistemi, che si è manifestata tramite una differente distribuzione degli insediamenti, delle attività svolte e dei flussi turistici, viceversa è proprio a partire dalle componenti ambientali meno visibili che tale contrasto, apparente, deve essere riletto criticamente.

A tal proposito, la buona qualità delle acque di balneazione lungo il tratto costiero, pur rappresentando un indicatore ambientale positivo, restituisce una lettura parziale e finale del ciclo dell'acqua, che tende a mascherare le criticità strutturali presenti a monte del sistema. Le falde acquifere sotterranee rappresentano una continuità fisica, che valica i confini amministrativi e la linea di costa, tra i due ambiti nella quale si accumulano e si trasmettono gli **effetti del sovrasfruttamento**, dell'inquinamento e della crescente domanda idrica legata alle pratiche svolte: la richiesta aumenta con l'incremento della pressione demografica, a seguito della presenza dei turisti, e con l'insorgere della stagione calda, durante la quale le esigenze dell'ambiente naturale, rurale e urbano divengono superiori. Le riserve naturali di acqua che scorrono nel sottosuolo, nell'area di Polignano a Mare, risultano

7 Crea - Consiglio per la Ricerca in Agricoltura e l'analisi dell'Economia agraria, *L'Agricoltura pugliese conta*, Roma, 2025, p. 57.

8 Senatore A., Esposito V., Bencardino M., *Agricoltura multifunzionale e turismo: quali opportunità di sviluppo per le aree interne?* in «Aree interne modelli e approcci di sviluppo territoriale», Roma: Aracne Editore, 2024, pp. 117-120.

interessate da un grave fenomeno di intrusione marina, per una fascia costiera di larghezza pari a circa 7 km (una porzione significativa dell'entroterra immediato), a causa della presenza di una quota piezometrica ridotta, che favorisce l'infiltrazione. Si tratta di un'aggravante che, nel quadro complessivo attuale, caratterizzato da un aumento delle temperature non irrilevante e da una riduzione delle precipitazioni, più accentuata rispetto alla media nazionale, contribuisce ad esporre il territorio ad un concreto rischio di desertificazione.

L'acqua a disposizione si sta progressivamente dimostrando insufficiente a soddisfare le necessità legate ai differenti usi: potabile, irriguo e industriale. La crescente rilevanza di tale problematica ha portato all'elaborazione di diversi programmi di adattamento: il *Piano Strategico della Città Metropolitana di Bari* ha erogato significativi investimenti per promuovere la costruzione e il potenziamento dei sistemi di depurazione, con la finalità di incentivare il reimpiego delle acque reflue[9] e, di conseguenza, contribuire al mantenimento di un equilibrio idrogeologico più stabile e limitare i fenomeni di impoverimento e salinizzazione. È emersa, al tempo stesso, nella ricerca di una soluzione appropriata, la volontà di adottare un approccio ambientalmente sostenibile, capace di impiegare risorse naturali ed evitare che l'ecosistema possa risentirne. Tra le alternative più auspicabili rientrano la creazione e il mantenimento di invasi di acqua dolce a cui attingere durante i periodi di siccità e capaci, al contempo, di favorire la biodiversità offrendo rifugio a numerose specie di flora e fauna; l'incremento dei contenuti di sostanze organiche nel suolo, tramite l'impiego di pratiche di agricoltura rigenerativa, al fine di migliorare la resilienza e la capacità di immagazzinamento idrico del terreno; l'utilizzo delle **acque di vegetazione** provenienti dai frantoi oleari, adatte alla valorizzazione di una risorsa locale abbondante (stimati tra gli 85 e 135 litri ogni 100 kg di olive lavorate) e alla riduzione dei consumi di fertilizzanti di sintesi. Le risorse idriche non rappresentano soltanto un fattore di supporto alle attività agricole, urbane e turistiche, ma diventano un vero e proprio indicatore della qualità delle relazioni tra i differenti sistemi territoriali.

Appare inevitabile, nel tentativo di sanare la contraddizione esistente ed al tempo stesso tutelare un patrimonio paesaggistico già ampiamente compromesso, puntare a destagionalizzare i flussi, integrando territorialmente il turismo balneare con segmenti turistici alternativi e sostenibili (culturale, naturalistico, agrituristico, escursionsitico, sportivo). L'ostilità tra presenza antropica e sistemi naturali suggerisce, in particolare, la ricerca di modalità efficaci di integrazione che consentano di conciliare la tentazione di assecondare lo sviluppo turistico (e di conseguenza economico) con la **conservazione ambientale**.

Secondo un'indagine, promossa dal Agenzia Regionale del Turismo della Puglia, nonostante la maggior parte dei flussi turistici sopraggiunga e si trat-

9 Città Metropolitana di Bari, *Piano Strategico Città Metropolitana di Bari - Documento di Piano*, Bari, 2024, p. 228.

tenga all'interno del territorio locale, spinta principalmente dal desiderio di vivere il mare (il 42%), tuttavia, negli ultimi anni, il quadro motivazionale ha assunto una fisionomia multiforme e polifunzionale: spiccano il desiderio di entrare a contatto con la ricchezza del patrimonio artistico/monumentale (il 22%), con le bellezze naturali del luogo (il 18%) e l'interesse enogastronomico (il 9%)[10].

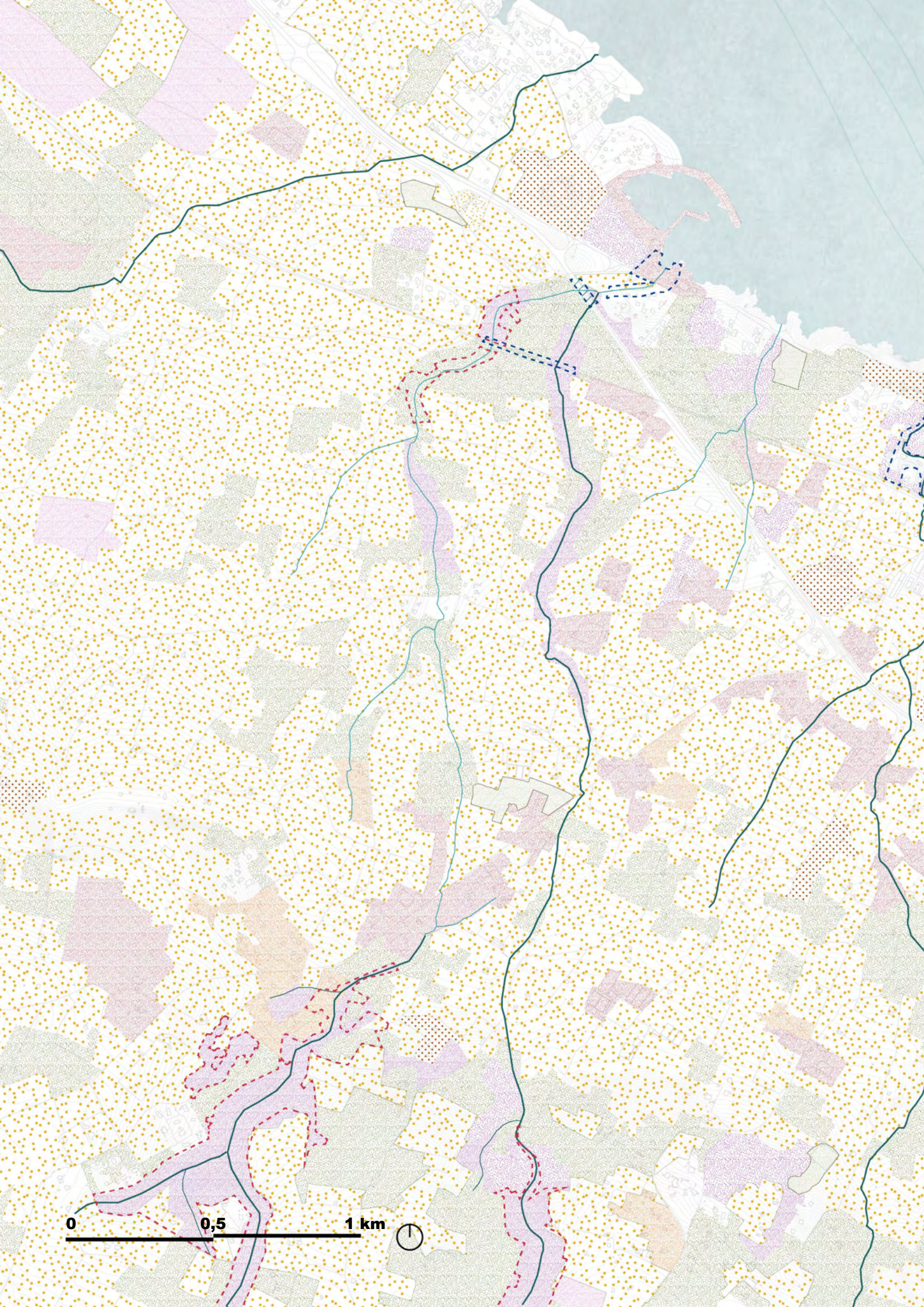
La progressiva diversificazione apre, dunque, a una prospettiva operativa che sia in grado di promuovere la ridistribuzione trasversale delle masse di turisti, dalla costa verso l'entroterra. Entro tale contesto si inserisce il turismo rurale, una forma di domanda esperienziale, fondata sul riconoscimento del valore del paesaggio e della qualità delle produzioni locali, che non si limita ad essere fruita passivamente ma contribuisce attivamente allo sviluppo dei territori in cui si deposita. La società instaura così un nuovo rapporto con la campagna, non più dimenticata, ma riconosciuta in quanto vettore di identità e memoria, portatrice di benessere e qualità di vita alta e salubre. Le caratteristiche del territorio, in tutte le sue componenti ambientali, culturali e sociali, non rappresentano più un contorno ma divengono l'elemento essenziale per la qualificazione delle attività turistiche stesse[11]. Il fattore principale di interesse diviene la terra con i propri frutti, intesa come risultato di trasformazione, grazie, o a causa, dell'intervento dell'uomo. Non è un caso che le esperienze legate all'olio, espressione dell'identità del luogo e simbolo di un'alleanza secolare tra l'uomo e il paesaggio, mostrino un rilevante potenziale turistico: le degustazioni in frantoio raccolgono una quota di interesse significativa (il 44%), così come le visite alle aziende olivicole (il 37%)[12].

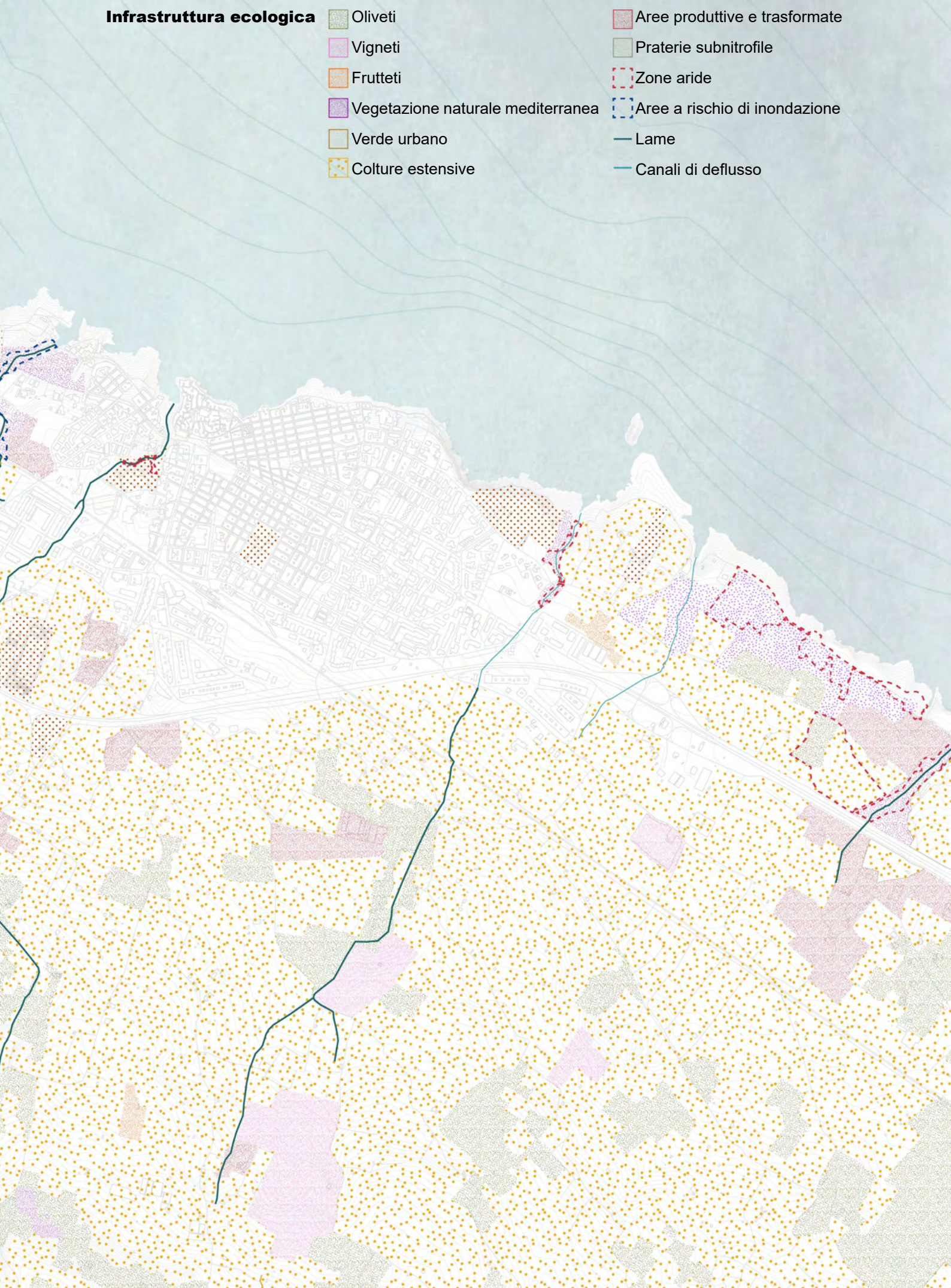
L'obiettivo principale consiste nel dare profondità alla costa, integrare l'entroterra come protagonista attivo del sistema turistico, trasformando la **diversità territoriale** in un fattore di qualità e riequilibrio.

10 ISNART - Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, *Dal tour al turismo attraverso i dati*, 2022, pp. 24-25.

11 Pasian M., *Il turismo rurale per lo sviluppo del sistema territoriale locale nell'area della Venezia Orientale*, Venezia: Università Ca'Foscari, 2014, p. 43.

12 ARET - Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione, *Puglia meta del turismo enogastronomico: analisi della domanda e dell'offerta regionale*, 2025, pp. 28-29.


0
0,5
1 km


Infrastruttura ecologica
Oliveti
Vigneti
Frutteti
Vegetazione naturale mediterranea
Verde urbano
Colture estensive
Aree produttive e trasformate
Praterie subnitrofile
Zone aride
Aree a rischio di inondazione
Lame
Canali di deflusso

1.2 I risvolti dell'abitare tra permanenza e temporaneità

Abitare non implica esclusivamente l'occupazione di uno spazio, o più nello specifico di una residenza, ma comporta il riconoscimento di un legame profondo fra persona e luogo, indipendentemente dalla natura temporale che lo contraddistingue, il quale può potenzialmente assumere carattere di stabilità, periodicità, o ancora transitorietà[13]. Condizione necessaria è la creazione di una relazione d'uso, memoria, riconoscimento e appartenenza.

Polignano a Mare si configura come una realtà principalmente attraversata da **flussi discontinui** piuttosto che continui: a fronte di una popolazione residente pari a 17.353[14], il numero di arrivi turistici registrati in uno stesso anno raggiunge una quota di 140.170[15]. Tale quadro restituisce con chiarezza la presenza di una temporalità breve e ripetitiva e l'assenza di un rapporto equilibrato tra chi affonda le proprie radici nello spazio e chi vi si innesta solo temporaneamente. I soggiorni brevi e le escursioni limitate ad una singola giornata, i cosiddetti *day-trip*, rappresentano una costante che attraversa il territorio - stimolata soprattutto dall'incidenza del turismo domestico, composto prevalentemente da flussi intra-regionali - e richiedono una pianificazione minima offrendo un "assaggio" di viaggio di massimo 8-10 ore di esplorazione prima del ritorno a casa. Sono sempre più diffuse le guide che promuovono itinerari caratterizzati da una fruizione spasmodica e accelerata, orientata all'accumulo di tappe dello spazio, urbano e non, che mirano a costruire l'idea di una giornata perfetta attraverso narrazioni romanzate, in cui si promette la possibilità di «passeggiare per le vie del centro storico, ammirare i panorami mozzafiato, leggere poesie di strada, cantare *Volare* accanto alla statua di Domenico Modugno e rilassarsi su una spiaggia di ciottoli»[16].

Negli ultimi anni la città ha guadagnato una serie di riconoscimenti pubblici e mediatici che ne hanno accresciuto il prestigio e la visibilità: ad esempio la risonanza della stampa per la promozione di grandi eventi, quali la *Red Bull Cliff Diving World Series*, ha contribuito ad ampliare la domanda turistica, e le ripercussioni ad essa connesse, addirittura ai comuni circostanti (Conversano, Turi, Rutigliano e Castellana Grotte), evidenziando l'impatto territoriale esteso che è stato capace di generare la sua "fama" a livello mondiale. In un solo fine settimana, in questa occasione, 40mila persone hanno partecipato alla manifestazione[17], non a caso allestita sullo sfondo del pittoresco contorno della Lama Monachile, principale emblema della fruizione

13 Cecchini A., *I'm Not a Tourist, I Live Here. Turismo e territorio*, Milano: Franco Angeli, 2009, pp. 79-80.

14 ISTAT, *Popolazione per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2025 - Comune di Polignano a Mare*. Disponibile al link https://demo.istat.it/app/?i=POS&l=it (consultato il 20/03/2026).

15 Questlab, *La Puglia turistica nel 2025: dati, impatti e opportunità*, presentazione TGG Travel Experience, Rimini, 9 ottobre 2025, elaborazioni su dati ISTAT e SPOT - Osservatorio Turistico Regione Puglia, riferite agli arrivi turistici nelle cinque principali destinazioni della provincia di Bari, p. 12. Disponibile al link https://aret.regione.puglia.it/dati-e-ricerche/rapporti-e-statistiche/dettaglio/-/asset_publisher/c2UOAprz5aIk/content/id/6113523/report-dati-sui-flussi-turistici-in-puglia-nei-primi-8-mesi-del-2025-sensibile-aumento-di-visitatori-stranieri-2 (consultato il 20/03/2026)

16 Il contributo citato si inserisce all'interno della vasta diffusione di guide turistiche online che propongono itinerari giornalieri sintetici, ed è qui utilizzato a titolo esemplificativo. *One Perfect Day In Polignano a Mare* Disponibile al link https://lifepart2andbeyond.com/one-day-in-polignano-a-mare-puglia/ (consultato il 20/03/2026)

17 Carnevale C., *Red Bull Cliff Diving World Series: 40mila persone per la tappa di Polignano a Mare*, Bargiornale, 2 luglio 2024.

predatoria dei visitatori.

Le mappe del desiderio turistico sono state riscritte dai social media e dai contenuti virali delle piattaforme, quali Instagram e TikTok, che hanno ridefinito le modalità del viaggio: l'esperienza non risulta più orientata verso l'ignoto ma verso immaginari codificati e riconoscibili[18]. Il turismo "pronto-consumo"[19] ha stravolto le caratteristiche autentiche del luogo, le stesse che inizialmente ne avevano costituito la principale motivazione di attrazione. La ricezione turistica si è rivelata, così, fondata sulla ripetizione di immagini e sul consumo delle mete più "iconiche", ridotte a merci da cui estrarre valore economico, piuttosto che simbolico. Ne scaturisce una relazione con il territorio priva di sedimentazione, in cui l'uso sostituisce l'appartenenza e l'esperienza si esaurisce nello scatto, riflettendo una logica di consumo più ampia che contribuisce a **svuotare il legame profondo tra persona e luogo**: le principali grotte si sono trasformate in nodi di attrazione estrema che hanno messo a rischio tanto l'integrità ambientale quanto la sicurezza dei bagnanti, le aree di pregio naturalistico sono diventate vittime di fenomeni quali l'abusivismo edilizio, il tessuto storico urbano ha assunto il ruolo di destinazione privilegiata di processi di semplificazione funzionale[20]. La volontaria condivisione degli usi e costumi della comunità è venuta meno, così impedendo lo sviluppo di una reale integrazione, ormai ridotta esclusivamente ad una sterile partecipazione in ambito economico, attuata attraverso lo scambio di beni e servizi, che ne ha rappresentato solo una derivazione parziale e impoverita.

L'immagine dello spazio urbano attuale restituisce la presenza simultanea, talvolta solo un incontro occasionale, di **popolazioni molteplici** - pendolari, city users, lavoratori occasionali, proprietari di appartamenti - che in momenti differenti della giornata, o della stagione, hanno la possibilità di incrociarsi e scambiare servizi, o viceversa scontrarsi ed entrare in conflitto[21]. Il contrasto è diventato una componente intrinseca della realtà, giacché il territorio è capace di offrire un insieme finito di opportunità e risorse che necessitano di essere redistribuite tra soggetti portatori di esigenze e ritmi differenti.

Le popolazioni temporanee, essendo "atterrate" nel territorio per ragioni estremamente specifiche e circoscritte, e dovendo ottimizzare il proprio tempo, spesso limitato, mirano a collocarsi in prossimità dei propri interessi[22]. Data la tendenziale coincidenza delle rispettive centralità, solo apparentemente differenti, si viene ad innescare un effetto di attrazione a catena, causa di un conseguente stratificarsi di sub-popolazioni molteplici[23]. Il centro storico si configura come il maggiore ambito di contesa e, in particolare, il piano degli alloggi come il luogo in cui si riversano i principali esiti della competizione tra usi a lungo e breve termine, incidendo complessivamente sull'equilibrio del sistema urbano. A Polignano a Mare il concetto più ampio di gentrificazione può essere ricondotto ad una sua specifica ramificazione,

18 Antista L., *Overtourism: ormai andiamo in vacanza per fare le foto su Instagram*, Domusweb,12 giugno 2025. Disponibile al link https://www.domusweb.it/it/notizie/2025/06/10/overtourism-problema-instagram-influencer-foto.html (consultato il 20/03/2026).

19 D'Addetta D., *Puglia: Nostalgie della terra natia*, Italy Segreta, 22 marzo 2022. Disponibile al link https://italysegreta.com/it/puglia-nostalgie-della-terra-natia/ (consultato il 20/03/2026)

20 Mendes L., *Gentrificação turística em Lisboa: neoliberalismo, financeirização e urbanismo austeritário em tempos de pós-crise capitalista 2008-2009*, in «Cadernos Metrópole», vol. 39, pp. 479-512, citato in Simone Tulumello, *L'urbano in trasformazione*, Palermo: Edizioni Museo Pasqualino, 2021, p. 28.

21 Nuvolati G., *Popolazioni in movimento, città in trasformazione. Abitanti, pendolari, city users, uomini d'affari e flâneurs*, Bologna: Il Mulino, 2002.

22 Russo A. P., Arias Sans A., *Student communities and landscapes of creativity: How Venice - the "world's most touristed city" - is changing*, in Greg Richards, Julie Wilson (a cura di), *Tourism, Creativity and Development*, Londra: Routledge, 2009.

23 Brollo B., *Mobilità e temporaneità: i risvolti sull'abitare*, Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti, 2021, p. 484.

identificabile nella turistificazione, le cui trasformazioni indotte costituiscono una derivazione dalla forte "violenza simbolica"[24]: le variazioni che investono il territorio non sono esclusivamente di carattere fisico, ma tendono a ridefinire il significato dei luoghi, stabilendo il modo in cui devono essere vissuti e i valori che devono possedere. Si tratta di un fenomeno che inizia nel racconto, prima ancora che nello spazio. Le specifiche caratteristiche che lo contraddistinguono risiedono nella natura dei gruppi coinvolti, eterogenei e mutevoli, e nella presenza di dinamiche demografiche segnate non dalla sostituzione stabile, bensì da forme di spopolamento temporaneo e stagionale[25]. A ciò si affianca una struttura della proprietà orientata prevalentemente alla **rendita turistica**, fondata su investimenti immobiliari a breve termine, che svincolano l'abitazione dalla funzione residenziale e la trasformano in dispositivo di consumo. Il *Piano paesaggistico territoriale regionale* della Puglia sottolinea, non a caso, il dilagare di una «tendenza allo svuotamento temporaneo del centro storico ai fini della locazione turistica estiva, con la presenza quasi esclusiva di attività di ristorazione e l'assenza del cosiddetto commercio di prossimità»[26] e «un'utilizzazione sconsiderata di attrezzature a carattere ricettivo collocate in maniera caotica e sovradimensionate rispetto al contesto urbano»[27]. Polignano a Mare può essere riconosciuta come una "città turistica"[28], in cui il turismo non rappresenta un'attività accessoria, ma una funzione strutturale capace di incidere sulla morfologia urbana, sull'organizzazione funzionale, sugli usi economici e sulle pratiche sociali e culturali. Le dinamiche osservate su scala locale si inseriscono in un quadro più ampio atteso che, in Puglia il settore turistico contribuisce per il 15% circa al PIL regionale[29] ed è caratterizzato da una crescita costante delle imprese e degli addetti alle attività connesse ai servizi di alloggio e ristorazione, noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese, attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento.

Un contesto simile spinge a porsi una serie di interrogativi come, ad esempio, chi possa essere considerato "abitante" (se tale accezione non necessariamente coincide con un principio di continuità e permanenza) ovvero ancora quale ruolo rivestano in generale le presenze fluttuanti. Tradizionalmente la città era costellata da una serie di realtà costruite a fini turistici, pensate per tenere i visitatori lontani dai nativi, promuovendo così **un ideale di separazione più che di immersione**. La clientela risiedeva in dispositivi di contenimento, quali gli alberghi e i villaggi turistici, la cui condizione di esistenza e sviluppo era rappresentata dalla creazione di una "distanza necessaria"[30] che permetteva a tali oasi di isolarsi rispetto al contesto. Tale logica risulta chiaramente leggibile in strutture quali l'Hotel di Grotta Palazzese, tra i primi ad essere fondati nel 1960, la cui stessa configurazione spaziale, incastonata nella roccia e sospesa sul mare, ha costituito nel tempo un'esperienza esclusiva e autosufficiente, che ha permesso al visitatore di entrare a contatto con un paesaggio vernacolare senza dover instaurare necessariamente una connessione con il tessuto urbano e sociale circostante.

24 Mansilla Lopez J. A., *No es turismofobia, es lucha de clases. Políticas urbanas, malestar social y turismo en un barrio de Barcelona*, in «Revista NODO», 2018, vol. 23, pp. 21-47.

25 Sequera J., Nofre J., *Shaken, not Stirred. New Debates on Touristification and the Limits of Gentrification*, in «City», 2018, vol. 22, n. 5-6, pp. 843-855.

26 Regione Puglia - Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, *Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona della fascia costiera e delle lame sita nei comuni di Polignano a Mare e Monopoli* (D.M. 01.08.1985), recepita nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), 2015, p. 8.

27 *Ibidem*, p. 10.

28 López Palomeque F., *Barcelona, de ciudad con turismo a ciudad turística. Notas sobre un proceso complejo e inacabado,* in «Documents d'Anàlisi Geogràfica», 2015, vol. 61, n. 3, pp. 483-506.

29 BIT- Borsa Internazionale del Turismo Milano, *Il turismo in puglia nel 2026: evidenze, dinamiche e prospettive per un nuovo equilibrio territoriale,* a cura dell'Osservatorio Regionale del Turismo di Pugliapromozione, 2026, p. 32. Disponibile al link https://aret.regione.puglia.it/documents/34206/0/Slide+conferenza11.2_Il+turismo+in+Puglia+nel+2026_BIT_srt+%282%29.pdf/f2e436f7-4b34-565e-6a6d-d56f717e8345?t=1770826065063

30 Coccia L., *Architettura e turismo*, Milano: FrancoAngeli, 2018, p. 31.

L'architettura ha, così, assunto, da lì in avanti, il ruolo di dispositivo di filtro, capace di disciplinare le possibilità di attraversamento o di allontanamento e, di conseguenza, di calibrare il proprio rapporto con la quotidianità locale, definendo le condizioni di accesso allo spazio turistico e, specularmente, i meccanismi di esclusione che ne delimitano i confini.

Il turismo di lusso, nel suo recente sviluppo, ha tentato di proporre, soltanto in apparenza, un paradigma differente fondato sull'integrazione e adesione al contesto, giacché in concreto, almeno fino ad oggi, non si è rivelato in grado di superare il principio di separazione, limitandosi piuttosto a offrirne una riformulazione più sofisticata e velata. Si tratta di un settore che, negli ultimi anni, ha conosciuto una crescita significativa, come comprovato dall'Osservatorio regionale del Turismo della Puglia, secondo cui le presenze registrate presso le strutture alberghiere 5 stelle e 5 stelle lusso sono risultate in aumento del +34% rispetto al periodo pre-pandemico, risalente al 2019, e del +16% rispetto al 2024, con una proiezione che ha visto confermato il raggiungimento di circa 700.000 pernottamenti alla fine del 2025[31].

Ancora più rilevante appare la composizione dei flussi, dal momento che la forte incidenza della domanda estera si presenta superiore al 66% nel segmento di fascia alta, rispetto a una media regionale compresa tra il 40% e il 45%[32], evidenziando come il turismo di lusso operi prevalentemente in relazione a mercati internazionali selezionati e al tempo stesso consolidando un modello di offerta orientato a pubblici specifici e ad elevate capacità di spesa. Uno dei segnali più concreti di tale espansione, a Polignano a Mare, può essere ravvisato, ad esempio, nella recente apertura di strutture quali l'Hotel di Cala Ponte, la cui narrazione promozionale enfatizza l'idea di un ospitalità "immersiva", capace di far vivere, e persino assaporare - anche letteralmente vista la presenza di un servizio di ristorazione stellato a disposizione degli ospiti - l'identità mediterranea, proponendo un'esperienza che si dichiara armonizzata con il paesaggio e l'ambiente naturale circostante. Tuttavia, nonostante l'allettante presentazione, gli assetti spaziali e funzionali adottati rendono manifesta una logica differente, riconducibile alla costruzione di un sistema che si presenta, ancora una volta, in larga parte autonomo rispetto alla vita ordinaria della città, in quanto nei fatti tende parzialmente ad isolarsi tramite l'applicazione di strategie di accesso regolato, la presenza di servizi riservati e la privatizzazione di stralci di costa o nicchie ecologiche.

L'integrazione evocata sul piano simbolico tende così ad attenuarsi sul piano sociale ed economico: l'inclusione di pochi costituisce, infatti, la condizione stessa di esistenza del lusso, che può sopravvivere solo nella misura in cui non sia universalmente accessibile. Emblematica appare a riguardo essere la recente proposta di realizzazione di un luxury resort a Costa Ripagnola che ha reso evidente lo scarto esistente tra la retorica della "riqualificazione" e gli effetti riversati, di contro, sul territorio. Infatti, ciò che inizialmente sembrava essere contraddistinto da una dichiarata finalità pubblica, in linea

31 Demoskopika, *Turismo Luxury ELITE Index*, Roma, 2025.

32 Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione, *Turismo luxury in Puglia, da oggi al via la fiera internazionale "Do Not Disturb"*, comunicato stampa basato sui dati dell'Osservatorio Turistico di Pugliapromozione, 11 novembre 2025.

con le ipotesi promosse dal *Piano Regolatore Generale* che prevedevano la realizzazione di un parco urbano adeguatamente attrezzato per la fruizione collettiva, è stato progressivamente ricondotto entro una logica prevalentemente privatistica, con l'unico obiettivo di promuovere, e consolidare, una modalità di appropriazione selettiva. La promessa di una libertà diffusa è stata, quindi, ridimensionata a favore di un assetto centrato su un numero limitato di unità, residenziali e turistiche, corredate da dotazioni e prestazioni rivolte in via esclusiva ad un'utenza abilmente selezionata. In sostanza, pertanto, è stato palese l'intento di trasformare la libertà in un privilegio negoziabile. La decisione, da parte del Consiglio comunale di non autorizzare tale progetto, a conclusione della vicenda, ha assunto un significato che ha valicato la singola dimensione amministrativa, configurandosi come espressione di una crescente consapevolezza critica nei confronti dei modelli di rinnovamento territoriale orientati alla produzione di forme sofisticate di esclusione e, quindi, di riconoscimento del paesaggio e del patrimonio culturale immateriale, considerati beni comuni da tutelare, in quanto "risorse inestimabili per le generazioni presenti, ma soprattutto per le future"[33].

Negli ultimi anni, tuttavia, l'ospitalità turistica anziché svilupparsi principalmente attraverso l'espansione del comparto alberghiero, si è affermata piuttosto tramite la proliferazione diffusa di strutture extralberghiere e modalità di **locazione breve**. Si tratta di una tendenza emersa con chiarezza in seguito alle rilevazioni effettuate a Polignano a Mare nel 2024, che, su un totale di 467 esercizi ricettivi complessivi, ne hanno registrato 452 appartenenti alla categoria dell'extralberghiero, dimostrandone la pervasività sul piano quantitativo. La sproporzione è apparsa ancor più chiaramente analizzando la composizione del totale: gli alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale hanno costituito la componente largamente dominante, con 396 unità, mentre i bed and breakfast hanno rappresentato la quota residua[34].

Il settore **extralberghiero** si configura come un insieme eterogeneo di differenti forme di accoglienza, a cui appartiene una pluralità di tipologie ricettive "complementari" che, nonostante siano disciplinate prevalentemente a livello regionale e caratterizzate da specifiche modalità di amministrazione, sono accomunate dalla tendenza ad adottare una struttura organizzativa generalmente flessibile e dal fatto di essere, in linea di massima, innestate nel patrimonio edilizio preesistente. Rispetto al modello alberghiero, tuttavia, le prestazioni offerte rimangono circoscritte, limitate a singole funzioni essenziali legate al soggiorno, rinunciando alla possibilità di istituire un sistema articolato e continuativo di offerte personalizzate. Si tratta, in sintesi, quindi, di un modello più semplificato. Nel dettaglio, analizzando le possibili modalità di conduzione, si osserva come la direzione imprenditoriale si caratterizzi, con ciò distinguendosi da quella non imprenditoriale, per la presenza di un esercizio ordinato e non occasionale delle attività, attuato attraverso la gestione simultanea di più case o appartamenti per vacanze, quest'ultime appunto definite dal quadro normativo proprio della Puglia

33 Comune di Polignano a Mare, *Proposta di delibera al Consiglio Comunale per l'adozione di un atto di indirizzo politico sulla tutela e valorizzazione della fascia costiera polignanese nonché sulla questione del progetto SERIM Srl a Costa Ripagnola*, 18 ottobre 2022.

34 ISTAT, *Capacità degli esercizi ricettivi – livello comunale (strutture alberghiere, extralberghiere e alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale)*, Sistema ISTATData, 2024.

come «unità abitative composte di uno o più locali arredati, dotati di servizi igienici e di cucina autonoma, gestite in forma imprenditoriale per l'affitto ai turisti, senza offerta di servizi centralizzati, nel corso di una o più stagioni, con contratti aventi validità non superiore a tre mesi consecutivi»[35] ed aventi come dotazioni minime «fornitura di energia elettrica, acqua calda e fredda, riscaldamento e gas, pulizia e biancheria ad ogni cambio di cliente ed almeno una volta a settimana». Si richiama, inoltre, in materia, anche la legislazione nazionale, la quale stabilisce che l'attività di affittacamere debba riferirsi a strutture composte da non più di sei stanze, ubicate al massimo in due appartamenti ammobiliati all'interno di uno stesso stabile[36].

L'ampia diffusione degli esercizi complementari è stata resa possibile grazie a molteplici fattori, primo fra tutti la progressiva digitalizzazione del processo di prenotazione, capace di rivoluzionare il modo in cui l'offerta ricettiva è stata proposta e fruita. Diverse piattaforme tecnologiche, quali Airbnb e Booking ad esempio, hanno introdotto, infatti, modelli di contrattazione basati sull'intermediazione online, in grado di consentire a chi dispone di un alloggio, di presentarlo a una platea globale di viaggiatori tramite strumenti estremamente intuitivi, immediati, e vantaggiosi, favorendo, così, la possibilità di svincolarsi dalla necessità di affidarsi ai canali tradizionali di commercializzazione e promozione[37]. Uno degli elementi chiave che ha permesso l'accelerazione di tale fenomeno ha riguardato, infatti, il significativo abbattimento delle barriere di ingresso nel mercato, che ne ha reso più agevole l'accesso anche ai proprietari privati e ai microimprenditori, che, in tal modo, hanno potuto permettersi di accogliere i flussi turistici pur in assenza di infrastrutture complesse e di ampia scala. A Polignano a Mare il tasso di occupazione medio si attesta intorno al 71%[38], un valore che risulta particolarmente elevato se posto a confronto con le quote osservate all'interno dello scenario nazionale, in cui, infatti, le località più performanti si stabilizzano generalmente in prossimità di un intervallo che oscilla tra il 60% e il 68%[39]. A tutto ciò si aggiunge, altresì, la presenza di un'elevata tariffa media giornaliera delle locazioni turistiche, che ha attualmente raggiunto l'ammontare di 139 €/notte[40]. La combinazione di entrambi i parametri suggerisce, indubbiamente, la possibilità per tutti coloro che, non solo detengono un immobile, ma in più decidono di destinarlo al segmento degli affitti brevi, di acquisire una **redditività rilevante**. Infatti, rispetto alla locazione tradizionale la soglia di convenienza economica della locazione turistica risulta nettamente superiore, tanto è vero che appare sufficiente raggiungere un minimo di una decina di pernottamenti mensili per generare un introito molto vicino, se non addirittura superiore, al canone mensile medio residenziale che, secondo le più recenti stime risalenti a febbraio 2026, si aggira sui 18,34 €/m²[41].

La remunerativà del breve termine, inoltre, risulta maggiorata soprattutto se si fa riferimento, in primo luogo, ad abitazioni collocate in posizioni ambite quali le aree centrali e decentralizzate caratterizzate da uno spiccato valore paesaggistico e turistico, e, in secondo luogo, alla presenza di proprietari

35 Mirto A. P. M., Salomone N., *La classificazione delle strutture ricettive turistiche nella normativa delle regioni italiane*, Documenti ISTAT, n. 9, Roma: Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT), 2003.

36 Italia, Legge 17 maggio 1983, n. 217, *Legge quadro per il turismo e interventi per il potenziamento e la qualificazione dell'offerta turistica*, art. 6, comma 8, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 141 del 24 maggio 1983.

37 Russo A. P., Arias Sans A., *Student Communities and Landscapes of Creativity: How Venice – "The World's Most Touristed City" – is Changing*, in European Urban and Regional Studies, vol. 16, n. 2, Londra: SAGE Publications, 2009, pp. 161-175.

38 Airbtics, *Polignano a Mare Airbnb Market Data 2025: Revenue,Occupancy & ADR Insights*, sezione "Tasso di occupazione medio (Average Occupancy Rate - AOR)" novembre 2024-ottobre 2025.

39 ANSA, *Airbnb in Italia: i numeri del fenomeno*, in ANSA Economia ,1 marzo 2024.

40 Airbtics, *Polignano a Mare Airbnb Market Data 2025: Revenue,Occupancy & ADR Insights*, sezione "Tariffa media giornaliera (Average Daily Rate - ADR)", novembre 2024-ottobre 2025.

41 Immobiliare.it Insights, *Mercato immobiliare - Polignano a Mare: andamento dei prezzi degli immobili*, febbraio 2026.

coinvolti nell'acquisto strategico di una moltitudine di appartamenti, al fine di operare secondo logiche di piccola economia di scala, così ottimizzando i costi di gestione, manutenzione e promozione.

Un simile quadro d'insieme contribuisce a spiegare la ragione per cui una quota crescente del patrimonio agibile venga destinata, anche solo temporaneamente, all'ospitalità turistica, finendo per incidere sulle modalità di utilizzo del contesto urbano, nel quale, difatti, si verifica un considerevole aumento dei prezzi delle proprietà e al tempo stesso una diminuzione del numero degli alloggi disponibili per i residenti. La casa tende così a perdere la sua funzione residenziale originaria per trasformarsi in strumento di natura economica integrato nei circuiti del turismo. Un'analisi approfondita del contesto urbano di Polignano a Mare rivela infatti che, su un totale di circa 12.367 abitazioni censite, il 40% risultano non occupate stabilmente[42], suggerendo quindi la presenza fluttuante e non abituale dei rispettivi dimoranti e, come diretta conseguenza, l'esistenza di una massa intricata di seconde case, scenari di vita stagionale e siti di villeggiatura. L'attività di locazione turistica, non a caso, tende a coinvolgere unità abitative complete, tanto è vero che la maggior parte degli annunci, il 71%, riguarda l'affitto di appartamenti nella propria interezza[43], piuttosto che singole stanze private, a scapito delle forme di ospitalità domestica parziale.

Tutto ciò ha rafforzato ulteriormente la **pressione sui residenti** rimasti, rendendo determinati quartieri sempre meno funzionali alla vita quotidiana e, parallelamente, provocando una crescente esclusione sociale dei gruppi socio-economici meno abbienti, i quali, infatti, rischiano attualmente di ritrovarsi incapaci di sopportare un incremento dei prezzi, non solo degli alloggi, ma anche della mutata offerta commerciale, anch'essa orientata verso nuovi, e più benestanti, abitanti[44]. A Polignano a Mare, infatti, le famiglie con una minore disponibilità finanziaria, appartenenti al primo quintile di reddito, fino a 14.500 euro annui, sono associate ad un indice di accessibilità alla casa, rapportato allo sforzo economico che deve essere sostenuto, pari al 46,3%[45], un valore nettamente superiore alla soglia considerata sostenibile, giacché implica che quasi la metà delle entrate del nucleo familiare debba essere destinata al pagamento dell'abitazione, rendendone di fatto irrealistico l'accesso. Le spese necessarie per l'abitare, così configurate, comprimono in modo irreparabile la possibilità di soddisfare tutto il resto dei bisogni che la vita quotidiana richiede. Una condizione che assume contorni ancora più problematici se si considera che Polignano a Mare, nello specifico, figura tra i primi venti comuni della città metropolitana di Bari in cui il suddetto indice tocca i livelli più critici. Il Piano Strategico della Città Metropolitana di Bari *Bari 2030*, dinanzi ad un simile scenario, ha promosso l'intenzione di rafforzare le capacità di offerta abitativa attraverso il potenziamento dell'Agenzia Metropolitana per la Casa, concepita come uno strumento di coordinamento tra istituzioni pubbliche, operatori del mercato immobiliare e soggetti del terzo settore[46]. Parallelamente, il programma redatto ha previ-

42 ISTAT – Istituto Nazionale di Statistica, *Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni. Abitazioni occupate e non occupate*, Data Warehouse censimenti permanenti, 2024.

43 Airbtics, *Airbnb Data – Polignano a Mare: numero di annunci attivi e distribuzione per tipologia di immobile,* 2026. I dati relativi al numero degli annunci per tipologia di immobile derivano dall'elaborazione dell'offerta presente sulla piattaforma Airbnb del mercato di riferimento.

44 Tulumello S., *L'urbano in trasformazione. Alcune cautele concettuali per l'uso della gentrificazione nel Sud Europa*, in Etnografie del Contemporaneo, anno III, vol. 3, n. 3, Palermo: Edizioni Museo Pasqualino, 2020, pp. 25-33.

45 ANCE – Direzione Affari Economici, Finanza e Centro Studi, *Scenari regionali dell'edilizia. Puglia*, Roma, ANCE, 2025, focus «L'accessibilità alla casa nella Città Metropolitana di Bari», elaborazione su dati dell'Agenzia delle Entrate, della Banca d'Italia e di CRIF.

46 Città Metropolitana di Bari, *Piano Strategico Metropolitano "Bari 2030"*, Bari, 2024, Asse 5 "Housing first, inclusione attiva e innovazione sociale", Azione 5.1.2.a Ampliamento e miglioramento dell'offerta di Edilizia Residenziale Pubblica e di Housing sociale e scheda progettuale relativa all'Agenzia Metropolitana per la Casa.

sto un rafforzamento dell'edilizia residenziale pubblica, tramite interventi di recupero e riqualificazione del patrimonio esistente, nonché la promozione di nuove forme di housing sociale a canone calmierato. L'obiettivo consiste nel delineare un approccio integrato al problema dell'abitare tramite la costituzione di un sistema di sostegno, che si preoccupi anche di consolidare la rete di servizi a bassa soglia, quali dormitori, sportelli di orientamento abitativo e mense sociali.

I dati relativi alla densità abitativa, ovvero il rapporto tra popolazione residente e superficie territoriale, consentono di valutare il grado di concentrazione degli insediamenti all'interno del perimetro comunale, che, collocandosi su un valore di 281 abitanti per km²[47], relativamente elevato se confrontato con diversi centri dell'entroterra della provincia di Bari e in generale con realtà caratterizzate da una vocazione agricola significativa, segnala un ambito già sensibilmente interessato da processi di urbanizzazione. Nel contesto, tuttavia, di Polignano a Mare, dove una quota considerevole del patrimonio abitativo è occupata solo stagionalmente, l'entità della pressione insediativa tende a sottostimare la reale intensità del fenomeno.

Tali dinamiche hanno trovato una concreta manifestazione nel tessuto urbano della città, in cui, infatti, l'ampliamento insediativo è apparso correlato, non tanto alla crescita demografica della popolazione stabile, quanto piuttosto al radicamento del turismo, il quale ha promosso, nelle località di San Vito, San Giovanni e Ripagnola, una struttura abitativa sia continua che discontinua dando infatti vita, talvolta, ad un reticolo compatto e percorribile e, talaltra, soprattutto in prossimità della costa, ad una distribuzione più intervallata che ha inglobato la presenza del vuoto, nonché dei residui naturali e aperti, lungo gli interstizi che distanziano le singole abitazioni. A ridosso di Pietra Egea, le ampie aree, spesso agricole o semi-rurali, sono state costellate, invece, da impianti turistici dall'impatto frammentario. In seno al *Piano paesaggistico territoriale regionale*, al fine di evitare uno sviluppo incontrollato, si è stabilito, non a caso, di «contenere i perimetri urbani da nuove espansioni edilizie e promuovere politiche per contrastare il consumo di suolo»[48] intervenendo, soprattutto, per salvaguardare i varchi inedificati lungo gli assi lineari infrastrutturali, in particolare lungo la SS16, per impedire l'insorgenza di fabbricati eretti in discontinuità con le trame urbane preesistenti.

Attualmente emerge con crescente evidenza come la questione legata al tema dell'abitare non possa più essere considerata isolatamente, ma debba essere letta in stretta relazione con la problematica, più ampia, dell'organizzazione e della fruizione dei servizi pubblici. L'alta attrattività turistica, infatti, rappresenta una grave sollecitazione per la capacità, con conseguenze negative sulla qualità, delle infrastrutture a disposizione della comunità, sovraccaricate dalla presenza di un'utenza che eccede ampiamente la popolazione residente, così determinando fenomeni di congestione, uso inten-

47 ISTAT, *Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni – Dati comunali. Popolazione residente e superficie territoriale del Comune di Polignano a Mare*, Sistema ISTAT Data, 2023.

48 MIBAC – Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia; Regione Puglia – Servizio Assetto del Territorio, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), *Dichiarazione di notevole interesse pubblico – Ambito 7 "Murgia dei trulli", PAE0117, fig. 7.2 "La piana degli uliveti secolari"*, 2015.

sivo e progressiva ridefinizione delle priorità di gestione urbana. Ciò che ne deriva è uno scarto crescente tra una dotazione di servizi calibrata su chi abita stabilmente il territorio e una domanda effettiva ben più ampia e variabile. Polignano a Mare ha assistito, infatti, alla **proliferazione di esercizi commerciali** e attività di somministrazione in prossimità delle aree centrali, ormai occupate capillarmente, ridefinendone gerarchie e funzioni annesse: se all'inizio degli anni 2000 l'incidenza dell'occupazione all'interno del settore agricolo rappresentava la quota dominante, pari al 30,7%[49] del mercato del lavoro, diversamente, oggi, il comparto del commercio, alloggio e ristorazione rappresenta il 44,5%[50] delle attività economiche, segnando un evidente ribaltamento degli equilibri precedenti e sancendo il passaggio ad una visione sistemica fortemente turisticizzata.

Un fenomeno altrettanto rilevante è legato alla **pressione crescente** esercitata sui **servizi pubblici essenziali**, quali ad esempio la mobilità urbana, la gestione dei rifiuti, la manutenzione degli spazi collettivi e l'accessibilità, capaci di provocare, nell'insieme, potenziali forme di conflitto latente tra le molteplici popolazioni abitanti, trattandosi, soprattutto, di mansioni generalmente finanziate attraverso la fiscalità locale, sostenuta principalmente dai cittadini stabili, laddove, invece, il loro utilizzo viene spesso intensificato da soggetti che contribuiscono solo marginalmente al mantenimento necessario[51]. Tale squilibrio può alimentare, infatti, un diffuso risentimento fiscale correlato alla percezione che i costi collettivi della gestione urbana ricadano prevalentemente sui residenti, mentre i benefici economici del turismo risultino distribuiti selettivamente. In teoria, uno strumento quale la tassa di soggiorno dovrebbe contribuire a compensare l'asimmetria, permettendo all'amministrazione di reinvestire parzialmente le risorse generate dal turismo e di destinare il relativo gettito al finanziamento di provvedimenti «a sostegno delle strutture ricettive, nonché interventi di manutenzione, fruizione e recupero dei beni culturali e ambientali, nonché dei relativi servizi pubblici locali»[52]. Al fine di contrastare tali pratiche il Piano *Bari 2030* mira a valorizzare il patrimonio territoriale, e di conseguenza sia i luoghi storici che turistici, promuovendo una serie di progetti di rigenerazione e arredo urbano, di riqualificazione delle piazze, di creazione di nuovi centri polifunzionali e laboratori culturali ed educativi, allo scopo di preservare il più possibile l'identità storica e sociale[53]. Inoltre, nell'intento di scongiurare una selvaggia e anonima turistificazione commerciale, prevede un supporto alle imprese dell'artigianato artistico e tradizionale, offrendo sostegno finanziario per l'apertura e la gestione delle botteghe e la tutela dei negozi storici.

Nel complesso, se da un lato il settore alberghiero ha delimitato un ambito distinto ed esclusivo per il turismo, mantenendo separata la città dei residenti dalla città dei visitatori, il segmento degli affitti brevi ha assunto la tendenza, invece, a promuovere il collasso di tale distanza, insinuando il turismo nel cuore stesso della vita quotidiana e trasformando gradualmente il centro urbano in un luogo di contesa. Ne deriva una forma di ***convivenza***

49 ISTAT, *Censimento generale dell'Industria e dei Servizi,* occupazione per settore economico - Comune di Polignano a Mare, elaborazione su dati relativi alla quota di addetti nel settore agricolo, Sitema ISTATData, 2001.

50 ISTAT, C*ensimento permanente delle unità economiche e dell'occupazione*, addetti per settore economico – Comune di Polignano a Mare, elaborazione su dati relativi al comparto commercio, alloggio e ristorazione, Sitema ISTATData, 2021.

51 Nuvolati, G., *Resident and non-resident populations: Quality of life, mobility and time policies,* in The Journal of Regional Analysis and Policy, 33(2), pp. 67–83, 2003.

52 Comune di Polignano a Mare, *Regolamento per l'istituzione e l'applicazione dell'imposta di soggiorno*, art. 1, comma 5, 2023.La prescrizione richiama l'art. 4, comma 1, del D.Lgs. 14 marzo 2011, n. 23.

53 Comune di Bari, *Piano Bari 2030 – Strategia di sviluppo urbano e rigenerazione della città*, Bari, 2024.

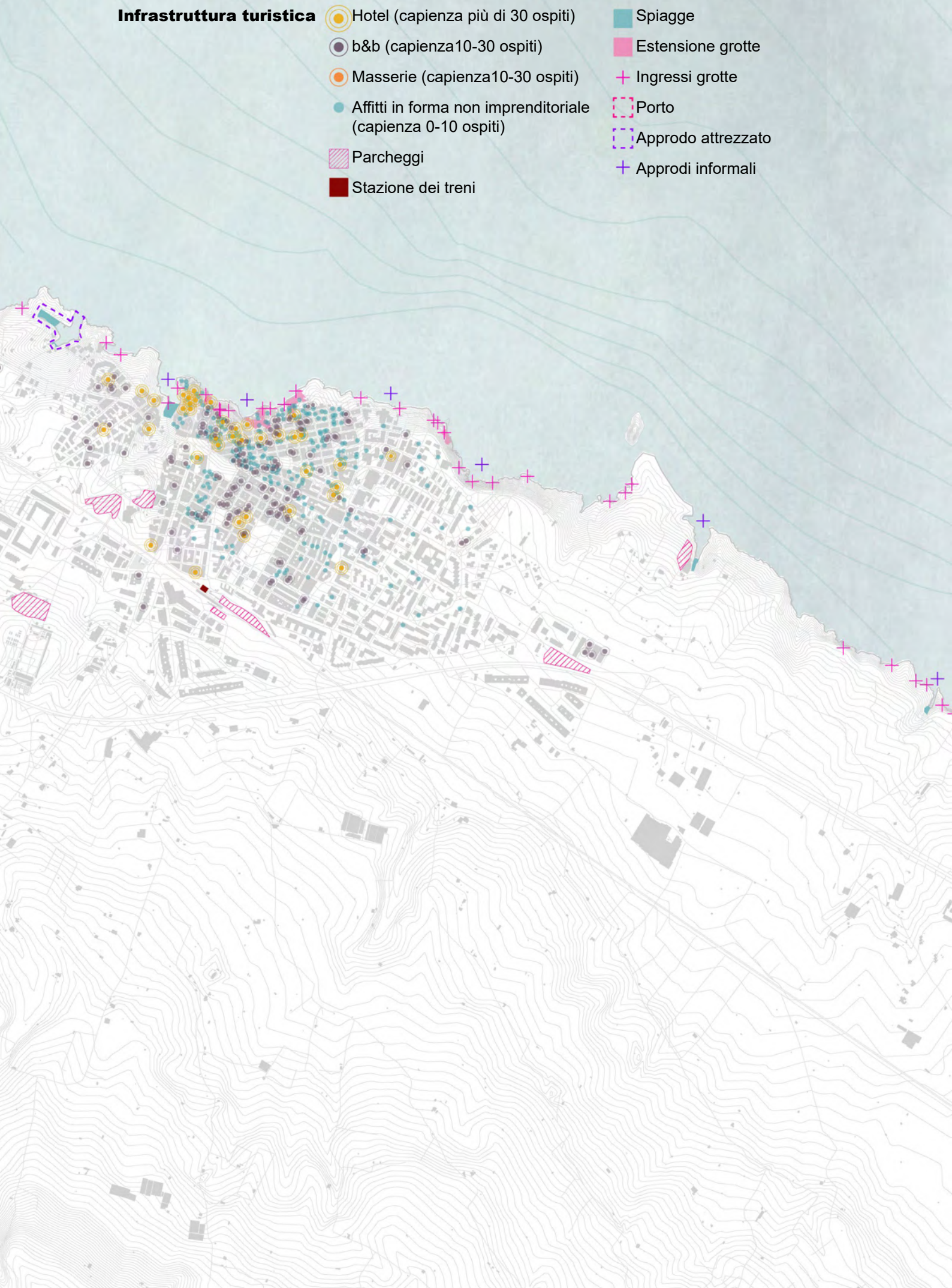
che, più che configurarsi come un'autentica integrazione tra residenti e visitatori, appare sempre più come un'**assimilazione forzata**, che riorienta progressivamente usi, ritmi e funzioni. L'obiettivo diviene allora sviluppare uno spazio reale di relazione, che adotti un principio di connessione, di alternanza e successione tra attività, luoghi chiusi e privatizzati e al tempo stesso aree di fruizione libera, grazie al quale sia possibile accogliere le pluralità di attività, temporalità o attori.

Il turismo può attecchire positivamente su città e territori solo a patto di rivendicare una maggiore personalizzazione delle proprie pratiche, di riconoscere il ruolo primario che riveste la creazione dell'esperienza nell'acquisire distinzione e, così, sfuggire alla riproduzione seriale dei propri prodotti, di dissolvere precise scansioni spaziali e temporali in favore di un maggiore coinvolgimento con i ritmi quotidiani. Il crescente interesse dei turisti può, infatti, mantenersi ed evitare di sfumare in degradazioni nocive, solo quando il contesto risulta capace di conservare la soggettività e spontaneità dei luoghi, in assenza dei quali le motivazioni del viaggio crollerebbero sul nascere. Tali caratteristiche trovano espressione in una serie di ambienti emergenti e alternativi quali «gli urban center, i foyer dei musei, le grandi coperture degli edifici culturali, gli spazi aperti dei paesaggi rurali, dei waterfront, delle industrie dismesse e dei siti archeologici»[54]. Solo così la comunità può trarre vantaggio dalla presenza degli "stranieri" e ricordare quanto, attraverso gli occhi di chi non abita costantemente il territorio, si possa insegnare nuovamente anche ai locali ad apprezzare e vedere realmente il posto in cui vivono. Il turismo, infatti, insieme ai nuovi grandi flussi migratori, assicura a paesi dalla grande tradizione provinciale «un sano e provocante contatto con l'esterno»[55], così a viaggiare non è solo chi abbandona la propria terra, ma anche chi la vive giorno per giorno.

54 Cipolletti, S., *Turismo, evento generativo di spazio pubblico*, in Coccia, L., (eds), Architettura e turismo, Milano :Franco Angeli, pp. 197-200, 2012.

55 La Cecla F., *Turismo supponendo che sia una cosa divertente*, in Löfgren O., Storia delle vacanze, Torino: Bruno Mondadori, 2001.

0
0,5
1 km


Infrastruttura turistica
Hotel (capienza più di 30 ospiti)
b&b (capienza10-30 ospiti)
Masserie (capienza10-30 ospiti)
Affitti in forma non imprenditoriale (capienza 0-10 ospiti)
Parcheggi
Stazione dei treni
Spiagge
Estensione grotte
Ingressi grotte
Porto
Approdo attrezzato
Approdi informali

1.3 Il governo dello spazio urbano tra regolazione ed uso

La costruzione della città contemporanea avviene prevalentemente attraverso modalità che sfuggono al controllo diretto di coloro che vi abitano, incapaci di rallentarne o velocizzarne i tempi di sviluppo, di delinearne le condizioni di realizzazione e di stabilirne le logiche strutturali che ne sorreggono le fondamenta. La più evidente manifestazione di tale fenomeno emerge nei processi edilizi industrializzati e nei grandi interventi infrastrutturali, frequentemente calati nei territori e nelle comunità locali secondo logiche esterne ai contesti interessati, nonostante l'attivazione di forme di opposizione e mobilitazione dal basso, volte a contrastarne, o quantomeno modificarne, l'attuazione. La distanza tra progettazione dello spazio e pratiche sociali che vi si instaurano viene ampliata, altresì, dagli strumenti tradizionali di panificazione urbanistica. Nel caso di Polignano a Mare, tale **programmazione** è affidata principalmente al Piano Urbanistico Generale, ai relativi strumenti attuativi e all'insieme dei vincoli derivanti dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, che concorrono a disciplinare le trasformazioni del territorio definendo preventivamente assetti insediativi, destinazioni d'uso, modalità di intervento e livelli di tutela, così traducendo il futuro della città in prescrizioni tecniche dotate di **carattere vincolante**. Si tratta di una consuetudine, in generale radicata nella tradizione urbanistica moderna, che trova espressione in diversi ambiti della pianificazione: le porzioni territoriali vengono ricondotte, mediante i processi di zonizzazione, ad una funzione prevalente, dai tessuti storici consolidati alle aree residenziali, produttive e agricole, fino agli ambiti costieri sottoposti a specifiche forme di tutela, determinando, così, un assetto parcellizzato estraneo ad una realtà costituita da pratiche spesso intrecciate e sovrapposte; gli edifici sottoutilizzati o dismessi vengono associati a vincoli che ne rendono complessa la rifunzionalizzazione, rischiando di permanere a lungo come **vuoti sociali** all'interno del tessuto urbano; le attrezzature e le attività collettive vengono valutate prevalentemente sulla base di parametri quantitativi, risultando conformi nella misura in cui rispettano i limiti dimensionali fissati dalla normativa che impone specifici rapporti tra insediamenti residenziali e dotazioni di servizi, verde pubblico e parcheggi (nello specifico 18 metri quadri di spazi pubblici per ogni 80 metri cubi di costruzione)[56].

Alla luce di tutto ciò risulta necessario chiedersi se una concezione della città fondata prevalentemente sulla soddisfazione di obblighi quantitativi

56 Decreto Ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444, *Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti ai sensi dell'art. 17 della legge n. 765 del 1967*, art. 3. La dotazione minima di 18 m²/abitante è ripartita in 4,5 m² di aree per l'istruzione, 2 m² di aree per attrezzature di interesse comune, 9 m² di aree per spazi attrezzati a parco e per il gioco e lo sport, effettivamente utilizzabili per tali impianti con esclusione di fasce verdi lungo le strade e 2,5 m² di aree per parcheggi.

possa realmente assicurare la “capacità” delle comunità di “stare bene” sul territorio[57]. Sebbene tali strumenti normativi siano, infatti, indispensabili per preservare l’ordine e il coordinamento, tuttavia non risultano sufficienti a promuovere una città realmente accessibile, laddove l’accessibilità “va oltre la semplice possibilità di entrare fisicamente in uno spazio e include la capacità di interagire, esprimersi e ricevere riconoscimento”[58]. Ciò risulta evidente a maggior ragione se si considera come la complessità sociale dei centri abitati contemporanei, combinata con una ridotta abilità di governo del territorio da parte delle istituzioni pubbliche, sia spesso all’origine di fenomeni di **insicurezza urbana**, di processi di marginalizzazione ed esclusione e dell’innalzamento di barriere, materiali e immateriali. Si pensi, ad esempio, alle criticità dei sistemi di mobilità, alla congestione degli spazi infrastrutturali, alla diffusione di ostacoli fisici che intralciano l’autonomia di movimento, così come all’insufficienza delle dotazioni urbane rivolte a categorie più fragili, quali persone anziane, bambini o soggetti con disabilità. La Puglia, in particolare, è una delle regioni italiane in cui le aree metropolitane sono maggiormente percepite come luoghi insicuri da parte di una porzione consistente della popolazione (13,5%), e parallelamente in cui, non a caso, la quota di atti di vandalismo contro i beni pubblici presenta valori superiori rispetto alla media nazionale (10,9%)[59]. Risulta, quindi, lampante come, in un simile contesto, un problema di tale portata non possa essere considerato secondario, ma rappresenti una priorità strategica nell’affrontare le fragilità sociali e territoriali dilaganti. L’urbanistica dovrebbe, infatti, preoccuparsi di garantire il raggiungimento di un duplice risultato: il primo sociale, con l’intento di innescare relazioni sane con il contesto e gli attori che lo animano; il secondo istituzionale, ricorrendo ad un insieme di competenze e abilità tecniche predisposte allo scopo di sostenere le trasformazioni urbane previste. Nella ricerca di modalità alternative e complementari di gestione territoriale, che possano sostituirsi ad un’impostazione centralistica e gerarchica, una contromisura vincente può essere individuata nell’adozione di “logiche policentriche, qualitative e relazionali”[60].

La distribuzione orizzontale dei poteri, tuttavia, non è, a priori, immune dal rischio di generare forme di esclusione inaspettate ed impreviste. Ciò si verifica quando la sovranità, invece di essere spartita equamente tra tutti i soggetti sociali coinvolti, viene concentrata nelle mani di una nuova oligarchia, in apparenza differente dalla precedente, ma governata, nel concreto, da meccanismi sottesi equiparabili, soprattutto rispetto agli effetti sortiti, altrettanto dannosi. Quando alle imprese private viene affidato un ruolo decisionale preminente, infatti, inevitabilmente si espone l’intero processo al pericolo di essere sottomesso ad un nuovo tiranno identificabile, non più nello Stato, ma nelle logiche di Mercato, le quali si impossessano così di un terreno fino ad allora rimasto incontaminato dalle **dittature del profitto**. Il cambiamento auspicato, quindi, pur essendo stato in principio mosso dalla volontà di promuovere un sistema più inclusivo, e di conseguenza più

57 Belli A., *Editoriale*, in “Critica della razionalità urbanistica”, n. 17, 2005.

58 Burini C., G*overnare lo spazio pubblico nelle città italiane. Patti di collaborazione e imprese di comunità tra convivialità ed efficacia collettiva*, Milano: FrancoAngeli, 2024, p.20.

59 Istituto Nazionale di Statistica, *Report-La percezione della sicurezza anno 2022-2023*, 20 novembre 2024, pp. 1-3.

60 Iaione F. C., *Città e beni comuni. In Gregorio Arena; Christian Iaione (Eds.), L’Italia dei beni comuni (pp. 109-150)*, Roma: Carocci, 2012, p. 120.

bilanciato, affondando le radici su presupposti disfunzionali, finisce per costruire un sistema "burocratico e tecnocratico operante secondo procedure negoziali e neo-cooperative"[61], amplificando, piuttosto che minimizzando, il divario sociale ed economico. Infatti, la partecipazione democratica non può, e non deve, essere confusa con una prassi competitiva in cui gli attori non muovono tutti dal medesimo punto di partenza, ma ciascuno dislocato in una posizione differente, più o meno vantaggiosa, a seconda delle risorse possedute individualmente. In un simile sistema, infatti, i soggetti più deboli tenderebbero inevitabilmente, per sopravvivenza, ad accorparsi ai più forti in grado di mantenere rendimenti elevati all'interno degli scenari concorrenziali, senza riuscire, ancora una volta, ad emergere. Al cittadino si sostituirebbe, così, il cliente[62]. Nel contesto di Polignano a Mare, caratterizzato da una crescente dipendenza dai flussi turistici, il rischio si aggrava ancor di più poiché non deriva soltanto dalla cessione del potere decisionale ad una ristretta cerchia di attori economicamente più influenti, ma anche dall'eventualità di una progressiva assimilazione delle volontà collettive al tornaconto del mercato turistico. Tale dinamica trova riscontro nella configurazione del sistema economico locale nel quale, non a caso, risultano censite oltre 1300 imprese e operatori turistico-culturali, a testimonianza di come il principale motore economico del territorio[63] sia caratterizzato da una netta prevalenza di attività direttamente riconducibili alla filiera turistica. In un contesto così fortemente specializzato, il rischio non deriva soltanto dal fatto che gli interessi del settore acquisiscano un peso crescente nei processi decisionali, ma anche dalla circostanza che le scelte adottate a livello urbano possano essere valutate esclusivamente sulla base della capacità di generare flussi e visibilità, piuttosto che sulle necessità della vita quotidiana, perpetuando disuguaglianze e malcontento tra i cittadini. Un campione estremamente riduttivo della popolazione, in sintesi, indipendentemente dalla natura che lo contraddistingue, non può mai essere considerato rappresentativo delle visioni molteplici che attraversano il territorio nella sua estensione totale.

Lo spazio pubblico rappresenta il luogo concreto per eccellenza della conflittualità di interessi, poiché è chiamato a rispondere ad una varietà di bisogni funzionali ed essenziali al vivere in città, tra i quali rientra anche la garanzia dei diritti di cittadinanza delle singole individualità. Tuttavia, nonostante la centralità che riveste nella costruzione di una società urbana, esso si trova attualmente ad affrontare una profonda crisi legata, innanzitutto, allo stato di degrado in cui verte, che si manifesta attraverso un progressivo indebolimento della dotazione e della qualità dei suoi servizi. Nello specifico, in Puglia, infatti, la percentuale media dell'area urbanizzata della città che viene adibita a spazio pubblico presenta, rispetto al resto della penisola, il valore più basso in assoluto che si attesta intorno a 4,8m^2 (su 100 m^2 di superficie urbanizzata). Nel contesto dell'area metropolitana di Bari, in cui rientra il comune di Polignano a Mare, tale quantità risulta ulteriormente ridotta fino ad arrivare a sfiorare la soglia di 4,6 m², evidenziando una criticità ancora

61 Mancinelli L. N., Landolfi C., *La governance nelle città. I territori tra poteri e conflitti*, in Proteo. Rivista di analisi delle dinamiche economico-produttive e di politiche del lavoro, Rubrica- trasformazioni sociali e sindacato, Laboratorio Diana, Università di Salento, n. 2007-3, 2007.

62 Perulli P., *La città. La società europea nello spazio globale*, Torino: Mondadori Bruno, 2007, p.106.

63 A.Re.T. Pugliapromozione, *Osservatorio del Turismo della Regione Puglia (DMS), Dashboard "Riepilogo imprese"*, Comune di Polignano a Mare, dati riferiti al periodo 28/06/2026–29/06/2026.

più marcata. Appare, quindi, evidente come l'obiettivo di sviluppo sostenibile volto a rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri e resilienti, definito dall'Organizzazione delle Nazioni Unite come strategia per garantire un futuro migliore alle generazioni successive, ed assorbito dallo strumento di Piano Strategico Città Metropolitana di *Bari 2030*, sia ancora molto lontano da una piena attuazione.

Il **deterioramento dello spazio urbano**, inoltre, risulta essere alla base di un ulteriore fattore di crisi, riconducibile alla crescente disaffezione dei cittadini nei confronti della città, che li spinge a percepire le aree pubbliche come luoghi di nessuno, o al più, di proprietà dell'ente locale, privandole della loro funzione primaria di centri di aggregazione e, per ciò stesso, di collante sociale. Appare spontaneo chiedersi se tale stato di degrado attuale sia la causa o piuttosto l'effetto di un simile atteggiamento di disillusione. Il senso di appartenenza dei residenti, infatti, tende principalmente ad investire la dimensione privata dell'abitare, ovvero ciò che viene percepito come proprio e, di conseguenza, come oggetto di responsabilità diretta, escludendo tutto ciò che si colloca al di fuori di suddetta sfera. Tale responsabilità si traduce in concreto in un insieme di pratiche attraverso le quali, nel quotidiano, gli abitanti tentano di preservare il perimetro di ciò che considerano "casa"[64]. Nel momento in cui vengono meno tali attività di cura lo spazio della città perde, inevitabilmente, la propria significazione, non riuscendo ad oltrepassare simbolicamente i confini del pubblico per introdursi nella sfera privata. Tale sconfinamento rappresenta, invece, una condizione essenziale per la rivalutazione delle attrezzature collettive. Da questa prospettiva, la tradizionale opposizione tra pubblico e privato appare sempre più insufficiente a descrivere la complessità delle dinamiche urbane contemporanee. I confini tra tempi e spazi del lavoro, dello svago, della famiglia e della individualità tendono ad essere, infatti, sempre più sfocati e porosi, essendo soggetti a continui sincretismi. Si pensi, ad esempio, alla tendenza a lavorare, studiare o svolgere attività sociali all'interno degli spazi domestici, resa possibile dalla crescente diffusione dei dispositivi digitali e delle connessioni mobili; e al contempo, specularmente, all'esternalizzazione, sempre più frequente, nei luoghi comuni, di attività tradizionalmente riconducibili alla sfera privata, che hanno trasformato piazze, parchi, stazioni e infrastrutture in aree di sosta in cui mangiare, riposare e intrattenersi. Così come le funzioni che attraversano la città si sovrappongono, analogamente, anche gli spazi che le ospitano manifestano una crescente perdita di rigidità delle proprie delimitazioni: allo spazio pubblico inteso come servizio prodotto da un'istituzione politico-amministrativa per lo svolgimento della vita collettiva, si affiancano una serie di configurazioni spaziali ibride, quali gli spazi pubblici privatizzati, gli spazi privati pubblicizzati, gli spazi quasi pubblici, che mettono in discussione una concezione fondata sulla non appropriabilità e non sottraibilità delle superfici che le caratterizzano. Un esempio emblematico in tal senso è rappresentato dal lungomare e dalle fasce costiere dove, seppur

64 Heller A., *Dove ci sentiamo a casa?*, in Il Mulino, maggio-giugno, n. 353, 1994, pp. 381-399.

siano presenti tratti liberamente praticabili, tuttavia le modalità di accesso di determinate zone sono continuamente ridefinite dalle concessioni stagionali e dagli stabilimenti balneari, generando nel complesso un sistema in cui la natura pubblica del suolo si intreccia con le logiche di gestione privata. In simili casi, che spaziano dall'appropriazione temporanea di spazi abbandonati fino alla cura condivisa di interstizi urbani formalmente pubblici, adottati da associazioni, scuole o collettivi locali, i cittadini detengono un ruolo attivo in grado di "tematizzare la materia pubblica"[65].

La diffusione di suddette pratiche impone uno slittamento concettuale fondamentale: dalla nozione di spazio pubblico inteso come categoria stabile e istituzionalmente determinata, alla definizione di "**bene comune**". Tale risemantizzazione sottintende l'importanza della relazione qualitativa, e non acquisitiva, che i soggetti instaurano con lo spazio, impossibile da possedere ma esclusivamente da godere. Infatti, si considerano "beni" in quanto favoriscono una duplice relazione, non solo tra uomo e uomo, tramite il dispiegarsi della vita sociale, ma anche tra uomo e ambiente, attraverso la costruzione di un rapporto con gli ecosistemi circostanti[66]; "comuni" poiché sono strettamente connessi all'identità, alla cultura e alle tradizioni di uno specifico territorio, e ciò indipendentemente dalla specifica rilevanza culturale che rivestono e che si traduce nella necessità di garantirne un accesso e una fruizione universale, almeno in via di principio. Una simile interpretazione obbliga inevitabilmente a valicare la nozione, ristretta, di bene materiale, per estendersi anche alla dimensione dei servizi collettivi, immateriali, i quali possono essere considerati d'interesse generale nella misura in cui risultano funzionali al dispiegamento dei medesimi valori sociali racchiusi dai beni comuni. Ne è un esempio il sistema di trasporto pubblico locale la cui gestione contribuisce in contemporanea, tanto alla salvaguardia di un bene tangibile, quale la rete infrastrutturale, quanto intangibile, quale il diritto degli individui ad una mobilità collettiva, condivisa e sostenibile, e di conseguenza, al benessere psico-fisico che può derivarne. La suddetta riconfigurazione concettuale trova un riscontro altresì sul piano giuridico, essendo ormai costantemente affermato dalla giurisprudenza che "se un bene immobile, indipendentemente dalla titolarità, risulti per le sue intrinseche connotazioni, in particolar modo di tipo ambientale e paesaggistico, destinato alla realizzazione dello Stato sociale […] detto bene è da ritenersi comune, vale a dire, prescindendo dal titolo di proprietà, strumentalmente collegato alla realizzazione degli interessi di tutti i cittadini"[67]. La promozione del benessere collettivo, tuttavia, non può realizzarsi esclusivamente attraverso l'erogazione di strutture e servizi precostituiti, ma richiede la predisposizione di un margine d'azione entro cui possano collocarsi i cittadini, così da permettergli di esercitare il proprio diritto alla città, che non si configura soltanto come diritto d'accesso, ma soprattutto come diritto di partecipazione alla sua costruzione. Lo spazio urbano, in quest'ottica, va interpretato non tanto come un prodotto finito, quanto più come un'opera in continua

65 Vitellio I., *Spazi pubblici come beni comuni*, in "Critica della razionalità urbanistica", 17, 2005, p.12.

66 Donolo C., *I beni comuni presi sul serio*, in "Labsus.org", 31 maggio 2010.

67 Cass., SS. UU., sent. n. 3665 del 14 febbraio 2011 ricavata dalla applicazione diretta degli artt. 2, 9 e 42 Cost.

evoluzione, strutturalmente segnata da una condizione di non finitezza perenne. La **produzione della città**, al di là dei tentativi di disciplinamento, avviene continuamente: infatti, "le pratiche urbane, anche più "banali" come il passeggiare, sono cariche di progettualità, spesso implicita: i percorsi che scegliamo, i luoghi dell'incontro, i tempi connessi, le modalità con cui percepiamo gli spazi attraversati. L'azione conforma lo spazio e si conforma nello spazio"[68]. Risulta possibile individuare delle discontinuità all'interno della trama regolare del tessuto urbano che non si configurano semplicemente come anomalie spaziali, ma come l'esito dell'applicazione di interventi di riappropriazione, secondo forme di "space zooning" che implicano una delimitazione, materiale e simbolica, entro la quale i soggetti rivendicano una sorta di priorità d'uso e di possesso informale. Tali operazioni si manifestano, nelle loro declinazioni più semplici, attraverso modalità di intromissione della sfera domestica nel suolo pubblico: la collocazione di stendini e fili per il bucato lungo le facciate, l'uso dei vicoli come prolungamento della soglia di casa, o ancora la disposizione di arredi minimi che marcano una continuità tra interno ed esterno. Se tali pratiche testimoniano una spontanea propensione dei cittadini ad appropiarsi e reinterpretare lo spazio urbano, il compito delle istituzioni consiste proprio nel riconoscere e valorizzare tale capacità, creando le condizioni affinché possa tradursi in modalità consapevoli di cura e gestione dei beni comuni: "il governo e la società civile devono, infatti, incoraggiare la cultura dell'individualità attraverso politiche che mirino, con incentivi o interventi, a correggere le disuguaglianze materiali e sociali che il mercato produce"[69]. La **tutela del patrimonio collettivo**, infatti, non assume il medesimo valore per tutti i cittadini, ma riveste un'importanza significativa soprattutto per le fasce più vulnerabili, per le quali rappresenta una forma di ricchezza complementare rispetto al reddito individuale. Laddove le risorse economiche risultano limitate, la possibilità di accedere a spazi e servizi pubblici di qualità si identifica come un fattore essenziale di sostentamento e benessere, contribuendo a scongiurare il rischio che una condizione di povertà evolva in una situazione di grave esclusione sociale, offrendo così opportunità che il mercato non è più in grado di garantire equamente. L'analisi dell'indice di accessibilità ai servizi essenziali, per il comune di Polignano a Mare, fornisce, in tale prospettiva, un elemento fondamentale di concreta osservazione: il valore pari a 31 minuti, con riferimento al tempo medio necessario per raggiungere il più vicino polo dotato dei principali servizi, rende evidente la presenza di una notevole distanza strutturale rispetto ai centri di erogazione, suggerendo, quindi, una condizione di agibilità non pienamente favorevole[70]. Tale indicatore può essere letto come una misura indiretta delle mancate condizioni di equità territoriale che evidenzia la necessità di individuare strumenti capaci, non solo di compensare gli squilibri presenti, ma anche di ricostruire una più giusta distribuzione delle possibilità offerte dallo spazio urbano. Una nuova centralità e sovranità deve essere accordata, in quest'ottica, agli abitanti del luogo, che devono poter riconquistare il ruolo di protagonisti, configurandosi come un ente di gestione ammi-

68 Cellamare C., *Fare città. Pratiche urbane e storie di luoghi*, Milano: Elèuthera, 2008.

69 Urbinati N., *Liberi e uguali. Contro l'ideologia individualista*, Roma-Bari: Laterza, 2011, p. 29, che cita A. Sen, *Capability and Well-being*, in Nussbaum, Sen (eds.), The Quality of life, cit., pp. 30-66.

70 ISTAT, *Indici di accessibilità ai servizi essenziali*, in Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo, Roma: Istituto Nazionale di Statistica, 2022.

nistrativa parallelo, nell'esercizio di cura dei propri beni patrimoniali, tramite l'attuazione di **pratiche di autorganizzazione**. Solo così ne potrà derivare una città rinnovata che, anziché tentare di neutralizzare le complessità, si assuma la responsabilità di accoglierle, e valorizzarle, costruendo politiche urbane innovative capaci di favorire un confronto dialettico tra la città informale delle pratiche sociali e la città istituzionale delle pratiche governative, così che della loro interazione possa nascere uno strumento generativo per la promozione dei beni comuni[71]. A livello locale devono, quindi, essere attivate pratiche attraverso cui gli abitanti possano costruire reti orientate a rispondere a bisogni attualmente non pienamente coperti dai servizi pubblici e dai meccanismi tradizionali propri delle politiche istituzionali e del mercato, sperimentando modelli alternativi, non soltanto spaziali ma anche sociali, quali, ad esempio, i gruppi di acquisto solidale, le esperienze di filiera corta, l'agricoltura urbana e le banche del tempo, fondati su principi di solidarietà ed equità. Il riequilibrio tra centro e margine, tra popolazione temporanea e permanente, tra uso pubblico e privato, può essere ristabilito facendo quindi ricorso a specifici strumenti di governo del territorio.

Una prima linea di sviluppo può essere identificata nei **patti di collaborazione**, i quali consentono una gestione condivisa e negoziata, tra amministrazione e comunità, dei beni comuni urbani, superando la tradizionale dicotomia tra sussidiarietà verticale e orizzontale. All'ente locale viene, infatti, riconosciutala possibilità di stipulare con i cittadini, singoli e/o associati, un accordo formale nel quale le parti coinvolte definiscono congiuntamente gli obiettivi, gli impegni reciproci, le modalità di fruizione del bene oggetto dell'intervento e i tempi entro i quali portare a termine le azioni previste[72]. I suddetti patti possono assumere *in primis* carattere "ordinario", quando si riferiscono a operazioni di modesta entità, che si concretizzano sotto forma di **microprogettualità diffuse**, i cui effetti non si esauriscono solo nella riqualificazione materiale dello spazio urbano, ma si estendono anche alla costruzione di un rinnovato rapporto tra istituzioni e "proponenti". Attraverso tali pratiche gli abitanti assumono, infatti, da un lato, la consapevolezza di poter contribuire, mediante conoscenze, competenze, tempo e risorse, alla definizione di soluzioni condivise, dall'altro, una maggiore responsabilità nella quotidianità, adottando stili di vita che minimizzano i costi per la collettività. Una concreta applicazione di tale approccio può essere rintracciata nel percorso partecipativo *Orti di Puglia*, promosso dalla Regione Puglia, in cui la riqualificazione delle aree inutilizzate, attraverso la realizzazione di orti urbani, collettivi, didattici e socioterapeutici, permette la generazione di forme stabili di amministrazione condivisa che coinvolgono cittadini, associazioni, istituti scolastici ed enti del terzo settore. Il processo è costruito attraverso laboratori territoriali di co-design, attività di mappatura e strumenti digitali di confronto, finalizzati a raccogliere conoscenze diffuse ed esperienze pregresse, per trasformarle in indirizzi progettuali comuni, allo scopo di "diffondere la cultura del verde, sensibilizzare sull'importanza di un'alimen-

71 Magnaghi A., *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Torino: Bollati Boringhieri, 2000.

72 Arena G., *Nuove risorse e nuovi modelli di amministrazione*, in Bombardelli M. (a cura di), *Prendersi cura dei beni comuni per uscire dalla crisi. Nuove risorse e nuovi modelli di amministrazione*, Napoli: Editoriale Scientifica, 2016, pp. 283-307.

tazione sana ed equilibrata, divulgare tecniche di agricoltura sostenibile, riqualificare aree abbandonate, favorire l'aggregazione sociale, valorizzare una politica dei consumi di prossimità e lo sviluppo di piccole autosufficienze alimentari per le famiglie"[73]. La forza di tale strumento risiede, quindi, soprattutto, nella sua natura di catalizzatore sociale, capace di rappresentare un luogo di incontro intergenerazionale e interculturale di soggetti differenti per età, provenienza e condizioni sociali. Sebbene, nello specifico, a Polignano a Mare non si registrino attualmente esperienze strutturate riconducibili a tale modello, l'impianto metodologico e gli obiettivi dell'iniziativa evidenziano una significativa trasferibilità in ambito locale. Interventi concettualmente analoghi, già presenti nell'area metropolitana di Bari, potrebbero infatti essere promossi come dispositivi di attivazione di spazi residuali o marginali del territorio comunale.

Ai patti di collaborazione di matrice ordinaria, si affiancano, quelli "complessi", stipulati con l'obiettivo di gestire e **riutilizzare edifici sottoutilizzati,** inutilizzati o in stato di abbandono, la cui peculiarità risiede nella necessità di coordinare una molteplicità di interessi pubblici e privati, confrontandosi con un quadro regolativo articolato, talvolta caratterizzato anche dalla presenza di vincoli urbanistici, paesaggistici o storico-culturali, incidenti sia sulle modalità di intervento sia sui procedimenti attuativi. Si tratta, quindi, di una "una forma di ri-regolazione, secondo la quale il controllo e la gestione rimangono nella sfera pubblica, non del governo centrale ma della comunità di residenti che utilizza la risorsa e ne dipende"[74]. Entro tale prospettiva si inserisce, ad esempio, l'iniziativa regionale Luoghi Comuni, promossa dalla Regione Puglia e da ARTI[75], che assume il patrimonio pubblico sottoutilizzato come mezzo strategico per l'attivazione di nuovi usi collettivi. L'elemento innovativo di tale misura non consiste tanto nel finanziamento di interventi di rigenerazione, bensì nella costruzione di un modello di regolazione capace di porre in relazione gli enti pubblici proprietari degli immobili, privi di gestione, con le organizzazioni giovanili del terzo settore, che si fanno promotrici di progetti di innovazione sociale in funzione sia delle caratteristiche spaziali sia delle esigenze funzionali della comunità locale. A Polignano a Mare, proprio tramite tale iniziativa regionale, Casa Bachi, da bene confiscato alla criminalità organizzata si è trasformato in un presidio civico destinato a finalità di **interesse pubblico**. Lo spazio ospita attività di orientamento, formazione, laboratori artistici e culturali, percorsi di partecipazione civica e, in generale, iniziative rivolte prevalentemente alle nuove generazioni. Tale scelta appare particolarmente significativa se rapportata alla condizione dei giovani pugliesi, tra i quali, infatti, si dichiara "molto soddisfatto" della propria vita soltanto il 19,9%, percentuale nettamente inferiore rispetto alla media europea (26,75%)[76]. Ciò testimonia come la rilevanza del coinvolgimento della comunità risieda nella capacità di orientare la rifunzionalizzazione verso la produzione di servizi effettivamente rispondenti alle necessità del contesto. Il suo successivo inserimento all'interno della

73 Regione Puglia, *Orti di Puglia. Coltivare comunità. Analisi e indirizzi strategici dal percorso partecipativo*, in attuazione della L.R. n. 10/2024, Bari, Regione Puglia, 2025.

74 Kooiman, J., & van Vliet, M., *Self-Governance As a Mode of Societal Governance. Public Management: An International Journal of Research and Theory*, 2(3), 2000, pp.359–378.

75 Regione Puglia - ARTI Puglia, *Luoghi Comuni. Iniziativa per la valorizzazione di spazi pubblici attraverso progetti di innovazione sociale*, Bari, Regione Puglia, 2019.

76 Regione Puglia - Dipartimento Sviluppo Economico / IPRES, *Programma Triennale della Variazione (PTV) 2026. Analisi di contesto*, Bari, Regione Puglia, 2026.

Rete Galattica ha ulteriormente consolidato tale processo, trasformando un intervento di rifunzionalizzazione puntuale in una componente stabile di una nuova infrastruttura territoriale, guidata da un modello di governance multilivello continuativo.

Un secondo strumento di regolazione ed uso dello spazio urbano può essere individuato nelle **imprese di comunità**, realizzabili attraverso il coinvolgimento della popolazione locale, in grado di operare su molteplici settori di attività (dal turismo all'agricoltura fino ai servizi alla persona), nella co-gestione e co-produzione di beni di interesse generale. La partecipazione dei soggetti avviene, in quest'ottica, "attraverso un'impresa", quindi per mezzo di un'attività economica[77], e non si esaurisce nella sola adesione formale alla struttura organizzativa, ma assume carattere "potenziale", garantendo la possibilità per tutti i membri di accedere, in forme diverse, ai processi decisionali e ai benefici generati[78]. Il grande pregio di un simile sistema risiede nella capacità di intessere un sistema di relazioni territoriali che racchiudono il potenziale per rafforzare il capitale sociale locale: attraverso la collaborazione con produttori, associazioni, imprese e istituzioni risulta possibile, infatti, favorire lo sviluppo di reti di cooperazione orientate alla valorizzazione delle risorse endogene. L'**inclusione della comunità** può avvenire tanto attraverso pratiche formali (assemblee pubbliche, focus group, animazione territoriale, laboratori di ricerca-azione, piattaforme online), quanto informali (incontri al bar, eventi di quartiere)[79]. La Puglia è stata la prima regione italiana a disciplinare normativamente le imprese di comunità[80] riconoscendogli, di conseguenza, formalmente il ruolo che rivestono per lo sviluppo economico e sociale del territorio: ciò a testimonianza della volontà propria dell'amministrazione di attribuire ai cittadini un margine di azione più ampio nella regolazione, gestione e valorizzazione della città, oltrepassando una concezione della pianificazione fondata esclusivamente sull'iniziativa pubblica o privata. Tale strumento, inoltre, si è rivelato capace di ampliare enormemente il **principio di "uso del territorio"**, poiché non riguarda esclusivamente gli spazi materiali ma investe altresì le infrastrutture immateriali. A tal proposito, una delle applicazioni più significative è rappresentata dalla cooperativa di comunità di Melpignano, in provincia di Lecce, nella quale la popolazione, dal basso, e le istituzioni, dall'alto, partecipano congiuntamente alla produzione di energia proveniente da fonti rinnovabili, tramite l'installazione di impianti fotovoltaici su edifici privati. Gli utili derivanti dalla vendita delle risorse eccedenti non vengono distribuite ai soci, ma reinvestite nel potenziamento dei servizi destinati alla collettività. In maniera analoga, il medesimo principio è applicato anche alla creazione di un sistema di erogazione idrica microfiltrata a basso costo, così riducendo il consumo di plastica e rafforzando l'accesso a una risorsa condivisa di prima necessità quale l'acqua. Tale percorso comunitario, nel complesso, ha tentato di coinvolgere l'intera popolazione, richiamando studenti, associazioni, imprenditori, emigrati e residenti, nella convinzione che prendere parte alle

77 Mori P.A., *Le cooperative di comunità*, «Euricse Working Paper», n. 63/2014, 2015, pp. 1-23.

78 Mori P.A., *Cos'è l'impresa di comunità*, in Mori P.A., Sforzi J. (a cura di), *Imprese di comunità. Innovazione istituzionale, partecipazione e sviluppo locale*, Bologna: il Mulino, 2018, pp. 13-42.

79 Sforzi J., *Le forme di governance delle imprese di comunità*, in Mori P.A., Sforzi J. (a cura di), *Imprese di comunità. Innovazione istituzionale, partecipazione e sviluppo locale*, Bologna: il Mulino, 2018, pp. 43-53.

80 Regione Puglia, Legge regionale 20 maggio 2014, n. 23, *Disciplina delle Cooperative di comunità*, Bari, Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP), n. 66, 26 maggio 2014.

decisioni ed essere parte della comunità su cui tali decisioni ricadono, rappresentano due dimensioni complementari e inscindibili di uno stesso processo. Sebbene a Polignano a Mare non siano attualmente presenti realtà assimilabili, un principio analogo vi potrebbe comunque essere applicato, soprattutto considerando che gli effetti del cambiamento climatico, aggravati anche dalla crescente pressione turistica, obbligano sempre di più a considerare centrale il tema della gestione sostenibile delle risorse. In particolare, il patrimonio acquifero assume una rilevanza strategica, poiché il territorio rientra in un contesto regionale caratterizzato da condizioni di elevata fragilità idrica e da consistenti perdite della rete di distribuzione che, nello specifico, nell'area della Città metropolitana di Bari, supera il 42%[81]. In quest'ottica, ad esempio, l'attivazione di pratiche comunitarie legate alla raccolta e al riuso delle acque meteoriche, all'irrigazione condivisa del verde pubblico e alla diffusione di una cultura del risparmio idrico consentirebbe di riconoscere nell'acqua non solo un servizio, ma soprattutto un bene comune da tutelare.

Dalla combinazione tra patti di collaborazione e imprese di comunità, infine, prende forma un ulteriore dispositivo di **governance ibrida**, nel quale la dimensione della co-progettazione, tra amministrazione e cittadinanza, si estende anche alla gestione operativa del bene comune. Il vantaggio risiede nella possibilità di garantirne la sostenibilità nel tempo, tramite la manutenzione continua e lo sviluppo di servizi a lungo termine, utili a coprire i costi investiti e parallelamente promuovere l'occupazione. Nello specifico, la creazione di opportunità lavorative permette di accrescere parallelamente non solo l'attaccamento al progetto sostenuto, ma anche la volontà degli abitanti di prendere parte attivamente all'organizzazione degli eventi, aderendo come soci all'impresa[82]. In questa prospettiva si inserisce il caso del quartiere Sant'Elia di Brindisi, che rappresenta una delle prime sperimentazioni di applicazione congiunta di suddetti strumenti. Si richiama in particolare, l'intervento operato all'interno del Parco Buscicchio che, difatti, da luogo di degrado ed incuria, si è trasformato in uno spazio custodito da "cittadini competenti"[83] i quali, desiderosi di recuperare un senso di appartenenza all'interno dell'area verde più estesa della circoscrizione, gli hanno restituito il valore che meritava come punto di riferimento e socializzazione per la comunità. Il suo processo di rigenerazione non si è esaurito in un singolo intervento, ma si è sviluppato progressivamente attraverso una successione di iniziative promosse prima di tutto dagli abitanti, e in un secondo momento in collaborazione con soggetti diversificati quali ad esempio l'ente locale, i servizi sociali e gli istituiti scolastici. Infatti, a partire dalle prime azioni avviate in maniera informale, coinvolgendo associazioni e residenti in interventi di manutenzione e allestimento di eventi di quartiere, è nato, successivamente, un nucleo organizzativo che si è col tempo formalizzato nella creazione di un'impresa di comunità. Da lì in poi, negli anni a seguire, lo spazio ha continuato a rinnovarsi mediante l'introduzione di funzioni sempre diverse, ospitando attività educative, servizi di supporto alla persona, laboratori dedi-

81 ISTAT, *Indicatori BES (Benessere Equo e Sostenibile) dei territori - Dispersione della rete idrica comunale*, Regione Puglia – Ufficio Statistico, 2026.

82 Burini C., *Governare lo spazio pubblico nelle città italiane. Patti di collaborazione e imprese di comunità tra convivialità ed efficacia collettiva*, Milano: FrancoAngeli, 2024.

83 Sennett R., *Building and Dwelling. Ethics for the City*, Londra: Allen Lane Penguin, 2018.

cati alla formazione e all'inclusione lavorativa, iniziative sportive, culturali e ricreative rivolti alle differenti fasce della popolazione. Una delle più recenti attività implementate è stata "Santasarta-Atelier di quartiere" con il duplice obiettivo di "valorizzare le competenze delle donne nell'ambito della sartoria, del design e dell'illustrazione - da un lato e combattere il lavoro irregolare - dall'altro"[84].

Tale esperienza assume particolare interesse poiché, pur sviluppandosi in un contesto differente, presenta condizioni di partenza assimilabili al caso di Villa Pinocchio di Polignano a Mare. Rappresentano entrambi, infatti, esempi di parchi di grande rilevanza urbana, considerati i principali "polmoni verdi" dei propri contesti di riferimento, la cui posizione strategica, inoltre, ne ha rafforzato la centralità rispetto alle diverse attività promosse da soggetti pubblici e privati[85]. Tuttavia, condividono anche criticità ricorrenti, legate alla necessità di manutenzione continuativa e all'esposizione a fenomeni vandalici, che ne hanno compromesso, nel tempo, la piena valorizzazione. Nonostante la villa comunale fosse stata inserita all'interno del programma "Luoghi Comuni", candidata nell'ambito di un avviso pubblico finalizzato alla gestione condivisa del bene attraverso il coinvolgimento di organizzazioni giovanili, in realtà, a seguito della mancata presentazione di candidature da parte dei soggetti potenzialmente interessati, il processo non ha avuto seguito. Ciò evidenzia come la sola predisposizione di strumenti di attivazione non sia sufficiente a garantirne la messa in opera, risultando determinante, altresì, la costruzione di un senso di appartenenza in grado di convertire il valore potenziale del luogo in valore d'uso effettivo attraverso pratiche continuative di animazione sociale. Le modalità di fruizione dello spazio – che si configuri come semplice soglia di attraversamento, di permanenza, di incontro, di svago, di pratiche o di riferimento identitario per la comunità- incidono dunque profondamente sulla capacità di intervento delle molteplici forme di governance[86].

In conclusione, i tentativi analizzati dimostrano come i differenti modelli di regolazione ed uso del territorio non possano essere interpretati attraverso schemi rigidi, universalmente applicabili, ma debbano essere letti come **esiti dinamici di un'interazione continua, e mutevole, tra utilizzatori, spazi e strumenti**. Lo spazio, infatti, non essendo un'entità passiva, non può essere identificato esclusivamente come un supporto su cui applicare uno strumento, apparendo per converso capace di influirne concretamente il funzionamento, in positivo o in negativo. Allo stesso modo, gli strumenti non si limitano a adattarsi al contesto su cui atterrano, ma tendono a modificarlo, arrivando a ridefinirne le modalità di utilizzo e percezione, fino a generare, nella migliore delle ipotesi, nuove forme benefiche di appropriazione collettiva.

84 Labsus, *Al cuore dell'amministrazione condivisa*, Rapporto sull'amministrazione condivisa dei beni comuni, Roma, 2024.

85 Regione Puglia, ARTI – Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione, *Parco giochi Villa Pinocchio*, Luoghi Comuni – Spazi.

86 Burini C., *Governare lo spazio pubblico nelle città italiane. Patti di collaborazione e imprese di comunità tra convivialità ed efficacia collettiva*, Milano: FrancoAngeli, 2024.

Parte III Interferenze costruttive

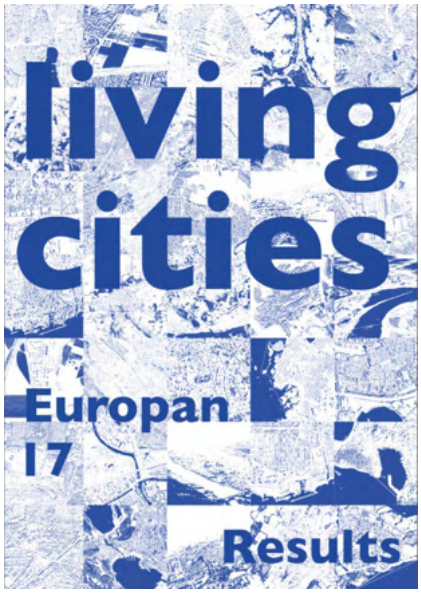
1. Concorso Europan

Europan è un **concorso di idee** biennale dedicato a giovani progettisti under 40, che propone siti di intervento distribuiti in tutta Europa, sui quali invita a riflettere a partire da un tema specifico condiviso. Dal 1988, Europan si presenta come piattaforma di confronto per il progetto a scala urbano-architettonica, favorendo la relazione tra amministrazioni pubbliche, professionisti di diverse discipline e cittadini e impegnandosi ad essere uno strumento operativo per le città: i siti selezionati, infatti, sono spesso candidati con la collaborazione di enti locali, che colgono la competizione come occasione per porre l'attenzione su questioni emergenti riguardanti il proprio territorio. Per facilitare questo dialogo, l'associazione europea di Europan, con sede a Parigi, è affiancata da strutture nazionali presenti nei diversi Paesi aderenti, tra cui Europan Italia. Queste ultime svolgono il ruolo di interlocutori tra programma europeo e territori locali - accompagnando la candidatura dei siti, il dialogo con le amministrazioni coinvolte e l'organizzazione delle fasi di workshop - consentendo di introdurre questioni specifiche e radicate in contesti locali all'interno di un **dibattito a scala europea**.

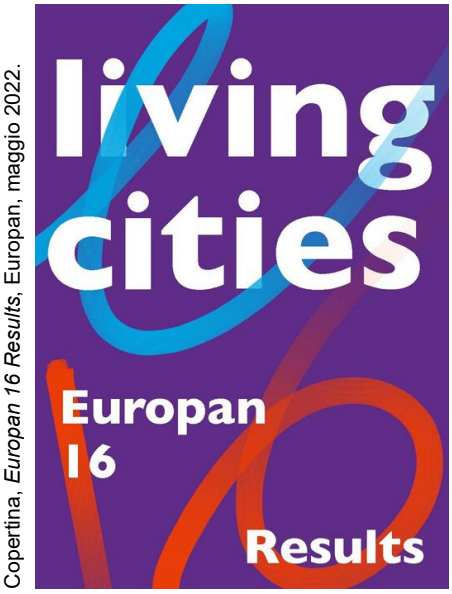
Nel corso delle edizioni il concorso ha ampliato il proprio campo di interesse. Il progetto viene interpretato non soltanto come risposta formale a un problema localizzato, ma come occasione per affrontare questioni territoriali, ambientali, economiche e sociali che agiscono simultaneamente sui luoghi. In questa prospettiva assumono importanza non solo gli esiti spaziali delle proposte progettuali, ma anche le strategie, i processi e le modalità attraverso cui le trasformazioni possono essere attivate e governate nel tempo. Questo cambiamento si riflette anche nella composizione dei gruppi partecipanti, che si è fatta sempre più eterogenea: architetti, paesaggisti, pianificatori, sociologi, economisti e altre figure chiamate a confrontarsi con la complessità dei temi proposti[1].

Ciò che contraddistingue Europan da molti altri concorsi di idee è la prosecuzione del processo oltre la pubblicazione degli esiti. La conclusione della fase concorsuale non coincide con la chiusura dell'esperienza progettuale, ma apre una successiva fase di confronto e **cooperazione tra progettisti e amministrazioni**, con lo scopo di dare una traduzione concreta alle proposte selezionate e di integrarle progressivamente nei processi decisionali e attuativi locali, offrendo così un'opportunità reale di innesco di processi di trasformazione urbana nel medio e lungo periodo.

1 Giandelli V., *Re-sourcing: un confine tra natura e cultura*, Europan Italia, *Europan 18 Re-sourcing. Polignano a Mare. Abitare tra connessioni urbane e paesaggi naturali. Catalogo dei risultati in Italia*, 2026, p. 2.



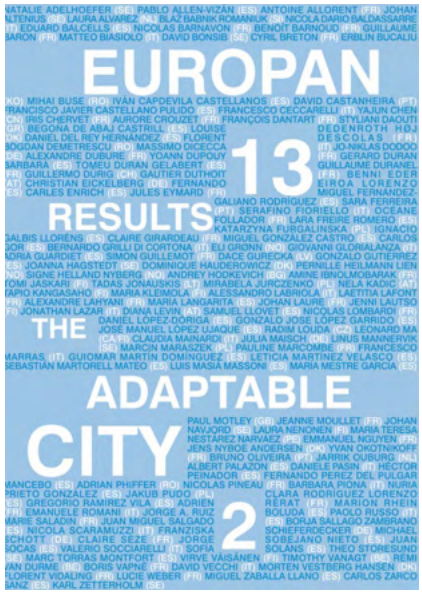
Copertina, *Europan 17 Results*, Europan, giugno 2024.



Copertina, *Europan 16 Results*, Europan, maggio 2022.

Copertina, *Europan 15 Results*, Europan, settembre 2020.

Copertina, *Europan 14 Results*, Europan, giugno 2018.



Copertina, *Europan 13 Results*, Europan, maggio 2016.

Copertina, *Europan 12 Results*, Europan, agosto 2014.

Copertina, *Europan 11 Results*, Europan, giugno 2012.

Copertina, *Europan 10 Results*, Europan, giugno 2010.

Copertina, *Europan 18 Results*, Europan, luglio 2008.

EUROPAN 18 1.1
Re-sourcing

Il progetto del lavoro di tesi è stato sviluppato in occasione della partecipazione, in collaborazione con il collettivo *Selvaticus*[2], alla diciottesima edizione di Europan, bandita a marzo 2025, con la proposta progettuale *Learning from Polignano*. Europan 18 ha avuto come chiave di lettura quella del *Re-sourcing*, ovvero *reperimento di risorse* [trad. di Fernando Picchi][3], da intendersi come consapevolezza della sempre più evidente fragilità dell'ecosistema terrestre alla quale bisogna rispondere con l'arresto del consumo sfrenato delle disponibilità di suolo, materiali ed energia a favore della valorizzazione delle risorse latenti dei contesti urbani e territoriali. Queste includono non solo spazi e infrastrutture sottoutilizzati o in disuso, ma anche sistemi produttivi locali, pratiche sociali e forme di economia esistenti, che il progetto ha il compito di riconoscere, riattivare e riorganizzare.

Il tema principale assume tre declinazioni riconducibili a «tre tipi di risorse: elementi naturali, usi, materiali»[4].

a. Re-sourcing in termini di elementi naturali.

Al centro vi è il rapporto tra progetto e forze vitali - acqua, aria, suolo ed energia - oggi sempre più coinvolte in dinamiche di rischio ambientale e climatico. L'obiettivo è stabilire una nuova alleanza tra ambiente costruito ed ecosistemi basata su strategie di adattamento, integrazione e co-evoluzione.

b. Re-sourcing in termini di stili di vita e inclusività.

Ripensare le condizioni di vita implica tenere insieme dimensione individuale e collettiva, intimità e condivisione, inclusività e solidarietà, integrando queste istanze con strategie bioclimatiche e ambientali. Il progetto diventa uno strumento per riorganizzare spazi e relazioni, favorendo forme di convivenza tra esseri umani e non umani.

c. Re-sourcing in termini di materiali.

Il patrimonio costruito viene assunto come principale risorsa progettuale. In continuità con la strategia delle 3R - ridurre, riusare, riciclare - l'attenzione si sposta sul ridurre le nuove costruzioni, sul riutilizzo di spazi ed edifici esistenti e sull'impiego di materiali bio-geo e locali. In questa prospettiva, il progetto è chiamato a contribuire alla riduzione del consumo di risorse naturali e alla valorizzazione dei saperi e delle economie territoriali.

2 Fondato nel 2023 dagli architetti Filippo Fiandanese, Silvia Lanteri e Maicol Negrello, *Selvaticus* è un collettivo di architettura incentrato sulla ricerca e sulla pratica dell'architettura sostenibile, della progettazione urbana e del paesaggio. Composto da un team multidisciplinare, il loro approccio integrato unisce la ricerca accademica e le competenze pratiche in architettura per affrontare le sfide proposte della vita e dell'ambiente. Disponibile al link https://collettivoselvaticus.my.canva.site/about-us (consultato il 28/12/2025)

3 Picchi F., *resourcing*, in *Grande Dizionario di Inglese* (Ed. sesta), Milano: Hoepli Editore, 2022. Traduzione disponibile al link https://dizionari.repubblica.it/Inglese-Italiano/R/resourcing.html (consultato il 28/12/2025)

4 Europan Italia, *Europan 18 competition. Re-sourcing. Tema*, 2025, p. 1.

Per ciascun sito presentato vengono individuate due scale, una territoriale e una di prossimità. La prima corrisponde a quello che Europan definisce il **“sito di riflessione”**, su cui i progettisti sono chiamati a sviluppare una strategia che tenga conto di quei sistemi, come mobilità ed ecologia, che hanno ricadute sulle aree di progetto, così da connetterle con il resto della città sia da un punto di vista sociale ed economico sia spaziale e ambientale. La seconda è il **“sito di progetto”**, più puntuale, di cui vengono fornite ai gruppi partecipanti un’accurata presentazione dello stato esistente e le intenzioni della città ha per lo sviluppo futuro.

Copertina, *Europan 18 Results*, Europan, aprile 2026.

I siti proposti da Europan 18 sono classificati in due orientamenti:

Re-sourcing da elementi naturali - Vengono poste al centro la gestione delle acque, la riattivazione dei suoli e la rigenerazione dei paesaggi, elementi da interpretare come risorsa strategica e come strumento di mediazione tra sistemi naturali, insediativi e infrastrutturali.

Gestire l'acqua
Fumel (FR)
Jullouville (FR)
La Nive (FR)
Lisboa (PT)
Mantes-La-Jolie (FR)
Turku (FI)

Riattivare i suoli
Eslöv (SE)
Genève (CH)
Karlstad (SE)
Regensburg (DE)
Speichersdorf (DE)
St. Gallen (CH)

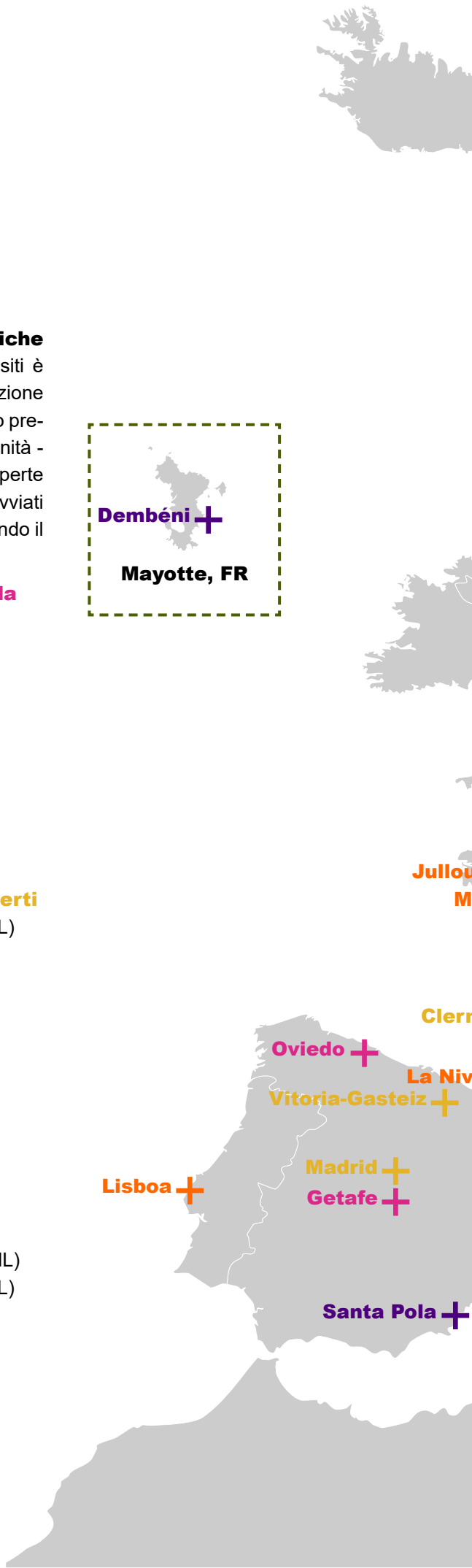
Rigenerare i paesaggi
Amersfoort - Koppelbrug (NL)
Barcelona - La Font del Gos (ES)
Bregenz-Hard-Fußach-Höchst (AT)
Dembeni (FR)
Nome (NO)
Polignano a Mare (IT)
Santa Pola (ES)

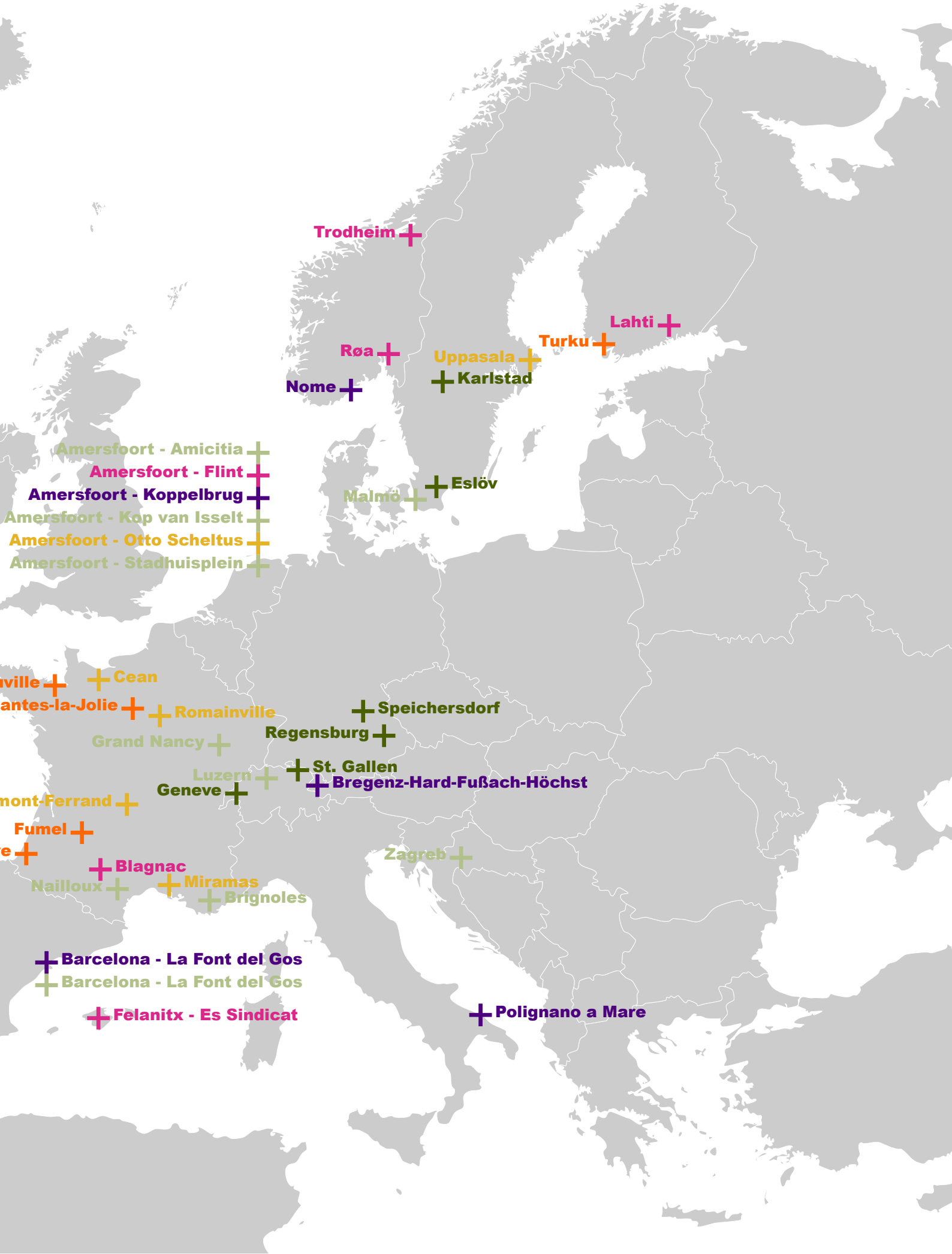
Re-sourcing da dinamiche sociali - La sfida in questi siti è dare avvio a una trasformazione urbana che integri il patrimonio preesistente, favorisca una comunità - umana e non - e una città aperte e che si riallacci a processi avviati in passato, ma interrotti lasciando il territorio in sospeso.

Determinare una seconda vita
Amersfoort - Flint (NL)
Blagnac (FR)
Felanitx - Es Sindicat (ES)
Getafe (ES)
Lahti (FI)
Oviedo (ES)
Riez (FR)
Roa (NO)
Trondheim (NO)

Promuovere quartieri aperti
Amersfoort - Otto Scheltus (NL)
Barce-lona - La Verneda (ES)
Caen (FR)
Clermont-Ferrand (FR)
Madrid (ES)
Miramas (FR)
Romainville (FR)
Uppsala (SE)
Vitoria-Gasteiz (ES)

Creare nuove relazioni urbane
Amersfoort - Amicitia (NL)
Amersfoort - Kop van Isselt (NL)
Amersfoort - Stadhuisplein (NL)
Brignoles (FR)
Grand Nancy (FR)
Luzern (CH)
Malmö (SE)
Nailloux (FR)
Navalmoral de la Mata (ES)
Zagreb (HR)




Trodheim
Lahti
Turku
Røa
Uppasala
Karlstad
Nome
Amersfoort - Amicitia
Amersfoort - Flint
Amersfoort - Koppelbrug
Amersfoort - Kop van Isselt
Amersfoort - Otto Scheltus
Amersfoort - Stadhuisplein
Eslöv
Malmö
Cean
Romainville
Speichersdorf
Regensburg
Grand Nancy
St. Gallen
Luzern
Bregenz-Hard-Fußach-Höchst
Geneve
Fumel
Zagreb
Blagnac
Miramas
Nailloux
Brignoles
Barcelona - La Font del Gos
Barcelona - La Font del Gos
Felanitx - Es Sindicat
Polignano a Mare

1.2 Polignano a Mare
Abitare tra connessioni urbane e paesaggi naturali

Il titolo del sito italiano, *Abitare tra connessioni urbane e paesaggi naturali*, sottolinea la sfida di ripensare Polignano a Mare come «un sistema di residenze, servizi per la comunità e infrastrutture capaci di creare nuove dinamiche urbane per la comunità di cittadini e di turisti»[5].

Intervenire a Polignano a Mare significa confrontarsi con le strategie messe in atto dalla città negli ultimi anni per governare le trasformazioni urbane e territoriali indotte, soprattutto, dall'intensificarsi dei flussi turistici. In particolare è stato fondamentale confrontarsi con il Piano Regolatore Generale del Comune di Polignano a Mare, che indica le destinazioni d'uso, e il Piano Strategico *Bari 2030*, che struttura la propria visione di sviluppo attraverso undici assi tematici orientati alla sostenibilità ambientale, alla coesione sociale, alla mobilità, all'accessibilità e alla valorizzazione del patrimonio naturale e costruito. All'interno di questo quadro, il turismo viene affrontato non come settore isolato, ma come fenomeno trasversale, in grado di incidere sulle dinamiche dell'**abitare**, sull'organizzazione dello **spazio pubblico** e sulle **infrastrutture urbane**. Ma non solo, infatti la città ha avviato una collaborazione con FS Sistemi Urbani con lo scopo di rigenerare le aree ferroviarie dismesse, considerate potenziali risorse per un'azione di ricucitura del tessuto urbano, oggi tagliato proprio dalla presenza dell'infrastruttura ferroviaria.

Nel caso del sito di Polignano a Mare, l'area strategica coincide con l'estensione dell'intera trama urbana. Per la sua conformazione, infatti, Polignano si presenta, involontariamente, come "città dei 15 minuti"[6] dato il suo sviluppo circoscritto allo spazio compreso, e compresso, tra costa e ferrovia. La sfida proposta consiste nel pensare un progetto che sia un varco rispetto alla cesura netta del tracciato ferroviario, andando a riconnettere anche il tessuto urbano di più recente formazione, quello "oltre ferrovia". La difficoltà di percepire queste due parti di città in continuità non è dovuta a una mancanza di collegamenti fisici - infatti sono numerosi i sottopassaggi sia pedonali sia carrabili - ma a una dissociazione sul piano funzionale e sociale.

Le aree di progetto sono quattro - Lepore, Trieste e Marconi ex aree ferroviarie dismesse di proprietà di FS Sistemi Urbani e il Parco di Villa Pinocchio di dominio della Città di Polignano a Mare - e sono collocate nel cuore del tessuto urbano della città.

Sito di progetto
Lepore **1.**
Villa Pinocchio **2.**
Trieste **3.**
Marconi **4.**

Sito di riflessione

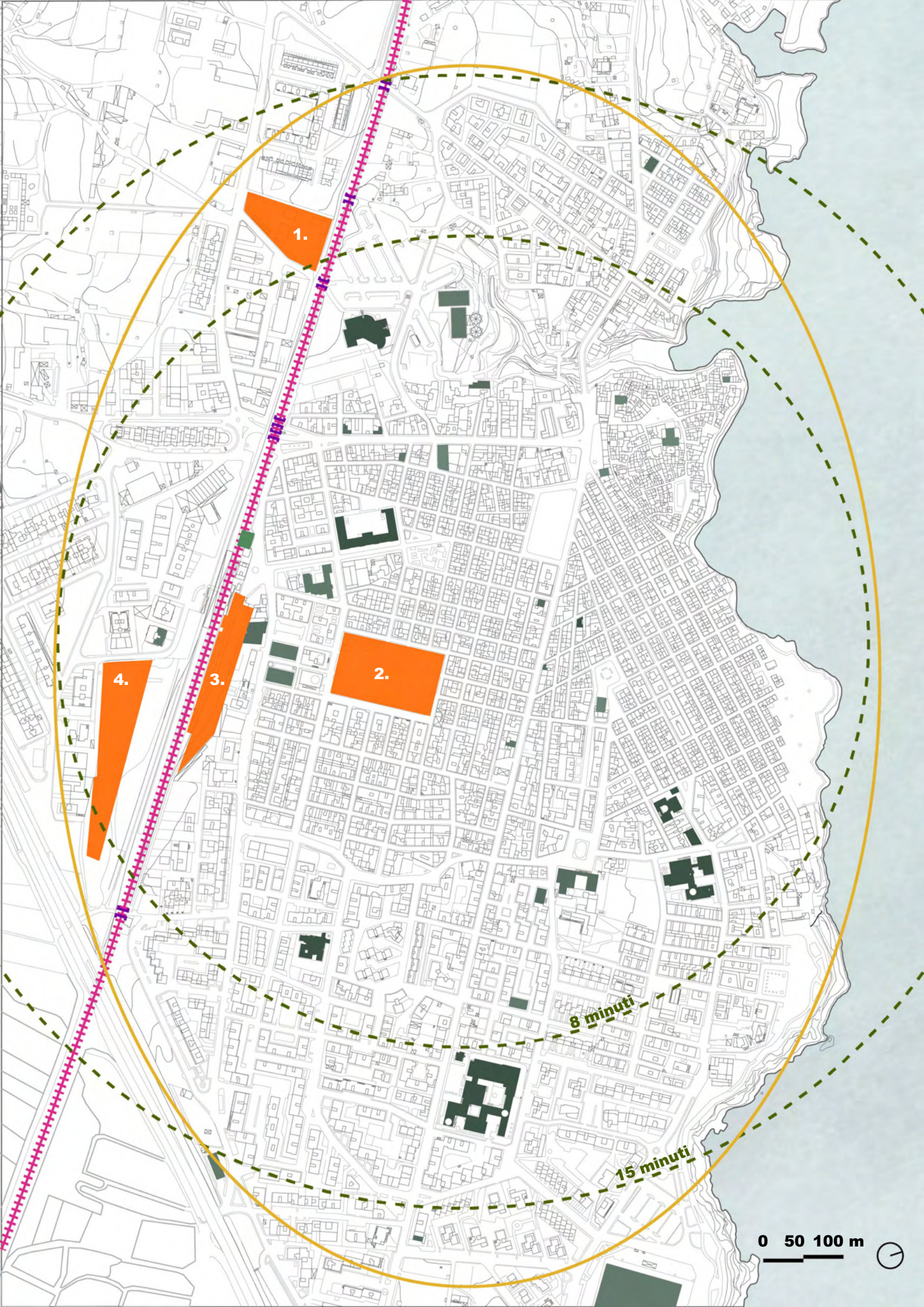
Città dei 15 minuti

Ferrovia

Sottopassaggio][

5 Europan Italia, *Polignano a Mare. Abitare tra connessioni urbane e paesaggi naturali - Brief*, 2025, p. 3.

6 Concetto introdotto da Carlos Moreno secondo cui tutti i servizi nel quartiere siano a portata di mano, puntando sulla riduzione degli spostamenti in auto in favore di quelli a piedi e in bici per combattere il cambiamento climatico, favorire lo sviluppo di attività economiche locali, riqualificare gli spazi pubblici per le persone e non per le automobili.


1.
2.
3.
4.
8 minuti
15 minuti
0 50 100 m

Lepore

L'area si affaccia sul tratto finale di via Lepore, che poi diventa Viale Unità d'Italia, in corrispondenza di un punto di cerniera tra il tessuto urbano consolidato e l'accesso alla città dalla zona rurale attraverso le strade provinciali SP120 e SP121. Arrivando dalla stazione, la via ospita attività commerciali e di artigianato, per poi lasciare spazio ad un uso prettamente residenziale. Gli altri tre lati, che chiudono il perimetro del lotto, sono caratterizzati dalla presenza di un sottopassaggio, a sud, che collega l'area con un ampio parcheggio e la rende prossima al contesto naturalistico della lama Monachile; la linea ferroviaria, a est, che comporta vincoli normativi da rispettare e impatti visivi da considerare; il canale, a nord, dal carattere fortemente antropico. Indipendentemente dall'elemento con cui si interfaccia, l'area è delimitata dalla recinzione caratteristica delle proprietà delle Ferrovie dello Stato.

All'interno di questi confini emergono due componenti: la prima impermeabile su cui sorgono manufatti architettonici dismessi da FS Sistemi Urbani, la seconda una fascia verde di proprietà comunale per cui era previsto un uso a parco pubblico, ma che attualmente è inutilizzato. L'elemento che caratterizza l'area Lepore è proprio la presenza di preesistenze, non solo fabbricati dismessi, ma anche una connessione con la ferrovia tramite binari, anche loro in disuso. Il sito assume pertanto un ruolo di snodo all'interno del sistema urbano e il concorso invita a ripensarlo come uno spazio capace di accogliere una pluralità di usi e di ricostruire relazioni tra il tessuto costruito e i fattori ambientali presenti. L'attenzione deve essere posta alle connessioni, alla permeabilità - da intendersi sia dal punto di vista sia ambientale sia sociale - e alla qualità degli spazi aperti.

Parco di Villa Pinocchio

Il parco di Villa Pinocchio è l'unico polmone verde prima di arrivare alla Lama Monachile ed è il principale parco urbano di Polignano a Mare, date la sua collocazione centrale nel tessuto cittadino e la sua estensione. Inoltre, rappresenta un elemento di particolare rilevanza all'interno del sistema degli spazi pubblici cittadini, poiché è sia luogo dello stare, per chi lo vive come spazio di svago, sia di transito, come alternativa privilegiata alla strada.

La principale problematica di Villa Pinocchio, però, è la recinzione lungo il perimetro, non solo per il senso di chiusura che fa prevalere, ma anche perchè durante le ore centrali della giornata - quando oltretutto più si avrebbe bisogno di ombra per attraversare la città - i cancelli che lo delimitano sono chiusi, impedendone l'accesso.

Il concorso esprime, quindi, la necessità di ripensare il lotto del parco sia nella sua configurazione di luogo ludico cittadino, sia in quanto infrastruttura sociale e culturale in grado di rafforzare il ruolo dello spazio pubblico nella vita quotidiana della città, anche mettendo in discussione alcuni degli elementi che lo contraddistinguono attualmente come, appunto, la recinzione perimetrale.

Trieste

La zona si sviluppa in adiacenza immediata alla stazione ferroviaria di Polignano a Mare ed è uno dei principali nodi di interscambio della città. La sua posizione la rende un punto strategico e privilegiato sia per i flussi turistici sia per quelli quotidiani, legati alla mobilità pendolare e ai servizi urbani. Il lotto, a ovest, confina direttamente con la linea ferroviaria e si inserisce in un contesto fortemente infrastrutturato, in cui la relazione tra spazi di attraversamento, sosta e permanenza assume un ruolo centrale.

Il sito presenta già un intervento pubblico in corso di completamento, la Velostazione comunale, realizzata nell'ambito del Piano strategico *Bari 2030*, che nell'Asse IV - Azione 4.4 - *interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e suburbane* prevede la realizzazione di ventotto velostazioni, di cui tre a Polignano a Mare. Questo progetto in atto è da considerarsi come elemento da integrare nella proposta complessiva, avvalendosi anche della possibilità di ripensare la viabilità della zona con l'obiettivo di ridurre il carico su viale Trieste, ampliare le porzioni dedicate alla mobilità dolce - in particolare nell'ottica di sviluppare una vera e propria piazza antistante la stazione - e migliorare la qualità dell'esperienza di arrivo alla città.

Marconi

L'area, in contatto visivo con il sito Trieste, è ubicata in prossimità di un secondo punto di accesso alla stazione dei treni, questa volta a ovest del tracciato ferroviario. Il contesto è caratterizzato da una notevole varietà funzionale: destinazione residenziale, commerciale, produttiva e di servizi, quest'ultima, però, solo ed esclusivamente se si considera l'asilo che il Piano *Bari 2030* prevede di realizzare.

A contraddistinguere l'area Marconi dalle altre è la notevole estensione superficiale e la marcata differenza di quota che essa presenta rispetto alla viabilità circostante, configurandosi come uno spazio ribassato che introduce una complessità ulteriore nella relazione tra piano urbano e infrastruttura ferroviaria. Il concorso legge queste due condizioni come possibilità di intervento non circoscritta al singolo lotto, ma estesa alla definizione di nuove connessioni spaziali, come il sottopassaggio previsto in sostituzione del passaggio a livello attualmente presente, e sinergie funzionali, che contemplino l'utilizzo attivo, da parte di FS Sistemi Urbani, della porzione a ridosso della ferrovia. Infatti, a differenza degli altri siti che sono completamente dismessi dalla loro funzione originaria, quest'area rimarrà parzialmente attiva.

«Questo sistema di aree rappresenta un'opportunità per favorire il dialogo tra due importanti livelli legati alle dinamiche urbane: la Città Turistica, con tutte le sue traiettorie di sviluppo economico, sociale e culturale, e la Città Abitata, che ha bisogno di definire il proprio sistema sociale, residenziale e culturale, legato soprattutto agli aspetti ambientali, all'accessibilità, alla inclusività e al sostegno dei gruppi vulnerabili»[7].

7 Europan Italia, *Polignano a Mare. Abitare tra connessioni urbane e paesaggi naturali - Brief*, 2025, p. 26.

Learning from Polignano 1.3

Learning from Polignano risponde alla domanda posta da Europan 18 di costruire nuove connessioni paesaggistiche individuando nell'entroterra agricolo e nel fronte costiero i due estremi di un territorio da ricucire. Questi ambiti, infatti, sono oggi percepiti come sistemi separati che faticano a comunicare, anche a causa della presenza delle infrastrutture ferroviaria e autostradale, che costituiscono una vera e propria cesura nel tessuto urbano. Il progetto diventa così l'occasione per riallacciare non soltanto le estremità spaziali dell'area, ma anche quelle appartenenti alle sfere sociale, economica e ambientale, mettendo in relazione condizioni spesso interpretate come contrapposte: il tempo del lavoro e quello dello svago, le produzioni locali e gli eventi di risonanza internazionale, l'ambiente antropizzato e quello naturale.

La proposta è stata selezionata dalla commissione di Europan 18 con seconda posizione di *Runner-Up*. A parere della giuria, infatti, «il progetto si è distinto per una visione determinata sulle relazioni di Polignano con il palinsesto agricolo che connota la sua cultura. L'asse ferroviario diviene quindi uno spazio cerniera sul quale il progetto lavora per **invertire** la percezione e la vivibilità del sistema urbano, una fascia su cui si innestano una serie di assi trasversali di connessione verde e percorsi ciclo-pedonali. Idea esplicitata nel titolo provocatorio, tratto da *Learning from Las Vegas* di Robert Venturi, Denise Scott Brown e Steven Izenour. La proposta rafforza gli aspetti di matrice ecologica già proposti nel progetto vincitore superando le coltivazioni intensive e monocolturali a vantaggio della **biodiversità** promuovendo la coesistenza tra attività agricole resilienti, spazi abitativi condivisi e habitat naturali. Il progetto si apprezza per la sua visione aperta con una proposta di co-progettazione capace di guidare un **processo di partecipazione** insieme agli abitanti»[8].

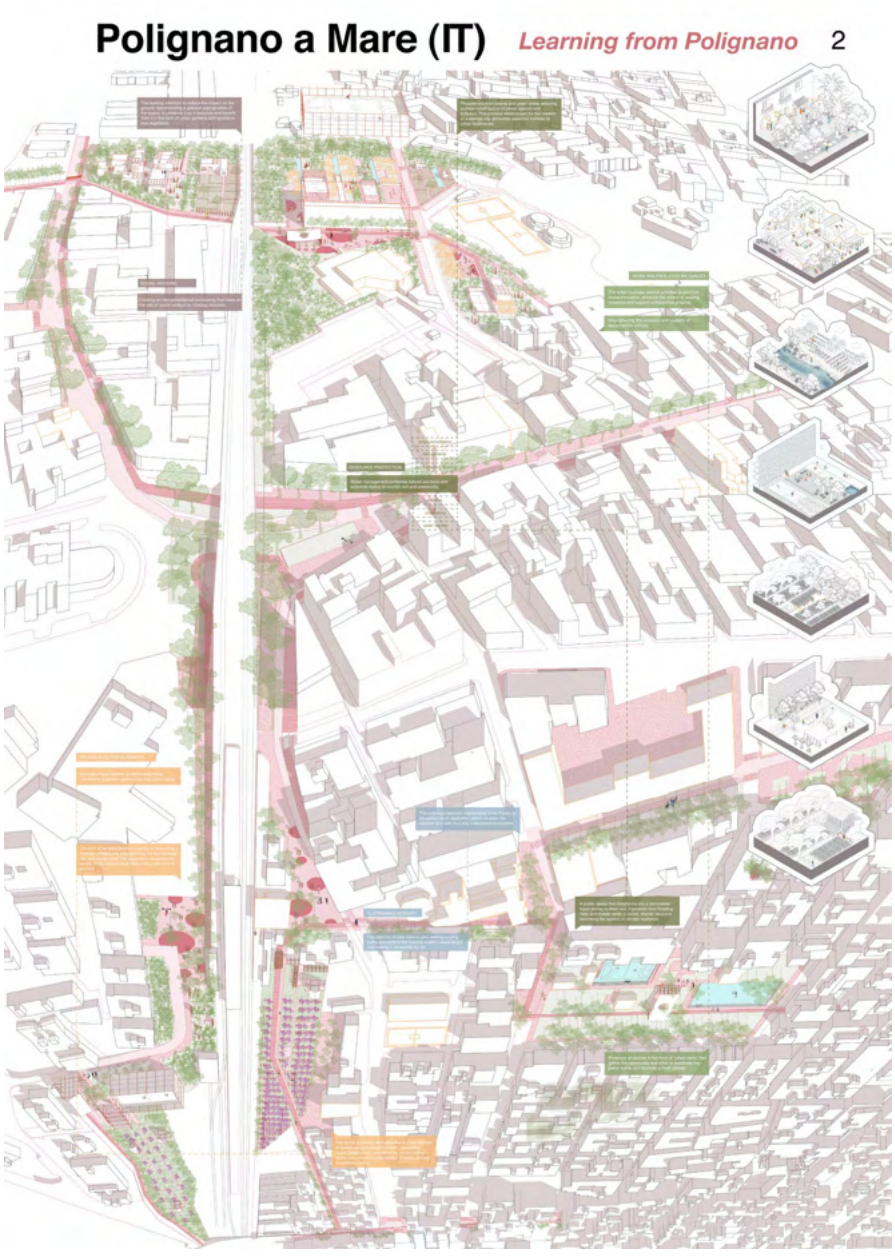
Il progetto è nato dalla volontà di superare una lettura riduttiva di Polignano a Mare come semplice destinazione balneare. Se l'immagine più diffusa della città coincide con il suo affaccio sul mare e con l'intensità dei flussi turistici stagionali, l'analisi territoriale evidenzia l'esistenza di una realtà molto più complessa, caratterizzata dalla presenza di un vasto paesaggio agricolo che, pur costituendo una componente fondamentale dell'economia e dell'identità locale, risulta spesso marginalizzato rispetto alle dinamiche della costa.

8 *Abstract commento giuria*, Europan Italia, *Europan 18 Re-sourcing. Polignano a Mare. Abitare tra connessioni urbane e paesaggi naturali. Catalogo dei risultati in Italia*, 2026, p. 62.

La strategia progettuale si sviluppa a partire dalla costruzione di una nuova struttura che attraversa il territorio trasversalmente e riconnette luoghi, funzioni e comunità, che ad oggi risultano fortemente frammentati. L'obiettivo è, quindi, individuare una serie di centralità, esistenti e potenziali, che il progetto interpreta come occasioni per attivare processi di **rigenerazione diffusa**: i diversi ambiti di intervento vengono interconnessi mediante percorsi ciclo-pedonali, infrastrutture verdi e spazi pubblici capaci di costruire nuove relazioni sia tra le diverse parti della città e i due paesaggi che contraddistinguono Polignano a Mare - entroterra agricolo e mare - sia tra gli abitanti e i diversi attori presenti.

Learning from Polignano, Tavola 1.

L’approccio adottato evita la definizione di un’immagine conclusa e rigida del futuro assetto urbano proponendo, invece, una serie di azioni strategiche implementabili e ripetibili nel tempo, pensate per accompagnare l’evoluzione del territorio attraverso differenti fasi di attuazione. Alcuni interventi agiscono sulla mobilità lenta e sull’accessibilità, altri sulla riattivazione di spazi pubblici e attrezzature collettive, altri ancora sulla valorizzazione delle risorse produttive e culturali locali. L’obiettivo non consiste nella realizzazione di un nuovo sistema autonomo, ma nel rafforzamento delle relazioni tra componenti già presenti nel territorio, attribuendo loro una nuova capacità di cooperazione.



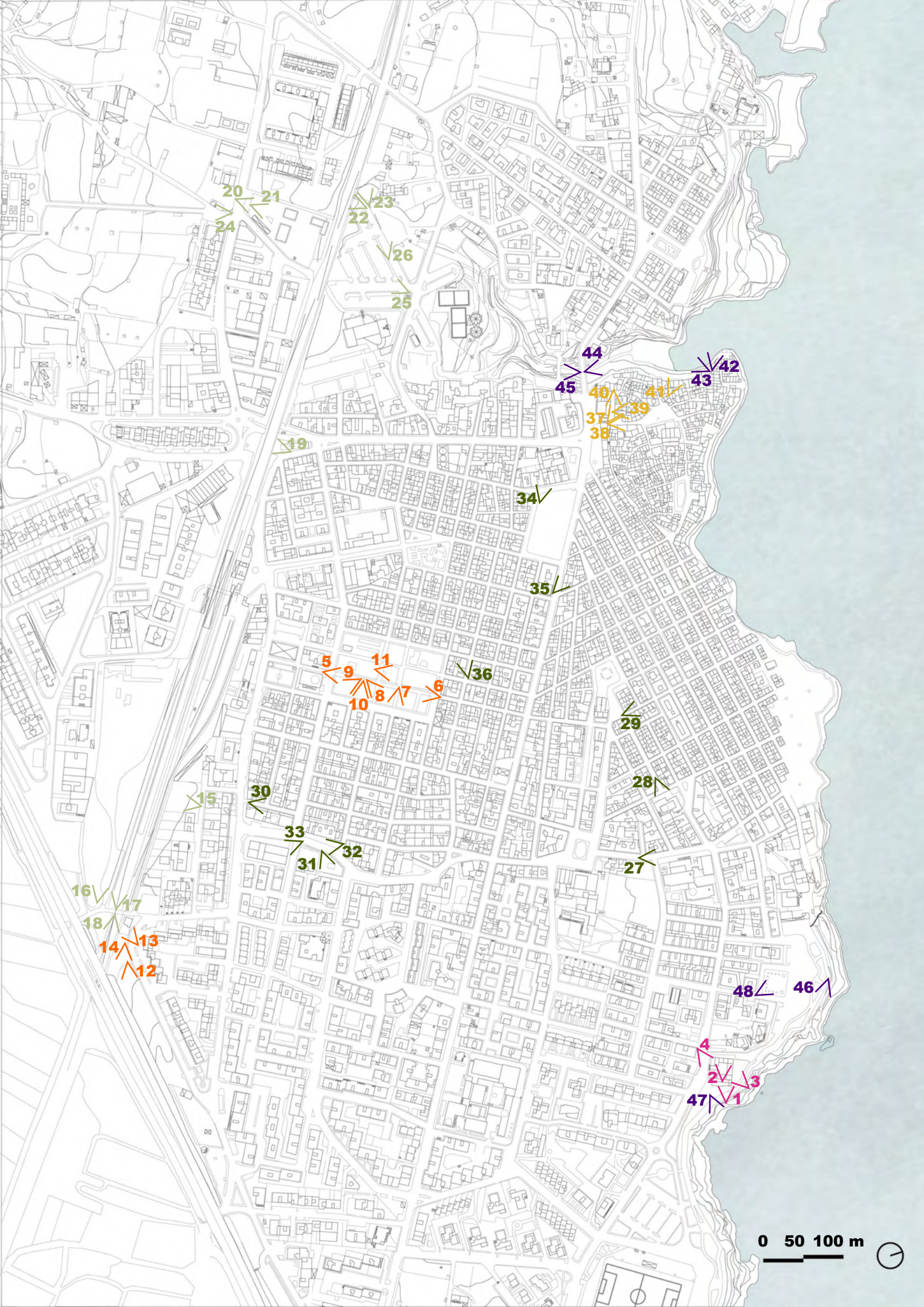
Learning from Polignano, Tavola 2.

Learning from Polignano è da intendersi, quindi, come piattaforma aperta al confronto con gli attori del territorio. La definizione degli scenari futuri è, infatti, delineata con **processi di co-progettazione** che coinvolgono amministrazioni, associazioni, cooperative, enti pubblici e cittadini, riconoscendo il progetto come uno strumento di costruzione collettiva e non una soluzione definitiva. In questa prospettiva, la comunità viene intesa in senso ampio a fovore di una coesistenza tra umani, specie animali e vegetali che abitano il territorio, assumendo la **biodiversità** come valore fondante di una proposta progettuale in direzione di una progressiva transizione verso un paesaggio più resiliente.

Learning from Polignano, Tavola 3.

A seguito della pubblicazione dei risultati a novembre 2025, Europan Italia ha organizzato un forum dedicato ai gruppi premiati, tenutosi nelle giornate di 14, 15 e 16 maggio 2026 alla Fondazione Pino Pascali, come momento di confronto tra progettisti, amministrazioni locali e soggetti coinvolti nei processi di trasformazione urbana. L'iniziativa ha rappresentato un passaggio significativo poiché ha permesso di discutere le proposte progettuali direttamente con gli attori istituzionali e con le comunità interessate, evidenziando criticità e potenzialità delle strategie elaborate durante la fase di concorso. Il forum dei risultati ha previsto la mostra dei progetti premiati, diversi dibattiti con ospiti, un workshop e la cerimonia di premiazione. Dal punto di vista di approfondimento dei progetti, il dialogo con gli attori locali e il workshop hanno rappresentato senza dubbio due momenti fondamentali per comprendere da vicino le dinamiche che contraddistinguono Polignano.

Parallelamente a questo, però, la partecipazione a queste giornate si è mostrata utile per la **visita sul campo** delle aree di progetto e della città in generale, permettendo di immortalare spazi, pratiche, modi di vivere la città da parte dei suoi abitanti e visitatori.


20
21
24
23
22
26
25
44
45
42
43
40
41
39
37
38
19
34
35
5
9
11
10
8
7
6
36
29
28
15
30
33
32
31
27
16
17
18
14
13
12
48
46
4
2
3
47
1
0 50 100 m

Mostra alla Fondazione Pino Pascali

1_Vista laterale della Fondazione Pino Pascali

2_Tavole del progetto *Learning from Polignano* esposte alla mostra dei progetti alla Fondazione Pino Pascali

2
KA607
Polignano a Mare (IT)
Learning from Polignano
3

3_Vista posteriore della Fondazione Pino Pascali

4_Vista frontale della Fondazione Pino Pascali

I parchi urbani

5_Cancello sud aperto del parco di Villa Pinocchio

6_Cancello nord chiuso del parco di Villa Pinocchio

7_Vista dal parco di Villa Pinocchio verso l'esterno

8_Vista interna al parco di Villa Pinocchio

9_Vista interna al parco di Villa Pinocchio

10_Vista interna al parco di Villa Pinocchio

11_Vista interna al parco di Villa Pinocchio

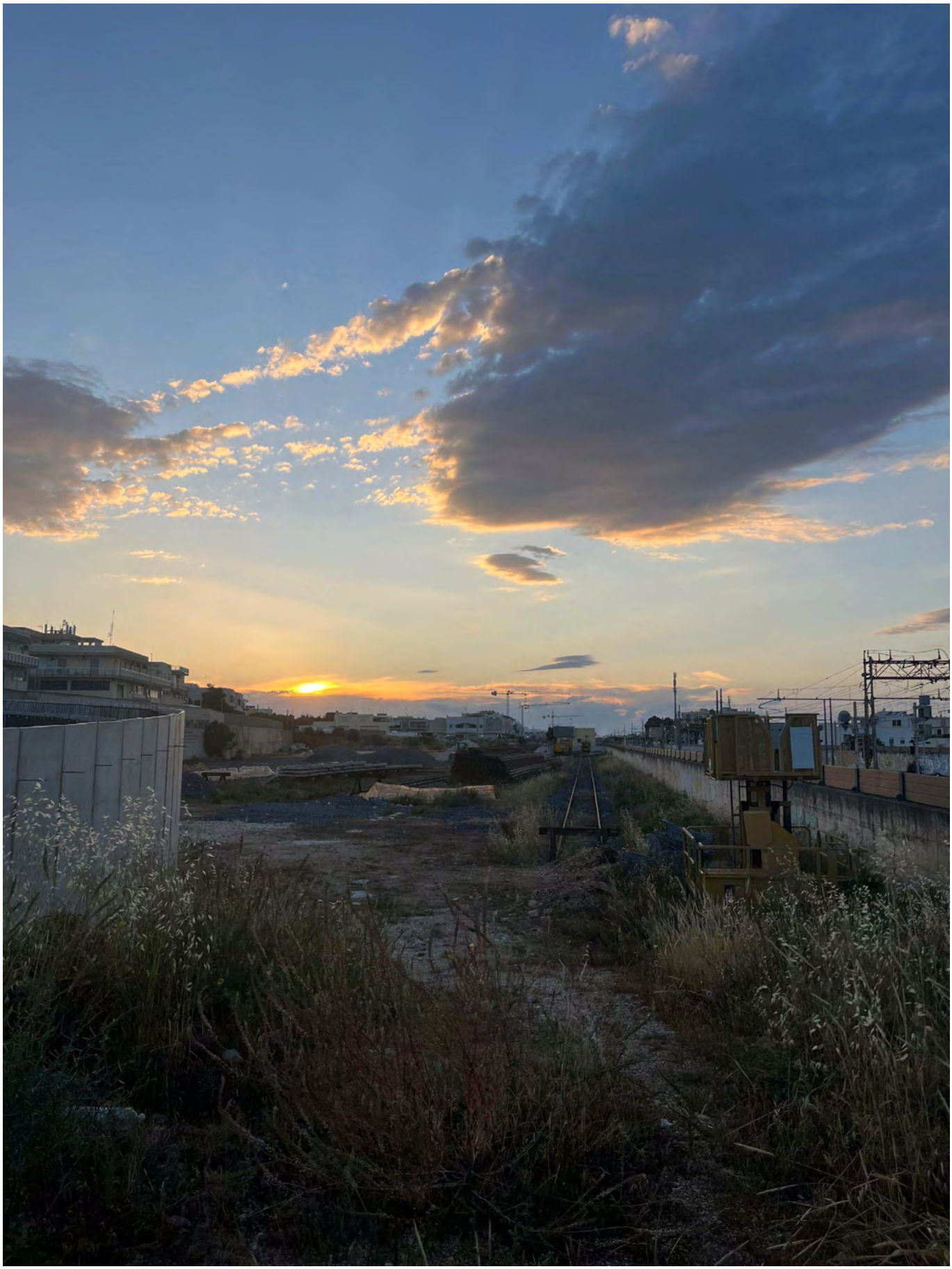
12_Vista interna al parco di Via J. F. Kennedy

13_Vista interna al parco di Via J. F. Kennedy

14_Vista interna al parco di Via J. F. Kennedy

L’infrastruttura ferroviaria

15_Vista sulla ferrovia e la città



16_Area Marconi

17_Vista della ferrovia direzione Bari

Vietato
Forzare
No
entry

18_Vista della ferrovia direzione Monopoli

19_Sottopassaggio non praticabile

20_Recinzione dell'area Lepore

21_Area Lepore

22_Canale verso l'area Lepore

23_Canale dall'alto

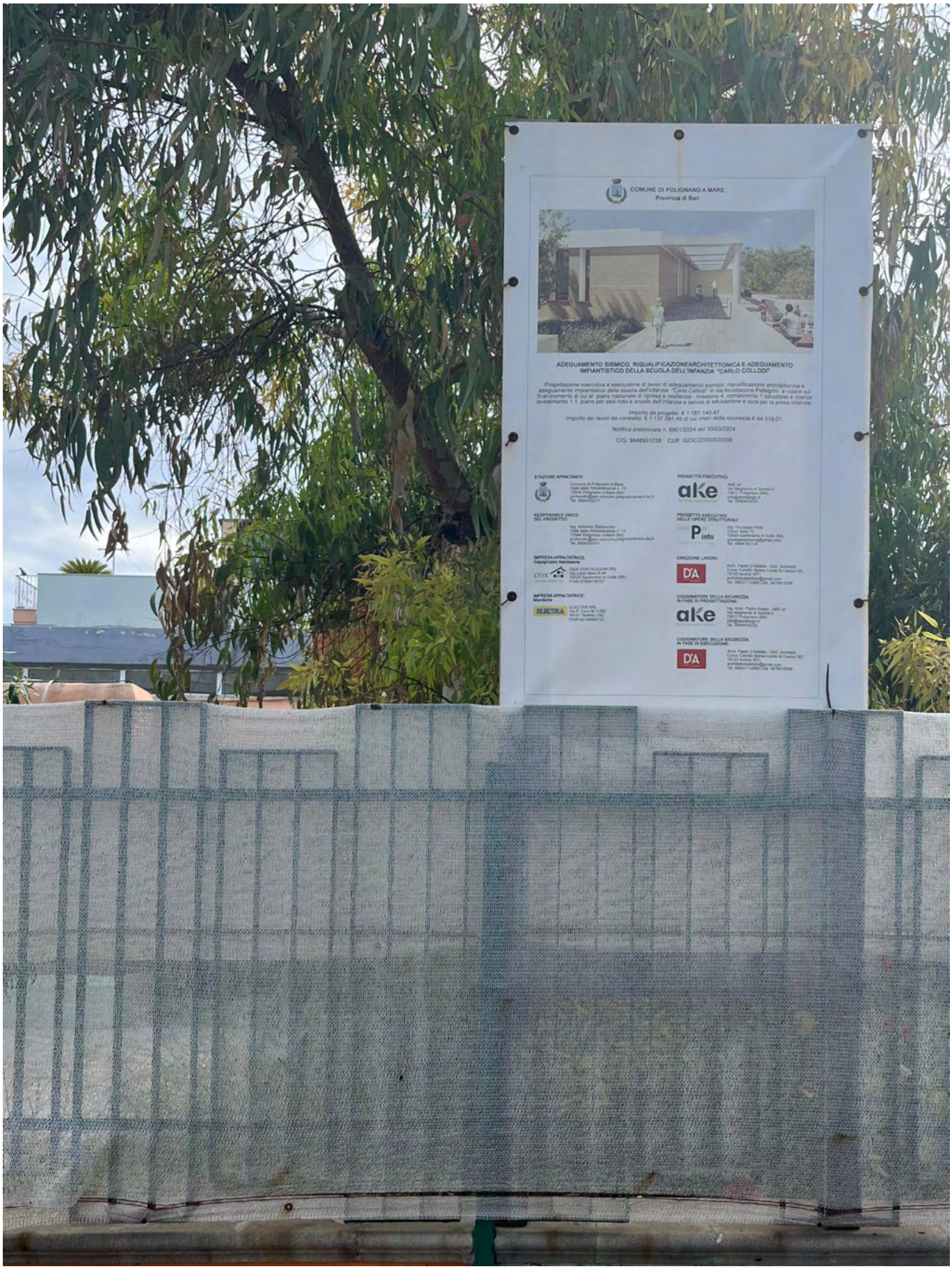
24_Viale del cimitero

25_Parcheggio davanti alla scuola dell'infanzia San Francesco

26_Parcheggio davanti alla scuola dell'infanzia San Francesco verso il canale

Le vie della città

27_Spazio pubblico davanti alla scuola elementare Gianni Rodari



28_Cantiere alla scuola materna Collodi

29_Via verso il mare

30_Via nella città

31_Spazio pubblico

32_Spazio pubblico

33_Mercato coperto

34_Via commerciale

35_Via commerciale

36_Via residenziale

Il centro storico

37_Via del centro storico

38_Via del centro storico

39_Scala del centro storico

40_Piazza del centro storico

41_Scala del centro storico

La costa

42_La scogliera

43_Lama Monachile

44_Lama Monachile

45_Ponte sulla Lama Monachile

46_Metropolitana pedonale

47_Lo scoglio dell'Eremita

48_Ulivi sul Lungomare Cristoforo Colombo

0 50 100 m

2. Costruire una cerniera tra interno e costa

La lettura della struttura urbana ha permesso di individuare degli assi trasversali, *strips*[9], che attraversano la città e collegano le aree agricole con la costa intersecando aree di progetto, spazi pubblici, servizi, strutture esistenti, attività produttive e aree destinate a interventi futuri previsti dal piano *Bari 2030*. Ogni *strip*, quindi, presenta due testate, una rivolta verso il paesaggio rurale e l'altra verso il sistema costiero, e una serie di spazi intermedi dal potenziale latente riconosciuti come elementi strategici per attivare processi di trasformazione. Il progetto non introduce nuove gerarchie, ma costruisce una rete di **centralità diffuse** che attraversa la città in modo capillare e media tra residenti permanenti e visitatori temporanei, tra flussi turistici e pratiche quotidiane, tra ambiente naturale e spazio costruito. Come richiesto dal concorso, la strategia a scala territoriale mette al centro il paesaggio in quanto sistema attivo.

Le *strips* non sono concepite come semplici infrastrutture di attraversamento, ma veri e propri dispositivi spaziali complessi, che combinano mobilità lenta, vegetazione, funzioni produttive e pratiche sociali: la strada viene progressivamente riconfigurata come spazio pubblico multifunzionale, capace di accogliere differenti modalità di uso e di permanenza, riducendo il predominio della mobilità veicolare a favore di percorsi ciclo-pedonali. La sezione stradale diventa così uno spazio ibrido, dove la componente funzionale dello spostamento si intreccia con quella ecologica e sociale, a favore di una maggiore qualità dell'abitare quotidiano e non. A livello pratico questo si è tradotto nell'introduzione di sistemi vegetali, superfici permeabili e dispositivi ambientali contribuendo alla mitigazione climatica, essenziale in una città con estati estremamente calde come Polignano a Mare, alla riduzione dell'impermeabilizzazione del suolo e al rafforzamento della continuità ecologica.

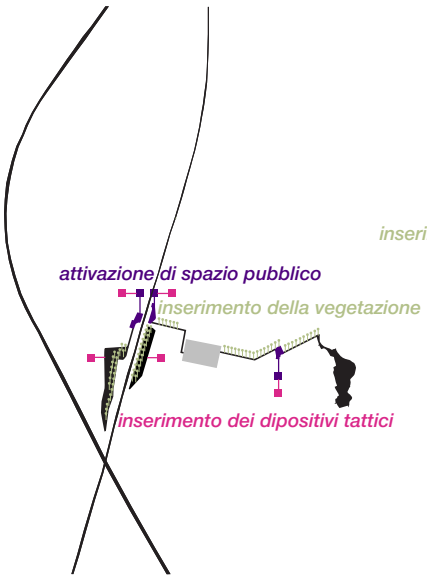
Centrale è anche la trattazione dei sottopassaggi e la loro riqualificazione. In un contesto come questo in cui ferrovia ed autostrada tagliano la città, la presenza di componenti che consentano di superare la cesura rappresentata da questi elementi è fondamentale. All'interno dell'area strategica, le *strips* - proprio perché concepite come ricucitura della costa con l'interno agricolo - sfruttano la presenza di questi punti di connessione già esistenti. Il ruolo del progetto è stato quello di renderli adatti al passaggio di pedoni e/o mezzi: dove possibile le due tipologie di mobilità sono state tenute separate,

9 La scelta del termine *strip* (Denise Scott Brown, Steven Izenour e Robert Venturi, *Learning from Las Vegas*, Cambridge: The MIT Press, 1968), striscia, è dovuta alla volontà di sottolineare l'assialità che caratterizza il progetto.

rendendo alcuni sottopassaggi esclusivamente ciclopedonali e altri carrabili; dove ciò non si è potuto fare, si è cercata la soluzione più adatta alla convivenza di natura, persone, biciclette e automobili. L'**asse ferroviario**, quindi, passa da essere vissuto come una cesura ad essere presentato come la **spina centrale del progetto**, su cui non solo si innestano le *strips*, ma anche un parco lineare che diventa l'asse di inversione del paradigma: attività produttive, vita quotidiana ed esperienza turistica vedono i loro spazi

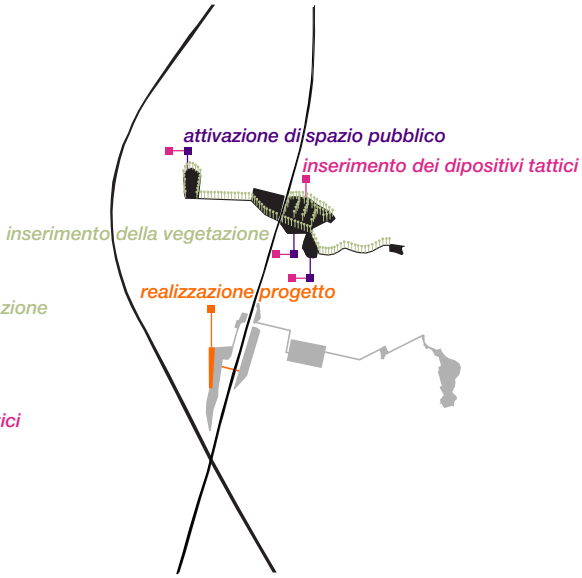
Fase 1.

Apertura alla città del parco di Villa Pinocchio con la rimozione della recinzione e innesco tattico della partecipazione.



Fase 2.

Ridisegno della pavimentazione della piazza antistante la stazione ferroviaria e inserimento di verde urbano lungo l'asse viario che connette l'area Marconi alla passeggiata sul mare.

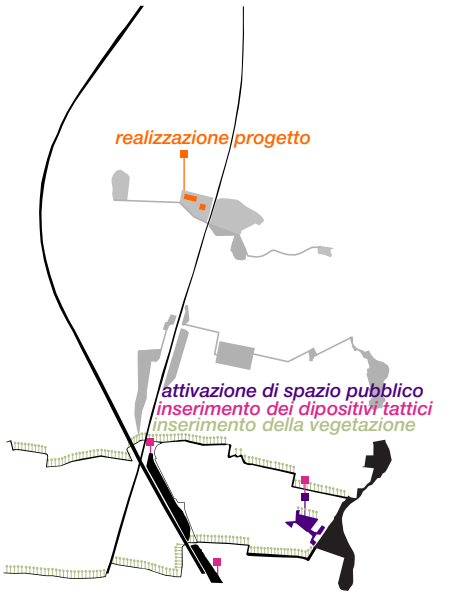


Fase 3.

Attivazione dell'area Lepore, inserimento di dispositivi tattici oltre la ferrovia nel piazzale dei parcheggi davanti alla scuola e avvio primi interventi permanenti nel sito Marconi.

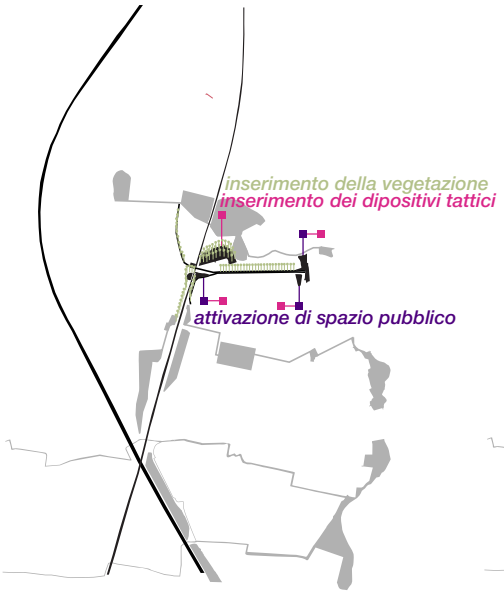
ribaltati e le loro relazioni intrecciarsi.

Le *strips* presentate nel loro assetto finale sono l'esito di un progetto-processo, che prevede la realizzazione dell'intervento per **fasi successive di implementazione**. Avviando dapprima azioni di urbanismo tattico e soluzioni temporanee di attivazione dello spazio, progressivamente il progetto si struttura predisponendo le condizioni necessarie per mettere in moto operazioni permanenti.



Fase 4.

Riconnessione con la ciclabile esistente di spazi pubblici da potenziare e realizzazione residenze nella zona Lepore.



Fase 5.

Incremento ulteriore della vegetazione e potenziamento delle connessioni urbane.

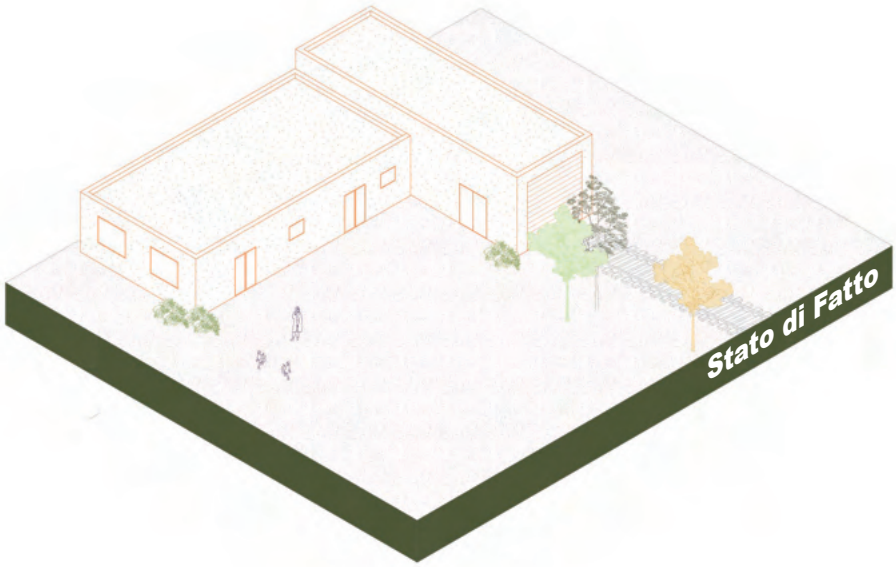
Fase 6.

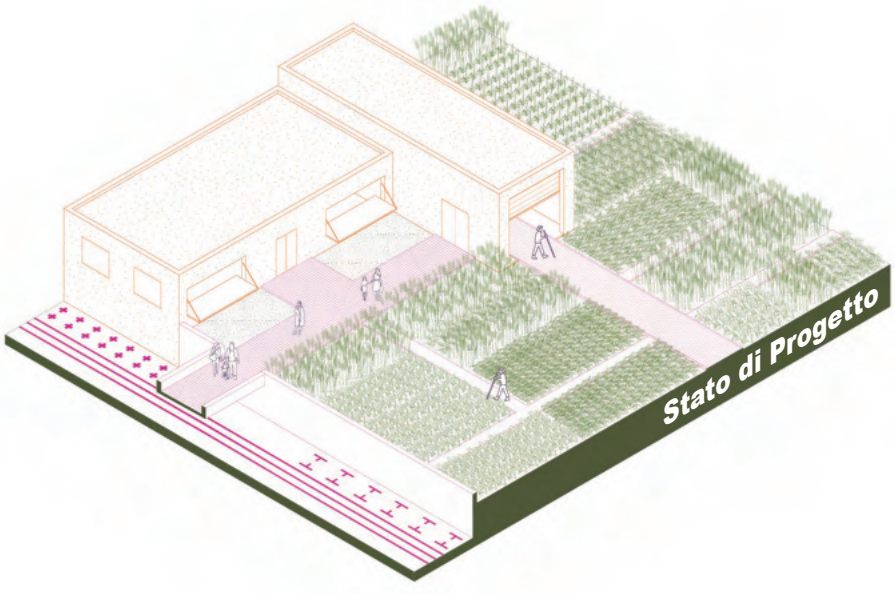
Ripensamento della mobilità e ridefinizione degli snodi intermodali per favorire la riduzione delle automobili in città.

In linea con questi principi di carattere generale, l'intervento sulle *strips* può essere riassunto in una serie di azioni previste in risposta all'individuazione di alcune situazioni ricorrenti legate a spazio e usi. Quindi, gli interventi ridefiniscono la viabilità, predispongono a un vivere condiviso dei quartiere e della città, riconnettono sistemi - economici ed ecologici - frammentati e introducono dispositivi di attivazione sociale.

Riuso adattivo

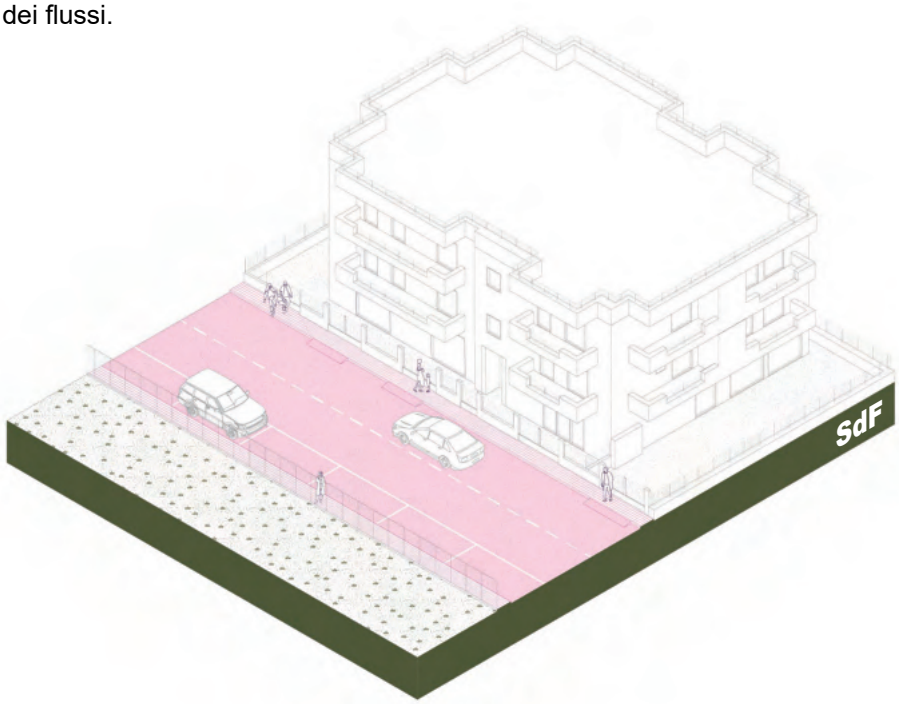
Nei confronti delle preesistenze nella zona Lepore, l'atteggiamento perseguito è stato quello del riuso adattivo. Infatti, l'impossibilità di edificare a ridosso del tracciato ferroviario ha fatto sì che la scelta progettuale ricadesse nel collocare in quella porzione orti urbani sfruttando sfruttare la presenza di manufatti già presenti per inserirvi funzioni complementari agli orti: magazzino e laboratorio.

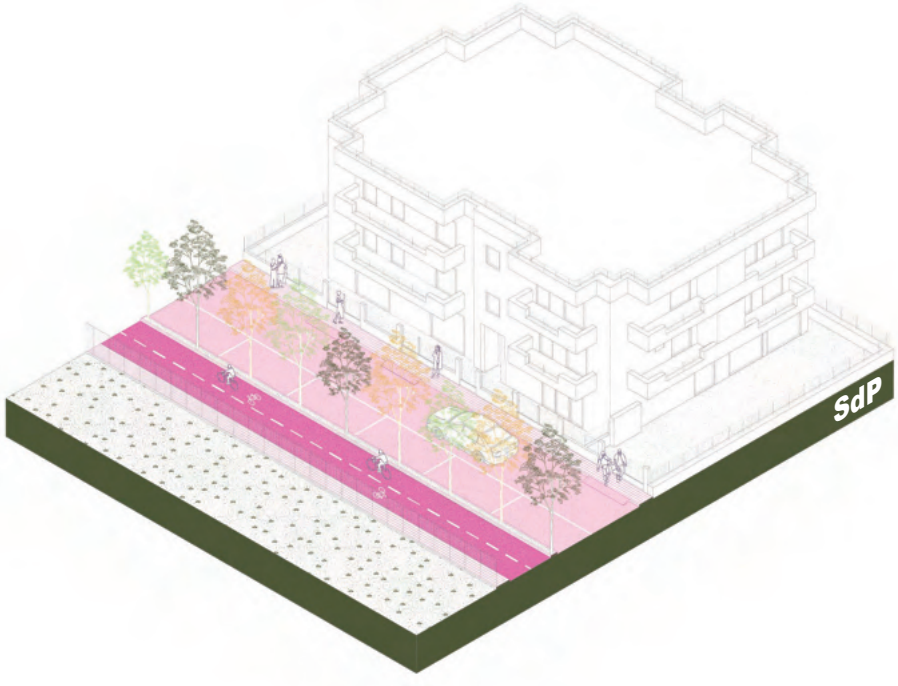




Strada di accesso alla città

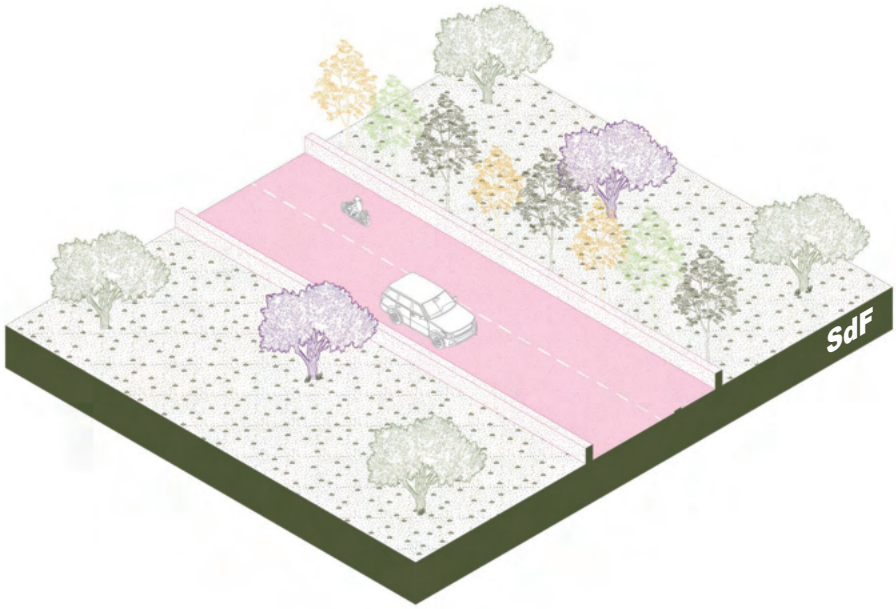
Per questa condizione il progetto prevede un ridisegno della mobilità con il fine di alleggerire il traffico carrabile e ottenere una sezione stradale sufficientemente ampia per ospitare un percorso pedonale, una pista ciclabile e un filtro di vegetazione. L'inserimento del verde ha la funzuone di ombreggiamento nei periodi più caldi e riveste il ruolo di divisore tra mobilità lenta e veloce durante tutto l'anno. Il ridisegno della viabilità di alcune vie ha ripercussioni anche sulla viabilità circostante, in modo da garantire un equilibrio dei flussi.

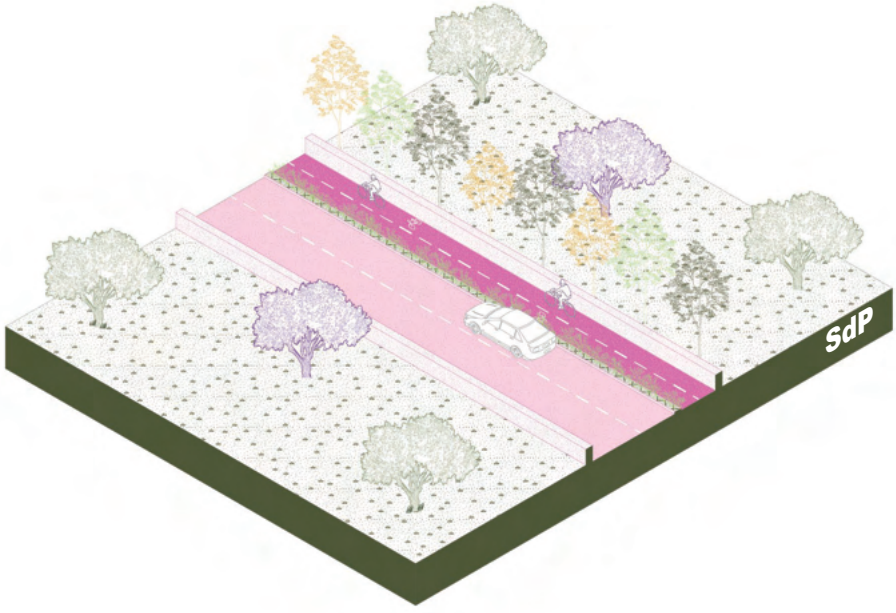




Strada nel contesto agricolo

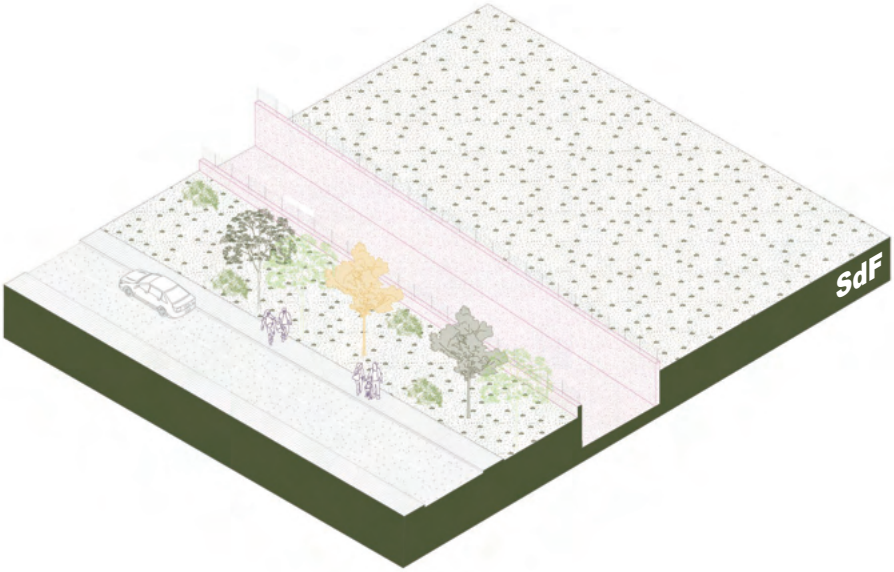
Le connessioni tra tessuto urbano e zona agricola sono un elemento di interesse poiché rappresentano il mezzo per raggiungere i luoghi di un turismo agricolo, alternativo a quello balneare. Pertanto le riflessioni progettuali si sono estese anche a loro, cercando di renderle già parte dell'esperienza introducendo un percorso ciclabile, che affianca quello carrabile esistente.

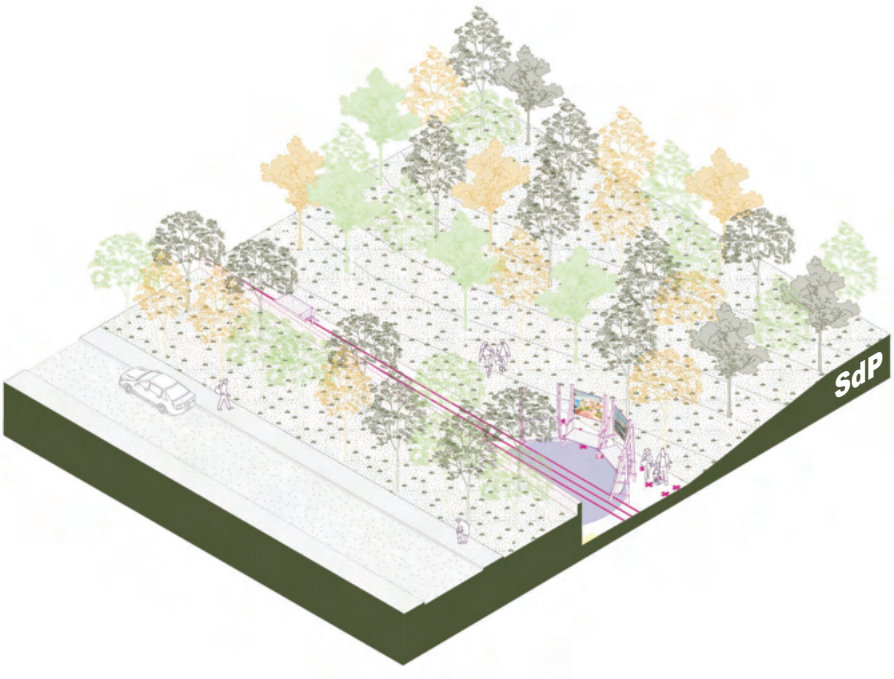




Canale

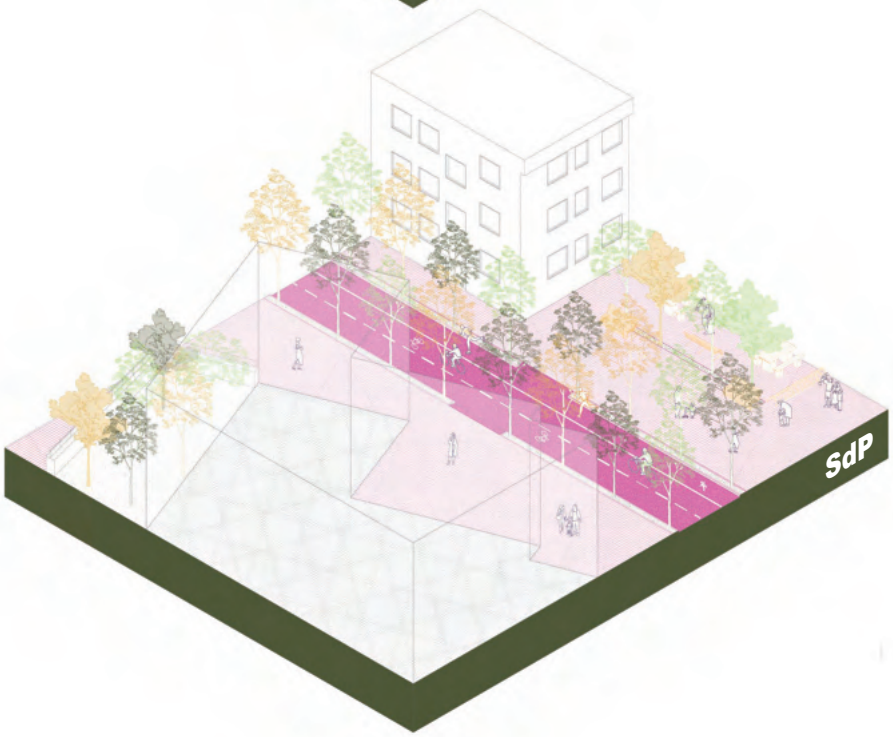
Oggi il canale, previsto dal Piano di Assetto Idrogeologico per la regimazione delle acque della Lama Monachile, ha una connotazione fortemente antropica, del quale è prevista un'azione di parziale naturalizzazione, in favore di una permeabilizzazione del suolo, aumento della biodiversità e integrazione visiva con il contorno. In questa prospettiva, il canale non è più solo semplice infrastruttura tecnica, ma anche occasione per costruire un corridoio ecologico continuo - che connette ambiti naturali e urbani e favorisce la continuità degli habitat all'interno del tessuto cittadino - e una piazza lineare.





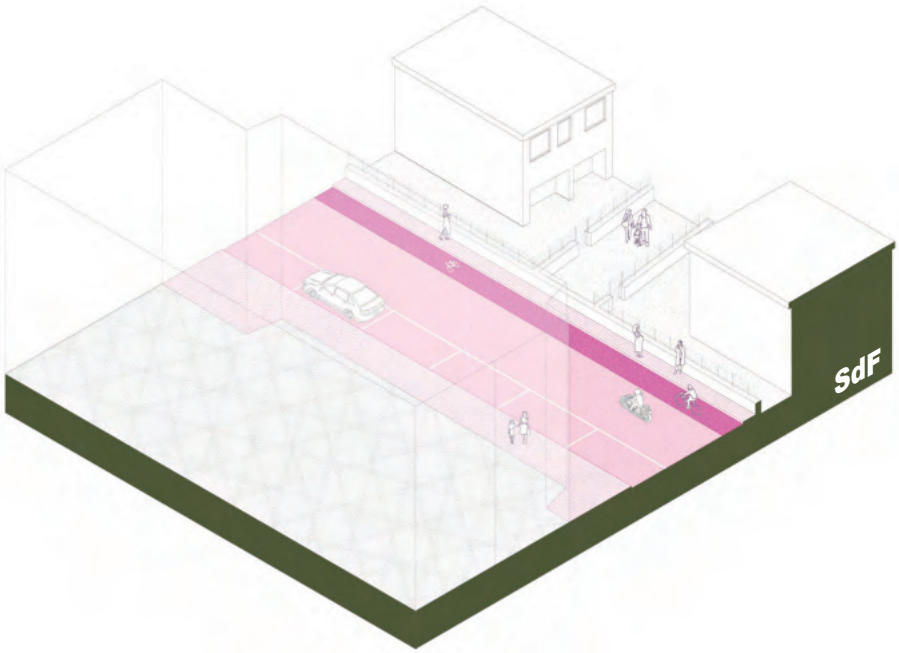
Strada nel contesto urbano

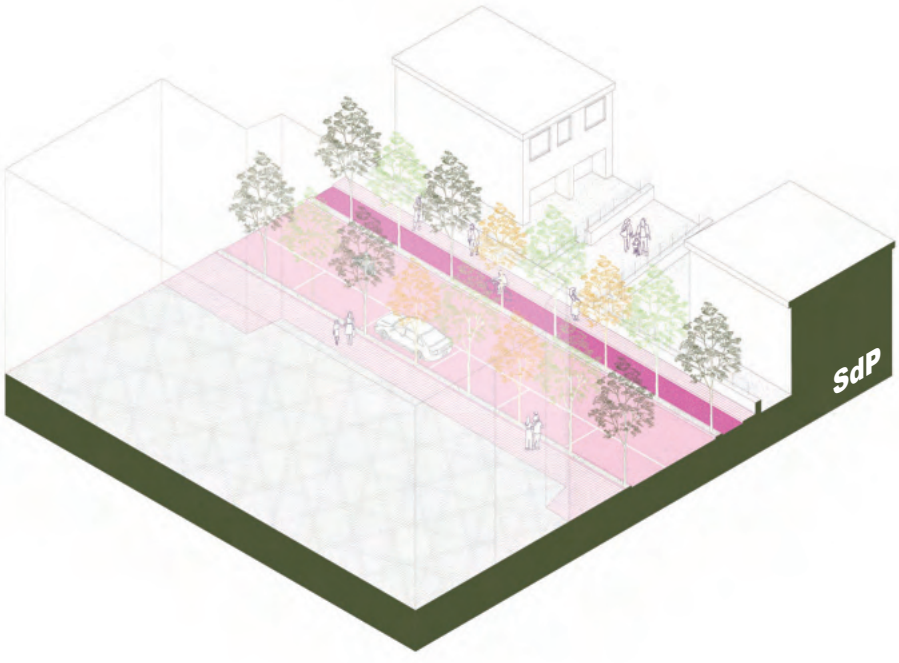
Alcuni tratti viari interni al tessuto urbano presentano funzioni - scuole, parchi urbani e percorsi di accesso dalla stazione ferroviaria - che configurano questi spazi come luoghi di attraversamento lento, più che come assi di scorrimento veloce. Il progetto prevede, pertanto, la completa ciclopedonalizzazione di tali vie e l'introduzione di alberature e superfici permeabili, con l'obiettivo di migliorare il comfort climatico e favorire la fruizione pedonale anche nei mesi più caldi.



Strada con pista ciclabile

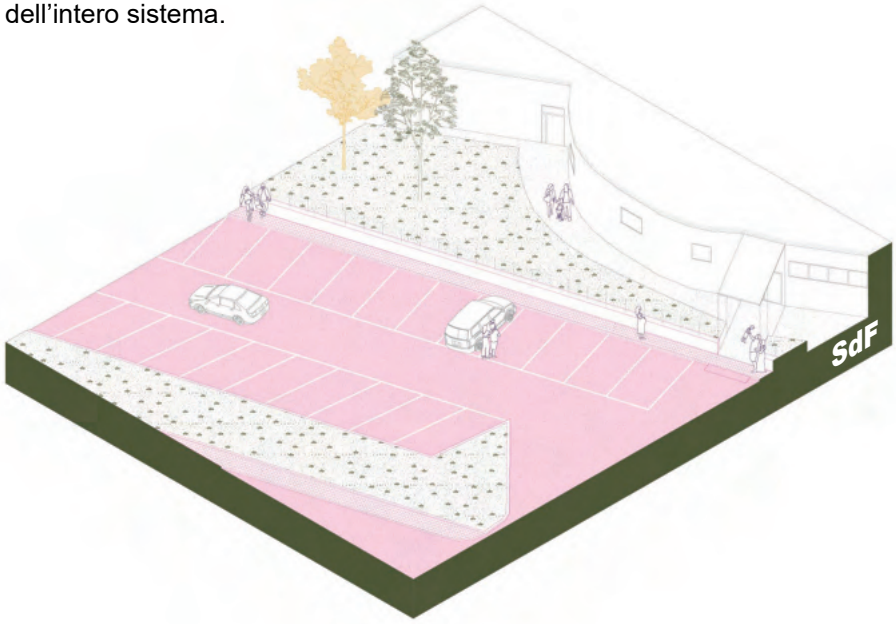
Poiché la città di Polignano a Mare già si sta muovendo in una direzione di attenzione nei confronti della questione ambientale, in alcuni casi il progetto si è interfacciato con la presenza di piste ciclabili esistenti, che sono state valorizzate e connesse a un sistema più ampio. In questo caso la ciclabile ad una sola corsia, è stata mantenuta tale, poichè la sezione stradale non permetteva di maggiorarla. Nuovamente il verde urbano diventa un vero e proprio materiale di progetto funzionale all'ombreggiamento e a inserire un filtro tra passaggio ciclopedonale e strada carrabile.

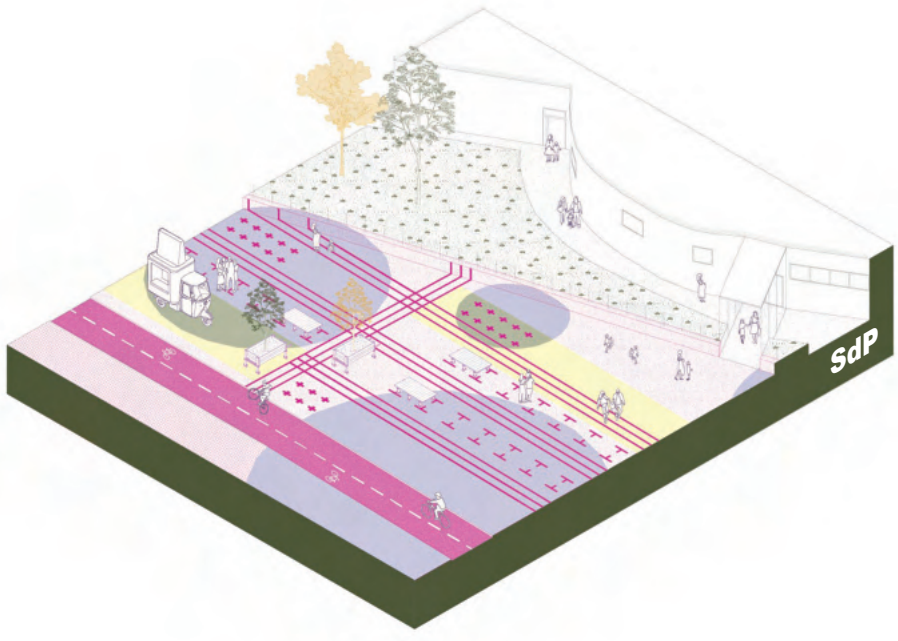




Piazze urbane

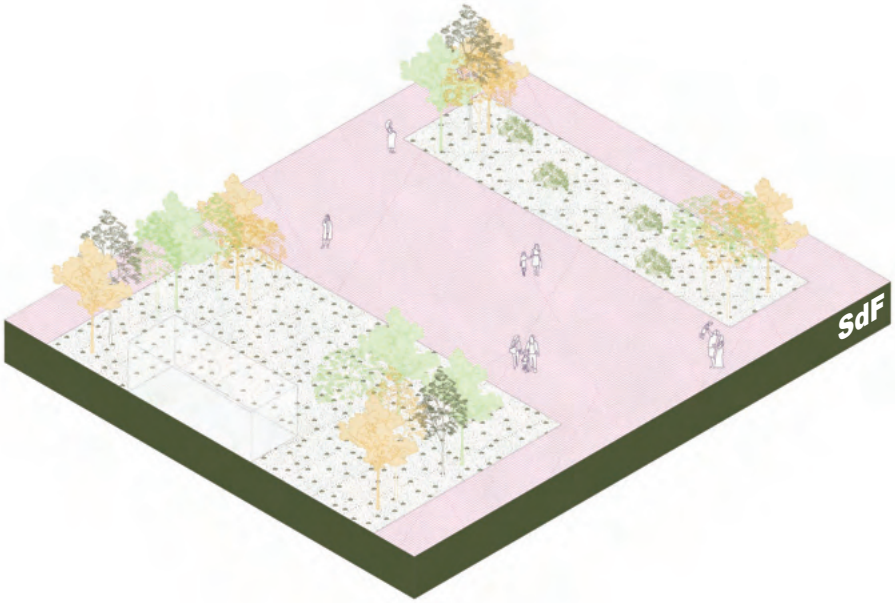
Le *strips* non sono pensate esclusivamente come percorsi di attraversamento del tessuto urbano, ma intercettano in più punti dilatazioni dello spazio pubblico che assumono il ruolo di luoghi di sosta e d'incontro. In corrispondenza dei più significativi - come l'ingresso della scuola e l'area antistante la stazione ferroviaria - il progetto prevede la trasformazione di questi spazi in vere e proprie piazze, attraverso azioni tattiche di pedonalizzazione e ridisegno della pavimentazione, caratterizzate da tempi di realizzazione contenuti, costi ridotti e da un forte coinvolgimento della comunità locale. È proprio in questi interventi che il progetto individua il punto di innesco dell'intero sistema.

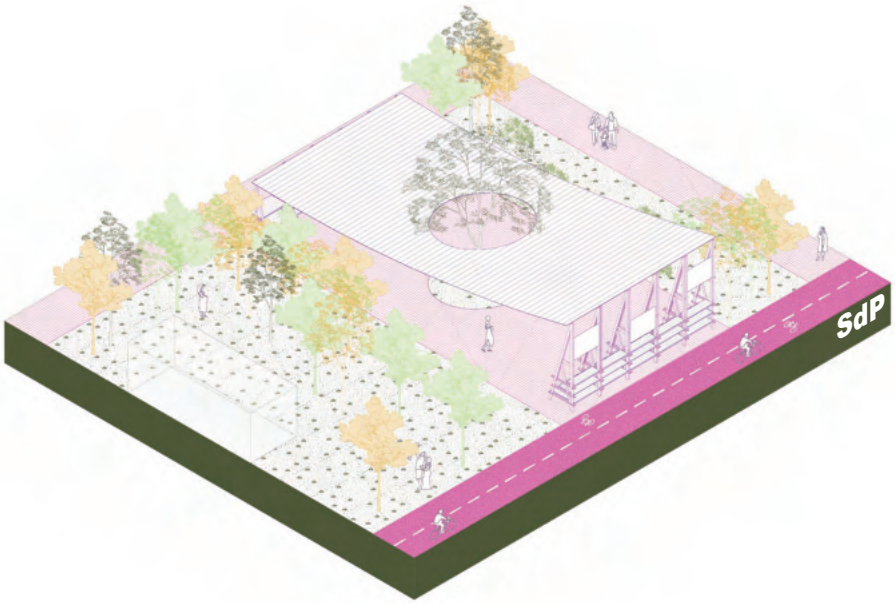




Spazi di comunità

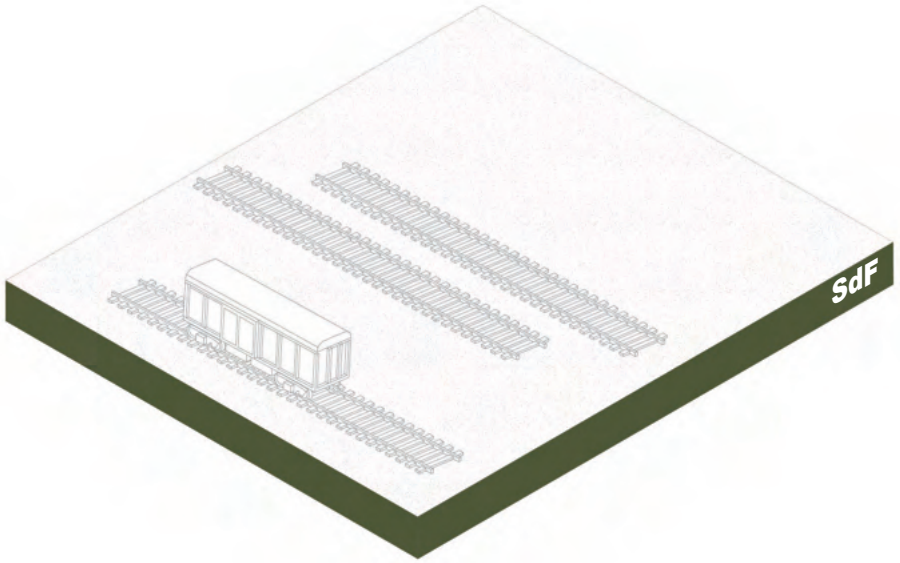
All'individuazione di punti strategici come centri di attivazione sociale, come il parco di Villa Pinocchio, consegue l'inserimento del dispositivo dell'Agorà, pensato come teatro di momenti comunitari. Lo scopo di progetto è definire uno spazio di ritrovo per la comunità dove essa possa dar luogo ad attività di vita cittadina e a eventi di ampia risonanza. Come negli spazi collettivi delle residenze, anche qui fondamentale è la flessibilità e l'adattabilità dell'intervento: solo così è possibile rispondere alle esigenze diametralmente diverse che, una città a vocazione turistica come Polignano a Mare, si trova ad avere nei diversi periodi dell'anno.

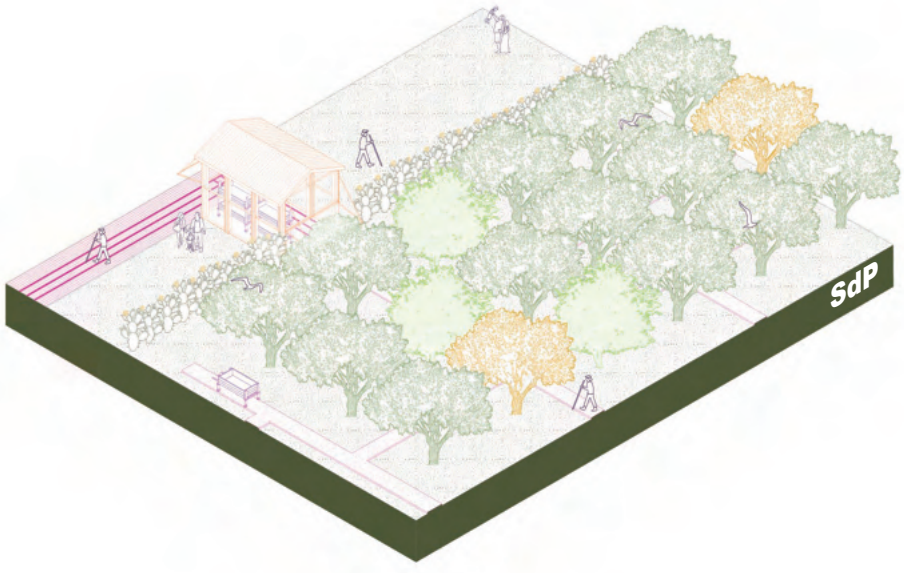




Parco agricolo

La connessione con la componente agricola della città è evidenziata dall'introduzione nel tessuto edilizio di spazi per orti collettivi in grado di ospitare un sistema che culmina con un uliveto urbano, ma che è funzionante grazie alla presenza di elementi quali vivai, punti vendita di produttori locali, laboratori didattici e spazi polifunzionali. Questa scelta di progetto mira all'attivazione di un'economia locale, esistente, ma marginale rispetto alla città.





2.1 Riportare le produzioni agricole tradizionali in città con il parco agricolo

L'intervento si concentra su temi ecologici e ambientali, proponendo un nuovo modo di vivere tra urbano e rurale, ma affronta anche questioni sociali ed economiche, coinvolgendo realtà produttive locali, residenti e turisti. Il parco agricolo, previsto nelle aree di progetto Marconi e Trieste, non è inteso come un luogo esclusivamente produttivo, né una mera vetrina per attirare visitatori, ma come uno spazio ibrido capace di integrare coltivazione, spazio pubblico e infrastruttura ecologica. Secondo questa prospettiva, l'agricoltura diventa uno strumento di rigenerazione urbana in grado di definire nuovi usi collettivi, rafforzare le connessioni lente e costruire relazioni solide tra i diversi attori.

Pensare a queste due aree in modo unitario permette di superare la lettura tradizionale della ferrovia come elemento di cesura, che diventa invece una delle componenti con cui interfacciarsi a livello progettuale. Non considerare, però, le specificità dei due siti, a ovest e a est dei binari, porterebbe a soluzioni d'intervento riduttive. Per questo motivo, il parco agricolo assume declinazioni diverse: nell'area Marconi la dimensione è prettamente produttiva e di coinvolgimento della collettività, mentre nell'area Trieste assolve la funzione di parco.

La porzione a ovest, Marconi, si relaziona con un contesto urbano caratterizzato dalla presenza di residenze, da una parte, e funzioni ferroviarie ancora attive, dall'altra, che non sono in diretta relazione data la presenza di un notevole dislivello. Il progetto utilizza questa differenza di quota per rendere coeso il tessuto urbano, inserendo una pista ciclopedonale che si innesta nel sistema delle connessioni lente delle *strips* e realizzando edifici con accessi a livelli diversi. Il percorso ciclopedonale, sul lato in adiacenza al tessuto residenziale, prevede un muro di contenimento che diventa motivo di supporto di dispositivi dedicati alla biodiversità, come rifugi per insetti, contribuendo alla costruzione di una fascia ecologica attiva; sul lato opposto, invece, si interfaccia con il confine della zona produttiva, che è una soglia morbida tra spazio coltivato e spazio pubblico poiché determinata dalla presenza di un fossato e di vegetazione. L'area dell'uliveto, caratterizzata dalla **consociazione**[10] di diverse colture - ulivi, fichi, piante aromatiche, ortaggi, legumi e calendula - è adiacente alla funzione ferroviaria, che è stata determinante nella disposizione delle attività nel lotto: infatti, gli elementi complementari al parco agricolo - pop-up market, frantoio comunale, incu-

10 *Consociazione*, in *Vocabolario Treccani online*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2026. Disponibile al link: https://www.treccani.it/vocabolario/consociazione/ (consultato il 04/01/2026) consociazióne s. f. [dal lat. consociatio -onis]. - 1. [...] 2. In agricoltura, coltivazione contemporanea di due o più specie di piante sullo stesso terreno, allo scopo di ottenere una maggior quantità di prodotti, o una produzione qualitativamente migliore: *c. temporanea*, se dopo un certo periodo di tempo rimane sul terreno una sola delle specie consociate; c. permanente, se prosegue fino al termine della coltura.

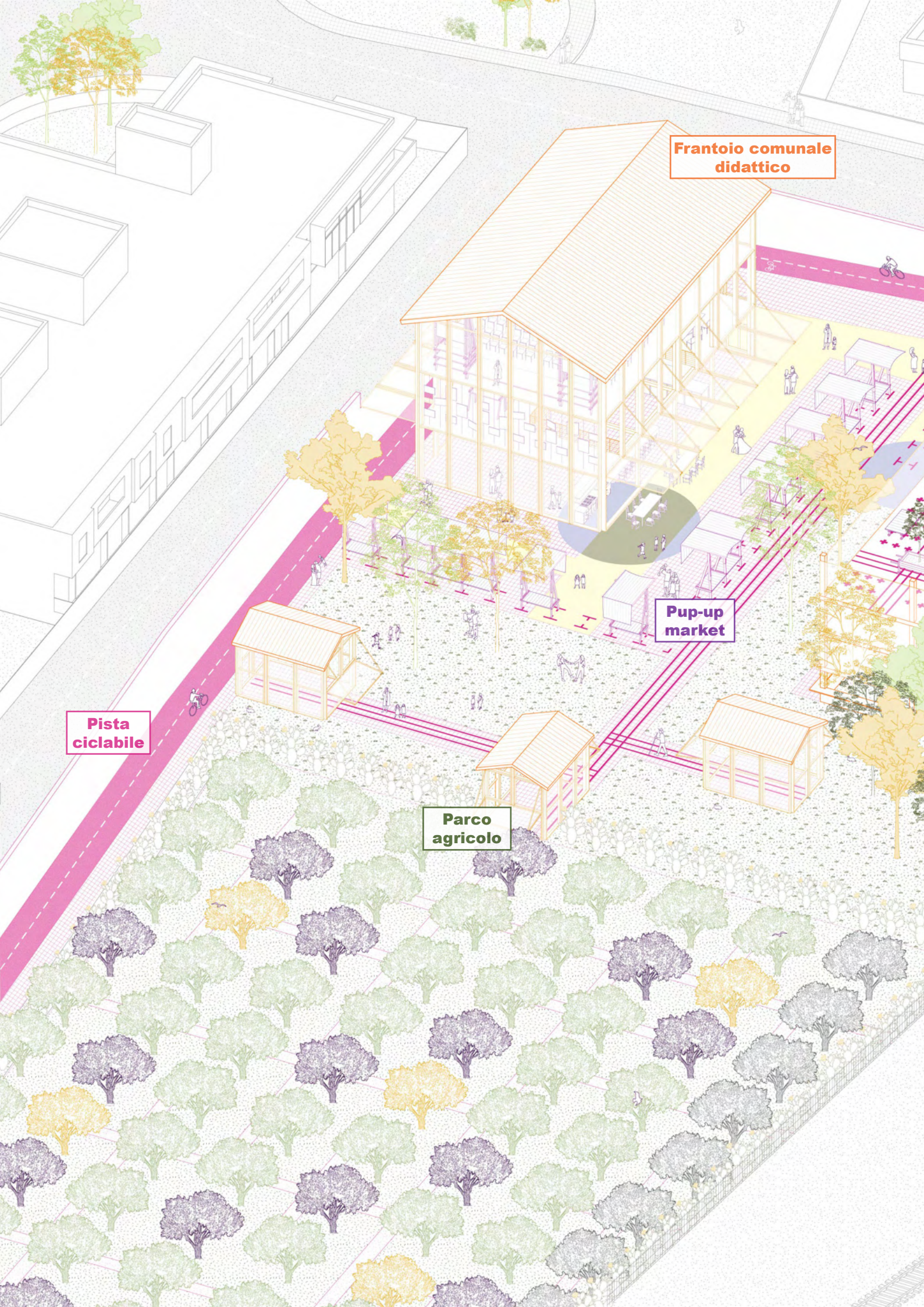
batori, parcheggio - sono stati collocati a nord-ovest dove è possibile una maggiore permeabilità e continuità con la città.

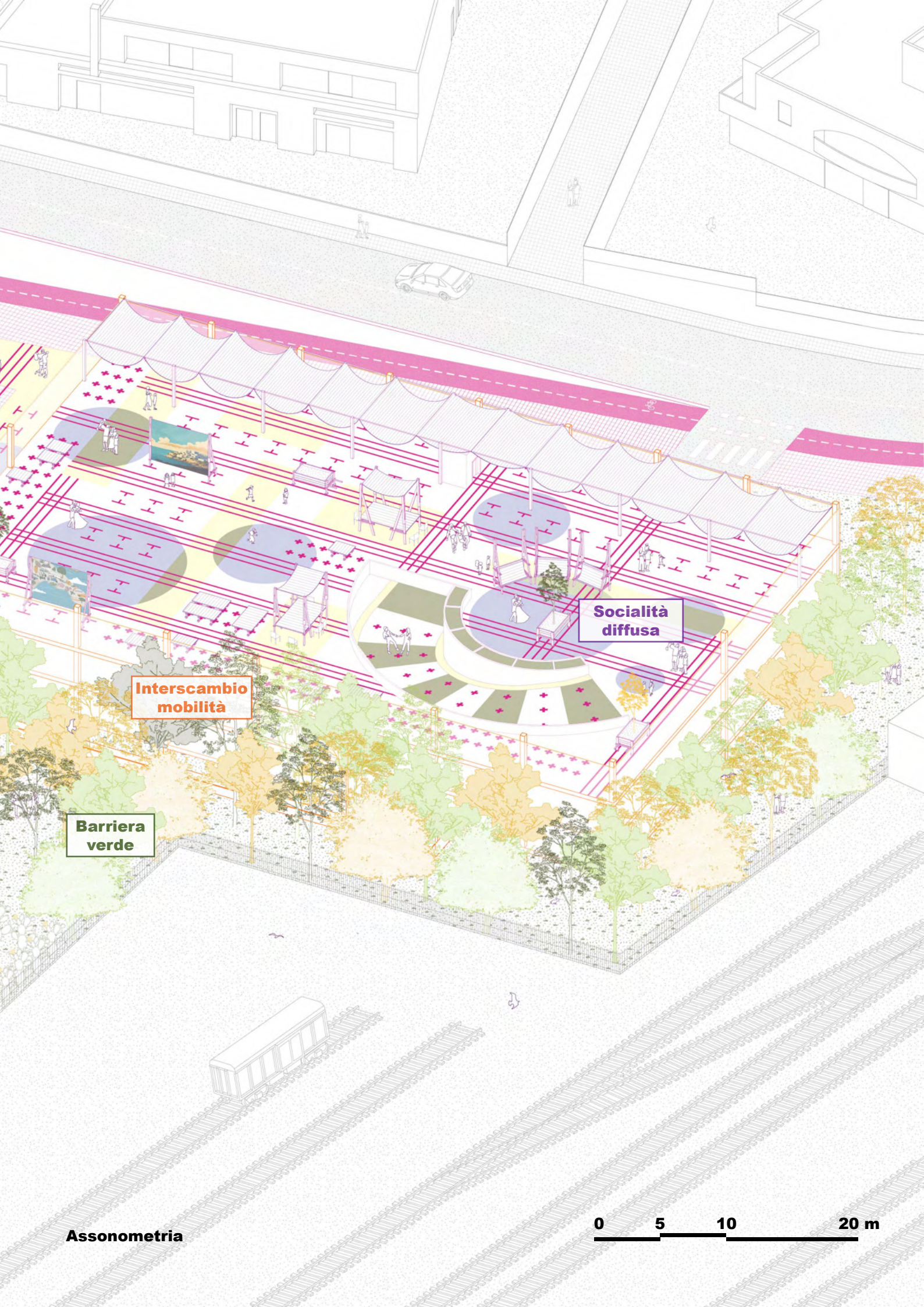
A est, invece, l'area Trieste è un tassello del parco lineare che si sviluppa lungo l'asse ferroviario, caratterizzato dalla coltivazione di mandorli che configurano l'area più come mandorleto urbano attraversabile che zona produttiva e di lavoro. Il fatto che il sito sia in continuità con il parco lineare ha determinato le scelte colturali: in questo caso il progetto prevede solo specie arboree compatibili con l'uso pubblico del suolo come spazio aperto e piante aromatiche e calendula che contribuiscono alla biodiversità e alla qualità dell'area. Il percorso pedonale e la pista ciclabile attraversano l'area trovando nella velostazione in costruzione un punto di arrivo e partenza strategico, rafforzando il ruolo del sito come nodo di **interscambio** tra mobilità veloce e lenta.

Il collegamento tra le due aree è garantito dal sottopassaggio ciclo-pedonale in corrispondenza della stazione: su entrambi i fronti di uscita il progetto prevede la realizzazione di piazze completamente pedonalizzate capaci di riqualificare lo spazio che contrassegna l'accesso a Polignano a Mare, sia per i flussi quotidiani sia per quelli turistici. Esse, infatti, sono pensate come luoghi di permanenza e di orientamento, più che semplici spazi distributivi e la loro configurazione è affidata a interventi di urbanismo tattico, basati sulla pedonalizzazione delle superfici e sul ridisegno della pavimentazione.

L'**uliveto** è un orto collettivo[11], la cui gestione è affidata a un'associazione o cooperativa che se ne occupa non solo dal punto di vista della cura delle colture, ma anche per quanto riguarda l'organizzazione di attività al suo interno, favorendo la partecipazione della comunità - produttori locali, abitanti permanenti e visitatori temporanei - in momenti formativi e iniziative pubbliche legate alla stagionalità delle produzioni, configurandosi come uno spazio di lavoro, apprendimento e socialità. Tuttavia, da affrontare è il tema del limite, che viene trattato in una prospettiva selettiva e non difensiva: dove possibile il progetto evita recinzione rigide preferendo dispositivi di delimitazione morbidi e permeabili, come fossati e filari vegetali. Questi elementi svolgono una funzione multipla: contribuiscono alla gestione delle acque, alla biodiversità e alla leggibilità dello spazio, rendendo il limite parte integrante del progetto ecologico. Gli accessi, invece, sono una soglia riconoscibile, che permette il controllo dell'area nei momenti di chiusura. Trattare in modo distinto confini diffusi e accessi puntuali consente di costruire un equilibrio tra apertura, cura e responsabilità condivisa. Pensare lo spazio dedicato all'uliveto soltanto come un'area in cui piantare ulivi è estremamente riduttivo: deve essere progettato sia nella sua composizione sia nella sua disposizione. Infatti, si tratta di un sistema in cui ogni elemento ha un ruolo determinante per il funzionamento generale e ogni scelta comporta una controreazione, non sempre benefica, a cui bisogna trovare una risposta. Il tema degli ulivi in Puglia è molto delicato a causa della crisi causata dal batterio *Xylella* nel 2013.

11 Definito dalla Legge Regionale n. 10 del 19 febbraio 2024, *Orti di Puglia. Disposizioni in materia di orti urbani, collettivi, didattici e socio-terapeutici e modifiche in materia di governo e uso del territorio*, Art. 2, comma 1 come "appezzamenti di terreno gestiti da enti del terzo settore, individuati quale luogo di pratica ortofrutticola, organizzati con la finalità di dare l'opportunità a chi non ha un orto e non ha sufficienti conoscenze tecniche di beneficiare dei prodotti di un lavoro collettivo".


Frantoio comunale didattico
Pup-up market
Pista ciclabile
Parco agricolo



Assonometria

Il progetto vuole superare la logica della monocoltura, proponendo un **sistema di agroforestazione** che integra l'uliveto con altre specie vegetali, secondo un principio di complementarità ecologica e produttiva. L'obiettivo non è massimizzare la resa di una singola coltura, ma costruire un equilibrio più stabile nel tempo, capace di migliorare la qualità del suolo, ridurre l'incidenza delle avversità e diversificare le produzioni. In questo senso, l'uliveto costituisce la struttura portante del parco agricolo, attorno alla quale si organizzano colture secondarie con funzioni specifiche.

La varietà di olivo considerata opzione valida dal progetto è l'olivo leccino, che presenta una buona resistenza al batterio della *Xylella* e un'elevata produttività. Questa varietà è autosterile quindi ha bisogno di impollinatori, altre cultivar di olivi il cui polline, attraverso il vento, feconda il leccino: la scelta non è casuale, ma bisogna guardare il periodo di fioritura, che deve essere il medesimo per le due varietà - in questo caso tra maggio e giugno; inoltre, è consigliato non scegliere un solo impollinatore, ma più specie così da promuovere una maggiore produttività dell'impianto. Perciò, il parco agricolo ospita sia l'olivo pendolino sia l'olivo frantoio, in una percentuale pari al 10-15% delle piante totali[12] e distribuiti in modo uniforme nella piantagione.

L'olivo leccino, però, presenta due avversità: la mosca dell'olivo e la cocciniglia grande. La prima viene combattuta con la presenza dei fichi, infatti, piantare un fico ogni quattro ulivi[13] è un rimedio naturale contro questo problema; la seconda con l'arieggiamento sia delle chiome sia dell'impianto stesso, motivo per cui nel progetto viene utilizzata una distanza di piantagione di 6x6 m, e con l'inserimento nel sistema di piante che attirano le coccinelle, che si nutrono di questo insetto, come la calendula - adatta oltretutto al clima asciutto di Polignano a Mare.

Ad alcuni metri di distanza dal fusto degli ulivi vengono inserite piante aromatiche per stimolare la crescita degli ulivi migliorando la qualità del suolo - rosmarino e salvia - e per la capacità di attirare insetti impollinatori grazie alle essenze sprigionate durante la fioritura - lavanda e timo. Nelle porzioni di suolo che beneficiano dell'ombreggiamento delle chiome, ma che non interferiscono con l'apparato radicale degli ulivi, trovano spazio colture orticole stagionali, in particolare varietà locali, come le carote di Polignano a Mare e i pomodori nella varietà Regina, scelte sia per la compatibilità climatica sia per il valore identitario. A completare il sistema, l'inserimento di legumi contribuisce all'arricchimento del suolo in azoto e rafforzando la fertilità complessiva dell'impianto.

L'agroforestazione diventa così non solo una scelta agricola, ma un principio di progetto, che traduce in forma spaziale un modello di gestione sostenibile, resiliente e radicato nel contesto locale.

All'interno di questo sistema, il **frantoio comunale** e i pop-up market assumono un ruolo strategico, poiché consentono di chiudere localmente

12 Famiani F., Proietti P. e Inglese P. (a cura di), *Progettazione e impianto dell'oliveto*, in «Collana divulgativa dell'Accademia», Volume VI, Spoleto: Accademia Nazionale dell'Olivo e dell'Olio, dicembre 2011, p. 20.

13 Simeoli E., *Piante compatibili con l'ulivo: creare associazioni benefiche nel tuo giardino*, 25 febbraio 2025. Articolo disponibile al link https://www.simegarden.com/blogs/notizie/piante-compatibili-con-ulivo-creare-associazioni-benefiche-nel-tuo-giardino (consultato il 04/01/2026)

il ciclo produttivo dell'olio e di rendere visibile il rapporto tra coltivazione, trasformazione e consumo. L'edificio si articola su due livelli, risolvendo il dislivello esistente tra il tessuto residenziale e l'uliveto e utilizzandolo come occasione progettuale per separare al suo interno le funzioni pubbliche da quelle produttive. Il piano superiore, accessibile direttamente dalla quota stradale del quartiere residenziale, ospita spazi destinati ad attività didattiche, laboratori e momenti di incontro, pensati per coinvolgere famiglie, scuole e associazioni locali. Questi ambienti permettono di affiancare alla produzione una dimensione educativa e divulgativa, rendendo il frantoio un luogo di apprendimento oltre che di lavoro. Il piano inferiore, in continuità diretta con il parco agricolo, è invece dedicato alla funzione produttiva vera e propria: accoglie gli spazi per la lavorazione delle olive, lo stoccaggio dell'olio e le attività tecniche necessarie al funzionamento del frantoio. La relazione diretta con l'uliveto consente di ridurre gli spostamenti, semplificare la logistica e rafforzare un sistema produttivo locale.

Infine, il progetto del parco agricolo si conclude con la realizzazione di un **parcheggio multipiano**, la cui presenza potrebbe apparire contraddittoria rispetto ai principi ambientali su cui si è fatto leva fino a questo momento. Considerando, però, il consistente numero di parcheggi a raso attualmente presenti nell'area Trieste e in parte anche in Marconi, sarebbe stato ingenuo e non funzionale l'ipotesi di intervenire eliminando questa funzione, più che riorganizzarla. Inoltre, si è valutato di mantenere i parcheggi nella medesima porzione di città poiché è uno snodo fondamentale di interscambio tra mobilità veloce e lenta, il cui ruolo è cruciale per una meta turistica come Polignano a Mare. L'aspetto innovativo introdotto dal progetto è pensare a questo edificio non solo come un contenitore per auto, ma come un involucro attivo: il trattamento di facciata con collettori di nebbia[14] permette di sfruttare l'acqua presente nell'aria e di immagazzinarla: questa soluzione sfrutta i consistenti venti e l'elevato quantitativo d'acqua dell'aria dovuta alla collocazione di Polignano a Mare a picco sul mare. La quantità d'acqua che il sistema è in grado di accumulare dipende dall'estensione della superficie di facciata e dalle caratteristiche climatiche del luogo, ma per certo non è sufficiente per rispondere all'intero fabbisogno del parco agricolo. Per tale ragione, questa strategia è un tassello all'interno di un meccanismo di gestione delle acque più ampio.

Essendo il progetto calato nel contesto pugliese, caratterizzato da un clima caldo e secco d'estate e mite e mediamente piovoso d'inverno, la disponibilità idrica non è scontata. Quindi, la proposta dell'inserimento di un uliveto ha portato con sé anche riflessioni su come non gravare, anche solo in parte, su un'infrastruttura già in difficoltà. Altre tre sono le soluzioni individuate. La prima è la più semplice e facile da mettere in atto, ma anche quella che a monte consente di ridurre drasticamente la quantità di acqua necessaria: coltivazione di specie locali, poiché adatte all'aridità del terreno e con crescita concorde ai periodi di maggiore piovosità. La seconda strategia consiste

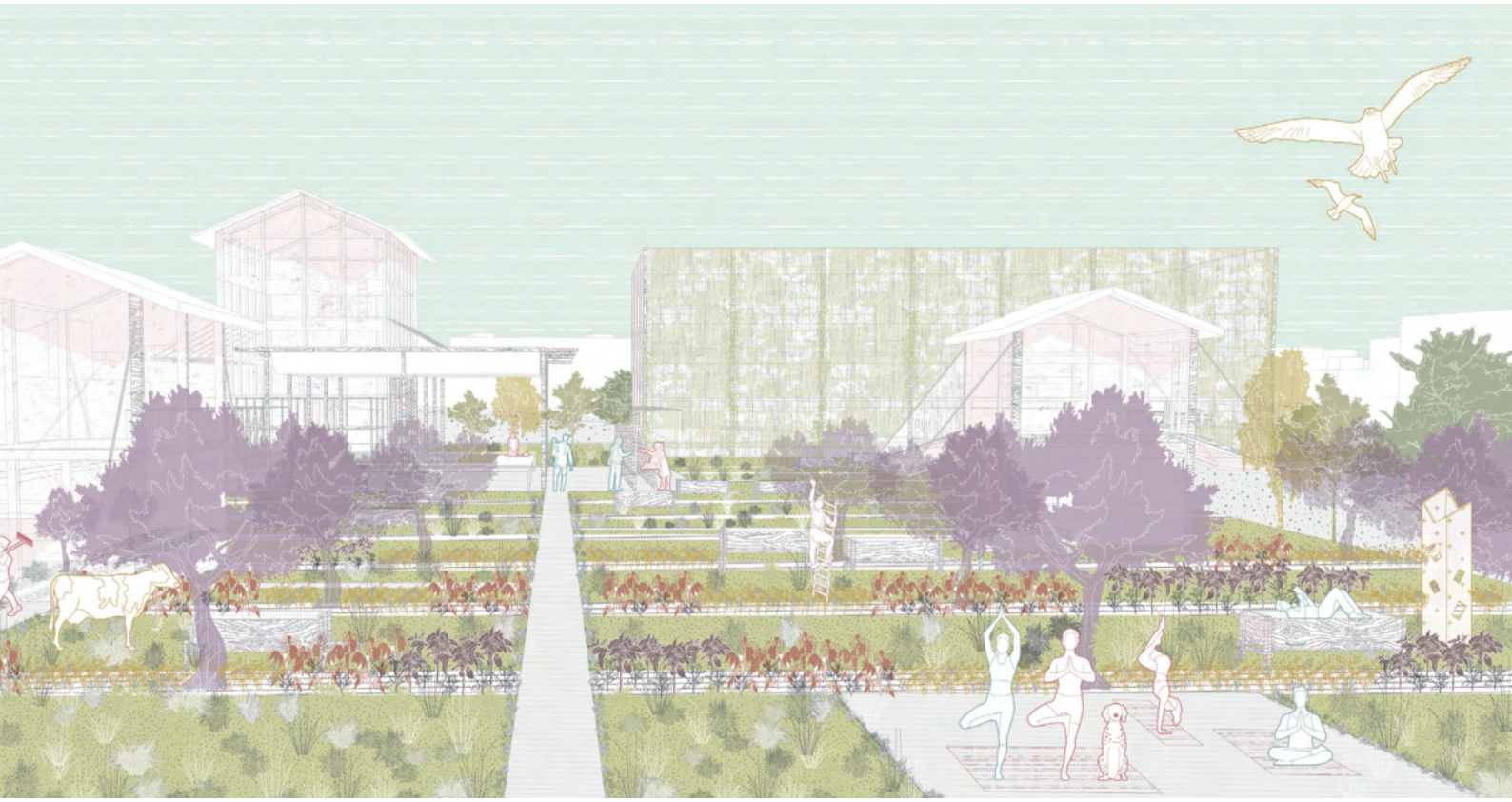
14 Di Bitonto M. G., Alara K. e Alara A., *Raccolta dell'acqua di nebbia attraverso una facciata intelligente per un ambiente costruito resiliente al clima*, in «Conferenza internazionale sull'immaginazione tecnologica nella transizione verde e digitale», 2022, in «La serie del libro urbano», Springer, Cham, 30 giugno 2023. pp 725-734. Disponibile al link https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-29515-7_65#citeas (consultato il 05/01/2026)

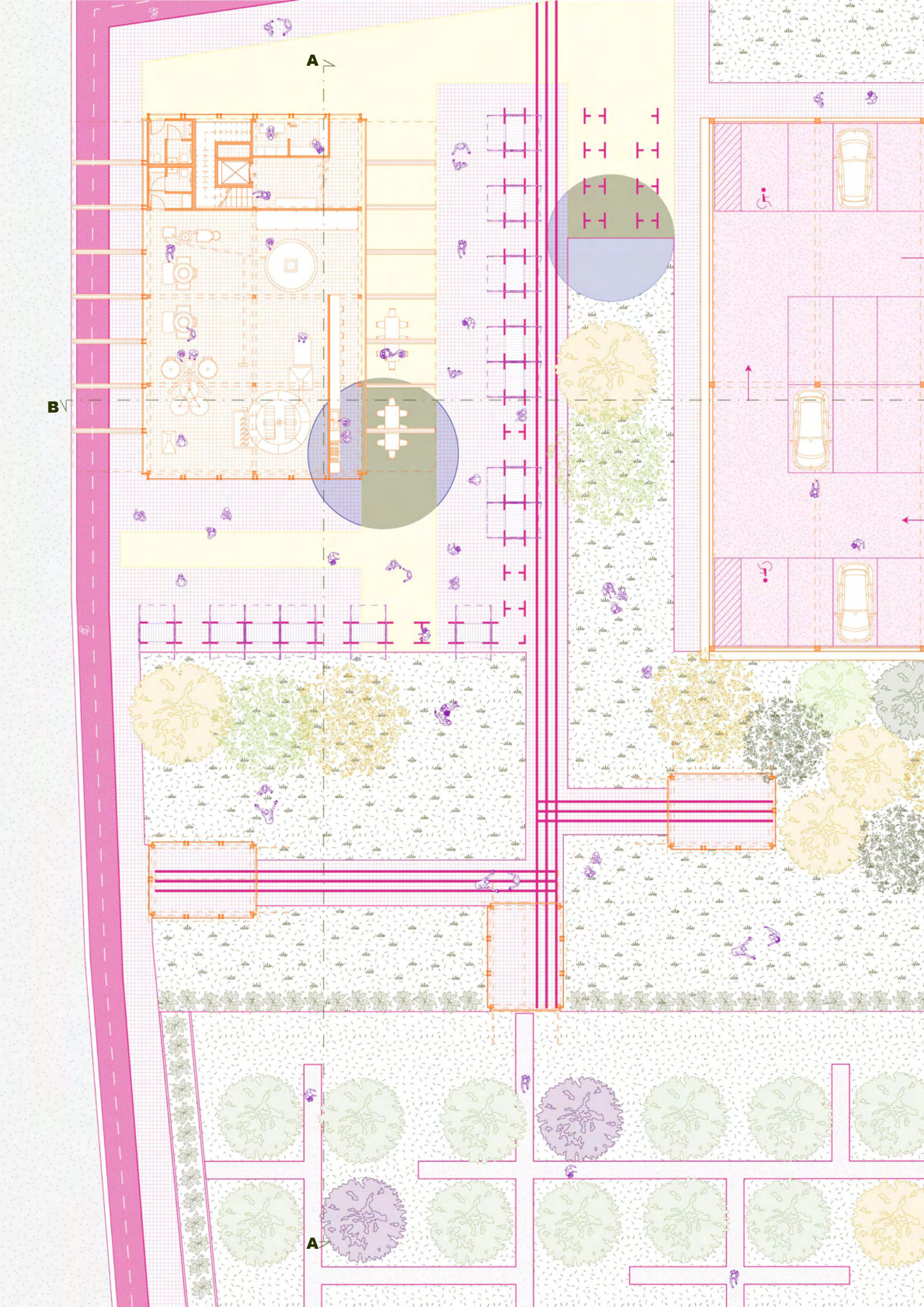
nella realizzazione di punti di raccolta nel terreno in grado di immagazzinare l'acqua in eccesso in seguito a piogge eccessive, per poi utilizzarla quando scarseggia. A livello progettuale si è tradotto in un fossato, con duplice funzione di limite e di raccolta delle acque, e in una serie di microinvasi che intrappolano l'acqua da deflusso superficiale evitando ristagni. Il terzo espediente è l'utilizzo dell'acqua di vegetazione, acqua di scarto del processo di produzione dell'olio, come acqua di irrigazione. Questa è una grande innovazione nell'ambito agricolo ed è possibile solo dal febbraio 2025 grazie all'approvazione dell'emendamento proposto da Antonio Tutolo, consigliere regionale della Regione Puglia, per la modifica del Regolamento Regionale n.27 del 7 dicembre 2007: le acque di vegetazione, un vero e proprio fertilizzante naturale, possono essere stoccate per un intero anno, consentendo ai lavoratori di sfruttarle nei periodo di maggiore necessità[15].

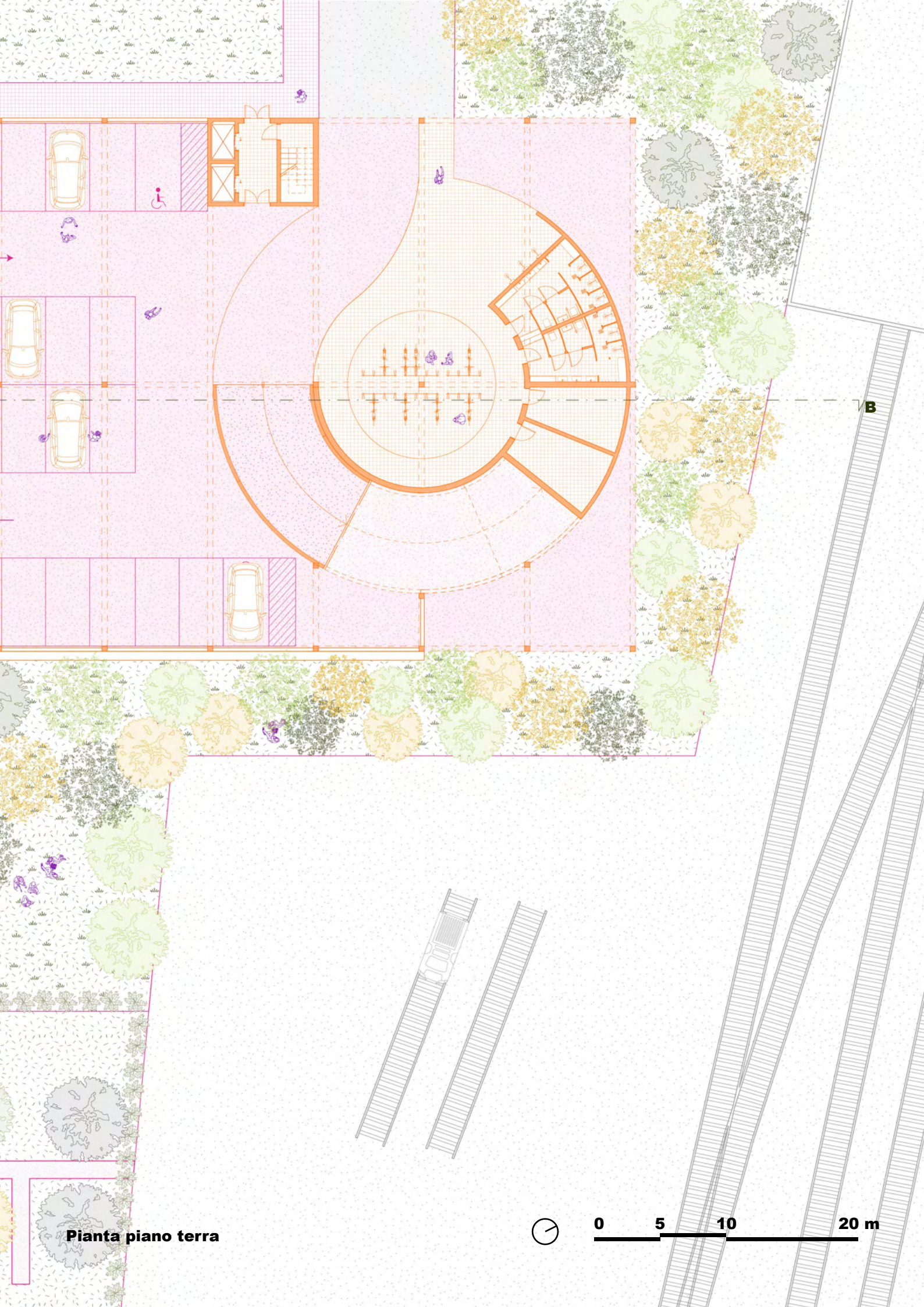
Il parco agricolo, quindi, funziona come un **sistema interdipendente**, in cui ogni componente - dalle scelte colturali ai dispositivi per la gestione dell'acqua, dagli edifici produttivi agli spazi collettivi, fino ai soggetti che lo gestiscono e ne usufruiscono - è essenziale al funzionamento complessivo. In questa ottica, residenti, produttori e turisti vivono un'esperienza di continuità tra vita quotidiana, produzione locale e fruizione temporanea della città, rendendoli appartenenti alla stessa comunità.

15 Consiglio Regionale della Puglia, *Comunicato del consigliere regionale Antonio Tutolo (capogruppo "Per la Puglia")*, Nr. 274 del 06/02/2025. Disponibile al link https://www.consiglio.puglia.it/-/approvato-l-emendamento-di-tutolo-per-lo-stoccaggio-annuale-delle-acque-di-vegetazione-svolta-per-i-frantoiani-pugliesi-e-l-ambiente- (consultato il 05/01/2026)

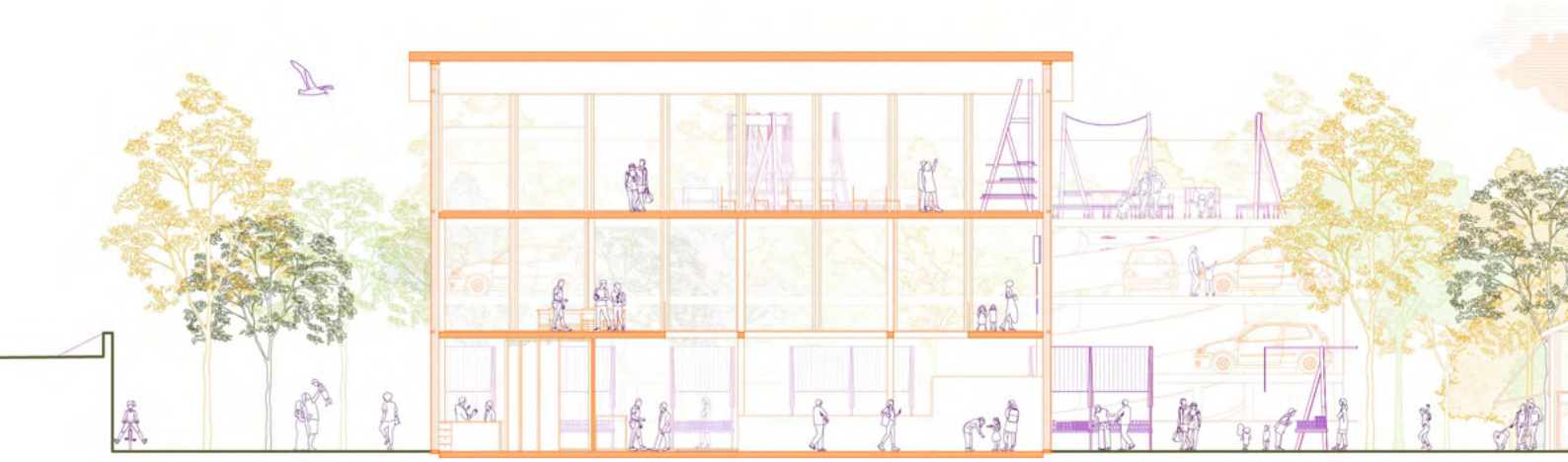
Un parco agricolo didattico e comunitario



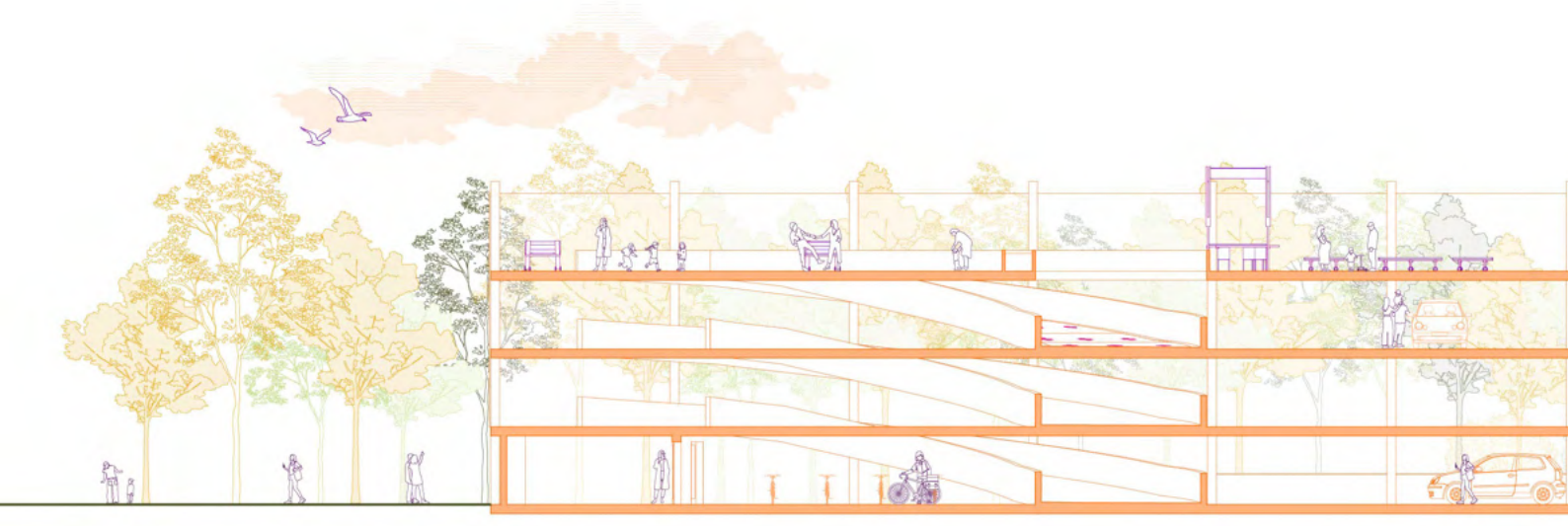

A
B
A



Pianta piano terra



Sezione AA



Sezione BB

0 5 10 20 m

Ferrovia

Parco agricolo

Olea europaea* varietà *Cipressino

Data la fitta chioma, ricopre il ruolo di ulivo "frangivento" proteggendo l'intero uliveto da vento e salsedine.

Olea europaea* varietà *Leccino

Particolarmente produttivo e resistente alla *Xylella*, il Leccino è una varietà autosterile.

Ficus carica

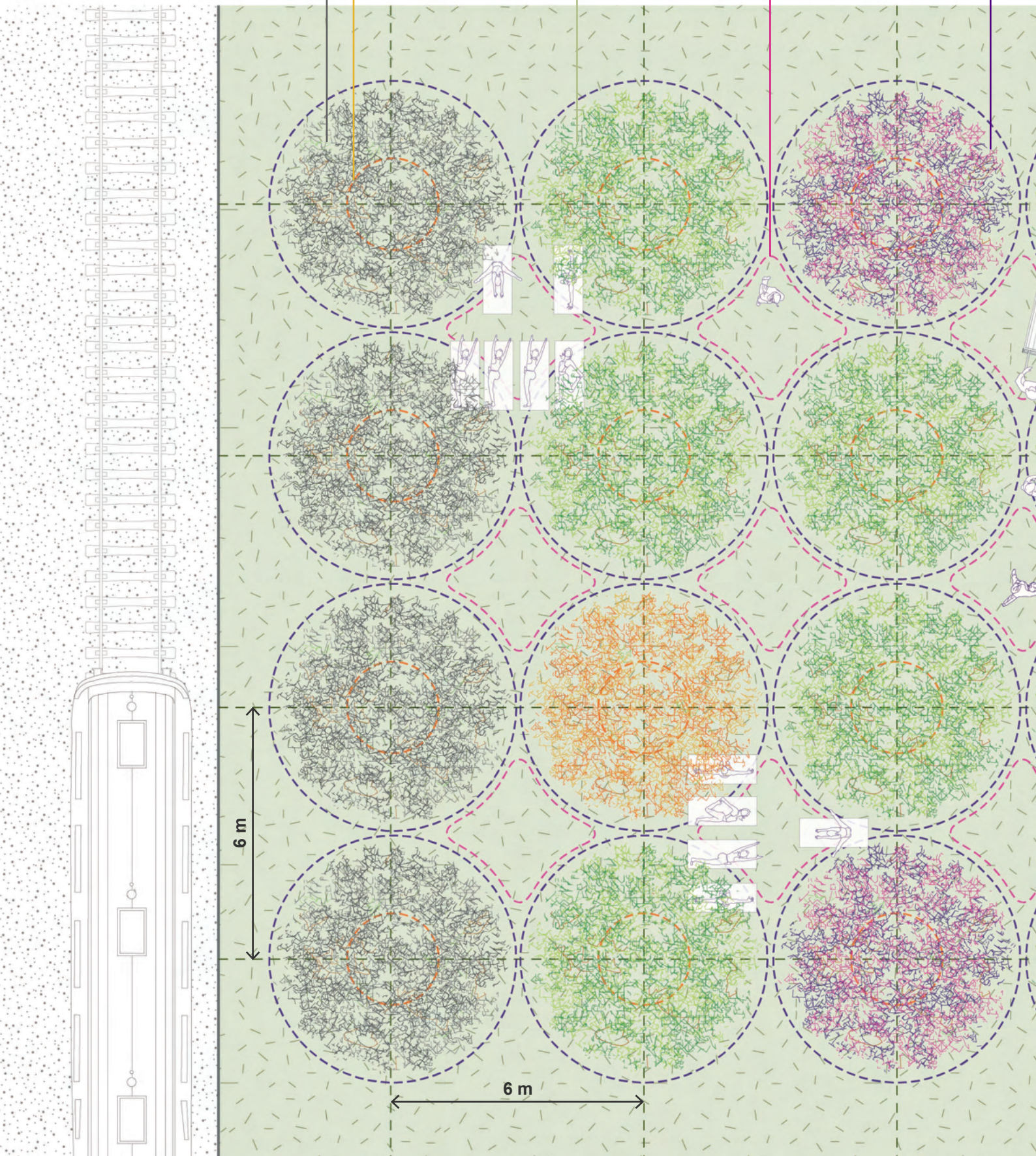
La sua presenza attira le mosche dell'olivo a sé, evitando che compromettano gli ulivi.

Erbe aromatiche

Migliorano la qualità del suolo e attirano insetti impollinatori.

Leguminosae

Arricchiscono il suolo di azoto e occupano le porzioni più soleggiate.



Fossato | Ciclabile | Pedonale

Olea europaea varietà *Pendolino* o *Frantoio*

In quanto ulivi fertili e con il periodo di fioritura coincidente con quello del Leccino, sono integrati nel sistema come ulivi impollinatori.

Opuntia ficus-indica

Compatibile con il clima di Polignano, funge da barriera per il parco agrico.

Ortaggi

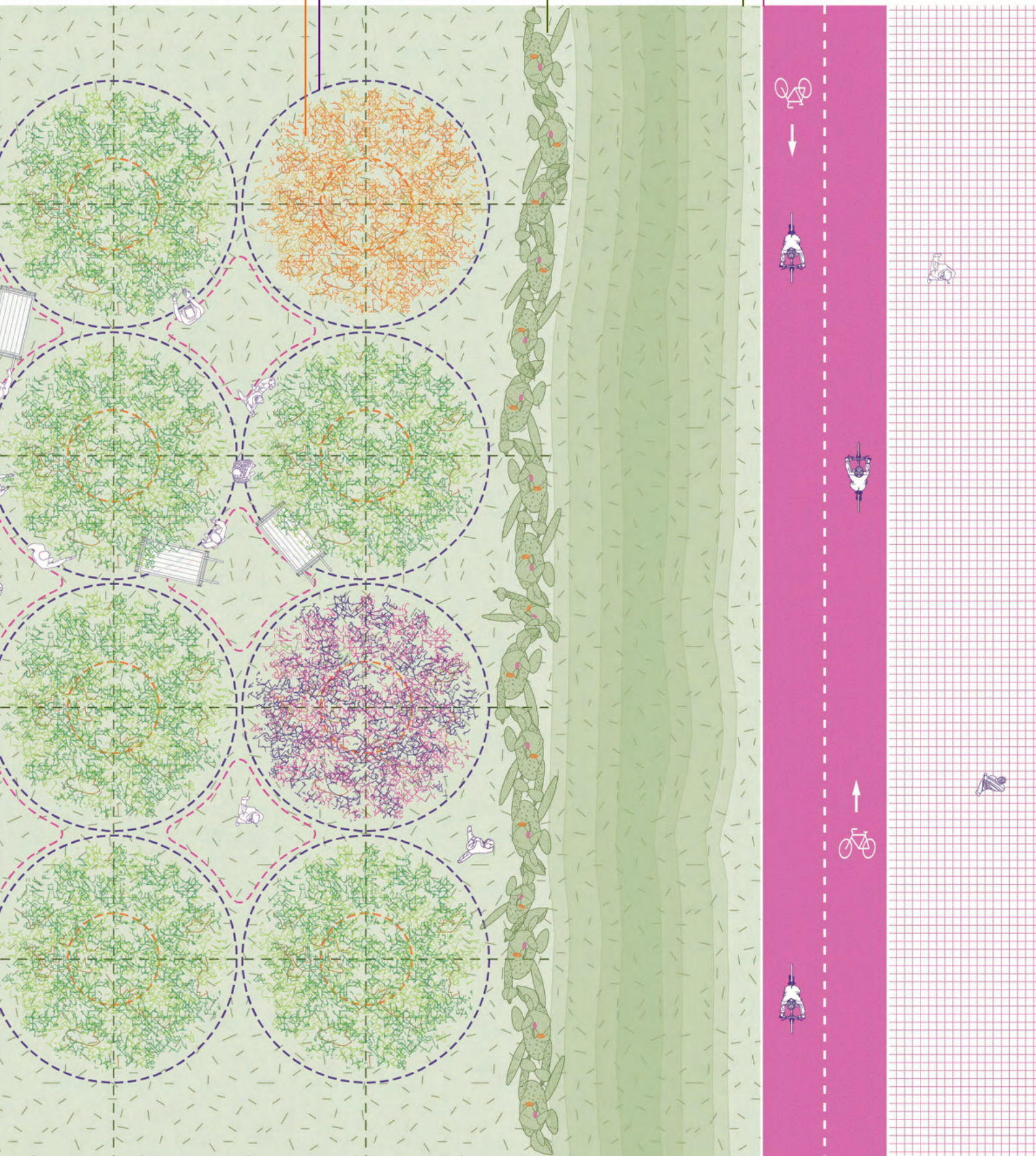
Varietà locali collocate sotto l'ombra generata dagli ulivi senza intralciarne le radici.

Fossato

Necessario sia per la gestione delle acque sia come barriera per il parco agricolo.

Percorso ciclo-pedonale

Riconessione dell'area con la rete ciclabile e pedonale della città.



Larus audouinii

Specie endemica del Mediterraneo indicatrice di qualità ambientale, che dal 2016 nidifica a Polignano portando all'istituzione della Zona di Protezione Speciale "Scoglio dell'Eremita".

Bactrocera oleae

Nota come "mosca dell'olivo", è il principale antagonista della famiglia *Olea* e attacca i frutti danneggiando il raccolto.

Olea europaea* varietà *Cipressino

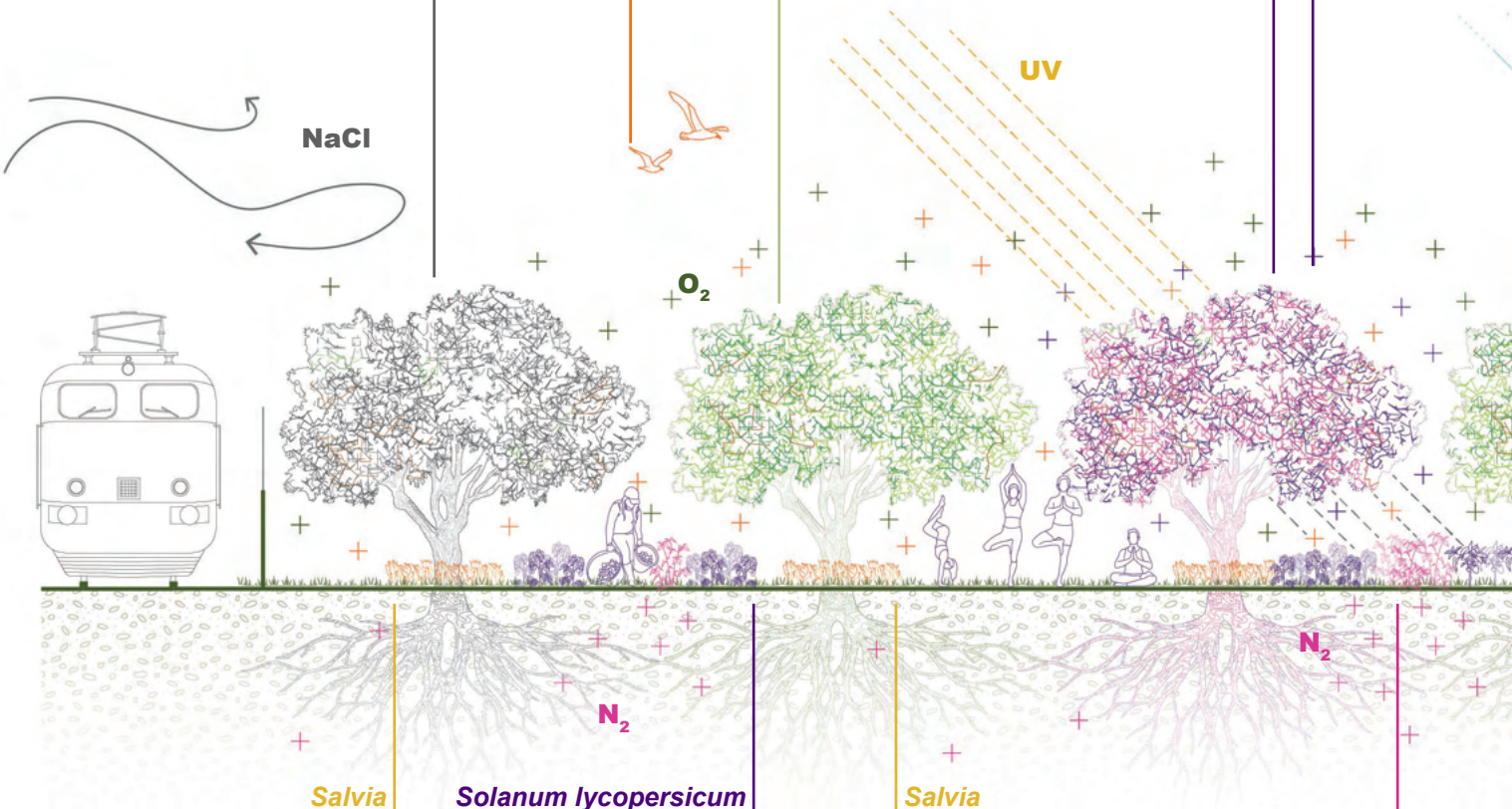
Data la fitta chioma, ricopre il ruolo di ulivo "frangivento" proteggendo l'intero uliveto da vento e salsedine.

Olea europaea* varietà *Leccino

Particolarmente produttivo e resistente alla *Xylella*, il Leccino è una varietà autosterile.

Ficus carica

La sua presenza attira le mosche dell'olivo a sé, evitando che compromettano gli ulivi.



Salvia officinalis

Migliora la qualità del suolo.

Solanum lycopersicum* varietà *Regina

Varietà locale che sfrutta l'ombra generata dagli ulivi.

Salvia rosmarinus

Migliora la qualità del suolo.

Leguminosae

Arricchiscono il suolo di azoto.

Apis mellifera

Essenziali per l'impollinazione del Leccino.

Ardea cinerea

Regolatore biologico della fauna ittica di acque dolci e bioindicatore ambientale.

Phalacrocorax carbo

Regolatore biologico della fauna ittica marina e bioindicatore ambientale.

Falco peregrinus

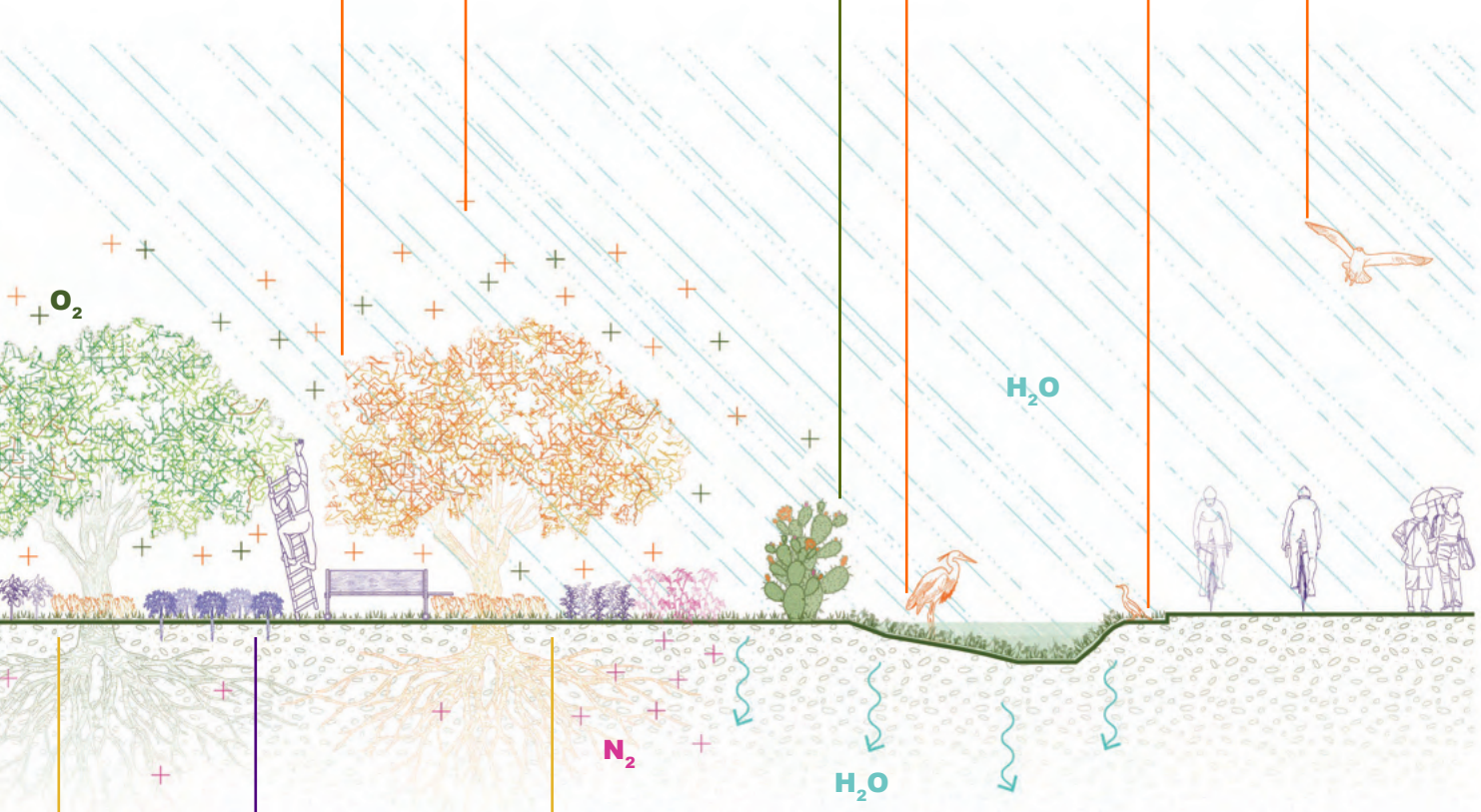
Regolatore biologico dell'avifauna e bioindicatore ambientale.

Olea europaea* varietà *Pendolino* o *Frantoio

In quanto ulivi fertili e con il periodo di fioritura coincidente con quello del Leccino, sono integrati nel sistema come ulivi impollinatori.

Opuntia ficus-indica

Compatibile con il clima di Polignano, funge da barriera per il parco agrico.



Thymus vulgaris

Attira insetti impollinatori.

Daucus carota* varietà *San Vito

Varietà locale che sfrutta l'ombra generata dagli ulivi.

Lavandula angustifolia

Attira insetti impollinatori.

Progettare l'ospitalità in modo flessibile e diffuso 2.2

Il progetto affronta la questione dell'assalto turistico stagionale ragionando sul tema dell'abitare, da ripensare con lo scopo di creare spazi di intermediazione tra **abitanti permanenti e temporanei**. La richiesta, a cui l'intervento vuole rispondere, è duplice: ridurre la gentrificazione turistica, che travolge il centro storico, e assecondare i tempi e le modalità differenti, che contraddistinguono le due figure sociali - residente e visitatore. Per il primo punto la strategia è stata quella di destinare ad uso residenziale l'area di progetto Lepore, circondata da attività commerciali, abitazioni e principali strade di attraversamento della città. Tale scelta è il tentativo di avviare un cambio di paradigma: da un assetto urbano centralizzato, dove il fulcro ricettivo è l'asse centro storico-costa, a una gerarchia diffusa dell'ospitalità[16], capace di articolare nuove centralità e di riequilibrare la distribuzione dei flussi turistici. La seconda tematica, invece, viene trattata nella progettazione vera e propria di questi spazi. Infatti, proporre un progetto che consideri già risolta la problematica della stagionalizzazione sarebbe utopico, così come sarebbe errato credere di poter semplicemente traslare la funzione ricettiva nelle parti di città oltre ferrovia. La chiave è instaurare un nuovo dialogo tra abitanti stabili e turisti progettando spazi flessibili in un impianto incrementale.

Il progetto prevede per il lotto una riorganizzazione dei flussi e degli accessi possibile con la demolizione della recinzione attualmente presente lungo l'intero perimetro. In questa nuova configurazione viene data continuità all'asse rappresentato da Via Onofrio Manchisi e Via Nicola de Donato introducendo un attraversamento ciclopedonale ad uso pubblico, sul quale si innestano elementi di filtro - passaggi ristretti, vegetazione più o meno densa, canale rinaturalizzato - che permettono di accedere con una transizione graduale agli spazi collettivi degli orti e delle funzioni comuni ai piani terra e a quelli privati delle residenze ai piano superiori.

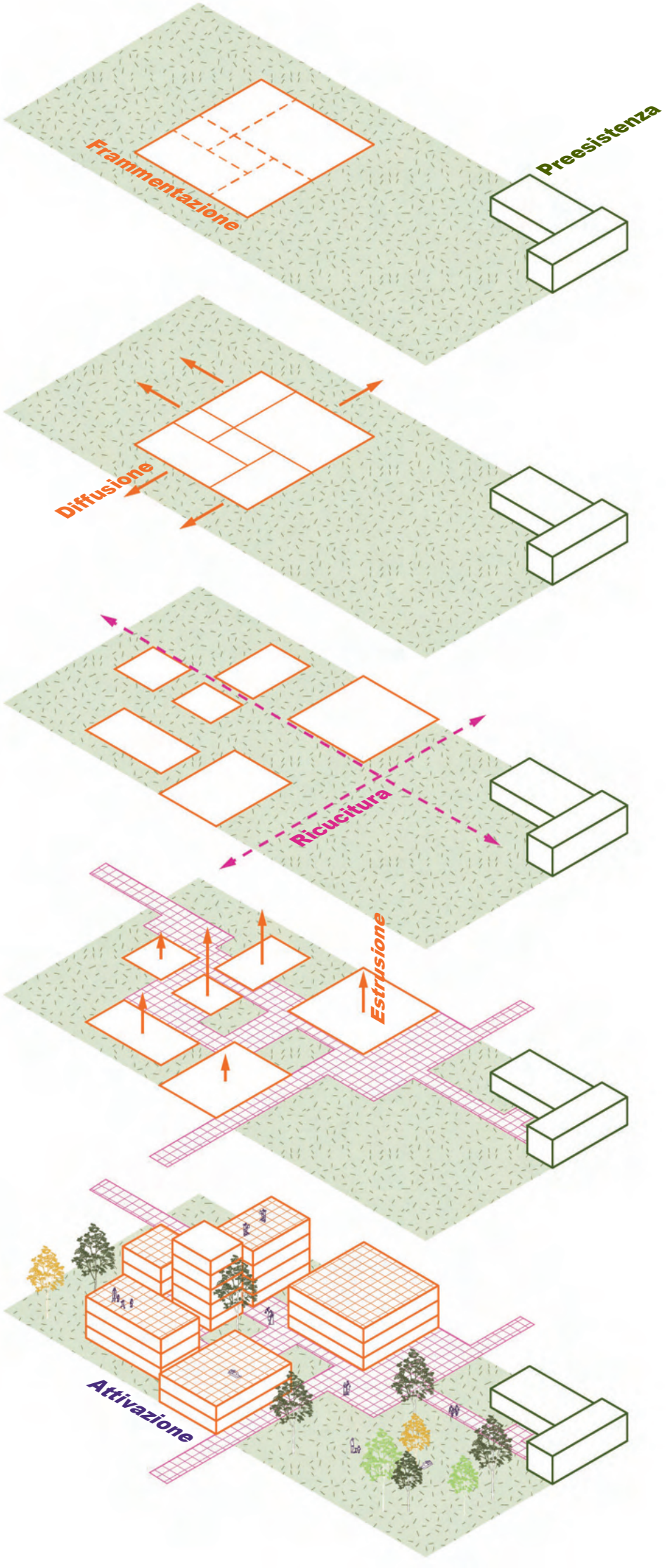
L'area presenta delle preesistenze architettoniche, un tempo destinate a uso ufficio e deposito oggi dismesse, e un vincolo normativo che prevede una fascia di rispetto della ferrovia di 30 metri entro la quale non si può costruire[17]. La riconversione del manufatto ad L consente di avere un edificio nella zona più prossima al tracciato ferroviario, nella quale, dato il vincolo di non edificabilità, il progetto prevede la disposizione di **orti urbani**[18], per i quali un deposito attrezzi e un laboratorio sono funzioni complementari,

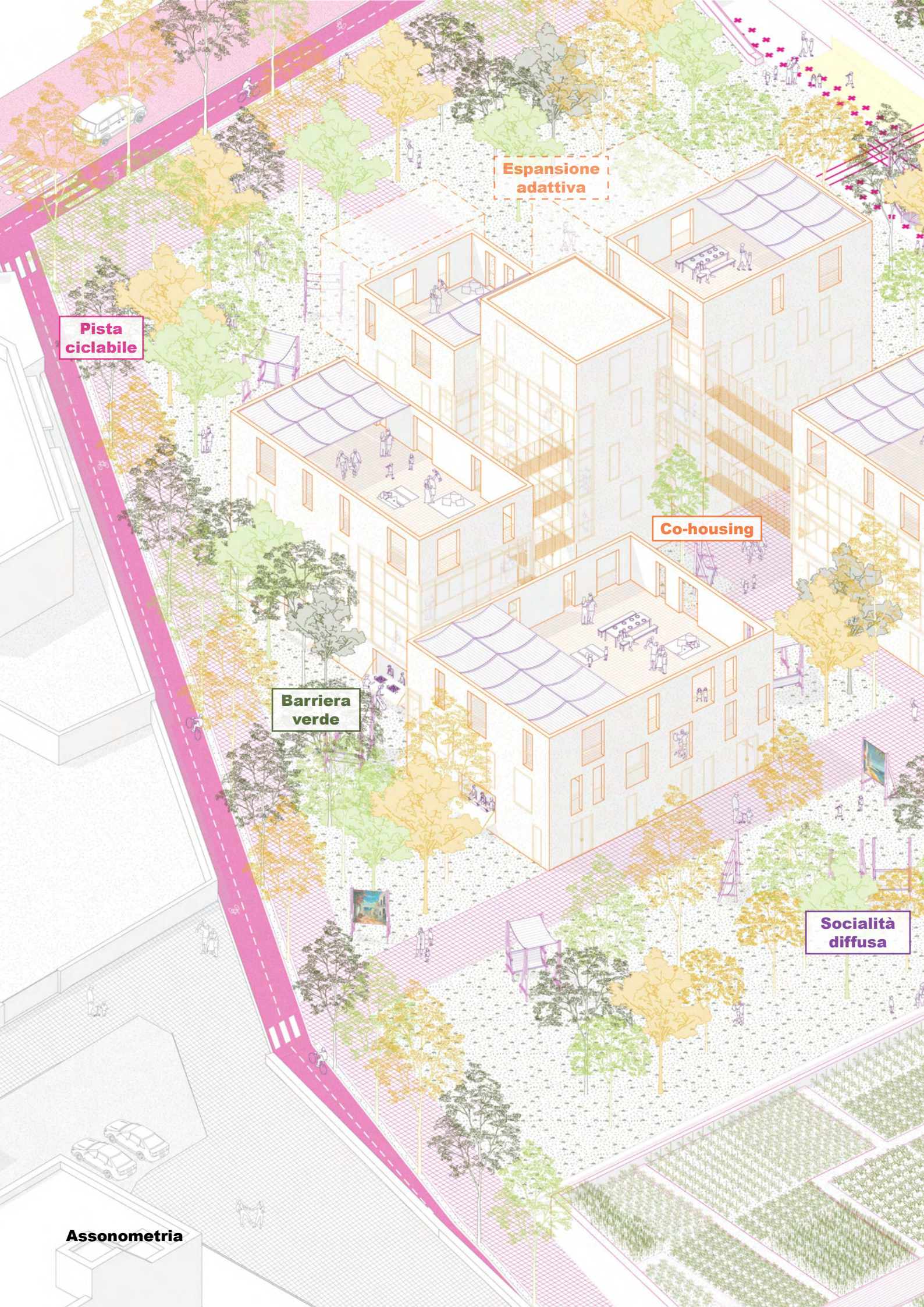
16 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Regione Puglia, *Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona della fascia costiera e delle lame sita nei comuni di Polignano a Mare e Monopoli. Direttive*, febbraio 2015, p.14.

17 Decreto del presidente della Repubblica n. 753 dell'11 luglio 1980, *Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto*, Titolo III, Art. 49.

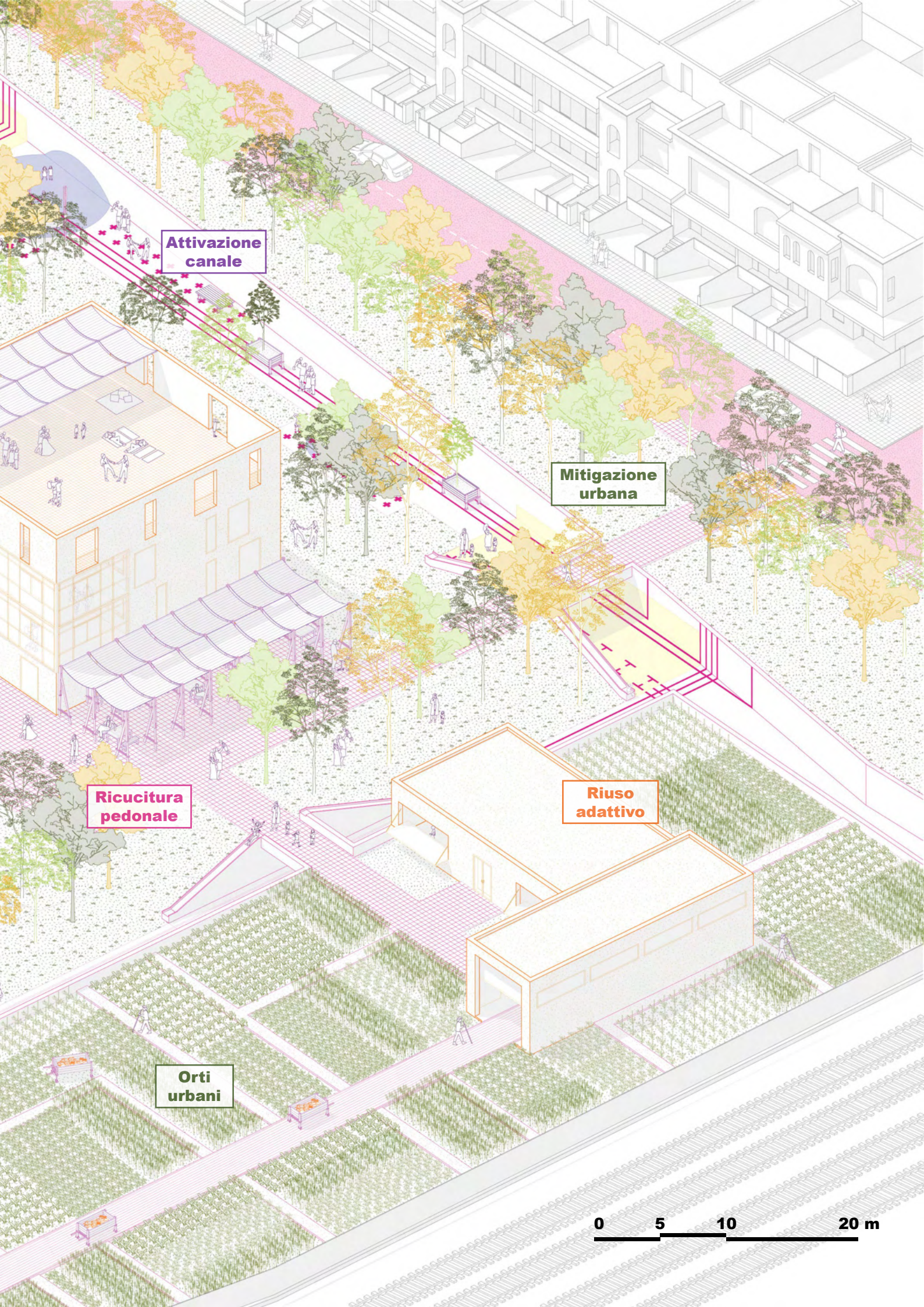
18 Definiti dalla Legge Regionale n. 10 del 19 febbraio 2024, *Orti di Puglia. Disposizioni in materia di orti urbani, collettivi, didattici e socio-terapeutici e modifiche in materia di governo e uso del territorio*, Art. 2, comma 1 come "piccoli appezzamenti di terreno all'interno dell'agglomerato cittadino o nelle aree periferiche delle città che contribuiscono al recupero di aree abbandonate o sottoutilizzate, configurandosi quali innovativi elementi del paesaggio urbano contemporaneo, individuati dai comuni e assegnati a singoli residenti per consentire la coltivazione ortofrutticola a scopo di autoconsumo familiare".

Interferenze costruttive



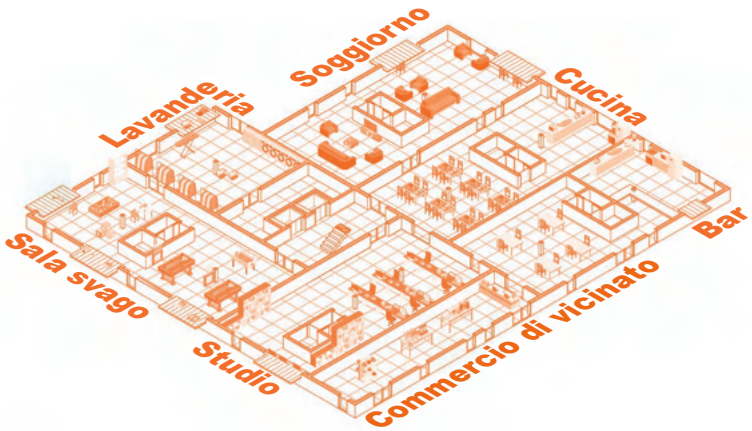


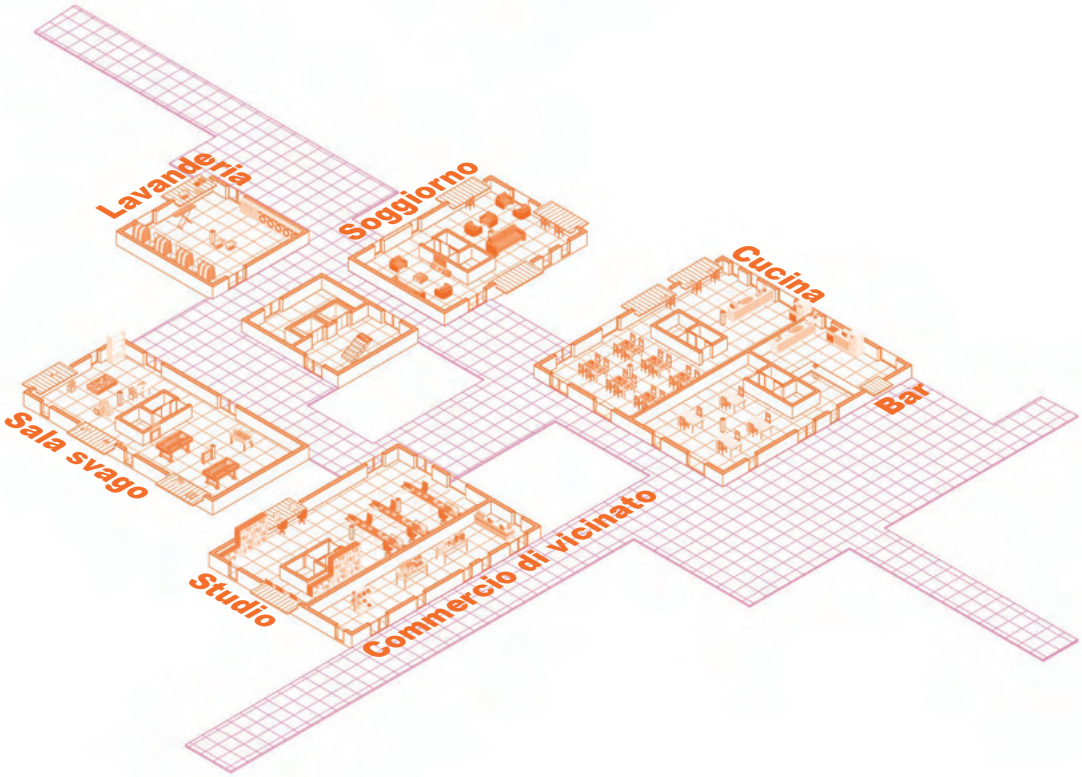
Assonometria


Attivazione canale
Mitigazione urbana
Ricucitura pedonale
Riuso adattivo
Orti urbani
0
5
10
20 m

collocate all'interno della preesistenza. Il laboratorio è da intendersi come un'occasione di avvicinamento al tema della produzione km0, di sperimentazioni culinarie e di coinvolgimento della comunità.

La zona destinata all'abitare presenta al piano terra spazi comuni, che conferiscono porosità all'intervento sia nel rapporto tra interno ed esterno sia tra i diversi modi di vivere dei suoi utenti. Cucina, sala da pranzo, soggiorno, sala giochi, lavanderia e sale studio diventano stanze collettive ad uso di una comunità eterogenea, ma unitaria, favorendo occasioni di incontro e di condivisione tra abitanti permanenti e temporanei. Ai piani superiori sono previste le residenze, concepite non come unità abitative rigide, ma come strutture adattabili nel tempo.



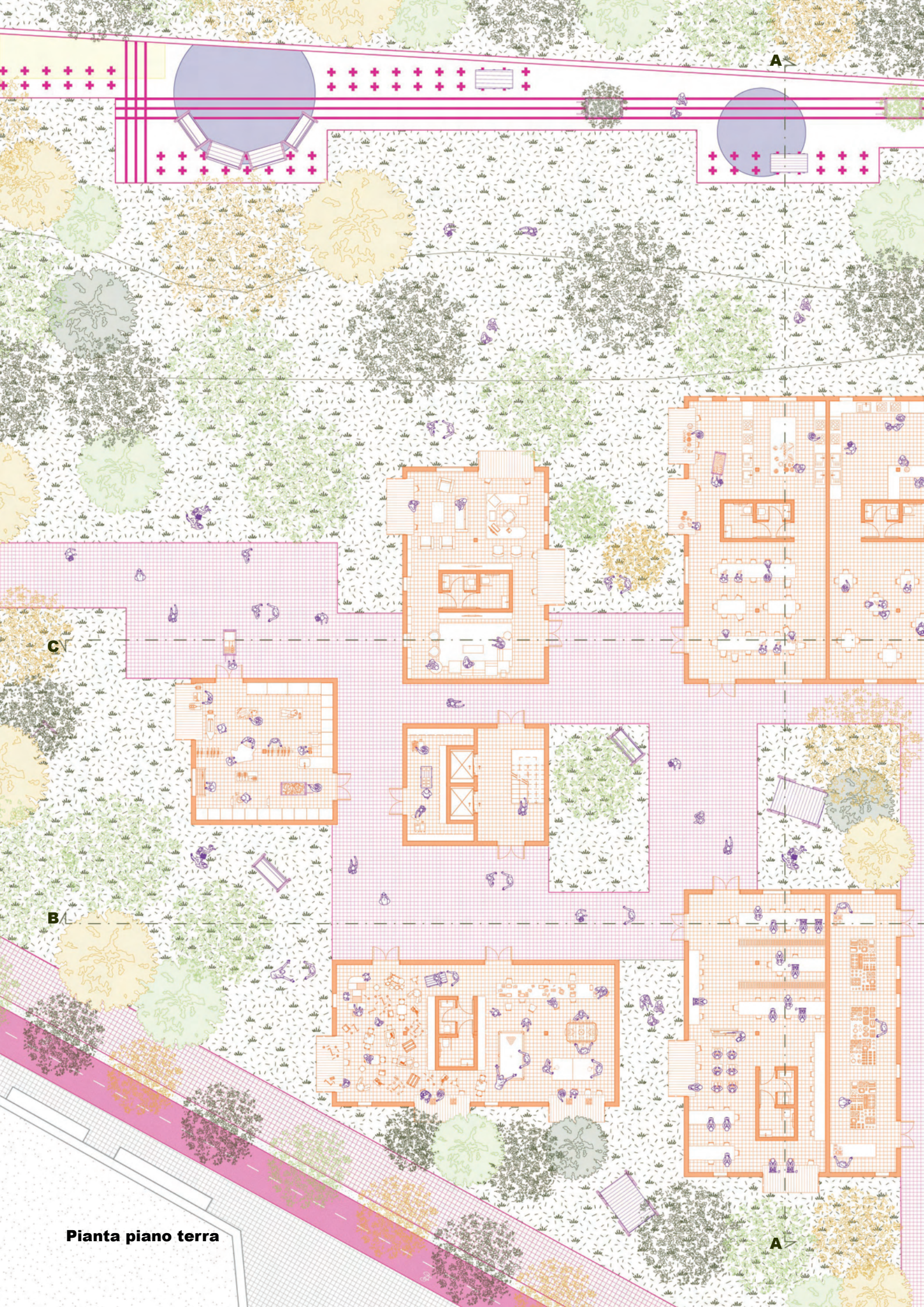


Ogni alloggio non viene definito a priori da una configurazione fissa, ma viene inteso come un insieme di stanze autonome, aggregate attorno a nuclei di servizio, che possono essere accorpate o separate in base alle esigenze di chi le abita. Il principio è analogo a quello testato nel progetto *San Riemo*[19] a Monaco di Baviera, dove l'abitazione è intesa come sistema reversibile, modulare e dinamico. Questa **flessibilità** permette di adattare lo spazio domestico a modalità di abitare differenti nel corso dell'anno, rispondendo a una domanda mutevole, senza ridurla a categorie prestabilite: l'alloggio può contrarsi o espandersi, accogliendo presenze temporanee, prolungate o intermittenti, mantenendo sempre la sua dimensione quotidiana. In questo modo, l'abitare diventa un sistema capace di assorbire variazioni di intensità e durata, evitando situazioni di sottoutilizzo tipiche sia delle seconde case a uso turistico sia delle residenze tradizionali.

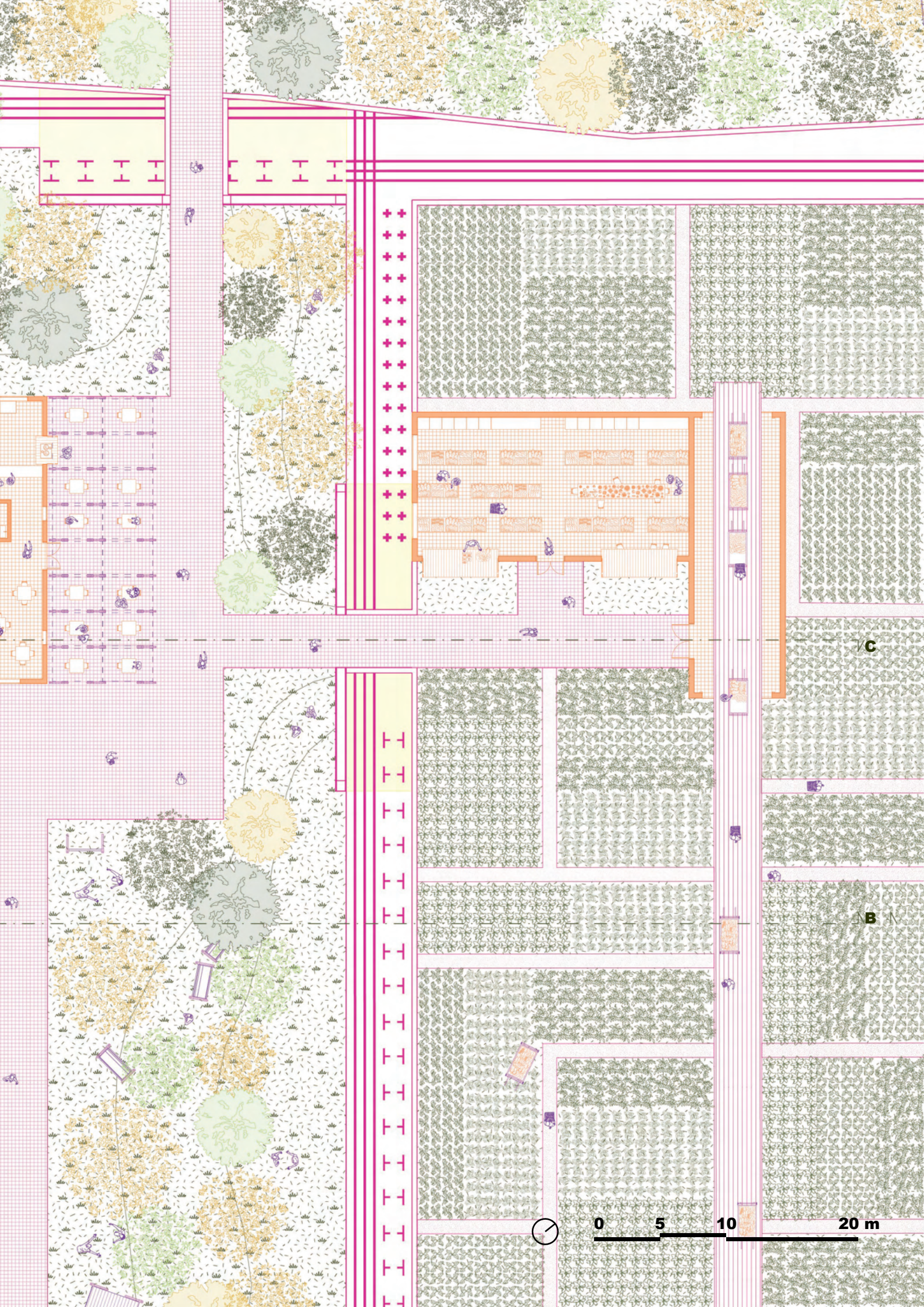
Inoltre, l'intero impianto insediativo è concepito secondo una logica di **crescita progressiva**, che riduce al minimo il consumo di suolo nella fase iniziale e consente al progetto di adattarsi nel tempo alle condizioni sociali, economiche e ambientali del contesto. La strategia prevede, infatti, un primo intervento limitato, caratterizzato da un'elevata permeabilità delle superfici e da una presenza costruita controllata. Solo in una fase successiva, a seconda delle necessità, il sistema può essere incrementato sia per addizione di nuovi volumi, occupando ulteriori parti dell'area, sia per densificazione in altezza degli edifici già costruiti. In questo modo, la trasformazione non è un'azione definitiva e conclusa, ma rimane un processo aperto in grado di accompagnare l'evoluzione degli usi e delle forme senza compromettere la qualità dell'abitare.

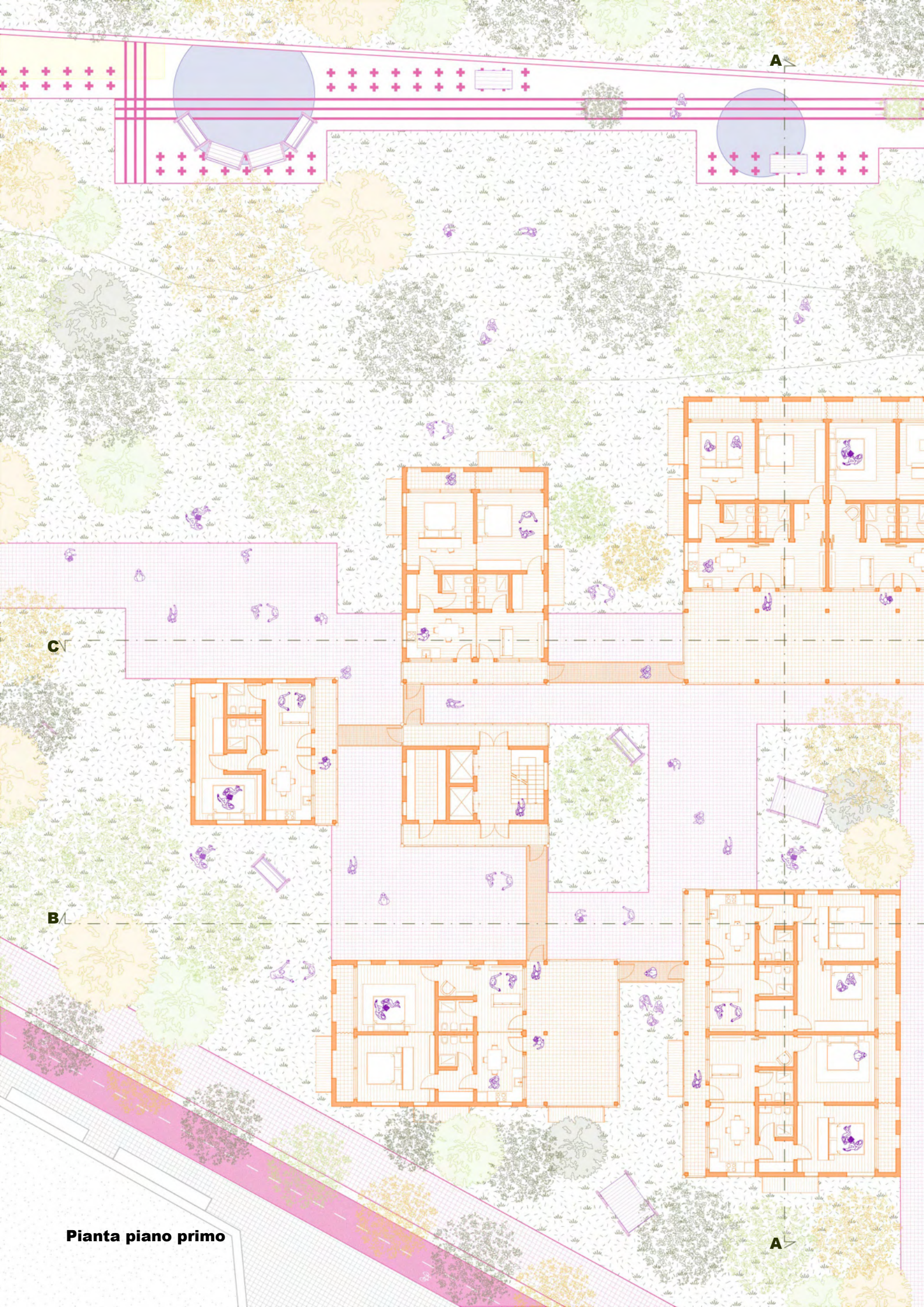
19 Studio Summacumfemmer (Lipsia, Germania) e Büro Juliane Greb (Ghent, Belgio), *San Riemo*, Monaco di Baviera, Germania, 2020. Disponibile al link https://summacumfemmer.com/027-2/ (consultato il 06/01/2026)

Nuovi modi ibridi di abitare

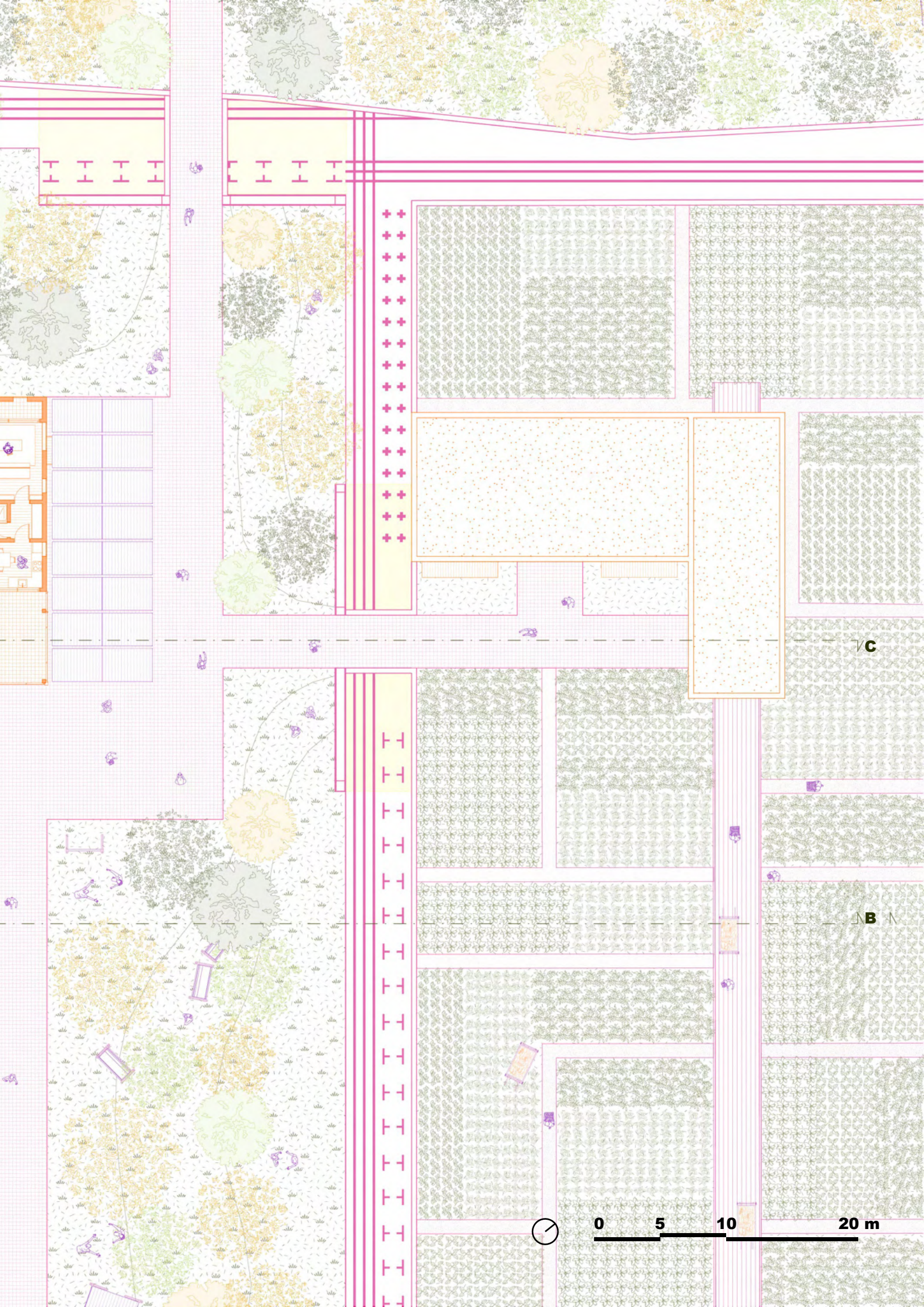


Pianta piano terra


C
B
0
5
10
20 m



Pianta piano primo


C
B
0
5
10
20 m

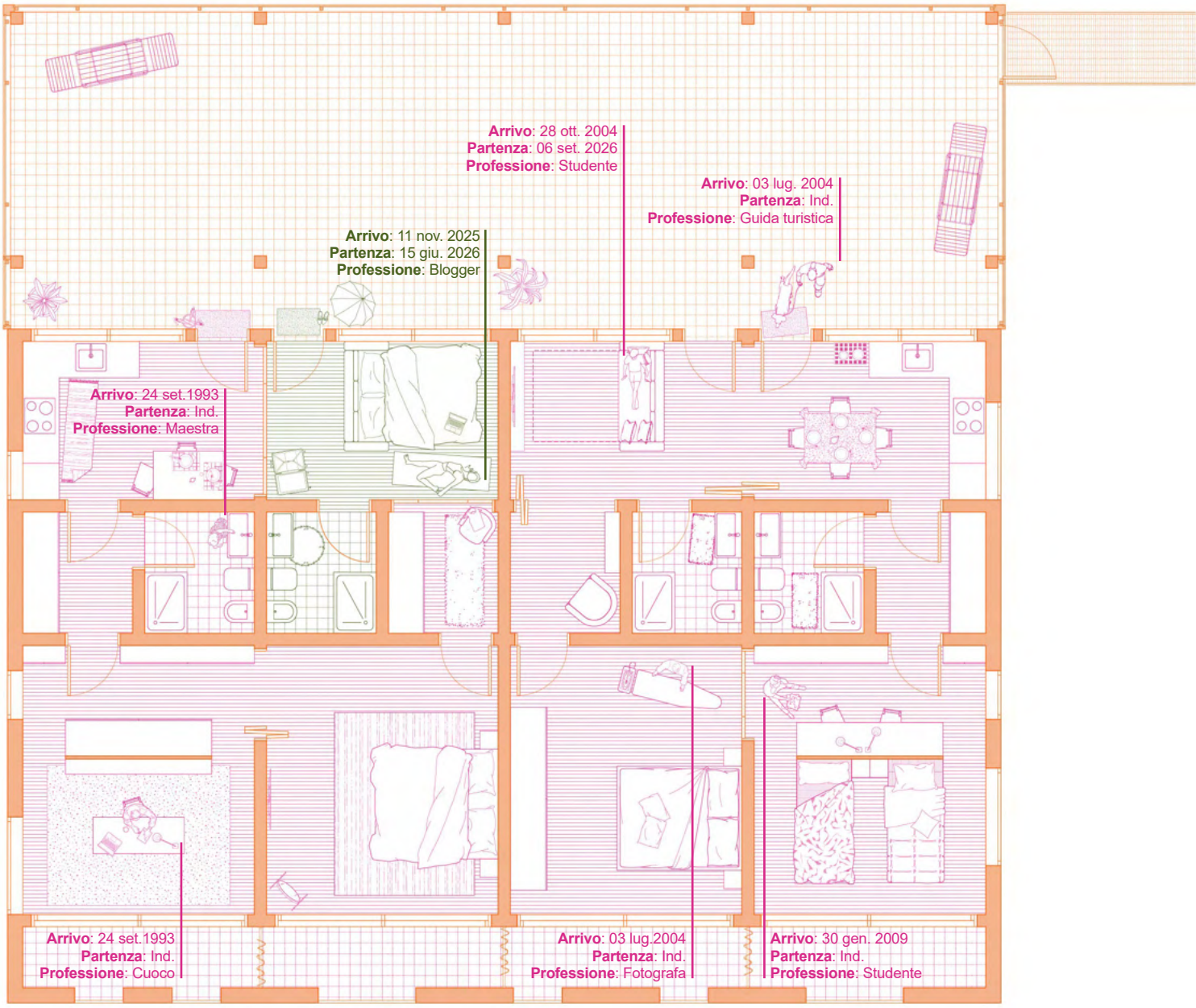
Sezione AA

Sezione BB

Sezione CC

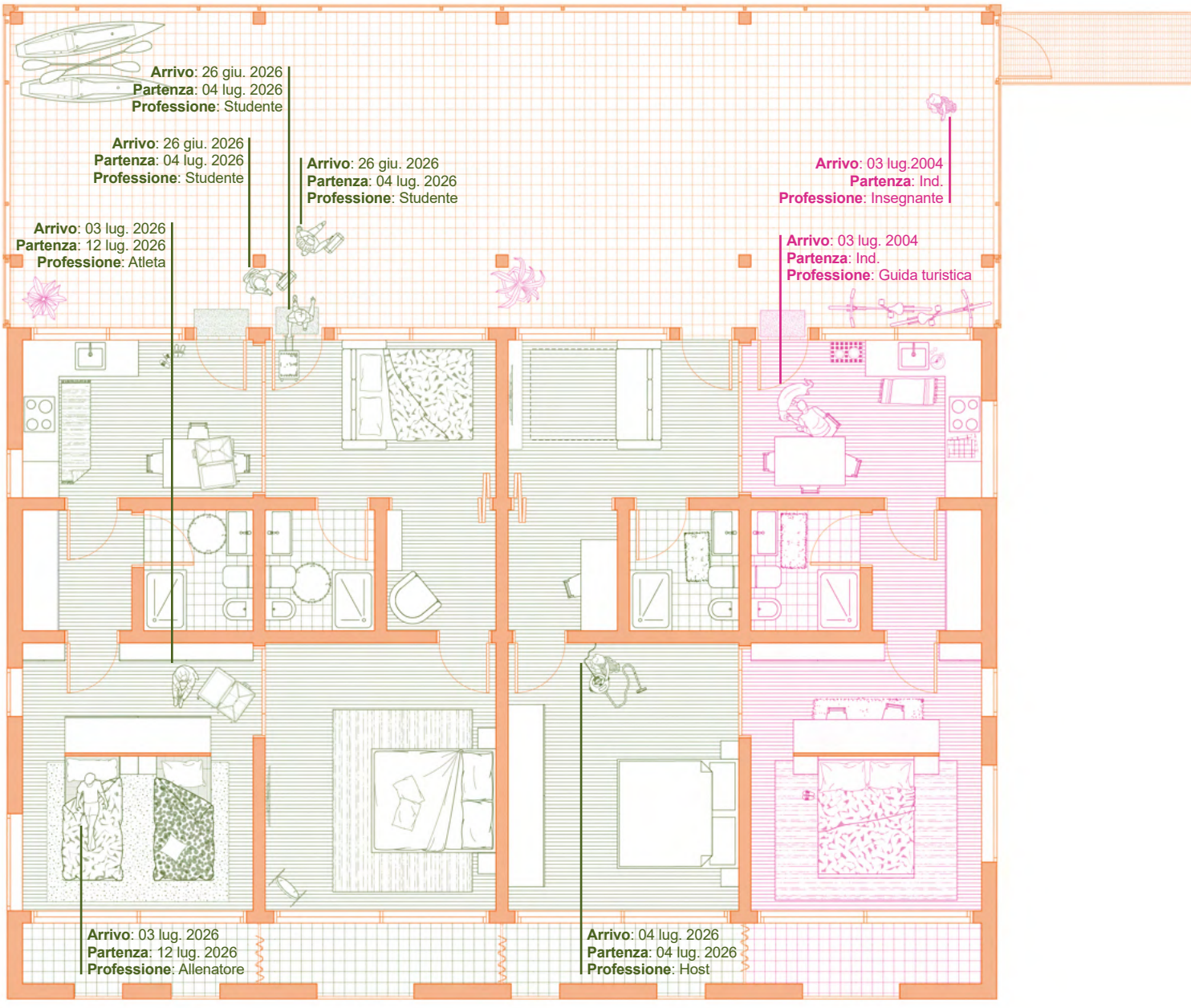
0
5
10
20 m

Pianta tipo - bassa stagione



Pianta tipo - alta stagione

0 1 2 5 m

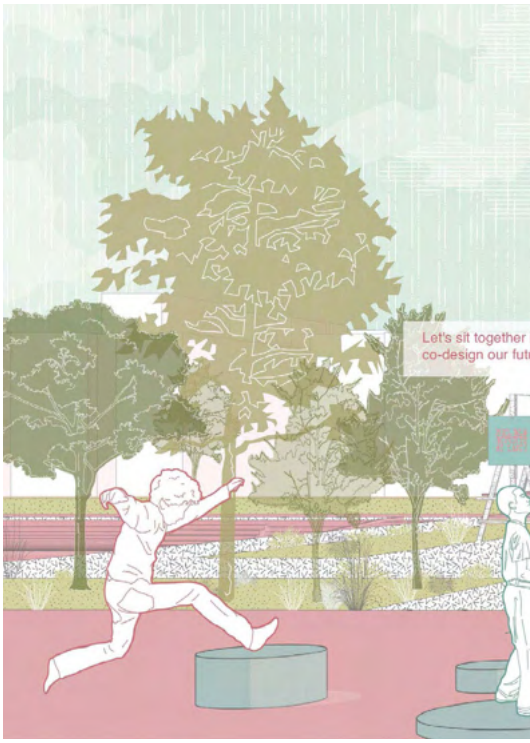


Dispositivi urbani per generare una comunità integrata 2.3

Il progetto non si configura come una soluzione statica o un punto di arrivo, ma come una proposta aperta, un punto di partenza per l'attivazione di possibili scenari di trasformazione. Esso assume, pertanto, il ruolo di innesco di processi trasformativi graduali, adattivi e condivisi, capaci di svilupparsi nel tempo attraverso percorsi di **co-progettazione** e momenti di sperimentazione collettiva, come workshop o cantieri aperti, che coinvolgano la comunità fin dalle fasi iniziali. L'obiettivo non è definire funzioni o modalità d'uso rigide, ma predisporre condizioni spaziali favorevoli all'emergere di pratiche di collaborazione, cura e gestione, riconoscendo nella comunità locale un attore fondamentale del processo.

La comunità assunta come riferimento è una **comunità allargata**, che supera una visione esclusivamente antropocentrica dello spazio pubblico e comprende abitanti permanenti e temporanei, umani e non umani. Residenti, visitatori e specie animali vengono infatti considerati parte di un medesimo sistema territoriale, partecipando, seppur con modalità differenti, alla costruzione degli equilibri ecologici e sociali del luogo. I dispositivi comunitari introdotti dal progetto rappresentano lo strumento attraverso cui questa visione diventa operativa: elementi mobili, modulari e replicabili che agiscono come dispositivi di mediazione tra soggetti differenti, rendendo visibili le relazioni di interdipendenza che li legano. Essi si collocano tra progetto e comunità, tra spazio progettato e spazio vissuto, contribuendo alla costruzione di una rete di spazi pubblici attivi, aperti a trasformazioni e appropriazioni successive.

Per raccontare il possibile utilizzo dei dispositivi nella vita quotidiana della città è stata ipotizzata una sequenza narrativa, assunta come traccia del **processo partecipativo**. Il forum dei risultati organizzato a Polignano a Mare da Europan Italia nel maggio 2026 costituisce il momento iniziale del racconto, poichè si è dimostrato estremamento rappresentativo in quanto prima occasione di confronto pubblico tra progettisti, amministrazione e cittadinanza. A partire da questo episodio vengono immaginate una serie di fasi successive - la conoscenza del contesto, il confronto tra i diversi attori coinvolti, la definizione condivisa delle esigenze e la costruzione effettiva dei dispositivi - che non intendono descrivere un percorso prescrittivo, bensì suggerire una delle molteplici modalità attraverso cui il progetto potrebbe essere realizzato. Le diverse configurazioni proposte sono quindi da inten-



dersi come scenari possibili, talvolta complementari, talvolta alternativi tra loro. Proprio perché concepiti per essere realizzati mediante workshop, iniziative di autocostruzione e momenti di apprendimento condiviso, ciascun dispositivo è accompagnato da un **“manuale delle istruzioni”** che ne descrive, passo dopo passo, il processo di assemblaggio. La costruzione di un modulo base, associato a differenti accessori, genera un abaco aperto di configurazioni, ampliabile e adattabile nel tempo. La modularità del sistema consente infatti una costante riconfigurazione in risposta al mutare delle esigenze della comunità, permettendo agli abitanti di intervenire attivamente nella definizione dello spazio pubblico.

Lo spazio e i dispositivi comunitari cambiano accezione nelle diverse ore del giorno - quelli che possono essere usati come fili per stendere i panni all’aperto la mattina, dopo scuola diventano la rete per giocare a palla prima di mettersi a fare i compiti - e nel susseguirsi delle stagioni e dei flussi turistici.

Spazi d’incontro

Forum e mostra dei progetti a Polignano a Mare
14-16 maggio 2026

Conoscenza del contesto

Sopralluogo

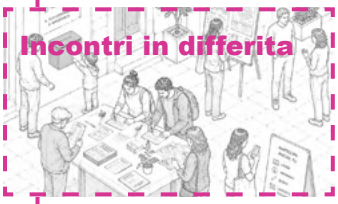
Interviste

Incontri tra attori

Feste di quartiere

Presentazioni e riunioni

Incontri in differita

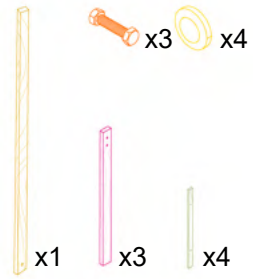
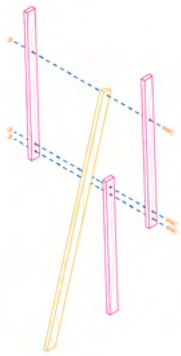
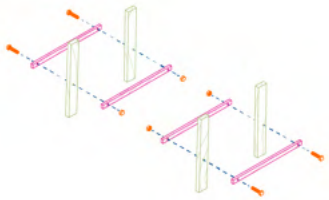
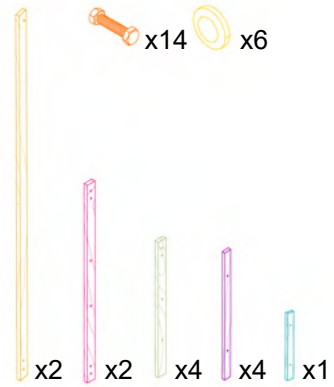
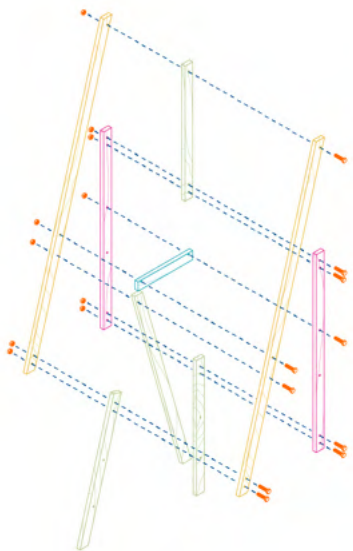
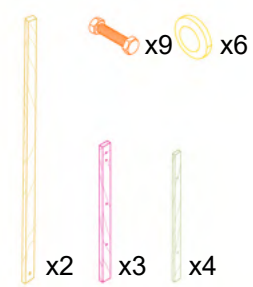
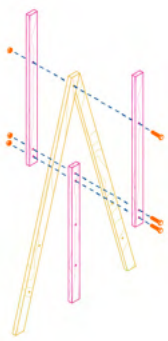


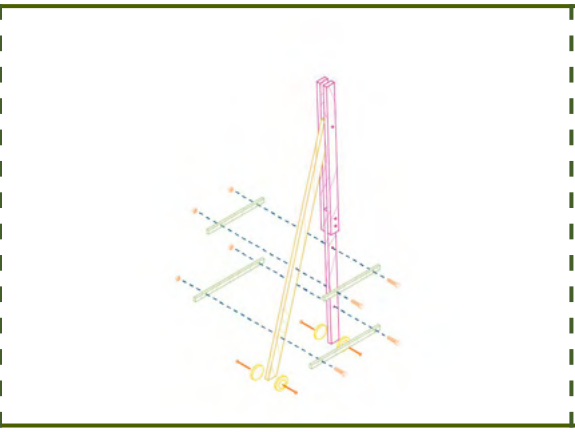
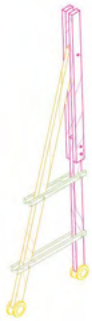
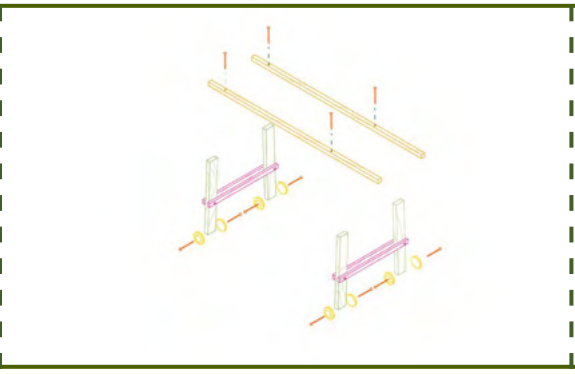
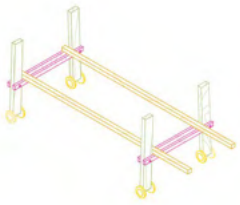
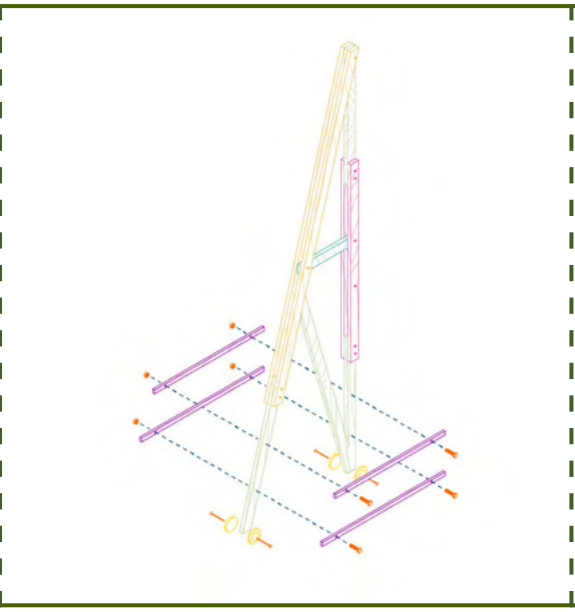
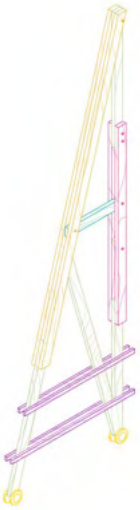
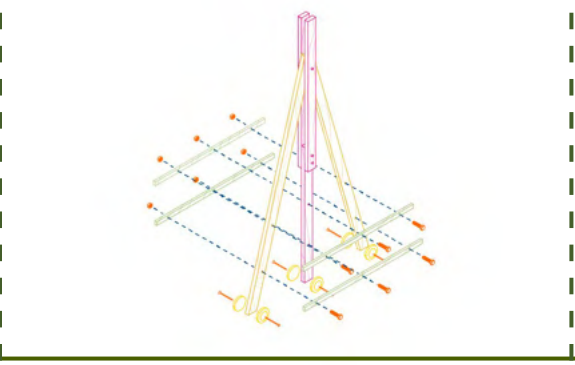
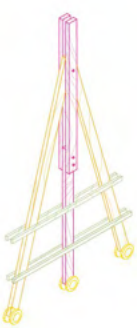
Workshop, coprogettazione e autocostruzione

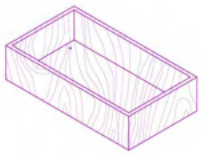
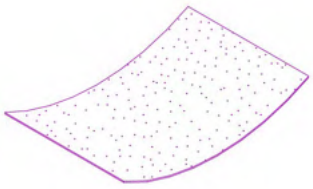
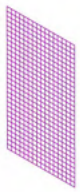
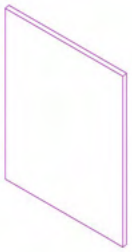
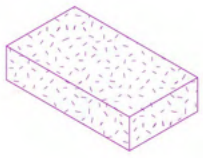
Intera cittadinanza

Specialistico

Manuale delle istruzioni

	Componenti	Step 1
A		
B		
C		
D		

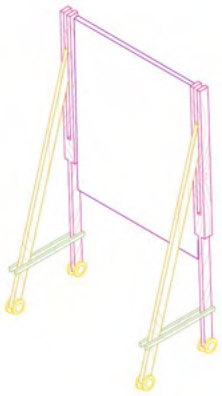
Step 2	Step 3
	
	
	
	

Accessori	
1	
2	
3	
4	
5	
6	

A4A2A4A

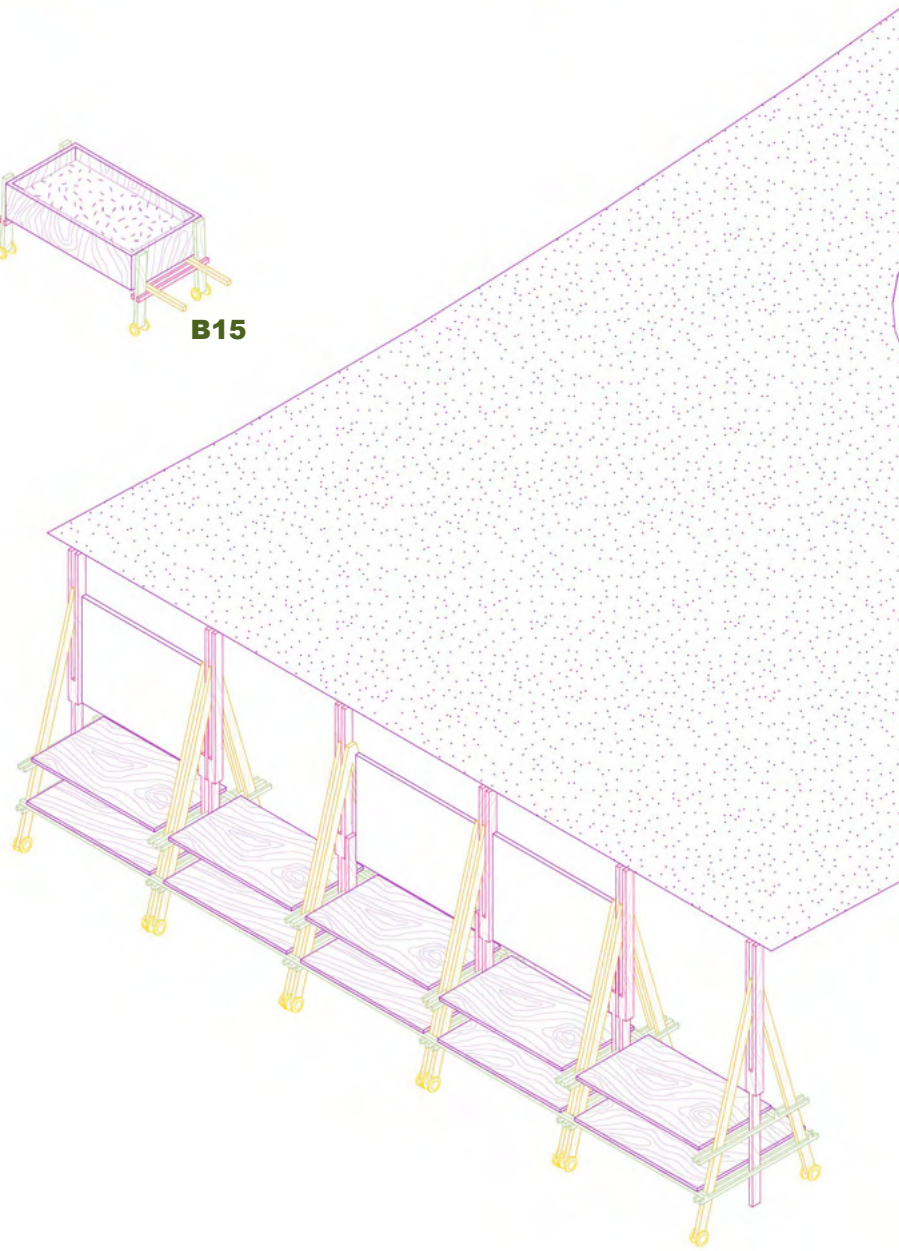
AA2AA

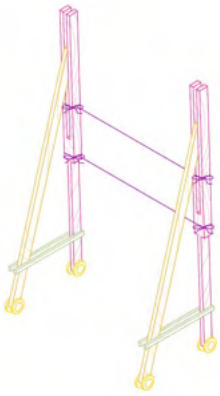
AA2A2A



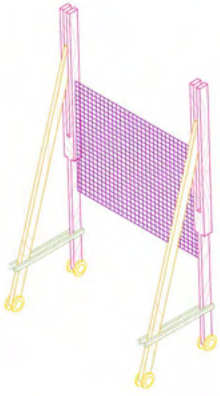
A4A

B15

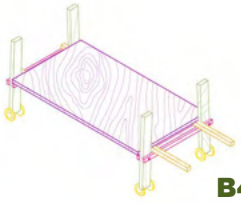




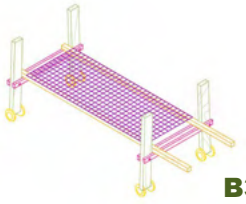
A6A



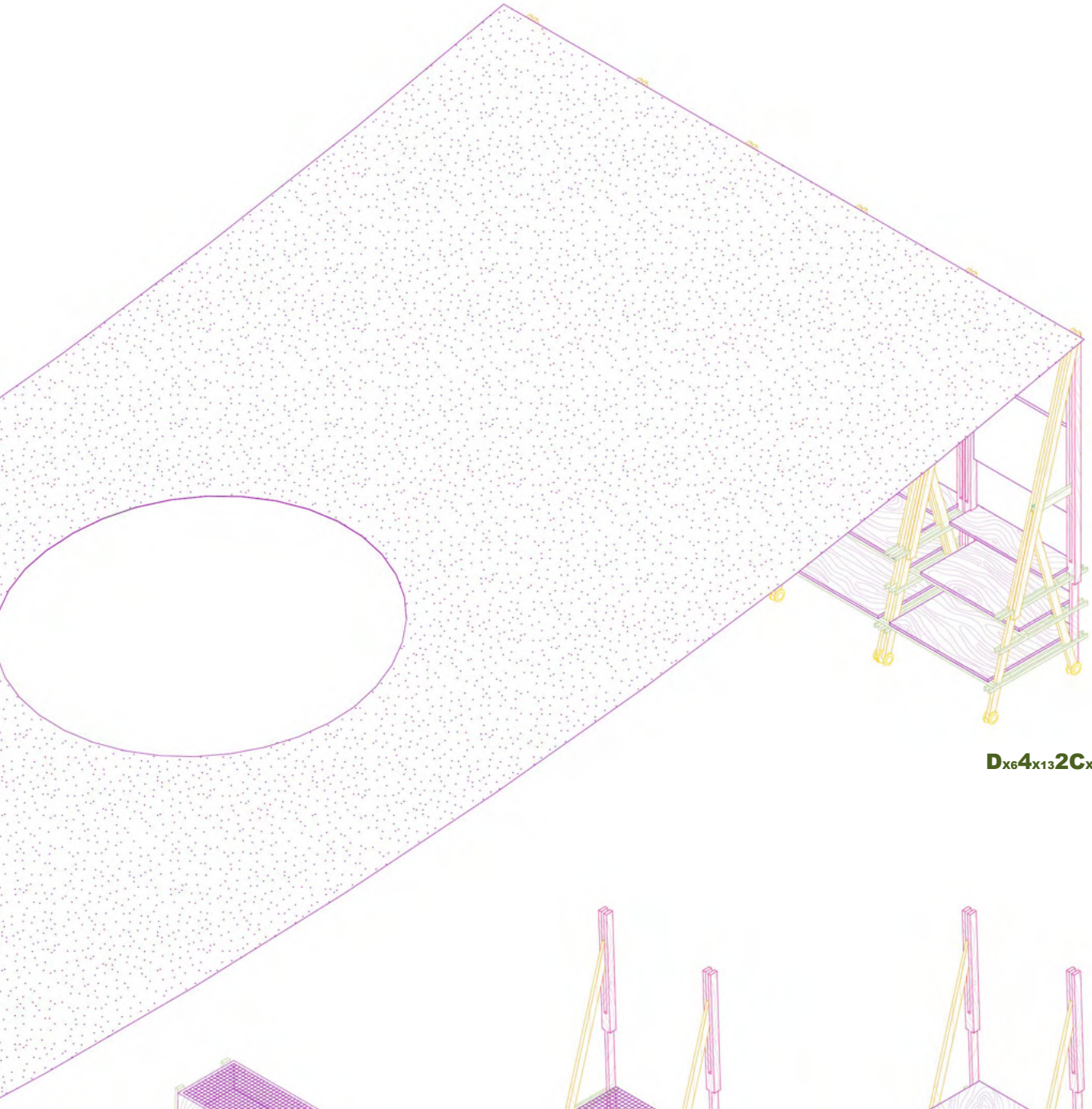
A3A



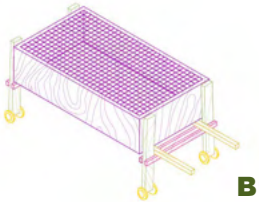
B4



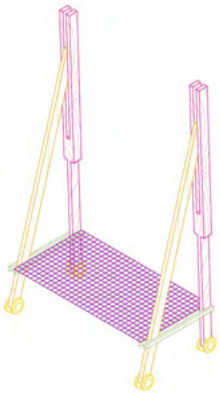
B3



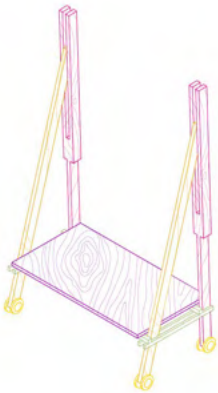
D$_{x6}$4$_{x13}$2C$_{x6}$4$_{x20}$



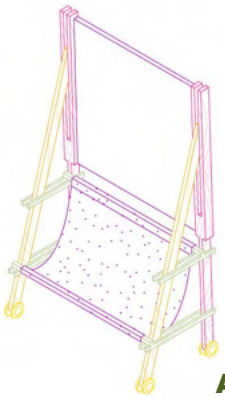
B13



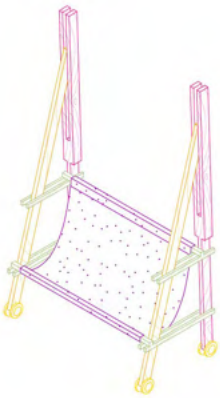
A3A



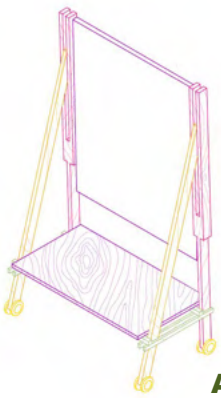
A4A



A24A

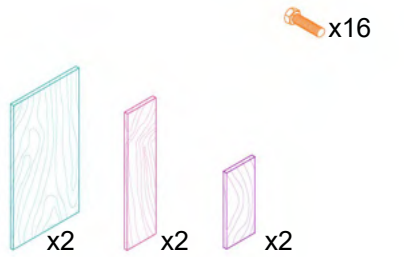


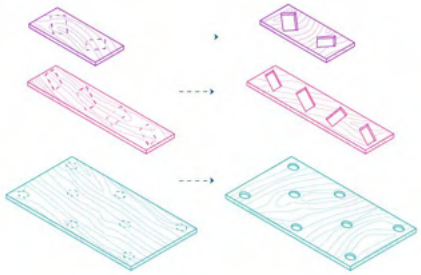
A2A



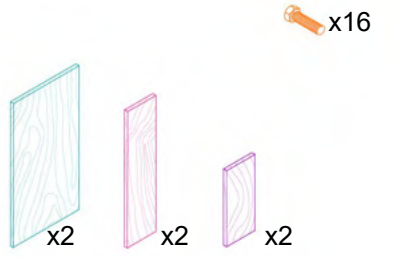
A4$_{x2}$A

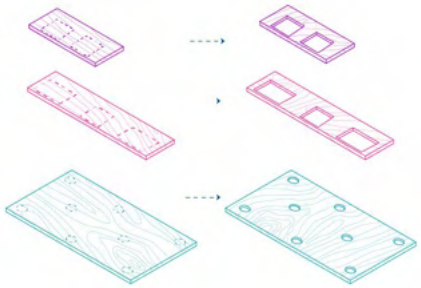
Nido per uccelli



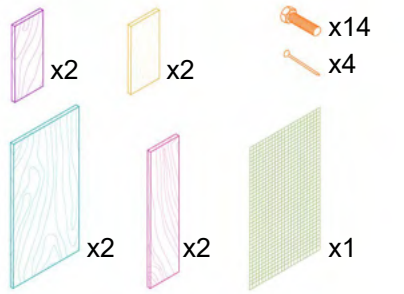


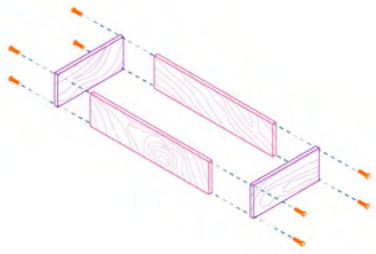
Nido per animali



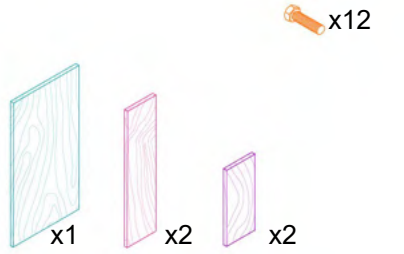


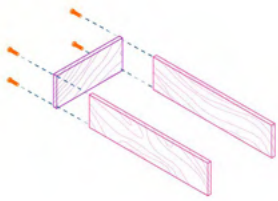
Nido per insetti



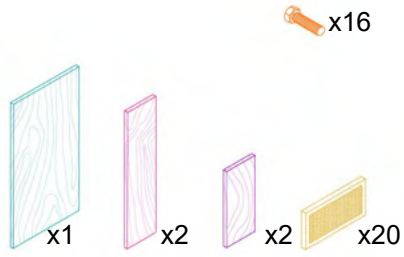


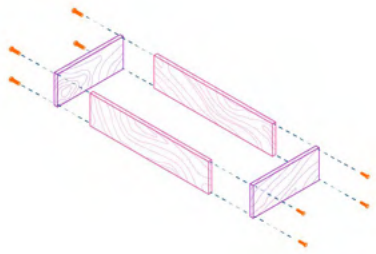
Cassa



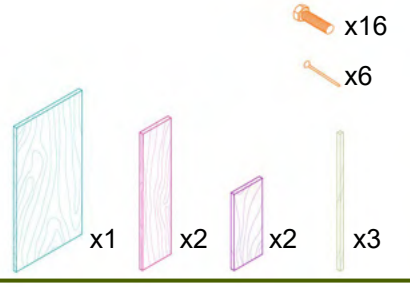


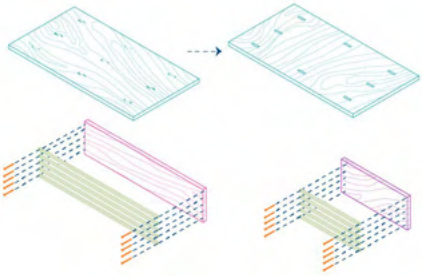
Arnia

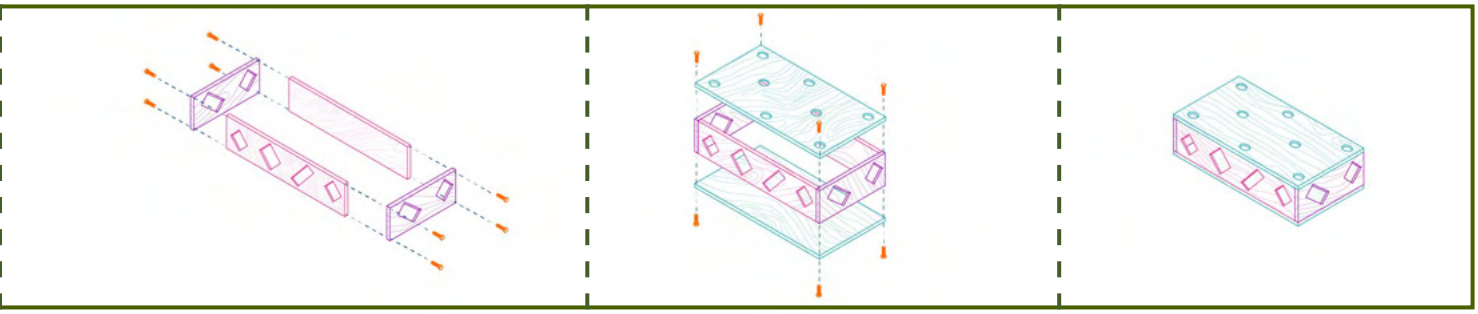


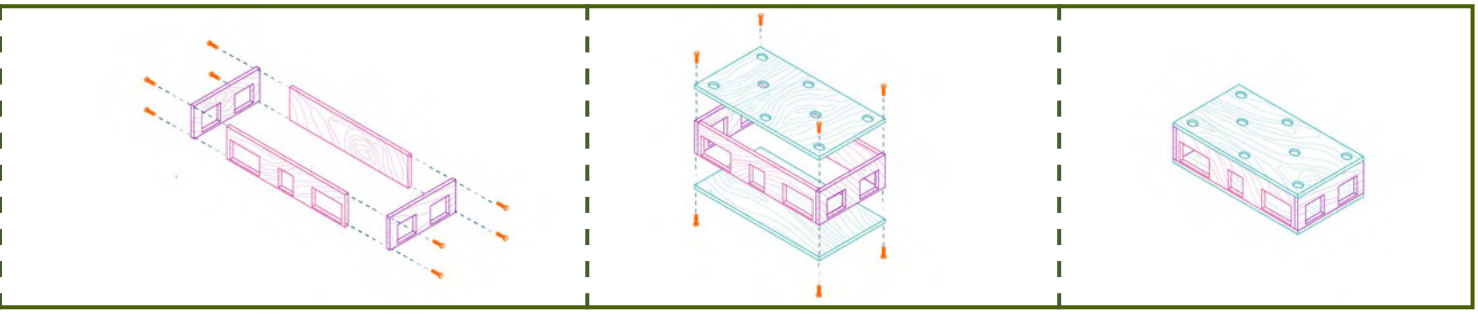


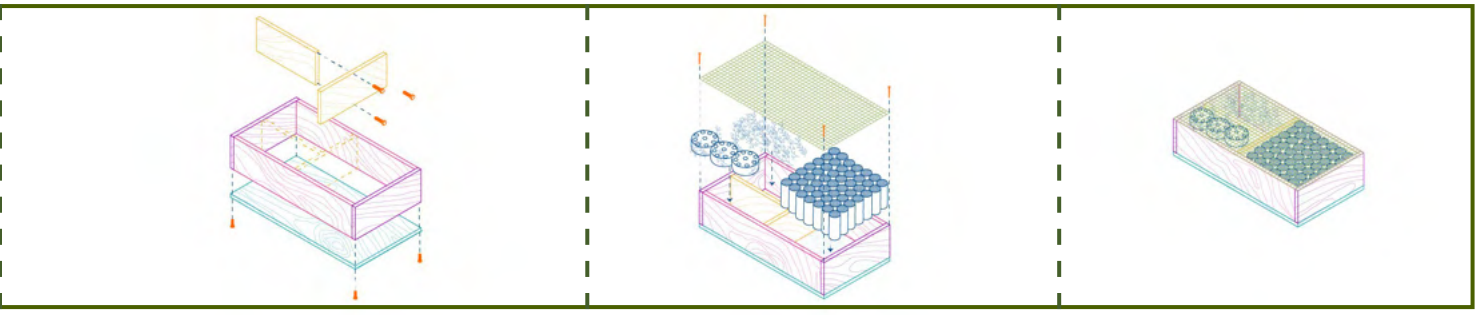
Nido per pipistrelli

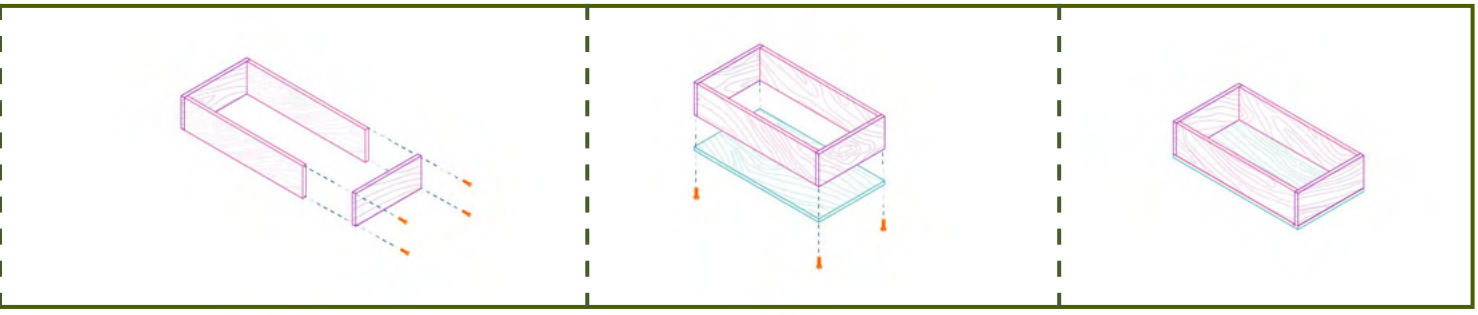


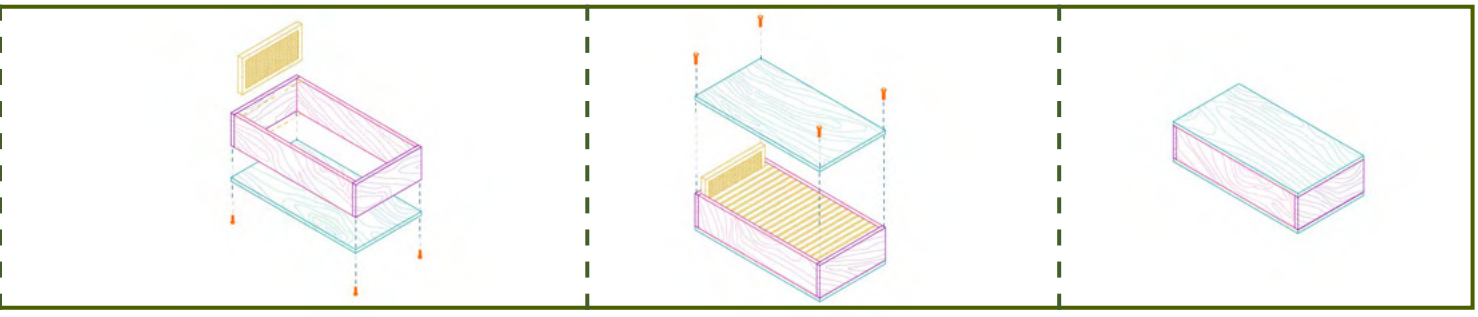


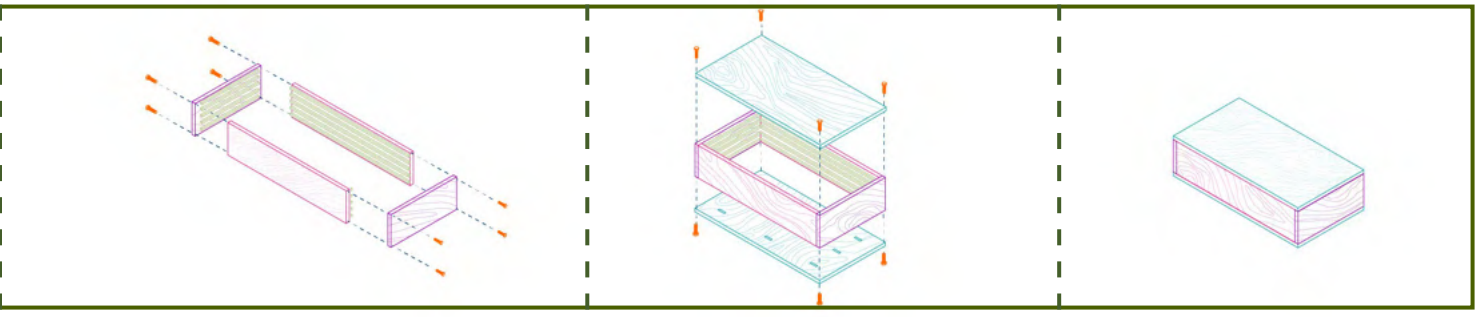


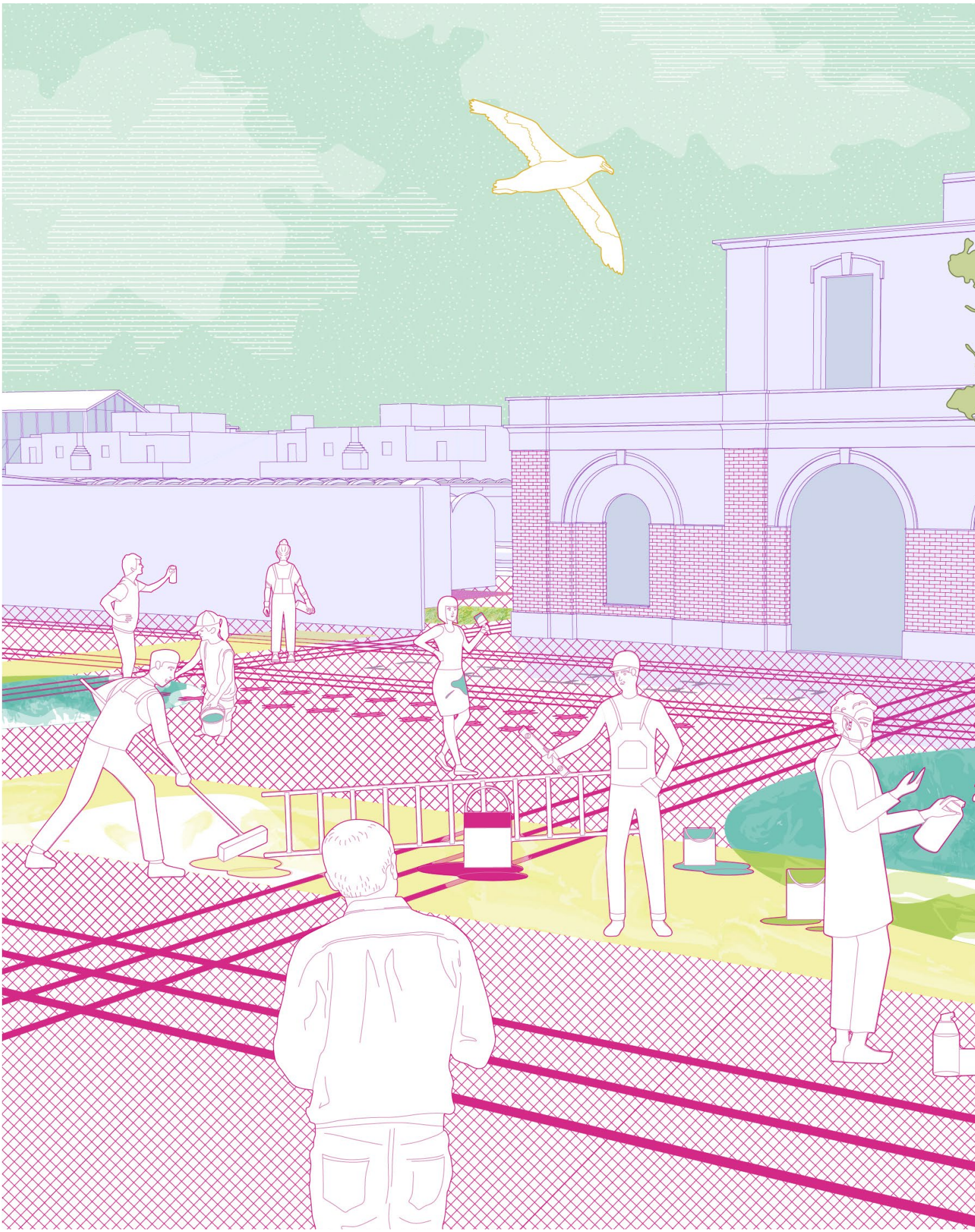










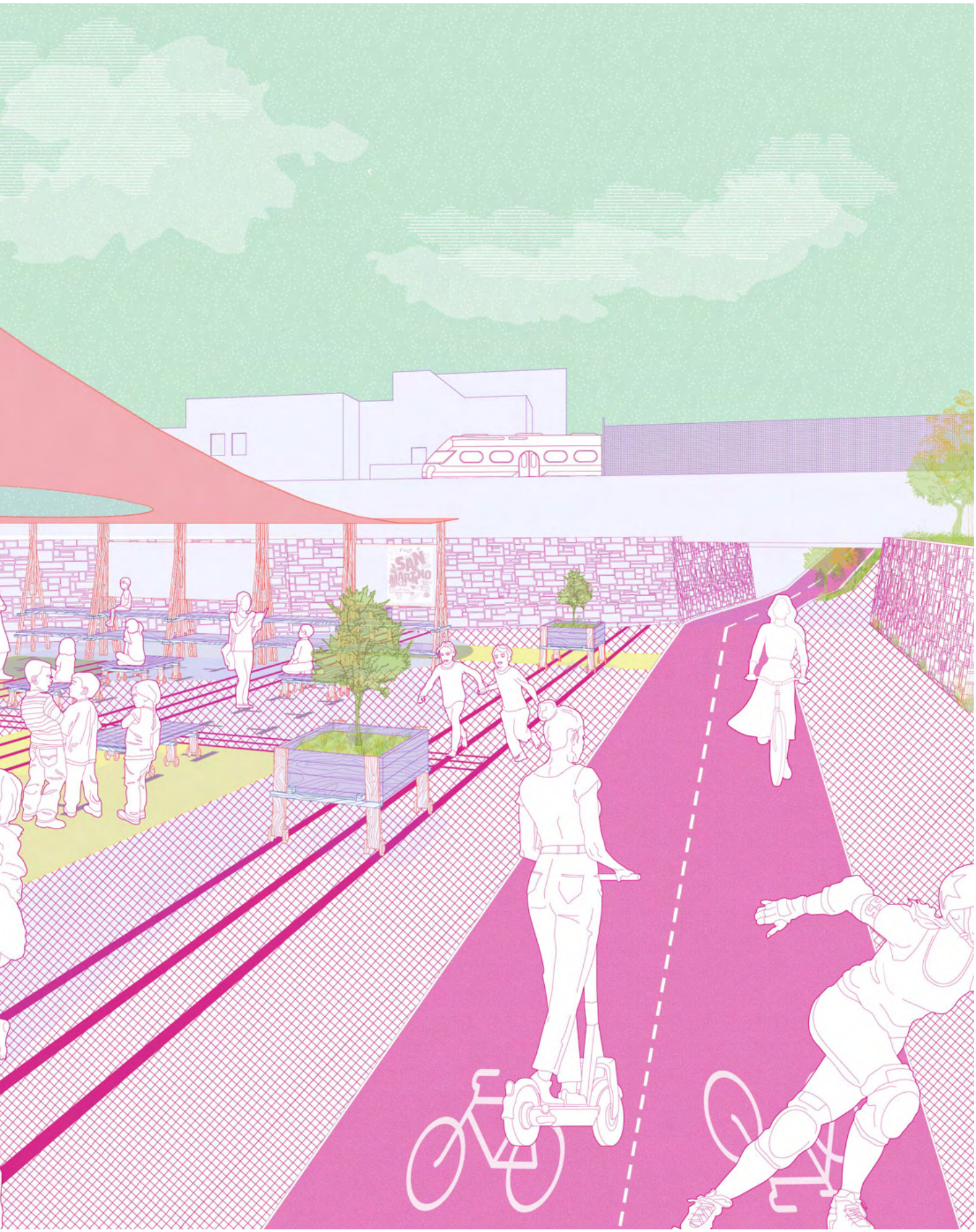


CAUTION
WET
PAINTING

SOGGIOR
COMUNE
LAVANDERIA

POLIGNANO
a MARE
Festa di quartiere
22 Dicembre

Orario settimanale 1ª classe
Orario settimanale 2ª classe


SAN
MARINO

Conclusioni

La partecipazione alla diciottesima edizione di Europan ha rappresentato il punto di partenza di una ricerca che, con la tesi, ha progressivamente superato i confini della proposta concorsuale diventando il pretesto per interrogarsi sul ruolo che il progetto urbano può assumere nei territori ad alta vocazione turistica. Nella prospettiva in cui ci si è posti, ovvero di attribuire al progetto un carattere sperimentale, ciò che è stato elaborato non costituisce uno scenario prescrittivo né un modello da replicare pedissequamente, ma un **possibile indirizzo d'azione**. La sua efficacia non risiede principalmente nelle trasformazioni fisiche ipotizzate, quanto nella capacità di suggerire un metodo di lavoro fondato sull'adattabilità, intesa come attitudine dello spazio a ridefinirsi continuamente in relazione alle condizioni mutevoli del contesto. Polignano a Mare tende, infatti, ad essere attraversata da scenari in divenire che intessono costantemente nuovi legami con il territorio, intrecciando scale differenti, nell'ambito di pluriappartenenze disparate e discontinue anche nel tempo[1].

Entro quest'ottica il progetto non può mai essere considerato concluso. Determinati temi affrontati, infatti, restano necessariamente aperti e richiedono ulteriori approfondimenti: primo tra tutti la definizione di strumenti amministrativi e gestionali capaci di accompagnarne l'attuazione e di tradurre le ipotesi progettuali in dispositivi operativi. Si tratta di questioni, tuttavia, che non rimandano a un orizzonte futuro indefinito, ma che si collocano già all'interno di un confronto in corso, essendo state centrali nei dibattiti e nelle attività che hanno caratterizzato il forum tenutosi nel mese di maggio a Polignano a Mare per conto di Europan. Il concorso ha rappresentato, quindi, un punto di partenza capace di **attivare un dialogo** tra amministrazione, progettisti e comunità, così da rendere il progetto uno strumento di discussione e di orientamento delle politiche urbane, che potrebbe trovare riscontro, ad esempio, nel processo di elaborazione del nuovo Piano Urbanistico Generale, prima ancora che di trasformazione fisica dei territori.

In ragione di ciò, per paradosso, sono proprio gli aspetti più immateriali del progetto a costituirne la componente più significativa, poiché ciò che assume valore non è tanto la forma delle soluzioni proposte quanto i principi che esse condensano. In questa prospettiva, ad esempio, la realizzazione di un parco agricolo non va intesa tanto come un'infrastruttura verde definita nella sua configurazione spaziale, quanto piuttosto come un dispositivo di

1 Decandia L., Genealogie. *Dalle pratiche di autorganizzazione ai processi di regolazione statuale: verso la costruzione di nuovi cantieri di autocostruzione urbana*, in Cellamare C., Pizzo B., Attili G., Ostanel E. (a cura di), *Poteri e terreni di ambiguità nelle forme di auto-organizzazione contemporanee / Powers and terrains of ambiguity in self-organization today, Tracce Urbane. Rivista italiana transdisciplinare di studi urbani*, n. 4, Sapienza Università di Roma, 2018.

riequilibrio tra pratiche produttive, fruizione collettiva e tutela ecologica. Si tratta, in altri termini, di un'**architettura** sempre **potenziale** e mai definitivamente compiuta, che trova la propria forza nella capacità di rimanere aperta, adattabile e riattivabile nel tempo. Più che immaginare un assetto futuro di Polignano a Mare, quindi, il lavoro svolto prova a suggerire una diversa modalità di costruzione di tale immagine: non attraverso la ricerca di equilibri permanenti, ma mediante un approccio capace di mutare insieme al territorio e alle comunità che lo abitano, rendendo, in conclusione, l'interferenza costruttiva.

Bibliografia

A.Re.T. Pugliapromozione, Osservatorio del Turismo della Regione Puglia (DMS), Dashboard “Riepilogo imprese”, Comune di Polignano a Mare, dati riferiti al periodo 28/06/2026–29/06/2026.

Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione, Il turismo in Puglia. Executive summary, SWG, Report n.9 Job 35913, Puglia, 2017.

Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione, Il turismo in Puglia. Indagine quantitativa 2021, SWG, Focus turismo in Puglia 3° indagine, Job 37273, 2021.

Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione, Turismo luxury in Puglia, da oggi al via la fiera internazionale “Do Not Disturb”, comunicato stampa basato sui dati dell’Osservatorio Turistico di Pugliapromozione, 11 novembre 2025.

ANCE – Direzione Affari Economici, Finanza e Centro Studi, Scenari regionali dell’edilizia. Puglia, Roma, ANCE, 2025.

ANSA, Airbnb in Italia: i numeri del fenomeno, in ANSA Economia ,1 marzo 2024.

Ardito A., Lido San Giovanni. POMO DELLA DISCORDIA SIN DALLA NASCITA, in «ANXANEWS», n. 29, settembre/ottobre 2007, pp. 43-44.

Arena G., Nuove risorse e nuovi modelli di amministrazione, in Bombardelli M. (a cura di), Prendersi cura dei beni comuni per uscire dalla crisi. Nuove risorse e nuovi modelli di amministrazione, Napoli: Editoriale Scientifica, 2016, pp. 283-307.

ARET - Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione, Puglia meta del turismo enogastronomico: analisi della domanda e dell’offerta regionale, 2025, pp. 28-29.

Aurisicchio E. e Giglio G. (a cura di), L’architettura tipica e tradizionale di Ostuni con un prontuario del recupero dei fabbricati storici tipici, Comune di Ostuni: Ostuni, 2008, Giacinto Giglio, L’edilizia spontanea rurale. Edifici, costruzioni e insediamenti, p. 66.

Aymonino C., Due insediamenti turistici nel Mezzogiorno. 1- Albergo-villaggio a Marina di Ostuni, Brindisi. Architetti Luisa Anversa Ferretti, Gabriele Belardelli, coordinatori; Lucio Barbera, Claudio Maroni, Vieri Quilici, con la consulenza dell’Ufficio Tecnico VALTUR. 2- Albergo-villaggio a Isola Capo

Rizzuto, Catanzaro, in «L'architettura. Cronache e storia», n. 175, maggio 1970, pp. 6-31.

Balzani M., L'immagine della costa. Dalla scoperta del mare alle prime residenze marine, all'industrializzazione turistica, Rimini: Maggioli Editore, 2008.

Bausenhardt H., Suditalien, Munchen, 1989, p.265.

Belli A., Editoriale, in "Critica della razionalità urbanistica", n. 17, 2005.

BIT- Borsa Internazionale del Turismo Milano, Il turismo in puglia nel 2026: evidenze, dinamiche e prospettive per un nuovo equilibrio territoriale, a cura dell'Osservatorio Regionale del Turismo di Pugliapromozione, 2026, p. 32.

Brandi C., Pellegrino di Puglia, Milano: Lemuri, 2010 [prima edizione 1977].

Brollo B., Mobilità e temporaneità: i risvolti sull'abitare, Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti, 2021, p. 484.

Burini C., Governare lo spazio pubblico nelle città italiane. Patti di collaborazione e imprese di comunità tra convivialità ed efficacia collettiva, Milano: FrancoAngeli, 2024.

Canali F. (a cura di), Urbanistica per la villeggiatura e per il turismo nel Novecento, in «ASUP. Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio», n. 3, 2015, Virgilio Carmine Galati, Turismo e villaggi turistici nella Puglia balneare del Secondo Dopoguerra (1956-1993), pp. 304-341.

Cecchini A., I'm Not a Tourist, I Live Here. Turismo e territorio, Milano: Franco Angeli, 2009, pp. 79-80.

Cellamare C., Fare città. Pratiche urbane e storie di luoghi, Milano: Elèuthera, 2008.

Centro Studi Conflavoro (a cura di), Il turismo estivo in Italia. 2025, 2025.

Cipolletti, S., Turismo, evento generativo di spazio pubblico, in Coccia, L., (eds), Architettura e turismo, Milano: Franco Angeli, pp. 197-200, 2012.

Coccia L., Architettura e turismo, Milano: FrancoAngeli, 2018, p. 31.

Crea - Consiglio per la Ricerca in Agricoltura e l'analisi dell'Economia agraria, L'Agricoltura pugliese conta, Roma, 2025, p. 57.

D'Olivo M., Manacore, nel Gargano, una "città per le vacanze", in «Domus», n. 412, Milano, marzo 1964, pp. 3-30.

De Dominicis F. e Di Donato B. (a cura di), Piccoli Paradisi. Un racconto di Valtur fra paesaggio e architettura, Conegliano: Anteferma Edizioni, gennaio 2023, Filippo De Dominicis e Benedetta Di Donato, La rivoluzione del disimpegno, pp. 10-13.

Demoskopika, Turismo Luxury ELITE Index, Roma, 2025.

Donolo C., I beni comuni presi sul serio, in "Labsus.org", 31 maggio 2010.

ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Aeroporti della Puglia - Qua-

derno, in «Quaderno degli Aeroporti d'Italia», n. 3, dicembre 2005, p. 10 e p. 16.

Europan Italia, Europan 18 competition. Re-sourcing. Tema, 2025.

Europan Italia, Europan 18 Re-sourcing. Polignano a Mare. Abitare tra connessioni urbane e paesaggi naturali. Catalogo dei risultati in Italia, 2026.

Europan Italia, Polignano a Mare. Abitare tra connessioni urbane e paesaggi naturali - Brief, 2025.

Famiani F., Proietti P. e Inglese P. (a cura di), Progettazione e impianto dell'oliveto, in «Collana divulgativa dell'Accademia», Volume VI, Spoleto: Accademia Nazionale dell'Olivo e dell'Olio, dicembre 2011, p. 20.

Ferrara G., Architettura del paesaggio italiano, Padova: Marsilio Editori, 1968, pp. 59-66.

Fonseca C. D. (a cura di), La Puglia e il mare, Milano: Electa Editrice, 1984, Valerio Dehò, La Puglia e i viaggiatori, pp. 47-68.

Grundel E., Tomek H., Suditalien, "Richtig Reisen", Koln 1990, p.215.

Heller A., Dove ci sentiamo a casa?, in Il Mulino, maggio-giugno, n. 353, 1994.

Iaione F. C., Città e beni comuni. In Gregorio Arena; Christian Iaione (Eds.), L'Italia dei beni comuni (pp. 109-150), Roma: Carocci, 2012, p. 120.

ISNART - Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, Dal tour al turismo attraverso i dati, 2022, pp. 24-25.

ISTAT - Mirto A. P. M., Salomone N., La classificazione delle strutture ricettive turistiche nella normativa delle regioni italiane, Documenti ISTAT, n. 9, Roma, 2003.

ISTAT, Indicatori BES (Benessere Equo e Sostenibile) dei territori - Dispersione della rete idrica comunale, Regione Puglia – Ufficio Statistico, 2026.

ISTAT, Indici di accessibilità ai servizi essenziali, in Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo, Roma: Istituto Nazionale di Statistica, 2022.

ISTAT, Report- La percezione della sicurezza anno 2022-2023, 20 novembre 2024, pp. 1-3.

Ivetic E., L'Adriatico come spazio storico transnazionale, in «mediterranea. ricerche storiche» n. 35, 2015, p. 490.

Kammerer P., Krippendorf E., Reisebuch Italien. Uber das Lesen von Landschaften und Stadten, Berlino: Rotbuch, 1990, p. 403.

Kooiman, J., & van Vliet, M., Self-Governance As a Mode of Societal Governance. Public Management: An International Journal of Research and Theory, 2(3), 2000, pp.359–378.

La Cecla F., Turismo supponendo che sia una cosa divertente, in Löfgren O., Storia delle vacanze, Torino: Bruno Mondadori, 2001.

Labsus, Al cuore dell'amministrazione condivisa, Rapporto sull'amministrazione condivisa dei beni comuni, Roma, 2024.

Latini L., Gasparella L. (a cura di), Coltivare la selva, Milano: Mimesis Edizioni, novembre 2023, Viola Corbari, Tra i pini d'Aleppo. Marcello D'Olivo nel selvaggio Gargano, pp. 136-148.

Legler R., Apulien. 7000 Jahre Geschichte und Kust in Lande der Kathedralen, Kastelle und Trulli, Koln,Dumont Buchverlag, 1987, p. 245.

López Palomeque F., Barcelona, de ciudad con turismo a ciudad turística. Notas sobre un proceso complejo e inacabado, in «Documents d'Anàlisi Geogràfica», 2015, vol. 61, n. 3, pp. 483-506.

Lozato-Giotart J. P., Geografia del turismo. Dallo spazio visitato allo spazio consumato, Milano: Franco Angeli, 2003.

Magnaghi A., Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo, Torino: Bollati Boringhieri, 2000.

Mancinelli L. N., Landolfi C., La governance nelle città. I territori tra poteri e conflitti, in Proteo. Rivista di analisi delle dinamiche economico-produttive e di politiche del lavoro, Rubrica- trasformazioni sociali e sindacato, Laboratorio Diana, Università di Salento, n. 2007-3, 2007.

Mandich G., Rampazi M., Domesiticità e addomesticamento. La costruzione della sfera domestica nella vita quotidiana, in «Sociologia@ DRES Quaderni di Ricerca»,1/2009, p. 16.

Mansilla Lopez J. A., No es turismofobia, es lucha de clases. Políticas urbanas, malestar social y turismo en un barrio de Barcelona, in «Revista NODO», 2018, vol. 23, pp. 21-47.

Mendes L., Gentrificação turística em Lisboa: neoliberalismo, financeirização e urbanismo austeritário em tempos de pós-crise capitalista 2008-2009, in «Cadernos Metrópole», vol. 39, pp. 479-512, citato in Simone Tulumello, L'urbano in trasformazione, Palermo: Edizioni Museo Pasqualino, 2021, p. 28.

Migliaccio A., La costa pugliese tra istanze di valorizzazione e tutela. Il Progetto Territoriale sui paesaggi costieri nella Proposta di PPTR della Regione Puglia, presso la XIV Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti «Abitare l'Italia. Territori, economie, disuguaglianze», Torino, 2011, p. 1.

Minca C., (De)costruire lo spazio turistico, in «Bollettino della Società geografica italiana», Roma, Serie XII, vol. II, fasc. n. 4, ottobre-dicembre 1997.

Monti G., P. e A., Muri chiusi a Pugnochiuso, in «Domus», n. 489, Milano, agosto 1970, pp. 16-19.

Mori P. A., Cos'è l'impresa di comunità, in Mori P. A., Sforzi J. (a cura di), Imprese di comunità. Innovazione istituzionale, partecipazione e sviluppo locale, Bologna: il Mulino, 2018, pp. 13-42.

Mori P. A., Le cooperative di comunità, «Euricse Working Paper», n. 63/2014, 2015, pp. 1-23.

Nuvolati G., Popolazioni in movimento, città in trasformazione. Abitanti, pendolari, city users, uomini d'affari e flâneurs, Bologna: Il Mulino, 2002.

Nuvolati, G., Resident and non-resident populations: Quality of life, mobility and time policies, in The Journal of Regional Analysis and Policy, 33(2), pp. 67–83, 2003.

Pasian M., Il turismo rurale per lo sviluppo del sistema territoriale locale nell'area della Venezia Orientale, Venezia: Università Ca'Foscari, 2014, p. 43.

Pasolini P., I nitdi trulli di Alberobello, in «Nuovi Argomenti», «Il Quotidiano», n. 32, ottobre-dicembre 2005, pp. 57-58.

Pasolini P., Le due Bari, stampato su «Il Popolo di Roma» l'8 agosto 1951.

Pedio R., Albergo del Faro a Pugnochiuso, sul Gargano. Architetti Vittorio Chiaia e Massimo Napolitano, in «L'architettura. Cronache e storia», n. 179, settembre 1970, pp. 306-314.

Perelli A., Insediamenti umani e paesaggi agrari, Milano: Jaca Book,1996.

Perulli P., La città. La società europea nello spazio globale, Torino: Mondadori Bruno, 2007, p.106.

Pié i Ninot R., Las arquitecturas del turismo: las piezas mínimas, Universidad Politécnica de Cataluña, 2014, pp. 14-27.

Pisani M., Ostuni, Albergo-masseria "Santa Lucia Hotel-Farmahouse", in «L'architettura. Cronache e storia», n. 423, gennaio 1991, pp. 24-33.

Rosso F., IL "BOOM" DEL GARGANO, in «le vie d'Italia. Touring club italiano», anno 73°, n.1, Milano, gennaio 1967, pp. 797-811.

Russo A. P., Arias Sans A., Student communities and landscapes of creativity: How Venice - the "world's most touristed city" - is changing, in Greg Richards, Julie Wilson (a cura di), Tourism, Creativity and Development, Londra: Routledge, 2009.

Russo A. P., Arias Sans A., Student Communities and Landscapes of Creativity: How Venice – "The World's Most Touristed City" – is Changing, in European Urban and Regional Studies, vol. 16, n. 2, Londra: SAGE Publications, 2009, pp. 161-175.

Salizzoni E., Paesaggi Protetti: Laboratori di sperimentazione per il paesaggio costiero euro-mediterraneo, Firenze: University Press, 2012, p. 80, Citando un articolo di C. Norlén, apparso nel 1994 sullo svedese 'Veckojournalen' (28, 25).

Saunders, P. e P. Williams,The contitution of the Home: Towards a Research Agenda, Housing Studies, Vol. 3, n. 2, pp. 81-93, 1988.

Scamardi T., Il sud nell'immaginario dell'Europa. La Puglia dei tedeschi all'e-

poca del turismo di massa in Viaggiatori tedeschi in Puglia nel Settecento, Fasano: Schena,1988.

Senatore A., Esposito V., Bencardino M., Agricoltura multifunzionale e turismo: quali opportunità di sviluppo per le aree interne? in «Aree interne modelli e approcci di sviluppo territoriale», Roma: Aracne Editore, 2024, pp. 117-120.

Sennett R., Building and Dwelling. Ethics for the City, Londra: Allen Lane Penguin, 2018.

Sequera J., Nofre J., Shaken, not Stirred. New Debates on Touristification and the Limits of Gentrification, in «City», 2018, vol. 22, n. 5-6, pp. 843-855.

Sforzi J., Le forme di governance delle imprese di comunità, in Mori P.A., Sforzi J. (a cura di), Imprese di comunità. Innovazione istituzionale, partecipazione e sviluppo locale, Bologna: il Mulino, 2018, pp. 43-53.

TGG Travel Experience, La Puglia turistica nel 2025: dati, impatti e opportunità, Rimini, 9 ottobre 2025.

Touring Club Italiano, Puglia, in «Guide d'Italia del Touring Club Italiano», IV ed., Milano, 1978, pp. 199-236

Tulumello S., L'urbano in trasformazione. Alcune cautele concettuali per l'uso della gentrificazione nel Sud Europa, in Etnografie del Contemporaneo, anno III, vol. 3, n. 3, Palermo: Edizioni Museo Pasqualino, 2020, pp. 25-33.

United Nations World Tourism Organization (UNWTO), 50 Years of Tourism, Madrid, 2025.

United Nations World Tourism Organization (UNWTO), International recommendations for tourism statistics 2008, New York, 2010.

Urbinati N., Liberi e uguali. Contro l'ideologia individualista, Roma-Bari: Laterza, 2011, p. 29, che cita A. Sen, Capability and Well-being, in Nussbaum, Sen (eds.), The Quality of life, cit., pp. 30-66.

Vitellio I., Spazi pubblici come beni comuni, in "Critica della razionalità urbanistica", 17, 2005, p.12.

Voswinckel K., Stein und Meer, Aarau-Frankfurt am Main, Saarbruken, 1989.

Sitografia

Airbtics, Airbnb Data – Polignano a Mare: numero di annunci attivi e distribuzione per tipologia di immobile, 2026.

Airbtics, Polignano a Mare Airbnb Market Data 2025: Revenue,Occupancy & ADR Insights, sezione “Tasso di occupazione medio (Average Occupancy Rate - AOR)” novembre 2024-ottobre 2025.

Airbtics, Polignano a Mare Airbnb Market Data 2025: Revenue,Occupancy & ADR Insights, sezione “Tariffa media giornaliera (Average Daily Rate - ADR)”, novembre 2024-ottobre 2025.

Antista L., Overtourism: ormai andiamo in vacanza per fare le foto su Instagram, Domusweb,12 giugno 2025.

Barcone M. (testo) e Lisco C. (foto), Da Santo Spirito a Torre a Mare: viaggio tra i 21 storici stabilimenti balneari di Bari, BARINEDITA, 26 febbraio 2021.

“Boom” passeggeri negli aeroporti pugliesi, in «La Gazzetta del Mezzogiorno - Puglia», 10 maggio 2004.

Carnevale C., Red Bull Cliff Diving World Series: 40mila persone per la tappa di Polignano a Mare, Bargiornale, 2 luglio 2024.

D’Addetta D., Puglia: Nostalgie della terra natia, Italy Segreta, 22 marzo 2022.

De Nittis M. T., Storia del turismo alle Tremiti. I sentieri del Touring Club Italiano, 1 agosto 2023.

De Rosa V., Dai Bagni Savoia a Pertèdde e Marzulli, i lidi storici sul mare di Bari. E Mina cantò al Trampolino, TeleBari, 10 luglio 2025.

Di Bitonto M. G., Alara K. e Alara A., Raccolta dell’acqua di nebbia attraverso una facciata intelligente per un ambiente costruito resiliente al clima, in «Conferenza internazionale sull’immaginazione tecnologica nella transizione verde e digitale», 2022, in «La serie del libro urbano», Springer, Cham, 30 giugno 2023. pp 725-734.

Federazione Speleologica Pugliese - Catasto Grotte FSPuglia.

Giannico S., Requiem per un ponte, in «il manifesto», Chieti, 18 gennaio 2026.

Il contributo citato si inserisce all’interno della vasta diffusione di guide turistiche online che propongono itinerari giornalieri sintetici, ed è qui utilizzato

a titolo esemplificativo. One Perfect Day In Polignano a Mare.

Immobiliare.it Insights, Mercato immobiliare - Polignano a Mare: andamento dei prezzi degli immobili, febbraio 2026.

ISTAT, Capacità degli esercizi ricettivi – livello comunale (strutture alberghiere, extralberghiere e alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale), Sistema ISTATData, 2024.

ISTAT, Censimento generale dell'Industria e dei Servizi, occupazione per settore economico - Comune di Polignano a Mare, elaborazione su dati relativi alla quota di addetti nel settore agricolo, Sitema ISTATData, 2001.

ISTAT, Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni – Dati comunali. Popolazione residente e superficie territoriale del Comune di Polignano a Mare, Sistema ISTAT Data, 2023.

ISTAT, Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni. Abitazioni occupate e non occupate, Data Warehouse censimenti permanenti, 2024.

ISTAT, Censimento permanente delle unità economiche e dell'occupazione, addetti per settore economico – Comune di Polignano a Mare, elaborazione su dati relativi al comparto commercio, alloggio e ristorazione, Sitema ISTATData, 2021.

ISTAT, Popolazione per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2025 - Comune di Polignano a Mare.

Museo Nazionale dell'Automobile, L'Italia degli anni Cinquanta, tab. 2.

Picchi F., resourcing, in Grande Dizionario di Inglese (Ed. sesta), Milano: Hoepli Editore, 2022.

Questlab, La Puglia turistica nel 2025: dati, impatti e opportunità, presentazione TGG Travel Experience, Rimini, 9 ottobre 2025, elaborazioni su dati ISTAT e SPOT - Osservatorio Turistico Regione Puglia, riferite agli arrivi turistici nelle cinque principali destinazioni della provincia di Bari, p. 12.

Simeoli E., Piante compatibili con l'ulivo: creare associazioni benefiche nel tuo giardino, 25 febbraio 2025.

S.I.T. Puglia Cartografia CTR, DTM, ortofoto, UDS e carte idrogeomorfologiche.

S.I.T. Puglia Download.

S.I.T. Puglia Portale rete ecologica.

Studio Summacumfemmer (Lipsia, Germania) e Büro Juliane Greb (Ghent, Belgio), San Riemo, Monaco di Baviera, Germania, 2020.

Veneziani G. (testo) e Grasso L. (montaggio), Compiono un secolo i primi storici stabilimenti balneari pugliesi, in «Pionieri di Puglia», RaiNews TGR Puglia, 16 giugno 2025.

Normativa

Cass., SS. UU., sent. n. 3665 del 14 febbraio.

Città Metropolitana di Bari, Piano Strategico Metropolitano “Bari 2030”, Bari, 2024.

Comune di Polignano a Mare, Proposta di delibera al Consiglio Comunale per l’adozione di un atto di indirizzo politico sulla tutela e valorizzazione della fascia costiera polignanese nonché sulla questione del progetto SERIM Srl a Costa Ripagnola, 18 ottobre 2022.

Comune di Polignano a Mare, Regolamento per l’istituzione e l’applicazione dell’imposta di soggiorno, art. 1, comma 5, 2023.

Consiglio Regionale della Puglia, Comunicato del consigliere regionale Antonio Tutolo (capogruppo “Per la Puglia”), Nr. 274 del 06/02/2025.

Costituzione della Repubblica Italiana, Art. 36.

Decreto del presidente della Repubblica n. 753 dell’11 luglio 1980, Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto, Titolo III, Art. 49.

Decreto Ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444, Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti ai sensi dell’art. 17 della legge n. 765 del 1967, art. 3.

Legge 17 maggio 1983, n. 217, Legge quadro per il turismo e interventi per il potenziamento e la qualificazione dell’offerta turistica, art. 6, comma 8.

Legge 646 del 1950 Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell’Italia meridionale detta “Cassa per il Mezzogiorno”.

Legge Regionale n. 10 del 19 febbraio 2024, Orti di Puglia. Disposizioni in materia di orti urbani, collettivi, didattici e socio-terapeutici e modifiche in materia di governo e uso del territorio, Art. 2, comma 1.

MIBAC – Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia; Regione Puglia – Servizio Assetto del Territorio, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), Dichiarazione di notevole interesse pubblico – Ambito 7 “Murgia dei trulli”, PAE0117, fig. 7.2 “La piana degli uliveti seco-

lari", 2015.

Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Regione Puglia, Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona della fascia costiera e delle lame sita nei comuni di Polignano a Mare e Monopoli. Direttive, febbraio 2015, p.14.

Regione Puglia - ARTI Puglia, Luoghi Comuni. Iniziativa per la valorizzazione di spazi pubblici attraverso progetti di innovazione sociale, Bari, Regione Puglia, 2019.

Regione Puglia - Dipartimento Sviluppo Economico / IPRES, Programma Triennale della Variazione (PTV) 2026. Analisi di contesto, Bari, Regione Puglia, 2026.

Regione Puglia - Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona della fascia costiera e delle lame sita nei comuni di Polignano a Mare e Monopoli (D.M. 01.08.1985), recepita nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), 2015, p. 8.

Regione Puglia, ARTI – Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione, Parco giochi Villa Pinocchio, Luoghi Comuni – Spazi.

Regione Puglia, Legge regionale 20 maggio 2014, n. 23, Disciplina delle Cooperative di comunità, Bari, Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP), n. 66, 26 maggio 2014.

Regione Puglia, Legge Regionale n. 11 del 11 febbraio 1999, Disciplina delle strutture ricettive ex artt. 5, 6 e 10 della legge 17 maggio 1983, n. 217, delle attività turistiche ad uso pubblico gestite in regime di concessione e delle associazioni senza scopo di lucro, Art. 3, comma 1.

Iconografia

Dove non diversamente specificato, le immagini sono state prodotte dall'autore.

Autore ignoto, Albergo - villaggio a Marina di Ostuni, Brindisi, L'architettura. Cronache e storia, 1970.

Autore ignoto, Albergo - villaggio a Marina di Ostuni, Brindisi, L'architettura. Cronache e storia, 1970.

Autore ignoto, Campeggio del Touring alle Isole Tremiti, Archivio Touring, 1961.

Autore ignoto, Muri chiusi a Pugnochiuso, Domus Archivio, 1970.

Bagnanti al Lido la Rotonda, Cartolina d'epoca.

Casina Lido, Cartolina d'epoca.

Europan Europe, Results 2008-2026.

Giorgio Casali, Il primo hotel costruito [Hotel Gusmay]; è in una vallata, addossato a una collina Domus Archivio, 1964.

Learning from Polignano, Tavole.

Lido Eden, Fotografia, BARINEDITA.

Lido San Giovanni, Cartolina d'epoca.

Luigi Ghirri, Paesaggio italiano,1986, © Eredi Luigi Ghirri.

Luigi Ghirri, Puglia. Tra albe e tramonti, 2022, © Eredi Luigi Ghirri.

Spiaggia del Levante, Fotografia,BARINEDITA.

Ringraziamenti

Ringraziamo la professoressa Silvia Lanteri per averci accompagnate con costanza durante l'intero percorso, dalla partecipazione al concorso di idee Europan18 - in collaborazione con il collettivo *Selvaticus* - fino alla stesura di un approfondimento progettuale maggiormente strutturato, guidandoci con attenzione, disponibilità e spirito critico in ogni fase del lavoro.

Un sincero ringraziamento, inoltre, lo dobbiamo al professore Antonio Di Campli, per aver affiancato lo sviluppo della ricerca contribuendo a trasformare la proposta iniziale in un lavoro di tesi più ampio e consapevole, arricchendolo attraverso il confronto, i preziosi consigli e le riflessioni condivise fondamentali per il consolidamento del progetto.

Giulia, Maria Vittoria e Margherita

Ringraziamo tutti gli elfi.

Quando due onde si sovrappongono in uno stesso punto dello spazio danno origine a un'**interferenza**, un sistema risultante che può portare all'annullamento reciproco, la cosiddetta interferenza distruttiva, oppure all'intensificazione degli effetti, ovvero all'interferenza costruttiva. Traslando questo concetto nell'interpretazione della **città turistica contemporanea**, in cui i diversi attori - gli abitanti permanenti, i visitatori temporanei, i produttori locali - e i molteplici sistemi - le infrastrutture artificiali, i paesaggi e le ecologie naturali - che la compongono vengono interpretati come giustapposizioni, si arriva a leggerne le tensioni legate ai loro potenziali incontri o scontri e scaturite dalla presenza di interessi, figure, pratiche e temporalità differenti. Tutto ciò rappresenta la natura costitutiva stessa della città contemporanea, condizione di partenza per una nuova progettualità urbana. Diventa centrale, quindi, chiedersi non tanto come contrastare tali fenomeni, quanto quale strategia sia necessario attuare per rendere l'interferenza costruttiva e auspicabile.

La partecipazione alla diciottesima edizione di Europan, incentrata sul tema del *Re-sourcing*, è stata l'occasione per assumere il sito di **Polignano a Mare** - per il quale si è ottenuta la posizione di *Runner-Up* - come realtà complessa in cui il potenziale scontro tra le differenti onde che attraversano il territorio, se non incanalate correttamente, rischia di assumere un carattere distruttivo. La duplice caratteristica di città vissuta e città visitata che la contraddistingue, costituisce la principale origine dell'interferenza che la percorre: ogni suo ambito - sia esso spaziale o temporale - diviene oggetto di competizione. Gli abitanti richiedono spazi pubblici destinati alla vita quotidiana, percorsi efficienti per gli spostamenti e servizi di prossimità funzionali; i turisti, invece, ricercano luoghi panoramici da contemplare, tragitti lenti orientati alla scoperta e punti di incontro capaci di ospitare eventi, consumo e intrattenimento. La **convivenza delle antitesi** rappresenta l'obiettivo della proposta progettuale qui descritta, che nega il pregiudizio di incompatibilità tra usi differenti dello spazio nel medesimo perimetro urbano e paesaggistico, dimostrando, per converso, come questo rappresenti una ricchezza più che una fragilità.

Il turismo diviene la componente chiave da cui ripartire per ricucire i lembi strappati, ormai distanti, del territorio: costa ed entroterra, produzione agricola e fruizione balneare, abitare stabile e temporaneo, comunità umane e non. Solo così l'interferenza, invece di essere rimossa forzatamente a scapito di tutti, può essere orientata attraverso **strategie interscalari** capaci di modulare intensità, accessibilità e fruizione, costruendo le premesse per una città attraversata da flussi molteplici che non si annullano, ma si amplificano reciprocamente, generando **nuove forme di equilibrio dinamico** tra abitare, visitare e produrre.