

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SERVIZIO VIA E VINCA 18 febbraio 2021, n. 52

ID VIA 564 - Procedimento di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i. per il progetto definitivo di "Riqualificazione del Waterfront della città vecchia nel tratto compreso tra Santa Scolastica, il Molo Sant' Antonio e il Molo San Nicola " nel Comune di Bari. Proponente: Comune di Bari.

IL DIRIGENTE ad interim del SERVIZIO VIA-VInCA

VISTA la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 "*Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale*" ed in particolare gli artt. 4 e 5.

VISTA la D.G.R. 28 luglio 1998 n. 3261, avente ad oggetto "*Separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa. Direttiva alle strutture regionali*".

VISTI gli artt. 14 e 16 del D.Lgs.30 marzo 2001, n. 165 "*Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche*".

VISTO l'art.18 del D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196 "*Codice in materia di protezione dei dati personali*" ed il Reg. 2016/679/UE.

VISTO l'art.32 della L. 18 giugno 2009 n.69 "*Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile*".

VISTO il D. Lgs. n. 33 del 14/03/2013 recante "*Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni da parte delle Pubbliche Amministrazioni*";

VISTA il D.P.G.R. Puglia 31 luglio 2015, n. 443 con cui è stato adottato l'atto di alta Organizzazione della Presidenza e della Giunta della Regione Puglia che ha provveduto a ridefinire le strutture amministrative susseguenti al processo riorganizzativo "MAIA".

VISTA la D.G.R. n 458 del 08/04/2016 avente ad oggetto "*Applicazione articolo 19 del Decreto del Presidente della Giunta regionale 31 luglio 2015, n. 443 – Attuazione modello MAIA. Definizione delle Sezioni di Dipartimento e delle relative funzioni*".

VISTO il D.P.G.R. 17/05/2016 n. 316 avente per oggetto "*Attuazione modello MAIA di cui al Decreto del Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015 n. 443. Definizione delle Sezioni di Dipartimento e delle relative funzioni*".

VISTE le *Linee guida per la gestione degli atti Dirigenziali come documenti originali informatici con il sistema CIFRA1*, trasmesse dal Segretariato Generale della Giunta regionale con nota prot. A00_22/652 del 31.03.2020;

VISTA la Determinazione Dirigenziale del Direttore del Personale della Regione Puglia n. 006/DIR/2020/0011 del 13/05/2020 di conferimento dell'incarico a.i. di Dirigente del Servizio VIA e VInCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali alla dott.ssa Mariangela Lomastro;

VISTA la Determinazione Dirigenziale del Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. 089/DIR/2020/0176 del 28/05/2020 "*Atto di Organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni Ambientali e Servizi afferenti*";

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 gennaio 2021 n. 22 avente oggetto Adozione Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0";

VISTA la DGR n. 85 del 22 gennaio 2021 avente ad oggetto: "*Revoca conferimento incarichi direzione Sez. Dipartimento G.R. deliberazione G.R. 25 febbraio 2020, n.211 e ulteriore proroga incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della G.R. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione dei Servizi strutture della G.R.*";

VISTA la Determina n.00002 del 28/01/2021 codice cifra 006/DIR/2021/00002 avente oggetto: Deliberazione della Giunta Regionale 22 gennaio 2021, n.85 "Revoca conferimento incarichi direzione Sez. Dipartimento G.R. deliberazione G.R. 25 febbraio 2020, n.211 e ulteriore proroga incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della G.R. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta Regionale – Ulteriore proroga degli incarichi di dirigenti di Servizio”;

VISTI:

- la L. 7 agosto 1990 n.241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e s.m.i.;
- il D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la L.R. 12 aprile 2001 n.11"Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale" e s.m.i.;
- la L.R. 14 giugno 2007 n.17 "Disposizioni in campo ambientale, anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale" e s.m.i.;
- il R.R. 17 maggio 2018 n.07 "Regolamento per il funzionamento del Comitato Regionale per la Valutazione di Impatto Ambientale”;
- l'art. 4 comma 2 del Decreto Legge 18 aprile 2019 n. 32 "Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici”, convertito con modificazioni dalla L. 14 giugno 2019, n. 55.

EVIDENZIATO CHE:

- il Servizio VIA e VInCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, ai sensi del D.Lgs.n. 152/2006 e ss.mm.ii.- Parte II, Allegato IV punto 7 lett. n) e della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii. Elenco B1 lett. B.1.e), è Autorità Competente all'adozione del Provvedimento di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ex art.19 del D.Lgs. 152/2006 e smi.

PREMESSO CHE:

- con pec del 06/08/2020 ,acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia n. AOO_089/9695 del 12/08/2020, il Comune di Bari ha chiesto l'avvio del "Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA per progetto di Riqualficazione del Waterfront della città vecchia nel tratto compreso tra Santa Scolastica, il Molo Sant' Antonio e il Molo San Nicola " nel Comune di Bari allegando la seguente documentazione:
 - 01-IstanzaVerificaAssoggettabilità-VIA_WaterFrontBariVecchia.pdf
 - 02-Attestazione valore opere_WaterfrontBariVecchia.pdf
 - 03-Autocertificazione del RUP_WaterfrontBariVecchia.pdf
 - 04-Dichiarazione progettisti_WaterFrontBariVecchia.pdf00-Bonifico Diritti Richiesta Assoggettabilità VIA_WaterFrontBariVecchia
- con medesima nota il Comune di Bari ha trasmesso le modalità di accesso all'area riservata del sito, utile al download della documentazione progettuale relativa all'intervento in oggetto;
La documentazione progettuale è costituita dai seguenti elaborati:

RELAZIONI GENERALI

EE01 ELENCO ELABORATI

RG01 RELAZIONE TECNICA GENERALE

RG02 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

RG06 RELAZIONE SULLA GESTIONE DELLE MATERIE

PROGETTO ARCHITETTONICO ELABORATI GRAFICI

ARS RELAZIONE SPECIALISTICA OPERE ARCHITETTONICHE

- A00** ELABORATO CONCORSO
- A01** ELABORATO CONCORSO
- A02** ELABORATO CONCORSO
- A03** ELABORATO CONCORSO
- A04** PLANIMETRIA GENERALE CON PERIMETRO DEL PRIMO STRALCIO DEL PROGETTO DEFINITIVO
- A05** PLANIMETRIA DI RILIEVO CELERIMETRICO
- A06** INQUADRAMENTO URBANISTICO E QUADRO VINCOLISTICO
- A07** STATO ATTUALE – RILIEVO E ANALISI DEL DEGRADO MOLO SANT’ANTONIO – PRIMO TRATTO
- A08** STATO ATTUALE – RILIEVO E ANALISI DEL DEGRADO MOLO SANT’ANTONIO – SECONDO TRATTO
- A09** PROGETTO – SCHEMA DI CARPENTERIA DELLE PIATTAFORME FISSE A RIDOSSO DEL MOLO SANT’ANTONIO E DELLA BANCHINA DI COMPLETAMENTO NEL BACINO DEL PORTO VECCHIO
- A10** PROGETTO – EDIFICIO MOLO SANT’ANTONIO – PIANTA PIANO TERRA E COPERTURE
- A11** PROGETTO – EDIFICIO MOLO SANT’ANTONIO – PIANTA DEL CONTROSOFFITTO E ILLUMINAZIONE
- A12** PROGETTO – EDIFICIO MOLO SANT’ANTONIO – PROSPETTI E SEZIONI
- A13** PROGETTO – EDIFICIO MOLO SANT’ANTONIO STRALCI – PIANTA
- A14** PROGETTO – EDIFICIO MOLO SANT’ANTONIO STRALCI – PROSPETTI E SEZIONI
- A15** PROGETTO - MOLO SANT’ANTONIO – INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO, RECUPERO E SISTEMAZIONI ESTERNE – PRIMO TRATTO
- A16** PROGETTO - MOLO SANT’ANTONIO – INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO, RECUPERO E SISTEMAZIONI ESTERNE – SECONDO TRATTO
- A17** FOTOINSERIMENTI AMBIENTALI E VISTE DI PROGETTO MOLO SANT’ANTONIO
- A18** STATO ATTUALE – RILIEVO BANCHINA FRA MOLO S. ANTONIO E MOLO S. NICOLA – 1° TRATTO
- A19** STATO ATTUALE – RILIEVO BANCHINA FRA MOLO S. ANTONIO E MOLO S. NICOLA – 2° TRATTO
- A20** PROGETTO – INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO, RECUPERO E SISTEMAZIONI ESTERNE FRA MOLO S. ANTONIO E MOLO S. NICOLA– PRIMO TRATTO
- A21** PROGETTO – INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO, RECUPERO E SISTEMAZIONI ESTERNE FRA MOLO S. ANTONIO E MOLO S. NICOLA– SECONDO TRATTO
- A22** STATO ATTUALE – RILIEVO GIARDINO FABRIZIO DE ANDRE’ E MOLO SAN NICOLA
- A23** PROGETTO - MOLO SAN NICOLA – INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO, RECUPERO E SISTEMAZIONI ESTERNE
- A24** PROGETTO – NUOVO CHIRINGUITO PIANTA – PROSPETTI – SEZIONI
- A25** FOTOINSERIMENTI AMBIENTALI E VISTE DI PROGETTO MOLO SAN NICOLA
- A26** LAYOUT DI CANTIERE – MOLO SANT’ANTONIO
- A27** LAYOUT DI CANTIERE – TRA MOLO SANT’ANTONIO E TEATRO MARGHERITA
- A28** LAYOUT DI CANTIERE – MOLO SAN NICOLA
- RELAZIONI TECNICHE SPECIALISTICHE**
- RT 12** STUDIO METEOMARINO E AGITAZIONE RESIDUA INTERNA
- RT 13** RELAZIONE DI CALCOLO SCOGLIERE
- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**
- RT 16.1** STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE (AI SENSI DELL’ALLEGATO IV bis parte seconda D.Lgs 152/06)
- RT 16.2** STUDIO PREVISIONALE DEGLI IMPATTI ACUSTICI
- OPERE A MARE**
- SF01** RILIEVO BATIMETRICO
- SF02** SEZIONI STATO DI FATTO TAV 1 di 3
- SF03** SEZIONI STATO DI FATTO TAV 2 di 3
- SF04** SEZIONI STATO DI FATTO TAV 3 di 3
- PR01** PIANTA SCOGLIERA – SOLUZIONE P3

SZ01 SEZIONI TIPO SCOGLIERA**SZ02** SEZIONI SCOGLIERA TAV 1 di 2**SZ03** SEZIONI SCOGLIERA TAV 2 di 2**SZ04** SEZIONI TESTATA SCOGLIERA**PR02** PLANIMETRIA BONIFICA BELLICA

- con nota prot. n. AOO_089/10569 del 10/09/2020 il Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia ha comunicato alle Amministrazioni e agli Enti territoriali potenzialmente interessati l'avvio del procedimento e l'avvenuto deposito della documentazione progettuale sul Portale Ambientale della Regione Puglia, dando, tra l'altro, avvio al periodo di consultazione pubblica;
- con nota prot. n. AOO_108/12847 del 22/09/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/11157 del 23/09/2020, la Sezione Demanio e Patrimonio-Servizio Demanio Costiero e Portuale ha trasmesso il proprio contributo istruttorio favorevole rimandando integralmente al proprio parere prot. n. AOO_108/7217 del 14/05/2020 rilasciato nell'ambito della Conferenza di Servizi ex art.14 co.2 della Legge 241/90 indetta e convocata dal Comune di Bari;
- con nota prot. n. 7998-P del 14/10/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/12262 del 15/10/2020, la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari ha rilasciato il proprio contributo istruttorio rimandando integralmente al proprio parere di richiesta documentazione prot. n. 988 del 03/02/2020 rilasciato nell'ambito della Conferenza di Servizi ex art.14 co.2 della Legge 241/90 indetta e convocata dal Comune di Bari;
- con nota prot. n. AOO_075/10764 del 20/10/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/12664 del 21/10/2020, la Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia ha richiesto integrazioni documentali;
- con nota prot. n. 159856 del 09/11/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/14072 del 10/11/2020, la ASL-Sisp Area Nord ha trasmesso il proprio contributo istruttorio "facendo rilevare" quanto puntualmente indicato nel proprio parere prot. n. 159856 del 09/11/2020;
- con pec del 10/11/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/14073 del 10/11/2020, il Comune di Bari-Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene ha trasmesso il parere della Commissione Interdisciplinare Comunale VIA espresso nella seduta del 22/10/2020 relativamente al procedimento de quo;
- con nota prot. n. AOO_075/11741 del 10/11/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/14140 del 11/11/2020, la Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia ha rilasciato, per tutte le motivazioni e considerazioni puntualmente specificate nella propria nota prot. n. AOO_075/11741 del 10/11/2020 parere favorevole;
- con nota prot. n. 78151 del 11/11/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/14177 del 11/11/2020, Arpa Puglia-Direzione Scientifica U.O.C. Ambienti Naturali-Centro Regionale Mare ha rilasciato il proprio contributo istruttorio ritenendo "...(*omissis*)....Per tutto quanto sopra esposto, viste quindi le dimensioni del progetto e le potenziali interferenze ambientali che potrebbero essere generate, nell'interesse pubblico di tutela dell'ambiente, non è possibile escludere la presenza di potenziali impatti negativi e significativi generati dalla proposta progettuale in argomento, almeno in riferimento alla soluzione attualmente scelta.";
- con parere espresso nella seduta del 11/11/2020, acquisito al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/14188 del 11/11/2020, cui si rimanda ed allegato 1 alla presente quale parte integrante, il Comitato Regionale VIA esaminata la documentazione e gli studi trasmessi ha rilasciato il proprio parere definitivo "ritenendo che il progetto in epigrafe sia da assoggettare a VIA" per tutte le motivazioni e considerazioni puntualmente specificate nel proprio parere prot. n. AOO_089/14188 del 11/11/2020;
- con nota prot. n. AOO_079/10832 del 11/11/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/14275 del 12/11/2020, il Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici della RegionePuglia ha rilasciato il proprio contributo istruttorio;
- con nota prot. n. 21721 del 11/11/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n.

AOO_089/14222 del 12/11/2020, l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale-sede Puglia ha richiesto integrazioni documentali;

- con nota prot. AOO_089/14666 del 19/11/2020 il Servizio VIA/VInCA ha trasmesso al proponente il parere del Comitato VIA, assegnando cinque giorni per la presentazione di eventuali controdeduzioni;

CONSIDERATO CHE:

- con nota prot. n. 272541 del 25/11/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/15006 del 26/11/2020, il Comune di Bari-Ripartizione Infrastrutture, Viabilità e Opere Pubbliche ha trasmesso le proprie osservazioni/controdeduzioni al Parere del Comitato VIA trasmesso con nota prot. AOO_089/14666 del 19/11/2020;
- con nota acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/15113 del 27/11/2020, il Proponente ha richiesto un'audizione in Comitato VIA al fine di argomentare le controdeduzioni trasmesse con nota prot. n. 272541 del 25/11/2020;
- con nota prot. n. AOO_089/15334 del 02/12/2020, la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha accolto la richiesta del Proponente fissando l'audizione nel corso della seduta del Comitato Reg.le di VIA del giorno 14/12/2020;
- con nota prot. n. 173919 del 07/12/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/15610 del 07/12/2020, la ASL-Sisp Area Nord ha trasmesso il proprio contributo istruttorio ribadendo quanto già evidenziato con la propria precedente nota prot. n. 159856 del 09/11/2020;
- con pec del 18/12/2020, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/16212 del 21/12/2020, il Proponente ha richiesto copia del "Verbale di Audizione del Comitato VIA";
- con nota prot. n. AOO_089/16223 del 21/12/2020, la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso, ai sensi della Legge 241/90 e ss.mm.ii., estratto del verbale della seduta del Comitato Reg.le di VIA del 14/12/2020;
- con nota prot. n. 16210 del 20/01/2021, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/851 del 20/01/2021, il Comune di Bari – Sezione Ripartizione Infrastrutture, Viabilità e Opere Pubbliche ha trasmesso documentazione integrativa in riscontro alle richieste formulate dall'Autorità di Bacino Distrettuale con propria nota prot. n. 21721 del 11/11/2020;
- con nota prot. n. 17689 del 21/01/2021, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/916 del 21/01/2021, il Comune di Bari – Sezione Ripartizione Infrastrutture, Viabilità e Opere Pubbliche ha trasmesso documentazione integrativa in riscontro alle considerazioni formulate dal Comitato VIA in seno alla seduta del 14/12/2020 come si evince dal "Verbale di Audizione del Comitato VIA" trasmesso al Proponente con nota prot. n. AOO_089/16223 del 21/12/2020;
- con pec del 28/01/2021, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/1283 del 29/01/2021, Arpa Puglia Direzione Scientifica U.O.C. Ambienti Naturali-Centro Regionale Mare ha rilasciato il proprio contributo istruttorio sottolineando *"l'esigenza di approfondire"* gli argomenti ivi puntualmente indicati;
- con parere espresso nella seduta del 29/01/2021, acquisito al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/1320 del 29/01/2021, cui si rimanda ed allegato 2 alla presente quale parte integrante, il Comitato Regionale VIA esamina le controdeduzioni inoltrate dal proponente e gli studi trasmessi ha rilasciato il proprio parere definitivo *"ritenendo che il progetto in epigrafe...(omissis)....sia da assoggettare a VIA"* per tutte le motivazioni e considerazioni puntualmente specificate nel proprio parere prot. n. AOO_089/1320 del 29/01/2021;

DATO ATTO CHE:

- tutta la documentazione afferente al procedimento amministrativo è conservata agli atti della Sezione Autorizzazioni Ambientali;
- che ai sensi e per gli effetti dell'art. 19 co.13 del TUA *"Tutta la documentazione afferente al procedimento, nonché i risultati delle consultazioni svolte, le informazioni raccolte, le osservazioni e i pareri"* sono stati *"tempestivamente pubblicati"* sul sito web "Il Portale Ambientale della Regione Puglia".

RICHIAMATE le disposizioni di cui:

- all'art.5 co.1 lett. m) del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.: *“verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto: la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto”*;
- all'art.19 co.5 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.: *“L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili ulteriori impatti ambientali significativi.”*

VISTI:

- l'art.28 co.1 della L.R. 11/2001 e ss. mm. ii.: *“Presso il Dipartimento regionale Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio, Sezione Autorizzazioni Ambientali, è istituito il Comitato tecnico regionale per la valutazione di impatto ambientale, nel seguito “Comitato”, quale organo tecnico-consultivo dell'autorità competente regionale in materia di valutazione ambientale di piani, programmi e progetti.”*;
- l'art.28 co.1 bis lett. a) della L.R. 11/2001 e ss. mm. ii.: *“Al Comitato sono assegnate le seguenti funzioni: a) svolge attività di supporto tecnico e giuridico, inclusi gli approfondimenti tecnici e i pareri istruttori intermedi, nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale nelle forme previste dal d.lgs. 152/2006 e dalla presente legge;”*;
- l'art.3 del R.R.07/2018: *“Il Comitato svolge le funzioni di cui all'art. 28, comma 1-bis della legge regionale n. 11/2001 e ss. mm. ii.e, qualora ritenuto necessario dal Presidente, ovvero per questioni di particolare necessità, si esprime in merito ai progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità a VIA e sulla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali apposte nei provvedimenti.”*;
- l'art.4 co.1 del R.R.07/2018: *“I compiti del Comitato sono quelli necessari ad assolvere alla funzioni di cui all'art. 3 e, in modo esemplificativo, comprendono: l'esame tecnico del progetto ovvero delle diverse alternative progettuali presentate dal proponente, nonché della documentazione tecnica a corredo pubblicata sul portale ambientale regionale; ... (omissis) ...”*;
- l'art. 2 della L.241/1990 e ss. mm. ii. *“Ove il procedimento consegua obbligatoriamente ad un'istanza, ovvero debba essere iniziato d'ufficio, le pubbliche amministrazioni hanno il dovere di concluderlo mediante l'adozione di un provvedimento espresso”*.

CONSIDERATO:

- l'art. 19 co. 8 del D. Lgs. 152/2006 e smi: *“Qualora l'autorità competente stabilisca che il progetto debba essere assoggettato al procedimento di VIA, specifica i motivi principali alla base della richiesta di VIA in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'allegato V”*;
- le motivazioni alla base della richiesta di Valutazione d'impatto Ambientale sono integralmente riportate nel parere del Comitato VIA regionale (prot. n. AOO_089/1320 del 29/01/2021, allegato 2 al presente provvedimento per farne parte integrante), al quale è attribuita la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi dell'art. 4 del R.R. del 22 giugno 2018 n. 7;

VISTI E CONDIVISI, in considerazione delle disposizioni di cui all'art. 19 co.8 del d. Lgs. 152/2006, i motivi alla base della richiesta di VIA enucleati nel parere del Comitato VIA regionale, prot. n. AOO_089/1320 del 29/01/2021.

RITENUTO che, attese le scansioni procedimentali svolte, valutata la documentazione progettuale rasmessa

dal Proponente, alla luce delle osservazioni pervenute, sulla scorta del parere del Comitato VIA e dell'istruttoria condotta dal Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia, **sussistono** i presupposti per procedere alla conclusione del procedimento ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. inerente al progetto in oggetto, proposto dal Comune Bari.

Verifica ai sensi del Regolamento 2016/679/UE e del D.Lgs. 196/2003 e s.m.i. come modificato dal D.Lgs. n. 101/2018

Garanzia della riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 196/2003, come modificato dal D. Lgs. n. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicazione legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati.

Non ricorrono gli obblighi di cui agli artt. 26 e 27 del D.Lgs 14 marzo 2013 n. 33

Copertura finanziaria ai sensi della L.R. 28/2001 e s.m.i. e del D. Lgs.vo 118/2011 e s.m.i.

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dallo stesso non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

Tutto ciò premesso, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i., dell'art. 23 della L.R. 18/2012 e dell'art.2 co.1 della l. 241/1990 e smi, sulla scorta dell'istruttoria amministrativo-istituzionale espletata dal Responsabile del Procedimento e dell'istruttoria tecnica svolta dal Comitato Regionale per la V.I.A. (ex Regolamento Regionale 22 giugno 2018, n. 7 art.1, art. 3, art. 4),

DETERMINA

- che le considerazioni, prescrizioni, valutazioni esposte in narrativa, si intendono tutte integralmente riportate e trascritte e parte integrante del presente provvedimento;
- **di assoggettare alla procedura di Valutazione di impatto Ambientale**, sulla scorta del parere del Comitato Regionale VIA espresso nella seduta del 29/01/2021, il **"Progetto di Riqualficazione del Waterfront della città vecchia nel tratto compreso tra Santa Scolastica, il Molo Sant' Antonio e il Molo San Nicola"** proposto dal Comune di Bari per le motivazioni indicate in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate;
- che **costituiscono parte integrante del presente provvedimento** i seguenti allegati:

Allegato 1: "Parere del Comitato Reg.le VIA, prot. n. AOO_089/14188 del 11/11/2020";

Allegato 2: "Parere del Comitato Reg.le VIA, prot. n. AOO_089/1320 del 29/01/2021";

- **di notificare** il presente provvedimento a cura della Sezione Autorizzazioni Ambientali a:
 - Comune di Bari
infrastrutture.comunebari@pec.rupar.puglia.it
- **di trasmettere** il presente provvedimento a cura della Sezione Autorizzazioni Ambientali a:
 - Città Metropolitana di Bari
 - Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Meridionale
 - MBAC Direzione regionale per i Beni culturali e paesaggistici della Puglia

- Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio Bari
- ARPA PUGLIA /DAP BA
- Asl-Sisp Bari Nord
- Agenzia del Demanio
- Capitaneria di Porto di Bari
- REGIONE PUGLIA
- Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
- Sezione Urbanistica
- Sezione Lavori Pubblici
- Sezione Infrastrutture per la Mobilità
- Sezione Difesa del Suolo e Rischio Sismico
- Sezione Risorse Idriche
- Sezione Demanio e Patrimonio
- Sezione Gestione Sostenibile e Tutela delle Risorse Forestali e Naturali

Il presente provvedimento, redatto in forma integrale nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs. 196/03 in materia di protezione dei dati personali e ss. mm.ii., emesso in forma di documento informatico ex D. Lgs. 82/2005 e s.m.i, firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, è composto da n. 10 pagine, compresa la presente, l'Allegato 1 composto da 36 pagine, l'Allegato 2 composto da 44 pagine per un totale di 90(novanta) pagine ed è immediatamente esecutivo.

Il presente provvedimento,

- a) è pubblicato all'Albo Telematico del sito www.regione.puglia.it per un periodo pari almeno dieci giorni, ai sensi dell'art. 7 ed 8 del L.R. n.15/2008 e per gli effetti di cui al comma 3 art. 20 DPGR n. 443/2015;
- b) è depositato nel sistema regionale di archiviazione Diogene, secondo le modalità di cui al punto 9 delle *Linee guida per la gestione degli atti Dirigenziali come documenti originali informatici con il sistema CIFRA1*;
- c) è trasmesso al Segretariato della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 6 comma quinto della L.R. n.7/97 e del Decreto del Presidente della G.R. n. 443/2015 .
- d) è pubblicato sul sito ufficiale della Regione Puglia, www.regione.puglia.it, Sezione Trasparenza, Provvedimenti dirigenti;
- e) è trasmesso in copia all'Assessore alla Qualità dell'Ambiente;
- f) è pubblicato sul BURP;

Ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. n. 241/90 e s.m.i, avverso il presente provvedimento potrà essere presentato ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni (sessanta) dalla data di notifica dello stesso, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 (centoventi) giorni.

Il dirigente a.i. del Servizio VIA/VInCA
Dott.ssa Mariangela Lomastro



**REGIONE
PUGLIA**

Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
SEDE

Parere definitivo espresso nella seduta del 11/11/2020

ai sensi del R.R.07 del 22.06.2018, pubblicato su BURP n. 86 *suppl.* del 28.06.2018

Procedimento: ID VIA 564 Verifica di Assoggettabilità a VIA ex art. 19 del d. lgs. 152/2006 e smi.

VincA: NO SI *SIC Posidonieto San Vito - Barletta" (IT9120009)*

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo NO SI

Oggetto: Verifica di Assoggettabilità VIA relativo al progetto di: Riqualficazione del Waterfront della Città vecchia di Bari nel tratto di costa compreso tra il complesso di santa scolastica, il molo Sant'Antonio e il molo San Nicola

Tipologia: D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii- Parte II - All.IV punto 7lett. n) L.R. 11/2001 e smi Elenco B1lett.B.1.e)

Autorità Comp. Regione Puglia, ex L.R. 11/2001

Proponente: COMUNE di BARI

Istruttoria tecnica così come prevista dall'art.4 del R.R. 07/2018

Elenco elaborati esaminati.

Gli elaborati esaminati, ottenuti mediante download dal sito web "Portale Ambiente della Regione Puglia" - "Sezione Autorizzazioni Ambientali" - "Procedimenti VIA", sono di seguito elencati:

Documentazione pubblicata in data 01/09/2020:





▼	RELAZIONI GENERALI E SPECIALISTICHE
	ARS_RELAZIONE OPERE ARCHITETTONICHE.pdf.p7m
	RG01_RELAZIONE TECNICA GENERALE.pdf
	RG01_RELAZIONE TECNICA GENERALE.pdf.p7m
	RG06_Gestione Materie.pdf
	RG06_Gestione Materie.pdf.p7m
	RT12_01EM.pdf.p7m
	RT13_01EM.pdf
	RT13_01EM.pdf.p7m
▼	OPERE A MARE
	PONTILI_02LC.bak
	PR01.pdf.p7m
	PR02.pdf.p7m
	RG02 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA.pdf.p7m
	SF01.pdf.p7m
	SF02.pdf.p7m
	SF03.pdf.p7m
	SF04.pdf.p7m
	SZ01.pdf.p7m
	SZ02.pdf.p7m
	SZ03.pdf.p7m
	SZ04.pdf.p7m
▼	PROGETTO ARCHITETTONICO
	A00 ELABORATO CONCORSO.pdf.p7m
	A01 ELABORATO CONCORSO.pdf.p7m
	A02 ELABORATO CONCORSO.pdf.p7m
	A03 ELABORATO CONCORSO.pdf.p7m
	A04 PLANIMETRIA GENERALE_.pdf
	A04 PLANIMETRIA GENERALE_.pdf.p7m
	A05 RILIEVOCELERIMETRICO.pdf.p7m
	A06 INQUADRAMENTO URBANISTICO E QUADRO VINCOLISTICO.pdf
	A06 INQUADRAMENTO URBANISTICO E QUADRO VINCOLISTICO.pdf.p7m
	A07 RILIEVO E ANALISI DEGRADO PRIMO TRATTO.pdf.p7m
	A08 RILIEVO E ANALISI DEL DEGRADO SECONDO TRATTO.pdf.p7m
	A09 SCHEMA CARPENTERIE PONTILI.pdf.p7m
	A10 MUMAB PIANTE PT E COPERTURE.pdf.p7m
	A11 MUMAB CONTROSOFFITTO.pdf.p7m
	A12 MUMAB PROSPETTI SEZIONI.pdf.p7m
	A13 MUMAB STRALCI PIANTE.pdf.p7m
	A14 MUMAB PROSPETTI SEZIONI 100.pdf.p7m
	A15 MOLO PRIMO TRATTO.pdf.p7m
	A16 MOLO SECONDO TRATTO.pdf.p7m
	A17 FOTOINSERIMENTI AMBIENTALI E VISTE DI PROGETTO MOLO SANT ANTONIO.pdf.p7m
	A18 SA BANCHINA PRIMO TRATTO.pdf.p7m
	A19 SA BANCHINA SECONDO TRATTO.pdf.p7m
	A20 PROGETTO BANCHINA PRIMO TRATTO.pdf.p7m
	A21 PROGETTO BANCHINA SECONDO TRATTO.pdf.p7m
	A22 SA MOLO SAN NICOLA E GIARDINO DE ANDRE.pdf.p7m
	A23 PROGETTO MOLO SAN NICOLA E GIARDINO DE ANDRE.pdf.p7m
	A24 PROGETTO CHIRINGUITO.pdf.p7m
	A25 FOTOINSERIMENTI AMBIENTALI E VISTE DI PROGETTO MOLO SAN NICOLA.pdf.p7m
	A26 LAYOUT DI CANTIERE - MOLO SANT'ANTONIO.pdf.p7m
	A27 LAYOUT DI CANTIERE - TRA MOLO SANT'ANTONIO E TEATRO MARGHERITA.pdf.p7m
	A28 LAYOUT DI CANTIERE - MOLO SAN NICOLA.pdf.p7m

Inoltre, sono stati rilasciati i seguenti pareri da parte degli Enti coinvolti:

- Parere MIBACT – Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari con nota prot. n. 14/10/2020 – 0007998-P;
- Parere rilasciato dalla Sezione Demanio e Patrimonio – Servizio Demanio Costiero e Portuale della Regione Puglia con nota prot. AOO_108/PROT 22/09/2020 - 0012847;
- Parere del Comune di Bari, prot. n. 0255781 del 10.11.2020;
- Parere del Dipartimento di Prevenzione, SISP Nord, prot. n. 159856 del 09.11.2020;



- Pareri della Sezione Risorse Idriche, prot. n. AOO_075/10764 del 20.10.2020 e successivo prot. n. AOO_075/11741 del 10.11.2020;
- Parere Arpa Puglia prot. n. 0078181 del 11.11.2020, condiviso e fatto proprio dal Comitato.

Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici (Rif. Elaborati: RG01 – Relazione Tecnica Generale, ARS – Relazione specialistica opere architettoniche, RT12 – Studio Marino e agitazione residua interna, RT16.1 – Studio Impatto ambientale-Studio preliminare ambientale)

Per l'analisi dell'opera di riqualificazione del Waterfront della Città vecchia di Bari, il proponente ha preso in considerazione gli strumenti di pianificazione territoriale attualmente vigenti sia a livello regionale che a livello locale e per ciascuno di essi è stata valutata la compatibilità dell'intervento.

Nello specifico sono stati presi in considerazione i seguenti documenti:

- ✓ Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR);
- ✓ Piano di Assetto Idrogeologico (PAI);
- ✓ Piano di gestione delle Aree Protette e Siti di Natura 2000;
- ✓ Piano Regolatore Generale (PRG);
- ✓ Piano Urbanistico Generale (PUG);
- ✓ Piano di Tutela e Uso delle Acque della Regione Puglia (PTA);
- ✓ Piano di tutela della Qualità dell'Aria (PRQA);
- ✓ Piano di zonizzazione acustica – Piano di azione;
- ✓ Piano comunale delle coste (Pcc).

Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

Dalla ricognizione effettuata attraverso lo strumento informativo WebGIS Sit -Puglia, rispetto alle revisioni del PPTR, l'area interessata dalla realizzazione del progetto di riqualificazione del waterfront della Città di Bari è caratterizzata da:

- 1) **Struttura idrogeomorfologica: territori costieri** (fascia di profondità costante di 300 metri a partire dalla linea di costa individuata dalla carta tecnica regionale) vedi Fig. n. 1;



Legenda
 ○ Area di intervento ☑ Territori costieri

Fig. n. 1_ PPTR – Struttura Idrogeomorfologica

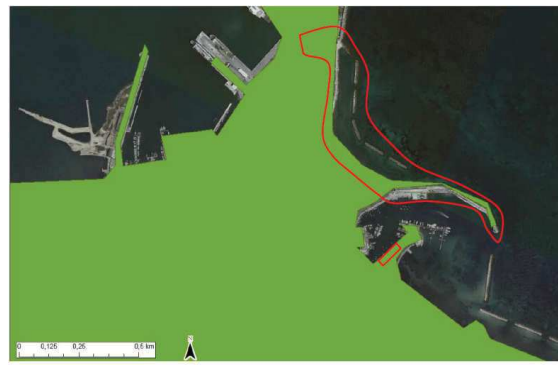
2) Componenti Valori Percettivi: *strada a valenza paesaggistica* vedi Fig. n. 2;



Legenda
 ○ Area di intervento — Strade a valenza paesaggistica

Fig. n. 2_ PPTR – Componenti valori percettivi

3) Componenti culturali e insediative: *città consolidata* (parte dei centri urbani che va dal nucleo di fondazione fino alle urbanizzazioni compatte realizzate nella prima metà del novecento) vedi Fig. n. 3:



Legenda
 ○ Area di intervento ■ Città consolidata

Fig. n. 3_PPTR – Componenti culturali e insediative

A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 11 e 12) che:

“In relazione al rapporto tra le aree di progetto e le previsioni del PPTR, si precisa che la Ripartizione Urbanistica del Comune di Bari, con nota del 13/02/2019 prot. n. 43399/2019, che si allega, ha comunicato che le aree di progetto, pur rientrando nella tipologia di cui all'Art. 142 co. 1 lett. a) e quindi “Territori Costieri” così come indicato nel P.P.T.R approvato con D.G.R. n. 176 del 16/02/2015, le stesse devono ritenersi escluse dalla disciplina di tutela della Parte III del D.L.qs. n. 42/2004 e come tali esentate da autorizzazione paesaggistica ex Art. 146 del D.Lqs. n. 42/2004 e ss.mm.ii per effetto dell'art.142 co. 2 lett. a). E' fatta salva, comunque, la tutela delle aree ai sensi della Parte II del D.Lqs. n. 42/2004 e ss.mm.ii (Art. 10) e, pertanto, l'obbligo di acquisizione dell'Autorizzazione ex art. 21 della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari.

OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA

Preme osservare che il parere della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari con nota prot. n. 14/10/2020 – 0007998-P a pag. 2 riporta:

“In base a quanto sopraspacificato e nell'ottica di valutare gli interventi a farsi in funzione del loro ottimale inserimento paesaggistico la Scrivente, per quanto attiene la tutela paesaggistica, evidenzia la necessita che gli interventi di che trattasiano soggetti della preventiva attivazione tanto del procedimento di accertamento di compatibilità paesaggistica, imposta ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR, quanto di quello dell'autorizzazione paesaggistica prevista dall'art. 146 del D.Lgs. 42/04, laddove dovuto”
 Inoltre prescrive l'assistenza continuativa ai lavori, da parte di operatori archeologici in possesso dei titoli previsti dal decreto ministeriale di cui all'art. 25, comma 2 del D.Lgs. n. 50/2016 con documentazione di tutte le attività che comportano movimentazione di terra ed operazioni sul fondale marino

Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)

L'area di competenza del progetto di riqualificazione del Waterfront della Città di Bari **non rientra** tra le zone che mostrano pericolosità geomorfologia o idraulica, a nessuno dei tre livelli individuati e perimetrati dal Piano, vedi Fig. n. 4:



Legenda		Pericolosità e Rischio		Pelig. idraulica	
	Area di intervento		Peric. Geomorf.		Invaso (IP)
			Rischio Moderato (PM)		Stato (IS)
			Rischio (PSC)		Stato (IS)
			Rischio (PSC)		Stato (IS)

Fig. n. 4_Estratto cartografia PAI

Piano di gestione delle Aree Protette e Siti di Natura 2000(vedi Fig. n. 5)

A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 14 e 15) che:

“Come meglio dettagliato nell'elaborato tecnico relativo alla stima degli impatti sull'ambiente marino, si rappresenta che l'area naturale protetta più vicina al sito oggetto di intervento, è il SIC “Posidonieto San Vito - Barletta” codice IT9120009, presente a nord e a sud del porto di Bari, da cui dista, rispetto al posidonieto a sud, circa 550 m in linea d'aria.

La realizzazione degli interventi di riqualificazione del Waterfront di Bari non interessa in modo diretto l'area SIC Posidonieto San Vito – Barletta, da cui è distante in linea d'aria tra 100 e 200 metri.

Ad ogni buon conto, nelle fasi realizzative degli interventi a mare saranno adottati opportuni accorgimenti di cui si dettaglierà in seguito”.



Legenda	
	Area di intervento
	SIC MARE

Fig. n. 5_Rete Natura 2000



Mentre nell'allegato 6.2 i progettisti riportano:

“Si precisa come gli interventi di opere marittime previste dal Progetto non ricadano direttamente nella perimetrazione del SIC mare. Le eventualità di interazione tra le opere ed il SIC, data la vicinanza a poche centinaia di metri dalle aree interessate (Fig. 12 a, b, c), verranno analizzate nella successiva trattazione, in linea con le norme nazionali ed europee, per verificare se gli interventi proposti, pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati dal SIC mare. (vedi Fig. n. 6)



Fig. n. 6_Estratto immagini allegato 6.2 della documento RT16.1

OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA

Preme osservare che negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di valutazione non vi è rappresentata la sovrapposizione delle opere progettate (in particolare la barriera frangiflutti) con la posizione del posidoneto. Inoltre non vengono, in questa fase, valutati in maniera approfondita i possibili impatti che le opere possano produrre sul posidoneto e quindi sull'ecosistema marino circostante, sia in fase di cantiere e soprattutto in fase di esercizio.

Piano Regolatore Generale (PRG)

Secondo il P.R.G. vigente del Comune di Bari, approvato con atto di G.R.P n. 1475 del 08.07.1976 e successive varianti, il sito oggetto di intervento ricade principalmente in (vedi Fig. n. 7):

- ✓ Centro storico A1;
- ✓ Aree di interesse ambientale A2,



Fig. n. 7_Estratto del PRG di Bari

Piano Urbanistico Generale (PUG)

Per quanto riguarda l'area oggetto del presente studio, il *Contesto Urbano* in cui è inquadrata l'area di intervento è identificabile con due dei Contesti Urbani Storici, così come definiti all'interno del Documento Programmatico Preliminare al PUG (vedi Fig. n. 8):

- ✓ Centro Storico (Città Vecchia di Bari, Quartiere S. Nicola);
- ✓ Impianto Storico (Quartieri Murattiano-Madonnella);

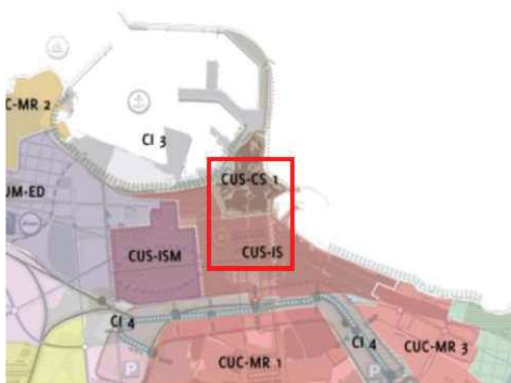
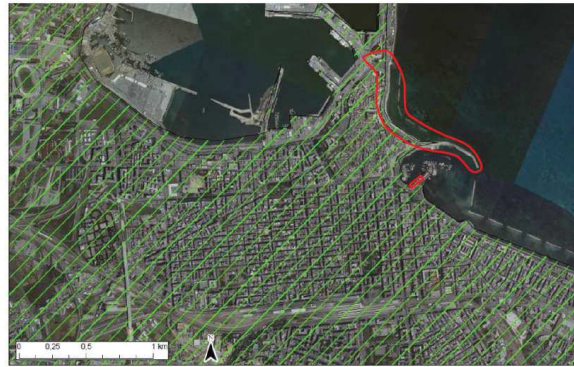


Fig. n. 8_Estratto del PUG

Piano di Tutela e Uso delle Acque della Regione Puglia (PTA) (vedi Fig. n. 9)

A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 23 e 24) che:

“L'area interessata dal progetto di riqualificazione del Waterfront della città di Bari ricade nella perimetrazione delle Aree Vulnerabili da Contaminazione Salina. Tuttavia, il progetto non presenta criticità; in particolare, vista la tipologia costruttiva delle nuove opere, non si determinerà compromissione delle eventuali acque di falda”.



Legenda
 ○ Area di intervento ▨ Aree vulnerabili alla contaminazione salina

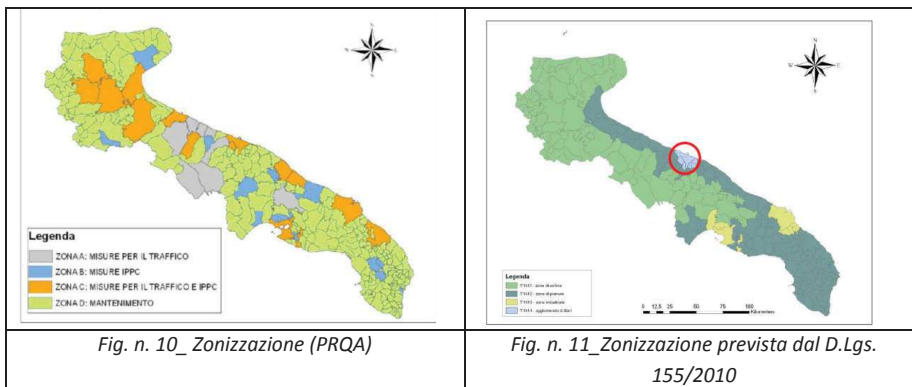
Fig. n. 9_Estratto del PTA

OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA

Preme osservare che negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di valutazione non è presente nessuna documentazione tecnica, relazione specialistica (geologica e/o idrogeologica) ed elaborati grafici, relativi ai sottoservizi presenti nell'area (rete di fogna bianca, rete di fogna nera, rete idrica) che permetta di valuta i possibili impatti delle opere sulle acque di falda.

Piano Regionale di Qualità dell'aria (PRQA)

Il territorio Comunale di Bari, ed in particolare l'area interessata dal progetto diriqualficazione del Waterfront di Bari, rientra nella **Zona C** nella quale sono previste misure per la mobilità e per l'educazione ambientale e le misure per il comparto industriale (vedi Figg. n. 10 e 11).



A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 30 e 31) che:

“L'intervento in progetto non andrà ad alterare le condizioni qualitative dell'aria. L'intervento potrà invece avere nel lungo periodo effetti positivi sulla qualità dell'aria in quanto saranno favoriti i sistemi di trasporto intermodale, saranno incentivati i



percorsi pedonali nel nuovo sistema urbano consolidato, che sarà arricchito con nuove attrattività, diffuse lungo la linea del mare.

Le emissioni dovute ai mezzi meccanici durante la fase cantiere saranno ridotti e limitati nel tempo.

L'intervento pertanto risulta essere compatibile col piano".

OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA

Preme osservare che negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di valutazione non viene approfondito lo studio dell'impatto delle polveri sull'atmosfera soprattutto in fase di cantiere nell'ambito della realizzazione delle opere a mare (trasporto del materiale dalle cave di prestito e posa in opera degli stessi per la realizzazione delle opere di difesa costiera).

Piano di zonizzazione acustica – Piano di azione

Il Comune di Bari attualmente non è dotato di Piano di zonizzazione acustica.

A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 32 e 33) che:

*"Per ciò che concerne la **mappa acustica strategica dell'agglomerato di Bari**, redatta da Arpa Puglia, la quantificazione dell'esposizione è stata stimata in relazione ai due indicatori L_{den} e L_{night} , così come definiti nel D.Lgs194/05 e s.m.i.. Nelle tabelle seguenti si riportano in sintesi i risultati relativi all'esposizione della popolazione negli edifici residenziali distinti per tipologia di sorgente di rumore:*

Tabella 5.1: Numero di persone esposte a livelli di L_{den} [dB(A)] per tipologia di sorgente					
SORGENTI	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Traffico veicolare	70.000	100.100	64.800	17.600	200
Rumore ferroviario	2.700	1.900	200	0	0
Rumore Aeroportuale	4.400	1.100	100	0	0
Insedamenti industriali e porto	200	100	0	0	0

Tabella 5.2: Numero di persone esposte a livelli di L_{night} [dB(A)] per tipologia di sorgente					
SORGENTI	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Traffico veicolare	104.400	64.600	27.300	4.900	0
Rumore ferroviario	3.000	2.400	300	100	0
Rumore Aeroportuale	1.200	100	0	0	0
Insedamenti industriali e porto	0	0	0	0	0

Infine con delibera n.678 del 12/10/2018 la Giunta comunale ha approvato in via definitiva gli elaborati redatti dall'arpa puglia relativi all'aggiornamento del Piano d'Azione dell'agglomerato di Bari per il quinquennio 2017/2021.

Per le sorgenti industriali e portuali nella MAS e il PdA non sono emerse particolari criticità, pertanto in linea di principio l'intervento risulta essere compatibile".

Piano Comunale delle coste (Pcc)

Il piano di indirizzo per la stesura del Piano Comunale delle Coste è stato approvato con deliberadi Giunta n.573 del 23/08/2017, con l'obiettivo di delineare una strategia complessiva dell'interafascia costiera, in grado di mettere in coerenza e integrare i diversi usi inerenti la costa e lo spazioretro costiero e attivare molte delle azioni e progetti che riguardano la costa e il litorale comunale (vedi Fig. n. 12).



A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 34) che:

“Dall’analisi della cartografia messa a disposizione sul sit-puglia emerge che l’area interessata dal progetto di riqualificazione del Waterfront della città di Bari ricade nel livello di classificazione delle zone costiere — C3.S3 C3. Costa a bassa criticità; S3. Costa a bassa sensibilità ambientale per cui, sulla base di quanto definito dalle Norme Tecniche di Attuazione, non sono previste particolari restrizioni d’uso se non l’attività di monitoraggio che avvalorati a livello locale la classificazione effettuata su base regionale”.



Fig. n. 12_Estratto Piano Regionale delle Coste

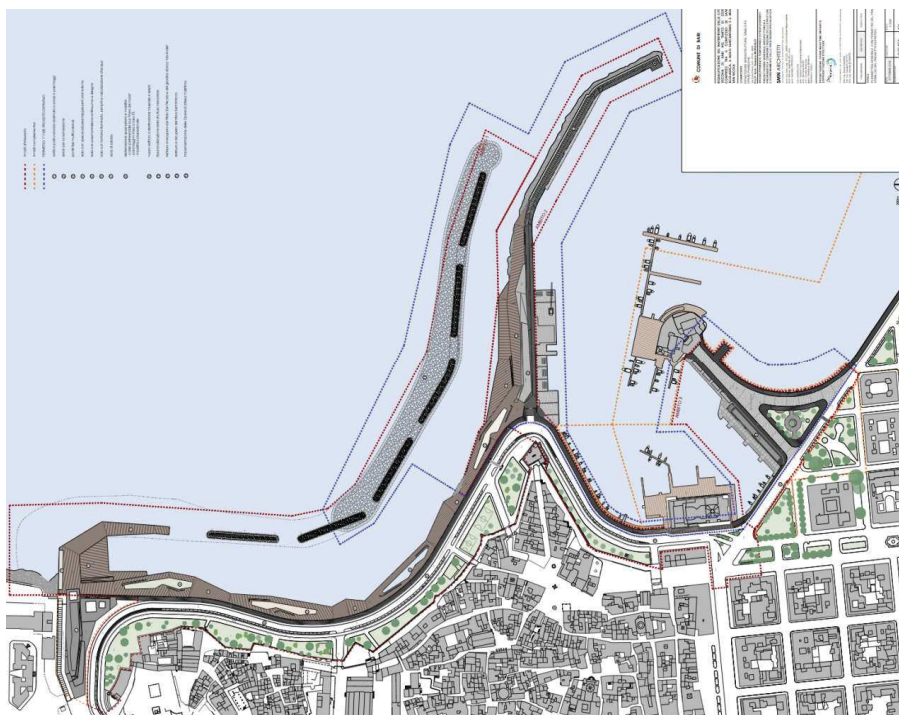
Descrizione dell'intervento

Dall'elaborato "RT016.1_01EM.pdf" denominato Studio di Impatto Ambientale si rileva la seguente descrizione dell'intervento.

<<L'intervento riguarda il progetto di riqualificazione del Waterfront della città di Bari ha l'obiettivo di ridefinire le relazioni urbanistiche tra il centro storico consolidato, costituito dai quartieri di San Nicola e Murat, ed il mare.

Gli interventi previsti nel masterplan generale di progetto sono di seguito descritti:

- a) un sistema organizzato di pontili fissi multifunzione sul tratto interessato del Lungomare Imperatore Augusto;*
- b) un nuovo edificio con destinazione museale e per servizi turistico-ricettivi sul molo S. Antonio, con previsione di sistemazione di tutti gli spazi esterni esistenti ed in progetto sia a Nord che a Sud del molo;*
- c) la riqualificazione funzionale delle attività presenti sul Molo S. Nicola, con particolare riferimento alle attività del mercato del pescato fresco;*
- d) la risistemazione, senza alterazione dell'area di sedime degli spazi esterni e della mobilità che connettono gli ambiti di progetto, con previsioni migliorative relative all'accessibilità, alla mobilità ciclopedonale, al trasporto pubblico urbano.*



Le opere sopra descritte sono state accorpate in tre ambiti distinti:

- **Ambito 1 - Lungomare Imperatore Augusto**

- **Ambito 2 - Molo Sant'Antonio**

- **Ambito 3 - Molo San Nicola (Chiringuito)**

L'ambito 1, nel tratto di Lungomare Imperatore Augusto, è delimitato a Ovest dal profilo della Muraglia, che separa le aree del Lungomare dal Centro Storico (Quartiere San Nicola) nel tratto compreso tra il Complesso del Museo Archeologico di Santa Scolastica e il Fortino di S. Antonio. L'Ambito 2 comprende le aree del Molo Sant'Antonio e del Lungomare a partire dal Fortino sino ad arrivare al Teatro Margherita.

L'Ambito 3 è ricompreso in un contesto urbano di impianto storico costituito dai Quartieri Murattiano e Madonnella e comprende, oltre il Molo San Nicola, anche le aree di Lungomare Araldo di Crollalanza, dal Teatro Margherita sino a piazza Armando Diaz comprendendo anche il sistema delle piazze e degli slarghi triangolari (Piazza IV Novembre, Piazza Eroi del Mare, Largo Giordano Bruno, Largo Adua). Il molo S. Nicola, in prossimità dell'ansa del porto vecchio, ospita oggi il mercato giornaliero del pescato fresco; la struttura del mercato è realizzata in legno, una pergola completamente aperta tranne che per la parte terminale, occupata da un'attività commerciale; nelle ore diurne, come già specificato, ospita il mercato del pescato, nelle ore serali e notturne, per la presenza del suddetto esercizio commerciale, l'area del molo diventa un luogo di aggregazione per la popolazione giovanile. Nel molo sono presenti box a disposizione dei pescatori realizzati di recente e il Circolo Canottieri Barion.

Per quanto riguarda l'Ambito 1 si prevede, in fasi successive:

- la ridefinizione della sede stradale, al fine di pervenire ad una riduzione dell'attuale traffico di percorrenza della Litoranea e di attivare la "Linea del Mare", il mezzo pubblico che conetterà l'area intermodale di Pane e Pomodoro con le Piscine Comunali, passando per



Lungomare Augusto e Corso Antonio de Tullio. La sezione stradale modificata sarà costituita da un marciapiede lungo le Mura, di larghezza media 5 m, da un percorso preferenziale per autobus urbani (Linea del Mare) di sezione 3.50m, da una carreggiata a doppio senso di marcia con una fascia di parcheggi a raso in linea lungo il profilo della Muraglia.

- l'inserimento di una pista ciclabile, di sezione 2.5 m, tra la carreggiata e il marciapiede lato mare si prevede a contatto diretto con la zona pedonale prospiciente il mare. La pista ciclabile sarà realizzata con un sottofondo di misto di cava dello spessore di c.a.20 cm, pavimentazione ciclabile con massetto permeabile drenante in cls colorato dello spessore finito di 5 cm; la pista ciclabile sarà separata dalla carreggiata mediante cordoni in pietra.*
- l'inserimento di fasce di asfalto pigmentato, per evidenziare le connessioni con gli accessi al centro storico, segnalate dal SMW SelfMadeWalking, sistema luminoso per l'attraversamento in sicurezza dotato di sensori che attivano, all'attraversamento, una segnalazione luminosa a terra; il sistema SMW sarà alimentato da un pannello fotovoltaico su palo; gli attraversamenti saranno dotati, inoltre, di un impianto semaforico a chiamata.*
- il progetto prevede inoltre la ridefinizione del bordo architettonico lungo la linea di costa con l'inserimento di un sistema di pontili che ridisegnano il margine attraverso una "forma" geometrica definita, che si separa da un esterno indifferenziato (la natura, l'acqua), e riorganizza gli spazi e il loro rapporto con il paesaggio naturale in termini di gerarchia, ordine, continuità architettonica e funzione, attraverso gli strumenti della geometria e della prospettiva. Il ridisegno del margine costiero esplicita la volontà di sottrarre al confine d'acqua il suo originale carattere di provvisorietà, stabilizzando uno spazio dotandolo di misura. I pontili saranno realizzati con una struttura in acciaio il cui piano è in quota alla "promenade" del Lungomare storico, garantendone così la piena accessibilità diretta dal marciapiede; le geometrie dei nuovi pontili riprenderanno, in questo tratto di lungomare, le direzioni e le spezzate del fronte delle mura; verranno fondati in gran parte sull'area di sedime della battigia definita dalle colmate a mare esistenti in conglomerato, oggi interdette all'uso e all'accesso in quanto opere di sicurezza e protezione, contenendo così l'estensione dei nuovi interventi rispetto alla linea di costa esistente e minimizzando gli impatti sull'ecosistema marino costituito, ma, al contempo, ridando accessibilità e requisiti di sicurezza ad uno spazio oggi solo tecnico ma privilegiato rispetto al rapporto diretto con l'acqua.*



Figura 8 - Proposta progettuale per l'Ambito 1 (planimetria d'insieme)

L'Ambito 2 comprende le aree del Molo Sant'Antonio e del Lungomare a partire dal Fortino sino ad arrivare al Teatro Margherita. Il molo Sant'Antonio, in passato con funzioni di protezione del porto vecchio, è caratterizzato dalla presenza di un edificio longitudinale, ad un livello, all'interno del quale sono collocati ambienti di servizio destinati ai pescatori e alcuni locali commerciali oltre alle sedi di circoli cittadini di marineria tradizionale e da diporto; la copertura dell'edificio è stata concepita come un belvedere panoramico, essendo il molo collocato in una posizione strategica che permette di fruire della vista sia verso sud, sul Lungomare Monumentale, sia verso Nord, sul quartiere San Nicola. Nella stessa area del Molo è collocata, sul fronte sud, un'area di alaggio (dotata di locali di stoccaggio per i pescatori) e una piccola area di cantieristica navale di proprietà privata.

sono previsti i seguenti interventi:

- la ridefinizione della sede stradale: la sezione stradale, la cui modifica avverrà in fasi successive, sarà costituita da un marciapiede lungo le Mura, a ridosso dei giardini, di larghezza media 5 m, da un percorso preferenziale per autobus urbani (Linea del Mare) di sezione 3.50 m, da una carreggiata a doppio senso di marcia con una fascia di parcheggi a raso in linea lungo il profilo della Muraglia.

Si prevede inoltre l'inserimento di una pista ciclabile, di sezione 2.5 m, tra la carreggiata e il marciapiede lato mare, a contatto diretto con la zona pedonale prospiciente il mare.

- realizzazione di fasce di asfalto pigmentato evidenziate da un sistema luminoso per l'attraversamento in sicurezza, SMW SelfMadeWalking, dotato di un sensore che attiva,



all'attraversamento, una segnalazione luminosa a terra, alimentato da un pannello fotovoltaico su palo; gli attraversamenti saranno dotati, anche per quest'ambito, di un impianto semaforico a chiamata.

- il ridisegno dell'edificio longitudinale presente sul molo di Sant'Antonio, prevedendo l'inserimento, al suo interno, di una di una serie di funzioni legate alla cultura ed al tempo libero che "aprono" uno spazio prevalentemente specialistico alla città. Dal punto di vista geometrico il nuovo edificio si imposta sull'asse longitudinale di quello esistente, confermandone la volumetria e inglobando, in testa, il muro in pietra frangionda esistente che caratterizza, con il faro, il landmark del molo. La sagoma dell'edificio è generata da una serie di direttrici che riprendono le geometrie dei pontili multifunzionali inseriti nell'ambito 1, intercettando gli assi dei tratti di Lungomare prospicienti l'edificio. Il prospetto nord-ovest è prevalentemente ermetico, protetto alle "mareggiate" da una rampa integrata nel volume che conduce alla copertura panoramica in continuità con i pontili; il prospetto sud-est è prevalentemente vetrato, aperto alla città in direzione del porto vecchio. La testa dell'edificio verso il faro è caratterizzata dalla copertura-belvedere che intersecandosi con il muro frangionda in pietra esistente protegge uno spazio aperto contiguo all'attività di ristorazione posta all'interno. Verso la città la geometria del volume devia a creare un fronte in asse con il tratto di lungomare tra il Molo e il Margherita. Il volume è realizzato con una struttura portante discreta in acciaio con elementi resistenti in cls inseriti nei blocchi che contengono i servizi; la copertura accessibile, pavimentata in pietra, è costituita da una soletta a tecnologia mista in acciaio e cls; le facciate, in gran parte vetrate, sono del tipo continuo in acciaio; l'involucro cieco sarà realizzato con un sistema di pareti a secco rivestite con lastre in cemento Portland fibrorinforzato. L'edificio al suo interno accoglierà uno spazio espositivo e laboratoriale flessibile, un info-point, e una caffetteria. Gli impianti della struttura si armonizzeranno con quanto previsto architettonicamente, ponendo specifica cura soprattutto per ciò che concerne l'illuminazione, i diffusori dell'aria ed i vari componenti e di comando. La progettazione degli impianti e la scelta delle apparecchiature privilegia l'efficienza energetica e l'economica di gestione e conduzione degli impianti stessi: l'impianto di climatizzazione sarà del tipo idronico con diffusione dell'aria climatizzata a canali. Un interessante particolare dell'impianto è costituito dalla condensazione ad acqua (invece che ad aria) per poter sfruttare il calore dell'acqua di mare. Gli impianti elettrici a servizio della struttura avranno la classica suddivisione in quadro generale e quadri di zona: l'interno impianto sarà alimentato da un POD dedicato, cui si attesterà il quadro generale stesso. L'impianto elettrico prevede la possibilità di modulare il flusso luminoso delle lampade interne in ragione dell'illuminazione proveniente dall'esterno: il ricorso ad una domotica diffusa permetterà di realizzare un impianto intelligente ed in grado di assolvere alle funzioni cui è chiamato. Il progetto prevede infine di dotare la struttura di un sistema di cablaggio strutturato che consentirà la trasmissione veloce e sicura delle informazioni (ad es. comunicazioni, contenuti multimediali, video, ecc.), caratteristica irrinunciabile per un edificio moderno ed aperto alla città. L'accessibilità alla copertura dell'edificio, attraverso una "promenade" architettonica, valorizza nuove visuali panoramiche che diventano risorsa per la promozione, anche economica dell'ambito, per la sua fruizione culturale e l'aggregazione sociale.

- la pavimentazione di tutte le aree pedonali e di viabilità di servizio del Molo con basole di pietra lavica, in continuità con la pavimentazione esistente originaria che verrà in parte recuperata.

- restauro conservativo delle strutture originarie del molo, compreso il muro frangionde e il suo sistema di banchine; a completamento della riqualificazione dell'ambito anche il faro di segnalazione di accesso al porto vecchio sarà oggetto di manutenzione straordinaria.



- Il progetto definitivo comprende inoltre il restauro conservativo il completamento con un pontile della banchina tra lo scalo d'alaggio a ridosso del molo e le passerelle del Teatro Margherita.

Per la parte a mare gli interventi previsti riguardano:

- la realizzazione di pontili fissi che si sviluppano lungo la berma di sommità della scogliera radente mantenendosi alla quota del piano stradale retrostante (+2,0 e +1,70 m s.l.m.) e protrandosi in mare al di sopra dell'attuale mantellata;
- la realizzazione di barriere frangiflutti a protezione del nuovo volume "lato mare" lungo il molo Sant'Antonio.



Figura 9 Proposta progettuale per l'Ambito 2 – Molo Sant'Antonio
(planimetria d'insieme)

Per quanto riguarda l'Ambito 3, si prevede

- la ridefinizione della sede stradale in continuità con gli altri ambiti di intervento, al fine di pervenire ad una riduzione del carico attuale di traffico di percorrenza della Litoranea in questo tratto di Lungomare. La sezione stradale di progetto in fasi successive sarà quindi costituita da un marciapiede che definisce il margine dei giardini storici triangolari, di larghezza media 2.50 m e da una carreggiata a doppio senso di marcia con una fascia di parcheggi a raso in linea lungo il lato terra.
- l'inserimento di una pista ciclabile, tra la carreggiata e il marciapiede lato mare si prevede, in continuità con gli altri ambiti di progetto, di sezione 2.5 m, a contatto diretto con la zona pedonale prospiciente il mare. Questo tratto di pista ciclabile sarà realizzato anch'esso con un sottofondo misto di cava dello spessore di c.a.20 cm, pavimentazione ciclabile con massetto permeabile drenante in cls colorato dello spessore finito di 5 cm; la pista ciclabile sarà separata dalla carreggiata mediante cordoni in pietra.
- la riqualificazione di parte dell'area del Molo San Nicola, promuovendone l'uso pedonale; la superficie attualmente carrabile verrà sostituita con una pavimentazione monolitica di getto di tipologia analoga a quella già realizzata nei giardini storici limitrofi recentemente restaurati; in corso d'opera sarà accertata, attraverso saggi opportunamente predisposti, l'eventuale presenza del lastricato stradale al di sotto dell'attuale manto e valutata la possibilità di un suo ripristino in relazione alla consistenza e allo stato di conservazione. Le superfici lastricate in mattoni di cemento grigio saranno pavimentate con lastre di pietra calcarea, posate a correre, in fasce di larghezza variabile.
- la salvaguardia della struttura in legno lamellare esistente riorganizzata funzionalmente attraverso la creazione di n.7 unità funzionali attrezzate per la vendita al dettaglio e la riconferma dell'attività di ristorazione già presente. Per la struttura è previsto un involucro di nuova realizzazione costituito da superfici vetrate, in parte schermate, e pareti opache. Le superfici vetrate saranno costituite da grandi serramenti in legno massello, dotati di vetrocamera di sicurezza basso emissivi, e saranno parzialmente schermate da frangisole fisso in legno; le partizioni opache saranno costituite da pannellature coibentate su



sottostruttura lignea, rivestite su entrambe le facce da pannelli in cemento frirrinforzato e finite con una boiserie in legno. In copertura si prevederà la realizzazione di un pacchetto termoisolato e impermeabilizzato con finitura metallica del tegumento su tavolato posizionato sulla struttura lignea esistente. Dal punto di vista architettonico ogni singola unità occupa due campate della struttura esistente ed è dotata di un blocco "hardware" di servizio, costituito da un banco attrezzato per la lavorazione della materia prima, un servizio igienico con antibagno e un locale deposito eventualmente da attrezzare a cella frigorifero per la conservazione del pescato, e da uno spazio dedicato alla vendita e al consumo, permeabile alla vista, che consente di svolgere l'attività in un luogo protetto e rispondente alle norme in materia di igiene e somministrazione di alimenti. La nuova configurazione della struttura permetterà, in orari diversi da quelli della vendita del pescato al minuto, prevalentemente diurni, di svolgere nuove attività, per esempio somministrazione di "streetfood" del pescato fresco in continuità con l'attività giornaliera. Questo consentirà di prolungare i tempi di funzione delle attività, rispetto a quelle attuali, anche nelle ore serali e nelle prime ore notturne. Le postazioni saranno dotate di un proprio allaccio alla rete elettrica, di un impianto elettrico con centralino elettrico generale e saranno climatizzate.

- Il progetto definitivo comprende inoltre il restauro conservativo della banchina nell'ansa del porto vecchio, connessione fra il Molo San Nicola e le passerelle del Teatro Margherita e della banchina est dello stesso Molo. L'intervento di riqualificazione comprende la manutenzione straordinaria del Giardino De Andrè, garantendo la salvaguardia della sua configurazione originaria di giardino storico all'italiana, attraverso integrazione del verde e dell'arredo urbano. La pavimentazione del giardino, attualmente realizzata in marmette di cemento e asfalto, sarà sostituita con una pavimentazione in pietra calcarea lungo i marciapiedi e per la zona centrale, con una pavimentazione monolitica di getto, analogamente a quanto realizzato recentemente in altri giardini storici lungo le aree contermini. Al centro del giardino De Andrè è collocata una fontana attualmente in stato di degrado e abbandono che si prevede di restaurare e riattivare.>>



Figura 10 - Proposta progettuale per l'Ambito 3 - nuovo assetto del mercato del pesce fresco

OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA

Preme osservare che nonostante il progetto sia assoggettato alla valutazione ambientale per la voce relativa ad "opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare" lo studio preliminare in atti non dedica una specifica e dettagliata descrizione delle opere marittime di difesa (frangiflutti), se non per quanto brevemente descritto nell'elaborato "RG01_RELAZIONE TECNICA GENERALE.pdf" che si riporta *infra*.

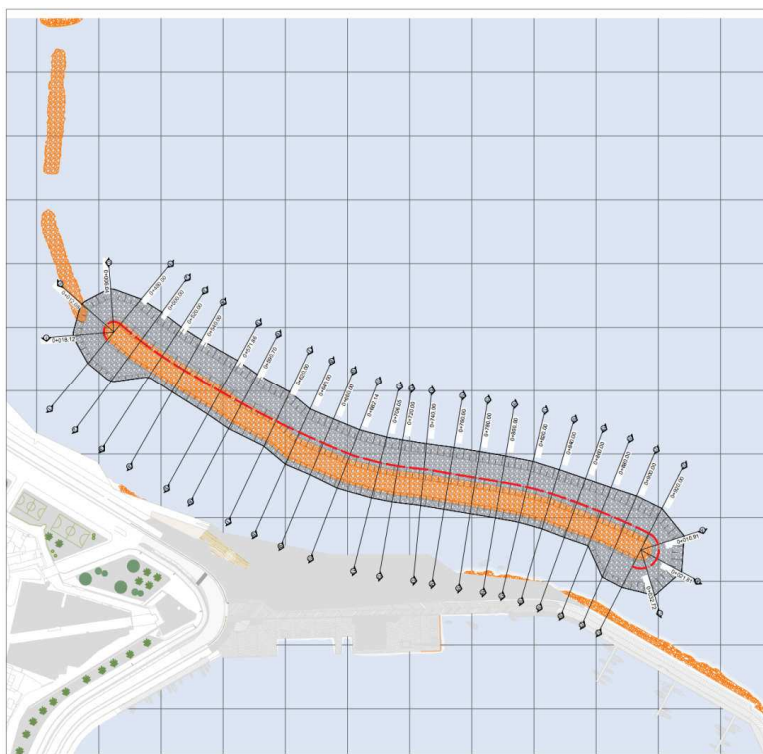


Opere marittime di difesa

Il tratto di costa della città di Bari compreso tra il radicamento del molo di levante del Porto Nuovo ed il molo Sant'Antonio del Porto Vecchio è contraddistinto da un "sistema di difesa" composto da:

- cinque barriere frangiflutti debolmente emerse (con berma di sommità a quota leggermente superiore al livello medio marino; mediamente larghe 10 m e lunghe 90 m; con varchi intermedi aventi larghezza compresa tra 15 e 20 m);
- una scogliera radente alla strada del lungomare che si sviluppa in continuità con le scogliere deimoli foranei dei porti Nuovo e Vecchio e che nel corso dei decenni è stata più volte "rinforzata" con interventi di ricarica della mantellata lato mare e di intasamento della berma di sommità tramite getti di calcestruzzo.

Nell'ambito del progetto definitivo, come già specificato, sarà realizzato solo un primo lotto di interventi che per la parte di opere a mare comprende le barriere frangiflutti a protezione del nuovo volume e i pontili "lato mare" lungo il molo Sant'Antonio.



Nel progetto definitivo si è sviluppato un modello bidimensionale XBeach (a più larga scala) della configurazione attuale, della soluzione proposta nel precedente studio e infine la sua ottimizzazione alla luce dei risultati ottenuti in termini di altezza d'onda e sovrizzo del livello marino; per valutare l'efficacia delle opere marittime previste e finalizzate a migliorare le condizioni di sicurezza e la stabilità delle stesse è stato necessario analizzare i complessi fenomeni di idrodinamica determinati dal moto ondoso che propagandosi dal largo frange in



prossimità della costa determinando un innalzamento del livello marino (wave set-up) più marcato lungo la linea di battigia. Il modello numerico XBeach applicato in modalità bidimensionale ha consentito di stimare i fenomeni di sovrarzo tenendo conto anche della presenza delle scogliere distaccate, permettendo di valutare puntualmente il grado di attenuazione esercitato dalle opere di difesa costiera sull'azione del moto ondoso.

Sono state condotte quattro serie di simulazioni così distinte:

1. stato attuale (A): presenza delle barriere frangiflutti debolmente emerse con varchi intermedi;
2. prima alternativa di progetto (P1): prevede la realizzazione di un nuovo "corpo scogliera", debolmente sommerso con berma di sommità a quota -1,0 m s.l.m. larga trasversalmente 25 m; essa costituisce un "artificialreef", la cui funzione è sia di indurre il frangimento delle onde e sia di protezione dei varchi tra le barriere emerse; la sommersa inoltre collega ed ingloba due scogliere esistenti e le due nuove scogliere leggermente emerse poste a protezione delle nuove opere;
3. seconda alternativa di progetto (P2): simile allo scenario P1 ma con la berma di sommità delle scogliere emerse posta a quota +1.50 m s.l.m.;
4. terza alternativa di progetto (P3): simile allo scenario P2 ma senza i varchi intermedi; scogliera unica che include le barriere nuove (n.2) e quelle esistenti (n.2) a loro prossime.

Alla luce dei risultati ottenuti la soluzione P2 e la soluzione P3, aventi medesime caratteristiche costruttive, portano sostanzialmente ad un livello di protezione del bacino paragonabile, a meno della presenza, nella soluzione P2, dei varchi, presenti solo nella parte emersa della barriera al fine eventualmente di garantire un più efficace ricambio d'acqua; la soluzione P3 determina un'altezza d'onda significativa più bassa (mt. 0.20) con un ricambio d'acqua tra interno ed esterno minore.

OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA

Preme rilevare che dalla cartografia in atti (Cfr. tavola "PR02.pdf" planimetria bonifica bellica) il proponente non solo non fornisce descrizione di sorta dell'attività bonifica bellica a svilupparsi quanto non la rappresenta nemmeno in termini di valutazione ambientale nei termini dei temi inerenti:

- gli impatti sulle COMPONENTI AMBIENTALI che potrebbero derivarne;
- I probabili EFFETTI;
- le MISURE PER IMPEDIRE E RIDURRE GLI IMPATTI;
- IL MONITORAGGIO AMBIENTALE eventualmente necessario.

Pertanto, nella legenda della stessa tavola si rileva la precisazione che si tratterebbe di una bonifica "superficiale" che consiste nel verificare la presenza di ordigni bellici in uno strato di fondale marino pari ad 1 mt. Seppure tale modalità di bonifica bellica potrebbe andar bene per la barriera frangiflutti, si ritiene che non sia pertinente nella zona di realizzazione dei pontili in quanto questi sembrerebbe che saranno posizionati su strutture in acciaio infisse nel fondale (negli elaborati progettuali pubblicati e oggetto di valutazione non vi è traccia alcuna dello schema strutturale portante dei pontili) e qualora si tratti di infissioni di elementi in acciaio per una profondità maggiore di 1 mt nel fondale marino (soluzione molto probabile) bisognerà adottare un tecnica di bonifica bellica cosiddetta "profonda" che generalmente è posta in essere mediante fori trivellati.

Per ciò che concerne la realizzazione della barriera frangiflutti, tra le soluzioni proposte non è presente un'ulteriore tipologia di barriera sommersa che preveda una quota di



sommergenza inferiore ad 1 mt o addirittura con il coronamento superiore posto di poco al di sotto del livello medio mare (opere a debole sommergenza). Infatti il coefficiente di trasmissione del moto ondoso di queste opere, cioè la loro efficacia nel proteggere la costa dal moto ondoso incidente, risulta inversamente proporzionale alla loro quota di sommergenza.

Parere di competenza ex art. 4 co.1 ultimo capoverso del r.r. 07/2018

Valutazione di Incidenza (NON INCLUSA NEL PROCEDIMENTO)

L'area di intervento non ricade all'interno di Aree Protette e di Siti Natura 2000. Tuttavia a fra i 100 ed i 200 metri si trova il SIC Mare "Posidonieto San Vito - Barletta" (IT9120009) caratterizzato dai seguenti Habitat prioritari:

- 1120* – Praterie di Posidonia

Nonostante l'intervento, dalla analisi della cartografia in atti (Cfr. elaborato RT16.1 – Allegato 6.2) mostri che già le opere esistenti si collocano a breve distanza dal SIC, il proponente non considera l'impatto ambientale specifico che dalle opere deriveranno, in particolare nella fase di cantiere, sul SIC.

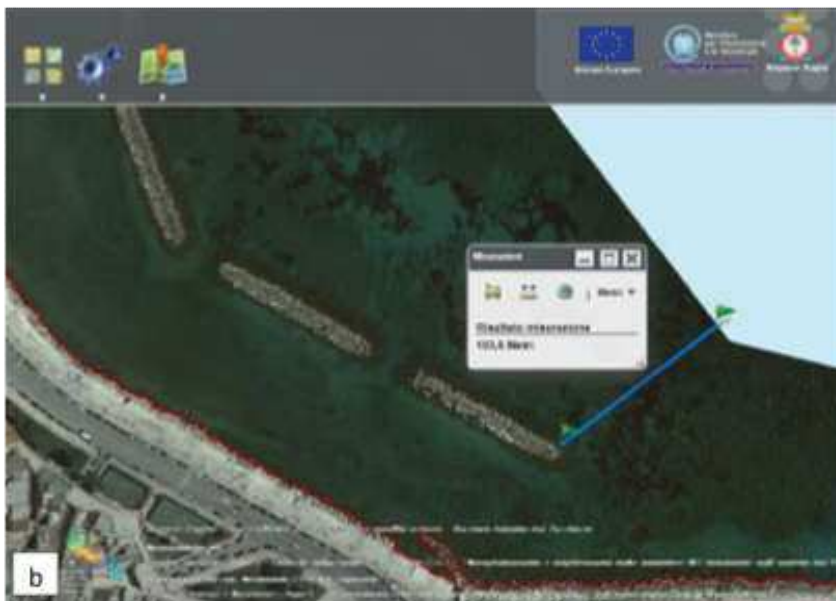
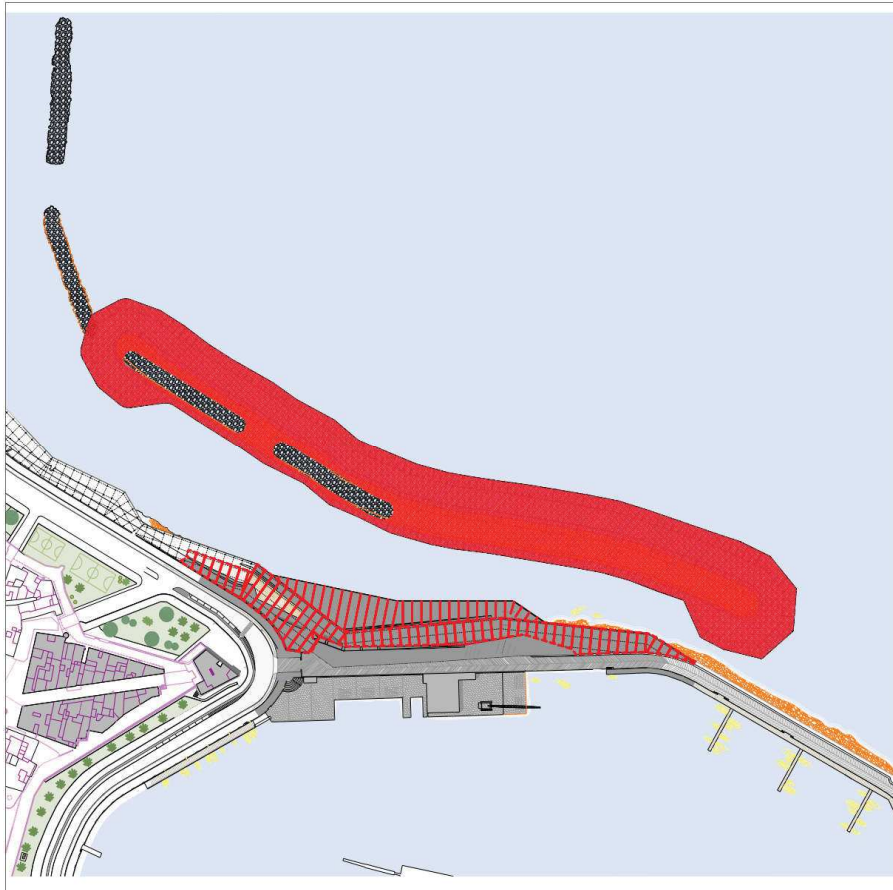


Fig. 12 a,b - Distanza tra barriere frangiflutti antistanti il tratto di Lungomare di interesse ed il SIC "Posidonieto San Vito - Barletta" (misurazione da cartografia on line SIT Regione Puglia)

Pertanto, la pressione ambientale sul SIC Mare deve considerare non solo una valutazione della distanza delle opere esistenti ma anche, e soprattutto, di quelle a realizzarsi, rispetto alle quali non risulta nemmeno valutata la distanza dal SIC mentre, appare evidente, analizzando la tavola "PR02.pdf" in atti, la significativa variazione fra l'esistente e quanto a realizzarsi che potrebbe avere anche un'influenza sul posidonieto e quindi andare soggetto a valutazione di incidenza.



Per di più, dalla documentazione in atti non risulta valutato l'impatto sul posidonieto anche attraverso uno studio celerimetrico o studio delle correnti marine, per cui risulta carente un modellistica delle pressioni su posidonia che non sono rimandabili a fasi successive quali la progettazione esecutiva, ma debbono essere specifico oggetto di valutazione ambientale.

Si rileva, a tal proposito, che ISPRA nel manuale/linea guida 106/2014 "Conservazione e gestione della naturalità degli ecosistemi marino-costieri. Il Trapianto di praterie di *Posidonia oceanica*", riguardo le cause di regressione delle praterie evidenzia che:

<<Tuttavia, le principali cause di regressione delle praterie sono da collegare alla crescente pressione antropica agente sull'ambiente costiero (quali la realizzazione di opere costiere, la posa di cavi e condotte sottomarini, il crescente inquinamento delle acque) che determina effetti sulla prateria essenzialmente riconducibili alle variazioni di torbidità della colonna d'acqua e alle variazioni dei tassi di sedimentazione, nonché agli effetti diretti imputabili anche ai danni generati dalla pesca a strascico e dagli ancoraggi (Boudouresque et al., 2006). In particolare, l'aumento di torbidità con la conseguente riduzione della trasparenza delle acque riduce la capacità fotosintetica della pianta e risulta essere una delle cause più frequenti di regressione delle praterie (Larkum e West 1983; Duarte 1991). L'alta concentrazione di inquinanti organici, causando un eccessivo sviluppo algale, può provocare



**REGIONE
PUGLIA**

*sia un aumento della torbidità delle acque sia un eccessivo sviluppo di epifiti sulle foglie di *P. oceanica*. In entrambi i casi viene ridotta l'intensità di luce che può raggiungere la pianta, con conseguenze negative sulla sopravvivenza della stessa.*

... omissis ...

*Un altro aspetto molto importante che può influire sullo stato di salute delle praterie di *P. oceanica* è quello legato alla variazione dei tassi sedimentari sottocosta, indotta dalla realizzazione di opere costiere. La costruzione di porti e opere portuali in genere, nonché la realizzazione di opere di difesa rigida sono infatti interventi che possono interferire drasticamente con il normale regime idrodinamico e causare importanti alterazioni della dinamica sedimentaria, soprattutto a scala locale. E' noto che sia gli aumenti sia le riduzioni degli apporti sedimentari possono creare seri problemi alla sopravvivenza delle praterie, nel primo caso favorendone l'insabbiamento e il conseguente soffocamento (Marbà e Duarte 1997; Manzanera et al., 1998), nel secondo promuovendo lo scalzamento dei rizomi e rendendo quindi la prateria più sensibile ai fenomeni erosivi (Jeudy de Grissac, 1979; Astier, 1984)>>*

Sul tema, il Proponente si limita a precisare che:

<<Oltrepassate le barriere frangiflutti che delimitano a NE il tratto di costa interessato dagli interventi, dirigendosi verso il mare aperto, si incontrano i confini del SIC mare "Posidonieto San Vito- Barletta" – codice IT9120009 - che si estende al largo del Lungomare barese. Si tratta di una parte dell'estesa prateria di Posidonia oceanica che si prolunga per la maggior parte delle coste adriatiche di pertinenza del capoluogo, con una estensione pari a oltre 12540 ettari, lungo 65 km di costa, lambendo a SE i confini del Brindisino ed a NW le coste di Trani.

Si precisa come gli interventi di opere marittime previste dal Progetto non ricadano direttamente nella perimetrazione del SIC mare>>

... omissis

<<Si rende necessario valutare possibili impatti sul vicino SIC "Posidonieto San Vito - Barletta", visto lo scarso valore ecologico degli specchi d'acqua direttamente coinvolti dagli interventi proposti>>

eidentificaquali misure di mitigazione le seguenti:

<<- tutte le operazioni di cantiere relative alla realizzazione delle opere marittime verranno svolte delimitando le aree interessate con adeguato sistema di panne anti- torbidità tali da contenere il trasporto di sedimenti;

- i lavori a mare verranno effettuati in condizioni meteo-marine di moda calma, in modo da evitare qualsiasi trasporto incontrollato di sedimento;>>

seppure nell'elaborato RT16.1 – Allegato 6.2 "Analisi di impatto potenziale delle opere marittime previste da Progetto sull'ecosistema marino" evidenzia che:

<<Si precisa come gli interventi di opere marittime previste dal Progetto non ricadano direttamente nella perimetrazione del SIC mare. Le eventualità di interazione tra le opere ed il SIC, data la vicinanza a poche centinaia di metri dalle aree interessate (Fig. 12 a, b, c), verranno analizzate nella successiva trattazione, in linea con le norme nazionali ed europee, per verificare se gli interventi proposti, pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati dal SIC mare>>.



Non si comprende come le misure di mitigazione indicate possano essere ritenute adeguate, idonee e coerenti per contenere la pressione ambientale delle attività a realizzarsi in assenza di una specifica valutazione dell'impatto.

Valutazione Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo (NON INCLUSA NEL PROCEDIMENTO)

Premesso che non è prevista nel procedimento la valutazione del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo, risulta allegata alla documentazione l'elaborato "**RG06_Gestione Materie.pdf**" all'interno del quale, nel par. 3.0 "Gestione dei rifiuti", sono determinate le quantità di rifiuti a prodursi (stimati in 3343,53mc) e la conseguente gestione. Si evidenzia che si tratta di rifiuti da demolizione e si precisa il conferimento di questi in discarica con "un traffico di mezzi pesanti stimato in circa 150 mezzi spalmato nei mesi iniziali".

Rilevato che il proponente richiama quale disciplina di riferimento il regolamento Regionale n.6/2006, norma ampiamente superata ed in alcuni casi in pieno contrasto con le disposizioni normative oggi vigenti, quale ad esempio il riutilizzo in cantiere di rifiuti da demolizione, la gestione dei rifiuti a prodursi, ed eventualmente anche delle terre e rocce da scavo (considerato che nello SIA si fa riferimento a mezzi d'opera quali macchine per il movimento terra), non risulta coerente né è assicurata l'applicazione dei principi dell'economia circolare anche attraverso la gestione di questi con il recupero piuttosto che lo smaltimento finale.

Valutazione di compatibilità ambientale

Nel capitolo 4 dello SIA intitolato "IDENTIFICAZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI AMBIENTALI" risultano descritte le possibili interferenze e gli impatti che la realizzazione dell'intervento può avere sull'ambiente e sulle sue componenti naturali.

A riguardo si evidenziano le considerazioni del proponente per ogni tematica e/o componente ambientale analizzata.

Riguardo la risorsa **ATMOSFERA** lo studio registra quanto segue:

<<Nella zona di riferimento non è nota la presenza di fonti puntuali significative di inquinamento atmosferico. Le opere progettuali sono inserite in un contesto urbano dove l'unica fonte di inquinamento atmosferico risulta essere il traffico veicolare presente sul Lungomare Imperatore Augusto, che è normalmente una strada molto trafficata. Le strutture antropiche più prossime sono di tipo residenziale e commerciale, mentre gli insediamenti produttivi sono molto più distanti.

Si segnala, tuttavia, la vicinanza dell'area di intervento all'infrastruttura portuale.

In fase di realizzazione delle opere nell'atmosfera si avranno emissioni di tipo provvisorio, costituite principalmente dalla diffusione delle polveri derivanti dall'esecuzione delle seguenti attività, come desumibile dalla relazione sulla Gestione delle Materie:

- Fresatura pavimentazione stradale
- Scavi di sbancamento
- Rimozione cordoni in pietra
- Rimozione di basole
- Demolizione fabbricato Mercato Ittico Molo Sant'Antonio;

In aggiunta alle suddette lavorazioni si possono considerare le emissioni di gas di scarico dovute al traffico veicolare dei mezzi d'opera utilizzati per le lavorazioni (macchine per il movimento terra, camion, betoniere, pontone, ecc).



**REGIONE
PUGLIA**

Dalle attività sopra menzionate saranno generati circa 3400 mc di materiale di scarto che sarà gestito in ossequio alle normative vigenti in materia di rifiuti. Il trasporto a impianto di recupero/smaltimento dei suddetti materiali genererà un traffico di mezzi pesanti stimato in circa 150 mezzi spalmato nei mesi iniziali. Al fine di ridurre l'impatto antropico derivante dalle operazioni di trasporto è stato individuato, per i mezzi pesanti, un percorso da/per la discarica che non attraversa il centro urbano. Analoghe considerazioni sono state fatte per i materiali da approvvigionare da cava. Si rimanda agli elaborati grafici T13-T14-T15-T16 per i dettagli. Si precisa che le emissioni a carico della componente Atmosfera saranno limitate alla sola fase di cantiere e pertanto sono da considerarsi di tipo momentaneo e reversibile in quanto non determineranno alcuna modifica delle condizioni della qualità dell'aria preesistenti. In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di media entità. Per fase di esercizio si intende il momento in cui l'opera risulta completata e fruibile. L'intervento, nel lungo periodo, avrà sicuramente effetti positivi sulla qualità dell'aria in quanto a regime saranno favoriti sistemi di trasporto intermodale, saranno incentivati i percorsi pedonali nel nuovo sistema urbano consolidato, che sarà arricchito con nuove attrattività, diffuse lungo la linea del mare. In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di entità molto bassa.>>

Negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di analisi non è approfondito lo studio dell'impatto delle polveri sull'atmosfera soprattutto in fase di cantiere nell'ambito della realizzazione delle opere a mare (trasporto del materiale dalle cave di prestito e posa in opera degli stessi per la realizzazione delle opere di difesa costiera) nonché per quelle previste a terra, per un quantitativo di oltre 40000 mc.

Fondazione stradale in misto granulare stabilizzato;	mc 420,00
Cordoni in Pietra Calcarea;	mc 18,52
Pavimenti in Pietra calcarea da cm 3;	mc 211,34
Elementi in calcarenite locale;	mc 51,77
Basolato in pietra lavica di recupero sp. medio cm 15;	mc 405,11
Pietrame calcareo in elementi di peso singolo da Kg 5 a Kg 150	mc 7.357,50
Scogli in pietra calcarea peso singolo da oltre 150 kg a 2000 kg	mc 3.859,90
Scogli in pietra calcarea peso singolo da 3000 kg a 6000 kg	mc 29.256,25
Tot.	mc 41.580,30

Né, per altro verso, rispetto alla matrice ambientale **ATMOSFERA**, risulta valutata la pressione ambientale derivante dal **TRAFFICO** indotto dalla movimentazione tanto dei materiali da approvvigionare che dei rifiuti a prodursi, essendosi limitato il proponente a riversare in atti esclusivamente mappe dei percorsi stradali che saranno verosimilmente utilizzati.

Riguardo la risorsa **AMBIENTE MARINO** lo studio registra quanto segue:

<<Fase di cantiere

La fonte di impatto potenziale di maggior rilevanza per l'ecosistema marino deriva dalla eventuale movimentazione dei sedimenti che, se trasportati in quantità, possono realizzare temporanee condizioni di torbidità delle acque, trasporto di sostanze indesiderate (inquinanti, microplastiche) contenute ed immobilizzate nei sedimenti stessi, e fenomeni di copertura indesiderati a danno dei popolamenti bentonici sessili.

Si rende necessario valutare possibili impatti sul vicino SIC "Posidonieto San Vito - Barletta", visto lo scarso valore ecologico degli specchi d'acqua direttamente coinvolti dagli interventi proposti.



Per quanto riguarda la realizzazione dei pontili fissi, l'infissione dei sostegni in acciaio è un intervento di portata minima e puntiforme, che per soluzioni adottate ed estensione trascurabile delle superfici di intervento, non si considera in grado di sollevare quantitativi di sedimento rilevanti dal punto di vista dell'impatto ambientale.

Un quantitativo moderatamente maggiore potrebbe derivare dalle operazioni di messa in opera dei massi di risagomatura/rifioritura delle barriere artificiali di protezione; si tratterebbe, anche in tal caso di una mobilitazione di sedimento di modesta entità, paragonabile ai fenomeni di trasporto che già avvengono per via naturale in occasione di mareggiate, anche in considerazione del fatto che tali operazioni, come già affermato, non sono accompagnate da alcuna operazione di dragaggio; tali sospensioni minime di sedimento si potrebbero accompagnare alle fasi di preparazione del fondale (rimozione di asperità o corpi solidi ostacolanti le operazioni, mediante uso esclusivo di benna ed aspirazione con utilizzo di sorbona all'occorrenza) e successiva deposizione dei massi per il potenziamento delle barriere, specialmente di quelli a diretto contatto con il substrato.

Si rappresenta anche un potenziale impatto dovuto ai mezzi nautici (pontone) utilizzati per la realizzazione delle opere che potrebbero impattare direttamente l'ambiente marino attraverso accidentali sversamenti di olii o carburante.

In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di bassa entità.

Fase di esercizio

In scala temporale più ampia, da parte delle opere già realizzate. Per quanto concerne il sistema di pontili fissi e galleggianti, in base a quanto descritto nelle relazioni tecniche del presente Studio, le opere prevedono l'impiego di materiali naturali (legno) e di impalcati e basamenti in acciaio zincato, trattati ulteriormente secondo le consuete tecniche di protezione dall'usura marina, omologabili a quelle adottate per le imbarcazioni da diporto; tra l'altro, il contatto diretto con l'acqua marina dei pontili fissi sarebbe contenuto ai soli sostegni in acciaio. Pertanto non si ritiene che la presenza dei pontili possa generare fenomeni di inquinamento, rilascio di rifiuti o sostanze nocive, tali da provocare impatti sulla qualità delle acque e sugli ecosistemi delle aree direttamente interessate. A ciò si aggiungeranno le precauzioni fornite, in tal senso, dalla normale attività di manutenzione per la sicurezza e la durata delle opere medesime; inoltre, le previste operazioni di potenziamento delle barriere frangiflutti, assicurerebbero una maggiore protezione dell'integrità dei pontili da mareggiate periodiche interessanti il tratto di costa.

Considerando le opere di risagomatura/rifioritura delle barriere frangiflutti, si precisa che i materiali impiegati consisteranno in massi di adeguata misura in roccia naturale, comunemente utilizzati ed omologabili a quelli già presenti nelle barriere attuali, pertanto inerti in termini ambientali, quindi esenti da rilascio di sostanze inquinanti o da qualsiasi alterazione di qualità delle acque marine e degli ecosistemi. Inoltre, non si ritiene che tali opere possano influenzare significativamente il ricambio di ossigeno, sedimenti e nutrienti disponibile nei fondali interessati.

Va evidenziato un probabile impatto positivo generabile nel tempo dai nuovi volumi di barriere frangiflutti previsti da Progetto nei confronti dell'ecosistema marino dell'area, comprendendo anche le vicine praterie di Posidonia del SIC mare. Molti studi hanno infatti dimostrato chiaramente come la presenza di tali strutture offre alle comunità bentoniche nuove superfici solide per l'insediamento di larve, organismi coloniali, specie sessili o reptanti, insediamenti di macroalghe fotofile; anche per i popolamenti ittici sono ben noti gli effetti positivi degli artificialreefs, derivanti in massima parte dalla accresciuta complessità strutturale, con disponibilità di nuovi spazi di protezione ad uso di specie ittiche residenti. In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di entità nulla con effetti positivi sugli habitat..>>



□

Negli elaborati progettuali edepositi e pubblicati ed oggetto di valutazione non vi è rappresentata la sovrapposizione delle opere progettate (in particolare la barriera frangiflutti) con la posizione del posidonieto. Inoltre non vengono, in questa fase, valutati in maniera approfondita i possibili impatti che le opere possano produrre sul posidonieto e quindi sull'ecosistema marino circostante, sia in fase di cantiere e in fase di esercizio. Dalla documentazione in atti non risulta valutato l'impatto sul posidonieto anche attraverso uno studio celerimetrico o studio delle correnti marine, per cui risulta carente un modellistica delle pressioni su posidonia che non sono rimandabili a fasi successive quali la progettazione esecutiva, ma debbono essere specifico oggetto di adeguata e pertinente valutazione ambientale. Né tanto meno si comprende come le misure di mitigazione indicate dal proponente possano essere ritenute adeguate, idonee e coerenti per contenere la pressione ambientale delle attività a realizzarsi in assenza di una specifica valutazione dell'impatto.

Negli elaborati progettuali depositati e pubblicati ed oggetto di valutazione non è presente nessuna documentazione tecnica, relazione specialistica (geologica e/o idrogeologica) ed elaborati grafici, relativi ai sottoservizi presenti nell'area (rete di fogna bianca, rete di fogna nera, rete idrica) che permetta di valuta i possibili impatti delle opere sulle acque di falda e quindi la possibile iterazione con l'ambiente marino.

Riguardo **PAESAGGIO E BENI CULTURALI** lo studio registra quanto segue:

<<Fase di cantiere

Nelle fase di cantiere non si segnalano interferenze né dirette né indirette con opere o beni architettonici.

In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di entità nulla.

Fase di esercizio

Gli interventi previsti nel progetto di riqualificazione del waterfront della Città Vecchia di Bari non alterano l'assetto attuale della città consolidata ed eliminano i detrattori attraverso interventi di riqualificazione, perseguendo la risoluzione delle criticità ambientali dell'area a mare, legata alle funzioni attuali.

In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di entità nulla

Misure di mitigazione

Non risultano necessarie misure di mitigazione.>>

Si rileva che il parere della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari con nota prot. n. 14/10/2020 – 0007998-P a pag. 2, diversamente dalle indicazioni del proponente, **evidenzia la necessita che gli interventi di che trattasi siano soggetti della preventiva attivazione tanto del procedimento di accertamento di compatibilità paesaggistica, imposta ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR quanto di quello dell'autorizzazione paesaggistica prevista dall'art. 146 del D.Lgs. 42/04, laddove dovuto** oltre a prescrive l'assistenza continuativa ai lavori, da parte di operatori archeologici.

Riguardo **ECOSISTEMI, FLORA E FAUNA** lo studio registra quanto segue:

<<Fase di cantiere

Non si segnalano interferenze con l'ecosistema in fase di realizzazione delle opere

In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di entità nulla



Fase di esercizio

Non si segnalano interferenze con l'ecosistema in fase di esercizio

In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di entità nulla

Misure di mitigazione

Non risultano necessarie misure di mitigazione>>

Riguardo **RUMORE** lo studio registra quanto segue:

<<Fase di cantiere

Le emissioni di rumore in questa fase sono da mettersi in relazione con il transito di macchinari pesanti e la realizzazione delle opere. Si avranno emissioni di tipo provvisorio, derivanti dalle seguenti fasi lavorative, che si ritengono le più significative in termini di inquinamento acustico

- Demolizione fabbricato Mercato Ittico Molo Sant'Antonio;*
- Scarico massi per realizzazione scogliere*
- Realizzazione dei pali*

Si precisa che le emissioni suddette saranno limitate alla sola fase di cantiere e pertanto sono da considerarsi di tipo momentaneo e reversibile in quanto non determineranno alcuna modifica delle condizioni del clima acustico preesistente.

Per la Puglia la legge di riferimento in materia di inquinamento acustico è la L.R. n. 3/2002 che all'art. 17 co 3 disciplina le attività temporanee. Ai sensi del suddetto articolo le emissioni sonore, provenienti da cantieri edili, sono consentite negli intervalli orari 7.00 - 12.00 e 15.00 - 19.00, fatta salva la conformità dei macchinari utilizzati a quanto previsto dalla normativa della Unione europea e il ricorso a tutte le misure necessarie a ridurre il disturbo, salvo deroghe autorizzate dal Comune. Le emissioni sonore, in termini di livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato (A) [Leq(A)] misurato in facciata dell'edificio più esposto, non possono inoltre superare i 70 dB (A) negli intervalli orari di cui sopra.

Il Comune interessato può concedere deroghe su richiesta scritta e motivata, prescrivendo comunque che siano adottate tutte le misure necessarie a ridurre il disturbo sentita la AUSL competente.

Per ogni eventuale approfondimento circa la stima degli impatti acustici si rimanda allo specifico elaborato specialistico redatto da Tecnico Competente in Acustica.

In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di media entità.>>

Fase di esercizio

Per fase di esercizio si intende il momento in cui l'opera risulta completata e fruibile.

L'intervento, nel lungo periodo, avrà sicuramente effetti positivi sull'inquinamento acustico da traffico veicolare in quanto a regime saranno favoriti sistemi di trasporto intermodale, saranno incentivati i percorsi pedonali e ciclabili nel nuovo sistema urbano consolidato, che sarà arricchito con nuove attrattività, diffuse lungo la linea del mare.

In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di entità molto bassa.>>

Riguardo **RIFIUTI** lo studio registra quanto segue:

<<Descrizione dello stato

Allo stato attuale non si evidenzia la presenza di attività che generano la produzione di particolari tipologie di rifiuti, interferenti con le opere previste in progetto.

Fase di cantiere

In fase di realizzazione delle opere, la produzione di rifiuti sarà generata dalle seguenti attività, come desumibile dalla relazione sulla Gestione delle Materie:



☐☐☐☐ *Fresatura pavimentazione stradale*

- Scavi di sbancamento
- Rimozione cordoni in pietra
- Rimozione di basole
- Demolizione fabbricato Mercato Ittico Molo Sant'Antonio;

Si stima una produzione di circa 3500 mc di materiali da conferire in discarica.

Tale impatto ha carattere temporaneo e reversibile e può essere considerato di media entità.

Fase di esercizio

Si evidenzia che in questa fase la produzione di rifiuti deriverà perlopiù dai fruitori del MUMAB. Tali rifiuti saranno assimilabili agli urbani e gestiti secondo le vigenti disposizioni comunali in materia di raccolta differenziata.

Tale impatto può essere considerato di entità bassa.>>

Si rileva, come già sopra rilevato, che non risulta coerente né è assicurata l'applicazione dei principi dell'economia circolare nella gestione dei rifiuti a prodursi, anche attraverso la gestione di questi con il recupero piuttosto che lo smaltimento finale.

Riguardo **ENERGIA** lo studio registra quanto segue:

Fase di cantiere

<<L'impatto relativo al consumo energetico in fase di cantiere si può considerare a carattere temporaneo poiché dovuto principalmente all'alimentazione dei macchinari di cantiere, all'illuminazione e alla movimentazione delle macchine.

In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di bassa entità.

Il progetto complessivo di riqualificazione del waterfront ha previsto anche l'integrazione / ripristino dell'illuminazione pubblica nell'ambito di intervento.

In tal senso, il progetto preliminare prevede l'adozione di corpi illuminanti tecnici e di accento: i primi garantiranno l'illuminazione dell'asse stradale e dei giardini della Muraglia, del Molo Sant'Antonio e del molo San Nicola; i secondi forniranno il necessario accento su passaggi, elementi architettonici, vie pedonali, ecc. valorizzando le emergenze architettoniche e paesaggistiche.

Il sistema dei pontili sarà illuminato da elementi incassati nei basamenti dei lampioni storici, lato mare, che illumineranno con luce radente le superfici in legno dei pontili stessi, senza interferire con gli effetti del sistema di illuminazione storico che verrà ripristinato. Gli impianti di pubblica illuminazione prevedono sostanzialmente il sezionamento delle linee esistenti e l'attestazione delle nuove linee su tali conduttori, in continuità con l'impianto di pubblica illuminazione esistente.

In particolare, sia per la pubblica illuminazione che per l'impianto di illuminazione del Museo Del Mare si prevede l'installazione di lampade LED a bassissimo impatto.

Si precisa che, con riferimento alla realizzazione del MUMAB, la progettazione di tutti gli impianti (illuminazione, condizionamento, elettrico) e la scelta delle apparecchiature privilegia l'efficienza energetica e l'economia di gestione e conduzione degli impianti stessi.

In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di bassa entità.>>

Riguardo **Consumo di risorse naturali (acqua, suolo)** lo studio registra quanto segue:

<<Per la realizzazione delle opere previste in progetto non si prevede il depauperamento delle risorse naturali, inteso come consumo di suolo ed acqua.

Si considera nullo l'impatto relativo al consumo di suolo in quanto i nuovi edifici saranno realizzati in sostituzione di fabbricati già esistenti.



Allo stesso modo, si considera trascurabile l'impatto dovuto al consumo di acqua in quanto tale risorsa sarà impiegata in fase di cantiere per la sola nebulizzazione durante le attività di demolizione.>>

Si rileva che negli elaborati progettuali depositati e pubblicati ed oggetto di valutazione non è presente nessuna documentazione tecnica, relazione specialistica (geologica e/o idrogeologica) ed elaborati grafici, relativi ai sottoservizi presenti nell'area (rete di fogna bianca, rete di fogna nera, rete idrica) che permetta di valuta i possibili impatti delle opere sulle acque di falda

METODOLOGIA DI ANALISI DEGLI IMPATTI

Si riporta di seguito la matrice di valutazione finalizzata a definire il grado di complessità dell'impatto consideratoper come definita dal proponente.

"In particolare, la matrice è stata ricostruita distinguendo per ciascuna componente gli impatti in fase di realizzazione dell'opera (temporanei) ed in fase di esercizio (permanenti) e la loro entità (ELEVATA – MEDIA – BASSA – MOLTO BASSA - NULLA)."

COMPONENTE	EFFETTO	IMPATTO TEMPORANEO	IMPATTO PERMANENTE
SOGGETTA AD IMPATTO		(fase di cantiere)	(fase di esercizio)
ATMOSFERA	Peggioramento della qualità dell'aria per dispersione polveri e	MEDIA	MOLTO BASSA
AMBIENTE MARINO	Qualità del corpo idrico. Alterazioni a seguito delle realizzazioni delle opere	BASSA	NULLA
ECOSISTEMI NATURALI - FLORA E FAUNA	Disturbo ecosistema acquatico	NULLA	NULLA



**REGIONE
PUGLIA**

PAESAGGIO	Alterazione del paesaggio	NULLA	NULLA
RUMORE	Inquinamento acustico	MEDIA	MOLTO BASSA
RIFIUTI	Produzione di rifiuti	MEDIA	BASSA
ENERGIA	Consumi di energia	BASSA	BASSA
Consumi idrici	Consumo di risorsa idrica	MOLTO BASSA	MOLTO BASSA
Consumo di suolo	Consumo di suolo	NULLA	NULLA

La matrice offerta dal proponente non risulta essere utile per determinare oggettivamente l'impatto ambientale del progetto, infatti, nella modalità di determinazione dell'impatto riportata non si comprende come l'entità sia attribuita alle singole componenti soggette ad impatto temporaneo/permanente.



Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della verifica di compatibilità ambientale per l'intervento proposto, richiamati i criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'Allegato V, Parte II del d. lgs. 152/2006, si formula il parere di competenza ex art. 4 co. 1 del r.r. 07/2018 ritenendo che il progetto in epigrafe, alla luce dei pareri acquisiti agli atti del procedimento, come sopra richiamati:

- sia da assoggettare al procedimento di VIA, poiché:
 - o le caratteristiche dell'intervento:
 - con riferimento alle dimensioni e della concezione dell'insieme del progetto:
 - nonostante questo sia assoggettato alla valutazione ambientale per la voce dell'all. IV punto 7. lett. n) della parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. relativa ad *"opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare"*, lo studio ambientale in atti non dedica una specifica e dettagliata descrizione delle opere marittime di difesa (frangiflutti), se non per quanto brevemente descritto nell'elaborato *"RG01_RELAZIONE TECNICA GENERALE.pdf"*;
 - negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di valutazione non vi è rappresentata la sovrapposizione delle opere progettate (in particolare la barriera frangiflutti) con la posizione del posidonio;
 - negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di valutazione non è presente nessuna documentazione tecnica, relazione specialistica (geologica e/o idrogeologica) ed elaborati grafici, relativi ai sottoservizi presenti nell'area (rete di fogna bianca, rete di fogna nera, rete idrica) che permetta di valutare i possibili impatti delle opere sulle acque di falda
 - con riferimento alla produzione di rifiuti il proponente richiama quale disciplina di riferimento, per la gestione rifiuti, il regolamento Regionale n. 6/2006, norma ampiamente superata ed in alcuni casi in pieno contrasto con le disposizioni normative oggi vigenti, quale ad esempio il riutilizzo in cantiere di rifiuti da demolizione, la gestione dei rifiuti a prodursi, ed eventualmente anche delle terre e rocce da scavo (considerato che nello SIA si fa riferimento a mezzi d'opera quali macchine per il movimento terra). Per cui non risulta coerente né è assicurata l'applicazione dei principi dell'economia circolare anche attraverso la gestione di questi con il recupero piuttosto che lo smaltimento finale;
 - Le caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto:
 - del cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati che non risulta essere presente nella documentazione in atti;
 - dei rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto nonché per la salute umana che non risulta essere presente nella documentazione in atti, infatti dalla cartografia (Cfr. tavola *"PRO2.pdf"* planimetria bonifica bellica) il proponente non solo non fornisce descrizione di sorta dell'attività bonifica bellica a svilupparsi quanto non la rappresenta nemmeno in termini di valutazione ambientale nei termini dei temi inerenti:
 - gli impatti sulle COMPONENTI AMBIENTALI che potrebbero derivarne;



- I probabili EFFETTI;
- le MISURE PER IMPEDIRE E RIDURRE GLI IMPATTI;
- Il MONITORAGGIO AMBIENTALE eventualmente necessario.

Peraltro, nella legenda della stessa tavola si rileva la precisazione che si tratterebbe di una bonifica “superficiale” che consiste nel verificare la presenza di ordigni bellici in uno strato di fondale marino pari ad 1 mt. Seppure tale modalità di bonifica bellica potrebbe andar bene per la barriera frangiflutti, si ritiene che non sia pertinente nella zona di realizzazione dei pontili in quanto questi sembrerebbe che saranno posizionati su strutture in acciaio infisse nel fondale (negli elaborati progettuali pubblicati e oggetto di valutazione non vi è traccia alcuna dello schema strutturale portante dei pontili) e qualora si tratti di infissioni di elementi in acciaio per una profondità maggiore di 1 mt nel fondale marino (soluzione molto probabile) bisognerà adottare un tecnica di bonifica bellica cosiddetta “profonda” che generalmente è posta in essere mediante fori trivellati.

Per ciò che concerne la realizzazione della barriera frangiflutti, tra le soluzioni proposte non è presente un ulteriore tipologia di barriera sommersa che preveda una quota di sommergenza inferiore ad 1 mt o addirittura con il coronamento superiore posto di poco al di sotto del livello medio mare (opere a debole sommergenza). Infatti il coefficiente di trasmissione del moto ondoso di queste opere, cioè la loro efficacia nel proteggere la costa dal moto ondoso incidente, risulta inversamente proporzionale alla loro quota di sommergenza.

- Con riferimento all'inquinamento e disturbi ambientali:
 - negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di valutazione non viene approfondito lo studio dell'impatto delle polveri sull'atmosfera soprattutto in fase di cantiere nell'ambito della realizzazione delle opere a mare (trasporto del materiale dalle cave di prestito e posa in opera degli stessi per la realizzazione delle opere di difesa costiera) nonché per quelle previste a terra, per un quantitativo di oltre 40000 mc;
 - Né, per altro verso, rispetto alla matrice ambientale ATMOSFERA, risulta valutata la pressione ambientale derivante dal TRAFFICO indotto dalla movimentazione tanto dei materiali da approvvigionare che dei rifiuti a prodursi, essendosi limitato il proponente a riversare in atti esclusivamente mappe dei percorsi stradali che saranno verosimilmente utilizzati.
- la sensibilità ambientale dell'area di intervento:
 - il parere della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari con nota prot. n. 14/10/2020 – 0007998-P a pag. 2 precisa che: *“In base a quanto sopra specificato e nell'ottica di valutare gli interventi a farsi in funzione del loro ottimale inserimento paesaggistico la Scrivente, per quanto attiene la tutela paesaggistica, evidenzia la necessita che gli interventi di che trattasi siano soggetti della preventiva attivazione tanto del procedimento di*



accertamento di compatibilità paesaggistica, imposta ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR, quanto di quello dell'autorizzazione paesaggistica prevista dall'art. 146 del D.Lgs. 42/04, laddove dovuto" e prescrive l'assistenza continuativa ai lavori, da parte di operatori archeologici in possesso dei titoli previsti dal decreto ministeriale di cui all'art. 25, comma 2 del D.Lgs. n. 50/2016 con documentazione di tutte le attività che comportano movimentazione di terra ed operazioni sul fondale marino. Si rappresenta che, ove il progetto fosse assoggettato a VIA (PAUR), lo stesso si configurerebbe quale intervento di rilevante trasformazione e pertanto, ai sensi degli art. 89 e 91 delle NTA del PPTR, dovrà ottenere accertamento di compatibilità paesaggistica, da parte della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Puglia;

- Nonostante l'intervento, dalla analisi della cartografia in atti (Cfr. elaborato RT16.1 – Allegato 6.2) mostri che già le opere esistenti si collocano a breve distanza dal SIC, il proponente non considera l'impatto ambientale specifico che dalle opere deriveranno, in particolare nella fase di cantiere, sul SIC. Peraltro, la pressione ambientale sul SIC Mare deve considerare non solo una valutazione della distanza delle opere esistenti ma anche, e soprattutto, di quelle a realizzarsi, rispetto alle quali non risulta nemmeno valutata la distanza dal SIC mentre, appare evidente, analizzando la tavola "PR02.pdf" in atti, la significativa variazione fra l'esistente e quanto a realizzarsi che potrebbe avere anche un'influenza sul posidonieto e quindi andare soggetto a valutazione di incidenza. Per di più, dalla documentazione in atti non risulta valutato l'impatto sul posidonieto anche attraverso uno studio celerimetrico o studio delle correnti marine, per cui risulta carente un modellistica delle pressioni su posidonia che non sono rimandabili a fasi successive quali la progettazione esecutiva, ma debbono essere specifico oggetto di valutazione ambientale.

Non si comprende, infine, come le misure di mitigazione indicate e proposte possano essere ritenute adeguate, idonee e coerenti per contenere la pressione ambientale delle attività a realizzarsi in assenza di una specifica valutazione dell'impatto. Infatti non sono valutati in maniera approfondita e adeguata i possibili impatti che le opere possano produrre sul posidonieto e quindi sull'ecosistema marino circostante, sia in fase di cantiere e soprattutto in fase di esercizio.

- la tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale:
 - seppur riportata una valutazione dell'impatto matrice offerta dal proponente non risulta essere utile per determinare oggettivamente l'impatto ambientale del progetto, difatti, nella modalità di determinazione dell'impatto riportata non si comprende come l'entità sia attribuita alle singole componenti soggette ad impatto temporaneo/permanente, tanto in compliance con quanto prescritto dall'all. V punto n. 3, Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. riguardo intensità e complessità dell'impatto, probabilità dell'impatto, prevista insorgenza, durata, frequenza e reversibilità dell'impatto;



sono tali da attribuire al progetto potenziali impatti ambientali significativi e negativi e, pertanto, richiedono che la proposta progettuale sia sottoposta al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del TUA.


**REGIONE
PUGLIA**

I componenti del Comitato Reg.le VIA.

n.	Ambito di competenza	CONCORDE o NON CONCORDE con il parere espresso	FIRMA DIGITALE
1	Pianificazione territoriale e paesaggistica, tutela dei beni paesaggistici, culturali e ambientali Ing. Grazio Maggio	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici Ing. Maria Carmela Bruno	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
3	Difesa del suolo Ing. Monica Gai	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
4	Tutela delle risorse idriche Ing. Valeria Quartulli	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Assente
5	Lavori pubblici ed opere pubbliche Ing. Leonardo de Benedettis	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
6	Urbanistica Dott. Giovanni Resta	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
7	Infrastrutture per la mobilità Dott. Vitantonio Renna	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Assente
8	Rifiuti e bonifiche Dott.ssa Giovanna Addati	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
	ASSET Ing. Domenico Denora	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione



**REGIONE
PUGLIA**

	Rappresentante della Direzione Scientifica ARPA Puglia Dott. Nicola Ungaro	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Assente
	Rappresentate del Dipartimento Ambientale Provincia componente territorialmente dell'ARPA Ing. Claudio Lofrumento	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
	Rappresentate dell'Autorità di Bacino distrettuale	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
	Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
	Esperto in Diritto Ambientale Avv. Antonio De Feo	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
	Esperto in infrastrutture Ing. Michele Prencipe	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione



Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
SEDE

Parere definitivo espresso nella seduta del 29/01/2021

ai sensi del R.R.07 del 22.06.2018, pubblicato su BURP n. 86 *suppl.* del 28.06.2018

Procedimento: ID VIA 564 Verifica di Assoggettabilità a VIA ex art. 19 del d. lgs. 152/2006 e smi.
 VInCA: NO SI SIC Posidonieto San Vito - Barletta" (IT9120009)
 Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo NO SI

Oggetto: Verifica di Assoggettabilità VIA relativo al progetto di: Riqualficazione del Waterfront della Città vecchia di Bari nel tratto di costa compreso tra il complesso di santa scolastica, il molo Sant'Antonio e il molo San Nicola

Tipologia: D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii - Parte II - All.IV punto 7 lett. n) L.R. 11/2001 e smi Elenco B1lett.B.1.e)

Autorità Comp. Regione Puglia, ex L.R. 11/2001

Proponente: COMUNE di BARI

Istruttoria tecnica così come prevista dall'art.4 del R.R. 07/2018

Elenco elaborati esaminati.

Gli elaborati esaminati, ottenuti mediante download dal sito web "Portale Ambiente della Regione Puglia" - "Sezione Autorizzazioni Ambientali" - "Procedimenti VIA", sono di seguito elencati:

Documentazione pubblicata in data 01/09/2020:

▼	STUDIO IMPATTO AMBIENTALE
▼	RT16.1 STUDIO IMPATTO AMBIENTALE ECC
	RT016.1_01EM.pdf
	RT016.1_01EM.pdf.p7m
▼	RT16.2 STUDIO PREVISIONALE IMPATTI ACUSTICI
	RT 16.2.pdf.p7m
▼	RELAZIONI GENERALI E SPECIALISTICHE
	ARS_RELAZIONE OPERE ARCHITETTONICHE.pdf.p7m
	RG01_RELAZIONE TECNICA GENERALE.pdf
	RG01_RELAZIONE TECNICA GENERALE.pdf.p7m
	RG06_Gestione Materie.pdf
	RG06_Gestione Materie.pdf.p7m
	RT12_01EM.pdf.p7m
	RT13_01EM.pdf
	RT13_01EM.pdf.p7m



▼	OPERE A MARE
	PONTILI_02LC.bak
	PRO1.pdf.p7m
	PRO2.pdf.p7m
	RG02 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA.pdf.p7m
	SF01.pdf.p7m
	SF02.pdf.p7m
	SF03.pdf.p7m
	SF04.pdf.p7m
	SZ01.pdf.p7m
	SZ02.pdf.p7m
	SZ03.pdf.p7m
	SZ04.pdf.p7m
▼	PROGETTO ARCHITETTONICO
	A00 ELABORATO CONCORSO.pdf.p7m
	A01 ELABORATO CONCORSO.pdf.p7m
	A02 ELABORATO CONCORSO.pdf.p7m
	A03 ELABORATO CONCORSO.pdf.p7m
	A04 PLANIMETRIA GENERALE_.pdf
	A04 PLANIMETRIA GENERALE_.pdf.p7m
	A05 RILIEVOCELERIMETRICO.pdf.p7m
	A06 INQUADRAMENTO URBANISTICO E QUADRO VINCOLISTICO.pdf
	A06 INQUADRAMENTO URBANISTICO E QUADRO VINCOLISTICO.pdf.p7m
	A07 RILIEVO E ANALISI DEGRADO PRIMO TRATTO.pdf.p7m
	A08 RILIEVO E ANALISI DEL DEGRADO SECONDO TRATTO.pdf.p7m
	A09 SCHEMA CARPENTERIE PONTILI.pdf.p7m
	A10 MUMAB PIANTE PT E COPERTURE.pdf.p7m
	A11 MUMAB CONTROSOFFITTO.pdf.p7m
	A12 MUMAB PROSPETTI SEZIONI.pdf.p7m
	A13 MUMAB STRALCI PIANTE.pdf.p7m
	A14 MUMAB PROSPETTI SEZIONI 100.pdf.p7m
	A15 MOLO PRIMO TRATTO.pdf.p7m
	A16 MOLO SECONDO TRATTO.pdf.p7m
	A17 FOTOINSERIMENTI AMBIENTALI E VISTE DI PROGETTO MOLO SANT ANTONIO.pdf.p7m
	A18 SA BANCHINA PRIMO TRATTO.pdf.p7m
	A19 SA BANCHINA SECONDO TRATTO.pdf.p7m
	A20 PROGETTO BANCHINA PRIMO TRATTO.pdf.p7m
	A21 PROGETTO BANCHINA SECONDO TRATTO.pdf.p7m
	A22 SA MOLO SAN NICOLA E GIARDINO DE ANDRE.pdf.p7m
	A23 PROGETTO MOLO SAN NICOLA E GIARDINO DE ANDRE.pdf.p7m
	A24 PROGETTO CHIRINGUITO.pdf.p7m
	A25 FOTOINSERIMENTI AMBIENTALI E VISTE DI PROGETTO MOLO SAN NICOLA.pdf.p7m
	A26 LAYOUT DI CANTIERE - MOLO SANT'ANTONIO.pdf.p7m
	A27 LAYOUT DI CANTIERE - TRA MOLO SANT'ANTONIO E TEATRO MARGHERITA.pdf.p7m
	A28 LAYOUT DI CANTIERE - MOLO SAN NICOLA.pdf.p7m

Inoltre, sono stati rilasciati i seguenti pareri da parte degli Enti coinvolti:

- Parere MIBACT – Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari con nota prot. n. 14/10/2020 – 0007998-P;
- Parere rilasciato dalla Sezione Demanio e Patrimonio – Servizio Demanio Costiero e Portuale della Regione Puglia con nota prot. AOO_108/PROT 22/09/2020 - 0012847;
- Parere del Comune di Bari, prot. n. 0255781 del 10.11.2020;
- Parere del Dipartimento di Prevenzione, SISP Nord, prot. n. 159856 del 09.11.2020;
- Pareri della Sezione Risorse Idriche, prot. n. AOO_075/10764 del 20.10.2020 e successivo prot. n. AOO_075/11741 del 10.11.2020;
- Parere Arpa Puglia prot. n. 0078181 del 11.11.2020, condiviso e fatto proprio dal Comitato.

Successivamente al rilascio del parere da parte di questo Comitato, il Proponente ha trasmesso riscontro con controdeduzioni, contenute nei documenti di seguito rappresentati, pubblicati sul sito web "Il Portale ambientale della Regione Puglia" in data 27.11.2020:



01) Trasm Controdeduzione a Comitato VIA Regionale_WATERFRONT Bari-Vecchia.pdf
▼ Controdeduzioni da SMN_Arch
30 - P173 - PP - doc. 30.2020 Riscontro Comitato Via_03vd.pdf
PRT14282618.pdf
RG04 RELAZIONE GEOLOGICA.pdf
RG04 RELAZIONE GEOLOGICA.pdf.p7m
RG05_RELAZIONE ARCHEOLOGICA.pdf
RG05_RELAZIONE ARCHEOLOGICA.pdf.p7m
SOVRAPPOSIZIONE POSIDONIETO- OPERE.pdf

Sono stati rilasciati anche i seguenti ulteriori pareri da parte degli Enti coinvolti:

- parere dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale prot. n. 21721/2020 del 11.11.2020;
- Parere del Dipartimento di Prevenzione, SISP Nord, prot. n. 173919 del 07.12.2020.

Si precisa che il parere dell'AdB prot. n. 21721/2020 del 11.11.2020, è stato acquisito dalla Regione Puglia successivamente alla discussione del presente progetto nel Comitato VIA.

Successivamente all'audizione in Comitato Regionale VIA del 14 dicembre 2020, il Proponente ha trasmesso, con nota prot. 17689/2021 (REG_UNICO_PROT-2021-01-21-0017689), riscontro con controdeduzioni, contenute nei documenti di seguito rappresentati e scaricati dal seguente link 1:

<https://wettransfer.com/downloads/24c7a793bcbeb994320dd27b7446124a20210121074324/a398c5544d1e2e0ffaad88de04b243e12021012:074538/25418a>

Nome
03) Trasm doc integrativa ad AdB_ID VIA 564_WATERFRONT ...
A04_PLANIMETRIA GENERALE .pdf
Doc. 30.2020 Trasmissione Riscontro AdB.pdf (3)
Nota-AdB_04vd.pdf (4)
PRT30554774
Ricambio Idrico e Dimanica Costiera.pdf (4)

Nome
MVL_Matrici di valutazione dell'impatto .pdf
PRT14282618
PT01 PONTILL.pdf
PT02 PONTILL.pdf
PT03 PONTILL.pdf
PT04 PONTILL.pdf
PT05 PONTILL.pdf
RG04 RELAZIONE GEOLOGICA.pdf
RG05_RELAZIONE ARCHEOLOGICA.pdf
RG06_REV.pdf
Ricambio Idrico e Dimanica Costiera.pdf
Riscontro parere Comitato 20.01.21.pdf
RR.IM_Studio impatti in atmosfera_(1).pdf
RT14 relazione.pdf
SOVRAPPOSIZIONE POSIDONIETO- OPERE.pdf

e le cartelle scaricati dal seguente link 2 con all'interno gli elaborati progettuali:

<https://wettransfer.com/downloads/0f8851321ea500386bf67a190a99b82c20210121075326/5df26dc0cb13e4a954ebb6d23caf498d20210121075346/f4eca4>



Nome
ELABORATI TECNICI IMPIANTI
ELABORATI TECNICI STRUTTURE
ELABORATI TECNICO AMMINISTRATIVI
OPERE A MARE
PROGETTO ARCHITETTONICO
RELAZIONE SANITARIA
RELAZIONI GENERALI
RELAZIONI TECNICHE SPECIALISTICHE
STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

Si rileva che alcuni dei file firmati contenuti nella cartella denominata "WF FFIRMATI" e quindi nelle sottocartelle precisamente: "ELABORATI TECNICO AMMINISTRATIVI" e "PROGETTO ARCHITETTONICO", hanno una dimensione pari a "zero byte" e non sono pertanto disponibili per la valutazione e consultazione.

E' stato acquisito il Parere ARPA Puglia, prot. n.6643 del 28.01.2021.

Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici
(Rif. Elaborati: RG01 – Relazione Tecnica Generale, ARS – Relazione specialistica opere architettoniche, RT12 – Studio Marino e agitazione residua interna, RT16.1 – Studio Impatto ambientale-Studio preliminare ambientale)

Per l'analisi dell'opera di riqualificazione del Waterfront della Città vecchia di Bari, il proponente ha preso in considerazione gli strumenti di pianificazione territoriale attualmente vigenti sia a livello regionale che a livello locale e per ciascuno di essi è stata valutata la compatibilità dell'intervento.

Nello specifico sono stati presi in considerazione i seguenti documenti:

- ✓ Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR);
- ✓ Piano di Assetto Idrogeologico (PAI);
- ✓ Piano di gestione delle Aree Protette e Siti di Natura 2000;
- ✓ Piano Regolatore Generale (PRG);
- ✓ Piano Urbanistico Generale (PUG);
- ✓ Piano di Tutela e Uso delle Acque della Regione Puglia (PTA);
- ✓ Piano di tutela della Qualità dell'Aria (PRQA);
- ✓ Piano di zonizzazione acustica – Piano di azione;
- ✓ Piano comunale delle coste (Pcc).

Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

Dalla ricognizione effettuata attraverso lo strumento informativo WebGIS Sit -Puglia, rispetto alle revisioni del PPTR, l'area interessata dalla realizzazione del progetto di riqualificazione del waterfront della Città di Bari è caratterizzata da:

- 1) **Struttura idrogeomorfologica: territori costieri** (fascia di profondità costante di 300 metri a partire dalla linea di costa individuata dalla carta tecnica regionale) vedi Fig. n. 1;



Legenda
 ○ Area di intervento ■ Territori costieri

Fig. n. 1_ PPTR – Struttura Idrogeomorfologica

2) Componenti Valori Percettivi: *strada a valenza paesaggistica* vedi Fig. n. 2;



Legenda
 ○ Area di intervento — Strade a valenza paesaggistica

Fig. n. 2_ PPTR – Componenti valori percettivi

3) Componenti culturali e insediative: *città consolidata* (parte dei centri urbani che va dal nucleo di fondazione fino alle urbanizzazioni compatte realizzate nella prima metà del novecento) vedi Fig. n. 3:



Fig. n. 3_PPTR – Componenti culturali e insediative

A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 11 e 12) che:

“In relazione al rapporto tra le aree di progetto e le previsioni del PPTR, si precisa che la Ripartizione Urbanistica del Comune di Bari, con nota del 13/02/2019 prot. n. 43399/2019, che si allega, ha comunicato che le aree di progetto, pur rientrando nella tipologia di cui all'Art. 142 co. 1 lett. a) e quindi “Territori Costieri” così come indicato nel P.P.T.R approvato con D.G.R. n. 176 del 16/02/2015, le stesse devono ritenersi escluse dalla disciplina di tutela della Parte III del D.L.gs. n. 42/2004 e come tali esentate da autorizzazione paesaggistica ex Art. 146 del D.L.gs. n. 42/2004 e ss.mm.ii per effetto dell'art.142 co. 2 lett. a). E' fatta salva, comunque, la tutela delle aree ai sensi della Parte II del D.L.gs. n. 42/2004 e ss.mm.ii (Art. 10) e, pertanto, l'obbligo di acquisizione dell'Autorizzazione ex art. 21 della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari.

OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA

Preme osservare che il parere della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari con nota prot. n. 14/10/2020 – 0007998-P a pag. 2 riporta:

“In base a quanto sopra specificato e nell'ottica di valutare gli interventi a farsi in funzione del loro ottimale inserimento paesaggistico la Scrivente, per quanto attiene la tutela paesaggistica, evidenzia la necessita che gli interventi di che trattasi siano soggetti della preventiva attivazione tanto del procedimento di accertamento di compatibilità paesaggistica, imposta ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR, quanto di quello dell'autorizzazione paesaggistica prevista dall'art. 146 del D.Lgs. 42/04, laddove dovuto”
 Inoltre prescrive l'assistenza continuativa ai lavori, da parte di operatori archeologici in possesso dei titoli previsti dal decreto ministeriale di cui all'art. 25, comma 2 del D.Lgs. n. 50/2016 con documentazione di tutte le attività che comportano movimentazione di terra ed operazioni sul fondale marino

Si prende atto delle controdeduzioni riportate nel documento “30 - P173 - PP - doc. 30.2020 Riscontro Comitato Via_03vd.pdf” nonché dell'elaborato “RG05_RELAZIONE ARCHEOLOGICA” riguardo la non assoggettabilità del progetto, allo stato, al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica a norma del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.. Resta ferma la circostanza che in sede di VIA (PAUR), il progetto presentato si configura giuridicamente quale intervento di rilevante trasformazione e pertanto, ai sensi degli artt. 89 e 91 delle NTA del PPTR, dovrà ottenere accertamento di compatibilità paesaggistica, da parte della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Puglia.



Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)

L'area di competenza del progetto di riqualificazione del Waterfront della Città di Bari **non rientra** tra le zone che mostrano pericolosità geomorfologia o idraulica, a nessuno dei tre livelli individuati e perimetrati dal Piano, vedi Fig. n. 4:



Fig. n. 4_Estratto cartografia PAI

Il parere reso dall'AdB Distrettuale dell'Appennino Meridionale con nota prot. n. 21721/2020 del 11.11.2020, nel rappresentare "l'assenza di una chiara illustrazione degli interventi" e nell'evidenziare che "manca una chiara visione di insieme degli interventi a mare necessaria ai fini di un approccio concreto sia per la proposta degli interventi puntuali sia per la valutazione degli stessi; in tale contesto non risultano, pertanto, approfonditi gli aspetti relativi alle possibili interferenze che le opere a mare, anche nel loro complesso, possano determinare sui tratti di costa sabbiosa o ciottolosa inclusi nella fascia litoranea della S. U. F. di riferimento; solo limitatamente agli interventi di progetto in esame, come già sopra riportato, sono stati condotti approfondimenti sull'azione locale del moto ondoso. Dall'analisi dei risultati riportati nell'elaborato "RT12. Opere a mare-Studio meteomarinario e agitazione residua interna", appare che per la soluzione proposta (P3), in corrispondenza degli estremi dell'opera a mare, il gradiente delle velocità è maggiore rispetto a quello che si osserva per le altre configurazioni studiate. ... omissis ... La proposta progettuale in esame non sembra inquadrata nella visione strategica e integrata degli interventi costieri secondo i principi stabiliti dalla medesima municipalità di Bari all'interno delle richiamate NTA del Piano comunale costiero.",

conclude come segue:

<<nulla osta esclusivamente alla realizzazione delle opere previste per la parte urbana consolidata di cui alla lettera a) del Rilevato>>;

<<In rapporto agli interventi a mare, al fine di definire la compatibilità con le finalità delle richiamate "Linee guida per la individuazione degli interventi tesi a mitigare le situazioni di maggiore criticità delle coste basse pugliesi", in relazione a una visione unitaria già virtuosamente stabilita nelle NTA del redigendo Piano comunale delle coste di Bari, per l'espressione del parere di competenza si richiede che:

- 1) sia definito un piano organico degli interventi in cui venga definita la visione strategica complessiva degli interventi previsti sul litorale interessato, in cui venga inserito anche



l'intervento oggetto di richiesta del parere in esame. Ai fini della valutazione del predetto piano organico dovranno essere prodotti studi idraulici-marittimi a scala di S. U. F. rivolti a definire ed analizzare compiutamente le possibili interferenze sulla dinamica marina, prospettando la soluzione più efficace per un recupero e risanamento costiero del tratto di mare sotteso alla città di Bari accertando che non si generino impatti negativi nelle aree circostanti. Tanto anche in considerazione che per tale tratto di costa non vi sono particolari problematiche dal punto di vista dell'erosione costiera;

- 2) *per ogni stralcio proposto, come quello concernete all'intervento oggetto dell'istanza in esame, dovrà essere accertato, nelle more della realizzazione del piano complessivo, che non si inneschino effetti di squilibrio sulle dinamiche costiere;*
- 3) *limitatamente agli interventi di progetto in esame, qualora anche a seguito delle analisi suddette il proponente dovesse confermare la soluzione P3, sia prestata particolare attenzione ai maggiori gradienti di velocità, in corrispondenza degli estremi dell'opera a mare, che possano determinare possibili fenomeni erosivi, scongiurando che tali fenomeni, in considerazione della tipologia dei fondali interessati, possano sortire effetti dannosi.>>*

Premesso che non è stato ancora acquisito il nuovo parere dall'AdB Distrettuale dell'Appennino Meridionale, il proponente relativamente al punto 1) non ha prodotto studi idraulici marittimi a scala S.U.F. rivolti ad analizzare compiutamente le possibili interferenze sulla dinamica marina **ma si è limitato allo studio del tratto di costa interessato dalla realizzazione delle nuove opere delimitato sia "ad est che ad ovest" da moli portuali considerando il progetto come tratto a sé stante.**

Inoltre definisce la nuova scogliera da realizzare come *"opera che non costituisce un elemento di difesa della costa ma unicamente un elemento di protezione dal moto ondoso dei pontili e del museo del mare previsti nello stesso progetto".*

Relativamente al punto 2) e al punto 3) nel prendere atto che il proponente ha controdedotto alle osservazioni riportandole nei documenti "Nota tecnica" e "Attività di modellazione per lo studio del ricambio idrico e della dinamica costiera dello specchio acqueo", si rimanda la specifica valutazione all'Autorità di Bacino .

Piano di gestione delle Aree Protette e Siti di Natura 2000 (vedi Fig. n. 5)

A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 14 e 15) che:

"Come meglio dettagliato nell'elaborato tecnico relativo alla stima degli impatti sull'ambiente marino, si rappresenta che l'area naturale protetta più vicina al sito oggetto di intervento, è il SIC "Posidonieto San Vito - Barletta" codice IT9120009, presente a nord e a sud del porto di Bari, da cui dista, rispetto al posidonieto a sud, circa 550 m in linea d'aria.

La realizzazione degli interventi di riqualificazione del Waterfront di Bari non interessa in modo diretto l'area SIC Posidonieto San Vito – Barletta, da cui è distante in linea d'aria tra 100 e 200 metri.

Ad ogni buon conto, nelle fasi realizzative degli interventi a mare saranno adottati opportuni accorgimenti di cui si dettaglierà in seguito".



Fig. n. 5_Rete Natura 2000

Mentre nell'allegato 6.2 i progettisti riportano:

“Si precisa come gli interventi di opere marittime previste dal Progetto non ricadano direttamente nella perimetrazione del SIC mare. Le eventualità di interazione tra le opere ed il SIC, data la vicinanza a poche centinaia di metri dalle aree interessate (Fig. 12 a, b, c), verranno analizzate nella successiva trattazione, in linea con le norme nazionali ed europee, per verificare se gli interventi proposti, pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati dal SIC mare.(vedi Fig. n. 6)

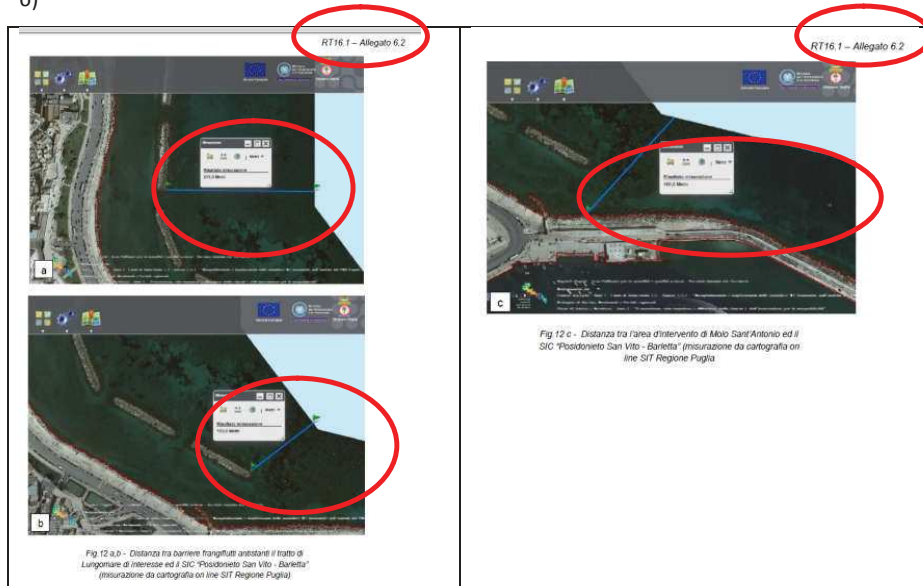


Fig. n. 6_Estratto immagini allegato 6.2 della documento RT16.1

OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA espresse nella seduta di novembre

Preme osservare che negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di valutazione non vi



è rappresentata la sovrapposizione delle opere progettate (in particolare la barriera frangiflutti) con la posizione del posidonieto. Inoltre non vengono, in questa fase, valutati in maniera approfondita i possibili impatti che le opere possano produrre sul posidonieto e quindi sull'ecosistema marino circostante, sia in fase di cantiere e soprattutto in fase di esercizio.

Tenuto conto che il progetto riguarda l'implementazione di barriere frangiflutti già esistenti, come precisa il proponente, si prende atto delle controdeduzioni riportate nel documento "30 - P173 - PP - doc. 30.2020 Riscontro Comitato Via_03vd.pdf" nonché della trasmissione della tavola "SOVRAPPOSIZIONE POSIDONIETO- OPERE.pdf" da cui emergere "che la distanza minima valutata al piede della scogliera è pari a 40m",



confermando, come evidenziato da questo Comitato in sede di parere dell'11.11.2020, come non possano escludersi effetti ambientali negativi sul SIC e posidonieto nella fase, quantomeno, di cantiere. Peraltro, alla luce della sovrapposizione prodotta e dell'incidenza che l'opera può avere sul SIC, a norma dell'art. 5 del DPR 357/1997 e s.m.i., non risulta effettuata dal proponente la valutazione di incidenza quindi uno studio volto ad individuare e valutare i principali effetti che l'intervento può avere sul SIC, tenuto conto degli specifici obiettivi di conservazione di questo. Il Proponente nel nuovo documento prodotto denominato "Ricambio Idrico e Dimanica Costiera.pdf", che si riferisce alla modellazione, considerando la nuova opera già inserita e non anche nella fase di realizzazione, si limita ad affermare che "In particolare, non si riscontra alcun impatto sull'area SIC prossima alla zona oggetto dell'intervento, dove è presente un Posidonieto". Peraltro deve tenersi conto che, come evidenziato anche dall'ADB Distrettuale dell'Appennino Meridionale, anche la valutazione d'incidenza deve considerare in modo unitario ed organico gli interventi previsti sul litorale interessato tenendo conto della visione strategica complessiva di questi, non potendosi escludere, stante la carenza di valutazioni in tal senso, effetti di squilibrio sulle dinamiche costiere.



Piano Regolatore Generale (PRG)

Secondo il P.R.G. vigente del Comune di Bari, approvato con atto di G.R.P n. 1475 del 08.07.1976 e successive varianti, il sito oggetto di intervento ricade principalmente in (vedi Fig. n. 7):

- ✓ Centro storico A1;
- ✓ Aree di interesse ambientale A2,



Fig. n. 7_Estratto del PRG di Bari

Piano Urbanistico Generale (PUG)

Per quanto riguarda l'area oggetto del presente studio, il *Contesto Urbano* in cui è inquadrata l'area di intervento è identificabile con due dei Contesti Urbani Storici, così come definiti all'interno del Documento Programmatico Preliminare al PUG (vedi Fig. n. 8):

- ✓ Centro Storico (Città Vecchia di Bari, Quartiere S. Nicola);
- ✓ Impianto Storico (Quartieri Murattiano-Madonnella);

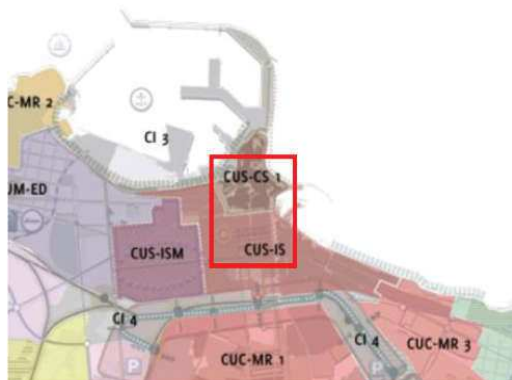


Fig. n. 8_Estratto del PUG

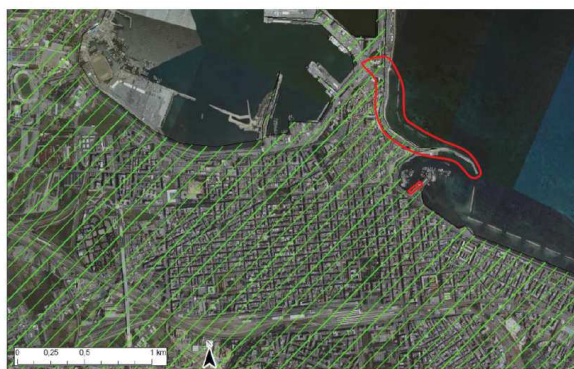
Piano di Tutela e Uso delle Acque della Regione Puglia (PTA) (vedi Fig. n. 9)

A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 23 e 24) che:

“L'area interessata dal progetto di riqualificazione del Waterfront della città di Bari ricade nella perimetrazione delle Aree Vulnerabili da Contaminazione Salina. Tuttavia, il progetto



non presenta criticità; in particolare, vista la tipologia costruttiva delle nuove opere, non si determinerà compromissione delle eventuali acque di falda”.





Legenda
 Area di intervento  Aree vulnerabili alla contaminazione salina

Fig. n. 9_Estratto del PTA

OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA espresso nella seduta di novembre 2020

Preme osservare che negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di valutazione non è presente nessuna documentazione tecnica, relazione specialistica (geologica e/o idrogeologica) ed elaborati grafici, relativi ai sottoservizi presenti nell'area (rete di fogna bianca, rete di fogna nera, rete idrica) che permetta di valutare i possibili impatti delle opere sulle acque di falda.

Si prende atto di tutta la documentazione progettuale trasmessa e riportata nelle cartelle, suddivise per tipologia di elaborati di seguito riportati, fatto salvo quanto precisato sopra.

Nome
 ELABORATI TECNICI IMPIANTI
 ELABORATI TECNICI STRUTTURE
 ELABORATI TECNICO AMMINISTRATIVI
 OPERE A MARE
 PROGETTO ARCHITETTONICO
 RELAZIONE SANITARIA
 RELAZIONI GENERALI
 RELAZIONI TECNICHE SPECIALISTICHE
 STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

Il proponente precisa che per la parte di intervento a terra “non è prevista la trasformazione e/o sostituzione delle reti dei sottoservizi esistenti” e, richiamando l'elaborato grafico di progetto “ID01”, trasmesso al Dipartimento Agricoltura Sviluppo Rurale e Ambientale nonché, precisando ulteriormente le opere di captazione delle acque meteoriche per il



progetto del Nuovo edificio con destinazione museale sul Molo Sant'Antonio, precisa che *“una parte delle acque di pioggia venga immagazzinata per alimentare gli scarichi dei wc, mentre la parte eccedente sarà recapitata nella rete esistente”*. Fermo restando la sussistenza di dubbi rispetto alla compliance circa la gestione dello scarico dei reflui meteorici *“alla rete pubblica acque bianche di scarico”*, il proponente precisa altresì, riguardo la pressione ambientale del progetto sulla risorsa idrica, che:

<<In fase di cantiere il fabbisogno idrico stimato sarà pari a circa 15 abitanti/equivalenti complessivamente: il fabbisogno sarà relativo alle modeste utenze di cantiere (uso igienico-sanitario per gli addetti, preparazione a piè d'opera di malte ed eventuale irrorazione nebulizzata per neutralizzare la dispersione di polveri). La preparazione del calcestruzzo e di altri materiali da costruzione che necessitano di acqua non avverrà in cantiere ma sarà effettuata direttamente presso i rispettivi stabilimenti, e per questo motivo non avrà impatti sui consumi idrici associati al cantiere stesso. >>

Il proponente, pertanto, ritiene di non dover considerare nel progetto presentato, la valutazione degli impatti ambientali, come definiti dall'art. 5 comma 1 lett. c) del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., indiretti, seppure l'utilizzazione di risorse naturali, in particolare dell'acqua – nel caso di specie per la preparazione del calcestruzzo – rappresenta un impatto ambientale, significativo, considerato peraltro l'incidenza di questa risorsa rispetto ai cambiamenti climatici.

Quanto alla Relazione geologica (elaborato RG04_Relazione geologica sismica), e, con riferimento alle opere di sostegno/fondazione della passerella sul mare, si riporta un estratto delle conclusioni del documento:

“Per quanto attiene la fascia interessata dalla passerella sul mare che dovrà ancorarsi a supporti rigidi verticali si prevede invece di realizzare perforazioni di significativo diametro, tali da consentire l'inserimento di elementi portanti in acciaio, integrando sia la parte penetrante in roccia che quella sovrastante con calcestruzzo.

Per la porzione compresa tra quota del fondo roccioso e l'attuale livello dei frangiflutti sarà necessario predisporre delle camicie di rivestimento coassiali agli elementi portanti quale protezione dal mare del tratto immerso e tali da assicurare la continuità del getto nel banco roccioso.

La perforazione potrà avere presumibilmente, se ritenuto opportuno o necessario ai fini esecutivi, un differente diametro nei due tratti indicati (fascia sommersa e parte di ancoraggio in roccia).

Gli elementi di ancoraggio dovranno assicurare la penetrazione del tubo getto fino alla profondità di posa per consentire la risalita del calcestruzzo e la continuità del getto lungo l'affusto interno ed esterno”.

Ed ancora:

“La profondità di perforazione del primo tratto da incamiciare risulterà variabile lungo tutto il waterfront. L'utilizzo di camicia di protezione interesserà anche le perforazioni esplorative da effettuare sul Molo.

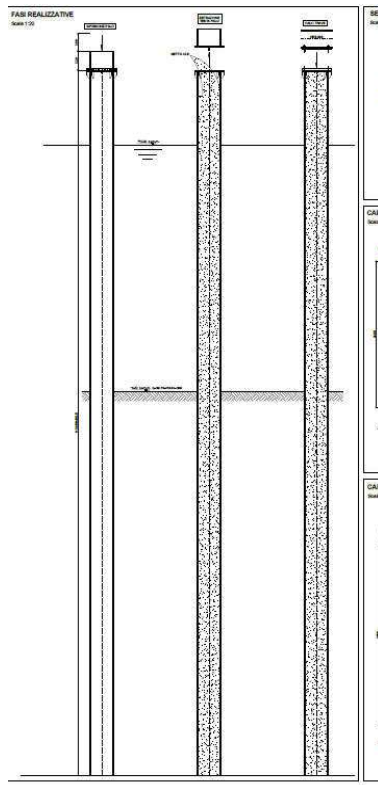
Si avrà inoltre cura di scegliere sistemi di perforazione che evitino effetti di dispersione dei materiali all'intorno delle aree sommerse causando getti di acqua in pressione ovvero spostamenti significativi di colonne idriche in verticale causate dall'uso di aria compressa.



E'opportuno inoltre che le attività di esecuzione degli elementi di ancoraggio, siano controllate sia nel corso dei lavori di l'esecuzione dei fori che durante il getto degli stessi da personale qualificato ed esperto".

Dalla relazione si evince che i sistemi di sostegno della passerella saranno dei pali (più di 95 come da conteggio fatto da questo Comitato sulla scorta degli elaborati progettuali agli atti) in acciaio infissi nel fondale e riempiti di calcestruzzo.

Dagli elaborati del progetto definitivo, ed in particolare dalle tavole grafiche "TAV. A09", "TAV. A12" e "TAV. A14" presenti nella cartella "PROGETTO ARCHITETTONICO" si evince la presenza di **numerosi pali in acciaio "infissi nel fondale e riempiti di calcestruzzo"**, ma nulla viene detto relativamente alla loro realizzazione (lunghezza media di infissione), né quanti saranno in totale in maniera precisa, e né tantomeno quali saranno le pressioni ambientali ed i relativi accorgimenti tecnico-realizzativi da attuare per mitigare gli impatti sull'ambiente circostante durante la loro collocazione e/o realizzazione.

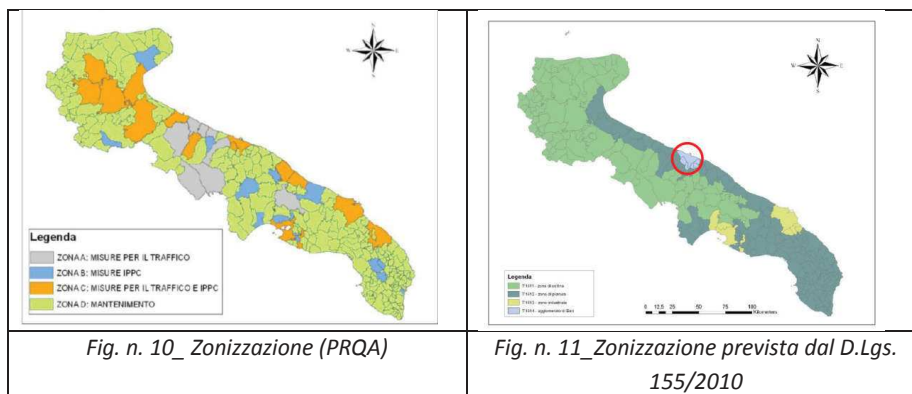


Piano Regionale di Qualità dell'aria (PRQA)

Il territorio Comunale di Bari, ed in particolare l'area interessata dal progetto di riqualificazione del Waterfront di Bari, **rientra nella Zona C** nella quale sono previste misure per la mobilità e per l'educazione ambientale e le misure per il comparto industriale (vedi Figg. n. 10 e 11).



REGIONE
PUGLIA



A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 30 e 31) che:

“L'intervento in progetto non andrà ad alterare le condizioni qualitative dell'aria.

L'intervento potrà invece avere nel lungo periodo effetti positivi sulla qualità dell'aria in quanto saranno favoriti i sistemi di trasporto intermodale, saranno incentivati i percorsi pedonali nel nuovo sistema urbano consolidato, che sarà arricchito con nuove attrattività, diffuse lungo la linea del mare.

Le emissioni dovute ai mezzi meccanici durante la fase cantiere saranno ridotti e limitati nel tempo.

L'intervento pertanto risulta essere compatibile col piano”.

OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA espresse nella seduta di novembre 2020

Preme osservare che negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di valutazione non viene approfondito lo studio dell'impatto delle polveri sull'atmosfera soprattutto in fase di cantiere nell'ambito della realizzazione delle opere a mare (trasporto del materiale dalle cave di prestito e posa in opera degli stessi per la realizzazione delle opere di difesa costiera).

Si prende atto delle controdeduzioni riportate nel documento “RR.IM_Studio impatti in atmosfera_ (1).pdf” e nel documento “MVI_Matrici di valutazione dell'impatto .pdf”.

Piano di zonizzazione acustica – Piano di azione

Il Comune di Bari attualmente non è dotato di Piano di zonizzazione acustica.

A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 32 e 33) che:

*“Per ciò che concerne la **mappa acustica strategica dell'agglomerato di Bari**, redatta da Arpa Puglia, la quantificazione dell'esposizione è stata stimata in relazione ai due indicatori L_{den} e L_{night} , così come definiti nel D.Lgs194/05 e s.m.i.. Nelle tabelle seguenti si riportano in sintesi i risultati relativi all'esposizione della popolazione negli edifici residenziali distinti per tipologia di sorgente di rumore:*



Tabella 5.1: Numero di persone esposte a livelli di L_{den} [dB(A)] per tipologia di sorgente					
SORGENTI	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Traffico veicolare	70.000	100.100	64.800	17.600	200
Rumore ferroviario	2.700	1.900	200	0	0
Rumore Aeroportuale	4.400	1.100	100	0	0
Insedamenti industriali e porto	200	100	0	0	0

Tabella 5.2: Numero di persone esposte a livelli di L_{night} [dB(A)] per tipologia di sorgente					
SORGENTI	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Traffico veicolare	104.400	64.600	27.300	4.900	0
Rumore ferroviario	3.000	2.400	300	100	0
Rumore Aeroportuale	1.200	100	0	0	0
Insedamenti industriali e porto	0	0	0	0	0

Infine con delibera n.678 del 12/10/2018 la Giunta comunale ha approvato in via definitiva gli elaborati redatti dall'arpa puglia relativi all'aggiornamento del Piano d'Azione dell'agglomerato di Bari per il quinquennio 2017/2021.

Per le sorgenti industriali e portuali nella MAS e il PdA non sono emerse particolari criticità, pertanto in linea di principio l'intervento risulta essere compatibile”.

Piano Comunale delle coste (Pcc)

Il piano di indirizzo per la stesura del Piano Comunale delle Coste è stato approvato con deliberati Giunta n.573 del 23/08/2017, con l'obiettivo di delineare una strategia complessiva dell'interafascia costiera, in grado di mettere in coerenza e integrare i diversi usi inerenti la costa e lo spazioretro costiero e attivare molte delle azioni e progetti che riguardano la costa e il litorale comunale (vedi Fig. n. 12).

A tal proposito i progettisti riportano all'interno dell'elaborato RT16.1 (pag. 34) che:

“Dall'analisi della cartografia messa a disposizione sul sit-puglia emerge che l'area interessata dal progetto di riqualificazione del Waterfront della città di Bari ricade nel livello di classificazione delle zone costiere — C3.S3 C3. Costa a bassa criticità; S3. Costa a bassa sensibilità ambientale per cui, sulla base di quanto definito dalle Norme Tecniche di Attuazione, non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalorati a livello locale la classificazione effettuata su base regionale”.



Fig. n. 12_ Estratto Piano Regionale delle Coste



Descrizione dell'intervento

Dall'elaborato "RT016.1_01EM.pdf" denominato Studio di Impatto Ambientale si rileva la seguente descrizione dell'intervento.

<<L'intervento riguarda il progetto di riqualificazione del Waterfront della città di Bari ha l'obiettivo di ridefinire le relazioni urbanistiche tra il centro storico consolidato, costituito dai quartieri di San Nicola e Murat, ed il mare.

Gli interventi previsti nel masterplan generale di progetto sono di seguito descritti:

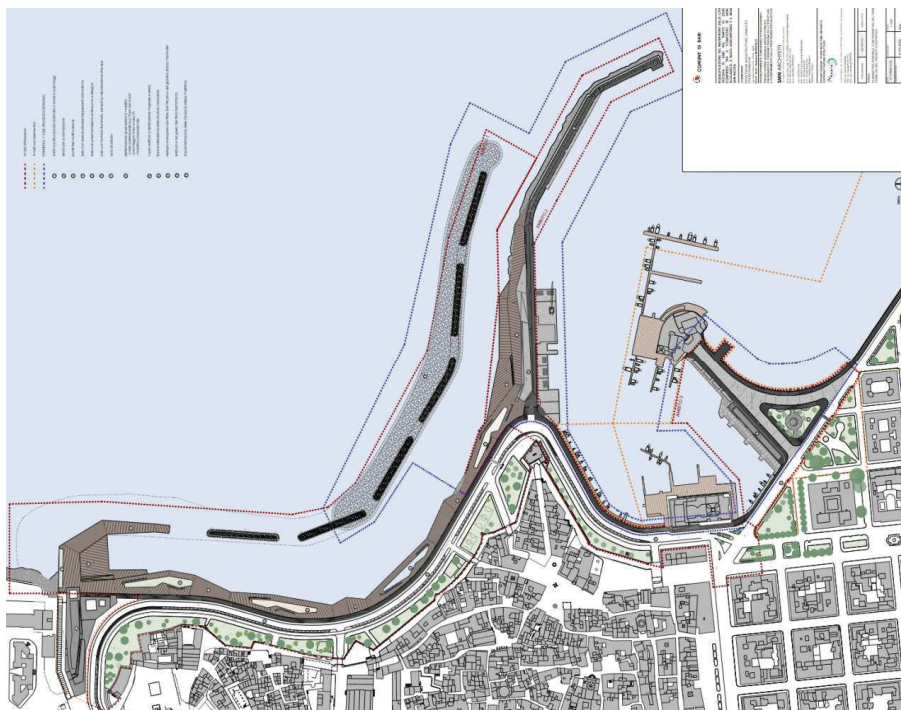
a) un sistema organizzato di pontili fissi multifunzione sul tratto interessato del Lungomare Imperatore Augusto;

b) un nuovo edificio con destinazione museale e per servizi turistico-ricettivi sul molo S. Antonio, con previsione di sistemazione di tutti gli spazi esterni esistenti ed in progetto sia a Nord che a Sud del molo;

c) la riqualificazione funzionale delle attività presenti sul Molo S. Nicola, con particolare riferimento alle attività del mercato del pescato fresco; Si riportano di seguito una ortofoto dello stato attuale relativo al primo e secondo lotto funzionale realizzati) e la planimetria di progetto relativa al terzo stralcio funzionale oggetto della presente verifica di assoggettabilità a VIA.

riferimento alle attività del mercato del pescato fresco;

d) la risistemazione, senza alterazione dell'area di sedime degli spazi esterni e della mobilità che connettono gli ambiti di progetto, con previsioni migliorative relative all'accessibilità, alla mobilità ciclopedonale, al trasporto pubblico urbano.





Le opere sopra descritte sono state accorpate in tre ambiti distinti:

- Ambito 1 - Lungomare Imperatore Augusto

- Ambito 2 - Molo Sant'Antonio

- Ambito 3 - Molo San Nicola (Chiringuito)

L'ambito 1, nel tratto di Lungomare Imperatore Augusto, è delimitato a Ovest dal profilo della Muraglia, che separa le aree del Lungomare dal Centro Storico (Quartiere San Nicola) nel tratto compreso tra il Complesso del Museo Archeologico di Santa Scolastica e il Fortino di S. Antonio. L'Ambito 2 comprende le aree del Molo Sant'Antonio e del Lungomare a partire dal Fortino sino ad arrivare al Teatro Margherita.

L'Ambito 3 è ricompreso in un contesto urbano di impianto storico costituito dai Quartieri Murattiano e Madonnella e comprende, oltre il Molo San Nicola, anche le aree di Lungomare Araldo di Crollanza, dal Teatro Margherita sino a piazza Armando Diaz comprendendo anche il sistema delle piazze e degli slarghi triangolari (Piazza IV Novembre, Piazza Eroi del Mare, Largo Giordano Bruno, Largo Adua). Il molo S. Nicola, in prossimità dell'ansa del porto vecchio, ospita oggi il mercato giornaliero del pescato fresco; la struttura del mercato è realizzata in legno, una pergola completamente aperta tranne che per la parte terminale, occupata da un'attività commerciale; nelle ore diurne, come già specificato, ospita il mercato del pescato, nelle ore serali e notturne, per la presenza del suddetto esercizio commerciale, l'area del molo diventa un luogo di aggregazione per la popolazione giovanile. Nel molo sono presenti box a disposizione dei pescatori realizzati di recente e il Circolo Canottieri Barion.

Per quanto riguarda l'Ambito 1 si prevede, in fasi successive:

- la ridefinizione della sede stradale, al fine di pervenire ad una riduzione dell'attuale traffico di percorrenza della Litoranea e di attivare la "Linea del Mare", il mezzo pubblico che conetterà l'area intermodale di Pane e Pomodoro con le Piscine Comunali, passando per Lungomare Augusto e Corso Antonio de Tullio. La sezione stradale modificata sarà costituita da un marciapiede lungo le Mura, di larghezza media 5 m, da un percorso preferenziale per autobus urbani (Linea del Mare) di sezione 3.50m, da una carreggiata a doppio senso di marcia con una fascia di parcheggi a raso in linea lungo il profilo della Muraglia.

- l'inserimento di una pista ciclabile, di sezione 2.5 m, tra la carreggiata e il marciapiede lato mare si prevede a contatto diretto con la zona pedonale prospiciente il mare. La pista ciclabile sarà realizzata con un sottofondo di misto di cava dello spessore di c.a.20 cm, pavimentazione ciclabile con massetto permeabile drenante in cls colorato dello spessore finito di 5 cm; la pista ciclabile sarà separata dalla carreggiata mediante cordoni in pietra.

- l'inserimento di fasce di asfalto pigmentato, per evidenziare le connessioni con gli accessi al centro storico, segnalate dal SMW SelfMadeWalking, sistema luminoso per l'attraversamento in sicurezza dotato di sensori che attivano, all'attraversamento, una segnalazione luminosa a terra; il sistema SMW sarà alimentato da un pannello fotovoltaico su palo; gli attraversamenti saranno dotati, inoltre, di un impianto semaforico a chiamata.

- il progetto prevede inoltre la ridefinizione del bordo architettonico lungo la linea di costa con l'inserimento di un sistema di pontili che ridisegnano il margine attraverso una "forma" geometrica definita, che si separa da un esterno indifferenziato (la natura, l'acqua), e riorganizza gli spazi e il loro rapporto con il paesaggio naturale in termini di gerarchia, ordine, continuità architettonica e funzione, attraverso gli strumenti della geometria e della prospettiva. Il ridisegno del margine costiero esplicita la volontà di sottrarre al confine d'acqua il suo originale carattere di provvisorietà, stabilizzando uno spazio dotandolo di misura. I pontili saranno realizzati con una struttura in acciaio il cui piano è in quota alla "promenade" del Lungomare storico, garantendone così la piena accessibilità diretta dal marciapiede; le geometrie dei nuovi pontili riprenderanno, in questo tratto di lungomare, le direzioni e le spezzate del fronte delle mura; verranno fondati in gran parte sull'area di



sedime della battigia definita dalle colmate a mare esistenti in conglomerato, oggi interdette all'uso e all'accesso in quanto opere di sicurezza e protezione, contenendo così l'estensione dei nuovi interventi rispetto alla linea di costa esistente e minimizzando gli impatti sull'ecosistema marino costituito, ma, al contempo, ridando accessibilità e requisiti di sicurezza ad uno spazio oggi solo tecnico ma privilegiato rispetto al rapporto diretto con l'acqua.



Figura 8 - Proposta progettuale per l'Ambito 1 (planimetria d'insieme)

L'Ambito 2 comprende le aree del Molo Sant'Antonio e del Lungomare a partire dal Fortino sino ad arrivare al Teatro Margherita. Il molo Sant'Antonio, in passato con funzioni di protezione del porto vecchio, è caratterizzato dalla presenza di un edificio longitudinale, ad un livello, all'interno del quale sono collocati ambienti di servizio destinati ai pescatori e alcuni locali commerciali oltre alle sedi di circoli cittadini di marineria tradizionale e da diporto; la copertura dell'edificio è stata concepita come un belvedere panoramico, essendo il molo collocato in una posizione strategica che permette di fruire della vista sia verso sud, sul Lungomare Monumentale, sia verso Nord, sul quartiere San Nicola. Nella stessa area del Molo è collocata, sul fronte sud, un'area di allaggio (dotata di locali di stoccaggio per i pescatori) e una piccola area di cantieristica navale di proprietà privata.

sono previsti i seguenti interventi:

- la ridefinizione della sede stradale: la sezione stradale, la cui modifica avverrà in fasi successive, sarà costituita da un marciapiede lungo le Mura, a ridosso dei giardini, di

**REGIONE
PUGLIA**

larghezza media 5 m, da un percorso preferenziale per autobus urbani (Linea del Mare) di sezione 3.50 m, da una carreggiata a doppio senso di marcia con una fascia di parcheggi a raso in linea lungo il profilo della Muraglia.

Si prevede inoltre l'inserimento di una pista ciclabile, di sezione 2.5 m, tra la carreggiata e il marciapiede lato mare, a contatto diretto con la zona pedonale prospiciente il mare.

- realizzazione di fasce di asfalto pigmentato evidenziate da un sistema luminoso per l'attraversamento in sicurezza, SMW SelfMadeWalking, dotato di un sensore che attiva, all'attraversamento, una segnalazione luminosa a terra, alimentato da un pannello fotovoltaico su palo; gli attraversamenti saranno dotati, anche per quest'ambito, di un impianto semaforico a chiamata.

- il ridisegno dell'edificio longitudinale presente sul molo di Sant'Antonio, prevedendo l'inserimento, al suo interno, di una di una serie di funzioni legate alla cultura ed al tempo libero che "aprono" uno spazio prevalentemente specialistico alla città. Dal punto di vista geometrico il nuovo edificio si imposta sull'asse longitudinale di quello esistente, confermandone la volumetria e inglobando, in testa, il muro in pietra frangionda esistente che caratterizza, con il faro, il landmark del molo. La sagoma dell'edificio è generata da una serie di direttrici che riprendono le geometrie dei pontili multifunzionali inseriti nell'ambito 1, intercettando gli assi dei tratti di Lungomare prospicienti l'edificio. Il prospetto nord-ovest è prevalentemente ermetico, protetto alle "mareggiate" da una rampa integrata nel volume che conduce alla copertura panoramica in continuità con i pontili; il prospetto sud-est è prevalentemente vetrato, aperto alla città in direzione del porto vecchio. La testa dell'edificio verso il faro è caratterizzata dalla copertura-belvedere che intersecandosi con il muro frangionda in pietra esistente protegge uno spazio aperto contiguo all'attività di ristorazione posta all'interno. Verso la città la geometria del volume devia a creare un fronte in asse con il tratto di lungomare tra il Molo e il Margherita. Il volume è realizzato con una struttura portante discreta in acciaio con elementi resistenti in cls inseriti nei blocchi che contengono i servizi; la copertura accessibile, pavimentata in pietra, è costituita da una soletta a tecnologia mista in acciaio e cls; le facciate, in gran parte vetrate, sono del tipo continuo in acciaio; l'involucro cieco sarà realizzato con un sistema di pareti a secco rivestite con lastre in cemento Portland fibrorinforzato. L'edificio al suo interno accoglierà uno spazio espositivo e laboratoriale flessibile, un info-point, e una caffetteria. Gli impianti della struttura si armonizzeranno con quanto previsto architettonicamente, ponendo specifica cura soprattutto per ciò che concerne l'illuminazione, i diffusori dell'aria ed i vari componenti e di comando. La progettazione degli impianti e la scelta delle apparecchiature privilegia l'efficienza energetica e l'economica di gestione e conduzione degli impianti stessi: l'impianto di climatizzazione sarà del tipo idronico con diffusione dell'aria climatizzata a canali. Un interessante particolare dell'impianto è costituito dalla condensazione ad acqua (invece che ad aria) per poter sfruttare il calore dell'acqua di mare. Gli impianti elettrici a servizio della struttura avranno la classica suddivisione in quadro generale e quadri di zona: l'interno impianto sarà alimentato da un POD dedicato, cui si attesterà il quadro generale stesso. L'impianto elettrico prevede la possibilità di modulare il flusso luminoso delle lampade interne in ragione dell'illuminazione proveniente dall'esterno: il ricorso ad una domotica diffusa permetterà di realizzare un impianto intelligente ed in grado di assolvere alle funzioni cui è chiamato. Il progetto prevede infine di dotare la struttura di un sistema di cablaggio strutturato che consentirà la trasmissione veloce e sicura delle informazioni (ad es. comunicazioni, contenuti multimediali, video, ecc.), caratteristica irrinunciabile per un edificio moderno ed aperto alla città. L'accessibilità alla copertura dell'edificio, attraverso una "promenade" architettonica, valorizza nuove visuali panoramiche che diventano risorsa per la promozione, anche economica dell'ambito, per la sua fruizione culturale e l'aggregazione sociale.



- la pavimentazione di tutte le aree pedonali e di viabilità di servizio del Molo con basole di pietra lavica, in continuità con la pavimentazione esistente originaria che verrà in parte recuperata.

- restauro conservativo delle strutture originarie del molo, compreso il muro frangionde e il suo sistema di banchine; a completamento della riqualificazione dell'ambito anche il faro di segnalazione di accesso al porto vecchio sarà oggetto di manutenzione straordinaria.

- Il progetto definitivo comprende inoltre il restauro conservativo il completamento con un pontile della banchina tra lo scalo d'alaggio a ridosso del molo e le passerelle del Teatro Margherita.

Per la parte a mare gli interventi previsti riguardano:

- la realizzazione di pontili fissi che si sviluppano lungo la berma di sommità della scogliera radente mantenendosi alla quota del piano stradale retrostante (+2,0 e +1,70 m s.l.m.) e protrandosi in mare al di sopra dell'attuale mantellata;

- la realizzazione di barriere frangiflutti a protezione del nuovo volume "lato mare" lungo il molo Sant'Antonio.



Figura 9 Proposta progettuale per l'Ambito 2 – Molo Sant'Antonio
(planimetria d'insieme)

Per quanto riguarda l'Ambito 3, si prevede

- la ridefinizione della sede stradale in continuità con gli altri ambiti di intervento, al fine di pervenire ad una riduzione del carico attuale di traffico di percorrenza della Litoranea in questo tratto di Lungomare. La sezione stradale di progetto in fasi successive sarà quindi costituita da un marciapiede che definisce il margine dei giardini storici triangolari, di larghezza media 2.50 m e da una carreggiata a doppio senso di marcia con una fascia di parcheggi a raso in linea lungo il lato terra.

- l'inserimento di una pista ciclabile, tra la carreggiata e il marciapiede lato mare si prevede, in continuità con gli altri ambiti di progetto, di sezione 2.5 m, a contatto diretto con la zona pedonale prospiciente il mare. Questo tratto di pista ciclabile sarà realizzato anch'esso con un sottofondo misto di cava dello spessore di c.a. 20 cm, pavimentazione ciclabile con massetto permeabile drenante in cls colorato dello spessore finito di 5 cm; la pista ciclabile sarà separata dalla carreggiata mediante cordoni in pietra.

- la riqualificazione di parte dell'area del Molo San Nicola, promuovendone l'uso pedonale; la superficie attualmente carrabile verrà sostituita con una pavimentazione monolitica di getto di tipologia analoga a quella già realizzata nei giardini storici limitrofi recentemente restaurati; in corso d'opera sarà accertata, attraverso saggi opportunamente predisposti, l'eventuale presenza del lastricato stradale al di sotto dell'attuale manto e valutata la possibilità di un suo ripristino in relazione alla consistenza e allo stato di conservazione. Le superfici lastricate in mattoni di cemento grigio saranno pavimentate con lastre di pietra calcarea, posate a correre, in fasce di larghezza variabile.



- la salvaguardia della struttura in legno lamellare esistente riorganizzata funzionalmente attraverso la creazione di n.7 unità funzionali attrezzate per la vendita al dettaglio e la riconferma dell'attività di ristorazione già presente. Per la struttura è previsto un involucro di nuova realizzazione costituito da superfici vetrate, in parte schermate, e pareti opache. Le superfici vetrate saranno costituite da grandi serramenti in legno massello, dotati di vetrocamera di sicurezza basso emissivi, e saranno parzialmente schermate da frangisole fisso in legno; le partizioni opache saranno costituite da pannellature coibentate su sottostruttura lignea, rivestite su entrambe le facce da pannelli in cemento frinforzato e finite con una boiserie in legno. In copertura si prevederà la realizzazione di un pacchetto termoisolato e impermeabilizzato con finitura metallica del tegumento su tavolato posizionato sulla struttura lignea esistente. Dal punto di vista architettonico ogni singola unità occupa due campate della struttura esistente ed è dotata di un blocco "hardware" di servizio, costituito da un banco attrezzato per la lavorazione della materia prima, un servizio igienico con antibagno e un locale deposito eventualmente da attrezzare a cella frigorifero per la conservazione del pescato, e da uno spazio dedicato alla vendita e al consumo, permeabile alla vista, che consente di svolgere l'attività in un luogo protetto e rispondente alle norme in materia di igiene e somministrazione di alimenti. La nuova configurazione della struttura permetterà, in orari diversi da quelli della vendita del pescato al minuto, prevalentemente diurni, di svolgere nuove attività, per esempio somministrazione di "streetfood" del pescato fresco in continuità con l'attività giornaliera. Questo consentirà di prolungare i tempi di funzione delle attività, rispetto a quelle attuali, anche nelle ore serali e nelle prime ore notturne. Le postazioni saranno dotate di un proprio allaccio alla rete elettrica, di un impianto elettrico con centralino elettrico generale e saranno climatizzate.

- Il progetto definitivo comprende inoltre il restauro conservativo della banchina nell'ansa del porto vecchio, connessione fra il Molo San Nicola e le passerelle del Teatro Margherita e della banchina est dello stesso Molo. L'intervento di riqualificazione comprende la manutenzione straordinaria del Giardino De Andrè, garantendo la salvaguardia della sua configurazione originaria di giardino storico all'italiana, attraverso integrazione del verde e dell'arredo urbano. La pavimentazione del giardino, attualmente realizzata in marmette di cemento e asfalto, sarà sostituita con una pavimentazione in pietra calcarea lungo i marciapiedi e per la zona centrale, con una pavimentazione monolitica di getto, analogamente a quanto realizzato recentemente in altri giardini storici lungo le aree contermini. Al centro del giardino De Andrè è collocata una fontana attualmente in stato di degrado e abbandono che si prevede di restaurare e riattivare.>>



Figura 10 - Proposta progettuale per l'Ambito 3 - nuovo assetto del mercato del pesce fresco



OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA espresse nella seduta di novembre 2020

Preme osservare che nonostante il progetto sia assoggettato alla valutazione ambientale per la voce relativa ad *“opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare”* lo studio preliminare in atti non dedica una specifica e dettagliata descrizione delle opere marittime di difesa (frangiflutti), se non per quanto brevemente descritto nell'elaborato *“RG01_RELAZIONE TECNICA GENERALE.pdf”* che si riporta *infra*.

Si prende atto di tutta la documentazione progettuale trasmessa e riportata nelle cartelle, suddivise per tipologia di elaborati di seguito riportati, fatto salvo quanto precisato sopra:

Nome

- ELABORATI TECNICI IMPIANTI
- ELABORATI TECNICI STRUTTURE
- ELABORATI TECNICO AMMINISTRATIVI
- OPERE A MARE
- PROGETTO ARCHITETTONICO
- RELAZIONE SANITARIA
- RELAZIONI GENERALI
- RELAZIONI TECNICHE SPECIALISTICHE
- STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

Con riferimento agli studi *“idraulico-marittimo”* e con riferimento soprattutto al parere dell'AdB Puglia prot. n. 21721 dell'11 novembre 2020 si rileva la mancanza di una valutazione organica degli studi idraulici-marittimi a scala S.U.F. (Sub Unità Fisiografica), così come indicato nelle *“Linee guida per la individuazione degli interventi tesi a mitigare situazioni di maggiore criticità delle coste basse pugliesi”* approvato con DGR n. 1185/2011 e n. 658/2014, attraverso cui devono essere valutati gli interventi costieri. Detti studi sono propedeutici per la progettazione dell'opera da difesa da realizzare (geometria, posizionamento dalla linea di costa e materiali da utilizzare).

Relativamente alla realizzazione della passerella si evince la presenza di **numerosi pali in acciaio “infissi nel fondale e riempiti di calcestruzzo”**, ma nulla viene detto relativamente alla loro realizzazione (lunghezza media di infissione), né quanti saranno in totale in maniera precisa, e né tantomeno quali saranno le pressioni ambientali ed i relativi accorgimenti tecnico-realizzativi da attuare per mitigare gli impatti sull'ambiente circostante durante la loro collocazione e/o realizzazione.

Sussiste, pertanto, la conseguente carenza di adeguata e pertinente identificazione degli impatti ambientali significativi, diretti ed indiretti, nonché la valutazione se questi possano avere effetti negativi sull'ambiente.

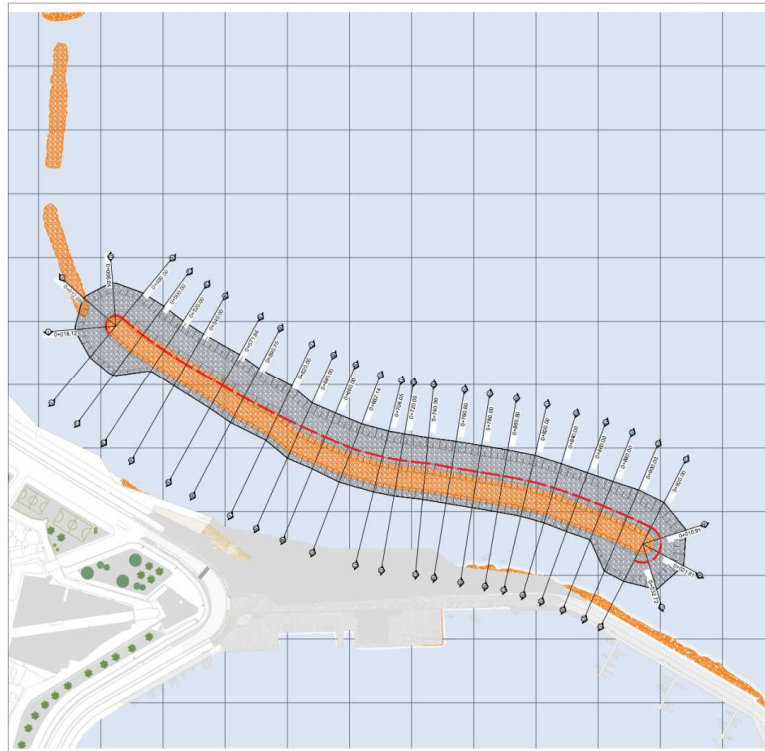


Opere marittime di difesa

Il tratto di costa della città di Bari compreso tra il radicamento del molo di levante del Porto Nuovo ed il molo Sant'Antonio del Porto Vecchio è contraddistinto da un "sistema di difesa" composto da:

- cinque barriere frangiflutti debolmente emerse (con berma di sommità a quota leggermente superiore al livello medio marino; mediamente larghe 10 m e lunghe 90 m; con varchi intermedi aventi larghezza compresa tra 15 e 20 m);*
- una scogliera radente alla strada del lungomare che si sviluppa in continuità con le scogliere deimoli foranei dei porti Nuovo e Vecchio e che nel corso dei decenni è stata più volte "rinforzata" con interventi di ricarica della mantellata lato mare e di intasamento della berma di sommità tramite getti di calcestruzzo.*

Nell'ambito del progetto definitivo, come già specificato, sarà realizzato solo un primo lotto di interventi che per la parte di opere a mare comprende le barriere frangiflutti a protezione del nuovo volume e i pontili "lato mare" lungo il molo Sant'Antonio.



Nel progetto definitivo si è sviluppato un modello bidimensionale XBeach (a più larga scala) della configurazione attuale, della soluzione proposta nel precedente studio e infine la sua ottimizzazione alla luce dei risultati ottenuti in termini di altezza d'onda e sovrizzo del livello marino; per valutare l'efficacia delle opere marittime previste e finalizzate a migliorare le condizioni di sicurezza e la stabilità delle stesse è stato necessario analizzare i complessi fenomeni di idrodinamica determinati dal moto ondoso che propagandosi dal largo frange in prossimità della costa determinando un innalzamento del livello marino (wave set-up) più marcato lungo la linea di battigia. Il modello numerico XBeach applicato in modalità bidimensionale ha consentito di stimare i fenomeni di sovrizzo tenendo conto anche della presenza delle scogliere distaccate, permettendo di valutare puntualmente il grado di attenuazione esercitata dalle opere di difesa costiera sull'azione del moto ondoso.

Sono state condotte quattro serie di simulazioni così distinte:

1. stato attuale (A): presenza delle barriere frangiflutti debolmente emerse con varchi intermedi;
2. prima alternativa di progetto (P1): prevede la realizzazione di un nuovo "corpo scogliera", debolmente sommerso con berma di sommità a quota -1,0 m s.l.m. larga trasversalmente 25 m; essa costituisce un "artificialreef", la cui funzione è sia di indurre il frangimento delle onde e sia di protezione dei varchi tra le barriere emerse; la sommersa inoltre collega ed ingloba due scogliere esistenti e le due nuove scogliere leggermente emerse poste a protezione delle nuove opere;



3. seconda alternativa di progetto (P2): simile allo scenario P1 ma con la berma di sommità delle scogliere emerse posta a quota +1.50 m s.l.m.;

4. terza alternativa di progetto (P3): simile allo scenario P2 ma senza i varchi intermedi; scogliera unica che include le barriere nuove (n.2) e quelle esistenti (n.2) a loro prossime.

Alla luce dei risultati ottenuti la soluzione P2 e la soluzione P3, aventi medesime caratteristiche costruttive, portano sostanzialmente ad un livello di protezione del bacino paragonabile, a meno della presenza, nella soluzione P2, dei varchi, presenti solo nella parte emersa della barriera al fine eventualmente di garantire un più efficace ricambio d'acqua; la soluzione P3 determina un'altezza d'onda significativa più bassa (mt. 0.20) con un ricambio d'acqua tra interno ed esterno minore.

OSSERVAZIONI DEL COMITATO VIA espresse nella seduta di novembre 2020

Preme rilevare che dalla cartografia in atti (Cfr. tavola "PR02.pdf" planimetria bonifica bellica) il proponente non solo non fornisce descrizione di sorta dell'attività bonifica bellica a svilupparsi quanto non la rappresenta nemmeno in termini di valutazione ambientale nei termini dei temi inerenti:

- gli impatti sulle COMPONENTI AMBIENTALI che potrebbero derivarne;
- I probabili EFFETTI;
- le MISURE PER IMPEDIRE E RIDURRE GLI IMPATTI;
- Il MONITORAGGIO AMBIENTALE eventualmente necessario.

Peraltro, nella legenda della stessa tavola si rileva la precisazione che si tratterebbe di una bonifica "superficiale" che consiste nel verificare la presenza di ordigni bellici in uno strato di fondale marino pari ad 1 mt. Seppure tale modalità di bonifica bellica potrebbe andar bene per la barriera frangiflutti, si ritiene che non sia pertinente nella zona di realizzazione dei pontili in quanto questi sembrerebbe che saranno posizionati su strutture in acciaio infisse nel fondale (negli elaborati progettuali pubblicati e oggetto di valutazione non vi è traccia alcuna dello schema strutturale portante dei pontili) e qualora si tratti di infissioni di elementi in acciaio per una profondità maggiore di 1 mt nel fondale marino (soluzione molto probabile) bisognerà adottare un tecnica di bonifica bellica cosiddetta "profonda" che generalmente è posta in essere mediante fori trivellati.

Per ciò che concerne la realizzazione della barriera frangiflutti, tra le soluzioni proposte non è presente un ulteriore tipologia di barriera sommersa che preveda una quota di sommergenza inferiore ad 1 mt o addirittura con il coronamento superiore posto di poco al di sotto del livello medio mare (opere a debole sommergenza). Infatti il coefficiente di trasmissione del moto ondoso di queste opere, cioè la loro efficacia nel proteggere la costa dal moto ondoso incidente, risulta inversamente proporzionale alla loro quota di sommergenza.

Si prende atto delle controdeduzioni riportate nel documento "Riscontro parere del Comitato 20.01.2021", di cui si riporta l'estratto relativo alla rispettiva osservazione del comitato:



Si precisa che in conformità a quanto previsto dalla Legge 177/2012, che ha modificato l'art. 91 del decreto legislativo 9 aprile 2008 n. 81 in materia di sicurezza sul lavoro per la bonifica degli ordigni bellici, la valutazione del rischio dovuto alla presenza di ordigni bellici inesplosi rinvenibili durante le attività di scavo nei cantieri è eseguita dal coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione, il CSP. Dalla relazione geologica allegata alla presente si evince che il fondale in corrispondenza del residuo sedime dei pali oltre le opere di difesa esistenti non presenta accumulo di sedimenti ed è costituito da roccia calcarenitica perlopiù affiorante; sarà pertanto anche in questo caso sufficiente una bonifica di tipo superficiale. Si è valutato inoltre il rischio per le maestranze destinate ai lavori per i fondali interessati dalla realizzazione dell'integrazione della scogliera. In corrispondenza dell'impronta della stessa è stato previsto progettuamente di eseguire attività di ricerca,

individuazione e scoprimento di ordigni esplosivi residuati bellici, con esclusione di qualsiasi attività sugli stessi, mediante l'ausilio di personale specializzato ed in conformità a tutto quanto prescritto dalla vigente normativa in materia e sotto la stretta sorveglianza della Direzione dei Lavori e del Demanio del Ministero della Difesa, come previsto dal I D.M. 28 febbraio 2017 del Ministro della Difesa.

Tali attività è svolta mediante strumentazione che non induce alcun impatto sulle componenti ambientali.

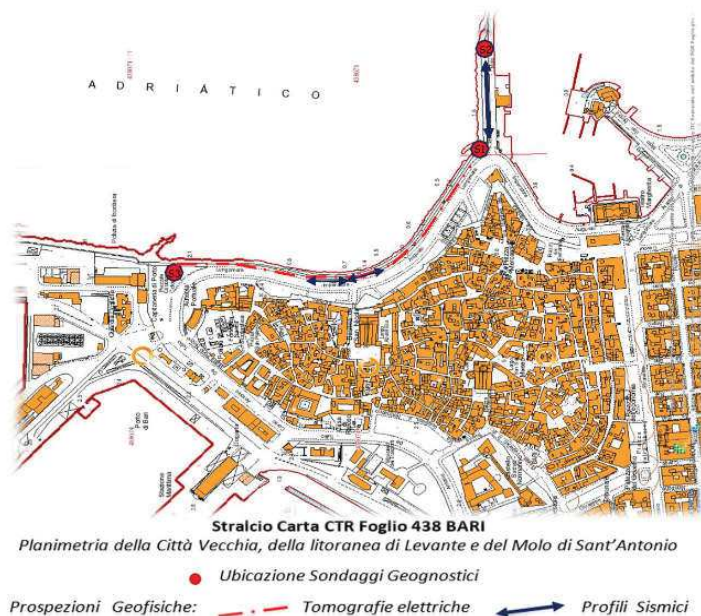
Per una più approfondita conoscenza del Comitato si allega alla presente il progetto strutturale dei pontili.

Nel ritenere condivisibile la precisazione fatta in relazione alla sola attività di ricerca di ordigni esplosivi, lo studio preliminare ambientale presentato – incluse le controdeduzioni – non forniscono una descrizione della bonifica bellica anche per le attività necessarie non solo alla ricerca ma anche all'esecuzione della rimozione ordigni bellici in particolare, peraltro, non proponendo una valutazione ambientale.

Pertanto, nella documentazione di riscontro il proponente nulla aggiunge rispetto al progetto presentato per la valutazione.

Si ribadisce quanto già riportato nel Parere del Comitato VIA dell'11 novembre 2020 e, peraltro, dalle informazioni desunte dalla Relazione Geologia, trasmessa ad integrazione della documentazione progettuale, si evince che per realizzare la passerella a mare si dovranno realizzare dei pali che prevedono la perforazione del fondale marino e che si andranno ad incassare al disotto dello stesso.

Il proponente, relativamente alla caratterizzazione geologica dello specchio d'acqua dove saranno posizionati i pali infissi in acciaio, afferma che *"...il fondale in corrispondenza del residuo sedime dei pali oltre le opere di difesa esistenti non presenta accumulo di sedimenti ed è costituito da roccia calcarenitica perlopiù affiorante; sarà pertanto anche in questo caso sufficiente una bonifica di tipo superficiale..."*, sebbene la campagna di indagine geologica è stata caratterizzata da sole indagini (geognostiche e geofisiche) fatte a terra e come riportato nelle immagine seguente estratta dalla Relazione geologica.



Relativamente alla tipologia di scogliera adottata, il proponente ha proposto lo studio di una ulteriore soluzione progettuale di confronto (berma di sommità a quota 0,00 s.l.m.m.) confrontando i risultati ottenuti con le soluzioni presentate precedentemente.

Parere di competenza ex art. 4 co.1 ultimo capoverso del r.r. 07/2018

Valutazione di Incidenza (NON INCLUSA NEL PROCEDIMENTO)

L'area di intervento non ricade all'interno di Aree Protette e di Siti Natura 2000. **Tuttavia si prende atto e si da evidenza di quanto riportato nelle controdeduzioni contenute nel documento "30 - P173 - PP - doc. 30.2020 Riscontro Comitato Via_03vd.pdf" nonché della trasmissione della tavola "SOVRAPPOSIZIONE POSIDONIETO- OPERE.pdf" da cui emergere che la distanza dal SIC Mare "Posidonieto San Vito - Barletta"(IT9120009) "è pari a 40m".**

Pertanto, come già evidenziato da questo Comitato in sede di parere dell'11.11.2020, non possono escludersi effetti ambientali negativi sul SIC e relativo posidonieto nella fase, quantomeno, di cantiere.

Nonostante l'intervento, dalla analisi della cartografia in atti (Cfr. elaborato RT16.1 – Allegato 6.2) mostri che già le opere esistenti si collocano a breve distanza dal SIC, il proponente non considera l'impatto ambientale specifico che dalle opere proposte deriveranno, in particolare nella fase di cantiere.

Per di più, dalla documentazione in atti non risulta valutato l'impatto sul posidonieto anche attraverso uno studio celerimetrico o studio delle correnti marine, per cui risulta carente un modellistica delle pressioni su posidonio che non sono rimandabili a fasi successive quali la progettazione esecutiva, ma debbono essere specifico oggetto di valutazione ambientale.



Si rileva, a tal proposito, che ISPRA nel manuale/linea guida 106/2014 “Conservazione e gestione della naturalità degli ecosistemi marino-costieri. Il Trapianto di praterie di *Posidonia oceanica*”, riguardo le cause di regressione delle praterie evidenzia che:

*<<Tuttavia, le principali cause di regressione delle praterie sono da collegare alla crescente pressione antropica agente sull’ambiente costiero (quali la realizzazione di opere costiere, la posa di cavi e condotte sottomarini, il crescente inquinamento delle acque) che determina effetti sulla prateria essenzialmente riconducibili alle variazioni di torbidità della colonna d’acqua e alle variazioni dei tassi di sedimentazione, nonché agli effetti diretti imputabili anche ai danni generati dalla pesca a strascico e dagli ancoraggi (Boudouresque et al., 2006). In particolare, l’aumento di torbidità con la conseguente riduzione della trasparenza delle acque riduce la capacità fotosintetica della pianta e risulta essere una delle cause più frequenti di regressione delle praterie (Larkum e West 1983; Duarte 1991). L’alta concentrazione di inquinanti organici, causando un eccessivo sviluppo algale, può provocare sia un aumento della torbidità delle acque sia un eccessivo sviluppo di epifiti sulle foglie di *P. oceanica*. In entrambi i casi viene ridotta l’intensità di luce che può raggiungere la pianta, con conseguenze negative sulla sopravvivenza della stessa.*

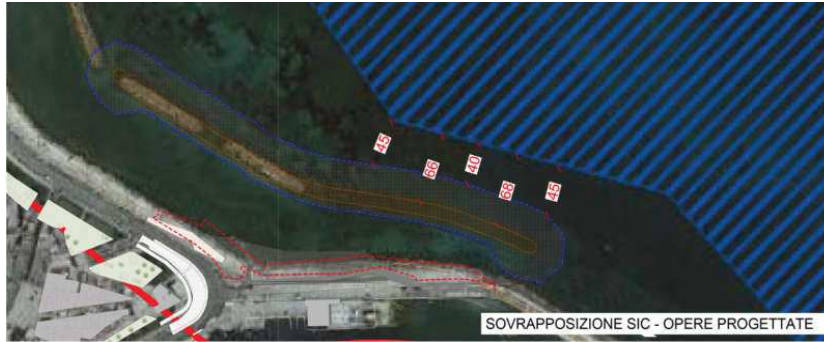
... omissis ...

*Un altro aspetto molto importante che può influire sullo stato di salute delle praterie di *P. oceanica* è quello legato alla variazione dei tassi sedimentari sottocosta, indotta dalla realizzazione di opere costiere. La costruzione di porti e opere portuali in genere, nonché la realizzazione di opere di difesa rigida sono infatti interventi che possono interferire drasticamente con il normale regime idrodinamico e causare importanti alterazioni della dinamica sedimentaria, soprattutto a scala locale. E’ noto che sia gli aumenti sia le riduzioni degli apporti sedimentari possono creare seri problemi alla sopravvivenza delle praterie, nel primo caso favorendone l’insabbiamento e il conseguente soffocamento (Marbà e Duarte 1997; Manzanera et al., 1998), nel secondo promuovendo lo scalzamento dei rizomi e rendendo quindi la prateria più sensibile ai fenomeni erosivi (Jeudy de Grissac, 1979; Astier, 1984)>>*

Si rileva che lo studio presentato dal Proponente, supportato da modellistica numerica e relativa alla valutazione degli effetti dell’implementazione della scogliera sulla dinamica costiera e sul regime di trasporto dei sedimenti della spiaggia sommersa, non ha tenuto conto delle correnti marine e degli effetti meteomarini legati al quadrante di scirocco e non è stato esteso alla SUF, come da linee guida di AdB.

Non sono state valutate le pressioni sul posidonieto che ne deriverebbero dalle opere (in fase cantiere, esercizio e dismissione) e, pertanto, non possono escludersi effetti ambientali negativi sul SIC e posidonieto, trattandosi, ancor più, di un impatto ambientale significativo diretto su un sito sensibile e destinatario di specifica tutela e di obiettivi di conservazione: la valutazione ambientale deve essere completa ed attuale rispetto al procedimento sia di screening che di VIA e non può essere postuma, come nuovamente rimarcato dal proponente.

Né, tanto meno, il parere favorevole reso dal Sezione Demanio e Patrimonio della Regione Puglia, può di per sé qualificarsi come “atto amministrativo” idoneo a perimetrare sul punto la valutazione del Comitato.



Valutazione Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo (NON INCLUSA NEL PROCEDIMENTO)

Premesso che non è prevista nel procedimento la valutazione del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo, risulta allegata alla documentazione l'elaborato "**RG06_Gestione Materie.pdf**" all'interno del quale, nel par. 3.0 "Gestione dei rifiuti", sono determinate le quantità di rifiuti a prodursi (stimati in 3343,53mc) e la conseguente gestione. Si evidenzia che si tratta di rifiuti da demolizione e si precisa il conferimento di questi in discarica con "*un traffico di mezzi pesanti stimato in circa 150 mezzi spalmato nei mesi iniziali*".

Rilevato che il proponente richiama quale disciplina di riferimento il regolamento Regionale n. 6/2006, norma ampiamente superata ed in alcuni casi in pieno contrasto con le disposizioni normative oggi vigenti, quale ad esempio il riutilizzo in cantiere di rifiuti da demolizione, la gestione dei rifiuti a prodursi, ed eventualmente anche delle terre e rocce da scavo (considerato che nello SIA si fa riferimento a mezzi d'opera quali macchine per il movimento terra), non risulta coerente né è assicurata l'applicazione dei principi dell'economia circolare anche attraverso la gestione di questi con il recupero piuttosto che lo smaltimento finale.

Nel prendere atto delle controdeduzioni riportate nel documento "**30 - P173 - PP - doc. 30.2020 Riscontro Comitato Via_03vd.pdf**" e nel successivo documento "**Riscontro parere Comitato 20.01.21.pdf**", si rileva che il proponente ha prodotto l'elaborato "**RG06_Agg**" che per la parte di gestione dei materiali da scavo prodotti in cantiere e da riutilizzare in cantiere si pone ancora in contrasto con la disciplina dei rifiuti di natura edile che, ad es., deriverebbero dallo "*Scavo di sbancamento per platea di fondazione e locali interrati Mumab*" come pure per quei volumi di materiali da scavo e svellimento prodotti in cantiere richiamati nella tabella del par. 3.1 per i quali non si comprende la specifica gestione.

Inoltre, non risultano neppure identificati, dal proponente, nel progetto in valutazione, gli specifici impatti ambientali significativi diretti ed indiretti derivati da questa fase di processo e la conseguente valutazione ambientale.

Valutazione di compatibilità ambientale

Nel capitolo 4 dello SIA intitolato "IDENTIFICAZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI AMBIENTALI" risultano descritte le possibili interferenze e gli impatti che la realizzazione dell'intervento può avere sull'ambiente e sulle sue componenti naturali.



A riguardo si evidenziano le considerazioni del proponente per ogni tematica e/o componente ambientale analizzata.

Riguardo la risorsa **ATMOSFERA** lo studio presentato in prima istanza registra quanto segue:

<<Nella zona di riferimento non è nota la presenza di fonti puntuali significative di inquinamento atmosferico. Le opere progettuali sono inserite in un contesto urbano dove l'unica fonte di inquinamento atmosferico risulta essere il traffico veicolare presente sul Lungomare Imperatore Augusto, che è normalmente una strada molto trafficata. Le strutture antropiche più prossime sono di tipo residenziale e commerciale, mentre gli insediamenti produttivi sono molto più distanti.

Si segnala, tuttavia, la vicinanza dell'area di intervento all'infrastruttura portuale.

In fase di realizzazione delle opere nell'atmosfera si avranno emissioni di tipo provvisorio, costituite principalmente dalla diffusione delle polveri derivanti dall'esecuzione delle seguenti attività, come desumibile dalla relazione sulla Gestione delle Materie:

- Fresatura pavimentazione stradale
- Scavi di sbancamento
- Rimozione cordoni in pietra
- Rimozione di basole
- Demolizione fabbricato Mercato Ittico Molo Sant'Antonio;

In aggiunta alle suddette lavorazioni si possono considerare le emissioni di gas di scarico dovute al traffico veicolare dei mezzi d'opera utilizzati per le lavorazioni (macchine per il movimento terra, camion, betoniere, pontone, ecc).

Dalle attività sopra menzionate saranno generati circa 3400 mc di materiale di scarto che sarà gestito in ossequio alle normative vigenti in materia di rifiuti. Il trasporto a impianto di recupero/smaltimento dei suddetti materiali genererà un traffico di mezzi pesanti stimato in circa 150 mezzi spalmato nei mesi iniziali. Al fine di ridurre l'impatto antropico derivante dalle operazioni di trasporto è stato individuato, per i mezzi pesanti, un percorso da/per la discarica che non attraversa il centro urbano. Analoghe considerazioni sono state fatte per i materiali da approvvigionare da cava. Si rimanda agli elaborati grafici T13-T14-T15-T16 per i dettagli.

Si precisa che le emissioni a carico della componente Atmosfera saranno limitate alla sola fase di cantiere e pertanto sono da considerarsi di tipo momentaneo e reversibile in quanto non determineranno alcuna modifica delle condizioni della qualità dell'aria preesistenti.

In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di media entità.

Per fase di esercizio si intende il momento in cui l'opera risulta completata e fruibile.

L'intervento, nel lungo periodo, avrà sicuramente effetti positivi sulla qualità dell'aria in quanto a regime saranno favoriti sistemi di trasporto intermodale, saranno incentivati i percorsi pedonali nel nuovo sistema urbano consolidato, che sarà arricchito con nuove attrattività, diffuse lungo la linea del mare.

In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di entità molto bassa.>>

Il Comitato con il parere di novembre 2020 ha rilevato che negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di analisi "non è approfondito lo studio dell'impatto delle polveri sull'atmosfera soprattutto in fase di cantiere nell'ambito della realizzazione delle opere a mare (trasporto del materiale dalle cave di prestito e posa in opera degli stessi per la realizzazione delle opere di difesa costiera) nonché per quelle previste a terra, per un quantitativo di oltre 40000 mc."



**REGIONE
PUGLIA**

Fondazione stradale in misto granulare stabilizzato;	mc 420,00
Cordoni in Pietra Calcarea;	mc 18,52
Pavimenti in Pietra calcarea da cm 3;	mc 211,34
Elementi in calcarenite locale;	mc 51,77
Basolato in pietra lavica di recupero sp. medio cm 15;	mc 405,11
Pietrame calcareo in elementi di peso singolo da Kg 5 a Kg 150	mc 7.357,50
Scogli in pietra calcarea peso singolo da oltre 150 kg a 2000 kg	mc 3.869,90
Scogli in pietra calcarea peso singolo da 3000 kg a 6000 kg	mc 29.256,25
Tot.	mc 41.580,30

Né, per altro verso, rispetto alla matrice ambientale **ATMOSFERA**, risulta valutata la pressione ambientale derivante dal **TRAFFICO** indotto dalla movimentazione tanto dei materiali da approvvigionare che dei rifiuti a prodursi, essendosi limitato il proponente a riversare in atti esclusivamente mappe dei percorsi stradali che saranno verosimilmente utilizzati.

Con le controdeduzioni riportate nel documento “30 - P173 - PP - doc. 30.2020 Riscontro Comitato Via_03vd.pdf” e nel successivo documento “Riscontro parere Comitato 20.01.21.pdf”, si rileva che il proponente ha prodotto l’elaborato “RR.IM_Studio impatti in atmosfera_ (1).pdf” in cui risulta adeguatamente valutato l’aspetto relativo alla pressione sulla matrice ambientale **ATMOSFERA** e valutate e definite le misure di mitigazione.

Riguardo la risorsa **AMBIENTE MARINO** lo studio di prima istanza registra quanto segue:

<<Fase di cantiere

La fonte di impatto potenziale di maggior rilevanza per l’ecosistema marino deriva dalla eventuale movimentazione dei sedimenti che, se trasportati in quantità, possono realizzare temporanee condizioni di torbidità delle acque, trasporto di sostanze indesiderate (inquinanti, microplastiche) contenute ed immobilizzate nei sedimenti stessi, e fenomeni di copertura indesiderati a danno dei popolamenti bentonici sessili.

Si rende necessario valutare possibili impatti sul vicino SIC “Posidonieto San Vito - Barletta”, visto lo scarso valore ecologico degli specchi d’acqua direttamente coinvolti dagli interventi proposti.

Per quanto riguarda la realizzazione dei pontili fissi, la realizzazione dei pali in acciaio in fissi nel fondale e successivamente riempiti di calcestruzzo è un intervento che per soluzioni adottate ed estensione non trascurabile delle superfici di intervento, può avere impatti rilevanti sull’ambiente marino.

Un quantitativo moderatamente maggiore potrebbe derivare dalle operazioni di messa in opera dei massi di risagomatura/rifioritura delle barriere artificiali di protezione; si tratterebbe, anche in tal caso di una mobilitazione di sedimento di modesta entità, paragonabile ai fenomeni di trasporto che già avvengono per via naturale in occasione di mareggiate, anche in considerazione del fatto che tali operazioni, come già affermato, non sono accompagnate da alcuna operazione di dragaggio; tali sospensioni minime di sedimento si potrebbero accompagnare alle fasi di preparazione del fondale (rimozione di asperità o corpi solidi ostacolanti le operazioni, mediante uso esclusivo di benna ed aspirazione con utilizzo di sorbona all’occorrenza) e successiva deposizione dei massi per il potenziamento delle barriere, specialmente di quelli a diretto contatto con il substrato.

Si rappresenta anche un potenziale impatto dovuto ai mezzi nautici (pontone) utilizzati per la realizzazione delle opere che potrebbero impattare direttamente l’ambiente marino attraverso accidentali sversamenti di olii o carburante.



In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di bassa entità.

Fase di esercizio

In scala temporale più ampia, da parte delle opere già realizzate. Per quanto concerne il sistema di pontili fissi e galleggianti, in base a quanto descritto nelle relazioni tecniche del presente Studio, le opere prevedono l'impiego di materiali naturali (legno) e di impalcati e basamenti in acciaio zincato, trattati ulteriormente secondo le consuete tecniche di protezione dall'usura marina, omologabili a quelle adottate per le imbarcazioni da diporto; tra l'altro, il contatto diretto con l'acqua marina dei pontili fissi sarebbe contenuto ai soli sostegni in acciaio. Pertanto non si ritiene che la presenza dei pontili possa generare fenomeni di inquinamento, rilascio di rifiuti o sostanze nocive, tali da provocare impatti sulla qualità delle acque e sugli ecosistemi delle aree direttamente interessate. A ciò si aggiungeranno le precauzioni fornite, in tal senso, dalla normale attività di manutenzione per la sicurezza e la durata delle opere medesime; inoltre, le previste operazioni di potenziamento delle barriere frangiflutti, assicurerebbero una maggiore protezione dell'integrità dei pontili da mareggiate periodiche interessanti il tratto di costa.

Considerando le opere di risagomatura/rifioritura delle barriere frangiflutti, si precisa che i materiali impiegati consisteranno in massi di adeguata misura in roccia naturale, comunemente utilizzati ed omologabili a quelli già presenti nelle barriere attuali, pertanto inerti in termini ambientali, quindi esenti da rilascio di sostanze inquinanti o da qualsiasi alterazione di qualità delle acque marine e degli ecosistemi. Inoltre, non si ritiene che tali opere possano influenzare significativamente il ricambio di ossigeno, sedimenti e nutrienti disponibile nei fondali interessati.

Va evidenziato un probabile impatto positivo generabile nel tempo dai nuovi volumi di barriere frangiflutti previsti da Progetto nei confronti dell'ecosistema marino dell'area, comprendendo anche le vicine praterie di Posidonia del SIC mare. Molti studi hanno infatti dimostrato chiaramente come la presenza di tali strutture offre alle comunità bentoniche nuove superfici solide per l'insediamento di larve, organismi coloniali, specie sessili o reptanti, insediamenti di macroalghe fotofile; anche per i popolamenti ittici sono ben noti gli effetti positivi degli artificialreefs, derivanti in massima parte dalla accresciuta complessità strutturale, con disponibilità di nuovi spazi di protezione ad uso di specie ittiche residenti.

In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di entità nulla con effetti positivi sugli habitat..>>

Il Comitato con il parere di novembre 2020 ha rilevato che negli elaborati progettuali pubblicati ed oggetto di analisi "non vengono, in questa fase, valutati in maniera approfondita i possibili impatti che le opere possano produrre sul posidonieto e quindi sull'ecosistema marino circostante, sia in fase di cantiere e in fase di esercizio. Dalla documentazione in atti non risulta valutato l'impatto sul posidonieto anche attraverso uno studio celerimetrico o studio delle correnti marine, per cui risulta carente un modellistica delle pressioni su posidonia che non sono rimandabili a fasi successive quali la progettazione esecutiva, ma debbono essere specifico oggetto di adeguata e pertinente valutazione ambientale. Né tanto meno si comprende come le misure di mitigazione indicate dal proponente possano essere ritenute adeguate, idonee e coerenti per contenere la pressione ambientale delle attività a realizzarsi in assenza di una specifica valutazione dell'impatto."

Con le integrazioni prodotte, nel rimandare a quanto già sopra precisato sul medesimo tema, il Comitato nella seduta odierna ribadisce che lo studio meteo-marino risulta espletato solo valutando il tratto di costa interessato dalle nuove opere e considerando il progetto come tratto a se stante.



Riguardo **PAESAGGIO E BENI CULTURALI** lo studio di prima istanza registra quanto segue:

<<Fase di cantiere

Nelle fase di cantiere non si segnalano interferenze né dirette né indirette con opere o beni architettonici.

In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di entità nulla.

Fase di esercizio

Gli interventi previsti nel progetto di riqualificazione del waterfront della Città Vecchia di Bari non alterano l'assetto attuale della città consolidata ed eliminano i detrattori attraverso interventi di riqualificazione, perseguendo la risoluzione delle criticità ambientali dell'area a mare, legata alle funzioni attuali.

In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di entità nulla

Misure di mitigazione

Non risultano necessarie misure di mitigazione.>>

Si rileva che il parere della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari con nota prot. n. 14/10/2020 – 0007998-P a pag. 2, diversamente dalle indicazioni del proponente, *evidenzia la necessità che gli interventi di che trattasi siano soggetti della preventiva attivazione tanto del procedimento di accertamento di compatibilità paesaggistica, imposta ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR quanto di quello dell'autorizzazione paesaggistica prevista dall'art. 146 del D.Lgs. 42/04, laddove dovuto oltre a prescrive l'assistenza continuativa ai lavori, da parte di operatori archeologici.*

Si rimanda a quanto già sopra precisato sul medesimo tema.

Riguardo **ECOSISTEMI, FLORA E FAUNA** lo studio di prima istanza registra quanto segue:

<<Fase di cantiere

Non si segnalano interferenze con l'ecosistema in fase di realizzazione delle opere.

In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di entità nulla.

Fase di esercizio

Non si segnalano interferenze con l'ecosistema in fase di esercizio

In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di entità nulla

Misure di mitigazione

Non risultano necessarie misure di mitigazione>>

Riguardo **RUMORE** lo studio registra quanto segue:

<<Fase di cantiere

Le emissioni di rumore in questa fase sono da mettersi in relazione con il transito di macchinari pesanti e la realizzazione delle opere. Si avranno emissioni di tipo provvisorio, derivanti dalle seguenti fasi lavorative, che si ritengono le più significative in termini di inquinamento acustico

- Demolizione fabbricato Mercato Ittico Molo Sant'Antonio;
- Scarico massi per realizzazione scogliere
- Realizzazione dei pali

Si precisa che le emissioni suddette saranno limitate alla sola fase di cantiere e pertanto sono da considerarsi di tipo momentaneo e reversibile in quanto non determineranno alcuna modifica delle condizioni del clima acustico preesistente.

Per la Puglia la legge di riferimento in materia di inquinamento acustico è la L.R. n. 3/2002



che all'art. 17 co 3 disciplina le attività temporanee . Ai sensi del suddetto articolo le emissioni sonore, provenienti da cantieri edili, sono consentite negli intervalli orari 7.00 - 12.00 e 15.00 - 19.00, fatta salva la conformità dei macchinari utilizzati a quanto previsto dalla normativa della Unione europea e il ricorso a tutte le misure necessarie a ridurre il disturbo, salvo deroghe autorizzate dal Comune. Le emissioni sonore, in termini di livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato (A) [Leq(A)] misurato in facciata dell'edificio più esposto, non possono inoltre superare i 70 dB (A) negli intervalli orari di cui sopra.

Il Comune interessato può concedere deroghe su richiesta scritta e motivata, prescrivendo comunque che siano adottate tutte le misure necessarie a ridurre il disturbo sentita la AUSL competente.

Per ogni eventuale approfondimento circa la stima degli impatti acustici si rimanda allo specifico elaborato specialistico redatto da Tecnico Competente in Acustica.

In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di media entità.>>

Fase di esercizio

Per fase di esercizio si intende il momento in cui l'opera risulta completata e fruibile.

L'intervento, nel lungo periodo, avrà sicuramente effetti positivi sull'inquinamento acustico da traffico veicolare in quanto a regime saranno favoriti sistemi di trasporto intermodale, saranno incentivati i percorsi pedonali e ciclabili nel nuovo sistema urbano consolidato, che sarà arricchito con nuove attrattività, diffuse lungo la linea del mare.

In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di entità molto bassa.>>

Riguardo **RIFIUTI** lo studio registra quanto segue:

<<Descrizione dello stato

Allo stato attuale non si evidenzia la presenza di attività che generano la produzione di particolari tipologie di rifiuti, interferenti con le opere previste in progetto.

Fase di cantiere

In fase di realizzazione delle opere, la produzione di rifiuti sarà generata dalle seguenti attività, come desumibile dalla relazione sulla Gestione delle Materie:

Fresatura pavimentazione stradale

- Scavi di sbancamento
- Rimozione cordoni in pietra
- Rimozione di basole
- Demolizione fabbricato Mercato Ittico Molo Sant'Antonio;

Si stima una produzione di circa 3500 mc di materiali da conferire in discarica.

Tale impatto ha carattere temporaneo e reversibile e può essere considerato di media entità.

Fase di esercizio

Si evidenzia che in questa fase la produzione di rifiuti deriverà perlopiù dai fruitori del MUMAB. Tali rifiuti saranno assimilabili agli urbani e gestiti secondo le vigenti disposizioni comunali in materia di raccolta differenziata.

Tale impatto può essere considerato di entità bassa.>>

Si rileva, come già sopra rilevato, che non risulta coerente né è assicurata l'applicazione dei principi dell'economia circolare nella gestione dei rifiuti a prodursi, anche attraverso la gestione di questi con il recupero piuttosto che lo smaltimento finale.

Si rimanda a quanto già sopra precisato sul medesimo tema.



Riguardo **ENERGIA** lo studio di prima istanza registra quanto segue:

Fase di cantiere

<<L'impatto relativo al consumo energetico in fase di cantiere si può considerare a carattere temporaneo poiché dovuto principalmente all'alimentazione dei macchinari di cantiere, all'illuminazione e alla movimentazione delle macchine.

In generale l'impatto in fase di cantiere può essere considerato di bassa entità.

Il progetto complessivo di riqualificazione del waterfront ha previsto anche l'integrazione / ripristino dell'illuminazione pubblica nell'ambito di intervento.

In tal senso, il progetto preliminare prevede l'adozione di corpi illuminanti tecnici e di accento: i primi garantiranno l'illuminazione dell'asse stradale e dei giardini della Muraglia, del Molo Sant'Antonio e del molo San Nicola; i secondi forniranno il necessario accento su passaggi, elementi architettonici, vie pedonali, ecc. valorizzando le emergenze architettoniche e paesaggistiche.

Il sistema dei pontili sarà illuminato da elementi incassati nei basamenti dei lampioni storici, lato mare, che illumineranno con luce radente le superfici in legno dei pontili stessi, senza interferire con gli effetti del sistema di illuminazione storico che verrà ripristinato. Gli impianti di pubblica illuminazione prevedono sostanzialmente il sezionamento delle linee esistenti e l'attestazione delle nuove linee su tali conduttori, in continuità con l'impianto di pubblica illuminazione esistente.

In particolare, sia per la pubblica illuminazione che per l'impianto di illuminazione del Museo Del Mare si prevede l'installazione di lampade LED a bassissimo impatto.

Si precisa che, con riferimento alla realizzazione del MUMAB, la progettazione di tutti gli impianti (illuminazione, condizionamento, elettrico) e la scelta delle apparecchiature privilegia l'efficienza energetica e l'economia di gestione e conduzione degli impianti stessi.

In generale l'impatto in fase di esercizio può essere considerato di bassa entità.>>

Riguardo **Consumo di risorse naturali (acqua, suolo)** lo studio registra quanto segue:

<<Per la realizzazione delle opere previste in progetto non si prevede il depauperamento delle risorse naturali, inteso come consumo di suolo ed acqua.

Si considera nullo l'impatto relativo al consumo di suolo in quanto i nuovi edifici saranno realizzati in sostituzione di fabbricati già esistenti.

Allo stesso modo, si considera trascurabile l'impatto dovuto al consumo di acqua in quanto tale risorsa sarà impiegata in fase di cantiere per la sola nebulizzazione durante le attività di demolizione.>>

METODOLOGIA DI ANALISI DEGLI IMPATTI

Si riporta di seguito la matrice di valutazione finalizzata a definire il grado di complessità dell'impatto considerato per come definita dal proponente.

"In particolare, la matrice è stata ricostruita distinguendo per ciascuna componente gli impatti in fase di realizzazione dell'opera (temporanei) ed in fase di esercizio (permanenti) e la loro entità (ELEVATA – MEDIA – BASSA – MOLTO BASSA - NULLA)."



**REGIONE
PUGLIA**

COMPONENTE SOGGETTA AD IMPATTO	EFFETTO	IMPATTO TEMPORANEO	IMPATTO PERMANENTE
		(fase di cantiere)	(fase di esercizio)
ATMOSFERA	Peggioramento della qualità dell'aria per dispersione polveri e	MEDIA	MOLTO BASSA
AMBIENTE MARINO	Qualità del corpo idrico. Alterazioni a seguito delle realizzazioni delle opere	BASSA	NULLA
ECOSISTEMI NATURALI - FLORA E FAUNA	Disturbo ecosistema acquatico	NULLA	NULLA
PAESAGGIO	Alterazione del paesaggio	NULLA	NULLA
RUMORE	Inquinamento acustico	MEDIA	MOLTO BASSA
RIFIUTI	Produzione di rifiuti	MEDIA	BASSA
ENERGIA	Consumi di energia	BASSA	BASSA
Consumi idrici	Consumo di risorsa idrica	MOLTO BASSA	MOLTO BASSA
Consumo di suolo	Consumo di suolo	NULLA	NULLA

Il Comitato con il parere di novembre 2020 ha rilevato che *La matrice offerta dal proponente non risulta essere utile per determinare oggettivamente l'impatto ambientale del progetto, difatti, nella modalità di determinazione dell'impatto riportata non si comprende come l'entità sia attribuita alle singole componenti soggette ad impatto temporaneo/permanente.*"

Viste le controdeduzioni riportate nel documento "30 - P173 - PP - doc. 30.2020 Riscontro Comitato Via_03vd.pdf" e nel successivo documento "Riscontro parere Comitato 20.01.21.pdf", il Comitato nella seduta odierna rileva che il proponente ha prodotto l'elaborato "MVI_Matrici di valutazione dell'impatto.pdf" da cui risulta emergano maggiori elementi per determinare l'impatto ambientale del progetto secondo le esigenze previste dall'All. V punto n. 3 della Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. riguardo ad intensità e complessità dell'impatto, probabilità dell'impatto, prevista insorgenza, durata, frequenza e reversibilità dell'impatto. Ad ogni buon conto, rispetto alle criticità del progetto rilevate,



quali la posa in opera della palificazione di sostegno del pontile ovvero l'impatto della realizzazione delle opere a mare, anche e soprattutto nella fase cantiere, rispetto al SIC non risultano specificatamente, adeguatamente ed oggettivamente valutati stante la carenze di progetto rilevate.

A riguardo si evidenzia, ad esempio, che il proponente rispetto al tema della palificazione si limita ad evidenziare che "Come illustrato nelle relazioni tecniche del progetto definitivo, i pontili fissi verranno fondati in gran parte sull'area di sedime della battigia definita dalle colmate a mare esistenti in conglomerato ed addossate al Lungomare. L'infissione dei sostegni in acciaio per il posizionamento dei pontili è un intervento di portata minima e puntiforme, che per soluzioni adottate ed estensione trascurabile delle superfici di intervento, non si considera in grado di sollevare quantitativi di sedimento rilevanti dal punto di vista dell'impatto ambientale".

A ciò si aggiunge che la nuova matrice complessiva di valutazione proposta è la seguente:

COMPONENTE AMBIENTALE	Fattore Ambientale	Fase di cantiere.	Fase di Esercizio
ATMOSFERA e CLIMA	Produzione di Polveri	-2	0
	Modifiche climatiche	-1	+2
	Movimentazione terra e gestione dei riporti	-2	0
	Produzione di rifiuti	-3	0
	Modifiche dei flussi di traffico	0	+2
	Aumento pressione antropica da traffico indotto	-2	0
	Modifiche nell'uso della rete stradale	0	3
AMBIENTE IDRICO SUPERFICIALE - AMBIENTE MARINO	Fenomeni di sospensione dei sedimenti	-1	0
	Modifiche ch-fis-bio delle acque superficiali	-1	3
	Disturbo antropico generalizzato per realizzazione	-1	3
	Vicinanza a elementi naturali	-1	2
SUOLO E SOTTOSUOLO	Consumo di suolo	-2	0
	Rischio incidente-rilasci sostanze inquinanti	-1	0
	Consumo di suolo	0	0
ECOSISTEMI, FLORA E FAUNA	Modifiche della vegetazione	0	0
	Alterazione del mosaico ecosistemico	0	+1



	Frammentazione del mosaico ecosistemico	0	+1
	Perdita di habitat	0	+3
	Modifiche alla rete ecologica	0	+3
PAESAGGIO	Modifiche della percezione dei siti naturali/antropici	0	+3
	Alterazione della sky-line	0	+3
	Incidenza della visione e/o percezione	0	+3
	Distanza da insediamenti abitativi	0	+3
	Realizzazione edifici connessi per la funzionalità	0	+3
	Creazione/adattamento infrastrutture distribuzione	0	+3
	Modifica nell'uso della rete stradale	-1	+3
RUMORE	Produzione di rumore	-1	0
	Alterazione del clima acustico	-1	+3
VALUTAZIONE COMPLESSIVA		-20	+47

ed il proponente nel commentarla e nell'evidenziare che già in assenza delle richiamate valutazioni *"La fase di cantiere presenta complessivamente un impatto negativo, pari a -20"* precisa, inoltre, che: *"Lo scopo di tale valutazione è quello di dimostrare come la realizzazione dell'intervento possa portare grossi benefici alle componenti ambientali nell'area interessata e complessivamente, quindi, al territorio comunale e limitrofo"*, così continuando ad attenzionare piuttosto gli effetti sulla parte a terra che quella a mare per cui il progetto è assoggettato a screening.



Esaminata la documentazione tutta agli atti del procedimento, valutati gli studi trasmessi al fine della verifica di compatibilità ambientale per l'intervento proposto, richiamati i criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'Allegato V, Parte II del d. lgs. 152/2006, si formula il parere di competenza ex art. 4 co. 1 del r.r. 07/2018 ritenendo che il progetto in epigrafe, anche alla luce dei pareri acquisiti agli atti del procedimento, come sopra richiamati, sia da assoggettare al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del TUA, per quanto di seguito riportato:

- caratteristiche dell'intervento:
 - o con riferimento alle dimensioni e della concezione dell'insieme del progetto:
 - Dagli elaborati del progetto definitivo, ed in particolare dalle tavole grafiche "TAV. A09", "TAV. A12" e "TAV. A14" presenti nella cartella "PROGETTO ARCHIETETTONICO" si evince la presenza di **numerosi pali in acciaio "infissi nel fondale e riempiti di calcestruzzo"**, ma nulla viene detto relativamente alla loro realizzazione (lunghezza media di infissione), né quanti saranno in totale in maniera precisa, e né tantomeno quali saranno le pressioni ambientali ed i relativi accorgimenti tecnico-realizzativi da attuare per mitigare gli impatti sull'ambiente circostante durante la loro collocazione e/o realizzazione.
 - con riferimento alla produzione di rifiuti il proponente ha prodotto l'elaborato "RG06_Agg" che per la parte di gestione dei materiali da scavo prodotti in cantiere e da riutilizzare in cantiere si pone ancora in contrasto con la disciplina dei rifiuti di natura edile che, ad es., deriverebbero dallo "Scavo di sbancamento per platea di fondazione e locali interrati Mumab" come pure per quei volumi di materiali da scavo e svellimento prodotti in cantiere richiamati nella tabella del par. 3.1 per i quali non si comprende la specifica gestione;
 - o caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto:
 - dei rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto nonché per la salute umana che non risulta essere presente nella documentazione in atti, infatti dalla cartografia (Cfr. tavola "PR02.pdf" planimetria bonifica bellica) il proponente non solo non fornisce descrizione di sorta dell'attività bonifica bellica a svilupparsi quanto non la rappresenta nemmeno in termini di valutazione ambientale nei termini dei temi inerenti:
 - gli impatti sulle COMPONENTI AMBIENTALI che potrebbero derivarne;
 - I probabili EFFETTI;
 - le MISURE PER IMPEDIRE E RIDURRE GLI IMPATTI;
 - Il MONITORAGGIO AMBIENTALE eventualmente necessario.
- Peraltro, nella legenda della stessa tavola si rileva la precisazione che si tratterebbe di una bonifica "superficiale" che consiste nel verificare la presenza di ordigni bellici in uno strato di fondale marino pari ad 1 mt. Seppure tale modalità di bonifica bellica potrebbe andar bene per la barriera frangiflutti, si ritiene che non sia pertinente nella zona di realizzazione dei pontili in quanto questi saranno posizionati su strutture in acciaio infisse nel fondale e qualora si tratti di infissioni di elementi in acciaio per una profondità maggiore di 1 mt nel fondale marino (soluzione molto probabile) bisognerà adottare un tecnica di bonifica bellica cosiddetta "profonda" che generalmente è posta in essere mediante fori trivellati. Dalle informazioni desunte dalla Relazione Geologia, trasmessa ad integrazione della documentazione progettuale, si evince che per realizzare la passerella a mare si dovranno realizzare dei pali che prevedono la perforazione del fondale marino e che si andranno ad incassare al disotto dello stesso: nonostante ciò la campagna di indagine geologica è stata caratterizzata da sole indagini



- (geognostiche e geofisiche) fatte a terra utilizzando la stessa stratigrafia per la progettazione degli interventi all'interno dello specchio acqueo (pali infissi).
- la sensibilità ambientale dell'area di intervento:
 - o il parere della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari con nota prot. n. 14/10/2020 – 0007998-P a pag. 2 precisa che: *“In base a quanto sopra specificato e nell'ottica di valutare gli interventi a farsi in funzione del loro ottimale inserimento paesaggistico la Scrivente, per quanto attiene la tutela paesaggistica, evidenzia la necessita che gli interventi di che trattasi siano soggetti della preventiva attivazione tanto del procedimento di accertamento di compatibilità paesaggistica, imposta ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR, quanto di quello dell'autorizzazione paesaggistica prevista dall'art. 146 del D.Lgs. 42/04, laddove dovuto”* e prescrive l'assistenza continuativa ai lavori, da parte di operatori archeologici in possesso dei titoli previsti dal decreto ministeriale di cui all'art. 25, comma 2 del D.Lgs. n. 50/2016 con documentazione di tutte le attività che comportano movimentazione di terra ed operazioni sul fondale marino. Si rappresenta che, ove il progetto fosse assoggettato a VIA (PAUR), lo stesso si configurerebbe quale intervento di rilevante trasformazione e pertanto, ai sensi degli art. 89 e 91 delle NTA del PPTR, dovrà ottenere accertamento di compatibilità paesaggistica, da parte della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Puglia;
 - o Nonostante l'intervento, dalla analisi della cartografia in atti (Cfr. elaborato RT16.1 – Allegato 6.2) mostri che già le opere esistenti si collocano a breve distanza dal SIC, il proponente non considera l'impatto ambientale specifico che dalle opere deriveranno, in particolare nella fase di cantiere, sul SIC. Peraltro, la pressione ambientale sul SIC Mare deve considerare non solo una valutazione della distanza delle opere esistenti ma anche, e soprattutto, di quelle a realizzarsi, rispetto alle quali non risulta prodotta una valutazione di incidenza. Per di più, dalla documentazione in atti rispetto al posidonieto nel documento prodotto denominato *“Ricambio Idrico e Dimanica Costiera.pdf”*, che si riferisce alla modellazione, è considerata la nuova opera già inserita e non anche nella fase di cantiere e si limita ad affermare che *“In particolare, non si riscontra alcun impatto sull'area SIC prossima alla zona oggetto dell'intervento, dove è presente un Posidonieto”* e, peraltro, lo studio meteo-marino risulta espletato solo valutando il tratto di costa interessato dalle nuove opere e considerando il progetto come tratto a se stante. Continua a non risultare disponibile uno studio celerimetrico o studio delle correnti marine, ed una modellistica delle pressioni su posidonia, attività che non sono rimandabili a fasi successive quali la progettazione esecutiva, ma debbono essere specifico oggetto di valutazione ambientale. Non si comprende, infine, come le misure di mitigazione indicate e proposte possano essere ritenute adeguate, idonee e coerenti per contenere la pressione ambientale delle attività a realizzarsi in assenza di una specifica valutazione dell'impatto. Infatti non sono valutati in maniera approfondita e adeguata le possibili incidenze che le opere possano produrre sul posidonieto e quindi sull'ecosistema marino circostante, sia in fase di cantiere e soprattutto in fase di esercizio.
 - la tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale:
 - o seppure il proponente abbia prodotto l'elaborato *“MVI_Matrici di valutazione dell'impatto.pdf”* da cui risulta emergano maggiori elementi per determinare l'impatto ambientale del progetto - secondo le esigenze previste dall'All. V punto n. 3 della Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., con riferimento ad intensità e complessità dell'impatto, probabilità dell'impatto, prevista insorgenza, durata, frequenza e reversibilità dell'impatto - non risultano specificatamente,



- adeguatamente ed oggettivamente valutati i potenziali impatti stante la carenze di progetto rilevate. In particolare permangono carenze nella trattazione relativa alle criticità del progetto rilevate, quali la posa in opera della palificazione di sostegno del pontile e l'impatto della realizzazione delle opere a mare, anche e soprattutto nella fase cantiere, ed in considerazione della prossimità del SIC e relativo posidonieto.
- potenziali impatti negativi su biocenosi, qualità chimico biologica delle acque marino-costiere interessate, qualità delle acque marino-costiere ai fini della tutela della salute, come da rilievi dei pareri ARPA prot. n. 6646 del 28.01.2021 e precedente prot. n. 78151 del 11.11.2020. Si condivide altresì la necessità ivi rappresentata:
 - o di esaminare nello specifico gli esiti delle valutazioni modellistica in ordine all'efficacia delle soluzioni progettuali presentate per i barrieramenti;
 - o di definire a livello progettuale la "protezione specifica nel tratto terminale della scogliera di progetto e nel varco tra tale scogliera ed il molo Sant'Antonio";
 - o di approfondire in particolare le dinamiche correlate al ricambio rapido dell'acqua marina, per evitare possibili impatti ambientali negativi legati all'alterazione delle caratteristiche idrologiche locali;
 - o la rielaborazione sostanziale dello studio biocenotico dell'ambiente marino, in particolare per il tratto interessato dalle operazioni di messa in opera dei massi di risagomatura/rifioritura delle barriere artificiali di protezione;
 - o che lo studio modellistico sia integrato tenendo conto di tutte le potenziali fonti di contaminazione che insistono sull'area in esame, come per esempio la presenza di eventuali scarichi (censiti e non), nonché la potenziale influenza delle acque in uscita dal bacino del porto vecchio di Bari, anche con riferimento:
 - alla valutazione della dinamica dei principali parametri chimico fisici e biologici caratterizzanti l'ambiente idrico in questione, (percentuale di saturazione dell'ossigeno, temperatura, salinità, Chl a, macronutrienti – composti dell'azoto e del fosforo, ecc.), con particolare riferimento ai potenziali effetti sulle biocenosi;
 - sia quelli di interesse igienico-sanitario (Enterococchi intestinali, Escherichia coli, etc.) al fine di scongiurare potenziali effetti negativi delle opere sulla qualità delle acque marino-costiere interessate (e.g. crisi distrofiche, contaminazione organica e microbiologica, ecc.), anche relazione al fatto che l'area costiera in esame non risulta attualmente compresa tra le acque individuate come destinate alla balneazione ai sensi del D.Lgs. 116/2008 e s.m.i. (vedasi D.G.R. n. 2465 del 16/10/2010), in quanto preclusa a priori per la presenza di potenziali fonti puntuali o diffuse di inquinamento.


**REGIONE
PUGLIA**

I componenti del Comitato Reg.le VIA.

n.	Ambito di competenza	CONCORDE o NON CONCORDE con il parere espresso	FIRMA DIGITALE
1	Pianificazione territoriale e paesaggistica, tutela dei beni paesaggistici, culturali e ambientali Arch. Stefania Cascella	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici Ing. Maria Carmela Bruno	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
3	Difesa del suolo Ing. Monica Gai	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Assente
4	Tutela delle risorse idriche Ing. Valeria Quartulli	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Assente
5	Lavori pubblici ed opere pubbliche Ing. Leonardo de Benedettis	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
6	Urbanistica Arch. Pierluca Lestingi	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
7	Infrastrutture per la mobilità Dott. Vitantonio Renna	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
8	Rifiuti e bonifiche Dott.ssa Giovanna Addati	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
	ASSET Ing. Filomena Carbone	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione



**REGIONE
PUGLIA**

	Rappresentante della Direzione Scientifica ARPA Puglia Dott. Nicola Ungaro	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Assente
	Rappresentate del Dipartimento Ambientale Provincia componente territorialmente dell'ARPA Ing. Claudio Lofrumento	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
	Rappresentate dell'Autorità di Bacino distrettuale	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Assente
	Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Assente
	Esperto in Diritto Ambientale Avv. Antonio De Feo	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione
	Esperto in Geotecnica Ing. Michele Prencipe	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE	Vedi dichiarazione